



全一海运市场周报

2020.11 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2020.11.23 - 11.27\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场延续高位行情 运价总体继续上升】

本周，受疫情影响全球新冠疫情影响，中国出口集装箱运输市场延续高位行情。多条远洋航线运价有不同程度上升，综合指数上涨。11月27日，上海航运交易所发布的上海出口集装箱综合运价指数为2048.27点，较上期上涨5.7%。

欧洲航线：运输需求强劲。欧洲疫情的反复刺激了当地进口需求，市场货量保持高位。航线运能紧张的状态还在加剧，供需矛盾仍未得到缓解。本周，上海港船舶平均舱位利用率基本保持满舱水平。受此影响，多数航商在下月初到来之际提涨运价，即期市场运价大幅上涨。11月27日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为2091美元/TEU，较上期上涨27.2%。地中海航线，市场情况与欧洲基本相似，市场对此前的运价上涨响应迅速，即期市场运价再次上涨。11月27日，上海出口至地中海基本港市场运价（海运及海运附加费）为2219美元/TEU，较上期上涨23.5%。

北美航线：美国新冠疫情依然严峻，累计确诊人数和单日新增病例仍高踞榜首，严重疫情阻碍了物资开箱转运。市场运力相对稳定，但市场运能受限于日益加剧的缺箱状况，上升空间有限，供需状况维持不变。本周，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率仍接近满载。航线运价保持稳定，即期市场订舱价格与上期基本持平。11月27日，上海出口至美西、美东基本港市场运价（海运及海运附加费）分别为3880美元/FEU、4708美元/FEU，较上期分别下跌0.8%和上涨0.6%。

波斯湾航线：市场表现总体平稳，需求保持稳定，市场运力控制在相对合理区间，供需关系保持平衡。本周，上海港船舶舱位利用率保持在95%以上，个别班次满载。多航商运维持运价不变，少部分略有调整，即期市场运价小幅上涨。11月27日，上海出口至波斯湾基本港市场运价（海运及海运附加费）为1412美元/TEU，较上期上涨2.8%。



澳新航线：目的地市场处于运输旺季，运输需求稳中有升，供需关系保持良好。本周，上海港船舶平均舱位利用率保持在 95%以上，多数班次满载。多数航商订舱价格保持上期水平，个别小幅调升，即期市场运价上涨。11 月 27 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2430 美元/TEU，较上期上涨 2.3%。

南美航线：南美国家受疫情影响产能不足，大量物资依赖进口，运输需求持续高位运行。本期，上海港船舶平均舱位利用率接近满载水平。在此基本面下，多数航商在临近月初之际上调订舱价格，即期市场运价上涨。11 月 27 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 4805 美元/TEU，较上期上涨 9.1%。

日本航线：本周运输需求基本平稳，市场运价小幅波动。11 月 27 日，中国出口至日本航线运价指数为 755.33 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【降温天气带来利好 综合指数继续上涨】

本周，全国大范围降温降雪，“冷冬”预期逐步兑现，冬储需求释放，大宗散货运输行情火热，市场货多船少，运价进一步回暖。11 月 27 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 1158.57 点，较上周上涨 3.3%。

煤炭市场：市场需求方面：临近年末，为完成当年发电任务，各大电厂机组全开，外采电量大幅减少。另一方面，随着冬季到来，本周沿海地区大范围降温，叠加冬季水电发力不足，火电进入消费旺季，电厂日耗煤量节节攀升。而下游电厂库存虽仍处于平均高位，但冬储需求打开后，部分电厂已经开始囤货。煤炭价格方面：目前国内进口煤政策已基本明朗，沿海、沿江地区进口额度陆续落地，但是大部分进口煤要 12 月底才能到货通关，现阶段仍需内贸煤的补充。然而，矿难影响余波未消，安检范围进一步扩大加上，港口煤炭资源紧张，低硫煤需求强劲，煤炭货源出现结构性缺口。运价走势方面：本周，大范围的降温天气给市场带来极大利好，刺激下游消费企业加速补库囤煤，市场货盘增多，成交活跃，船东心态普遍较好，看涨情绪浓厚。而北方港口因天气原因封航，压港情况较为严重。再加上一部分内外贸兼营船流向外贸航线，沿海煤炭运输市场运力略显紧张。周初，华东和长江地区运价率先上涨，吸引大船运力，间接导致华南地区大船运价紧张，运价进一步上涨。



11月27日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1204.07点，较上周上涨4.2%。11月27日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收956.89点，较上周五上涨10.8%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为41.0元/吨，较上周五上涨3.9元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为43.8元/吨，较上周五上涨6.0元/吨。

金属矿石市场：本周铁矿石价格震荡走高，由于上周钢材价格持续上涨的带来的延迟效应加上本周华北地区封港解除，疏港量有所回升，叠加东北地区天气影响港口卸货，库存小幅去化。近周末，钢铁价格开始呈现下跌态势，不过铁矿石价格依旧保持强势增加。沿海矿石运输市场运输需求平稳，受煤炭运输行情火热影响，运力更倾向走南北航线，短程航线要价较高。11月27日，沿海金属矿石货种运价指数报收1118.87点，较上周上涨2.1%。

