



# 全一海运市场周报

2019.08 - 第4期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. [中国海运市场评述\(2019.08.19 - 08.23\)](#)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【运输市场表现疲软 多数航线运价下跌】

本周中国出口集装箱运输市场行情总体较为疲软，运输需求增长乏力，多数航线运价下跌，拖累综合指数小幅下跌。8月23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774.62点，较上期下跌3.6%。

**欧洲航线：**据欧洲经济研究所（ZEW）发布的数据显示，欧元区8月份ZEW经济景气指数为-43.6，环比下降23.3个点，显示出欧元区经济发展前景不容乐观，对欧洲航线运输需求增长产生不利影响。运输需求总体平稳，但缺乏进一步增长的动能，随着航商逐步恢复旺季运力投放，供求平衡面临一定压力，上海港船舶平均舱位利用率降至95%左右。为保持市场份额，航商采取降价揽货的策略，市场运价走低。8月23日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为793美元/TEU，较上期下跌2.3%。地中海航线，与欧洲航线基本类似，但市场情况更弱，市场运价下跌。8月23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969美元/TEU，较上期下跌4.7%。

**北美航线：**据美联储公布的数据显示，美国7月工业产出月率为-0.2%，较前值下跌0.4，显示美国经济增长面临较大不确定性。由于中美贸易争端持续，北美航线运输需求减少，虽然已进入传统运输旺季，但供需基本面不佳，上海港船舶平均舱位利用率徘徊在90%~95%。由于市场预期不乐观，北美航线市场运价继续回落。8月23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1286美元/FEU、2436美元/FEU，较上期分别下跌6.0%、4.2%。

**波斯湾航线：**目的港地区地缘风险有所缓和，整体市场趋向平稳，部分航商通过执行运力控制措施控制总体运力规模，供需基本面相对稳定，上海港船舶平均装载率升至90%以上的水平，市场运价基本持平。8月23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685美元/TEU，较上期基本持平。

**澳新航线：**市场在传统运输旺季中呈现回暖态势，运输需求持续增长，加之航商继续控制运力投放，供求关系良好，上海港船舶平均装载率升至95%以上的水平，前期运力过剩的现象得到明显改善，市场运价继续上涨。8月23日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为660美元/TEU，较上期上涨8.4%。

**南美航线：**货量表现总体平稳，运力规模保持稳定，供求关系平衡，上海港船舶平均装载率维持在95%左右的水平。由于运价水平处于高位，本周市场运价



有所回落。8月23日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为1881美元/TEU，较上期下跌7.2%。

**日本航线：**本周货量保持稳定，市场运价平稳。8月23日，中国出口至日本航线运价指数为731.96点。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【下游需求转暖 综合指数上涨】

本周，台风对市场产生的影响逐渐显现，下游频繁补库，需求转暖，而运力略显不足，沿海散货运输市场价格上涨。8月23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1069.89点，较上周上涨4.8%。其中煤炭、金属矿石、粮食、成品油运价指数上涨，原油运价指数维稳。

**煤炭市场：**今年我国南方地区雨水明显偏多，加上夏季持续性高温天气少于往年，时段行、区域性居民用电需求对电煤消费的支撑有限。本周，沿海地区在持续高温天气和台风的双重影响下，日耗小幅上升，维持在75万吨水平；库存出现较为明显的下降，降至1650万吨水平。截至周三，秦皇岛港、唐山港存煤合计2240万吨，同比大幅下降78万吨。煤价方面，在环保、安监检查的影响下，煤矿开工率下降，另一方面，进口煤政策出现收紧，市场判断煤价触底，显上涨迹象。库存下降叠加煤价上涨，刺激下游采购情绪，据悉，8月下旬，长协履约率明显增加，电厂通过长协进行常规补库，并且向市场释放部分货盘，本周沿海煤炭运输市场货量增多，成交踊跃。运力方面，近期外贸航线持续向好分流部分市场运力，加上长协运输占用部分运力，沿海煤炭运输市场运力略显紧张，适期船舶难寻，船东挺价，运价出现较大幅度上涨。

8月23日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1098.35点，较上周上涨6.7%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，秦皇岛-上海（4-5万dwt）航线运价为31.5元/吨，较上周上涨5.2元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为34.1元/吨，较上周上涨5.5元/吨；秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为38.9元/吨，较上周上涨4.5元/吨。

**金属矿石市场：**从8月开始，以铁矿石为主的主要原料品种跌幅较大。上半年涨幅接近80%的铁矿石近期出现连续大幅度的下跌。受此影响，目前钢材的供需已经恢复至均衡甚至略有过剩，钢材已经难以享受前两年的高利润溢价，成本端的塌陷对钢材价格有直接的向下带动作用，下游钢厂检修增多，沿海金属矿石运输市场运价在煤炭运输市场运价的带动下小幅上涨。8月23日，沿海金属矿石货种运价指数报收1000.03点，较上周上涨2.8%。

**粮食市场：**供应方面，新季玉米陆续上市，市场进入新旧过渡期。随着国储玉米持续出库，市场上玉米供应充足，价格坚挺。港口库存方面，南北港口玉米库存持续下降，补库需求小幅增加，加上本周沿海运输市场运力紧张，粮食运输价格上涨。8月23日，沿海粮食货种运价指数报收878.02点，较上周上涨5.9%。



**成品油市场:** 8月21日,国内汽、柴油价格每吨分别降低210元和205元,至此国内成品油调价已呈现“九涨五降两搁浅”的格局。在市场需求淡稳的背景下,商家挺价意愿强烈、汽柴油价位水平偏高对下游承接力造成较强压制,业者操作多按需为主,整体购销冷清,部分地市甚至出现间歇性的“有价无市”的局面。沿海成品油运输价格小幅波动。8月23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1067.30点,较上周上涨0.1%。

