



全一海运市场周报

2020.12 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2020.12.14 - 12.18\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【出口市场继续向好 远洋航线运价上涨】

全球新冠疫情累计确诊人数接近 7300 万，全球经济仍将在疫情蔓延的情况下继续艰难复苏。本周中国出口集装箱运输市场，多数远洋航线运价继续上涨，带动综合指数上升。12 月 18 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 2411.82 点，较上期上涨 4.3%。

欧洲航线：近期疫情在欧洲地区大幅反弹，导致各国被迫再次采取封锁管控等措施，港口出现拥堵，而生活必需品和医疗物资的需求增加，运输需求在传统运输旺季表现良好，运力供求关系偏紧，上海港船舶平均装载率保持在 95%以上，部分航班满载出运，市场运价继续上涨。12 月 18 日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为 3124 美元/TEU，较上期上涨 6.0%。地中海航线，市场行情基本与欧洲航线同步，货量总体向好，供需基本面良好，本周即期订舱价格上涨。12 月 18 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 3223 美元/TEU，较上期上涨 4.9%。

北美航线：美国单日确诊人数连续突破 20 万人，据统计美国新冠确诊病例突破 1700 万例，在世界各国中继续排名第一。据美国劳工部发布的数据显示，截至 12 月 12 日当周初请失业金人数为 88.5 万人，数据高于市场预期，且较前值继续上升，就业数据下滑表明美国经济从大规模衰退中复苏的步伐正在放缓。由于生活用品需求增加，运输需求保持较好水平，上海港船舶平均装载率保持在 95%以上的水平，市场运价在高位继续徘徊。12 月 18 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 3900 美元/FEU、4874 美元/FEU，较上期分别下跌 1.2%、上涨 1.5%。

波斯湾航线：目的地国家疫情总体稳定，运输需求小幅增长，加之部分航商控制总体运力规模，供求关系良好，上海港船舶平均装载率在 95%以上，市场运价继续上涨。12 月 18 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 1517 美元/TEU，较上期上涨 6.7%。

澳新航线：疫情在当地受到较好控制，运输需求在传统运输旺季接近尾声期间表现稳定，上海港船舶平均舱位利用率保持在 95%以上，市场运价高位徘徊。



12月18日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为2438美元/TEU，较上期上涨0.3%。

南美航线：主要目的地国家疫情传播情况较为严重，刺激医疗商品和部分生活必需品的需求。运输需求继续处于高位，供求关系良好，上海港船舶平均舱位利用率保持在95%以上。本周市场运价继续走高。12月18日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为6256美元/TEU，较上期上涨6.5%。

日本航线：本周运输需求保持稳定，市场运价上涨。12月18日，中国出口至日本航线运价指数为810.28点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【煤炭紧张刺激下游采购 沿海散货运价继续上行】

冷空气席卷全国，用电耗煤量明显提升，而煤炭供给紧张，缺煤严重，下游电厂保供压力较大，积极采购，沿海散货运输需求继续强势表现，运价高位攀升。12月18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1361.81点，较上周上涨5.5%。

煤炭市场：市场需求方面：近两周，冬储煤旺季特征进一步增强，寒冷空气南扩，全国民用需求骤增。然而枯水期水力发电乏力，难以有效填补缺口，浙江、湖南相继出现电力供应紧张，拉闸限电、错峰限产，电厂保供压力较大，煤炭需求呈现明显增长。另外，煤炭供给量提升有限，煤炭紧张程度不断加剧，期货煤价、现货煤价难以抑制上涨步伐，下游采购热情被进一步激发。越涨越买越紧张，往复循环，迫使部分电厂开始不计成本加紧采购。煤炭价格方面：正式入冬以来，相关部门极度重视煤炭保供问题，先后开会强调保供稳价，协调各方资源保障电厂正常发电。不过临近年底，多数坑口地区全年生产任务基本完成，叠加安全检查，再生产动力不足，优质产能短期内无法有效进入市场填补缺口。近些年来，冷冻时节头一遭出现“限电”情况，也表明了下游需求增长明显，供应紧张格局仍在加剧。本周，煤炭价格继续上扬，环渤海动力煤价格指数(BSPI)报收于578元/吨，环比上行4元/吨；期货动煤2101合约价格仍徘徊于750元/吨上下。运价走势方面：随着全国大幅降温，下游日耗高于以往，部分地区出台限电措施，基本面继续拉升煤炭运输需求。而北方港口煤炭库存依旧偏低，煤炭出库缓慢，大量船舶待港等货，压港现象较为严重。加上长江口沉船影响，船舶周转整体偏慢，船东挺价情绪较浓，货主被迫接受高价，沿海煤炭运价持续攀升。

12月18日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1449.64点，较上周上涨6.4%。12月18日，中国沿海煤炭运价指数(CBCFI)报收1304.29点，



较上周五上涨 8.7%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 55.7 元/吨，与上周五上涨 3.9 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 61.6 元/吨，较上周五上涨 6.2 元/吨。

