

## 一周运价简评

### 1. 海岬型船

BCI本周四报收2006点，同比上周末上涨204个点。往返西澳的C5航线表现活跃。由力拓领头，不少矿商都有新的动作。据经纪人说此航线上至少有八笔交易发生，而且可能超过了10笔，甚至这数字排除了往返太平洋的期租成交报道。C5航线运价攀升了60美分，至8.13美元/吨，这让一些船东们都希望假期可以延后。同时，期租平均价上涨了940美元至16,409美元/天。

### 2. 巴拿马型船

BPI本周四报收1325点，同比上周末下跌77个点。当我们离假期越来越近，巴拿马型船市场继续走软下跌。从结果看，P5航线是跌幅最大的，日租金下调了1189美元，报12,372美元/天。其它区域的价位也小幅下降，所有航线上交易都在减少。Tata NYK 据说与Alpha Wisdom (81,305 2012)确认合同中，12月24-26日水岛港交船，走一个途经东澳大利亚到印度还船的航次，日租金在10,500-10,750美元之间。

### 3. 超灵便型船

BSI本周四报收1039点，同比上周末下跌18个点。对许多人来说，今天是庆祝节日前的最后一个工作日。据经纪人说大西洋的交易进度非常缓慢，因为部分参与者已经提前休假了。唯一的亮点是美湾，那里仍对货船有需求而且价格保持坚挺。其它区域的交易也在减少。BSI指数较昨日再次下跌，期租平均价报收于11,520美元/天。

## 期租水平 12月24日(美元/天)

船型	12月24日	比较上周	2019年12月	2018年12月
海岬型	16633	1690↑	19595	16213
巴拿马型	11926	695↓	10690	11733
超灵便型	11424	207↓	9205	11150
灵便型	12178	25↓	7330	8914

数据来源：波罗的海航运指数中文网

## 12月25日运价回顾(美元)

船型	航线	本周五价	价格变动
170000/10%	西澳铁 Dampier - 青岛	8.145	1.053↑
170000/10%	巴西铁 Tubarao - 青岛	16.115	0.486↑
170000/10%	南非铁 Saldanha-青岛	11.85	0.622↑
130000/10%	东澳煤 Newcastle- 舟山	10.975	0.627↑
85000/10%	东澳煤 Hay Point - 舟山	11.05	0.380↓
70000/10%	印尼煤 Samarinda- 广州	6.528	0.665↓
45000/10%	印尼煤 Taboneo- 广州	8.386	0.360↓
50000/10%	菲律宾镍 Surigao-日照	9.633	0.218↓

数据来源：上海航运交易所 CDFI

1. 海岬型船租金水平上涨

2. 巴拿马型船租金水平下跌



3. 超灵便型船租金水平下跌

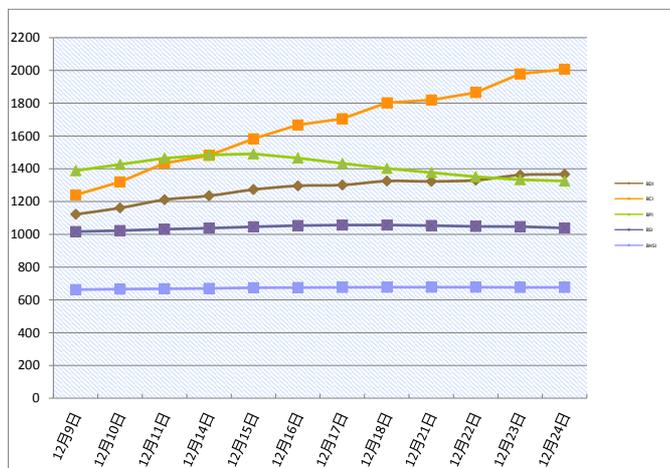
## 人民币 FFA 远期评估(12月24日)