### (3) 中国进口干散货运输市场

#### 【中小型船涨势延续 综合指数先抑后扬】

本周国际干散货运输市场各船型稳中有涨。其中海岬型船运价先抑后扬,巴拿马型船市场受南美市场行情带动,运价继续上涨,超灵便型船市场延续涨势,远东干散货综合指数小幅上涨。8月22日,上海航运交易所发布的远东干散货指数(FDI)综合指数为1296.78点,租金指数为1616.00点,运价指数为1083.96点,较上周四分别上涨1.5%、3.7%和下跌0.6%。

**海岬型船市场:** 本周海岬型船市场先抑后扬。太平洋市场,上半周尽管澳大利亚至青岛航线成交较多,但因FFA远期合约价格下跌,及前期台风“利奇马”所滞留的运力逐渐释放,运力紧张局面逐渐缓解,船东信心不足,运价承压下行。下半周FFA远期合约价格逐渐回升,远程矿航线表现活跃,周末台风预计影响运力,太平洋市场止跌回升。22日市场报出,受载期为9月5-7日,澳大利亚丹皮尔至青岛航线成交价为10.25美元/吨。周四,中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为26422美元,较上周四下跌3.9%;澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为9.808美元/吨,较上周四下跌5.8%。远程矿航线,本周巴西市场整体氛围一般,市场上成交清淡,随着原油价格低位盘整,远程矿航线运价持续下跌。临近周末,巴西主要矿商在市场上集中发货,成交增多,运价小幅上涨。周四,巴西图巴朗至青岛航线运价为22.224美元/吨,较上周四下跌4.0%。

**巴拿马型船市场:** 巴拿马型船两洋市场延续涨势,涨幅收窄。粮食航线,上周市场涨幅较大,本周初巴拿马型船FFA远期合约价格下跌,租家放缓出货步伐,粮食运价表现平稳。下半周南美粮食市场再现活跃,市场抛出不少9月的粮食货盘,FFA远期合约价格也企稳回升,加之9月运力比较紧张,货多船少格局突显,粮食航线运价继续上涨。周四,巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为40.006美元/吨,较上周四上涨2.4%。太平洋市场,受南美粮食行情走强影响,船东将太平洋的运力继续空放至南美,太平洋市场可用运力趋紧,租金、运价延续涨势,涨幅略有收窄。周四,中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为15845美元,较上周四上涨6.6%;中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为14425美元,较上周四上涨7.8%;印尼萨马林达至中国广州航线运价为7.739美元/吨,较上周四上涨3.7%。

**超灵便型船市场:** 超灵便型船东南亚市场继续上涨,涨幅扩大。本周,超灵便型船东南亚市场有不少9月初装期煤炭货盘放出,市场气氛活跃,即期运力仍延续紧张局面,租金、运价继续上涨。周四,中国南方/印尼往返航线TCT日租金为11254美元,较上周四上涨17.2%;新加坡经印尼至中国南方航线TCT日租金为13195美元,较上周四上涨14.1%;中国渤海湾内-东南亚航线TCT日租金为7500美元,较上周四上涨13.8%;印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运



价为 8.952 美元/吨，较上周四上涨 6.4%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.329 美元/吨，较上周四上涨 5.2%。

#### (4) 中国进口油轮运输市场

##### 【原油运价强势回暖 成品油运价波动上行】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，8 月 16 日当周，美国原油库存超预期下跌，但精炼油和汽油库存均有回升。美国和伊朗之间的紧张局势仍未得以解决，支撑油价有所回升，但中美贸易紧张关系令全球经济前景存在不确定性，限制了油价的上涨。近期在欧洲经济危机仍在加剧的情况下，贸易局势疲软态势依旧明显，对需求构成一定打击。本周原油价格小幅回升，布伦特原油期货价格周四报 60.19 美元/桶，较上期上涨 2.92%。全球原油运输市场大船运价大幅回暖，中型船运价稳中有升，小型船运价小幅上涨。中国进口 VLCC 运输市场运价强势反弹。8 月 22 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1073.75 点，较上期上涨 23.29%。

**超大型油轮（VLCC）：**本周 VLCC 运输市场在 9 月货运需求强劲及因台风滞留运力未能及时回流市场的因素刺激下强势反弹，CTFI 综合指数周平均涨幅接近 16%，CT1 和 CT2 航线 TCE 分别冲高至 3.9 和 4.2 万美元/天，创出年内高点。成交记录显示，中东至中国航线 9 月 7 日装期货盘成交运价为 WS66；西非至中国航线 9 月 17 日装期货盘成交运价为 WS66。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS66.82，较上周四上涨 24.4%，CT1 的 5 日平均为 WS63.29，较上周上涨 17.3%，等价期租租金平均 3.6 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS65.75，上涨 21.8%，平均为 WS62，TCE 平均 3.8 万美元/天。

**苏伊士型油轮（Suezmax）：**运输市场运价综合水平稳中有升。西非至欧洲市场运价上涨至 WS63 左右，TCE 约 1.5 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，利比亚至意大利，8 月 21 日货盘，成交运价为 WS65。黑海到地中海航线运价保持在 WS70，TCE 约 1.1 万美元/天。亚洲进口主要来自中东和非洲，一艘 13 万吨级船，中东至澳大利亚，9 月 5 日货盘，成交运价为 WS75。一艘 13 万吨级船，利比亚至远东，8 月 20 日货盘，成交包干运费为 270 万美元。

**阿芙拉型油轮（Aframax）：**运输市场亚洲航线运价保持稳定，地中海及欧美航线运价涨跌互现，综合水平小幅上涨。7 万吨级船加勒比海至美湾运价小幅下跌至 WS73（TCE 约 0.3 万美元/天）。跨地中海运价小幅上涨至 WS76（TCE 约 0.6 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，利比亚至地中海，8 月 22 至 23 日货盘，成交运价为 WS71.25。北海短程运价稳定在 WS85（TCE 约 0.4 万美元/天）。波罗的海短程运价小幅上涨至 WS57（TCE 约 0.3 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价保持在 WS104（TCE 约 1.4 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价维持在 WS88（TCE 为 1.2 万美元/天）。