粮食市场：本周东北产区出现大范围雨雪天气，影响玉米购销并影响运输，企业在到货减少的背景下上调收购价，加之贸易商对后市看好，抢粮情绪仍高，东北锁粮意愿强。港口方面，北方港口行情趋稳，港存有限。沿海粮食运输市场需求平稳，受煤炭运输市场价格带动，运价在华南地区本周大船较为紧张的情况下大幅上涨。11月27日，沿海粮食货种运价指数报953.52点，较上周上涨6.8%。

成品油市场：目前国内成品油市场依旧供大于求，因正处于冬季，且缺乏节假日支撑，汽油需求表现相对平稳；各地基建、工矿赶工结束后，柴油后市需求量将有所下滑。据悉，近日商务部下发了年内第三批成品油出口配额300万吨，预计国内成品油市场供应端过剩的压力或将有所缓解，也将对油市产生一定支撑。本周主营炼厂出货情况良好，市场货盘增多，因下游压港导致整体运力周转较慢，运输市场货多船少，运价上涨。11月27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1065.92点，较上周上涨0.4%。

(3) 远东干散货运输市场

【中小型船持续发力 综合指数涨幅扩大】

本周国际干散货运输市场总体表现好于上期，海岬型船太平洋市场有所上涨，远程矿航线仍未有改善，市场整体偏弱；在煤炭货盘增加以及运力持续供应偏紧的利好支撑下，巴拿马型船和超灵便型船市场表现强劲，远东干散货指数(FDI)综合指数在中小型船持续发力的拉动下继续回升，且涨幅明显。11月26日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为958.79点，运价指数为801.07点，租金指数为1195.38点，较上期分别上涨9.5%、3.7%和16.0%。



海岬型船市场：海岬型船太平洋市场运价继续上涨，远程矿航线运价持续低位徘徊。太平洋市场，本周澳大利亚市场正常发货，主要租家也连续在市场拿船，但上半周市场表现一般，下半周市场货盘有所增多，活跃度也有所上升，运价略有上涨，但由于大西洋市场以及远程矿航线运价持续低位徘徊，澳大利亚至青岛航线运价上涨空间有限。11月26日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 15021 美元，较上期上涨 8.3%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 7.129 美元/吨，较上期上涨 4.9%。远程矿航线，虽然巴西淡水河谷在市场询船，但由于疫情的影响，大西洋市场整体船运需求仍较差，市场可用运力仍然偏多，巴西至青岛航线运价低位徘徊。11月26日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 13.530 美元/吨，与上期基本持平。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场涨势迅猛，粮食航线运价小幅上涨。太平洋市场，国内释放一定量进口煤额度对市场的刺激效应持续，印尼至中国和印度、澳大利亚至印度航线煤炭货盘较多，由于船运需求集中释放，即期运力紧张，市场出现抢船现象，巴拿马型船太平洋市场表现强劲，租金水平上涨且涨势迅猛。11月26日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 12253 美元，较上期上涨 14.7%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 11525 美元，较上期上涨 16.7%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.977 美元/吨，较上期上涨 11.7%。粮食航线，尽管美西粮食货盘不多，但在太平洋市场强劲上涨以及油价的拉动下，美西粮食航线也水涨船高，运价小幅上涨；南美和美湾市场整体变化不大，运价小幅波动。11月26日，美西塔科马至中国北方港口粮食航线运价为 22.736 美元/吨，较上期上涨 2.0%；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 40.418 美元/吨，较上期上涨 0.9%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场大幅上涨。由于国内释放一定量的进口煤额度，东南亚市场自上周的下半周开始，印尼至中国的煤炭货盘激增，市场交投活跃，船东信心倍增，且因疫情的影响船舶周转较慢，东南亚市场即期可用运力紧张，租金水平延续上周上涨态势，且涨幅有所扩大。11月26日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 10404 美元，较上期上涨 21.4%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 12675 美元，较上期上涨 23.1%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 8219 美元，较上期上涨 34.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.489 美元/吨，较上期上涨 9.9%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.278 美元/吨，较上期上涨 4.0%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价稳中有升 成品油运价止涨回落】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 11 月 20 日当周美国除却战略储备的商业原油库存意外减少，汽油库存超预期增长。英国制药业巨头周一发布了第三种有前景的新冠病毒候选疫苗的消息，激发了石油需求加速复苏的希望。同时美国总统特朗普允许官员们向即将上台的拜登政府过渡，这也有助于缓解



金融市场的不确定性。不过欧美疫情对经济拖累的风险犹存，市场乐观情绪趋于消退，本周原油价格连涨后下跌，布伦特原油期货价格周四报 47.91 美元/桶，较上期上涨 8.57%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价稳中有升，苏伊士型油轮运价小幅上扬，阿芙拉型油轮运价持续回暖。中国进口 VLCC 运输市场运价有回暖迹象。11 月 26 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 542.93 点，较上期上涨 3.43%。VLCC 市场 12 月中下旬货盘增多，货主集中扫货，市场成交相对活跃，运价出现回暖迹象。

