



全一海运市场周报

2020.07 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2020.06.29 - 07.03\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场步入传统旺季 多条航线运价小涨】

本周，全球新冠疫情累计确诊人数突破 1000 万人，各国疫情管控情况和经济重启进度仍是左右运输市场的主要因素。市场步入七月传统旺季，主要航线运输需求有不同程度恢复，除南美外各航线运价总体小幅上升，综合指数上涨。7 月 3 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 1055.13 点，较上期上涨 5.4%。

欧洲航线：本地区疫情形势总体得到控制，社会生产经营活动稳步恢复，市场货量保持稳定。本周，上海港船舶平均舱位利用率在 95%以上，多数班次满载。市场基本面表现较为稳定，个别航商小幅上调订舱价格，运价小幅上涨。7 月 3 日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为 907 美元/TEU，较上期上涨 1.9%。地中海航线，装载率情况略逊于欧洲，航商定价策略以观望为主，即期市场运价与上期基本持平。7 月 3 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 970 美元/TEU，与上期基本持平。

北美航线：虽然近期美国新冠疫情出现大幅反弹，但美国的经济重启计划依然在持续推进，运输需求持续回升。进入三季度，市场运力控制措施逐步放松，但总体运力规模低于往年水平，供需状况保持良好。本周，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率均在 95%以上，多数班次满载。基于上述基本面，多数航商在月初推涨运价，即期市场运价上升。7 月 3 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 2920 美元/FEU、3459 美元/FEU，较上期分别上涨 8.5%和 4.7%。

波斯湾航线：，目的地区受疫情影响，市场情况总体保持弱势稳定。进入七月传统旺季，市场运输需求略有恢复。近期航线运力出现一定收缩，供需状况有向好趋势。本周，上海港船舶舱位利用率约在 85%左右。部分航商推涨航线运价，即期市场运价有较大幅度上涨。7 月 3 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 595 美元/TEU，较上期上涨 29.9%。



澳新航线：当地疫情控制情况较为良好，生产经营状况稳步向好，运输需求保持稳定，供求关系良好。本周，上海港船舶平均舱位利用率保持在 95%以上，并有部分航班满载出运。航商的市场报价总体在小区间内调整，即期市场运价小幅上涨。7 月 3 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1096 美元/TEU，较上期上涨 2.1%。

南美航线：新冠疫情在南美洲仍未得到有效控制，巴西新冠确诊人数更是高居世界第二。疫情肆虐导致市场货量下滑，南美西岸的运输需求处于低谷，上海港船舶平均装载率在 90%左右徘徊。即期订舱价格持续下跌，且跌幅较大。7 月 3 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 615 美元/TEU，较上期下跌 21.1%。

日本航线：本周运输需求基本平稳，市场运价小幅波动。7 月 3 日，中国出口至日本航线运价指数为 740.78 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【煤炭供给紧张氛围形成 沿海煤炭运价触底反弹】

本周，沿海散货运输市场行情呈先抑后扬走势，运价整体水平低于上周。7 月 3 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 971.03 点，较上周下跌 1.7%。不过由于煤价上涨、煤炭资源紧张氛围形成等原因，下游采购热情升温，运输市场于下半周开启反弹行情。

煤炭市场：本周周中，沿海煤炭运输市场迎来新月份的同时也迎来了部分利好，悲观情绪消散，运价反弹开启。具体情况来看，上半周，梅雨天气持续影响下，用电需求疲软态势显现，电厂日耗煤量一度出现下滑。据统计，6 月 30 日，沿海六大电厂日耗煤量仅为 63.8 万吨。反观库存方面，6 月份以来，煤炭供给、拉运趋于正常，港口及下游库存持续回升，秦皇岛港、京唐港、国投曹妃甸港以及黄骅港等发运港煤炭库存合计升至 1525 万吨，较 6 月初上涨近 12%，电厂库存也回升了 14%。用煤情况不理想以及库存回升，使得市场被悲观气氛围绕，较多业内人士预期今年的夏季行情将较晚开启。然而正式步入 7 月份，市场走势完全出乎预料。大型煤企上调月度煤炭价格，同时，鉴于煤炭资源紧张，国家能源集团公布暂停 7 月现货煤销售，紧张气氛形成，煤炭价格大幅上涨。下游买涨情绪明显升温，不少货主开始涨价租船北上采购。此外，前期国际航线开启了一波上涨行情，吸引了不少兼营船舶“外出”。此消彼长，下半周开始，沿海煤炭运输市场运力略显紧张，运价持续上涨。