金属矿石市场：国外铁矿石运输受到天气等因素影响，供给量大幅度减少，价格上升。需求方面，由于国内近期钢铁价格上涨迅速，交割品十分紧缺，致使铁矿石下游企业生产加快，市场对铁矿石的需求持续上升。12 月上旬，20 个城市 5 大品种钢材社会库存仅为 760 万吨，与今年 3 月上旬峰值 2021 万吨相比，下降 62.4%。铁矿石运输需求表现较好，由于缺货现象严重，矿石运输市场也出现船等货现象，运价继续上涨。12 月 18 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1279.41 点，较上周上涨 3.9%。

粮食市场：目前，生猪养殖仍在恢复过程中，对玉米的需求依旧较好。再加上近期深加工需求也在增多，玉米酒精、乙醇生产需求大，下游需求仍在。饲料厂需求总体平稳。12 月以来，煤炭运输市场火热，吸引了不少非煤运力，粮食运价跟涨煤炭，涨幅较好。12 月 18 日，沿海粮食货种运价指数报 1375.58 点，较上周上涨 13.3 %。

成品油市场：近期，欧佩克及其盟友达成协议，明年 1 月份起执行 720 万桶/日的减产规模。此外，部分国家开始接种新冠疫苗，美国接近达成财政刺激政策，市场乐观情绪持续升温，拉动原油价格上涨。12 月 17 日 24 时起，国内汽油、柴油价格每吨分别提高 155 元和 150 元。国内需求来看，冬季工业生产整体表现较好，且冷空气扩散提升私家车使用需求。国内成品油库存压力有所缓和，上游出货节奏加快，运输市场传统旺季特征逐渐显现，运价继续上涨。12 月 18 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 1121.62 点，较上周上涨 1.9%。

(3) 远东干散货运输市场

【各船型运价普遍上涨 综合指数止跌回升】

本周国际干散货运输市场表现良好，海岬型船市场远程矿航线大涨，巴拿马型船和超灵便型船市场在煤炭货盘的支撑下表现坚挺，远东干散货指数（FDI）综合指数止跌回升。12 月 17 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 1000.64 点，运价指数为 843.65 点，租金指数为 1236.12 点，较上期分别上涨 6.6%、8.0%和 5.2%。



海岬型船市场：海岬型船太平洋市场先升后稳，远程矿航线运价触底反弹。太平洋市场，上周末开始，FFA 远期合约价格以及国际燃油价格上涨，澳洲在恶劣天气影响过后铁矿石发货量有所增加，且巴西远程矿货盘增加，太平洋市场运价有所回升，澳大利亚至青岛航线运价从上周四 6.6 美元/吨涨至周初 7 美元/吨左右。本周中开始，西澳市场仅个别租家在询船，且由于太平洋市场租金水平明显高于远程矿航线，运价上涨乏力，依旧维持在 7 美元/吨上下小幅波动。12 月 17 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 14231 美元，较上期上涨 11.2%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 6.997 美元/吨，较上期上涨 5.9%。远程矿航线，12 月以来，巴西至中国的铁矿石运价持续单边下滑，上周甚至跌至 7 月以来的最低水平，因此空放至巴西的运力较少。上周末开始，巴西铁矿石货盘增多，FFA 远期合约价格上涨，市场氛围好转，且即期可用运力较少，巴西至青岛航线运价触底大幅回升。12 月 17 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 15.038 美元/吨，较上期上涨 27.5%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场和粮食航线运价冲高回落。太平洋市场，上半周，印尼煤炭货盘持续释放，而中国南方即期运力紧张的现象依然存在，市场行情明显好于上年同期，周二中国-日本/太平洋往返航线日租金冲至年内最高水平 13859 美元，同比增长 21.5%。下半周，FFA 远期合约价格下滑，印尼煤炭货盘较上半周略减，北太平洋市场粮食货盘也有所减少，市场有所降温，租金高位略有回调。12 月 17 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 13575 美元，较上期上涨 2.6%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 13106 美元，较上期上涨 4.0%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 7.218 美元/吨，较上期上涨 7.3%。粮食航线，上半周，美湾和美西粮食货盘尚可，市场氛围向好，粮食运价上涨；下半周，美西粮食货盘有所减少，租家下调报价，运价小幅回调。12 月 17 日，美西塔科马至中国北方港口粮食航线运价为 23.100 美元/吨，较上期上涨 1.5%；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 40.470 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先升后稳。虽然东南亚市场煤炭货盘有所减少，但市场即期可用运力依然偏紧，船东信心充足，东南亚市场租金稳中有升，周末涨势放缓。12 月 17 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 10907 美元，较上期上涨 2.4%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 13005 美元，较上期上涨 2.9%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 8444 美元，较上期上涨 2.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.750 美元/吨，较上期上涨 5.1%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.776 美元/吨，较上期上涨 4.9%。