超大型油轮（VLCC）：中东航线日均 TCE（等价期租租金）先跌后涨，即将突破 0.7 万美元；西非航线 TCE 小幅下滑，跌破 1.0 万美元。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS27.83，较上期上涨 6.0%，CT1 的 5 日平均为 WS26.73，较上期上涨 2.3%，TCE 平均 0.6 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS29.77，上涨 0.3%，平均为 WS29.69，TCE 平均 1.0 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平小幅上扬。西非至欧洲市场运价小幅上涨至 WS39，（TCE 约 0.5 万美元/天）。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，12 月 9 至 10 日货盘，成交运价约为 WS36.5。黑海到地中海航线运价小幅上涨至 WS52（TCE 约 0.2 万美元/天）。亚洲进口主要来自非洲，一艘 13 万吨级船，埃及至中国宁波，12 月 6 至 8 日货盘，成交包干运费约为 220 万美元。一艘 13 万吨级船，阿尔及利亚至南韩，12 月 8 至 10 日货盘，成交包干运费约为 259 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线保持平稳，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平持续回暖。7 万吨级船加勒比海至美湾运价持续跳涨至 WS105（TCE 约 1.7 万美元/天）。跨地中海运价小幅下跌至 WS60（TCE 徘徊至保本线附近）。北海短程运价上涨至 WS79（TCE 约 0.1 万美元/天）。波罗的海短程运价上涨至 WS48（TCE 约 0.2 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价维持在 WS56（TCE 约 0.1 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价稳定在 WS57（TCE 为 0.3 万美元/天）。中国进口主要来自俄罗斯，一艘 10 万吨级船，科兹米诺至中国北方，12 月上旬货盘，成交包干运费约为 40 万美元。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线涨跌互现，欧美航线稳中有升，综合水平止涨回落。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS96（TCE 约 0.6 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS78（TCE 约 0.8 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS75（TCE 约 1.1 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价保持在 WS50 水平（TCE 依旧在保本线之下）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅上涨至 WS79（TCE 约 0.4 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 0.6 万美元/天。



(5) 中国船舶交易市场

【综合指数整体微跌 沿海船市持续低迷】

11月25日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数微跌，为1029.04点，环比下跌0.79%。其中，国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数、沿海散货船价综合指数、内河散货船价综合指数分别下跌0.49%、0.65%、1.17%、0.73%。

国际干散货运输市场整体有所回暖。海岬型船运价小幅上扬，远程矿航线运价小幅下跌。太平洋市场略有反弹，粮食航线运价止跌企稳。南美、美西粮食运输市场活跃度上升，运价小幅上涨。东南亚市场小幅回升。本周BDI指数持续大幅下跌，周二收于1178点，环比下跌4.99%。国际二手散货船成交价格涨多跌少。本期，5年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1150万美元、环比上涨0.72%；57000DWT—1227万美元、环比下跌6.67%；75000DWT—1831万美元、环比上涨2.67%；170000DWT—2355万美元、环比上涨0.01%。本期，国际二手散货船成交量小幅上扬，共计成交23艘（环比增加12艘），总运力181.61万DWT，成交金额26233万美元，平均船龄11.26年。

随着新冠疫苗前景推动全球经济反弹，油价明年势将进一步上涨。旅行限制放松将提振化石燃料需求，作为全球基准的布伦特原油价格随之在夏季可能达到每桶60美元。市场新冠疫苗传出的乐观消息和美国当选总统拜登正式开始交接，大宗商品剧烈波动，油价飙升至3月份以来的最高水平。布伦特原油价格周二收于47.78美元/桶，环比上涨9.21%。本期，5年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2343万美元、环比上涨0.53%；74000DWT—2337万美元、环比上涨0.72%；105000DWT—3115万美元、环比下跌2.30%；158000DWT—4465万美元、环比下跌0.69%；300000DWT—6279万美元、环比下跌0.66%。本期，二手油轮市场成交量小幅回升，成交7艘（环比增加3艘），总运力94.02万DWT，成交金额9250万美元，平均船龄17.71年。

冬季寒冷空气开始席卷，季节性需求迎来爆发，但近期煤炭主要产地接连发生事故，安全检查形式严峻，市场对后期的供应紧张的担忧加剧，沿海煤炭运价先涨后跌。新玉米上市，供应格局略有缓解，沿海粮食运价继续上涨。本期，5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—218.59万人民币、环比下跌0.27%；5000DWT—1209.18万人民币、环比下跌2.56%。本期，沿海散货船市场船东观望情绪较浓，共计成交1艘（环比减少3艘），总运力0.53万DWT，成交金额1500万元人民币，船龄0.56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—57.45万人民币，环比上涨4.67%；1000DWT—119.43万人民币