协议号	远期价格(美元)	远期价格(人民币)	变化	汇率
CTC1220	13222	86420.31	1.54%↑	6.5361
CTC0121	9469	61890.33	27.00%↓	6.5361
CTC0221	9941	64975.37	12.01%↑	6.5361
CTC0321	10341	67589.81	7.76%↑	6.5361
CTCQ121	12466	81479.02	18.93%↑	6.5361
CTCQ221	17322	113218.32	45.17%↑	6.5361
CTCQ321	16994	111074.48	0.28%↓	6.5361
CTC2021	13872	90668.77	1.53%↓	6.5361
PTC1220	8973	58648.42	20.30%↓	6.5361
PTC0121	8106	52981.62	9.68%↓	6.5361
PTC0221	9734	63622.39	20.76%↑	6.5361
PTC0321	9956	65073.41	4.46%↑	6.5361
PTCQ121	10441	68243.42	17.90%↑	6.5361
PTCQ221	11344	74145.51	11.74%↑	6.5361
PTCQ321	10406	68014.65	6.74%↓	6.5361
PTC2021	9681	63275.98	4.38%↓	6.5361
STC1220	9750	63726.97	11.56%↓	6.5361
STC0121	8050	52615.6	16.40%↓	6.5361
STC0221	9007	58870.65	16.36%↑	6.5361
STC0321	9107	59524.26	5.19%↑	6.5361
STCQ121	9371	61249.79	8.01%↑	6.5361
STCQ221	10061	65759.7	8.55%↑	6.5361
STCQ321	9646	63047.22	3.12%↓	6.5361
STC2021	9218	60249.76	1.32%↓	6.5361

数据来源：波罗的海指数网站

橙色表示与上周同期上升，蓝色表示与上周同期下跌。

## 波罗的海干散货指数



## 干散货船舶

### 干散货船舶交易

#### 新船交付

COSCO HI (Yangzhou)船厂交付了一艘 210,000 载重吨散货船, 船名是 'Hui Zhi Hai', 船东是 Oriental Fleet Intl.

#### 二手船市场

ER Capital 出售了三艘装配了脱硫塔的海岬型散货船 "E.R. BORNEO", "E.R. BAYONNE" & "E.R. BUENOS AIRES" (皆 178,980 载重吨左右, 建于 2010 年, Hyundai HI (Gunsan)) 买家是 Star Bulk Carriers。售价包括 3900 万美元现金和价值 210 万美元的股份 (净值)。据报道此笔交易额估计共 5950 万美元。超灵便型船 "SAM LION" (57,450 载重吨, 建于 2012 年, STX SB (Jinhae), C4x30T) 以拍卖形式出售给宁波远洋运输, 售价 1040 万美元。而 "JIN PING" (50,777 载重吨, 建于 2002 年, Oshima SB, C4x30T) 以 550 万美元出售给买家 Xin Feng Shipping。"WOOKIE" (81,755 载重吨, 建于 2012 年, Guangzhou Longxue) 以略高于 1200 万美元的价格售出后, 其姐妹船 "RESURGENCE" (81,622 载重吨, 建于 2012 年, Guangzhou Longxue) 以 1270 万美元卖给希腊买家。

#### 新造船市场

SPDB Leasing 代表北部湾远洋集团下单建造 6 艘 82,000 载重吨卡姆萨尔型。此订单预定拆分给南通远洋 KHI 和大连远洋 KHI 两个船厂建造。前者建造 2 艘, 后者建造 4 艘。预定 2022 年下半年交船。

### 租船交易摘要

- 'Piet' 建于 2011 年, 93200 载重吨, 12 月 25 日高雄交船, 途经东澳大利亚, 台湾还船, 租金 11,500 美元/天—租家 Taho
- 'Yasa Eagle' 建于 2012 年, 81525 载重吨, 12 月 23-24 日台中交船, 途经印度尼西亚, 印度还船, 租金 11,000 美元/天—租家 Uniper
- 'King Lan' 建于 2001 年, 73925 载重吨, 12 月 27-28 日台中交船, 途经印度尼西亚, 中国还船, 租金 11,000 美元/天—租家 Tongli
- 'Fortune Tiger' 建于 2013 年, 58700 载重吨, 1 月 6-10 日新奥尔良随时随地交船, 摩洛哥还船, 意向载谷物, 租金 22,000 美元/天—租家 ADMI
- 'Eternity C' 建于 2012 年, 36830 载重吨, 12 月底波罗的海引航站交船, 摩洛哥还船, 租金 15,500 美元/天—租家 TKB
- 'Lygia' 建于 2009 年, 32165 载重吨, 1 月初塞西引航站交船, 至整个地中海区域, 黑海还船, 租金 11,000 美元/天—租家 Norvic
- 'Maran Unity' 建于 2015 年, 170000 吨 (10%增减), 从伊塔瓜伊到青岛, 受载期 1 月 23-27 日, 运价 15.90 美元/吨, 船方不承担装卸, 相当于 C3 航线, 装率是