(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价小幅下跌 成品油运价小幅波动】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示,截至12月11日当周美国除却战略储备的商业原油库存降幅超预期,精炼油及汽油库存降幅略不及预期。石油输出国组 OPEC 周初表示,由于新冠挥之不去的影响,2021 年全球石油需求的反弹速度将慢于之前的预期,促使 OPEC+放慢原定的 2021 年增产步伐。尽管欧洲收紧防疫措施以及明年需求复苏放缓的预测,盖过了疫苗接种的乐观情绪以及中东供应担忧的影响,但圣诞出行增加推动短期原油需求,美国疫情援助方案的乐观情绪推动油价上涨,此外,美联储利率决议重申低利率政策,美元再创两年半新低,英国脱欧谈判也取得进展,这都给油价提供支撑。本周原油价格稳中有升,布伦特原油期货价格周四报 51.46 美元/桶,较上期上涨 2.41%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价先跌后稳,苏伊士型油轮运价小幅下跌,阿芙拉型油轮运价止跌企稳。中国进口 VLCC 运输市场运价小幅下跌。12 月 17 日,上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 642.36 点,较上期下跌 3.18%。VLCC 市场相对安静,活跃度较之前有所下降,运价小幅下跌。

超大型油轮 (VLCC) : 中东航线日均 TCE (等价期租租金) 小幅下跌,临近周末有企稳迹象;西非航线 TCE 跌幅相对较大,跌破 1.5 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 WS33.79,较上期下跌 1.1%,CT1 的 5 日平均为 WS33.82,较上期上涨 1.7%,TCE 平均 1.3 万美元/天;西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS34.04,下跌 5.9%,平均为 WS34.61,TCE 平均 1.5 万美元/天。

苏伊士型油轮 (Suezmax) : 运输市场综合水平小幅下跌。西非至欧洲市场运价小幅下跌至 WS39, (TCE 约 0.4 万美元/天)。黑海到地中海航线运价小幅下跌至 WS54 (TCE 约 0.1 万美元/天)。该航线一艘 14 万吨级船,新罗西斯克至地中海,12 月 27 日货盘,成交运价约为 WS52.5。亚洲进口主要来自中东和非洲,一艘 13 万吨级船,中东至印度,1 月 3 日货盘,成交运价约为 WS47.75。一艘 13 万吨级船,利比亚至中国宁波,1 月 2 至 4 日货盘,成交包干运费约为 210 万美元。

阿芙拉型油轮 (Aframax) : 运输市场亚洲航线小幅下跌,地中海及欧美航线稳中有升,综合水平止跌企稳。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS70 (TCE 约 0.3 万美元/天)。跨地中海运价小幅上涨至 WS61 (TCE 徘徊在保本线附近)。北海短程运价稳定在 WS72 (TCE 依旧在保本线之下)。波罗的海短程运价保持在 WS45 (TCE 徘徊在保本线附近)。波斯湾至新加坡运价小幅下跌至 WS52 (TCE 跌破保本线)。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS51 (TCE 跌破保本线)。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 月下旬货盘,成交包干运费约为 35 万美元。



国际成品油轮 (Product)：运输市场亚洲航线及欧美航线涨跌互现，综合水平小幅波动。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS109 (TCE 约 0.8 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS119 (TCE 约 1.8 万美元/天)，7.5 万吨级船运价上涨至 WS90 (TCE 约 1.6 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS55 水平 (TCE 仍然在保本线之下)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS71 (TCE 约 0.2 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 0.4 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数千位回落 国际散货船价回暖】

12 月 16 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数持续微跌，为 1005.85 点，环比下跌 0.31%。其中，国际油轮船价综合指数、沿海散货船价综合指数分别下跌 1.12%、1.28%；国际散货船价综合指数、内河散货船价综合指数分别上涨 0.15%、0.65%。

本周国际干散货运输市场，太平洋市场运力充足运价上扬，远程矿航线运价延续跌势；南美、美西粮食运输市场需求回暖，运价小幅上涨；东南亚市场煤炭运输需求释放，市场运力供给增加，运价略有波动。本周 BDI 指数大幅上涨，周二收于 1235 点，环比上涨 6.28%。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—1070 万美元、环比下跌 1.98%；57000DWT—1275 万美元、环比上涨 1.85%；75000DWT—1718 万美元、环比上涨 0.68%；170000DWT—2339 万美元、环比上涨 0.06%。本期，国际二手散货船成交量下跌近三分之一，共计成交 15 艘（环比下跌 9 艘），总运力 130.52 万 DWT，成交金额 19950 万美元，平均船龄 9.80 年。

疫苗接种计划开始时可以理解的欣喜情绪在一定程度上解释了价格上涨的原因，从供应方面来看，有消息称欧佩克+成员国将在一月份增加其生产配额的幅度大大低于计划的消息也提振了市场情绪，原油上空的乌云开始消散。可能需要一段时间才能完全清除，但需求正在好转布伦特原油价格周二收于 50.76 美元/桶，环比上涨 6.98%。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2264 万美元、环比下跌 2.66%；74000DWT—2416 万美元、环比上涨 0.70%；105000DWT—2964 万美元、环比下跌 0.70%；158000DWT—4340 万美元、环比下跌 1.76%；300000DWT—6095 万美元、环比下跌 0.56%。本期，二手油轮市场成交量回暖，成交 15 艘（环比增加 2 艘），总运力 139.88 万 DWT，成交金额 27160 万美元，平均船龄 12.87 年。