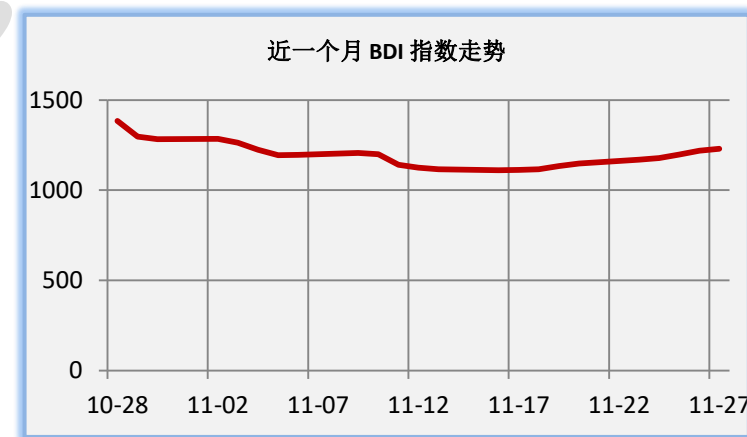
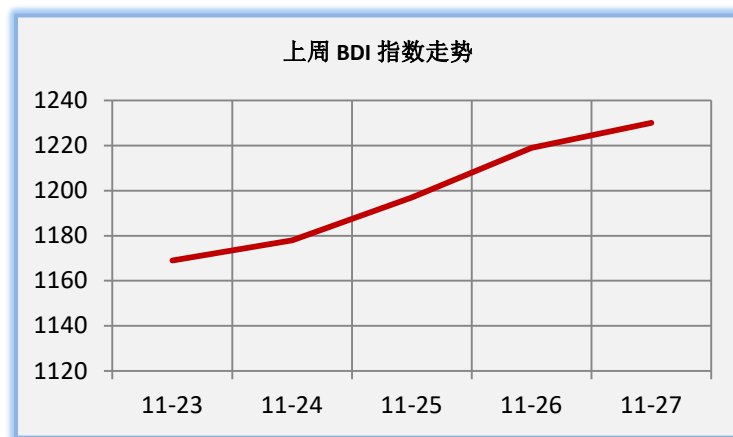
币，环比下跌 1.74%；2000DWT—244.87 万人民币，环比下跌 2.94%；3000DWT—337.61 万人民币，环比下跌 1.69%。本期，内河散货船市场成交大幅下跌，共计成交 49 艘（环比减少 29 艘），总运力 13.73 万 DWT，成交金额 13848.22 万元人民币，平均船龄 9.83 年。

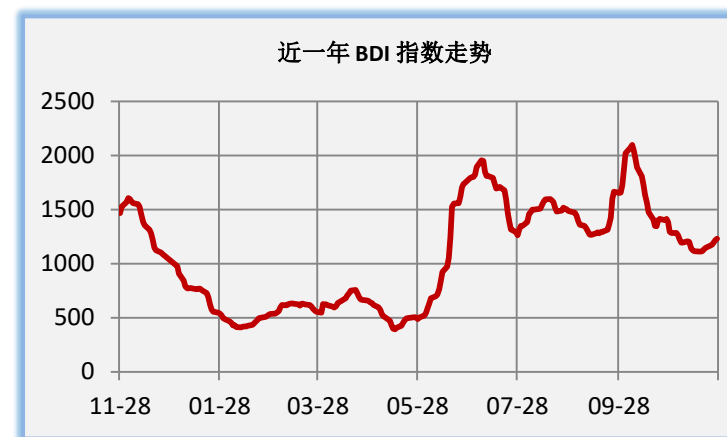
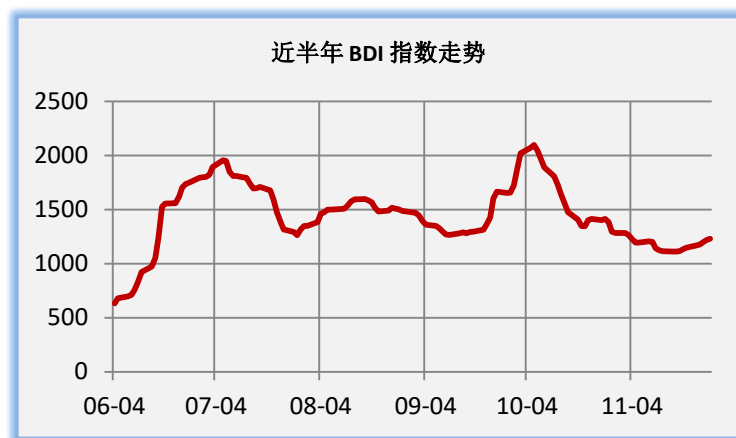
来源：上海航运交易所

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 23 日	11 月 24 日	11 月 25 日	11 月 26 日	11 月 27 日
BDI	1,169 +21	1,178 +9	1,197 +19	1,219 +22	1,230 +11
BCI	1,450 +15	1,447 -3	1,469 +22	1,509 +40	1,533 +24
BPI	1,384 +31	1,398 +14	1,413 +15	1,426 +13	1,429 +3
BSI	952 +22	973 +21	995 +22	1,011 +16	1,018 +7
BHSI	606 +4	613 +7	625 +12	641 +16	649 +8





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 47 周	第 46 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	13,750	14,250	-500	-3.5%
	一年	14,000	14,250	-250	-1.8%
	三年	14,000	14,000	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	11,250	11,250	0	0.0%
	一年	11,000	10,750	250	2.3%
	三年	10,250	10,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	10,750	10,500	250	2.4%
	一年	9,500	9,500	0	0.0%
	三年	9,250	9,250	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	9,000	8,750	250	2.9%
	一年	8,750	8,500	250	2.9%
	三年	8,250	8,250	0	0.0%

截止日期: 2020-11-24



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Yasa H Mulla' 2011 83482 dwt dely Falmouth prompt trip via Murmansk redel Skaw-Gibraltar \$16,000 - Cargill

'CMB Partner' 2016 81805 dwt dely Aps South West Pass 12/16 Dec trip via Cogh redel Singapore-Japan \$15,500 + \$550,000 bb - Glencore Agri

'Antonia S' 2014 81462 dwt dely Aps EC South America 20/25 Dec trip redel SE Asia \$14,000 + \$400,000 bb - Bunge

'Orion III' 2005 76602 dwt dely Yeosu 29 Nov/5 Dec trip via E Australia redel India \$11,000 - cnr

