



全一海运市场周报

2020.11 - 第3期



◆国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2020.11.16 - 11.20\)](#)

(1) 中国沿海(散货)运输市场

【阶段利好刺激需求 沿海运价大幅上涨】

本周上半周，沿海煤炭运输需求迎来阶段性爆发。煤炭供给紧张氛围拉升煤价，下游买涨热情升温。同时，煤炭期货交割拉动了一波租船需求，船期较近的可用运力备受市场青睐，下游普遍抬高运价租船。受此波行情拉动，本周沿海散货运价涨幅明显。11月20日，上海航运交易所发布的中国沿海（散货）综合运价指数报收1121.24点，较上周上涨4.0%。

煤炭市场：市场需求方面：11月过半，冬季寒冷空气开始席卷北方多地，东北地区煤炭需求增加明显，对北方港口货源分流加剧。南方地区气温也开始逐步下行，电厂日耗有所增加，需求季节性增强效应正在显现。此外，近期煤炭主要产地，陕西、山西、内蒙等地区接连发生煤炭矿井事故，安全检查形势严峻，加上12月将迎来真正的冷冬，市场对后期煤炭供应紧张的担忧更甚。受此影响，本周电厂保持一定的补库热情。不过11月份以来，全国重点电厂煤炭库存突破1亿吨，存煤可用天数28天。叠加为保证冬储旺季煤炭正常供应以及煤炭价格的稳定，部分地区进口煤限制将有所松动，一定程度限制了电厂采购规模的释放。煤炭价格方面：10月下旬以来，产地煤矿事故频发，安全检查力度加大，即便有保供稳价的政策引导，煤炭供应的增长仍低于预期。反观煤炭需求，在冬季气温下降的影响下，取暖用电需求增长，伴随后期气温进一步下降，用电量还将保持较好的增长势头。受上述情况影响，煤炭供需趋紧格局不变，北方港口煤炭资源依旧紧张，优质煤种稀缺成为常态，煤炭价格延续小幅上涨走势。运价走势方面：本周，沿海煤炭运价先涨后跌。上半周，煤炭主产地接连发生煤矿事故，导致煤炭期货价格大涨，下游买涨情绪升温，补库需求提振。另外，本月煤炭期货交割，“快船”需求增长明显，船东报价持续攀高，沿海煤炭运价大幅上涨。不过下半周市场逐渐回归理性，由于沿海主要地区煤炭需求表现仍较为一般，加上进口煤限制松动消息传开，后续需求难以跟上，沿海煤炭运价上涨乏力，呈稳中略降走势。

11月20日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1155.25点，较上周上涨5.6%。11月20日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收863.61点，较上周五上涨12.3%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为37.1元/吨，与上周五上涨4.8元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运



价为 37.8 元/吨，较上周五上涨 3.6 元/吨。

金属矿石市场：近期，螺纹的利润较前两周明显提升，利润水平在 200 元/吨左右，钢厂利润情况的改善对于其生产积极性有所促进。铁矿石需求空间释放，中高品矿需求维持在较高水平，港口库存由增转降，市场情绪好转。在利润驱动下，钢厂采购情绪转好，铁矿石运输需求迎来一定的增长空间，港口库存压力有所缓解，叠加煤炭运输市场上半周利好推动，铁矿石运价呈现较好上涨走势。11 月 20 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1095.38 点，较上周上涨 2.5%。

粮食市场：进入 11 月，新玉米上市，供应紧张格局略有缓解，加上考虑到玉米、小麦价格倒挂，不少企业积极收购小麦来替代玉米，对玉米的采购需求有所降低。但随着玉米价格的一波回落，企业采购热情重塑。终端需求方面：随着生猪供应的存栏量增加，猪肉价格将保持稳定，同时利好于饲料需求的稳定恢复，下游玉米需求仍然庞大。下游玉米需求仍然较为旺盛，企业采购热情不减，贸易需求支撑下，沿海粮食运价上涨。11 月 20 日，沿海粮食货种运价指数报 892.73 点，较上周上涨 2.5%。

成品油市场：自 2020 年 11 月 19 日 24 时起，国内汽油、柴油价格每吨分别提高 150 元和 145 元。同时，考虑到主要石油生产国可能维持或加大当前减产力度，短期内国际油价将在震荡中略有上涨，终端市场采购积极性略有转好。另外，伴随天气转冷，汽车出行量小幅增加，对汽油市场需求起到了一定支撑作用。目前，炼厂开工负荷维持高位，国内成品油供给量较为充足，上游库存也承受较大压力，发运需求提升，沿海成品油运价迎来小幅上涨空间。11 月 20 日，上海航运交易所发布的中国沿海成品油运价指数（CCTFI）报收 1058.41 点，较上周微涨 0.1%。

