



全一海运市场周报

2020.12 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2020.12.21 - 12.25\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场保持高位运行 航线运价继续上涨】

本周，全球新冠疫情累计确诊人数突破 7500 万，中国出口集装箱运输市场行情总体高位运行。多数远洋航线运价有不同程度上涨，综合指数上升。12 月 25 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 2641.87 点，较上期上涨 9.5%。

欧洲航线：年末又值西方圣诞季，欧洲市场货量处于高位。近期英国发现变异新冠病毒致欧洲各国升级了各项疫情管控措施，此外英国脱欧时限邻近导致港口业务繁忙，上述情况加剧了欧洲港口拥堵，导致集装箱周转不畅，供需矛盾加剧。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，多数航商继续提涨运价，即期市场订舱价格上涨。12 月 25 日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为 3797 美元/TEU，较上期上涨 21.5%。地中海航线，市场情况与欧洲基本相似，即期市场运价上涨。12 月 25 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 3709 美元/TEU，较上期上涨 15.1%。

北美航线：美国新冠确诊病例累计突破 1900 万例，疫情导致集装箱周转受阻，大量集装箱滞留码头，港口拥堵日益加剧，缺箱状况始终得不到缓解。本周，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率仍维持接近满载水平。航线运价基本稳定，即期市场订舱价格美西略有上涨，美东与上期基本持平。12 月 25 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 4080 美元/FEU、4876 美元/FEU，其中美西航线上涨 4.6%，美东航线较上期基本持平。

波斯湾航线：市场表现总体平稳，需求稳中有升，航线运力规模较为稳定，供需关系相对良好。本周，上海港船舶舱位利用率保持在 95%以上，多数班次满载。多数航商上调订舱报价，即期市场运价上涨。12 月 25 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 1737 美元/TEU，较上期上涨 14.5%。



澳新航线：澳洲地区受新冠疫情影响相对较小，运输需求保持稳定，供需关系良好。本周，上海港船舶平均舱位利用率保持在 95%以上，部分班次满载。受圣诞假期影响，大多数航商保持运价不变，个别略有调整，即期市场运价微升。12 月 25 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2460 美元/TEU，较上期上涨 0.9%。

南美航线：疫情肆虐使得南美国家产能受限，加剧了本地区对进口物资的依赖，运输需求保持强劲。本期，上海港船舶平均舱位利用保持在 95%以上，大多班次满载水平。多数航商上调订舱价格，即期市场运价上涨。12 月 25 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 7184 美元/TEU，较上期上涨 14.8%。

日本航线：本周运输需求基本平稳，市场运价小幅波动。12 月 25 日，中国出口至日本航线运价指数为 812.74 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【煤价高位市场观望 综合指数小幅下跌】

本周，大宗散货价格依旧持续高位，而经过一段时间的补库后，下游对其接受度有所下降，沿海散货运输市场运力松动，运价小幅下跌。12 月 25 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 1343.89 点，较上周下跌 1.3%。

煤炭市场：市场需求方面：随着沿海地区大面积降温，冷冬预期逐渐兑现，受此影响，民用电耗量不断攀升。另一方面，临近年底，工厂产需两旺，加紧生产，用电需求旺盛。同时，水电、新能源发电均因季节性因素处于受限状态，跨区、跨省送电能力也存在不确定性，各大电厂日耗煤量快速提升，多个省市不得不采取错峰限电措施以降低用电负荷。下游电厂库存受煤炭供应紧张，煤价高位影响，依旧保持低位震荡格局。煤炭价格方面：尽管国家加速批复合规产能，但因临近年底，煤矿安全事故频发，安监严格，主产区增产弱于预期。北方港口库存持续下跌，煤炭资源供应不足，进口煤方面，12 月以来，澳大利亚已完全暂停向中国出口动力煤，而印尼降雨也导致出货受阻，货盘供应紧张，出现毁约情况。运价走势方面：当前煤炭市场已进入传统消费旺季，用煤需求较往年有所增加，煤炭供应则略显不足，供需失衡导致大批船舶在北方港口锚地等货，造成压港。而煤炭价格持续高位，使得下游采购较为谨慎，年底前最后几天，电厂还是以长协拉运为主，保持观望态度。此外，外矿出口额度不足、内贸市场行情火热也吸引了不少内外贸兼营船回国。沿海煤炭运输市场环境宽松，船东挺价心态松动，运价下跌。