- 60000 吨/晴天工作日 (包括星期日节假日) /卸率是 30000 吨/晴天工作日 (包括星期日节假日) —租家 CSN
- Nordic 的船, 船名待定, 货量 75000 吨 (10%增减), 从纳尔维克到汉堡, 受载期 1 月 10-19 日, 运价 5.20 美元/吨, 船方不承担装卸, 装率是 50000 吨/晴天工作日 (包括星期日节假日) /卸率是 35000 吨/晴天工作日 (包括星期日节假日) —租家 Salzgitter
- 船名待定, 货量 75000 吨 (10%增减), 从达尔林普尔湾到维沙哈巴南, 受载期 1 月 13-22 日, 运价 12.65 美元/吨, 船方不承担装卸, 装率是 25000 吨/晴天工作日 (包括星期日节假日) /卸率是 40000 吨/晴天工作日 (包括星期日节假日) —租家 RINL

数据来源: 波罗的海航运指数中文网  
<http://www.balticexchange.cn>

### 干散货船舶买卖概况 单位 (百万美元)

船名	船龄	船型 DWT	船厂	成交价
Tokyo Pioneer	2020	63,500	Nantong Xiangyu	
UWS 3	2020	82,318	Yangzi-Mitsui SB	
HL Green	2020	180,000	Hyundai Samho HI	
MG Courage	2007	206,254	Imabari SB Saijo	14.65
Jin Ping	2002	50,777	Oshima Shipbuilding	5.5
SBI Aries	2015	63,605	Chengxi Shipyard	16.5
Resurgence	2012	81,622	Guangzhou Longxue	12.7
Red Daisy	2016	61,254	Iwagi Zosen	18.7
E.R. Bayonne*	2010	178,978	Hyundai HI (Gunsan)	cash & shares
E.R. Borneo*	2010	178,980	Hyundai HI (Gunsan)	
E.R. Buenos Aires*	2010	178,978	Hyundai HI (Gunsan)	
拆解船	船龄	船型 DWT	拆解地	成交价
Grande Solaris	2003	172,694	India	
Great Sunrise	1999	164,264	India	
Germ Spring	1994	44,950	Bangladesh	

\*打包出售

### 拆船指数

拆船指数(美元/轻吨)	12月18日	变化
孟加拉国拆船	426.250	8.25 ↑
印度拆船	402.375	10.25 ↑
巴基斯坦拆船	403.625	4.00 ↑

\*20001LT 及以上散货船

### 原油价格 美元/桶

种类	12月25日	12月18日	变化
布伦特	51.29	51.50	0.41% ↓
西德州	48.23	48.36	0.27% ↓

### 船用燃料油(美元/吨) 12月25日

地区	IFO380	VLSFO	MGO、MDO
新加坡	324.5 (-4.5)	404 (+2.5)	442.5 (+2)
上海	360.5 (-7.5)	429 (+5.5)	465 (+8)
香港	325.5 (-3.5)	401.5 (+4)	413.5 (+5)
釜山	367 (0)	424 (+12.5)	448.5 (+13)
日本(Osaka)	342 (-10)	420.5 (+5)	787.5 (0)
Fujairah	320 (+10)	410.5 (+3)	482.5 (-12.5)
鹿特丹	303 (+1.5)	383 (-2)	443.5 (+3)

数据来源: 海运圈聚焦网

本报告中的信息均来源于已公开的资料, 我公司对这些信息的准确性及完整性不作任何保证。报告中的信息或表达公司的实际出价或征价。本报告的版权仅作为我公司内部学习、交流, 未经书面许可任何机构和个人不得以任何形式刊登、发表或引用。

## 铁矿石贸易

### 铁矿石专题快报

#### 淡水河谷告知萨马科运营恢复相关事宜

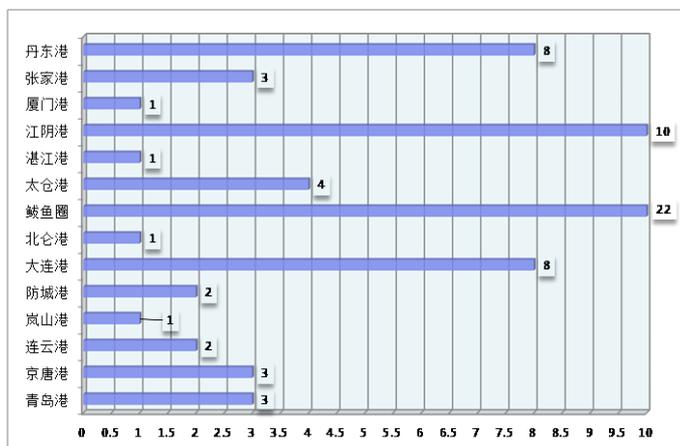
(来源:我的钢铁网)