(2) 远东干散货运输市场

【中小型船行情好转 综合指数止跌回升】

本周国际干散货运输市场喜忧参半，海岬型船部分航线运价虽小幅上涨，但整体仍处于低位；巴拿马型船和超灵便型船在煤炭和粮食货盘的支撑下有所回暖，远东干散货指数(FDI)综合指数在中小型船拉动下止跌回升。11 月 19 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 875.77 点，运价指数为 772.64 点，租金指数为 1030.46 点，较上期分别上涨 1.7%、1.3%和 2.1%。



海岬型船市场：海岬型船太平洋市场运价低位小幅回升，远程矿航线运价小幅下跌。太平洋市场，周初逢新加坡假期，市场表现安静，澳大利亚至青岛航线运价在 6.5 美元/吨的低位徘徊。周中开始，澳大利亚主要发货人均现身询船，铁矿石货盘增加，市场整体氛围有所好转，且国际燃油价格上涨，澳大利亚至青岛航线运价低位小幅上涨。19 日，市场报出，受载期为 12 月 5-7 日，澳大利亚黑德兰至青岛航线有 6.9 美元/吨的成交。11 月 19 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 13870 美元，较上期微跌 0.4%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 6.796 美元/吨，较上期上涨 3.9%。远程矿航线，巴西铁矿石货盘持续偏少，市场可用运力仍然偏多，运价低位继续下探。11 月 19 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 13.531 美元/吨，较上期下跌 0.8%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场止跌反弹，粮食航线运价止跌微涨。太平洋市场，周初，市场上煤炭货盘较前期有所增加，即期可用运力不多，租金有企稳迹象。周中开始，一方面国内沿海市场运价大幅上涨吸引部分内外贸兼营船回流；另外，据悉国内释放一定量进口煤额度，市场煤炭货盘有所增加，且北太平洋粮食货盘也释放，市场整体气氛好转，租金、运价上涨。11 月 19 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 10681 美元，较上期上涨 4.4%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 9879 美元，较上期上涨 6.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.350 美元/吨，较上期上涨 4.8%。粮食航线，美西粮食货盘增加，市场活跃度上升，美西粮食运价小涨；美湾粮食货盘相对较少，美湾粮食航线运价止跌企稳。11 月 19 日，美西塔科马至中国北方港口粮食航线运价为 23.000 美元/吨，较上期上涨 1.4%；美湾密西西比河至中国北方港口 6.6 万吨货量的粮食运价为 40.042 美元/吨，。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场有所回升。上半周东南亚市场表现平淡，货盘不多，租金平稳运行。下半周，东南亚市场煤炭货盘激增，且因天气因素部分运力压港，市场即期可用运力趋紧，超灵便型船东南亚市场租金上涨。11 月 19 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 8571 美元，较上期上涨 2.3%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 10299 美元，较上期上涨 1.3%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 6113 美元，较上期上涨 1.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.812 美元/吨，较上期上涨 1.7%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 8.917 美元/吨，较上期下跌 1.2%。

(3) 中国船舶交易市场

【综合指数高位坚挺 国际船市低迷震荡】

11 月 18 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数微跌，为 1037.23 点，环比下跌 0.21%。其中，国际油轮船价综合指数、内河散货船价综合指数分别下跌 0.62%、1.12%，国际散货船价综合指数、沿海散货船价综合指数分别上涨 0.34%、0.92%。



国际干散货物运输市场整体呈持续低迷态势。海岬型船两洋市场先扬后抑，远程矿航线运价仍受澳洲进口煤炭政策限制继续下挫，巴拿马型船太平洋市场稳中有跌，粮食航线运价小幅下滑。南美、美西粮食运输市场可用运力偏多，船多货少格局犹存，南美粮食运价小幅下滑。东南亚市场弱势调整。本周 BDI 指数持续大幅下跌，周二收于 1112 点，环比下跌 7.87%。国际二手散货船成交价格跌多涨少。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1142 万美元、环比上涨 2.66%；57000DWT—1314 万美元、环比下跌 2.92%；75000DWT—1784 万美元、环比上涨 0.81%；170000DWT—2355 万美元、环比上涨 0.78%。本期，国际二手散货船成交量大幅下滑，共计成交 11 艘（环比减少 16 艘），总运力 56.13 万 DWT，成交金额 9595 万美元，平均船龄 10.55 年。