本周，寒流来袭全国大降温，冬季煤炭旺季需求活跃，用电量持续升高，电厂日耗煤量快速提升，运价持续高涨。近来，玉米市场有所弱化，市场天天有企



业下调玉米价格，最多一天有 20 多家企业下调价格，这对市场整体情绪影响很大；粮食市场，沿海粮食市场需求平稳，受运输运力紧张影响的情况下运价跟涨。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—207.70 万人民币、环比下跌 2.22%；5000DWT—1179.51 万人民币、环比上涨 0.20%。本期，沿海散货船市场成交量回落，共计成交 4 艘（环比减少 4 艘），总运力 1.14 万 DWT，成交金额 3146.8 万元人民币，船龄 8.88 年。

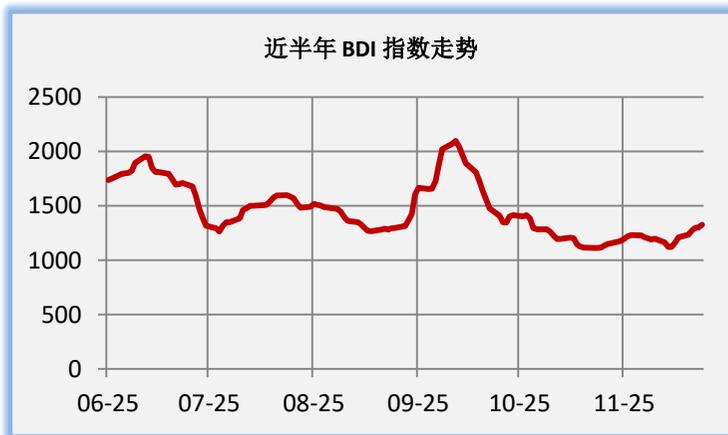
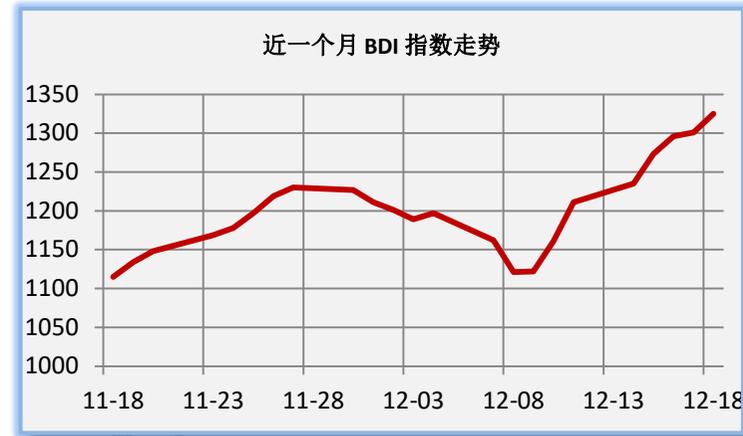
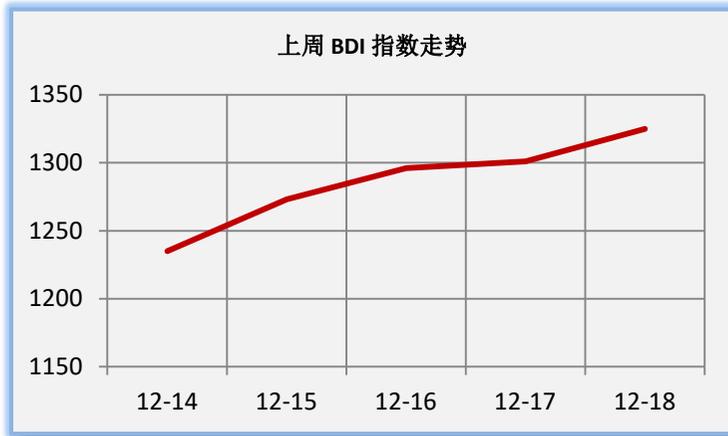
近期，二手内河散货船价格涨多跌少。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—54.96 万人民币，环比上涨 0.76%；1000DWT—126.36 万人民币，环比上涨 0.82%；2000DWT—242.96 万人民币，环比上涨 1.21%；3000DWT—319.98 万人民币，环比下跌 0.31%。本期，内河散货船市场成交量微涨，共计成交 54 艘（环比增加 9 艘），总运力 16.55 万 DWT，成交金额 19286.28 万元人民币，平均船龄 7.20 年。

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	12月14日		12月15日		12月16日		12月17日		12月18日	
BDI	1,235	+24	1,273	+38	1,296	+23	1,301	+5	1,325	+24
BCI	1,481	+47	1,583	+102	1,667	+84	1,705	+38	1,802	+97
BPI	1,485	+20	1,491	+6	1,466	-25	1,433	-33	1,402	-31
BSI	1,038	+7	1,046	+8	1,054	+8	1,057	+3	1,057	0
BHSI	670	+2	674	+4	675	+1	676	+1	678	+2