据淡水河谷宣布，萨马科矿业公司 (Samarco Minera & Ccedil;o S.A.) 自今日起逐步恢复运营，位于米纳斯吉拉斯州马里亚纳市的日耳曼诺 (Germano) 综合矿区和位于圣埃斯皮里图州安谢塔市的乌布 (Ubu) 综合矿区亦协同恢复运营。

萨马科在恢复运营后，将使用日耳曼诺综合矿区三座铁矿石选矿厂中的一座来选矿，并使用乌布综合矿区四座球团厂中的一座来造球，其年产能将达到 700 万吨至 800 万吨，为其萨马科总产能的 26%。

萨马科、日耳曼诺和乌布在协同恢复运营前进行了大量调试测试，确保在时隔 5 年后能够安全复产。萨马科将采用新尾矿处理工艺，体现了对于持续复产和安全运营的承诺。

在 2019 年 10 月获得纠正性运营许可 (LOC) 后，萨马科有望在大约 5 年后重启第二座选矿厂，使年产能达到约 1400 万吨至 1600 万吨；并有望在大约 9 年后重启第三座选矿厂，使年产能达到约 2200 万吨至 2400 吨。



### 2020年11月中国进口铁矿石货量(万吨)

国家	本月进口数量	环比	年度累计进口数量
南非	-	-	-
澳大利亚	-	-	-
巴西	-	-	-
各国合计	9,815	8.05% ↓	107,363

数据来源: 我的钢铁

### 铁矿石价格分析 (12月25日)

机构	品位	贸易方式	单位	本日	周环比
Mysteel	62%Fe	CFR Tianjin	USD	166.2	1.56% ↑
TSI	62%Fe	FOB Brazil	USD		
TSI	62%Fe	FOB W.Australia	USD		
中联钢铁	62%Fe	CFR CHINA	CNY		
Mysteel	62%Fe	CFR JINGTANG	CNY	1142	50 ↑
Mysteel	62%Fe	CFR CAOFEIDIAN	CNY	1142	50 ↑

数据来源: 我的钢铁

### 矿粉 FOB 价格 单位: 美元/吨

名称	品位	发货地	12月24日	12月18日	变化
澳洲 Pb Lump	62.5%	Dampier			
澳洲 Pb Fine	61.0%	Dampier	165.75	162.75	3.0 ↑
澳洲 Newman Fine	62.3%	Hedland			
澳洲 Yandi Fines	57.3%	Hedland	152.55	149.70	2.85 ↑
巴西 SFLA	64.5%	Tubarao	176.75	169.40	7.35 ↑
巴西 IOCJ	65.0%	PDM	181.30	173.95	7.35 ↑

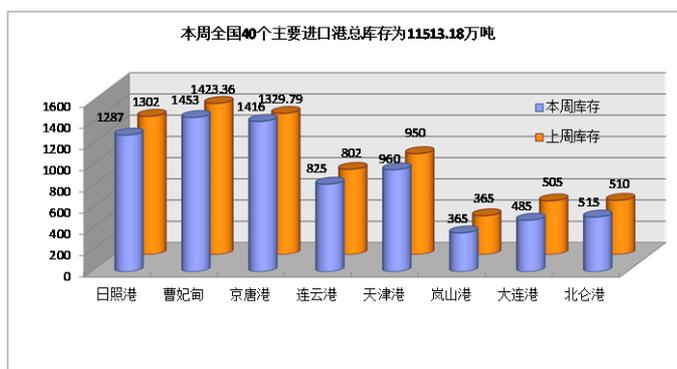
数据来源: 我的钢铁

### 国内市场钢材价格指数

品种	12月24日	12月18日	涨跌
钢材综合	169.24	162.11	4.40% ↑
长材	183.22	175.10	4.64% ↑
扁平	155.87	149.69	4.13% ↑
一次材	177.41	170.31	4.17% ↑

数据来源: 我的钢铁

### 待港时间较长的铁矿石港口(天)



## 煤，炭贸易

### 煤、炭专题快报

#### 为实现碳中和目标 日本应大力开发可再生能源 (来源: :中国煤炭资源网)

近日，有业内人士和专家表示，为在 2050 年实现碳中和目标，日本必须通过调整土地使用和国家电网政策来促进可再生能源发展。

日本是世界第三大经济体。自 11 月宣布 2050 年碳中和目标以来，日本政府已承诺投资 200 亿美元用于开发清洁技术，并设定了雄心勃勃的风电目标。

日本计划到 2030 年将可再生能源占比增加至 22-24%。2017 年，日本可再生能源占比约 17%，随着可再生能源行业增长，加之疫情影响电力需求下降，日本有望实现 2030 年的目标。