疫情或导致更多封锁，原油库存大幅增加，加剧了供过于求的担忧，而且欧美疫情仍在恶化，未来可能有更多封锁或者出行限制措施，需求前景依然悲观，这令油价短线承压；但疫苗的消息和 OPEC+ 可能推迟增产计划的消息仍在中长线给油价提供支撑。布伦特原油价格周二收于 43.75 美元/桶，环比上涨 0.32%。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2331 万美元、环比上涨 2.04%；74000DWT—2320 万美元、环比下跌 0.12%；105000DWT—3188 万美元、环比下跌 4.36%；158000DWT—4496 万美元、环比下跌 0.47%；300000DWT—6321 万美元、环比下跌 0.36%。本期，二手油轮市场成交量跌落近半，成交 4 艘（环比下跌 5 艘），总运力 62.84 万 DWT，成交金额 7500 万美元，平均船龄 15.5 年。

受华东、华南地区季节性因素影响，沿海地区下游电厂日耗较去年同期依旧偏低，电厂库存虽有所下降，但电厂普遍不急于补库，而是继续采用长协稳定拉运，市场采购极其谨慎。玉米市场，虽有跟涨行为但库存数量可观，不具备持续上涨条件；沿海粮食运输市场需求趋弱，下游饲料厂采购需求向进口转移，运价小幅下跌。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—219.18 万人民币、环比下跌 0.49%；5000DWT—1240.99 万人民币、环比上涨 3.17%。本期，沿海散货船市场成交小幅上扬，共计成交 4 艘（环比增加 3 艘），总运力 1.03 万 DWT，成交金额 1658 万元人民币，船龄 7.35 年。

近期，二手内河散货船价格有涨有跌。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—54.89 万人民币，环比下跌 0.66%；1000DWT—121.55 万人民币，环比下跌 5.57%；2000DWT—252.30 万人民币，环比上涨 1.21%；3000DWT—343.42 万人民币，环比上涨 0.76%。本期，内河散货船市场成交大幅上涨，共计成交 78 艘（环比增加 62 艘），总运力 20.97 万 DWT，成交金额 21925.08 万元人民币，平均船龄 7.6 年。

来源：上海航运交易所

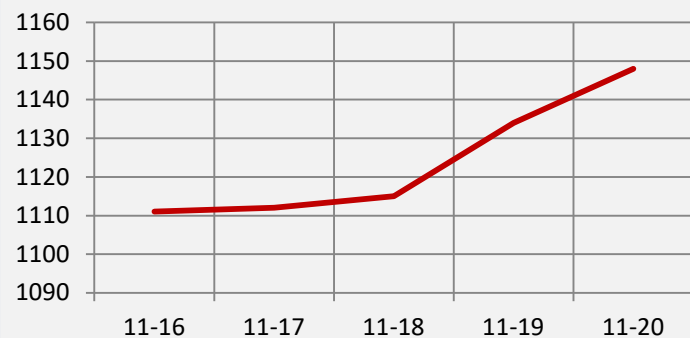


2. 国际干散货海运指数回顾

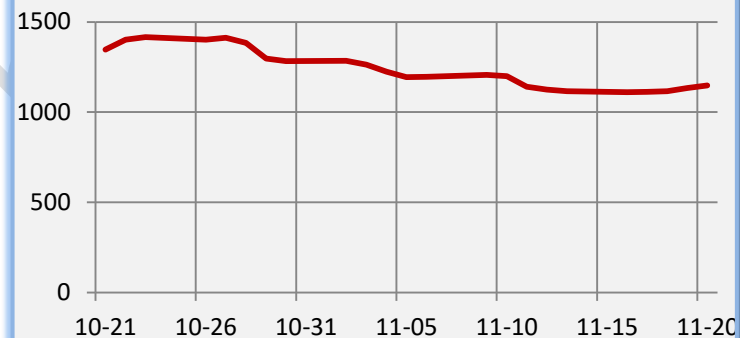
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	11月16日		11月17日		11月18日		11月19日		11月20日	
BDI	1,111	-4	1,112	+1	1,115	+3	1,134	+19	1,148	+14
BCI	1,481	-26	1,450	-31	1,414	-36	1,430	+16	1,435	+5
BPI	1,214	+16	1,252	+38	1,291	+39	1,326	+35	1,353	+27
BSI	884	0	888	+4	900	+12	915	+15	930	+15
BHSI	585	-1	588	+3	593	+5	598	+5	602	+4