**国际成品油轮（Product）：**运输市场亚洲及欧美航线全线上扬，综合水平波动上行。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS127（TCE 约 0.8 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS112（TCE 约 1.3 万美元/天），7.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS113（TCE 约 1.8 万美元/天）。美



湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS90 水平（TCE 约 0.5 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅上涨至 WS94（TCE 约 0.4 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

### 【内河散货船价普跌 巴型货船价格大涨】

8 月 21 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 836.42 点，环比微跌 0.96%。其中，国际油轮船价综合指数和国际散货船价综合指数分别上涨 0.34%、0.06%；沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别下跌 0.59%、2.14%。

部分干散货航线船受飓风影响，运力供给阶段性紧张，BDI 指数 3 连涨紧跟 2 连跌，周二收于 2059 点，环比上涨 10.46%，二手散货船价格大幅震荡。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1293 万美元、环比上涨 1.89%；57000DWT—1470 万美元、环比下跌 6.56%；75000DWT—1815 万美元、环比上涨 4.65%；170000DWT—3005 万美元、环比上涨 0.47%。当前，中美贸易战争锋继续，巴西、西澳铁矿石和南美粮食市场气氛走软，印尼和澳洲煤炭货盘有限，海岬型和巴拿马型散货船运力堆积，太平洋和南美航线即期运价持续回调。在国际贸易大环境转弱传导下，国际干散货船即期运价稳中有降，远期租金涨跌互现，预计二手散货船价格短期震荡盘整。本期，二手散货船市场成交量显著萎缩，共计成交 7 艘（环比减少 8 艘），总运力 40.66 万 DWT，成交金额 8045 万美元，平均船龄 12 年。

尽管欧佩克减产对油价形成一定支撑，但美国增产预期、俄罗斯供应增加等仍可能会对油价走势形成压制。布伦特原油期货价格或将在 50-60 美元/桶“上不去、下不来”。布伦特原油期货收于 60.03 美元/桶（周二），环比下跌 4.87%。本期，国际原油轮运价波动上涨，成品油轮运价小幅下行，二手国际油轮船价稳中有涨。5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2166 万美元、环比上涨 1.35%；74000DWT—2194 万美元、环比下跌 0.16%；105000DWT—3178 万美元、环比下跌 0.02%；158000DWT—4231 万美元、环比上涨 0.15%；300000DWT—6613 万美元、环比上涨 0.12%。当前，虽然美债收益率持续倒挂，宏观扰动事件反复，全球经济前景不容乐观，但是原油货盘集中放出，原油轮即期运价和远期租金持续上涨，预计二手油轮价格短期平稳震荡。本期，二手国际油轮成交量维持疲软，共计成交 7 艘（环比持平），总运力 75.76 万 DWT，成交金额 9250 万美元，平均船龄 12.43 年。

台风“利奇马”刮过东南沿海，国内沿海散货运价“应风而涨”，但二手沿海散货船价格惯性下跌。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—158 万人民币、环比下跌 0.61%；5000DWT—723 万人民币、环比下跌 0.55%。当前，国内煤炭价格已跌至低位，市场正酝酿涨价，刺激下游用煤企业和贸易商抢购热情，沿海散货运价上涨，运力供给较为紧张，预计散货船价格短期止跌回稳。本期，沿海散货船成交 3 艘，成交吨位以 1000-3000DWT 为主，买家以观望为主。



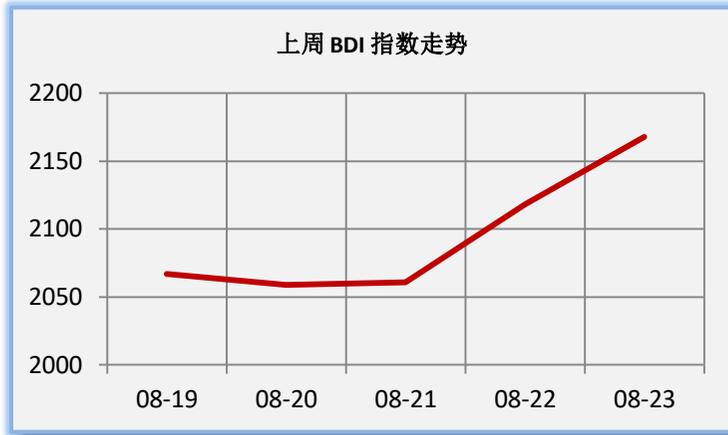
内河散货运输市场较为疲软，二手散货船价格全线下跌。本期，5年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--51万人民币、环比下跌0.02%；1000DWT--97万人民币、环比下跌2.56%；2000DWT--198万人民币、环比下跌3.40%；3000DWT--261万人民币、环比下跌2.35%。当前，基建和房地产市场不再火热，钢材、水泥和黄砂等建材运输需求一般，内河散货运价稳中有跌，预计内河散货船价震荡盘整。本期，内河散货船成交量维持活跃，共计成交88艘（环比增加10艘），总运力16.03万DWT，成交金额15259万元人民币，平均船龄9.05年。

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	8月19日		8月20日		8月21日		8月22日		8月23日	
BDI	2,067	-21	2,059	-8	2,061	+2	2,118	+57	2,168	+50
BCI	3,728	-98	3,665	-63	3,671	+6	3,829	+158	3,991	+162
BPI	2,174	+5	2,161	-13	2,163	+2	2,181	+18	2,196	+15
BSI	1,141	+23	1,161	+20	1,188	+27	1,220	+32	1,249	+29
BHSI	569	+9	579	+10	591	+12	609	+18	619	+10





