



全一海运市场周报

2020.06 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2020.06.00 - 06.24\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【集运市场总体稳定 多数航线运价上涨】

新冠疫情继续在世界范围内传播，部分发展中国家疫情增长迅猛，但多数欧美国家已经解除封锁，开始重启经济，在疫情防控的同时恢复经济将成为今后一段时期的新常态。本周中国出口集装箱运输市场总体平稳，部分运输需求赶在“端午”小长假前释放，多数航线运价上涨，带动综合指数小幅上升。6月24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1001.33点，较上期上涨1.3%。

欧洲航线：随着欧洲国家逐步放松管制措施，企业正常生产经营活动开始恢复。据研究机构 IHS Markit 发布的数据显示，欧元区6月制造业 PMI 初值为46.9，创4个月新高，显示欧洲经济在解除封锁后稳步回暖。本周运输需求总体向好，供求关系平稳，上海港船舶平均装载率升至95%以上的水平，市场运价小幅上涨。6月24日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为890美元/TEU，较上期上涨0.5%。地中海航线，市场走势基本与欧洲航线同步，运输需求在各国重启经济后呈现上涨态势，供需基本面稳固，即期订舱价格继续上涨。6月24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968美元/TEU，较上期上涨2.0%。

北美航线：美国新冠确诊病例和死亡病例在各国中继续排名第一，疫情在部分地区放松管控措施后出现反弹，但美国继续采取恢复经济的策略，航线运输需求持续上升，供求关系良好，上海港船舶平均装载率保持在95%以上，部分航班满载出运，即期市场订舱价格小幅上涨。6月24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2692美元/FEU、3303美元/FEU，较上期分别上涨0.9%、0.5%。

波斯湾航线：由于疫情影响，近期运输需求总体较为低迷。本周运输需求则因小长假而呈上升趋势，供求关系改善，上海港船舶平均装载率回升至80%以上的水平，市场运价上涨。6月24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458美元/TEU，较上期上涨6.5%。



澳新航线：受益于疫情的有效控制，经济逐步回到正常轨道，运输需求持续向好，上海港船舶平均装载率继续保持在 90%以上，市场运价上涨。6 月 24 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1073 美元/TEU，较上期上涨 5.5%。

南美航线：由于疫情控制不力，巴西等国确诊人数持续高速增长，拖累运输需求，部分航商采取停航等措施控制总体运力规模，但供需基本面未能有效改善。上海港船舶平均舱位利用率徘徊在 90%左右，本周市场运价继续走低。6 月 24 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 779 美元/TEU，较上期下跌 1.9%。

日本航线：本周运输需求基本稳定，市场运价保持平稳。6 月 24 日，中国出口至日本航线运价指数为 747.12 点。

(2) 远东干散货运输市场

【海岬型船继续大涨 综合指数创年内新高】

本周国际干散货运输市场继续向好，海岬型船市场铁矿石货盘继续释放，运价继续走升，巴拿马型船市场和超灵便型船市场高位小幅波动，远东干散货指数 (FDI) 综合指数在海岬型船市场大涨的拉动下突破一千点，并创年内新高。6 月 23 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数 (FDI) 综合指数为 1031.38 点，运价指数为 896.07 点，租金指数为 1234.34 点，较上周四分别上涨 6.6%、3.8%和 9.9%。

海岬型船市场：海岬型船远程矿航线先抑后扬，太平洋市场先稳后升。远程矿航线，由于巴西图巴朗至青岛航线运价自 6 月初以来持续上涨，上周四突破 20 美元/吨，并创年内新高，较月初涨幅高达 152.7%。上周末至本周初，随着 FFA 远期合约价格下跌，市场表现相对安静，火热气氛有所降温，巴西图巴朗至青岛航线运价略有回落至 19.5 美元/吨左右。周二，巴西货盘再次增加，运价再度上扬。周二，巴西图巴朗至青岛航线运价为 20.290 美元/吨，较上周四微跌 0.6%。太平洋市场，因上周市场运价大幅上涨，随着远程矿航线运价有所回调，太平洋市场运价高位小幅波动，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价上周末本周初在 8.7-8.7 美元/吨之间波动。周二，澳大利亚和巴西铁矿石船运需求再次升温，运价继续上涨。周二，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 25120 美元，较上周四上涨 15.8%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 9.175 美元/吨，较上周四上涨 9.1%，创年内新高。