上周 BDI 指数走势

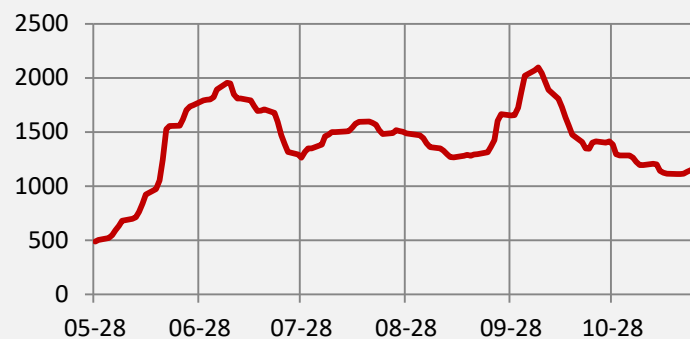


近一个月 BDI 指数走势





近半年 BDI 指数走势



近一年 BDI 指数走势



(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 46 周	第 45 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	14,250	15,500	-1250	-8.1%
	一年	14,250	14,750	-500	-3.4%
	三年	14,000	14,250	-250	-1.8%
Pmax (76K)	半年	11,250	11,250	0	0.0%
	一年	10,750	10,750	0	0.0%
	三年	10,250	10,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	10,500	10,750	-250	-2.3%
	一年	9,500	9,750	-250	-2.6%
	三年	9,250	9,250	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	8,750	8,750	0	0.0%
	一年	8,500	8,500	0	0.0%
	三年	8,250	8,250	0	0.0%

截止日期: 2020-11-17



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Rising Wind' 2014 82151 dwt dely Aps South West Pass 15 Dec trip via US Gulf redel Singapore-Japan \$15,000 + \$500,000 bb - Comerge

'Captain J. Neofotistos' 2012 79501 dwt dely Gibraltar 25/27 Nov trip via US east coast & Italy redel Gibraltar \$14,000 - Swissmarine

'Pantera Rose' 2009 78844 dwt dely Pusan 24/25 Nov trip via NoPac redel Japan \$10,050 - cnr

'NS Hangzhou' 2004 77834 dwt dely Kushiro 25/28 Nov trip via NoPac redel China \$10,500 - Bunge

'Port Macau' 2012 58730 dwt dely Santos prompt trip redel US Gulf \$12,000 - Ultrabulk

'Equinox Orenda' 2012 58689 dwt dely South Africa prompt trip redel China approx \$12,750 + \$275,000 bb - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【穆迪：2020 年集装箱航运业十年来最好，Drewy 上调行业利润预期！】

据悉，投资者服务公司穆迪 (Moody's) 上调集装箱航运业评级之前，知名航运咨询公司德鲁里 (Drewy) 上个月将该行业 2020 年的利润预期上调了 16%，至 110 亿美元。

穆迪还声称，2020 年是集装箱航运业十年来最好的一年，最近接连暴涨的运费和附加费，也许对于航运公司来说确实是最好的一年。



Moody's: 2020 年是集装箱航运业十年来最好的一年

阳明海运也许是一个很好的例子。

今年第一季度亏损超过 2700 万美元，第二季度亏损 225 万美元，在海运费飙升的第三季度，阳明海运终于实现了盈利，这是两年多来的第一次。

本周四，阳明海运公布了第三季度财报，税后利润为新台币 27.4 亿（9,169 万美元）。

这家台湾集装箱运输公司表示，第三季度综合收入总计为 388.6 亿新台币（13 亿美元），较去年同期增长了 2.83%。但是，货运量同比下降了 10.99%，至 128 万 TEU。

阳明将货运量下降归因于由 COVID-19 大流行引起的市场不确定性。

阳明在周四发布的财报中表示：“为了应对市场变化，公司必须及时调整东西方贸易的运力。”“但是，自八月中旬以来，由于有迹象表明病毒传播可能正在放缓，封锁限制可能逐步取消。鉴于此，美国和欧洲整个供应链中的库存已经回升。”

2020 年前三个季度，阳明的综合收入总计为 1052.5 亿新台币（35.3 亿美元），处理了 366 万个标准箱。

“前三个季度的税后利润同比增长 155.68%，为新台币 18.5 亿元（合 6,201 万美元）。随着第三季度的强劲增长，阳明在 2020 年成功实现扭亏为盈。