7月3日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收908.25点。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19.3元/吨，较上周五上涨1.3元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为20.8元/吨，较上周五上涨1.2元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为27.1元/吨，较上周五上涨0.6元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为29.6元/吨，较上周五上涨2.0元/吨。

金属矿石市场：目前，铁矿石需求基本见顶，钢厂高炉开工率及产能利用率均达到高位，难有进一步增长空间。此外，建筑业需求季节性走弱，钢价趋弱，面对矿石及焦炭均出现了较大幅度的上涨，钢厂利润收缩明显。综合上述情况，铁矿石运输需求总体平稳，后期存有一定阻力。7月3日，沿海金属矿石货种运价指数报收973.38点，较上周下跌0.4%。

粮食市场：自7月1日起，饲料企业停止生产含有促生长类药物添加的商品饲料，此令将使得部分饲料加工成本增加百元上下，饲料涨价，叠加饲料企业的年中冲销量，本周粮食运输需求尚可。另外，煤炭运价也于本周下半周抬头，7月3日，沿海粮食货种运价指数报收744.07点，上涨1.0%。

成品油市场：沿海成品油运输需求依旧旺盛，由于前期运力紧张，大型炼厂纷纷开始锁定船舶、船期，市场有效运力缩减。同时，下游部分卸港库存爆满，船舶压港现象加重，使得运力更趋紧张，沿海成品油运输价格延续上涨走势。7月3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1334.07点，较上周上涨0.3%；其中市场运价成分指数报收1381.67点，较上周上涨0.6%。

(3) 远东干散货运输市场

【海岬型船继续上攻 综合指数再创新高】

本周国际干散货运输市场表现分化，其中海岬型船太平洋市场租金创下年内新高，巴拿马型船太平洋市场走软，超灵便型船市场高位回调，远东干散货指数（FDI）综合指数受海岬型船上涨带动再创新高。7月2日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为1096.86点，运价指数为921.30点，租金指数为1360.20点，较上期分别上涨6.3%、2.8%和10.2%。

海岬型船市场：海岬型船太平洋市场延续涨势，远程矿航线运价高位调整。太平洋市场，端午假期结束后，由于国际铁矿石价格依旧高位徘徊，刺激澳洲主要矿商集中发货，铁矿石货盘有所增多，市场氛围活跃，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价水平稳步上涨至10美元/吨以上，且太平洋市场租金水平创下年内



新高。但随着 FFA 远期合约价格持续下跌，加之远程矿航线行情盘整，太平洋市场运价涨势收窄。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 30993 美元，较上期上涨 23.4%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 10.118 美元/吨，较上期上涨 10.3%。远程矿航线，本周市场表现相对安静，巴西主要矿商放缓发货节奏，且有部分成交取消。由于远程矿航线前期涨幅较大，行情火爆，吸引不少船东空放运力至南美市场，市场远期运力供给逐渐增多，远程矿航线运价高位波动。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 20.375 美元/吨，较上期微涨 0.4%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场走软，粮食航线运价小幅波动。太平洋市场，由于进口煤炭配额不足，7 月上旬印尼进口煤炭货盘稀少，澳洲煤炭货盘也偏少，另一方面，受南方雨季影响，煤炭终端需求疲弱，内贸行情前期不佳，内外贸兼营运力持续外放，船多货少格局渐显，且南美粮食行情有所降温，加之 FFA 远期合约价格回落，市场氛围较差，太平洋市场租金、运价有所回落。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 8581 美元，较上期下跌 6.0%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 7608 美元，较上期下跌 6.7%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 4.738 美元/吨，较上期下跌 8.2%。粮食航线，本周南美粮食市场整体表现平稳，巴西桑托斯港压港情况延续，粮食货盘一般，且因 FFA 远期合约价格下跌，市场活跃度有所回落，船货博弈略显僵持，租家放缓出货步伐，粮食航线运价小幅波动。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 28.307 美元/吨，较上期微涨 0.9%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场高位回调。本周东南亚市场整体氛围转弱，铝矾土、镍矿等货盘表现平平，煤炭、水泥熟料等货盘偏少，印度及南非铁矿石货盘相对活跃，船东空放意愿较强，消耗部分东南亚市场运力，但运力供给仍显充裕，租金、运价下跌。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 7342 美元，较上期下跌 3.6%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 9015 美元，较上期下跌 2.8%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 4875 美元，较上期下跌 5.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.096 美元/吨，较上期下跌 1.9%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 8.164 美元/吨，较上期微跌 0.1%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价大幅跳水 成品油运价不断下探】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 6 月 26 日当周美国除却战略储备的商业原油库存大幅超预期减少，创近半年来最大单周降幅，同时，精炼油库存减少，汽油库存增加。虽然，全球经济活动的恢复支撑了油价，不过复工复产后，部分地区疫情正呈现加速恶化的趋势，美国部分地区重新采取了更严格的公共卫生措施，限制油价的上行空间。本周原油价格波动盘整，布伦特原油期货价格周四报 42.88 美元/桶，较上期上涨 0.61%。全球原油运输市场 VLCC 型