12月25日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1423.43点，较上周下跌1.8%。12月25日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收1137.58点，较上周五下跌12.8%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为47.6元/吨，较上周五下跌8.1元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为52.8元/吨，较上周五下跌8.8元/吨。

金属矿石市场：本周，高炉生铁产量持平，钢材产量小幅下降。钢材总库存继续下降，但社库降幅明显收窄，高价格对冬储意愿也有一定压制。需求方面，由于担心年前工人分批返乡，部分工地加紧赶工，建材需求保持较强韧性，供需格局整体平稳。沿海矿石运输市场受煤炭运输市场运力松动影响，运价小幅下跌。12月25日，沿海金属矿石货种运价指数报收1267.39点，较上周下跌0.9%。

粮食市场：国内玉米市场稳定运行为主，局部地区价格出现小幅涨跌波动现象。东北产区玉米价格稳中有涨，南方玉米市场价格高位企稳，南北方港口库存继续居于高位，短期改善不明显，继续形成价格上行的阻力。饲料需求上，存栏持续恢复对玉米饲料需求有所支撑，深加工需求未见明显提振。沿海粮食运输市场需求平稳，运价小幅下跌。12月25日，沿海粮食货种运价指数报1365.87点，较上周下跌0.7%。

成品油市场：国际原油价格连续反弹，山东地炼汽柴油价格稳中上涨，部分炼厂报价谨慎推涨，贸易商出货意愿增强，市场延续旺季行情，中下游商家消化库存按需采购，市场交投气氛温和。随着运价上涨，船东集中北上等货，锚地等装船舶数量居高不下，搁置部分市场可用运力，沿海成品油运价继续小幅上涨，涨势趋缓。12月25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1126.87点，较上周上涨0.5%。

(3) 远东干散货运输市场

【海岬型船加速反弹 综合指数小幅上涨】

本周国际干散货运输市场中小船型受印尼煤炭发货量影响表现不佳，海岬型船太平洋市场企稳反弹，巴拿马型船太平洋市场跌幅明显，超灵便型船市场稳中有跌，远东干散货指数(FDI)综合指数受海岬型船市场带动小幅上涨。12月24日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为1024.34点，运价指数为877.68点，租金指数为1244.33点，较上期分别上涨2.4%、4.0%和0.7%。

海岬型船市场：海岬型船太平洋市场企稳反弹，远程矿航线延续涨势。太平洋市场，本周国际铁矿石价格创下近年来新高后高位震荡波动，澳洲主要矿商发



货意愿积极，铁矿石运需持续释放，尽管圣诞假期氛围浓厚，市场成交水平依旧量价齐升，另一方面，由于北方恶劣天气影响，且卸货船舶较多，部分港口压港情况严重，船舶周转率有所增长，可用运力供给略显紧张，太平洋市场运价企稳反弹。12月24日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 18283 美元，较上期上涨 28.5%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 8.146 美元/吨，较上期上涨 16.4%。远程矿航线，随着国际铁矿石价格高位徘徊，主要发货人陆续现身市场询船，巴西铁矿石货盘尚可，且前期空放南美运力偏少，远程矿航线运价延续上周反弹走势回升至 16 美元/吨左右。12月24日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 16.118 美元/吨，较上期上涨 7.2%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场大幅下跌，粮食航线运价松动回调。太平洋市场，尽管上周中国-日本/太平洋往返航线租金水平创下年内新高，本周市场未能延续涨势，随着圣诞假期模式开启，船东挺价意愿不强，急于成交，且有不少滞港运力回流市场，可用运力供给增多。此外，FFA 远期合约价格回落，国际燃油价格下跌调整，外加印尼煤炭发货节奏放缓，1月上旬煤炭货盘偏少等利空因素叠加，太平洋市场租金大幅下挫。12月24日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 11419 美元，较上期下跌 15.9%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 10636 美元，较上期下跌 18.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.611 美元/吨，较上期下跌 8.4%。粮食航线，本周南美粮食货盘依旧稀少，美湾粮食货盘也不多，受圣诞假期影响市场活跃度有所回落，外加太平洋市场表现疲软，粮食航线运价松动回调。12月24日，美西塔科马至中国北方港口粮食航线运价为 22.800 美元/吨，较上期下跌 1.3%；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 40.137 美元/吨，较上期微跌 0.8%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场稳中有跌。东南亚市场印尼煤炭货盘发货节奏有所放缓，加之圣诞假期影响，市场氛围欠佳，且月底市场即期运力供给相对充裕，水泥熟料及镍矿等货盘表现平平，东南亚市场租金、运价稳中有跌。12月24日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 10229 美元，较上期下跌 6.2%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 12192 美元，较上期下跌 6.3%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 8188 美元，较上期下跌 3.0%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.450 美元/吨，较上期下跌 3.4%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.692 美元/吨，较上期下跌 0.9%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价止跌回暖 成品油运价小幅下跌】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至12月18日当周美国除却战略储备的商业原油库存减少，汽油库存超预期下降。随着美国新冠肺炎感染人数再创