巴拿马型船市场：巴拿马型船两洋市场运价涨势放缓。太平洋市场，进口煤船运需求依然不旺，国内沿海运输市场行情较差，部分内外贸兼营船外放，市场



有压力，但由于 FFA 远期合约价格上涨，船东心态目前仍较为乐观，挺价意愿仍较强，太平洋市场租金高位小幅波动。周二，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 9128 美元，较上周四上涨 3.8%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 8158 美元，较上周四上涨 5.0%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.163 美元/吨，较上周四上涨 0.5%。粮食航线，尽管本周南美市场表现相对安静，观望气氛增加，但 FFA 远期合约价格、国际燃油价格上涨，粮食航线程租运价继续上涨。周二，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 28.063 美元/吨，较上周四上涨 4.2%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场微涨。本周煤炭货盘依然不给力，但印度铁矿船运需求依然较高，且铝矾土、镍矿货盘仍较为活跃，东南亚市场氛围持续较好，船东信心充足，租金继续上涨。周二，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 7618 美元，较上周四上涨 2.8%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 9277 美元，较上周四上涨 3.5%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 5138 美元，较上周四上涨 3.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.213 美元/吨，较上周四上涨 1.7%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 8.173 美元/吨，较上周四上涨 2.4%。

(3) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价弱势下挫 成品油运价低位波动】

美国石油协会（API）公布数据显示，截至 6 月 19 日当周美国除却战略储备的商业原油库存增幅超预期，汽油和精炼油库存降幅超预期。随着需求复苏，近期美国地区成品油库存指标有所改善，炼厂利润也出现修复，当前制约炼厂开工率的除了低迷的加工利润外，还有不同产品需求恢复速度的不一致，煤油与柴油的需求复苏要慢于汽油与石脑油，这对炼厂整体恢复开工率形成较大的挑战。上周美加的活跃钻机数量降至新低，世界各地经济的持续重新开放也在帮助恢复需求，这都有助于消化过剩的石油库存。本周原油价格波动上行，布伦特原油期货价格周二报 42.62 美元/桶，较上期上涨 2.55%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价低位下跌，苏伊士型油轮运价持续下滑，阿芙拉型油轮运价波动盘整。中国进口 VLCC 运输市场运价弱势下挫。6 月 23 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 967.18 点，较上期下跌 11.19%。

超大型油轮（VLCC）：市场进入传统淡季，租家并不急于入市，7 月货盘依旧低迷。加上欧佩克维持减产的影响，本周运价继续弱势下挫，日均 TCE（等价期租租金）向 3 万美元关口逼近。指数发布后报出的成交记录显示，中东至中国航线 7 月 9-11 日装期货盘成交运价为 WS43，西非至中国航线 7 月 16-18 日装期货盘成交运价为 WS40。周二，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS50.79，较上周四下跌 11.5%，CT1 的 5 日平均为 WS53.86，较上周下跌 9.3%，TCE 平均 3.5 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS51.38，下跌 10.7%，平均为 WS54.24，TCE 平均 3.9 万美元/天。



苏伊士型油轮 (Suezmax)： 运输市场综合水平持续下滑。西非至欧洲市场运价下跌至 WS40，TCE 约 0.9 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至葡萄牙，7 月 14 日货盘，成交运价约为 WS44。黑海到地中海航线运价小幅下跌至 WS48，TCE 约 0.1 万美元/天。亚洲进口主要来自美湾，一艘 13 万吨级船，美湾至印度，6 月 25 日货盘，成交包干运费为 275 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，综合水平波动盘整。7 万吨级船加勒比海至美湾运价保持在 WS70 (TCE 约 0.6 万美元/天)。跨地中海运价维持在 WS59 (TCE 约 0.2 万美元/天)。北海短程运价小幅上涨至 WS75 (TCE 约 0.2 万美元/天)。波罗的海短程运价小幅上涨至 WS45 (TCE 重回保本线附近)。波斯湾至新加坡运价小幅下跌至 WS59 (TCE 约 0.5 万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS60 (TCE 为 0.6 万美元/天)。