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 33 周	第 32 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	28,000	26,000	2000	7.7%
	一年	21,000	20,500	500	2.4%
	三年	17,000	16,500	500	3.0%
Pmax (76K)	半年	15,750	14,250	1500	10.5%
	一年	14,000	13,000	1000	7.7%
	三年	13,000	12,500	500	4.0%
Smax (55K)	半年	13,500	12,500	1000	8.0%
	一年	12,000	11,500	500	4.3%
	三年	10,500	10,500	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	9,500	9,500	0	0.0%
	一年	9,500	9,500	0	0.0%
	三年	9,250	9,250	0	0.0%

截止日期: 2019-08-20

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Sunny Smile' 2013 95768 dwt dely Yantai end Aug trip via Abbot Point redel Japan approx \$18,200 - Daiichi

'Andromeda Ocean' 2017 81979 dwt dely Lanshan prompt trip via Indonesia redel Japan \$19,000 - MOL

'Zheng Run' 2012 81822 dwt dely Sunda Strait end Aug trip via EC south America redel Singapore-Japan \$18,000 - cnr

'BBG Nanning' 2019 81702 dwt dely Singapore 27 Aug trip via EC south America redel Singapore-Japan \$19,000 - Cargill

'SBI Jive' 2017 81252 dwt dely Pagbilao prompt trip via Indonesia redel Taiwan approx \$20,500 - Bocimar



- 'Nuri Bey' 2011 80459 dwt dely EC India end Aug trip via Indonesia redel India \$17,500 - Bunge
- 'Paraskevi' 2003 74269 dwt dely Passing Kaohsiung end Aug trip via Indonesia redel India \$14,000 - cnr
- 'Dimitrios T' 2000 72917 dwt dely Singapore end Aug trip via EC South America redel Singapore-Japan \$15,000 - cnr
- 'Ocean Tianchen' 2018 63554 dwt dely Port Elizabeth prompt trip redel China \$14,750 + \$475,000 bb - Norvic
- 'GH Sky Beauty' 2017 63398 dwt dely Tyne prompt trip via ARAG redel E Med intention petcoke \$21,000 - Refined Success
- 'Zhejiang 526' 2012 57226 dwt dely Guangzhou prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore \$13,750 - Lianyi
- 'Zhong Chang Hong Sheng' 2011 56826 dwt dely Shekou prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore \$14,000 - GBC
- 'Yasa Canary' 2013 55446 dwt dely EC South America prompt trip redel Huelva approx. \$26,500 - Norvic
- 'Bao Winning' 2002 51104 dwt dely Ningde 25/28 Aug trip via Philippines redel S China intention nickel ore \$12,800 - Win King
- 'Karteria' 2001 50320 dwt dely Houston prompt trip redel Cristobal intention petcoke \$17,000 - Cargill
- 'IVS Knot' 2010 33143 dwt dely Gibraltar prompt trip via French Atlantic to Abidjan \$15,000 - cnr

#### 4. [航运市场动态](#)

##### 【地中海航运 CEO：智能集装箱将是航运业的未来】

“我们认为，集装箱实时信息追踪是航运业的未来。”地中海航运 CEO 迭戈·阿本德（Diego Aponte）这样说。

地中海航运今日表示，正与合作伙伴 TRAXENS 合作，共同开发物联网系统，并推出 MSC 智能集装箱，为客户定制物流优化方案。

TRAXENS 是全球领先的集装箱数据平台，可提供详尽的全球集装箱及集装箱运输数据。



其中，数据平台 TRAXENS-HUB 可管理数百万个集装箱，同时将产生的运输数据及信息，同步到与地中海航运合作的客户企业自身的 IT 物流数据库中。

智能集装箱是一种永久装有电子设备的标准集装箱，这些电子设备可传输数据（包括位置、温度、运动、震动、开门等数据），还可以通过货物内置传感器，了解货物的温度、震动、湿度等更多货物状态信息。

MSC 智能集装箱通过全球卫星导航系统（GNSS），实时获取数据，从而提供所有集装箱高精度的地理定位。同时，该定位数据也将自动检测当前的运输模式，计算运输里程，预测集装箱的到达日期和时间等。

据介绍，为了确保货物安全，MSC 智能集装箱还可以精确地检测到箱门何时何地被打开或关闭，并将事件与运输计划联系起来。如果集装箱门被意外打开，将会触发警报，帮助识别货物篡改或盗窃。

而根据智能集装箱的分析报告，更可以帮助客户优化供应链。

在基于数据分析的基础上，分析报告将展示集装箱在出口段-海上运输-进口段三个主要运输段中，集装箱持续运输时间与停滞时间的分布，可以帮助客户清晰了解到集装箱在各个运输子段是否具备持续运输的高效性。任何运输数据的异常可被及时发现，随时调整并监测整个物流进程，从而协调并优化整个供应链。

同时，MSC 智能集装箱可提供装运港集装箱前置时间显著差异分析与集装箱门到门运输时间周期报告，以帮助整个供应链高效运作。

来源：中国航务周刊

### 【美伊冲突白日化 中东航运将何去何从】

伊朗局势依然高度紧张，地缘政治风险和不确定性不断加剧。一系列不可预测的事件可能导致非理性行为的冲突。

本文将分别阐述每个主要的航运市场所受到的影响，包括：油轮、散货船、气体船（液化石油气运输船和液化天然气运输船）和集装箱船。

就风险而言，油轮市场是受影响最大的板块，但也不应该低估其他新兴的贸易流所受到的影响（尤其是液化天然气运输船）。

石油市场已经成熟并能够自我适应，但对于快速增长的液化天然气市场而言，目前正处于发展阶段中较为敏感的时期。



需谨记的是，能源市场在过去 50 年中经历了许多大大小小的事件和冲突。紧邻霍尔木兹海峡的伊朗以其特殊的地理位置成为引人关注的故事焦点。

现代世界中各方军事力量对此地的影响更加复杂。伊朗超出岸基一定范围的攻击能力有所增强，采取的反击策略也更加多样化，不再局限于封锁某一地点的航道。现代海军可以更容易地减轻某些威胁，而新的武力威慑带来的挑战显得更为复杂。