新高及特朗普威胁不会签署一项规模 8920 亿美元的新冠疫情救济法案，令油价下滑，同时警告美国人避免在圣诞节期间外出旅行，进一步打压了燃料需求前景。除了对美国方面的疑虑，油市也对英国的形势感到不安，该国新发现高传染力的新冠病毒，全球多国对英国关闭边界。直至英国即将脱欧贸易协定可能很快达成的消息放出，市场冒险情绪有所升温，加上美元走软支撑油价反弹。本周原油价格先跌后涨，布伦特原油期货价格周四报 51.29 美元/桶，较上期下跌 0.33%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价止跌回暖，苏伊士型油轮运价稳中有降，阿芙拉型油轮运价稳中有升。中国进口 VLCC 运输市场运价先涨后稳。12 月 24 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 710.09 点，较上期上涨 10.54%。VLCC 市场周初活跃度提高，但随着圣诞假期的邻近，逐渐安静下来，运价先涨后稳。

超大型油轮（VLCC）：中东航线日均 TCE（等价期租租金）止跌反弹；西非航线 TCE 紧跟中东航线步伐，重回 1.5 万美元之上。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS37.54，较上期上涨 11.1%，CT1 的 5 日平均为 WS36.77，较上期上涨 8.7%，TCE 平均 1.6 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS37.38，上涨 9.8%，平均为 WS36.31，TCE 平均 1.7 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平稳中有降。西非至欧洲市场运价小幅下跌至 WS38，（TCE 约 0.3 万美元/天）。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，1 月 9 至 11 日货盘，成交运价约为 WS40。黑海到地中海航线运价保持在 WS54（TCE 约 0.2 万美元/天）。中国进口主要来自中东和非洲，一艘 13 万吨级船，中东至中国，1 月 8 日货盘，成交运价约为 WS37.5。一艘 13 万吨级船，利比亚至中国宁波，1 月 6 至 8 日货盘，成交包干运费约为 240 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线保持稳定，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平稳中有升。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS68（TCE 约 0.2 万美元/天）。跨地中海运价小幅上涨至 WS63（TCE 依旧徘徊在保本线附近）。北海短程运价上涨至 WS75（TCE 依旧在保本线之下）。该航线一艘 8 万吨级船，挪威至欧洲大陆，1 月 1 至 2 日货盘，成交运价约为 WS72.5。波罗的海短程运价上涨至 WS50（TCE 约 0.3 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价稳定在 WS52（TCE 仍然在保本线之下）。东南亚至澳大利亚运价维持在 WS51（TCE 重回保本线之上）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线全线下滑，欧美航线稳中有升，综合水平小幅下跌。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 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 WS96（TCE 约 1.2 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS78（TCE 约 1.1 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS89 水平（TCE 约 0.6 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS75（TCE 约 0.2 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 1.1 万美元/天。



(5) 中国船舶交易市场

【综合指数千位维稳 内河散货成交激增】

12 月 23 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数维稳回暖，为 1007.86 点，环比上涨 0.20%。其中，国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数分别下跌 1.69%、1.33%；沿海散货船价综合指数、内河散货船价综合指数分别上涨 0.51%、0.91%。

本周国际干散货运输市场，太平洋市场运力稳中有升，远程矿航线运价触底反弹；南美、美西粮食运输市场需求持续向好，运价不断攀升；东南亚市场煤炭运输需求放缓，市场运力供应稍紧张，运价小幅上涨。本周 BDI 指数持续上扬，周二收于 1323 点，环比上涨 7.13%。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—1079 万美元、环比上涨 0.86%；57000DWT—1258 万美元、环比下跌 1.32%；75000DWT—1668 万美元、环比下跌 2.90%；170000DWT—2299 万美元、环比下跌 1.71%。本期，国际二手散货船成交量有所回升，共计成交 26 艘（环比增加 11 艘），总运力 281.43 万 DWT，成交金额 37890 万美元，平均船龄 9.73 年。