阳明海运表示，新冠肺炎大流行深刻的影响了人们的生活方式和消费者行为，从而加速了向电子商务的转变，进一步增加了对卫生用品和家居装饰材料的需求，包括家庭用品，家庭办公配件和健身器材，从而导致集装箱运输需求的反弹并提高了运费。

该公司表示，这一积极趋势仍将在第四季度延续。



“阳明已做好准备，提供最合适的运力，来满足各个贸易通道的需求。”该公司表示，“展望 2021 年，分析公司 Alphaliner 预计年运力将增长 3%，全球吞吐量将增长 3.3%，这预示着明年将出现积极迹象。尽管如此，由于新冠肺炎疫情可能卷土重来、中美贸易冲突等不确定性，集装箱航运前景仍不明朗。”

为了应对挑战，阳明将继续提高业务策略和服务质量。此外，该公司将把财务稳定性作为首要目标，从而确保未来稳定的盈利能力和可持续的客户服务。

另外，THE 联盟成员 ONE 本月公布第三季度利润为 5.15 亿美元，赫伯罗特也预计当季利润丰厚，此前该公司将全年收益预期上调了 28%。

集装箱班轮业正成功地渡过疫情，并将一个可能是毁灭性的一年变成了有史以来财务成绩最好的一年。

然而，航运公司们在继续停航空班的同时，无情地提高运费，并向客户收取附加费，这可能会受到托运人越来越多的抨击。

来源：搜航

【1.5 万个集装箱滞留，美国大港接近瘫痪，马士基回应...】

自 7 月份开始，就有相关报道称美国多个港口集装箱吞吐量激增。到了 10 月，当时由于中国黄金周假期大量货物涌入，再加上为确保安全距离，港口码头工人减少，导致洛杉矶和长滩港拥堵状况愈加糟糕。据消息人士称，未来数周（甚至数月）洛杉矶和长滩港口的集装箱船可能会面临进一步的延误。

拥堵带来了额外的挑战，包括滞期费，等待时间的增加导致当地拖运能力大减，以及在码头处收集集装箱所需的其它费用。

港口拥堵还影响 LTL（零担货物运输）、LCL（拼箱）和 IPI（经美国西岸内陆运输）的货物运输。许多托运人正经历着进口到西海岸需要东行货物的严重延误。

而设备短缺及太平洋贸易严重的集装箱不平衡问题，造成大量进口集装箱在美国港口积压的问题始终没有得到改善，且有愈演愈烈的趋势。

美国加州卡车运输协会（CTA）和港口卡车运输协会（HTA）就表示，当前洛杉矶港和长滩港的货物运输状况，已“接近完全瘫痪”。



HTA 还透露，有 10000-15000 个集装箱被滞留在码头，影响正常作业。

这两家协会还称，今年早些时候，因闸门关闭和预约系统问题影响了他们拖回空箱的能力，卡车司机受到收取费用的打击。当时，两家航运公司同意免除滞期费，但问题持续存在却征收了数百万美元的滞期费。其呼吁立即停止收取相关费用。

对此，马士基表示计划与总部位于加州长滩的港口卡车运输协会 (HTA) 合作，提高马士基码头在当地的业务运作效率，解决拥堵问题。

部分机构预计，美国港口的拥堵状况，将持续到 2021 年第一季度，因为货量需求仍处于高位。

来源：物流巴巴网

【干散货船周订单几乎归零】

新造船

船舶经纪公司 Allied Shipbroking 在其最新周报中表示，过去一周干散货船新造订单非常少。在今年余下的时间里，这一趋势或将延续，船队运力扩张将推迟到 2021 年。但若新造船价格大幅下跌，趋势或将扭转。

上周只有宝钢航运在国内订购了 2 艘 5.9 万载重吨的 Superamax 型，价格和条款目前还不清楚。

油轮新造船市场较为活跃。大多数机构预计运价已降至谷底，并看好市场的长期基本面。上周共有 2 艘 VLCC 和 3 艘 MR 型新订单。其中希腊的 Sea Pioneer Shipping 订购了 2+2 艘 5 万载重吨 MR2 型油轮，定于 2022 年下半年交付。

而在 LPG 和 LNG 板块，Knut Knutsen 在 Hyundai HI 订购了 2 艘 17.4 万立方米的 LNG 运输船，每艘造价 1.9 亿美元。Petredec 与江南造船厂签订了 3+3 艘 9.3 万立方米 LPG 运输船，交付期至 2023 年底，价格为每艘 7700 万美元。