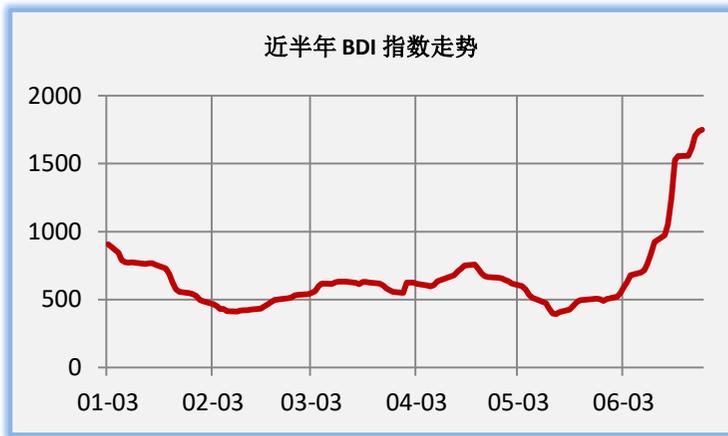
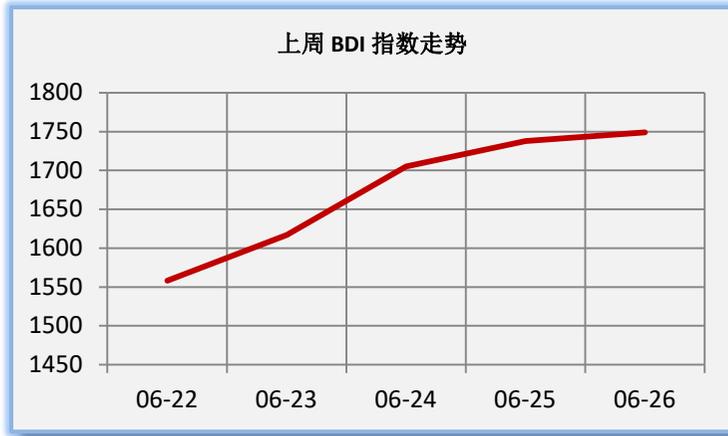
国际成品油轮 (Product)： 运输市场亚洲航线小幅波动，欧美航线不断下探，综合水平低位波动。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS93 (TCE 约 0.6 美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS80 (TCE 约 1.0 万美元/天)，7.5 万吨级船运价稳定在 WS83 (TCE 约 1.6 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS56 水平 (TCE 约 0.1 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅下跌至 WS83 (TCE 约 0.6 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 0.8 万美元/天。

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	6月22日		6月23日		6月24日		6月25日		6月26日	
BDI	1,558	+3	1,617	+59	1,705	+88	1,738	+33	1,749	+11
BCI	3,791	-28	3,976	+185	4,189	+213	4,213	+24	4,219	+6
BPI	1,204	+26	1,222	+18	1,245	+23	1,253	+8	1,256	+3
BSI	662	+5	667	+5	674	+7	678	+4	678	0
BHSI	368	+5	374	+6	391	+17	385	-6	389	+4





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 25 周	第 24 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	19,000	14,500	4500	31.0%
	一年	17,000	14,000	3000	21.4%
	三年	15,000	13,750	1250	9.1%
Pmax (76K)	半年	10,000	9,000	1000	11.1%
	一年	10,000	9,500	500	5.3%
	三年	10,250	10,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	10,250	9,750	500	5.1%
	一年	10,250	9,750	500	5.1%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	7,500	7,250	250	3.4%
	一年	7,750	7,500	250	3.3%
	三年	8,750	8,750	0	0.0%