在过去两个月中，石油市场已上涨近 40%，将基准推升至九个月高位，这是对 COVID-19 疫苗取得进展的欣喜反应，投资者认为冠状病毒大流行已经结束。然而，由于英国疫情激增，现实遭遇了周日的反弹。在许多国家，感染率都处于最糟糕的水平，疫苗分发缓慢，经济恢复遥遥无期，从而使燃料需求持续数月不温不火。布伦特原油价格周二收于 50.16 美元/桶，环比下跌 1.18%。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2220 万美元、环比下跌 1.93%；74000DWT—2419 万美元、环比上涨 0.11%；105000DWT—2915 万美元、环比下跌 1.65%；158000DWT—4312 万美元、环比下跌 0.63%；300000DWT—5866 万美元、环比下跌 3.76%。本期，二手油轮市场成交量跌滑，成交 8 艘（环比减少 7 艘），总运力 118.61 万 DWT，成交金额 12865 万美元，平均船龄 15.00 年。

本周，国内新季玉米大量上市，海外进口量较往年大幅增加，玉米市场供应宽裕；同时下游饲用需求恢复较好，贸易商、储备库、下游加工企业积极建库，玉米市场呈现供需两旺势头。随着年底生猪出栏量加大，饲用需求将下降。继续关注天气及疫情因素变化，两者对玉米市场影响总体偏多；粮食市场，沿海粮食市场需求平稳，受煤炭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—207.21 万人民币、环比下跌 0.24%；5000DWT—1199.17 万人民币、环比上涨 1.67%。本期，沿海散货船市场成交量小幅波动，共计成交 3 艘（环比减少 1 艘），总运力 6.17 万 DWT，成交金额 9938 万元人民币，船龄 6.77 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—54.37 万人民币，环比下跌 1.06%；1000DWT—127.81 万人民币，环比上涨 1.15%；2000DWT—244.40 万人民币，环比上涨 0.59%；3000DWT—329.02 万人民币，环比上涨 2.82%。本期，内河散货船市场成交量大幅上涨，共计成交 127 艘（环比增加 73 艘），总运力 35.80 万 DWT，成交金额 25943.81 万元人民币，平均船龄 8.43 年。

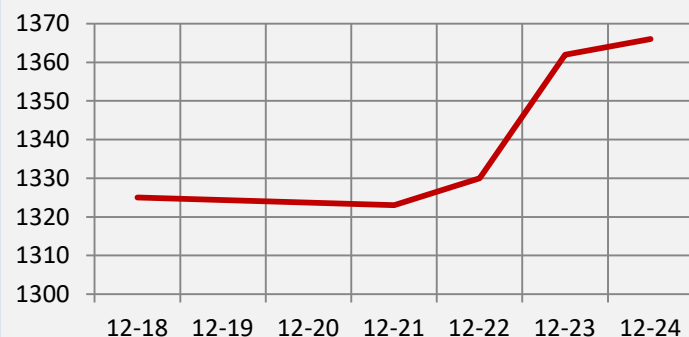
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

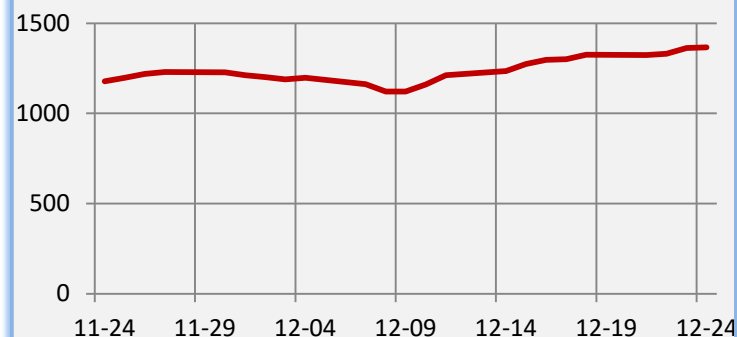
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