'Yangtze Impression' 2016 63270 dwt dely Nghi Son 29 Nov/2 Dec trip via Indonesia redel China \$16,000 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【2021 年航运业五大发展趋势】

海洋环境保护委员会 (MEPC) 上周开会讨论了新的 IMO 短期修正案草案, 该草案将要求船舶调整其操作和设备, 在 2030 年之前将碳排放与 2008 年相比降低 40%。尽管 MEPC 同意了这些修正案, 但最终的通过的决定将在 2021 年的 MEPC 第 76 届会议上做出。

由于这些法规不够严格, 不足以实现欧盟的雄心壮志, 因此欧盟仍在考虑建立“区域排放交易系统” (ETS), 只有所有欧盟成员国都同意的情况下才有可能实现。如果 IMO 不能就各国政府批准的指导方针达成共识, 那么未来几年可能会有多个区域性 ETS, 从而导致各种贸易航线的成本上升。



低硫燃料

硫排放会导致环境恶化, 空气污染会导致经济损失。IMO 2020 已于今年生效, 要求承运人使用硫氧化物(SO_x)含量低于 0.5%的燃料, 如极低硫燃料油(VLSFO)和船用瓦斯油(MGO)。

今年第一季度, VLSFO 价格较高, 但 COVID-19 引发 VLSFO 价格下跌, 而重质燃料油(HFO)价格保持相对稳定。今年, 许多船舶运营商改用 VLSFO。一些船舶运营商也在寻求使用液化天然气(LNG)作为替代方案。

洗涤塔

如果船舶安装减少硫排放的洗涤塔, 则船舶可以继续使用含硫量 3.5%的 HFO 并达到 IMO 2020 标准。COVID-19 拉近了 VLSFO 和 HFO 之间的价格差距。因为价格优势很小, 所以安装洗涤塔的船只越来越少。尽管今年对洗涤器装置的需求有所下降, 但随着新的 COVID-19 疫苗有望在 2021 年广泛使用, 情况可能会发生变化。随着经济恢复正常, 对燃料的需求将增加。这将导致新燃料价格变动。如果 VLSFO 和 HFO 之间的价格差距扩大到使洗涤塔的投资回报率(ROI)对运营商又有意义的水平, 则可能会安装更多洗涤塔。为了使其可行, HFO 价格必须远低于 VLSFO 价格。

岸电设施

根据美国环境保护署(EPA)评估, “使用区域电网发电时, 总体污染物排放最多可减少 98%”。根据位置的不同, 停泊的船舶可以选择使用自己的电力, 从而产生排放或使用岸电。将船舶接入岸上的电网可以减少局部和整体的排放量, 尤其是在使用风能、潮汐或太阳能等可再生能源为电网供电的情况下。

根据 EPA 的说法, 岸对船发电, 也被称为替代船用发电(AMP), 可改善港口周围的空气质量, 因为“岸电通常产生零现场排放”。8 月, 加利福尼亚空气资源委员会(CARB)批准了一项新法规, 以减少远洋船舶的排放和污染。

它基于《2007 年停泊条例》, 该条例自 2014 年以来已将使超过 13,000 艘船舶的有害排放量减少了 80%。从 2023 年开始, 汽车运输船和油轮将被要求通过接入岸上供电或使用经批准的控制系统来达到排放标准。



数字化转型

COVID-19 迫使供应链在安全性和效率方面寻求解决方案。随着新贸易协定的生效,航运业正从海关表格转向订单确认。使文档数字化可以节省时间,降低面对面传播 COVID-19 的风险,减少对纸张的依赖并节省资金。

为此,业界建立了集装箱数字化航运协会(DCSA),旨在通过使用标准的电子提单(EBL)来消除海运交易中的纸张。DCSA 宣称“纸质票据处理成本是 EBL 处理成本的 3 倍。” 尽管海事在数字化方面有很大的发展空间,但 COVID-19 疫情正在加速过渡。

来源: 海事服务网

【希腊船东在干散货船船舶交易市场表现相当积极】

今年,希腊船东在干散货船船舶交易市场表现相当积极,2020 年下半年被证明是该市场交易更活跃的时期。在其最新的周报中,船舶经纪商 Intermodal 表示:“随着我们正逐渐步入年底,2020 年下半年(最新)对应的干散货板块整体交易格局与上半年相比,为市场提供了进一步的分析。具体而言,2020 年下半年的船舶交易市场活动较今年上半年大幅增长了 38%,还有将近一个半月的时间有待进一步发展。”

根据 Intermodal 的 George Kallianotis 先生的说法:“在这期间,大约有 35%的船舶买卖交易发生在今年 10 月,而 7 月和 9 月发生的船舶买卖交易相当于占整个交易领域的大约 20%。正如所预期的那样,在 8 月份发现了最低的市场活动水平,只有 12%的报告交易发生在那时。然而,11 月船舶交易市场活动下滑,占迄今报告交易量的 9%,而我们预计——在正常情况下,这一比例不会超过 10 月的交易量,但将与 7 月和 9 月的水平相似”。

Kallianotis 补充说:“灵便型散货船和超灵便型散货船仍然畅销,占所报告船舶销量的 56%。与今年上半年相比,灵便型散货船的销量增长了 10%,而超灵便型散货船的销量则增长了 37%。”