“不过，日本碳中和目标任重而道远。过去 15 年，日本或许是太阳能技术领先的国家，但在我看来日本缺乏长远目标，因此已经被抛在了后面。”日本可再生能源开发商 Shizen Energy 首席执行官 Ken Isono 表示。

他说，日本政府应设定到 2030 年实现可再生能源占比至少 40% 的目标。他认为，日本需要采取具体行动，尤其在土地使用方面，应充分利用日本相对广阔的废弃农田等，安装太阳能和风能装置。

国际能源署 (IEA) 数据显示，2017 年，日本成为全球第六大温室气体排放国。自 2011 年福岛核事故后，该国大多数核反应堆仍处于停运状态，日本对煤炭和天然气等化石燃料也越来越依赖。

过去几年，日本对液化天然气和煤炭的需求已经大幅放缓，日本净零排放目标的设立将加速这一趋势。按照日本净零排放的目标，化石燃料在日本能源结构中所占比例要从 90% 降至 50%。

### 2020年11月煤炭进口量(万吨)

国家	十一月	十月	环比
澳洲			
印尼			
蒙古			
俄罗斯			
各口岸总量	1,167	1,373	15%↓

数据来源：中国海关总署

### 主要港口煤炭库存分析 (12月25日)

港口	本周	上周	环比
秦皇岛港	507	485	4.54%↑
曹妃甸港	344.7	318.2	8.33%↑
广州港	285.9	301.8	5.27%↓
国投京唐港	366.3	416.2	11.99%↓
环渤海四港	1218	1219.4	0.11%↓
纽卡斯尔港	-	-	-

数据来源：我的钢铁网

### 煤炭指数分析 (12月23日)

发布机构	品种	贸易方式	单位	价格	比上周
Platts	Premium Low Vol FOB Australia	FOB E.AUS	美元		
Platts	HCC 64 Mid Vol FOB Australia	FOB E.AUS	美元		
Platts	Premium Low Vol CFR China	CFR 中国	美元		
Platts	HCC 64 Mid Vol CFR China	CFR 中国	美元		
CCI8 (12月18日)	5500 大卡动力煤	CFR 广州	CNY	359.52	0
环渤海湾动力煤	5500 大卡动力煤	FOB 渤海湾	CNY	582	4↑

数据来源：秦皇岛煤炭网、中国煤炭资源网

## 谷物贸易

### 谷物专题快报

#### 阿根廷 100 艘货船禁运, 美国大豆船集体狂欢?

(来源: 海峡快讯)

根据有关媒体报道, 阿根廷国内 12 月 9 日开始罢工, 因为长时间罢工导致大量农产品出口陷入瘫痪, 有超过 100 艘货船被禁止在当地运载产品。大量货船滞留在港口, 也影响了圣马丁等多个港口运输, 值得注意的是, 现如今阿根廷有 80% 的农产品都在这些港口装运。

在 12 月 9 日阿根廷国内就涌起了罢工潮。阿根廷主要运输货物港口, 工人纷纷罢工, 而具体原因根据有关媒体报道, 则是在薪资谈判中对于谈判的不满。根据阿根廷公会透露, 因为阿根廷工人对于薪资谈判进程不满, 大量工人罢工, 将会导致阿根廷谷物出口中断。阿根廷作为一个主要依赖农产品出口的国家, 一旦谷物出口瘫痪, 对于阿根廷来讲, 是一个致命的打击, 经济损失十分惨重。

从数据来看, 12 月 21 日阿根廷罗萨里奥码头并没有运输大豆, 而在去年同期运输大豆高达 1088 吨。阿根廷食用油生产商透露, 阿根廷港口工人罢工一天, 阿根廷将损失 10 亿美元以上。也就是说, 自从 12 月 9 日开始罢工, 到今天已经损失超过 100 亿美元。

近几年来, 中国也从阿根廷进口了大量大豆, 根据有关数据统计, 在今年前 10 个月, 阿根廷出口大豆有 80% 都出口到了中国, 但是在近段时间检测过程中, 阿根廷农产品存在一些问题, 中国也在考虑要减少从阿根廷进口大豆。阿根廷出口到中国大豆有所减少, 也意味着这部分市场出现空白, 填补这个空白的国家很有可能是美国。