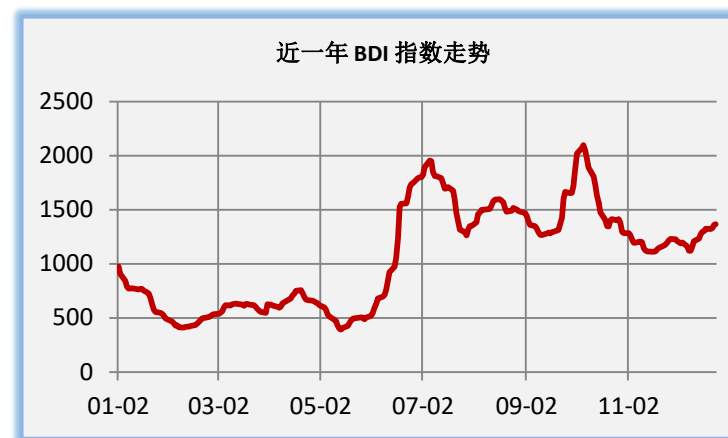
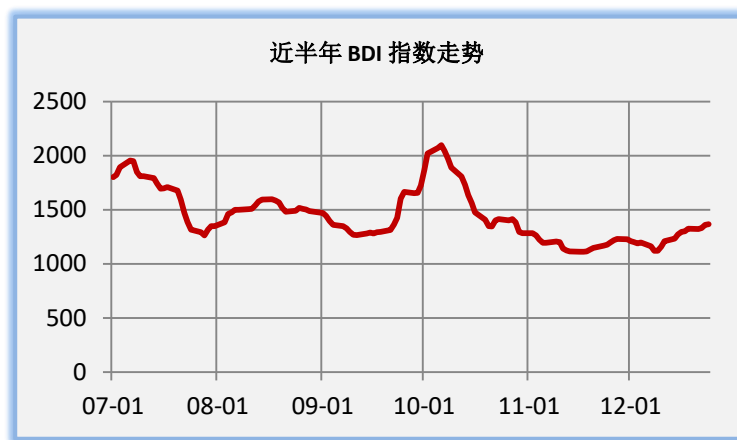
波罗的海指数	12 月 21 日		12 月 22 日		12 月 23 日		12 月 24 日	
BDI	1,323	-2	1,330	+7	1,362	+32	1,366	+4
BCI	1,819	+17	1,865	+46	1,979	+114	2,006	+27
BPI	1,377	-25	1,352	-25	1,333	-19	1,325	-8
BSI	1,054	-3	1,048	-6	1,047	-1	1,039	-8
BHSI	678	0	678	0	677	-1	677	0

上周 BDI 指数走势



近一个月 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 51 周	第 50 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	14,500	14,000	500	3.6%
	一年	15,000	14,750	250	1.7%
	三年	14,250	14,250	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	11,750	11,500	250	2.2%
	一年	11,000	11,000	0	0.0%
	三年	10,250	10,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	11,000	10,750	250	2.3%
	一年	10,250	10,000	250	2.5%
	三年	9,250	9,250	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	9,250	9,250	0	0.0%
	一年	9,000	9,000	0	0.0%
	三年	8,250	8,250	0	0.0%

截止日期: 2020-12-22



3. [航运&船舶市场动态](#)

【多数机构对明年干散货运市场持乐观态度】

尽管许多干散货市场参与者对 2021 年持乐观态度,但仍有一些分析师对复苏的不确定性以及持续的地缘政治紧张局势表示担忧。

据 IMF 预测,2020 年全球 GDP 将下降 4.4%,2021 年将反弹 5.2%。英国劳氏数据显示,中国是 2020 年唯一保持经济增长的国家。2020 年下半年干散货运价的上升就证明了这一点,且中国港口货运量远高于过去一年。

Shipping Strategy 创始人 Mark Williams 表示,2021 年对于干散货船东来说应该是相当不错的。干散货市场以四年为一个周期,如果不是因为疫情,始于 2016 年的低迷期本应在 2020 年结束。这家总部位于英国的咨询公司表示,这可能意味着新一轮上升周期的启动会稍有延迟。他预计上升周期将在 2022 年下半年达到峰值。

Cleaves 研究主管 Joakim Hannisdahl 认为,基于创纪录低位的船舶订单量,预计至少在 2023 年之前市场将连续上涨。“我们预计,中国的经济刺激措施将持续到 2021 年,一旦全球大宗商品市场在更高的供应水平上找到新的平衡,就会出现补库存需求,这可能会给干散货运输带来极大支撑。”

Drewry 预计,2021 年好望角型船一年定期租船费为 17100 美元/天,而 2020 年为 14900 美元;巴拿马型船 2021 年运价预计将从 10500 美元/天涨至 11900 美元/天;supramaxes 费率将从 9800 美元/天涨至 11100 美元/天。