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 50 周	第 49 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	14,000	13,750	250	1.8%
	一年	14,750	14,250	500	3.5%
	三年	14,250	14,000	250	1.8%
Pmax (76K)	半年	11,500	11,250	250	2.2%
	一年	11,000	10,750	250	2.3%
	三年	10,250	10,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	10,750	10,750	0	0.0%
	一年	10,000	9,750	250	2.6%
	三年	9,250	9,250	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	9,250	9,000	250	2.8%
	一年	9,000	9,000	0	0.0%
	三年	8,250	8,250	0	0.0%

截止日期: 2020-12-15

3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'King Loong' 2006 77430 dwt dely Tomakomai 23 Dec trip via NoPac redel Singapore-Japan intention grains \$13,100 - Cargill

'Thisseas' 2012 75200 dwt dely Port Dickson 22/23 Dec trip via Indonesia redel South China \$16,750 - CCS

'Alpha Melody' 2002 74475 dwt dely Xiamen 20/22 Dec trip via Indonesia redel South China \$13,750 - cnr



'FJ Star' 2016 61225 dwt dely Sepetiba prompt trip redel US Gulf intention steels \$13,250 - Ultrabulk

'Indigo Devotion' 2011 55623 dwt dely Manila prompt trip via Indonesia redel China \$13,000 - cnr

'Queen Island' 2018 37802 dwt dely Black Sea prompt trip redel China \$19,250 - cnr

(2) 期租租船摘录

'Peace Garden' 2012 76360 dwt dely Surabaya 19/25 dec 2 laden legs redel PMO-South China \$15,250 - AVK Shipping

'Yan Dun Jiao 1' 2001 50077 dwt dely Jingtang 20/25 Dec 1 year redel worldwide \$8,000 - Century Scope

4. 航运&船舶市场动态

【美国 2021 年海运集装箱进口量将继续增长】

美国零售供应链专家分析指出，美国的海运集装箱进口量在今年秋季创下新纪录后，得益于零售商补库存和电商平台的大量订单，继续保持强劲增长。

美国全国零售商联合会（NRF）主管供应链和海关政策的副总裁 Jonathan Gold 表示，新冠肺炎疫情使 2020 年成为供应链行业有史以来最艰难的年份之一，但值得庆幸的是，供应链经受住了生死考验。Jonathan 表示：“到目前为止，假期商品充足，2020 年的疫情经历使我们从中学到不少经验与教训。”

咨询公司 Associates 创始人 Ben Hackett 强调，进口方面经历了过山车般的行情，零售库存与销售比率在 4 月份飙升至 1.68，6 月降至 1.22，此后一直保持这一水平。

根据《全球港口追踪月报》的数据，10 月份美国海运集装箱进口量为 221 万 TEU。这个数字与去年同期相比增长了 17.6%，比 9 月份 210 万 TEU 增长了 5.2%，



这是美国零售商联合会自 2002 年开始跟踪集装箱进口量以来的单月最高纪录。

明年 1 月美国海运集装箱进口量将同比上涨 2.4%

美国零售商联合会预计，2021 年 1 月美国海运集装箱进口量为 186 万 TEU, 同比 2020 年上涨 2.4%; 2 月为 155 万 TEU, 同比上涨 2.6%; 3 月为 162 万 TEU, 同比上涨 17.8%, 4 月为 174 万 TEU, 同比上涨 8.3%。

由于美国消费持续恢复，零售反弹强劲，该联合会预测 11 月和 12 月的假期销售将增加 3.6%-5.2%，超过 2019 年总和，销售额在 7553 亿至 7667 亿美元之间。

来源：中国远洋海运 e 刊

【散货船市场旺季不旺 BDI 指数回弹无力】

散运市场第四季度旺季不旺。虽然此前业界曾预期随着冬季临近散货船运价将开始回升，但近期 BDI 指数并未出现明显反弹。

BDI 指数在 10 月 6 日创下 2097 点的年内最高点，当天好望角散货船现货市场平均日租金高达 3.49 万美元，巴拿马型船 1.25 万美元，超灵便型船 1.08 万美元，灵便型船 1.07 万美元。然而，尽管第四季度是散运传统旺季，但近一周来 BDI 指数已经下跌 5% 以上，近一季度来跌幅超过 13%。

在散货船各船型中，好望角型散货船运价波动最大。业内人士认为，近期市场干扰因素太多，好望角型散货船日租金大跌主要是由于欧美疫情升温，经济活动放缓；另外，中国今年进口铁矿砂前三季度增长 11%，但欧洲、日本、韩国等地钢铁减产，铁矿砂进货量也响应降低。另一方面，美国总统大选形势纷扰造成市场观望，中国自美国进口谷物虽然有在运输，但进口量并不大。

截止上个月中旬，今年 BDI 指数平均为 1047 点，低于去年同期的 1350 点。当时，航运公司根据过往经验推测，冬季临近大宗货物需要抢在冰封前运输，估计 11 月下旬开始会出现一波反弹。

然而，BDI 指数变动趋势却并不如预期。对此，有船东认为，上半年 BDI 指数曾在欧美陆续解封后大涨，等于是提前反应，导致旺季反而没有明显的运价大



涨态势，“目前订货没有特别感觉到很热络”。同时，船东也强调，散运业上下起伏波动是正常现象，市况尚属温和稳定。

分析师指出，目前巴拿马型散货船现货运价已达到每天 11300 美元，优于成本价格的每日 8500-9000 美元。有航运公司称，目前巴拿马型散货船需求最旺，反映出中国在发展一带一路之际，相当缺乏用于运输谷物、矿物和半成品进出的中大型船舶。