值得一提的是,除了船舶交易市场活动下降了 15%的巴拿马型船舶外,其他所有船型板块的销量都以过高的速度增长。最后,所有确认的 53%船舶销量与希腊和中国买家有关,他们分别占了 36%和 17%的比重。



该船舶经纪商分析师接着指出：“希腊买家一如既往地参与了所有船型板块和各船龄船舶的收购，他们分别占巴拿马型、Kamsarmax 型和好望角型船舶数的 64%、72%和 42%。但多是 10 年船龄以上船舶，尤其是灵便型和超灵便型船舶板块。中国买家是许多船龄为 10 年的超灵便型、老旧巴拿马型和现代化 Kamsarmax 型船舶的买家。剩余船舶买卖板块买家则来自不同的远东和中东地区买家，后者是大量 Ultramax 型船舶的买家”。

“尽管如此，COVID-19 的传播使船舶交易市场活动变得紧张，伴随而来的是，通常交货港的船员换班无效，因此，尽管在过去几个月里船舶买卖交易量大幅增加，但我们预计，与去年相比，2020 年发生的总体二手船交易量将处于较低水平并与 2015 年相似”，Kallianotis 总结道。

来源：海运圈聚焦

【航运增长显著 高运价或将持续到春节前后】

11 月 18 日，航运概念板块较前一日的大涨态势略有下挫。同花顺数据显示，航运概念板块下跌 1.02%，但部分个股依旧上扬。其中，中远海控继续保持前三个交易日的上涨态势，收涨 4.73%，收报 9.30 元。新智认知收涨 1.49%；中远海发收涨 0.97%。

11 月以来，我国 10-11 月港口海运相关数据陆续公布。据中国港口协会发布的最新数据显示，10 月份，八大枢纽港口集装箱吞吐量同比增长 11.1%，增速创今年新高。上海航运交易所发布的 2020 年 10 月中国出口集装箱运价指数显示，全球 12 条航线中 11 条指数上涨，其中南美航线涨幅最高，环比增长 47.9%。中信建投指出，主流船公司订舱已排至 12 月下旬，预测高运价将持续到春节前后。

在港口吞吐量不断增长的背景下，政策利好因素也在不断被释放。中金公司指出，RCEP 正式签署，将利好港口、航运、物流板块部分个股。该机构同时强调，亚洲区域内集运需求受益于庞大的本地市场、互补性的产业结构和区域化的国际分工，过去十年复合增速 6.5%高于全球的 4.3%，RCEP 协定有利于推动实现区域内高水平的交易自由化，该机构认为有望继续驱动长期增长。

华创证券则指出，外贸需求恢复好于预期。数月来，市场上一直存在集装箱短缺的问题，部分集装箱生产商的接单已排到明年 2 月份。集运行业前十大运力的份额占比已从十年前低于 60%提高到 83%，旺季过后的运价支撑水平有望超预期。

来源：经济参考报



【Golden Ocean：干散货市场 2021 年将迎来牛市】

散货船东普遍看好明年市场。据干散货运输公司 Golden Ocean 预计，2021 年及以后的散货市场将走强。但短期内市场压力仍将存在，因为一些国家可能会因疫情反复采取封锁措施。

这家总部位于奥斯陆的散货运营商指出，当前全球干散货运力净增速正在快速下滑，2020 年前 9 个月，净增长率为 3.1%，低于年初基于更高的报废水平做出的 4.2% 增长预期。该公司预计 2021 年散货船队增长率将达到 3.9%，到 2022 年将降至 1.2%，这是基于没有大量新船订单的假设。

根据 Golden Ocean 的数据，2020 年全球新船订单量较少，当前只有 810 万载重吨，不到总船队运力的 1%。而在 2021 年，市场需求有望改善。IMF 预计 2021 年全球 GDP 将反弹 5.2%，其中，中国和印度两国的 GDP 增幅会超过 8%。基于预期，该公司表示将在 2021 年把大量运力留给现货市场，特别是好望角型船市场，因为在好望角型船的带动下，干散货市场有望迎来强势行情。

该公司第三季度净利润为 3900 万美元，高于 2019 年同期的 3700 万美元。公司首席执行官 Ulrik Andersen 在一份声明中称：“公司 2020 年第三季度的业绩显示了其较强的议价能力，以及专注于大型船市场所获得的战略优势。”该公司旗下有 78 艘船舶，其中 67 艘为其所有。

来源：劳氏日报

【散货船东更青睐二手船】

船舶经纪公司 Allied Shipbroking 在其最新的周报中表示：

上周，市场对干散货新造船的兴趣有限，只有一笔新的交易，这一趋势可能会贯穿至今年底。与去年报告的新造船数量相比，今年的市场兴趣似乎微乎其微，这主要归因于 2020 年普遍存在的不确定性。货运收入的波动性和今年大部分时间的运力过剩都削减了投资新船的兴趣。我们预计，随着 2021 年全球经济的恢复，新造船订单将缓慢恢复。