油轮运价持续下跌，苏伊士型油轮运价小幅回暖，阿芙拉型油轮运价每况愈下。中国进口 VLCC 运输市场运价大幅跳水。7 月 2 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 678.01 点，较上期下跌 29.90%。

超大型油轮（VLCC）：疫情影响仍未消退，VLCC 市场需求疲软成交低迷，船多货少的供需矛盾愈发突出。叠加欧佩克减产和储油浮仓释放的预期，本周运价继续跳水，日均 TCE（等价期租租金）下探至 1.5 万美元左右。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS35.71，较上周二下跌 29.7%，CT1 的 5 日平均为 WS36.74，较上周下跌 31.8%，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 WS35.88，下跌 30.2%，平均为 WS37.51，TCE 平均 2.0 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平小幅回暖。西非至欧洲市场运价小幅上涨至 WS42，TCE 约 1.0 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，7 月 16 日货盘，成交运价约为 WS42.5。黑海到地中海航线运价小幅上涨至 WS51，TCE 约 0.4 万美元/天。亚洲进口主要来自美湾和中东，一艘 15 万吨级船，美湾至新加坡，7 月 20 日货盘，成交包干运费为 295 万美元。一艘 13 万吨级船，伊拉克至中国，7 月 10 至 12 日货盘，成交运价约为 WS47。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线稳中有降，地中海及欧美航线全线下滑，综合水平每况愈下。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS66（TCE 约 0.4 万美元/天）。跨地中海运价小幅下跌至 WS57（TCE 约 0.1 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，杰伊汉至地中海，6 月 30 日货盘，成交运价约为 WS57.5。北海短程运价小幅下跌至 WS72（TCE 约 0.1 万美元/天）。波罗的海短程运价小幅下跌至 WS43（TCE 跌破保本线）。波斯湾至新加坡运价维持在 WS59（TCE 约 0.5 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS56（TCE 为 0.5 万美元/天）。中国进口主要来自俄罗斯，一艘 10 万吨级船，科兹米诺至中国北部，7 月中旬货盘，成交包干运费为 45 万美元。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线稳中有降，欧美航线涨跌互现，综合水平不断下探。印度至日本 3.5 万吨级船运价大幅下滑至 WS66（TCE 约 0.2 美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价稳定在 WS80（TCE 约 1.0 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS73（TCE 约 1.2 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价大幅上涨至 WS79 水平（TCE 约 0.6 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅下跌至 WS80（TCE 约 0.5 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 1.2 万美元/天。



(5) 中国船舶交易市场

【综合指数小幅回落 内河货船整体下挫】

7月1日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为983.42点，环比下跌0.52%。其中，国际散货船价综合指数、国际油轮船价综合指数和内河散货船价综合指数分别下跌0.60%、0.08%、2.70%；沿海散货船价综合指数上涨1.69%。