受阿根廷大豆出口影响, 美国大豆价格在周一创下新纪录, 为这 6 年来的最高值。除此之外, 近段时间美国大豆也纷纷进入中国市场, 在今年 10 月份中国从美国购买 340 万吨大豆。除此之外, 也有部分国家已经同美国大豆出口商达成了明年的合作, 可见美国正在逐渐抢占中国大豆市场。现如今阿根廷国内出现罢工潮, 已经影响其谷物出口, 再加上美国这个强有力的对手, 正在加快抢占中国市场, 阿根廷农产品出口不容乐观。

### 2020 年 11 月累计大豆进口量(万吨)

国家	十一月	十月	环比
巴西			
美国			
俄罗斯			
阿根廷			
总量	958.6	868.8	10.34%↑

数据来源: 中国海关总署

### 2020 年 11 月累计玉米进口量(万吨)

国家	十一月	十月	环比
美国			
老挝			
乌克兰			
俄罗斯			
总量	123	114	7.89%↑

数据来源: 中国海关总署

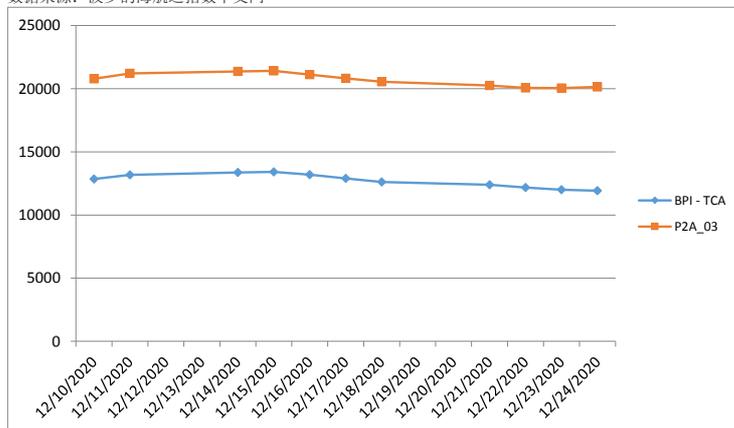
### 2020 年 11 月累计大麦进口量(万吨)

国家	十一月	十月	环比
乌克兰			
法国			
加拿大			
澳大利亚			
总量	111	134	17.16%↓

数据来源: 中国海关总署

### 波罗的海巴拿马型船期租水平

数据来源: 波罗的海航运指数中文网



(P2A-03: 在斯科角和直布罗陀范围内交船, 进行一个到远东的航次, 还船范围为台湾和日本。)

## 油轮

### 超大型油轮

此船型运价基本无变动。在中东市场，280,000 吨货到美湾、来去经好望角航线的运价仍在国标 17.5 上下。而 270,000 吨货到中国的航线上，周初看到一些成交运价是国标 34，接着上升至国标 34.5，目前估计在国标 35 的位置。今早上有报道称一个正在确认中的租约其运价是国标 36。在大西洋，运价仍走平停在国标 35，基于 260,000 吨货量、从西非至中国的航线。而 270,000 吨货量、从美湾至中国的航次租金小幅下跌 30,000 美元，位于 470 万美元不到的水平。

### 苏伊士极限型油轮

基于 135,000 吨货量，从黑海至地中海的运价走软 1 点至国标 53.5。130,000 吨货量、从尼日利亚至英国-欧陆航线的运价也下跌 2.5 点至国标 39。今早有报道称某个西班牙

2.5 点至国标 39。在中东市场，140,000 吨货量、从巴士拉至地中海航线的运价现估计下跌了 25%至国标 11.5。据报道土耳其租家以国标 10 的运价成交，而意大利租家拿船的价格稍高些。

### 阿美拉极限型油轮

基于 80,000 吨货量，从杰伊汉至拉维拉的运价上涨 3 点至国标 61.5 附近。在欧洲北部，80,000 吨货量、穿越北海航线以及 100,000 吨货量、波罗的海至英国-欧陆航线的运价都继续走平，分别在略高于国标 70 和国标 45 的水平。大西洋对岸的市场，运价反弹了。基于 70,000 吨货量、从加勒比海至美湾的运价现位于国标 70，较一周前上升了 17.5 点。而 70,000 吨货量、美湾至英国-欧陆的运价攀升至略低于国标 61 的水平，涨幅接近国标 20 点。