上周的集装箱船板块引人注目。新船订单增加了 17 艘，归因于近期集运市场的抢眼表现。船舶经纪公司 Banchero-Costa 在报告中表示，东方海外今年订购的 23000TEU 超大型集装箱船已达到 12 艘，价格在每艘 1.557 亿美元至 1.57 亿美元之间，交付时间为 2021-2024 年。

二手船

在过去一周的二手船市场，干散货船较为活跃，产生了几笔新交易。强劲的需求再次蔓延到所有细分市场，反映出买家对市场整体前景的乐观态度。尽管近期货运收入有所下降，但买家仍热衷于订造新船抢抓市场机会，寄希望于 2021 年需求的进一步改善。

油轮方面，尽管交易数字不如干散货船，但过去一周市场对油轮的兴趣依然浓厚。Allied Shipbroking 表示：市场迟早会触底反弹，买家的兴趣正在增加，大家都在等待预期的实现。

来源：中国远洋海运 e 刊

【中国成全球最大冷藏集装箱进口国】

由马士基前高管 Thomas Eskesen 创立的咨询公司 Eskesen Advisory 的最新数据显示，美国不再是全球最大的冷藏箱运输和冷藏食品进口国，取而代之的是中国。

截至今年 10 月，向中国运送食品的冷藏箱数量增长了 41%，而美国的增长幅度只有 4%。其中一个原因就是中国遭受猪瘟等影响进口了大量的猪肉，以弥补产量下降的情况。近期举行的“Cool Logistics”大会上公布的数据显示，与去年同期相比，中国的冷冻猪肉进口量增加了一倍以上。

Eskesen 表示，“如果没有中国的增长，2020 年全球市场就不会有所改善。我们认为，中国肉类进口的增长将持续到 2021 年。”

那么哪些国家从这一发展中受益呢？名单包括了以美国为首的传统贸易伙伴，其对中国的冷藏货物出口激增了 146%；泰国以 97% 的增幅位居第二，紧随其后的是西班牙，增幅为 92%。



从集装箱航运公司的角度来看，这也是个好消息。一方面是中国猪肉进口量的增加可以产生 130,000 TEU 的需求量，另一方面是冷藏集装箱比普通集装箱更有利可图。

目前马士基在全球冷藏箱的运输量中占据近四分之一，远远超过了该公司在市场中 18% 的市场份额。不过 Eskesen 也指出，“市场的增长肯定是积极的，但是从整体物流的角度来看，太多的冷藏箱去往一个目的地，意味着航运公司需要更长的时间来周转集装箱。”

值得一提的是，挪威和中国目前正在就输入新鲜冷冻鲑鱼的贸易协定进行谈判。

来源：搜航网

【穆迪：今年全球航运业总体表现好于预期】

穆迪最新报告指出，今年全球航运业总体表现好于预期。2021 年，全球航运公司的 EBITDA（息税折旧及摊销前利润）总额将增长 3%-5%。需要注意的是，由于 2020 年上半年油轮市场的租船费率创纪录上涨，油轮板块明年的 EBITDA 可能会下降。

穆迪强调，受疫情影响，航运业虽然仍存在不确定因素，但总体供需平衡将在 2021 年得到改善，这也是前景改善的一个主要原因。

从目前情况看，三大主力船型运输板块的手持订单量占现有船队运力的比例仍处于历史低位，所以即使复苏乏力或需求适度萎缩，运力增速也将非常有限。而面对需求下降，集装箱运输公司可以通过取消航次，减少运力以平衡供需关系，但油轮和干散货船公司将对 2021 年的需求变化更为敏感。

穆迪对集装箱运输板块的预期已从负面转向稳定。随着 2020 年下半年市场需求的回升，集运业迎来了 2010 年以来最好的一年。鉴于新船订单非常有限，供需将保持平衡，预计 2021 年的运营环境也将保持稳定。全球经济复苏可能需要更长时间才能实现，航运公司应继续通过运力管理来保持运价稳定。

穆迪对干散货板块的预期也已由负面转为稳定。干散货航运公司的低谷在 2020 年第二季度，市场环境将在未来 12-18 个月逐步改善。主要干散货大宗商品的复苏受到中国因素的驱动，截至今年 8 月，中国铁矿石进口量较 2019 年同期增长 11%，供需平衡也将得到改善。假设全球经济在 2021 年复苏，预计干散货需求将增长 3%-5%，而运力增长则在 0.5%-2% 之间，主要取决于船舶报废和订单延迟/取消的情况。然而，下行风险仍显著存在，包括长期的封锁措施将抑