得益于海岬型、巴拿马型散货航运价平稳上涨，波罗的海干散货运价指数BDI周二收于1799点，环比上涨11.26%，这是BDI指数连续23个交易日上涨，但上升动能呈现衰减迹象，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—998万美元、环比上涨4.70%；57000DWT—1416万美元、环比下跌1.47%；75000DWT—1653万美元、环比下跌1.65%；170000DWT—2322万美元、环比下跌1.03%。当前，灵便型和超龄便型散货船租金维持稳定，巴拿马型和海岬型船租金环比上期上涨4.88%、6.57%，涨幅收窄，预计二手散货船价格短期或将震荡盘整。本期，由于运价持续上涨，船东心态维持乐观，国际二手散货船买卖成交基本活跃，共计成交14艘（环比减少5艘），总运力93.56万DWT，成交金额13065万美元，平均船龄11.43年。

因美国部分地区新冠肺炎感染病例出现激增，分地区重新采取了更严格的公共卫生措施，投资者开始重新评估新冠疫情的影响，原油的需求前景进一步蒙上了阴影，国际油价震荡转跌，布伦特原油期货收于41.27美元/桶（周二），环比下跌3.42%。国际原油运价弱势下挫，成品油运价地位波动，二手油轮船价以跌为主。本期，5年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2492万美元、环比下跌0.35%；74000DWT—2351万美元、环比下跌1.09%；105000DWT—3616万美元、环比上涨0.79%；158000DWT—4645万美元、环比下跌1.42%；300000DWT—7444万美元、环比下跌1.21%。尽管美国石油协会公布的数据显示API原油库存大幅下跌，但欧佩克秘书长对油市前景表示担忧，认为国际油市尚未“走出困境”，国际成品油轮1年期期租租金维持平稳，预计二手油轮船价短期稳中看跌。本期，二手油轮市场成交萎缩，共计成交5艘（环比减少2艘），总运力116.31万DWT，成交金额23450万美元，平均船龄5.13年。

国内大部分地区雨水丰沛，气温下降，工业和居民用电需求双双减弱，煤炭运输以长协刚需为主，船多货少的局面重现，运价小幅下跌，但二手沿海散货船价格惯性上涨。本期，5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—201万人民币、环比上涨1.93%；5000DWT—1021万人民币、环比上涨1.28%。近期，煤炭价格仍有上涨空间，“迎峰度夏”最终也会来临，船东对沿海运输后市保持乐观，预计沿海散货船价格短期稳中有涨。本期，沿海散货船成交活跃，共计成交8艘，4132载重吨，成交金额374.8万元人民币，平均船龄19.56年。



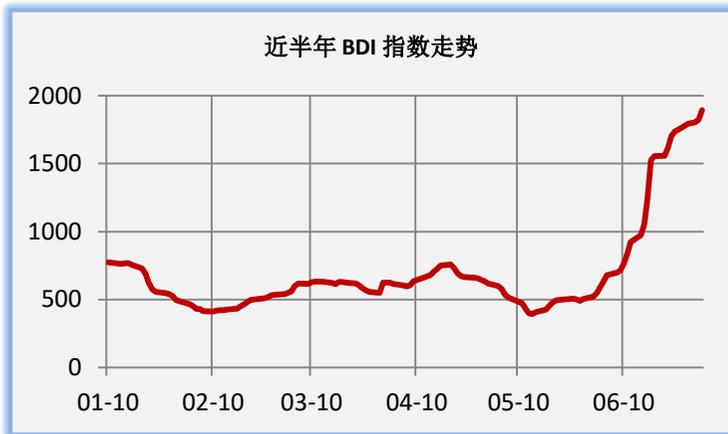
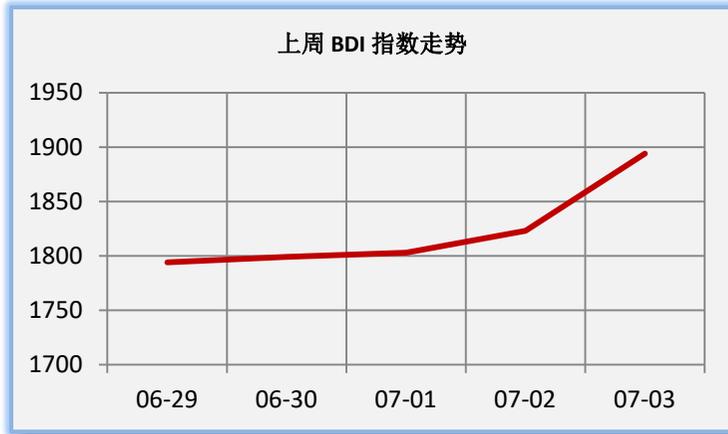
近期，国内海砂、河砂一同整治，内河散货运输需求整体趋弱，二手内河散货船价格整体下挫。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--52 万人民币，环比下跌 4.40%；1000DWT--121 万人民币，环比下跌 1.35%；2000DWT--221 万人民币，环比下跌 1.72%；3000DWT--336 万人民币，环比下跌 3.71%。本期，内河散货船市场成交量继续增加，共计成交 100 艘（环比增加 12 艘），总运力 16.68 万 DWT，成交金额 16973 万元人民币，平均船龄 10.21 年。