油轮方面，上周不同船型都有新订单。Allied 分析师指出，过去几周，买家兴趣有恢复的迹象，但预计整体趋势不会很快出现转折，因为目前的供需基本面对投



资者来说仍没有足够的吸引力。考虑到供需平衡在未来几个月将有所改善,届时新订单将会增多。

在另一份报告中,Banchero Costa 列出了一些具体交易:“朗玛峰创投在现代重工(韩国)订购了 7 艘 30 万载重吨 VLCC,交付期从 2022 年下半年至 2023 年 8 月;该公司还在 Samho Heavy 订购了 3 艘 30 万载重吨 VLCC,交付期从 2022 年下半年至 2023 年 8 月,每艘价格 8500 万美元,所有船舶都将安装洗涤塔,并按高规格建造。Latsco Shipping 订购了 2 艘安装洗涤塔的 30 万载重吨 VLCC,将于 2022 年 6-9 月交付,每艘 8930 万美元。Centrofin Greece 向三星订购了 3+2 艘 15.7 万载重吨苏伊士型油轮,并安装洗涤塔,将于 2022 年第 4 季度和 2023 年第 1 季度交付,价格为每艘 5820 万美元”。

对于二手船交易市场,Allied Shipbroking 表示,上周干散货船市场非常活跃,船东购买意愿强烈,几乎所有船型和船龄的船舶都有相当数量的交易。距离年底只剩几周时间,预计这一强劲的势头将持续。而油轮在过去一周的交易量也相当可观,除了较大船型的交易表现相对低迷。这一趋势预计也将持续到年底。

来源:中国远洋海运 e 刊

【国际造船市场:主力船型订单下行,价格继续走低】

造船市场持续疲软

10 月份,新冠疫情发展出现反复,全球新造船市场延续疲软态势,仅成交新船订单 30 艘、242 万载重吨,环比减少 18%,同比减少 57%。1-10 月,全球累计成交新船订单 511 艘、3145 万载重吨,同比减少 46%。预计 2020 年全球造船市场新船成交量约 4000 万载重吨左右。

主力船型订单均下行

油船方面,1-10 月,全球成交新船 144 艘、1531 万载重吨,同比减少 25%,包括 18 艘 VLCC、23 艘苏伊士型原油船、8 艘阿芙拉型原油船、20 艘 LR2 型成品油船、50 艘 MR 型成品油船以及 25 艘小型油船。

散货船方面,1-10 月,全球成交新船 128 艘、908 万载重吨,同比减少 63%,包括 12 艘好望角型散货船、24 艘巴拿马型散货船、71 艘大灵便型散货船以及 21 艘小灵便型散货船。



集装箱船方面，1-10 月，全球成交新船 36 艘、248 万载重吨，同比减少 60%，包括 7 艘超大型集装箱船、2 艘大型集装箱船以及 27 艘支线箱船。

液化气船市场，1-10 月，全球仅成交新船 58 艘、373 万载重吨，同比减少 25%，包括 25 艘大型 LNG 船、14 艘 VLGC 和 19 艘中小型液化气船。

新船价格继续走低

截至 10 月份，克拉克森新船价格指数为 125.6 点，同比下滑 4.3 点，环比下滑 1.0 点。分船型看，油船、散货船、集装箱船和液化气船的克拉克森新船价格指数分别为 145.6 点、123.3 点、76.2 点和 136.0 点，同比分别下滑 9.3 点、6.0 点、3.8 点和 4.8 点，环比来看，散货船的克拉克森新船价格持平，油船、集装箱船和液化气船的克拉克森新船价格分别下滑 0.8 点、0.3 点和 2.1 点。从典型船型新船价格看，10 月份，VLCC、大型箱船等细分主力船型价格承压松动，各型散货船等细分船型价格稳定。

中国独占半壁市场

1-10 月，中日韩三国船厂共承接新船订单 2997 万载重吨，全球市场份额之和为 95%。具体来看，中国船厂承接新船订单 1645 万载重吨，同比减少 31%，全球份额 52%，独占半壁市场；韩国船厂承接新船订单 1079 万载重吨，同比减少 42%，全球份额 34%，位居全球次席；日本船厂仅承接新船 274 万载重吨，同比大幅减少 81%，全球市场份额仅 9%，其中 10 月份出现接单为零的窘境。

来源：中船工业经研中心

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	352~354	394~396	430~435		Firmer.
Tokyo Bay	342~344	400~405	595~600	Plus oil fence charge if any.	Firmer.



Shanghai	346~348	388~390	450~455	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	320~325	380~385	390~395	MGO Sul max 0.05%	Firmer.
Kaohsiung	346.00	400.00	445.00	+ oil fence charge usd 75 (Eff. 16/Nov)	Firmer.
Fujairah	S.E.	390~395	455~465		Firmer.
Rotterdam	300~305	365~370	405~410		Firmer.
Malta	S.E.	375~380	415~420		Firmer.
Istanbul	S.E.	395~400	430~435	Ex Wharf Price	Firmer.
Buenos Aires	N/A	425~430	520~525		Firmer.