展望明年，业界持乐观预期，预计明年船队运力供给增幅仅为 2%，需求增幅则在 5%以上，加上美国新当选总统拜登承诺会扩大基础建设，因此认为明年市场可以乐观期待。

来源：国际船舶网

【全球新造船市场出现回暖！】

造船市场订单激增

11 月份，批量订单集中释放，全球新造船市场出现一定起色，成交新船订单 70 艘、4312 万载重吨，环比增加 67%，同比增加 55%。1-11 月，全球累计成交新船订单 679 艘、4312 万载重吨，同比减少 32%。预计 2020 年全球造船市场新船成交量约 4800 万载重吨。

油船市场较为坚挺

油船方面，1-11 月，全球成交新船 172 艘、2081 万载重吨，同比减少 5%，包括 30 艘 VLCC、27 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、55 艘 MR 型成品油船以及 32 艘小型油船。散货船方面，1-11 月，全球成交新船 150 艘、1151 万载重吨，同比减少 58%，包括 20 艘好望角型散货船、28 艘巴拿马型散货船、80 艘大灵便型散货船以及 22 艘小灵便型散货船。集装箱船方面，1-11 月，全球成交新船 66 艘、248 万载重吨，同比减少 60%，包括 14 艘超大型集装箱船、8 艘大型集装箱船、7 艘中型集装箱船和 37 艘支线箱船。液化气船市场，1-11 月，全球仅成交新船 70 艘、422 万载重吨，同比减少 26%，包括 28 艘大型 LNG 船、19 艘 VLGC 和 23 艘中小型液化气船。



新船价格持续松动

截至 11 月份，克拉克森新船价格指数为 125.1 点，同比下滑 4.7 点，环比下滑 0.5 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 144.8 点、123.3 点、75.4 点和 133.9 点，同比分别下滑 9.3 点、4.7 点、4.2 点和 4.8 点；环比来看，油船、散货船和液化气船的克拉克森新船价格均持平，但集装箱船的克拉克森新船价格下滑 0.5 点。从典型船型新船价格看，11 月份大型箱船价格继续承压松动，其他主力船型价格相对稳定。

中国继续保持领先

1-11 月，中日韩三国船厂共承接新船订单 4029 万载重吨，全球市场份额之和为 93%。具体来看，中国船厂承接新船订单 2110 万载重吨，同比减少 20%，全球份额 49%，继续保持市场领先地位；韩国船厂承接新船订单 1618 万载重吨，同比减少 17%，全球份额 38%，位居全球次席；日本船厂仅承接新船 302 万载重吨，同比大幅减少 81%，全球市场份额仅 7%，过去的一个月内有订单成交。

来源：中船经研中心

【新船订单少是好事？油船市场“大调整”复苏在望】

油船订单缺乏，手持订单占现有船队比例已经降至二十余年新低，全球油船市场正在经历一场“大调整”，新船订单缺乏为油运市场复苏奠定基础，未来市场形势或更加乐观。

油船手持订单占现有船队比例降至 20 年新低

在连续数年的低订单和高交付情况下，油船手持订单量持续下降，截止 10 月手持订单占现有船队比例已经降至二十多年来新低。

根据克拉克森近日发布的研究报告，在过去 5 年的大部分时间里，油船手持订单一直呈下降趋势，尤其是 2018 年至 2019 年间交付速度强劲，而新船订单量却相对有限。事实上，由于新型冠状病毒疫情的不确定性加剧了燃料和技术风险的担忧，今年到目前为止油船新船订单量仅为 1200 万载重吨，而 2000 年至 2019 年间平均每年订单量为 3300 万载重吨。



受此影响，10月初原油船手持订单量仅相当于船队运力的7.9%，是自1997年以来的最低水平；成品油船手持订单量占现有船队运力为6.8%，是过去25年来的最低水平。作为对比，2018年初原油船手持订单量占现有船队比例达13%，2008年比例曾高达47%。目前有限的手持订单量意味着，未来几年油船船队增长可能相对平缓，预计2021年油船船队运力增长仅为1.8%，只有2000年至2019年间平均增速的一半。

虽然整体手持订单有限，但不同船型间手持订单占现有船队比例有一定差异。在原油船领域，VLCC手持订单占现有船队比例最低，仅为7%。而在成品油船领域，LR2型油船手持订单占现有船队比例最高，为12%；但LR1型油船手持订单仅占现有船队的1%，目前这一船型仅有5艘手持订单，过去两年间没有任何新订单。

与此同时，日益严格的环境法规也一直在推动燃料技术转变。截止10月初，油船手持订单中有36%将安装脱硫装置，主要是大型原油船。这反映出脱硫装置在大型船舶领域更具经济吸引力，虽然高低硫燃料价差缩小已经削弱了安装脱硫装置的经济动力。另外，还有10%的油船手持订单选择使用替代燃料，LNG是最为普遍的选择，原油船和MR型成品油船领域都有LNG动力船订单，但阿芙拉型油船领域LNG动力船最多，阿芙拉型原油船手持订单中45%采用LNG动力。