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	6月29日		6月30日		7月1日		7月2日		7月3日	
BDI	1,794	+45	1,799	+5	1,803	+4	1,823	+20	1,894	+71
BCI	4,325	+106	4,320	-5	4,233	-87	4,264	+31	4,440	+176
BPI	1,256	0	1,257	+1	1,255	-2	1,257	+2	1,316	+59
BSI	679	+1	683	+4	686	+3	693	+7	701	+8
BHSI	395	+6	401	+6	405	+4	408	+3	412	+4





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 26 周	第 25 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	20,000	19,000	1000	5.3%
	一年	18,000	17,000	1000	5.9%
	三年	15,250	15,000	250	1.7%
Pmax (76K)	半年	10,750	10,000	750	7.5%
	一年	10,500	10,000	500	5.0%
	三年	10,500	10,250	250	2.4%
Smax (55K)	半年	10,250	10,250	0	0.0%
	一年	10,250	10,250	0	0.0%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	7,500	7,500	0	0.0%
	一年	7,750	7,750	0	0.0%
	三年	8,750	8,750	0	0.0%

截止日期: 2020-06-30

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Semiramis' 2013 82620 dely aps EC South America 13 Jul trip redel SE Asia intention grains \$14,750 + \$475,000 bb - Bunge -

'Attalia' 2010 82171 dely aps EC South America 20 Jul trip redel Singapore-Japan intention grains \$14,800 + \$480,000 bb - Bunge

'Recco' 2016 81914 dely retro Singapore 23 Jun trip via EC South America redel Singapore-Japan \$13,750 Raffles



'Athina L' 2011 81538 dely Qingdao 08 Jul trip via E Australia redel Japan \$9,350 - cnr

'Melodia' 2013 80554 dely Immingham 08 Jul trip via Ust Luga & Porto Torres redel Gibraltar \$15,000 - Cargill

'STC Sentosa' 2008 76619 dely Stigsnaesvaerkets 10 Jul trip via Baltic redel Jorf Lasfar \$15,750 - Cargill

'Kapetan Nondas' 2012 34816 dely Canakkale mid July trip via Black Sea redel SE Asia \$ 11,500 - cnr

'Arawana' 2012 32318 dely Tauranga prompt trip redel Singapore-Japan intention logs \$7,500 - cnr

'Symphony' 1995 23483 dely Rio Grande trip via S Brazil redel Dakar \$7,750 - cnr - <last week>

4. [航运市场动态](#)

【船东注意：船舶进干坞或面临拥堵，找不到坞位】

因为修船厂需要解决因为此前疫情爆发带来的对工程的延误问题，到今年末明年初的这个时段，对于那些想要安排船舶进坞的船东来讲，他们可能将面临着坞位拥堵的情形。

希腊航运公司 Maran Gas Maritime 总经理 Stavros Hatzigrigoris 近日就在一个 Capital Link 网络会议上表示，因为很多国家和船厂被迫关闭，他的公司就不得不推迟旗下 LNG 运输船舶的进干坞计划。

Hatzigrigoris 说，隔离已经影响了船舶服务工程师的出行，备件的运输和供给也是一个问题。

其进一步说到，“我相信，如果这种情况在明年年初有所好转，我们将届时将遇到一些瓶颈。”



美国上市公司 Star Bulk Carriers 首席运营官 Nicos Rescos 介绍到,在新冠肺炎疫情开始在中国爆发时,公司的一个主要担忧是怎样才能快速完成公司 113 条船舶中的最后 17 个脱硫设备安装工程。