### 成品油油轮

中东海湾至日本的航线本周运价走强，75,000 吨货量的运价小幅上升 2 点左右，至国标 90。同样 LR1 船型的价格也升高了，现在市场价位徘徊在国标 120 上下，这周运价上涨了 10 点。MR 船型有涨有跌，基于 35,000 吨货量、从阿拉伯湾至东非的运价先冲高至略高于国标 180 的水平，之后下滑回至国标 165 左右。大西洋地区的交易中，37,000 吨货量、从英国-欧陆至美国大西洋沿岸航线的运价大跌 15 点至国标 70。不过 38,000 吨货量、从美湾至英国-欧陆的回程航线上，运价上涨了 10 点多，升至国标 55。38,000 吨货量、从美湾至巴西航线也因此受益，运价上涨 12 点至国标 77。30,000 吨货量成品油、穿越地中海的航线上，运价走高 5 点，现坐在国标 100 附近。

## 成品油油轮运价回顾 12 月 24 日

数据来源：波罗的海航运指数中文网

货量	航线	本周五价	价格变动
75000	中东海湾-日本 (CPP, naphtha condensate.)	WS 77.67	10.25↓
55000	中东海湾-日本 (CPP, UNL, naphtha condensate)	WS 95.71	21.43↓
38000	美湾到欧陆 (CPP, UNL, diesel)	WS 89.29	28.58↑
80000	地中海-远东 (naphtha)	\$ 1990000	0

## 原油油轮运价回顾 12 月 24 日

数据来源：波罗的海航运指数中文网

货量	航线	本周五价	价格变动
280000	中东海湾-美湾	WS 18.60	0.95↑
270000	中东海湾-新加坡	WS 37.75	1.83↑
270000	中东海湾-中国	WS 37.25	1.71↑
260000	西非到中国	WS 37.18	1.63↑

## 航运新闻摘要

### 2021年油轮市场：温和复苏，零星反弹

海运圈聚焦

市场人士预计，亚太地区原油轮和成品油轮市场明年将出现温和复苏。不过，有分析师指出，疫情结束前需求不太可能快速恢复，除非出现一系列的意外利好因素。

近期成品油轮运价飙升至六个月来的高点，原因是澳大利亚的馏分油需求强劲，奎纳炼油厂已停产，而中国潜在的贸易顺差近100万桶/日。

原油轮方面，几乎所有船东都对利比亚经济复苏持乐观态度。而欧佩克和俄罗斯将产量提高50万桶/日，仅此一项每月就可能增加约7艘次VLCC或14艘苏伊士型的额外需求。

Arctic Securities 驻奥斯陆的高级分析师 Ole-Rikard Hammer 表示，最近的低迷是一次修正，而不是长期危机，运费可能在2021年实现‘正常化’。Hammer 表示，石油需求在第二季度已经从谷底反弹，但石油产量却没有。这意味着库存正在迅速减少。

航运经纪和咨询公司 Banchemo Costa 驻热那亚高级分析师 Enrico Paglia 估计，第三季度的石油需求为9400万桶/日，比第二季度增长10%。11月底至12月中旬，波斯湾-北亚主要航线的VLCC每日即期收益几乎翻了一番，达到1.5万美元/天左右。

然而，近期运费上涨的基数仍较低，需求较弱。据估计，过去几个月，中东地区承运现货运输的VLCC不到100艘，而疫情暴发前，每个月都有150多艘。

### BIMCO 首席航运分析师 Peter Sand 表示，短期内的需求复苏只能体现在汽油消费上，而汽油约占全球石油需求的四分之一。但由于持续的封锁措施且许多人在家工作，疫情结束前汽油需求都不太可能恢复。

英国航运咨询公司 VesselsValue 首席货运分析师 Olivia Watkins 表示，2021年石油需求和航运需求可能仍将疲软，但复苏的希望是中国石油需求的增加。过去三年，中国提高了炼油产能，进口原油的潜力很大。

普氏数据显示，2020年中国新增产能约26万桶/日，预计2021年中国新增产能44万桶/日，或2200万吨/年。

Watkins 同时指出，原油贸易需求增量也可能来自美国，这对油轮需求是利好，因为增加了吨海里需求，而欧佩克减少供应限制则意味着波斯湾的出口也将增加。

Paglia 认为，油轮市场目前处于低谷，未来可能会出现复苏，但运价将在很长一段时间内难以回归正常水平。

VesselsValue 的 Watkins 指出，如果油价下跌，油轮市场或将出现新一轮浮式储油热潮，运费也可能因此而上升。

Sand 表示，航空燃料是受疫情打击最严重的商品，也是需求低迷时间最长的商品，可能要到2024年才能恢复到疫情前的水平，如果疫苗效果不如预期，需求恢复将需要更长时间。