随着冲突在其他战略领域出现，霍尔木兹海峡可能不再像过去一样是个明显的战略目标。在上世纪 80 年代两伊冲突期间，油轮遭到了更为直接的攻击，然而商业航运市场却能够适应复杂的地缘冲突并继续运输货物。

无论这些无法预测的事件未来如何发展，了解商业船舶在这条关键航道上的航行情况是很重要的。短期中断将不可避免，但持续时间应该不会太长。对这些主要贸易流的任何限制都将得到其他国家市场参与者的迅速反应，从而被消化，以维持贸易持续。

## 油轮

今年的货运量情况好坏参半。2019 年初，货流处于五年趋势线上方，但此后缓慢下行。货运量“减少”的部分原因是由于船舶掩盖了其动向，同时一些关键地区的需求疲软。

中国目前仍在大量进口中东货物，而美国却在减少。在过去十年，美国已经成为一个原油生产中心，使得其进口的需求减少。目前尚不明确的是美国降低对中东海湾地区原油的依赖是否损害了美国在维持大宗商品自由流出该区域的利益。

由于船舶数量过多，超大型油轮市场仍面临压力。虽然出口中断的影响很大，但油轮的收益与海上总运力的相关性比其与可运货物量的相关性更强。

VesselsValue 一年前就不断强调油轮将面临供过于求的风险，因为超大型油轮交付数量激增并投入市场，运营船舶数量从 2018 年初的 726 艘增加到目前的 767 艘，而在 2016 年初仅有 642 艘超大型油轮在运营。

如果老旧船舶不退役，油轮运价将继续面临压力。融资收紧和船队更新成本不断攀升，船东下单时表现得更加谨慎。

## 液化天然气运输船

在未来几十年，天然气将在全球能源结构中扮演更为关键的角色，这表现在液化天然气运输船新贸易模式的激增，其中多数是起源于中东海湾地区。



出口吨数而言，中东海湾地区仍占据重要地位，然而，随着生产和液化设施在其他地区设立，世界市场格局发生了急剧变化。

由于许多国家由煤改气的需求增加，以及新的中游基础设施的完善促使主要需求端的天然气消耗进一步增加，澳大利亚、东南亚和美国海湾地区的液化天然气出口量大幅增加。

液化天然气运输船市场不再签订长达 10 年的长期合同，但是对供应中断风险的考量将会列入到较短期的合同里（可能有几年），并作为议价谈判时的讨论点。

美国和澳大利亚被视为稳定的地区，可能会获得更多买方市场份额，这两个国家不断的增加供应，同时不会有霍尔木兹海峡过境运输时面临的风险。

战争风险对液化天然气运输船市场的影响甚微，但是也不容忽视，因为与其他船型（如原油油轮和成品油轮）的市场相比，其贸易流量的恢复正常的速度将更为缓慢。

#### 液化石油气运输船

尽管来自美国的 LPG 出口竞争力日益增加，中东海湾地区的液化石油气出口保持稳定。

从伊朗直接出口液化石油气产品对于中东海湾地区而言具有重要意义，但是与伊朗开战的主要影响将是中东海湾地区其他枢纽的出口中断。

#### 散货船、集装箱船和滚装船

中东海湾地区的干散货船、集装箱船和滚装船的贸易与全球贸易相比并没有那么重要。按重量计算，该地区的干散货船出口量约占全球出口量的 3%。

然而，这类贸易受影响的程度与依赖中东海湾为港口枢纽中心的人口息息相关。战争风险成本正在转化为对进入该地区的集装箱船征收更高的附加费，而这些最终都会转嫁给消费者。

在干散货船市场，中东海湾地区的进口量大于出口量，但差距最近一直在减少。运输成本的不断上升可能会降低该地区部分出口产品的经济效益。

该地区集装箱船贸易的船型多样，2019 年年初至今，共有 610 艘船舶在中东海湾地区停靠了 6371 次。



## 油价和燃料

油价上涨意味着更多的船舶燃料费用，而燃料费用占运输成本的 50%以上。正面冲突将会进一步影响所有阿拉伯石油生产者的石油出口，进而导致油价进一步上涨。更高的燃油价格也会增加货物海运的额外成本。

到目前为止，伊朗石油减产对石油市场的影响甚微。对一些买家而言，全球经济大环境对油价的影响超过原油产量降低的影响。

尽管如此，制裁似乎正在推高石油定价。无论伊朗冲突对航线的直接影响是什么，油价将会上涨，船东将会为船舶运营支付更多费用。

除此之外，IMO 2020 年限硫令的实施还会增加额外的成本，并且在未来几个月开始对燃油市场产生重大影响。

## 结论

目前的紧张局势对航运产生的影响不大，最糟也只是保险和护航安全等成本微涨，少数船东受到影响。

中断情况将持续，但总体而言，迄今为止还没有任何一个航运市场出现系统性反应，故而证明区域贸易暂停是一种严重风险。

航运行业像往常一样，在多数船型领域还是关注着它传统的和更为实际的天敌——船舶数量过多导致收益较低。

伊朗冲突的升级在短期内将产生负面影响，但随着争端的解决，市场将有所反弹。

所有图表都基于港口层面的实际船舶动向情况绘制，并结合先进的逻辑分层来解释从泊位层面到国家和地区层面的商品流量汇总情况。

来源：VesselsValue

### 【马士基警告：贸易战或导致未来两年集运需求下降】

全球最大的航运公司马士基集团近日警告称，中美贸易战正在影响经济增长，将会抑制集装箱货运量，预计导致明年货运量需求下跌 1%。

马士基对今年全球集装箱货运量的增幅预期维持在 1%-3%，不过，马士基认为，随着中美贸易战升温，可能致使增长率仅达到目标区间的低点。马士基表示，



中美之间新加征的关税、加上美国预计在 12 月中旬执行的关税，将在 2020 年削减全球多达 1.5% 的集装箱需求。

马士基指出，受中美贸易战影响，部分美国进口商已将进口业务从中国转移到越南、韩国、泰国、印度和墨西哥等国家，中美相互加征关税的影响显著。考虑到制造业增长放缓，以及美国可能对中国出口商品继续加征关税等诸多不确定因素，如果美国在年底按照原先计划继续对中国 3000 亿美元商品征收 10% 关税，那么 2020 年全球集运需求恐将下跌 1%。