但好在该公司在 3 月份完成了上述公司。Nicos Rescos 表示,“但据我了解,很多船舶仍然被困在船厂。”

Technomar 首席运营长 Theo Baltatzis 介绍到,其公司有三艘船正在安装脱硫设备。目前正在进行的两个工程,第三条船将在今年 9 月份进船厂。“目前船厂面临着非常大的困难,即使是在该公司所在的韩国,“我们预计延迟也将是戏剧性的。”

Danaos 集团首席运营官普罗科帕基斯(Iraklis Prokopakis)也表示,该公司部分安装脱硫设备的船只被困在了船坞里。

克拉克森研究最近一份报告中的数据显示,与此同时约 270 艘船舶已经完成加装并离开船厂。

“预计工期也从此前的 50 天轻松地变成了 116 天,”他说。他表示,这些都是结构性交易,因此成本由双方分摊。但“这是一个非常不幸的情况。”

根据克拉克森数据显示,2020 年 1-5 月全球修船活动总量与 2019 年第四季度相比下降了近 20%。这主要是因为修船厂劳动力短缺(虽然随着中国修船厂恢复正常生产,许多设备已经正常运行)、3-6 个月的特检延期、交通限制、供应链中断以及航运市场整体低迷(大型项目开展和运营成本支出承压)等原因。

而在谈到关于对今年船厂业务方面的预期时,一位中国某船厂的相关负责人向信德海事网表示,我们预测今年下半年船舶修理艘数能满足船厂需求,2021 年艘数上也会有一波增长,但是工程量方面相比较 2019 年会有一个较大的降幅。船东将主要以满足基本的运营证书需求和 BWTS 安装为主。修船产值会有一个大的下滑。

但得益于 2019 年遗留的脱硫项目,中国船厂 2020 年度完成年初的既定目标基本上没有问题。

实际上,这位负责人还对因为油价下降所导致的脱硫设备改装订单下滑以及因为整个航运市场下滑船东可能收紧开支等两方面的情况有所担心。



克拉克森研究也在最近的一份报告中介绍到, 相关数据显示今年年初至今船舶脱硫装置加装已经有所放缓, 现阶段主要的原因是燃油价差的动态变化使得船东的安装意愿减弱。

该机构介绍到, 目前已有少量船舶已经确定取消脱硫装置安装, 而正在等待安装的船舶约 700 条左右 (其中一些可能会推迟或者取消)。

上述船厂负责人还表示, 即使是上半年因为疫情原因未能进坞进行 5 年特检的这部分修船业务也应该在今年下半年可以被消化掉。“目前来看, 船厂缺船的局面短期内还是存在的, 所有出现拥堵的局面概率应该比较小。船舶推迟主要发生在第一季度, 推迟的这部分船已经有相当一部分在三季度进厂, 完全推迟到 2021 年并非一个普遍现象。”

克拉克森研究在最近的报告中也提到类似的情况, “特检和改装项目的推迟意味着 2020 年后期修船活动可能会有所反弹, 船舶停租时间或将增加; 与此同时充满挑战的航运市场和修船厂之间激烈的价格竞争也会刺激部分船东在运费市场低迷的情况下选择进行船舶改装。”

此外, 该研究机构还提到, 从更长期的角度来看, 新冠疫情后航运市场可能会面临更多的环保法规压力, 在航运市场“绿色转型”(包括燃料转换和节能减排)的过程中, 修船厂将发挥越来越重要的作用。

来源: 信德海事

【还换不了班? ICS: 7月8日12点, 所有船舶都鸣笛!】

(据 Offshore Energy) 由于 COVID-19 病毒的蔓延, 全球各国政府采取了对出入境等的严格管控, 甚至直接采取封锁措施。这无疑对海员的换班工作来说, 产生了巨大的影响——海员变更条例更为严厉, 该项工作管控的规章制度等更加繁琐复杂, 甚至衔接不畅, 而导致换班难度剧增。因此, 能够常态化派遣的海员数量受到了严重的影响。

换班难题虽有缓解, Key Workers 及全球经济依然危机重重

尽管近期海事组织不断呼吁, IMO 声明要视海员为“Key Workers”。但是, 在业界范围内, 仍然有广泛的声音表示海员并未得到“Key Workers”应有的待遇,