美国能源信息署（EIA）在其最新的报告中指出，即使经济复苏，明年的石油需求可能仍将低于2019年的水平。

### 赫伯罗特 CEO：增加库存有助抵御供应链风险

航运界网

赫伯罗特 CEO Rolf Habben Jansen 近日表示，疫情之下零售企业更需要做长远规划，当前大部分企业都选择提高库存水平来抵御未来不确定性的冲击，供应链企业或将因此而受益。

这家全球第五大班轮运营商表示，当前的集装箱市场面临着非常大的需求压力，港口拥堵和集装箱短缺进一步推高了现货运价。Jansen 表示，疫情暴发之初，削减库存作为需求下降之际的一项成本控制举措是有意义的。但事实也证明，这已成为如今供应压力如此之大的根本原因之一。今年夏季全球需求迅速反弹，特别是在过去的3-4个月里显示出前所未有的反弹速度，而供应链来不及调整以适应变化。在这种情况下，适当增加库存显然是个好主意，因为这会有更多的时间和空间做出调整，而不是在匆忙情况下被迫做出决定。

德路里最近也表示，空箱的持续短缺是由于运营环境造成的，而不是缺乏设备。Jansen 批驳了当前紧张形势是由于集运企业的贪婪导致的说法，他表示，在疫情初期，班轮运营商面临的是生死存亡的局面，赫伯罗特的货运量层在短短的10天内下降了20%，这意味着公司每天的收入减少了600万到700万美元。运营商当时除了撤减运力别无选择。如今面对运价高企，赫伯罗特已在着手和一些客户签订长期合同来帮助他们平抑市场的短期剧烈波动。

展望未来，Jansen 表示，高运价可能会持续到明年第二季度，原因是港口持续拥堵以及亚洲在春节期间将继续生产。但 Jansen 对自己的判断并没有太大信心。

### 多数机构对明年干散货运市场持乐观态度

中远海运研究中心

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，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/天；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。

## 上海菁英航运经纪有限公司

### 上海菁英航运经纪有限公司

上海菁英航运经纪有限公司 前身是 2006 年 6 月成立的香港精英租船有限公司上海代表处，主要致力于干散货领域的航运经纪业务，为客户提供全方位的航运服务。为参与 2020 年建设上海航运中心项目，2011 年被邀正式注册成为中国首批 9 家登记注册的国际知名航运经纪有限公司之一。公司的航运经纪业务员都具有航运经纪人资格证书，其中不乏资深经纪人及外籍员工，还有一批充满活力的年轻人。上海菁英航运经纪有限公司目前是英国伦敦波罗的海交易所，波罗的海海事组织和香港船东协会的会员，在国际航运市场上享有良好的信誉。2013 年 4 月，上海菁英航运经纪有限公司成为 6 家首批获准从事人民币 FFA 交易经纪公司之一。2016 年 2 月，成为新加坡交易所获准从事美元 FFA 交易的经纪公司。

特别是在大宗干散货的好望角型船（CAPE）市场业务上，上海菁英为全球知名船东和中国的大型钢铁企业提供船舶经纪服务并签订多项长期合作协议，其专业的服务品质和全方位的服务理念受到业内人士的一致好评。自成立起，公司一直在不断拓展业务范围，基于好望角型船业务的成功，上海菁英将业务扩展至巴拿马和超灵便型船，为世界范围的船东和租家提供专业服务。

在此之外，在 2011 年 8 月上海菁英航运经纪有限公司获得波罗的海航运交易所授权制作波罗的海航运指数中文网 [www.balticexchange.cn](http://www.balticexchange.cn)，为中国范围内的客户介绍和推广波罗的海航运指数，每日更新和发布中文指数及相关航运信息。同期上海菁英的船舶交易部门成立，拓展新造船、二手船和拆船交易业务。

#### 联系方式：

上海市仙霞路 137 号  
盛高国际大厦 1601 室，200051

电话：+8621 5206 9898  
传真：+8621 5206 6767

Email: [cape@seamasterltd.com](mailto:cape@seamasterltd.com)  
公司网址： [www.seamasterltd.com](http://www.seamasterltd.com)  
波罗的海指数中文网网址： [www.balticexchange.cn](http://www.balticexchange.cn)