BIMCO 的预测较为谨慎,该机构首席航运分析师 Peter Sand 表示,鉴于 2020 年发达经济体大宗商品进口大幅下降,加上贸易紧张局势的不确定性,以及疫情的反复,2021 年仍将是充满挑战和考验的一年。2021 年船队增长速度预计将放缓至 2%,这是本世纪以来运力增长的最低水平;需求增长将为 3%-4%。BIMCO 预计 2021 年将交付新船 2350 万载重吨,而拆解量在 500 万-1000 万载重吨之间。

来源: 劳氏日报



【亚洲经济复苏全球油轮市场已触底反弹】

近期，全球油轮市场开始探底回暖。

美国投研机构 Marketscreener12 月 15 日报道称，近期油轮需求开始回暖，主要原因是亚洲经济复苏，该地区的炼油厂一直在大量收购中东、西非和欧洲的原油。

该投研机构认为，虽然全球正在经历第二轮新冠疫情冲击，但石油消费仍在以相对良好的速度复苏。预计到明年下半年，全球石油消费水平将与疫情流行前基本持平。

国际能源署（IEA）同日在其月度报告中也指出，未来几个月亚洲石油需求的复苏可能会对全球油轮市场产生利好。

海事信息咨询服务平台信德海事网报道称，自 2015 年以来，在炼油能力增长和产品市场自由放开的推动下，中国成品油出口迅速增加。短期内，中国对原油的需求不会减弱，而绝大部分增加的原油需求将通过海运进口满足。

据上海航运交易所数据显示，截至 12 月 10 日，中国进口原油综合指数（CTFI）报 663.45 点，较上周上涨逾一成。

其中，超大型油轮（VLCC）中东航线收益为 1.37 万美元/天；西非航线日收益为 1.7 万美元/天。这较今年 11 月低谷时平均 1.14 万美元/天的收益，分别上涨了 20.18%和 49.12%。

今年来，全球油运市场经历了大起大落的过山车式行情。

今年 3 月，欧佩克+谈判破裂后，沙特发动价格战，国际油价因此暴跌，促使储油需求大增。

随着陆上石油库存逐渐接近满负荷，能用作海上浮式储油的 VLCC 现货运价和定期租船价开始飙升，一度较年初涨价逾六成。



5 月，欧佩克+减产协议生效，以及新冠疫情导致全球原油需求减少，全球原油油轮收益开始回调，其中 VLCC 收益一度在九天内暴跌近八成。

7 月，受中国增加原油进口、全球租船询价增多等因素影响，全球 VLCC 各船型各航线租金又回升了，一周内曾涨价超五成。

航运咨询机构 Maritime Strategies International (MSI) 的分析师蒂姆史密斯 (Tim Smith) 9 月在接受信德海事采访时表示，由于今年上半年海上浮式储油的库存水平太高，即使石油需求有所复苏，油轮市场也难以出现快速反弹。

随后，在疫情影响和原油整体需求下滑的背景下，全球油轮市场持续呈现疲软态势。11 月全球 VLCC 平均 1.14 万美元/天的收益，甚至不到 3 月最高收益 25 万美元/天的二十分之一。

国际航运新闻网 (International Shipping News) 12 月 15 日报道称，目前，市场有迹象表明，11 月油轮市场收益已经触底。今年 12 月到来年一季度，全球油轮市场或将逐步开始复苏。

来源：界面新闻

【3 天 30 艘 300 亿订单！韩国造船业发起年终冲刺】

在最近的三天时间里，韩国三大船企累计接获 30 艘新船订单，总价值超过人民币 300 亿元。为了实现全年接单量再次超过中国的目标，韩国造船业在年终发起了最后的冲刺。

在 12 月 21 日至 12 月 23 日的短短三天时间内，现代重工集团、三星重工和大宇造船接单量已经达到了 30 艘，包括 17 艘 LNG 船、10 艘集装箱船、2 艘 LPG 船和 1 艘成品油船，订单总额超过 5.1 万亿韩元（约合人民币 302.34 亿元）。

其中，现代重工集团在 12 月 21 日接获 4 艘 13200TEU 集装箱船、2 艘 40000 立方米 LPG 船和 1 艘成品油船订单，总价约为 5820 亿韩元（约合 5.82 亿美元）。同日还获得 3 艘 LNG 船订单，总价值 6043 亿韩元（约合 5.46 亿美元）。



12月22日，现代重工集团再获3艘LNG船订单，价值6072亿韩元（约合5.49亿美元）。12月23日，现代重工集团又获得了3艘LNG船订单，价值6120亿韩元（约合5.52亿美元）。