截止日期: 2020-06-23

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Maxwell' 2017 82170 dely Rotterdam 30 Jun/01 Jul trip via Baltic & Mediterranean redel Gibraltar \$13,250 Aquavita

'Sea Hermes' 2013 81708 dely Amsterdam 30 Jun trip via Atlantic redel Skaw-Gibraltar \$13,000 - Cargill

'Key Journey' 2012 80591 dely Brake 28/29 Jun trip via Baltic redel Skaw-Safi \$13,000 - Atlantic Coal & Bulk



'Aquaknight' 2007 75395 dely Limay 29 Jun trip via Indonesia redel Taiwan \$10,750 - Ta-Ho

'LMZ Vega' 2010 56180 dely Lindoe prompt trip via Ust Luga redel Dakar \$11,250 - cnr

'Mimi Selmer' 2005 55711 dely CJK prompt trip redel south east Asia approx. \$6,250 - cnr

'Melpomeni' 2002 53836 dely Chittagong prompt trip via EC India redel China \$16,000 - cnr

(2) 期租租船摘录

'Ugo De Carlini' 2010 176153 dely Manila 06/07 Jul 12/14 months redel worldwide \$15,000 - Pacbulk

'Filia Glory' 2011 58018 dely Pipavav prompt 4/6 months redel worldwide \$13,000 - Simtra

4. [航运市场动态](#)

【中港协：外贸集装箱业务持续回暖】

6月中旬（6月11日至6月20日），中国港口协会监测沿海主要枢纽港口货物吞吐量同比增长2.4%；长江枢纽港口吞吐量较去年同期回落11.8%。相关数据显示，近期国内消费、外贸、投资等各项主要经济指标持续改善，市场信心逐步修复，稳中向好的经济基本面增强国际投资者信心。具体情况如下：

一、八大枢纽港口集装箱吞吐量实现同比正增长

6月中旬，随着欧美国家陆续复产复工，国际贸易链物流链运转提速，外贸集装箱业务持续回暖。中国港口协会监测八大枢纽港口集装箱吞吐量同比增长2.5%。其中，外贸吞吐量同比增长0.2%，其中，厦门港、广州港、深圳港盐田港区外贸吞吐量增速超过10%。由于运输需求回升，截至目前统计的6月份美



西航线、美东航线、北欧航线、地中海航线空班数合计 60 航次，较 5 月份少 47 航次。部分航线运力紧张，运价涨幅较大。内贸方面，今年以来，为应对外贸业务低迷压力，港航企业主动抱团开展合作，通过推进公转水、公转铁、散改集等方式联合开拓内贸集装箱市场，成效显著。6 月中旬，枢纽港口内贸集装箱吞吐量同比增加 9.3%，其中，天津港、上海港、宁波舟山港、广州港增速均超过 10%。

二、重点监测港口煤炭业务接近去年同期水平

供给方面，近期各地矿山加强安全环保检查，部分煤矿限产，产地供给偏紧。需求方面，随着全国气温升高及南方进入雨季，发电量保持较快增长，电煤消费进入旺季，市场需求回升。沿海六大电厂日均耗煤量为 66.74 万吨，比上月增加 11%，库存可用天数 23 天。煤炭价格稳中有升。市场观望情绪较浓，电厂采购以长协煤为主。6 月中旬，秦皇岛港与神华黄骅两港煤炭吞吐量同比减少 2%，降幅收窄 5 个百分点，接近去年同期水平，煤炭港存量显著回升。

三、重点监测港口原油吞吐量增速加快

6 月中旬，由于市场担心全球疫情反弹影响需求恢复，原油价格曾一度暴跌 8%，后又逐步修复，在每桶 38-42 美元区间震荡。国内原油市场需求保持较快增长，国家统计局近期数据显示 5 月份原油加工量同比增长 8.2%，各地炼厂开工率较高，其中山东地炼产能利用率超过 80%。6 月中旬，中国港口协会重点监测沿海港口原油吞吐量同比增长 16.4%，增速加快。其中，山东主要港口合计增速超过 15%，宁波舟山港、天津港增速超过 50%。港口储存能力紧张，部分港口船舶到港需等待。