虽然 2019 年第二季度全球集装箱贸易量与去年同期相比增长了 2%，但是所有主要经济体都出现了经济放缓，贸易限制不断升级的负面影响也对贸易增长造成压力。

世界贸易组织（WTO）表示，全球商品交易量增长可能在今年第三季度仍然维持疲软。世界贸易组织 8 月 15 日发布的最新世界贸易展望指标（World Trade Outlook Indicator，简称 WTOI）为 95.7，低于之前的版本并且远低于指数指标值 100，表明商品交易量的减幅持续扩大，并预期将在未来几个月内持续。

今年第二季度，马士基息税折旧及摊销前利润（EBITDA）与 2018 年同期相比增长 17% 至 14 亿美元，优于分析师预期的 12.4 亿美元；集装箱货运量增长率约为 2%，营收略有增长达到 96 亿美元。实际利润从 2018 年同期 1500 万美元增长至 1.34 亿美元。

马士基首席执行官施索仁（Søren Skou）表示，马士基在第二季度取得坚实进展，整顿措施带来的综合协同效应为 10 亿美元，比计划提前完成，带动获利增长。马士基去年开展重大转型，抛售油气业务，专注于货运及物流业务。

此外，受益于航运费率调涨、货运量增加及成本下降，马士基维持全年 EBITDA 为 50 亿美元的预测不变。施索仁表示：“对我们的业务而言，左右需求的因素是消费者及消费支出，而不是关税。目前美国消费者看法乐观、薪资上涨及市场信心持续稳定。全球需求目前维持增长动能，我们预期接下来到年底都将维持这股态势。”

来源：国际船舶网

### 【7 月, 越南对美集装箱运输增长 37%! 中国对美集装箱运输已 6 连跌!】

8 月 14 日，据美国调查机构 Descartes Datamyne 最新统计的数据显示，7 月，从亚洲发往美国的海上集装箱总运输量为 152 万 9701 个（换算成 20 英尺标准集装箱），同比增长 3.2%。

此外，数据还显示，在中美经贸摩擦下，出口基地被认为正在向东南亚转移。具体数据来看，7 月，从越南发往美国的集装箱达到 10 万 650 个，同比增长



37.3%，而泰国的发送量增长 26.4%，新加坡同期增长 22.2%。

据 Descartes Datamyne 数据显示，7 月，从中国发往美国的海上集装箱运输量为 91 万 6910 个，同比下降 2.2%。值得一提的是，这已经是中国对美集装箱运输量连续 6 个月同比下降。分析师表示，主要就是因为特朗普对华加征关税！

一牛财经此前也报道过，就在今年 5 月，特朗普宣布，美国提高了以家具等为对象的第 3 轮关税，随后，也就是 6 月，从中国发往美国的集装箱同比下降了 10.9%，而到了 7 月，尽管降幅收窄，但同比仍继续下降。

实际上，在关税战的影响下，中、美双边贸易已经开始发生了变化！

如一牛财经此前《7 个月，中国贸易额 17.41 万亿！中欧 2.72 万亿，中日 1.21 万亿，中美呢？》文中就报道过，据海关总署最新公布的数据显示，1-7 月，我国货物贸易进出口总值 17.41 万亿元人民币，比去年同期（下同）增长 4.2%。其中，今年 1-7 月，美国和中国贸易总额大幅缩减，美国也跌到中国第三大贸易伙伴！具体数据来看，前 7 个月，中、美贸易总值为 2.1 万亿元，下降 8.1%，占我外贸总值的 12%。

此外，海关数据还显示，1-7 月，欧盟为我国第一大贸易伙伴，中、欧贸易总值 2.72 万亿元，增长 10.8%，占我外贸总值的 15.6%。排在第二的是东盟！数据显示，1-7 月，中国与东盟贸易总值为 2.35 万亿元，增长 11.3%，占我外贸总值的 13.5%。

来源：一牛财经

### 【VLCC 市场大涨！船东纷纷忙着接新船】

近期，VLCC 油轮市场极为火热。

据航运经纪公司 SIMPSON SPENCE YOUNG（简称 SSY）最近一份油轮市场周度报告显示，由于租船人近期都在努力为自己的 9 月份计划锁定运力，而在运力较为紧缺的当下（部分原因因为受台风力奇马的影响），VLCC 油轮市场进一步增加，中东-中国的 WS 指数达到从今年 3 月份以来的最高水平。

在发给信德海事网的一份报告摘要中，SSY 这么写到：

原油及燃料油市场：VLCC：小幅上涨；VLCC：中东市场，新货盘持续，中东到中国航线，上升 WS4.0 点；收在 WS57.5 点；西非到中国航线，则收高 WS2.5 点，达到 WS57.5；两条航线 TCE 分别为：每天 3.35 及 2.90 万美元。加勒比回中国航线，包干运价小幅下跌 5 万美元，TCE 约为每天 4.70 万美元的水平。



另根据 Clarksons Platou Securities 的评估，截至本周一，VLCC 的日收益已升至 3.92 万美元，接近今年迄今的高点，而上周四为 3.05 万美元。