3天时间内，现代重工集团接单量总计16艘约22.3亿美元。凭借最新的订单，现代重工集团目前接单量已经达到了116艘约100亿美元，完成全年接单目标的91%。

三星重工在12月21日接获2艘LNG船订单，总金额4082亿韩元（约合3.715亿美元）。12月22日再获2艘LNG船订单，合同金额共4035亿韩元（约合3.654亿美元）。12月23日，三星重工获4艘LNG船订单，总金额达8150亿韩元（约合7.35亿美元）。

3天时间内，三星重工合计接获8艘LNG船订单总价值14.7亿美元。加上最新订单，三星重工目前接单量达到了36艘55亿美元，完成全年接单目标84亿美元的65%。

就在12月23日，赫伯罗特确认在大宇造船订造6艘23500TEU双燃料超大型集装箱船订单，总价值1.08万亿韩元（约合9.79亿美元）。截止目前，大宇造船全年接单量达到了32艘53.7亿美元，完成全年接单目标的74.5%。

韩国造船业人士表示，今年大型造船合同集中在年底，在疫情危机下韩国三大船企后劲十足，在一定程度上达成今年的接单目标，取得非常不错的业绩。随着今年即将接近尾声，韩国三大船企已经不太可能实现全年接单目标，尽管如此，三大船企仍然希望抓住年底最后的机会赢得更多订单，争取赶超中国。

今年下半年，韩国造船业后程发力，凭借在船舶设计建造领域积累的丰富经验和强大的技术能力，再加上大打“价格战”，逐步扭转了今年年初以来的接单颓势，不断缩小与中国船企之间的接单量差距。

根据克拉克森在12月初发布的数据，在7月到11月的5个月时间里，韩国造船业承接新船订单量比今年上半年增长了186%，而中国则下降了35%。至此，今年前11个月，韩国的接单量与中国的差距已从6月底的39%缩小到11%。

韩国业内人士指出，三大船企之所以能在今年表现强劲，是因为三家船厂几乎垄断了全球LNG船、VLCC和其他高附加值船舶订单。其中，三大船企今年LNG



船订单量共计 46 艘，包括现代重工集团 21 艘、三星重工 16 艘和大宇造船 9 艘，在全球总计 63 艘 LNG 船订单中占比 73%。此外，韩国三大船企今年还获得了 34 艘 VLCC 订单，相当于全球总计 42 艘 VLCC 订单的 81%。

展望明年，韩国方面预测，2021 年韩国三大船企接单量将比今年增加约 10%，因为更加严格的环保法规和受疫情压抑的需求，将推动全球 LNG 船和超大型集装箱船订单增长。

来源：国际船舶网

4. 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	362~364	422~424	465~470		Firmer.
Tokyo Bay	340~342	415~420	620~625	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	356~358	416~420	470~475	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	325~330	410~415	430~435	MGO Sul max 0.05%	Firmer.
Kaohsiung	373.00	420.00	473.00	+ oil fence charge usd 75 (Eff. 16/Nov)	Firmer.
Fujairah	S.E.	410~415	495~500		Firmer.
Rotterdam	310~313	385~390	432~437		Firmer.
Malta	S.E.	398~403	440~445		Firmer.
Istanbul	S.E.	420~425	470~475	Ex Wharf Price	Firmer.
Buenos Aires	N/A	435~440	535~540		Firmer.

截止日期： 2020-12-24



◆ 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 51 周	第 50 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 51 周	第 50 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: 2020-12-22

(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 Samho, S. Korea	2022	Hyundai Glovis - South Korean	9,400	10 yrs TC to Hyundai Oilbank, Scrubber fitted
2	Bulker	82,000	NACKS, China	2022	SPDB FL - Chinese	Undisclosed	in the interest of Beibu Gulf Ocean Shipping
4	Bulker	82,000	DACKS, China	2022-2023		Undisclosed	
1	LNG	174,000 cbm	Hyundai HI, S. Korea	2024	J.P. Morgan - US based	18,650	against long-term T/C to
2	LNG	174,000 cbm	Hyundai HI, S. Korea	2024	Pan Ocean - South Korean	18,650	Shell
1	LNG	174,000 cbm	Hyundai Samho, S. Korea	2024	Knutsen - Norwegian	18,650	



1	LPG	40,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	2022	Byzantine Maritime - Greek	around 4,600
6+4	Container	2,600 teu	Yangzijiang, China	2022-2023	SITC - Hong Kong based	2,700