总体而言，尽管不同油船船型的手持订单和燃料技术选择存在差异，但油船手持订单持续下降仍是一大趋势。考虑到目前手持订单处于数十年来最低，短期内油船供给增长都将受到限制。

新船订单缺乏为油运复苏奠定基础

沙特阿拉伯国家航运公司（Bahri）旗下的Bahri Oil商业与运营副总裁Hisham Alnughaimish近日表示，整个油船市场的新船订单下降主要是因为未来的石油需求、油船收益以及IMO法规对发动机设计要求都存在着不确定性；另外，许多传统的银行减少了航运贷款或完全撤出资金，因此也缺乏融资。

但是Alnughaimish指出，如今新船订单缺乏将导致未来几年油船市场看涨。不过，他也补充称，尽管如此油船船东仍需要继续拆除，尤其是老化的船队。

Alnughaimish表示，全球约有25%的VLCC船龄已超过15年，只能获得低运价，“如果油船价格保持低迷，所有老化船舶都需要退出市场。只有到那时，我们才能看到缓慢复苏，但到2023年油船供需市场会好得多”。



在今年余下的时间里，由于疫情导致石油需求比 2019 年的水平下降 220 万桶/天，预计油船运输将承受压力。Alnughaimish 称：“市场恢复仍需要一些时间，并且复苏将是渐进的，而不是 V 形。”

Hafnia 联营船队的电子商务副总裁 Jens Christophersen 指出，航运业目前正试图处理大量的浮式和陆地库存，在市场恢复正常之前需要将其减少。

Christophersen 表示：“我们认为，在第四季度（2020 年）和第一季度（2021 年）市场可能会逐渐恢复，尽管复苏的幅度不会像往常那么明显”。

原油船和成品油船的贸易流量也在经历一场“大调整”，由于西方国家从东方采购更多的石油，预计吨英里数将增加，因为西方国家炼油厂面临着利润率低和库存高的压力。“由于疫情的影响，部分欧洲炼油产能关闭，并且中东和亚洲的新炼油产能增加，原油贸易的距离将扩大，转化为更大的吨英里数，”Scorpio ME 的主管 Ugo Romano 观察到。

波罗的海交易所董事会主席、Tsakos Energy Navigation 的非执行董事 Denis Petropoulos 表示：“油船手持订单量确实有所下降，现在处于最低点，因为监管和政府对于航运的信息不统一。航运业务需要大量的投资和巨大的承诺，人们对可能发生的事情不愿冒险。”

来源：国际船舶网

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	408~410	455~460		Firmer.
Tokyo Bay	346~348	407~412	610~615	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	366~368	422~425	470~475	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	328~333	403~408	418~423	MGO Sul max 0.05%	Firmer.
Kaohsiung	374.00	421.00	480.00	+ oil fence charge usd 75 (Eff. 16/Nov)	Firmer.
Fujairah	S. E.	405~410	485~490		Firmer.



Rotterdam	297~300	382~387	428~432		Firmer.
Malta	S. E.	400~405	435~440		Firmer.
Istanbul	S. E.	425~430	475~480	Ex Wharf Price	Firmer.
Buenos Aires	N/A	430~435	530~535		Firmer.

截止日期: 2020-12-17

◆ 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 50 周	第 49 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 50 周	第 49 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: 2020-12-15

(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+2	Tanker	300,000	Hyundai HI, S. Korea	2022	Athenian Sea Carriers - Greek	\$85.0m-\$87.0m	LOI stage



1	Bulker	99,000	Oshima, Japan	2022	Mitsui OSK Lines - Japanese	Undisclosed	long T/C to Tohoku Electric Power, rigid sail
2	Bulker	64,000	NACKS, China	2022	Jiangsu Ocean Shipping - Chinese	Undisclosed	
2	Bulker	64,000	DACKS, China	2022	Jiangsu Ocean Shipping - Chinese	Undisclosed	
1	Bulker	10,000	Penglai Jinglu, China	2022	Tianjin Zhongxin - Chinese	Undisclosed	
2	Container	23,000 teu	Hudong Zhonghua, China	2023	MSC - Italian	\$145.0- \$150m each	dual fulfilled, scrubber fitted
2	Container	23,000 teu	Jiangnan, China				
2	Container	23,000 teu	Yangzijiang, China				