海员的换班以及返工依然受到严格的限制。

可观的是,例如塞浦路斯、新加坡、菲律宾、中国香港和吉布提等一些国家和地区取消了限制性条例,旨在促进海员的变更,并实际上取得了进展。但是,面对全球众多海员所经历的磨难,整个海事行业还需要作出更多努力。

据国际航运公会(ICS)称,当前因这样的难题已波及全球约 40 万名海员。其中包括近半数海员工作合同到期,却仍滞留船上继续工作;另外的就是那些在岸上等待工作的海员们,因为派遣不畅,许多已经有相当长的时间被迫待业在家,他们的经济收入受到了严重影响。而这样的情况,不只是影响海员的生存状况——船舶如果无法常态化停泊港口及航行运输,全球的供应链势必受到严重打击。

ICS:为督促政府采取最新措施,船舶请鸣笛示意!

国际航运公会(ICS)秘书长 Guy Platten 表示,目前应对危机已有一个明确的解决方案:颁布经监管机构批准的“海员变更 12 步法则”。“现在,这个最新的解决方案不需要依赖大笔资金的投入或繁冗的谈判,真正需要的,是政府立刻将协议上的举措落到实处。如果因为官僚主义而继续受阻,那么海员及整个海事行业就会继续遭受‘人道主义危机’,” Guy Platten 说道,“这种危机也会迅速发展成为全球的经济危机,将给本已经过度扩张的全球化经济带来严重的后果。而当下,正是从政策上突破的关键时期。”

此外,ICS 还鼓励世界各地 7 月 8 日当地时间 12:00 刚好停靠在港口的船舶齐鸣笛,以表示呼吁各国政府关注海员换班的危机。据悉,7 月 9 日为英国政府与国际劳工组织召开峰会的日子,该峰会将讨论关于 COVID-19 病毒对海员换班的影响。而这次鸣笛提议,势必具有重要意义。

来源:海事服务网

【中国对全球航运的影响比以往任何时候都重要】

船舶经济公司 Allied Shipbroking 在其最新周报中指出,中国占世界主要大宗商品进口的 30%,其中占据了 60%以上的铁矿石和大豆市场,在全球化肥和煤炭贸易的占比分别达到 30%和 20%,是推动干散货运价的重要因素。最近几周,干散货航运市场的反弹凸显出其主导地位。



Allied 研究与估价主管 George Lazaridis 表示：中国的贸易量相当可观，在推动运价回升方面发挥了巨大作用。

Lazaridis 认为，这次进口潮在某种程度上归因于今年第一季度累积的需求。而大宗商品价格的疲软也推升了贸易量，许多交易员认为这是在相对较低水平上补充库存的好时机。在铁矿石和其他主要干散货大宗商品市场上，由于担心巴西疫情升级、中澳贸易关系紧张，许多交易员尽可能地增加了补货。此外，财政刺激举措的推出也推动了上月建筑业的强劲复苏。同时，西方逐渐上升的消费需求也促进中国出口恢复到近期的增长率。

数据显示，中国 5 月份的消费支出有所增长，但仍落后于去年的水平。在接下来的一个月左右的时间里，货运市场可能会重新活跃起来，回到相当稳定的水平，从而帮助船东挽回今年第一季度的一些损失。然而，需求的复苏仍然是暂时和脆弱的，秋季重新封锁的威胁依然迫在眉睫，再加上西方经济复苏步伐依然缓慢，地缘政治问题仍然存在，这些因素都将不利于贸易的复苏。

来源：中国远洋海运 e 刊

【马尼拉为海员创造了专用的“绿色通道”】

海运圈聚焦 7 月 3 日讯 据 Splash 247 网站 7 月 2 日报道，世界上最大的船员中心菲律宾政府正在为海员们开辟一条绿色通道，以最终在新型冠状病毒大流行期间加快船员的遣返。

菲政府高级官员 2 日在马尼拉就菲律宾绿色通道签署了联合通告。

菲律宾外交部长特奥多罗·洛辛 (Teodoro Locsin Jr) 说，这份通告响应了国际海事组织 (IMO) 的呼吁，即为数千名需要离开船只的海员制定一个安全进行海员换班的框架。

他说：“我们同意国际海事组织的观点，即目前的局势对海员的安全和福祉以及海上贸易的安全运行是不可持续的。”