截止日期: 2020-11-26

◆ 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 47 周	第 46 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 47 周	第 46 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: 2020-11-24



(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
7	Tanker	300,000	Hyundai HI, S. Korea	2022-2023	Everest Korea Finance - S. Korean	8,840	
3	Tanker	300,000	Hyundai Samho, S. Korea	2022-2023	Everest Korea Finance - S. Korean	8,840	
3+2	Tanker	157,000	Samsung, S. Korea	2022-2023	Centrofin Management - Greek	5,820	
1+1	Tanker	155,000	Dalian, China	2023	North Sea Shipping - Norwegian	Undisclosed	shuttle tanker
2+2	Container	1,900 teu	Huangpu Wenchong, China	2022	Kanway Line - Taiwanese	Undisclosed	gearless

◆ 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
SEN-OKU	BC	206,306		2006	Japan	1,500	Chinese	
CETUS OCEAN	BC	82,986		2013	Japan	1,750	Undisclosed	
LEDA	BC	82,165		2013	Japan	1,670	Bulk Seas - Greek	incl BWTS
JAN OLDENDORFF	BC	61,606		2019	China	undisclosed	CDB Leasing - Chinese	
JONAS OLDENDORFF	BC	61,148		2019	China	undisclosed	CDB Leasing - Chinese	
JENS OLDENDORFF	BC	61,139		2019	China	undisclosed	CDB Leasing - Chinese	*against BB back on a floating rate.
JACOB OLDENDORFF	BC	61,131		2019	China	undisclosed	CDB Leasing - Chinese	
AUGUST OLDENDORFF	BC	61,090		2015	Japan	undisclosed	CDB Leasing - Chinese	
ALWINE OLDENDORFF	BC	61,090		2014	Japan	undisclosed	CDB Leasing - Chinese	

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
UNI FLORIDA	CV	42,950	3,450	2007	S. Korea	1,000	Simatech Shipping - U.A.E	
KOTA JATI	CV	24,973	1,728	2000	Japan	undisclosed	Undisclosed	
SINAR SUMBA	CV	23,350	1,740	2008	China	675	Undisclosed	en bloc each
SINAR SABANG	CV	23,247	1,740	2008	China	675	Undisclosed	



多用途船/杂货船								
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备 注
GMB ATHENA	GC	53,035		2010	China	3,400	COSCO - Chinese	en bloc, against 3- yrs TC
GMB ARTEMIS	GC	53,022		2009	China			
GMB ALCMENE	GC	53,021		2009	China			
GMB ASTERIA	GC	52,928		2009	China			
MARIA P	GC/MPP	5,580	505	1999	China	undisclosed	Undisclosed	
EKARMA	GC/TWK	8,232	388	2011	China	230	Turkish	

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
UMLMA	TAK	106,005		2006	S. Korea	1,340	Undisclosed	
TORM CAMILLA	TAK	46,219		2003	S. Korea	975	Chinese	
MAERSK EDWARD	TAK	36,803		2005	China	710	Undisclosed	
SICHEM MANILA	TAK	13,125		2007	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	

◆ 上周拆船市场回顾

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
TAIHUA SPIRIT	TAK	13,843	5,627	1997	ITALY	355.00	
NAMHAE GAS	TAK/GAS	3,616	2,743	1991	Japan	275.00	as is Yeosu

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
SILVER SHARK	BC	26,564	5,636	1985	Japan	undisclosed	
ZARA	GC	8,556	2,943	1983	Spain	undisclosed	
NBCO 3	TAK	6,954	2,680	1981	Finland	356.00	
AL EZZ AL SAUDI	TAK	4,913	2,101	1994	Japan	356.00	

其它							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备 注
HORNBAY	OTHER/REF	9,096	7,932	1990	Yugoslavia	undisclosed	as is E-Med
GAS INDONESIA	TAK/LPG	3,607	2,049	1990	Japan	undisclosed	India/Pakistan
B GAS COMMANDER	TAK/LPG	2,355	1,475	1996	Denmark	undisclosed	



B GAS CHAMPION	TAK/LPG	2,348	1,475	1995	Denmark	undisclosed
----------------	---------	-------	-------	------	---------	-------------

◆ALCO 防损通函

【欧盟委员会（欧盟）主张放宽 IHM 合规性】

2020 年 12 月 31 日起，所有挂靠欧盟港口的欧盟各国船旗及非欧盟国船旗的船只须在船携带认证的“船舶有害物质清单”（简称 IHM）。本协会公告还强调了由于疫情不可预期的影响，IHM 条例的执行将面临巨大挑战。

2020 年 10 月 20 日，欧盟已经发布了有关营运至欧洲水域的船只履行《欧盟拆船条例》下 IHM 义务的指南，并确认行业相关者的报告，即 COVID-19 疫情已导致船舶检验和编制认证 IHM 的巨大困难。

【中国港口防疫措施更新——外国籍船员换班和登陆】

据中国媒体报道，大连、天津、青岛、上海、宁波、福州、厦门、广州、深圳、海口十个口岸将恢复外国籍船员在国内港口换班业务。

上海市政府发布了通知，准许一定的条件下外国籍船员换班和登陆，同时进一步明确了伤病船员的救治和中国籍船员换班的措施。

详细信息请索取附件。

来源： Andrew Liu & Co. Ltd



◆ 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
2020-11-27	657.550	783.220	6.307	84.835	877.920	61.864	1150.730	483.760	504.930
2020-11-26	657.800	783.880	6.300	84.863	880.400	62.127	1147.590	484.390	505.830
2020-11-25	657.490	782.080	6.290	84.820	878.490	62.140	1146.050	484.190	505.920
2020-11-24	658.090	779.270	6.297	84.895	876.950	62.178	1154.640	480.470	503.410
2020-11-23	657.190	779.630	6.329	84.772	873.970	62.259	1159.190	480.300	502.110

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	0.08	1 周	0.095	2 周	--	1 个月	0.1455
2 个月	0.17888	3 个月	0.233	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.26	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.33738		

2020-11-25

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

Web: www.totalco.com E-mail: snp@totalco.com