四、重点监测港口铁矿石吞吐量保持较快增速

下游矿石需求持续回升。国家统计局数据显示 5 月份生铁产量同比增加 2.4%，钢材产量增加 6.2%。中旬以来，五大品种钢材社会库存继续下降。工业用钢市场销售持续改善，而雨季影响建筑工程施工从而制约建筑钢材销售。港口铁矿石交易活跃，日均疏港量保持增长，港口库存下降。此外，近日巴西淡水河谷因疫情关闭的矿区被解除禁令将恢复供给，该矿区产量约占淡水河谷总产量 10%，市场预计铁矿石价格有望结束上涨。6 月上旬，中国港口协会重点监测港口金属矿石吞吐量同比增加 9.1%，其中日照港同比增加 43.5%；港口库存量同比减少 10.6%。

五、长江枢纽港口吞吐量同比降幅扩大



6月中旬，长江港口生产恢复情况明显慢于沿海港口。南京、武汉、重庆三港合计货物吞吐量同比回落 11.8%，降幅扩大 8 个百分点。企业反映，腹地制造业受疫情影响恢复缓慢。集装箱吞吐量同比回落 6.9%，降幅略有收窄。分港口看，南京港业务较上月明显改善，货物吞吐量及集装箱吞吐量旬环比增速超过 10%。近期，陆海新通道以及中欧班列、“汉蓉”“黄蓉”沿江班列的开通对长江中上游水路集装箱运输有一定分流。

来源：中国港口

【经济回暖，BDI 指数创单周最大涨幅】

上周，BDI 指数（波罗的海干散货指数）站上了近六个多月的新高，并创下了单周最大涨幅。截至上周五（6 月 19 日），BDI 指数报 1555 点，周涨幅为 68.47%，创下周度涨幅最高纪录。周一，BDI 报 1558 点，涨幅为 0.19%。

BDI 指数是衡量铁矿石、煤炭等干散货运费的国际通用指标，并常常作为宏观经济形势的先行指标。此前，受公共卫生事件等多因素的影响，BDI 指数在 5 月中旬跌破 400 点。对此，业内人士表示，BDI 指数仅用一个多月的时间翻了近四倍，表明当下中国对铁矿石、煤炭等大宗商品的强劲需求，更反映出中国经济的强大韧性和增长潜力。

“目前 BDI 指数表现强势，主要是因为中国钢铁企业对铁矿石的需求增加，以及巴西铁矿石的产量和出口增加。”投资银行杰富瑞（Jefferies）股票研究部副总裁兰迪路吉文斯（Randy Giveans）表示。

南华期货金属分析师郑景阳告诉上证报，今年二季度以来，国内经济快速回暖。钢铁行业下游的房地产和基建持续发力，地产赶工韧性表现较强，叠加基建增速大幅回升，钢材需求表现旺盛，周表观需求同比增长 20%以上。

“需求回升刺激钢材产量大幅增加，带动原材料铁矿石的需求增加，巴西到青岛的铁矿石海运费和澳大利亚到青岛的铁矿石海运费都出现了大幅上调。”郑景阳表示，“除此之外，美国、澳洲发往国内的煤炭增加也推动 BDI 指数的上涨。”

除了作为国际干散货运费的标准，BDI 指数还常常和铜价、油价一并作为宏观经济的晴雨表。对此，郑景阳表示，近期，不仅 BDI 出现大涨，铜价和油价也在稳步上扬，这表明国内疫情防控持续向好，经济活动复苏强劲。



西本新干线数据显示，截至 6 月 19 日，国内铁矿石港口库存量为 1.06 亿吨，为 2016 年 11 月以来的最低库存量。市场参与者认为，中国进口铁矿石的势头不会减弱。

郑景阳表示，基建投资已经成为稳定经济的重要抓手。今年政府工作报告提到，提高专项债发行量及专项债用于基础设施建设中的比重，这将为基建投资提供充足的资金来源。因此，预计今年全年基建增速都有望维持在高位。