◆ 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
XANADU	BC	208,827		2017	China	3,800	J.P. Morgan - U.S.A	BWTS fitted, scrubber fitted, Mewis duct fitted
KACHIDOKI	BC	206,291		2006	Japan	undisclosed	Undisclosed	BBHP
MARITIME CENTURY	BC	95,790		2010	Japan	1,270	Undisclosed	
SAKIZAYA NOBLE	BC	80,982		2017	Japan	2,550	Greek	
KING PEACE	BC	79,025		2011	China	950	Greek	BWTS fitted
VERY MARIA	BC	73,910		2001	Japan	550	Undisclosed	
SBI ORION	BC	63,328		2015	China	1,610	Undisclosed	
ULTRA PROSPERITY	BC	61,645		2010	Japan	1,195	Undisclosed	
DENSA COUGAR	BC	57,592		2012	S. Korea	1,020	Eurobulk - Greek	
SAM WOLF	BC	57,200		2012	S. Korea	1,050	Ningbo Ocean Shipping - Chinese	at auction
SAM LION	BC	57,200		2012	S. Korea	1,040	Ningbo Ocean Shipping - Chinese	at auction
AMSTEL EAGLE	BC	56,108		2014	Japan	1,430	Undisclosed	
UNION ANTON	BC	32,077		2010	Japan	820	GS Maritime - 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
ASTRID SCHULTE	CV	90,443	6,500	2009	S. Korea	3,500	Taiwan, PRC	***
ADRIAN SCHULTE	CV	90,443	6,500	2009	S. Korea	3,500	Taiwan, PRC	
SILVIA	CV	55,497	4,132	2004	S. Korea	1,200	Technomar - Greek	

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
SEA LION	TAK	318,778		2003	S. Korea	2,550	Far East	
TONOS	TAK	159,996		2003	S. Korea	1,600	Greek	BWTS incl but not installed
RIDGEBURY PALLAS	TAK	159,195		2005	S. Korea	1,730	Seven Islands Shipping - Indian	



AIAS	TAK	150,393	2008	Japan	2,250	Ridgebury Tankers - U.S.A	*scrubber fitted
AMOUREUX	TAK	149,993	2008	Japan	2,250	Ridgebury Tankers - U.S.A	
OCEAN UNICORN	TAK	108,912	2009	China	1,570	Union Maritime - U.K	**
OCEAN QUEST	TAK	108,912	2008	China	1,530	Union Maritime - U.K	
OPAL EXPRESS	TAK	48,635	2006	Japan	975	Undisclosed	
FS SINCERITY	TAK	48,045	2009	Japan	1,380	Bangladeshi	

◆[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
LISA##	GC		3,070	1998	U. S. S. R	400.00	

◆[ALCO 防损通函](#)

【租约的“链式反应”：美国最高法院近期对 Athos I 号案的判决】

美国最高法院于 3 月 30 日下达了对 Citgo Asphalt Refining Co. (简称“Carco 公司”), et al. v. Frescati Shipping Co., Ltd. et al. 一案 (简称 Athos I 号案) 的判决, 维持了第三巡回上诉法院的裁决, 即由于转租租约中包含“安全泊位”条款, 转租船人 CARCO 公司有责任向船东赔偿一起重大污染事件的全部清污费用。此案带来的警示是: 条款的措辞可能适用于租约“链”中的某一方, 而该方可能并不是相关条款所属合同的实际签署方。

此案还体现了在美国处理污染案件的高昂代价, 以及随之而来的冗长诉讼。我们协会的美国律师兼污染专家 Frank Gonyon 介绍了 Athos I 号案判决的一些细节。并且, 由于其中涉及的大多数租约都适用英国法, 我们也邀请英国律师 Adrian Moylan 发表评论。

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
2020-12-25	653.330	795.820	6.302	84.266	885.310	62.148	1132.270	496.240	508.070
2020-12-24	653.610	796.560	6.309	84.307	882.660	62.153	1148.810	494.980	508.550
2020-12-23	655.580	797.970	6.330	84.562	877.420	61.939	1159.000	494.200	508.210
2020-12-22	653.870	800.190	6.327	84.335	879.370	61.946	1143.430	495.120	508.590
2020-12-21	655.070	799.980	6.335	84.498	878.270	61.710	1126.050	497.410	511.670

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	0.08563	1 周	0.10013	2 周	--	1 个月	0.148
2 个月	0.194	3 个月	0.251	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.26375	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.33863		

2020-12-23

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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