方面表示，“中东海湾地区租船活动的大幅增加，使得 VLCC 的收益大幅增长，”“这一板块的运费水平已比 5 年平均水平高出每日 8000 美元。”

Tankers International 提供的数据显示，9 月 1 日-10 日，总共有 28 艘 VLCC 订约中东市场。

比如，最近长锦商船旗下一艘名为 V Advance（2019 新船，299,700-dwt）以 WS 63.5，租给 Day Harvest，装载期为 9 月 1-2 日，前往韩国。

DHT 以 WS 63.5 的水平向 GS Caltex 出租了一艘名为 DHT Tiger（299,600-dwt 2017 年造）的 VLCC。而此前一周，类似的船舶只能拿到 WS 53 点的水平。

尽管目前中东地区存在地缘政治冲突，且 Opec 持续减产，但一些分析师认为，随着炼油厂维修工作的结束和 IMO 2020 的到来，VLCC 市场正安然度过季节性低迷期，正迎来旺季。

国际能源署 (iea) 表示，随着炼厂维护季的结束，预计全球炼油厂第三季度的日产量将从上一季度的 8100 万桶增至 8360 万桶。即使中东原油供应受到限制，由于亚洲原油买家将转向美国进行长途运输，预计 VLCC 市场仍将得到支撑。

此外，也有分析师表示，随着 IMO2020 的到来，将促使炼厂更高的需求另外还有一些船舶需要“停工”安装脱硫设备，这将进一步推高油轮市场。

北极证券表示：“8 月份运费上涨比预期提前了近两个月，这发出了一个关键信号，表明市场正在发生变化。”“在我们看来，关键因素是，随着市场开始在 IMO 效应下定价，低硫高硫价差最近出现了井喷。”

另一个利好市场的因素是，根据 Stifel 的估计，到今年年底，VLCC 船队中有 5% 的船只因为需要安装脱硫设备将会停运，这将对供给端带来优化效果。

## 新船大量交付

虽然我们看到，有较多有利因素的存在。但 SSY 在近期的发布的报告中表示不要忘了还有大量的 VLCC 新船交付

SSY 介绍到，今年上半年的 VLCC 新船交付量是近 20 年来的最高水平。SSY 在其最新的月度报告中称，2019 年 1 月至 7 月，约有 34 艘总计运力 1210 万吨的 VLCC 交付，占 VLCC 订单的 54%。



这家经纪公司表示，“船东们期望新交付船舶能够赶上因 IMO2020 所带来的高运费。”

整体来看，2019 年上半年，由于新船交付速度大于运力拆解速度，超过 10000dwt 的原油和成品油轮数量净增了 3.8%，运力净增了 2070 万 dwt。

SSY 表示，“从 DWT 这个角度来看，这是近十年以来的最大半年增幅，原油油轮船队净增了 3.9%（63 船，1517 万 dwt），成品油轮净增了 3.36%（90 船，532 万吨）。

该公司表示，今年迄今为止，原油油轮的增长速度令人吃惊，因为已交付的订单占订单的比例很高。比如，今年上半年，suezmax 订单量的 74%完成了交付，亦即 23 船 351 万 dwt，Aframax 的完成了订单量的 68%的交付，亦即 19 艘船舶 215 万 dwt。

此外，根据船舶位置跟踪系统显示，剩下的新造船舶中超过一半已经下水，并预计将很快下水。

清洁油轮方面，SSY 表示，78%的 LR2 订单——大约 21 艘船——在 2019 年前六个月完成了交付，较小的船舶比如 LR1 和 MR 型油轮的交付占比分别为 35%和 48%。值得注意的是，虽然比例相对不算高，但 46 艘 MR 型油轮，相当于 228 万 dwt 的运力交付量仍然是 2016 年上半年以来的最高水平。

交付量达到较高水平的同时，今年上半年老旧船舶的拆解速度却相较于 2017 年 2018 年出现了大幅下滑。

报告数据显示，今年上半年共有 29 艘近 300 万 dwt 运力的船舶离开市场，低于 12 个月前同期的 91 艘 1226 万 dwt。今年 1 月-7 月，只有 18 艘原油油轮被拆解，而 2018 年同期为 63 艘。（到 7 月底，只有 3 艘 vlcc，7 艘 suezmaxes，5 艘 aframaxs，被拆解。去年同期以上数据分别为 22 艘，9 艘和 27 艘）。

“今年 6 月拆船价格创下了 2017 年以来的最低水平，加上预期更高的运费水平以及使用老旧船舶做海上囤油设施等一系列因素使得船东放慢了船舶拆解的速度。”

如本文第一部分所述，虽然 SSY 表示今年上半年新船交付量较大且拆船量较小。但受利于如下几个因素，该机构还是比较看好今年下半年的油轮市场。

首先是，既然今年上半年已经有较多的新船交付，那么今年下半年的新船交付速度必然会出现大幅下滑。尽管拆船速度也有所减弱，整体的运力净增速率将大幅降低。

大量的船舶尤其是 VLCC 和 suezmaxes 将进坞安装脱硫设备或则被用作海上储油设施将吸收部分运力，利好市场。



随着全球原油贸易的增长和大西洋流向亚洲的原油流量所导致的吨英里数的增加也会给市场带来利好。

在如上积极因素的影响下，原油油轮市场还是将会得到进一步的筑牢走强。

来源：信德海事

## 5. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	375.00	405.00	570.00	565.00
Hong Kong	419.00	427.00	592.00	n/a
Tokyo	n/a	n/a	n/a	n/a
Hamburg	310.00	n/a	570.00	n/a
Fujairah	325.00	n/a	675.00	n/a
Istanbul	390.00	n/a	680.00	n/a
Rotterdam	292.00	332.00	542.00	n/a
Houston	310.00	n/a	597.00	n/a
Panama	380.00	n/a	620.00	n/a
Santos	381.00	412.50	n/a	713.00