制需求。

穆迪对油轮板块的预期已由稳定转为负面。今年上半年，油轮运营商表现强劲，由于油价突然暴跌和产量维持高位，导致对浮式储油（尤其是 VLCC）的高需求。今年 3-5 月期间，租船费率创下历史新高，但近期 VLCC 运价已降至今年峰值水平的一半左右，大部分运力仍处于浮动储存或闲置状态。不过，这种情况可能会发生逆转，进而带来更高的船舶报废率。石油需求正在持续复苏，新船订单仍然可控，租船费率可能在 2020 年第四季度出现季节性上涨。穆迪认为，由于今年第二季度的特殊环境不太可能重现，油轮公司的 EBITDA 将在 2021 年收缩。

穆迪称，未来如果运力供应过剩大幅下降，且航运公司 EBITDA 同比增长超过 10%，将考虑将航运业预期修正为乐观。但如果运力供应增速比需求增速高 2% 或 EBITDA 同比下降 5%，将考虑将预期调至负面。

来源：中国远洋海运 e 刊

5. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES					
PORT	IF380CST (USD/MTD)	VLSFO 0.5% (USD/MTD)	MGO 0.1% (USD/MTD)	Remark (Barging or Special condition etc)	Comment
Busan	321~323	360~362	385~387		Firmer.
Tokyo Bay	321~323	365~370	570~575	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	321~323	357~360	420~425	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	299~304	353~358	363~368	MGO Sul max 0.05%	Steady.
Kaohsiung	331.00	380.00	420.00	+ oil fence charge usd 75 (Eff. 16/Nov)	Firmer.
Fujairah	S. E.	366~370	450~455		Firmer.
Rotterdam	267~272	342~347	370~375		Firmer.
Malta	S. E.	346~351	382~387		Firmer.
Istanbul	S. E.	370~372	410~415	Ex Wharf Price	Firmer.
Buenos Aires	N/A	395~400	485~490		Firmer.

截止日期： 2020-11-19



◆ 上周新造船市场动态

(1) 新造船市场价格 (万美元)

散 货 船						
船 型	载重吨	第 46 周	第 45 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,700	4,700	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,600	2,600	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,300	2,300	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,200	2,200	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 46 周	第 45 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,500	8,500	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,600	5,600	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,650	4,650	0	0.0%	
MR	52,000	3,300	3,300	0	0.0%	

截止日期: 2020-11-17

(2) 新造船成交订单

新 造 船							
数量	船 型	载重吨	船 厂	交 期	买 方	价格 (万美元)	备 注
2	Tanker	300,000	Hyundai HI, S. Korea	2022	Latsco - Greek	8,700	incl. scrubber
1	Tanker	49,900	GSI, China	2022	J/V Stenna Bulk and Proman - Proman Stena Bulk	Undisclosed	methanol dual fuelled
4	Bulker	190,000	Shanghai Waigaoqiao, China	2023	U-Ming - Taiwanese	6,200	dual fuelled, 10- yrs T/C to Anglo American
1+2	Bulker	180,000	Yangzijiang, China	2022	Lepta Shipping - Japanese	Undisclosed	



6	Container	15,000 teu	DSME, S. Korea	2022-2023	Zodiac Maritime - U.K based	10,830	conventionally fuelled
1	LPG	40,000 cbm	Jiangnan, China	2023	Kumiai Senpaku - Japanese	Undisclosed	

◆ 上周二手船市场回顾

散货船								
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备 注
NIRAI	BC	91,443		2003	Japan	750	Chinese	
BACCO	BC	82,188		2011	Japan	1,540	Newport Shipping - Greek	
SBI JIVE	BC	81,252		2017	China	2,050	Centrofin - Greek	
SBI SWING	BC	81,237		2017	China	2,050	Centrofin - Greek	
SBI MAZURKA	BC	81,232		2017	China	2,050	Centrofin - Greek	*scrubber fitter
SBI PARAPARA	BC	81,227		2017	China	2,050	Middle Eastern	
SBI REGGAE	BC	81,214		2016	China	1,950	Centrofin - Greek	
APOLLO	BC	77,326		2006	Japan	930	Chinese	
HAI LU	BC	76,629		2004	Japan	768	Chinese	via on-line auction
EDELWEISS	BC	73,624		2004	China	600	Undisclosed	
ASIA EMERALD I	BC	58,018		2011	China	880	Chinese	****
ASIA EMERALD IV	BC	58,018		2012	China	940	Chinese	
PORT HAINAN	BC	56,777		2012	China	950	Chinese	**
PORT DALIAN	BC	56,737		2012	China	950	Chinese	
ANGELA	BC	52,571		2004	Philippines	600	Chinese	
TRITON SEAHAWK	BC	51,201		2011	Japan	980	Aims - Greek	
HAWK I	BC	50,296		2001	Japan	440	Chinese	
DANOS Z	BC	46,492		2001	Japan	525	Chinese	
ASIA PEARL V	BC	35,358		2010	China	520	Chinese	
BAO SHUN	BC	28,799		1997	Japan	270	Chinese	
NORD SINCERE	BC	28,355		2010	Japan	665	Greek	