“下半年，在基建、新基建的发力下，预计钢材终端需求仍将保持韧性，钢厂生产维持高位，铁矿石、煤炭等需求将继续增加。”郑景阳表示，“下半年海外复工复产也会带动铁矿石、煤炭等需求，BDI 指数将易涨难跌。”（陈雨康）

来源：上海证券报

【预测反转！集运市场全年或将实现盈利】

有关今年集装箱航运公司业绩的预测正在被修正，新证据表明该行业 2020 年的前景比此前预期的光明得多。

在新冠肺炎疫情暴发初期，市场曾预计集装箱货量和运价可能双双下滑，整个市场全年损失将超过 230 亿美元，如果运营商通过削减运力控制运价，在最好的情况下，市场也要亏损 8 亿美元。但据来自

Seaintelligence 的最新分析称，上述假设正被一些新的数据修正，运营商的总体利润甚至有可能在 2019 年 59 亿美元的基础上有所改善。

集装箱海运量统计数据证实，2020 年的吞吐量确实大幅下降：第一季度下降了 5%，4 月份的降幅为 16.9%，2020 年迄今的降幅达到 8.1%。分析师认为，随着行业的运力下降水平在 5 月份见顶，第二季度集装箱海运量预计将下滑 15%-20%，全年预计下滑 10%左右。但运费的表现要比此前的预期积极得多。尽管货运量有所下降，中国集装箱运价指数仍比 2019 年上半年的水平高出 7.4%。也就是说如果运价保持 7.4%的增长水平，那么 2020 年集运业的总利润可达 97 亿美元。哪怕 2020 年下半年运价降至 2019 年水平，年利润仍将有 45 亿美元。最差的情况是，运营商放弃此前的策略，运价出现暴跌，但即便如此，亏损上限也只是从 230 亿美元降至 70 亿美元。而从目前的情况看，这种情况发生的可能性极低。

来源：中远海运 e 刊



【克拉克森：2020 年全球海运贸易量预计将同比下降 5.6%】

此前，克拉克森研究曾发布报告称，预计受此次 Covid-19 影响，航运需求端将现 35 年来最大降幅。

而随着近期疫情开始逐步得到控制，市场焦点已经开始逐步从疫情的影响程度转移到未来海运贸易将如何恢复。

在对未来的海运贸易前景进行分析之前，先来了解一下当前市场的表现。根据克拉克森研究的统计，2020 年第一季度海运贸易量同比下滑 2.4%，4 月同比下滑 7.7%。港口挂靠数据呈现出同样疲弱的趋势。全球远洋货船港口挂靠量以总吨计在 3 月同比下滑 1.7%，4 月和 5 月分别同比下滑 0.8%和 7.9%。

政策刺激下半年

克拉克森在早前发布的《Covid-19 对航运市场潜在影响》报告中曾提到各国出台的刺激政策将影响未来海运贸易走势。

首先，随着疫情负面影响逐步减弱，即便是在最差的情况下 2020 年第四季度的贸易量也将高于第二季度（即便同比增速仍为负值）。最新预测表明 2020 年全球海运贸易量预计将同比下降 5.6%，跌幅小于近期月度水平。许多国家正在逐步从疫情的最坏影响中恢复，封锁政策逐步放松，经济活动也在缓慢恢复。各国政府（包括欧洲、美国和中国）已经出台了一系列经济政策，规模合计超 10 万亿美元；中国近期颁布的刺激政策包括累计达 3.6 万亿元的财政支持，平均存款准备金率下调，支持中小微企业的各类专项贷款等。值得注意的是中国此次推出的刺激政策更关注于民生和就业板块，因此与 09 年时针对基建和房地产板块的刺激政策相比，这次对海运贸易的直接带动作用相对较小。考虑到上述原因，即便是在最差的预测情境下（包括 Covid-19 疫情二次爆发），今年年末海运贸易在一定程度上实现初步反弹仍然可期。