截止日期： 2019-08-23

## ◆ 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 33 周	第 32 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	5,100	5,100	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,900	2,900	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,700	2,700	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,300	2,300	0	0.0%	



油 轮						
船 型	载重吨	第 33 周	第 32 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	9,000	9,000	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	6,000	6,000	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,800	4,800	0	0.0%	
MR	52,000	3,500	3,500	0	0.0%	

截止日期: 2019-08-20

(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
10	Tanker	114,000	Samsung, S. Korea	2021	Sinokor - S. Korean	6,200	LNG fuelled, T/C to Shell
2	Tanker	8,400	Eregli, Turkey	2020	YMN Tanker Marine Management - Turkish	Undisclosed	
1+1	LNG	179,000 cbm	Hyundai, S. Korea	2021	TEN - Greek	19,000	
1	LNG	179,000 cbm	Hyundai, S. Korea	2022	Capital - Greek	18,600	option declared
1	LNG	174,000 cbm	Samsung, S. Korea	2021	Far Eastern	18,500	
2	LNG	174,000 cbm	Hudong Zhonghua, China	2022	CSSC Leasing - Chinese	Undisclosed	
1	LPG	84,000 cbm	Kawasaki, Japan	2021	Nissen Kaiun - 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
LILY FORTUNE	BC	91,439		2000	Japan	700	Chinese	
ALAM PERMAI	BC	87,020		2005	Japan	1,080	Chinese	
YARRAWONGA	BC	82,624		2008	Japan	1,350	Undisclosed	
BAHIA I	BC	82,250		2012	Japan	1,900	SE Asia	
KEY PACIFICO	BC	81,812		2015	Japan	2,410	Japanese	
GRAND ANNABELLE	BC	79,600		2011	China	undisclosed	CDBL - Chinese	
GRAND AMANDA	BC	79,467		2011	China	undisclosed	CDBL - Chinese	*
GRAND MARCIA	BC	79,452		2011	China	undisclosed	CDBL - Chinese	



GRAND ALMA	BC	79,445	2011	China	undisclosed	CDBL - Chinese	
VAMOS	BC	76,284	2004	Japan	950	Undisclosed	
HANTON TRADER III	BC	63,800	2014	China	1,875	Oman Shipping - Omani	en bloc each
HANTON TRADER II	BC	63,800	2014	China	1,875	Oman Shipping - Omani	
BERGEN	BC	60,319	2015	Japan	2,200	Greek	
GOLDEN ISLAND	BC	51,679	2012	Japan	1,250	Undisclosed	open hatch
HENG CHANG	BC	42,717	1997	Japan	410	Chinese	
TEAM TANGO	BC	23,573	2001	Japan	450	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
DONG FANG YANG MING	GC	6,452		2006	China	120	Chinese	at auction

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
KALYMNOS	TAK	299,089		2000	S. Korea	2,500	Undisclosed	en bloc each*
CERIGO	TAK	299,089		2000	S. Korea	2,500	Undisclosed	
CAPE BRINDISI	TAK	159,195		2005	S. Korea	2,020	U. S. A	en bloc each****
CAPE BONNY	TAK	159,152		2005	S. Korea	2,020	U. S. A	
BREEZY VICTORIA	TAK	74,998		2007	Japan	1,350	Greek	
ATLANTIC LEO	TAK	49,999		2008	S. Korea	1,625	Greek	**
ATLANTIC AQUARIUS	TAK	49,999		2008	S. Korea	1,625	Greek	
TORM TORINO	TAK	49,768		2016	S. Korea	2,600	Japanese	en bloc each**, long term lease back and built in purchase options
TORM TITAN	TAK	49,757		2016	S. Korea	2,600	Japanese	
FPMC 19	TAK	46,851		2009	China	1,140	Centrofin - Greek	
TAMBOURIN	TAK	46,764		2004	Croatia	undisclosed	Undisclosed	
CAPE ESMERALDA	TAK	12,842		2004	S. Korea	600	Undisclosed	en bloc each***
CAPE EGMONT	TAK	12,791		2003	S. Korea	600	Undisclosed	

◆ 上周拆船市场回顾

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
ATLANTIC MERCHANT	BC	238,819	36,280	1992	Japan	405.00	Full subcontinent delivery incl 1300t ROB
HYUNDAI 423	OTHER		14,100	1974	Germany	410.00	Pipe Layer Barge



## ◆ALCO 防损通函

### 【几内亚湾对海员而言仍是高风险区】

海盗对船员及其安全的影响持续引人关注，过境西非水域仍然十分困难。2019 年上半年 73%的绑架事件和 92%的人质劫持事件都发生在几内亚湾。

国际海事局（IMB）在 2019 年 7 月 8 日发布的半年报告显示今年到目前为止，全球范围内有 75 名海员在船上被当做人质劫持或绑架勒索赎金，其中有 62 人在几内亚湾被俘，包括尼日利亚、几内亚、多哥、贝宁和喀麦隆的海上区域。

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
2019-08-23	705.720	783.050	6.637	90.044	866.010	59.233	926.340	477.630	531.610
2019-08-22	704.900	781.830	6.615	89.888	855.480	59.224	931.650	478.330	530.740
2019-08-21	704.330	781.720	6.629	89.809	857.140	59.359	942.420	477.400	529.000
2019-08-20	704.540	780.880	6.610	89.811	854.670	59.294	949.890	476.600	528.760
2019-08-19	703.650	780.520	6.614	89.712	855.650	59.309	942.900	477.450	530.540

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	2.09363	1 周	2.12713	2 周	--	1 个月	2.14525
2 个月	2.15938	3 个月	2.13225	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.0425	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	1.97325		

2019-08-22

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司  
Web: [www.totalco.com](http://www.totalco.com) E-mail: [snp@totalco.com](mailto:snp@totalco.com)