集装箱船								
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备 注
MIRAMARIN	CV	85,523	6,574	2010	S. Korea	2,750	Undisclosed	
GRANVILLE BRIDGE	CV	71,326	5,642	2006	S. Korea	undisclosed	MSC - Swiss	
NEWARK	CV	44,132	3,388	2006	S. Korea	870	Tsakos - Greek	BWTS fitted



AMANDA D	CV	22,967	1,730	2000	Poland	undisclosed	MSC - Swiss	
SINAR SANGIR	CV	21,937	1,708	2008	China	650	Chinese	*****
SINAR SUBAND	CV	21,935	1,708	2008	China	650	Chinese	

油轮								
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备 注
POSEIDON I	TAK	305,796		2002	S. Korea	2,600	Undisclosed	
SELENE TRADER	TAK	300,727		2003	Japan	2,435	Middle Eastern	
SRI VISHNU	TAK	152,923		2000	S. Korea	1,150	Undisclosed	
JAG LAADKI	TAK	150,284		2000	Japan	1,240	Chinese	***
JAG LATEEF	TAK	147,080		2000	S. Korea	1,240	Chinese	
SEAWAYS FRAN	TAK	112,118		2001	S. Korea	1,350	Undisclosed	

◆ 上周拆船市场回顾

孟加拉							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备 注
ALBA	TAK	47,431	9,755	1998	Croatia	387.00	
PROJECT LINK	TAK	45,018	9,200	1989	S. Korea	385.00	

印度							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备 注
GDYNIA	BC	65,738	12,960	1981	Japan	357.00	as is Singapore, HKC recycling
NARLICA	TAK	5,336	2,238	1992	ITALY	670.00	High stainless steel content

巴基斯坦							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备 注
SKIPPERS Y	BC	28,031	6,449	1984	Japan	undisclosed	
EMDEN IV	GC/MPP	20,475	5,496	1987	Japan	undisclosed	
SARAH F	GC/TWK	12,275	4,462	1984	Germany	392.00	India option Pakistan delivery
ZOYA-1	TAK	300,482	42,515	1996	S. Korea	365.00	under tow
NEW PAROS	TAK	107,181	16,696	1998	Japan	407.00	
AYANA	TAK	10,210	3,357	1980	Spain	384.00	



船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	其它		备 注
					建造地	价格 (美元) / 轻吨	
SMOLNINSKIY	OTHER/REF	1,557	1,835	1990	Russia	381.00	full-Subcont
SAM PURPOSE	TAK	445,481	11,098	1997	Poland	255.00	as is Nigeria
JISAN GAS	TAK/LPG	3,785	2,078	1992	Japan	270.00	as is Busan

◆ 融资信息

(1) 国际货币汇率:

日期	美元	欧元	日元	港元	英镑	林吉特	卢布	澳元	加元
2020-11-20	657.860	780.640	6.335	84.849	871.690	62.292	1155.130	478.620	502.990
2020-11-19	654.840	776.180	6.307	84.472	868.660	62.399	1159.870	478.300	500.730
2020-11-18	655.930	777.720	6.294	84.608	869.050	62.562	1161.350	477.980	500.350
2020-11-17	657.620	779.880	6.291	84.818	869.570	62.524	1158.950	481.400	503.010
2020-11-16	660.480	782.460	6.310	85.187	872.250	62.386	1170.950	480.990	503.380

备注: 人民币对林吉特、卢布、兰特、韩元汇率中间价采取间接标价法, 即 100 人民币折合多少林吉特、卢布、兰特、韩元。

备注: 人民币对其它 10 种货币汇率中间价仍采取直接标价法, 即 100 外币折合多少人民币。

(2) LIBOR 数据

Libor (美元)							
隔夜	0.08225	1 周	0.10288	2 周	--	1 个月	0.1465
2 个月	0.18163	3 个月	0.22375	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.25688	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.33875		

2020-11-18