后续情景预测

当然后续发展仍存在着一系列不确定性。对于未来海运贸易的增速走势，许多初步预测是呈“V 型”复苏，即随着疫情逐步得到控制，经济活动恢复叠加一系列政策刺激，全球海运贸易量将在 2021 年恢复到 2019 年 119 亿吨的水平，2023 年增至 125 亿吨；这与我们初步预测基本一致：如图中红色曲线所示 2021 年海运贸易增速达 5.2%，2022-2023 年平均增速达 3%。



现在随着全球范围内疫情不断变化，已出现部分观点认为海运贸易增长或将长期放缓。拉美和非洲地区疫情不断加剧，企业停工和消费者活动停滞的连带负面影响，经济增长缓慢，供应端中断等都将可能使得 2021 年全球海运贸易量恢复增速进一步放缓。如图中蓝色虚线，此情境下 2021-23 年海运贸易量平均增速仅为 2.5%，并且 2023 年海运贸易总量才能恢复到高于 2019 年的水平。

考虑到新冠疫情和航运市场的不断动态变化，全球海运贸易的前景仍存在很大不确定性，贸易预测可能因为一系列因素的影响而不断修正。

来源：信德海事

【拆船市场重启，前景看好】

拆船市场在停滞数周后已重启，而市场在经历了一波短暂的高潮后也开始回归正常水平。最近几周，有大量 Capesize/VLOC 出售给主要拆船厂。船舶经纪公司 Clarkson Platou Hellas 在其最新周报中指出，

上周达成了一系列拆船合同，本周市场正在逐渐恢复元气，乐观情绪得以延续。

希腊船舶经纪公司 Allied Shipbroking 表示：印度次大陆的拆船厂已经恢复运营，并接受各国船只，前提是船员要留在酒店直到乘坐航班出境。尽管拆船价格并未从 300 美元/LDT 左右的低位上升，但拆船量有所改善。上周回收的大部分是集装箱船，这一趋势有望继续。在孟加拉国，当地政府上周公布了年度预算，拆船行业的总体计划不变，这是利好消息。与此同时，斋月假期结束，疫情逐渐好转，预计未来几周拆船需求将增加。在印度，过去一周市场几乎没有变化，新的询价开始减少。巴基斯坦政府公布了年度预算，钢铁产品关税将降至 5%，所得税减少，船舶进口关税也将取消。预计这些措施将进一步激发拆船市场热情，同时可能推动市场在长期低迷后重回积极轨道。

全球最大船舶现金买家 GMS 本周表示，仍有大量各型集装箱船被建议出售，还有一些现金买家未售出手中的巴拿马型船舶，拆船厂对这些船舶的兴趣正在消退。6 月份，各地已报道了多起冲滩拆船，这给现金买家和船东带来了更多的信心。

来源：中国远洋海运 e 刊



◆ 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25周	第24周	浮动	%	备注
好望角型 Capesize	180,000	4,750	4,750	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,600	2,600	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,450	2,500	-50	-2.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,200	2,200	0	0.0%	
油轮						
船型	载重吨	第25周	第24周	浮动	%	备注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,750	8,750	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,700	5,700	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,850	4,850	0	0.0%	
MR	52,000	3,400	3,400	0	0.0%	

截止日期: 2020-06-23

(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
1	Tanker	112,000	Sumitomo, Japan	2022	Greek	Undisclosed	
6+4	Tanker	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2022	Bahri - Saudi Arabian	3,500	IMO II
2	Bulker	56,000	Jiangsu Yangzijiang, China	2022	Shanghai Ganglu - Chinese	2,120	
3	Deck Cargo	13,000	Wuchang SB Group, China	2021	Sinarmas LDA - Indonesian	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
NEW STAGE	BC	176,877		2008	Japan	1,630	Erasmus - Greek	
ALPHA ERA	BC	170,387		2000	Japan	780	Chinese	SS/DD due June, 2020
BW BARLEY	BC	83,369		2010	Japan			
BW ACORN	BC	82,589		2010	Japan	4,200	U. A. E	en bloc*, BWTS fitted, on subs
BW EINKORN	BC	81,502		2010	Japan			
HARROW	BC	76,752		2005	Japan	870	Greek	
NAVIOS NORTHERN STAR	BC	75,395		2005	Japan	700	Chinese	SS/DD due July, 2020
SUPRASTAR	BC	57,000		2011	China	730	Undisclosed	
GLOBAL TRINITY	BC	28,202		2011	Japan	660	Greek	
AVRA	BC	24,132		1998	Japan	250	Undisclosed	