◆ 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
NETADOLA	BC	209,000		2017	China	3,825	Greek	
MG COURAGE	BC	206,254		2007	Japan	1,460	Greek	
SPARTACUS	BC	179,156		2011	S. Korea	1,875	U. K	
E. R. BAYONNE	BC	178,978		2010	S. Korea			
E. R. BORNEO	BC	178,978		2010	S. Korea	5,950	Greek	en bloc, cash & shares
E. R. BUENAS ARIES	BC	178,978		2010	S. Korea			
CAPE ELISE	BC	174,123		2005	China	1,050	Chinese	
DOUBLE HARMONY	BC	88,300		2010	Japan	1,270	Undisclosed	
SBI LYNX	BC	82,012		2018	China	2,250	Transocean - Monaco	BWTS & scrubber fitted
SBI ZUMBA	BC	81,183		2016	China	2,000	European	BWTS & scrubber fitted
ASIA OPAL	BC	80,328		2011	S. Korea	1,280	Undisclosed	incl BWTS
DIONE	BC	75,175		2001	S. Korea	500	Undisclosed	
SBI ARIES	BC	63,604		2015	China	1,650	U. S. A	BWTS fitted
SBI TETHYS	BC	61,190		2016	China	1,830	Thoresen - Singapore	BWTS & scrubber fitted
CORDELIA B	BC	57,000		2011	China	810	Undisclosed	SS/BWTS fitted



EAGLE STRAIT	BC	57,000	2010	China	675	Chinese
TRITON SWALLOW	BC	55,580	2011	Japan	1,100	Greek
BLUE RIPPLE	BC	53,299	2005	China	550	Chinese
DIVA EVA	BC	52,415	2006	Philippines	670	Far East
JIN PING	BC	50,786	2002	Japan	550	Hong Kong
TURQUOISE OCEAN	BC	38,529	2011	Japan	990	Undisclosed
ASAHI MARU	BC	38,215	2011	Japan	1,030	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
MAERSK SEMARANG	CV	108,447	8,400	2007	S. Korea	undisclosed	D. Oltmann - German	
HYUNDAI NEW YORK	CV	72,982	6,350	2009	Japan	3,100	Undisclosed	
PARTNER STAR	CV	72,968	6,350	2005	Japan	2,450	Wan Hai Lines - Taiwanese	
ELBSUN	CV	46,956	3,635	2012	China	1,160	Borealis - German	
POLLUX	CV	14,669	889	2009	China	520	Elbdeich Reederei - German	
CARAT	CV	12,356	877	2009	China	830	Langh Ship - Finnish	
CERES	CV	12,254	877	2010	China	undisclosed	Undisclosed	
STAR PLANET	CV	7,970	735	2002	Germany	undisclosed	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
MARAN GEMINI	TAK	310,139		1999	S. Korea	1,900	Undisclosed	
MARAN REGULUS	TAK	310,106		2000	S. Korea	2,100	Undisclosed	
REGULUS	TAK	310,106		2000	S. Korea	2,000	Undisclosed	
RIDGEBURY ALINA L	TAK	164,626		2001	S. Korea	1,350	Middle Eastern	
EBN BATUTA	TAK	112,679		2002	S. Korea	1,140	Middle Eastern	
IONIC ARIADNE	TAK	112,007		2020	Japan	5,500	GNNTC - Libyan	*on subs , scrubber
IONIC ANEMOS	TAK	111,610		2020	Japan	5,500	GNNTC - Libyan	fitted, Tier III
COMPASSION	TAK	72,782		2006	China	700	European	
COMPASS	TAK	72,768		2006	China	700	European	en bloc each
MAROLA	TAK/GAS	38,427		2003	Italy	14,800	European	



◆ [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
WUGANG ATLANTIC	BC	281,226	37,672	1995	S.Korea	385.00	HKC Green recycling required
GRANDE SOLARIS	BC	172,694	21,093	2003	Japan	411.00	NK class HKC Green recycling required
GREAT SUNRISE	BC	164,264	20,391	1999	Japan	407.00	NK class HKC Green recycling required

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
SINOGLORY	BC	265,816	31,124	1992	Japan	432.00	Full sub-continent destinations in buyers option, inclu 1100 t Bunkers basis a delivery to Bangladesh

◆ [ALCO 防损通函](#)

【对巴西到中国大豆运输货物的专家看法】

大豆属于大宗商品，而巴西现已超越美国，成为世界头号大豆生产国。我们请教顾问科学家 Stephanie Heard 博士，深入了解了巴西与中国之间散装大豆运输的情况，以及基于货物装运时的水分含量而可能遇到的一些问题。

Gard 看到或经历了多起巴西大豆货物在中国港口卸船时发现受损或据称受损而提出的索赔。相关索赔由收货人和/或货物保险人依据提单向船方提出，还往往涉及巨额的担保要求。索赔常常会被转嫁给租船人，尤其是在协会间协议（Interclub agreement）条款已经纳入租船合同的情况下。我们希望深入了解大豆贸易和货损原因，以及在确定已发生货损情况下的一些减损建议。

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
2020-12-18	653.150	800.720	6.333	84.254	886.300	61.768	1116.820	497.400	513.150
2020-12-17	653.620	796.940	6.316	84.314	882.420	61.974	1122.200	494.770	512.890
2020-12-16	653.550	794.140	6.305	84.312	878.350	61.990	1122.140	493.720	514.670
2020-12-15	654.340	794.680	6.290	84.410	872.040	61.977	1125.800	492.960	512.800
2020-12-14	653.610	792.850	6.286	84.322	870.610	61.960	1115.990	493.340	512.590

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	0.08125	1 周	0.10075	2 周	--	1 个月	0.15788
2 个月	0.18563	3 个月	0.23638	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.2555	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.33313		

2020-12-16