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
NELSON	CV	44,132	3,398	2007	S. Korea	520	Undisclosed	
CSCL HOUSTON	CV	33,613	2,553	2008	Japan	undisclosed	Undisclosed	
FRITZ REUTER	CV	23,732	1,732	2006	China	400	Lomar - U. K	

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
SANDRO	TAK	160,373		2000	S. Korea	1,325	Undisclosed	
MINERVA ASTRA	TAK	105,946		2001	S. Korea	1,170	U. A. E	
SEADANCE	TAK	105,477		1999	Japan	950	Middle Eastern	
MINERVA ZENIA	TAK	105,000		2000	S. Korea			
MINERVA ALEXANDRA	TAK	105,000		2002	S. Korea	2,400	U. A. E	en bloc
MAERSK ROSYTH	TAK	34,810		2003	China	700	Undisclosed	
BERGE SUMMIT	TAK/LPG	50,748		1990	Japan	1,100	Undisclosed	



◆ 上周拆船市场回顾

孟加拉国							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备注
HANDAN STEEL	BC	264,971	38,047	1994	Japan	274.00	old sale
KOTA JUTA	CV	24,935	7,621	2001	Japan	311.00	delivery full sub-continent options
ARMADA PAPUA	CV	12,585	5,166	1993	Poland	292.00	
ARMADA PURNAMA	CV	12,575	5,263	1995	Poland	300.00	
HIJAU TERANG	CV	10,812	3,926	1996	Germany	300.00	

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
WAN HAI 212	CV	23,877	6,813	1996	Japan	245.00	as is Hong Kong
WAN HAI 207	CV	23,690	6,884	1993	Japan	250.00	as is Hong Kong, Bronze spare propeller
PEGASUS HIGHWAY	PCC	15,553	12,738	1994	Japan	284.00	NK HKC, incl 800t fuel

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
MAERSK KAWASAKI	CV	90,456	33,100	1997	Denmark	318.00	green recycling
E. R. AMSTERDAM	CV	67,557	24,882	2000	S. Korea	298.00	
LIVRAMENTO	TAK	34,999	9,420	1996	Brazil	195.00	

◆ ALCO 防损通函

【锚泊操作中有关意识的提升】

在当前新冠病毒全球大流行和全球经济下行的贸易环境下，全世界港口的船舶锚泊等待时间可能会越来越长。而丢锚、走锚事故是许多船舶在锚地待命时发生搁浅和碰撞案件的根本原因，船舶经营人、船长、船员需要对相关风险提高意识并对船舶抛锚设备的局限性进行全面评估。

保证船舶安全抛锚并持续安全锚泊的关键要素是船长的领导水平和判断能力。而在大部分锚泊事故中，船长未能提早评估正在形成的危险局面并及时采取决定性措施是一项重要的因素。



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
2020-06-24	705.550	798.320	6.629	91.037	883.670	60.552	974.120	489.660	521.000
2020-06-23	706.710	796.230	6.607	91.185	882.200	60.543	978.200	489.110	523.020
2020-06-22	708.650	792.090	6.634	91.435	874.630	60.308	981.520	483.280	520.340
2020-06-19	709.130	794.670	6.629	91.496	880.830	60.335	985.190	486.240	521.690
2020-06-18	709.030	796.980	6.631	91.485	889.880	60.351	982.180	487.610	522.280

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	0.07563	1 周	0.10663	2 周	--	1 个月	0.18363
2 个月	0.24925	3 个月	0.306	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.36463	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.57038		

2020-06-25

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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