他补充道：“我们需要解决全球海员目前面临的状况，没有他们，就没有航运，海员们确保维护着全球供应链。”



该联合通告作为一项指导方针，为海员、持牌船员配备机构、航运公司、航空公司和其他参与在新冠大流行期间协助海员换班和遣返海员的实体制定了程序流程。

建立菲律宾本地和外国海员绿色通道的想法是由联合船员配备小组提出的，该小组是所有船员配备协会的一把保护伞。

最近几天有更多的航班挂靠马尼拉，希望菲律宾船员最终能回家。菲律宾为全球商船队供应的海员人数比其他任何国家都要多，在新型冠状病毒大流行期间，菲律宾是实行最严格以及时间最长封锁措施的国家之一。

一些日本管控的船只最近转向菲律宾进行船员更换。菲律宾籍船员人数占日本船只上船员总数的近四分之三。

由业界起草并由国际海事组织公布的一套 12 步海员换班解决方案协议尚未被大多数政府采纳，大多数国家尚未承认海员是“关键工人”。英国将于 7 月 9 日主办一次国际峰会，讨论如何解决海员换班危机。

来源：海运圈聚焦

【从要亏了到赚大了，航运业到底经历了什么？】

“最冷寒冬”、“金融危机以来最大萧条”、“复苏遥遥无期”、“船公司破产风险大增”，自疫情暴发开始，接二连三的悲观预测则让不少航运从业者“瑟瑟发抖”。一片“哀鸿遍野”的惨淡风向中，刚刚预测全球集装箱航运市场全年损失将超过 230 亿美元的 Sea Intelligence 发布最新分析称，此前的悲观假设正被一些新的数据修正，全球航运公司很有可能在 2020 年实现盈利，甚至将高于 2019 年全球航运业 59 亿美元的总体利润。

从断崖下跌到稳定盈利的预测反转，短短几个月内，航运业到底经历了什么？

此前对航运业的悲观预测，显然来自于疫情带来的全球消费需求下跌以及其造成的船公司大规模停航。世界贸易组织（WTO）4 月发布贸易统计及展望报告预测：在较乐观的情况下，今年全球商品贸易将下滑 13%，全球 GDP 今年将下滑 2.5%；在较差情况下，今年全球商品贸易将重挫 32%，明年将反弹提升 24%。数据提供商 eeSea 表示，今年航运公司取消了 8% 的主要航线航次。这些航线包括亚洲与北美之间、亚洲与欧洲之间以及欧洲与北美之间的航线。相比



之下，2019 年全年取消比例为 2%。到 8 月为止，三大航运联盟共取消了 126 条亚美航线和 94 条亚欧航线。到 9 月，赫伯罗特、ONE、阳明海运、HMM 和 2M 联盟又取消了 75 条航线。

然而，航运业前景预测反转的关键，也正源自停航这一大原因。船公司纷纷采取停航的方式削减运力，但大规模停航却提高了东西方主要航线的运费，使托运人不得不争先恐后地寻求舱位以满足被压抑的需求。

上月，上海集装箱货运指数（SCFI）第二次突破了 1,000 点，比去年同期高出 21%。本月最新发布的 SCFI 指数显示，亚洲到地中海的现货价格再度上涨 2%，至每标准箱 968 美元，较去年相比高出三分之一。北欧航线的现货价格本周小幅上涨 0.5%，至每标准箱 890 美元，比一年前高出约 27%。达飞轮船今年首次在亚洲-北欧航线征收旺季附加费，从 7 月 1 日起每标箱收取 200 美元费用。同时，在跨太平洋地区，美西航线运费比去年同期高出惊人的 57%，美东航线的运费则增长了 18%。

5 月份，马士基发布一季度财报，其第一季度营收 96 亿美元，利润同比增长 23%。其中，海运业务息税折旧及摊销前利润（EBITDA）增长 25%至 12 亿美元，EBITDA 利润率从 13.4%增长至 16.3%。马士基表示，该业绩表现得益于应对新冠疫情对货量产生的影响而进行的运力调整，因运力优化抵消了货量较低的影响，在固定燃油价格下计算的单箱成本得以下降 2.3%。

据 Sea Intelligence 统计，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，如果集装箱运价在下半年继续保持 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。在最差的情况下，运营商放弃停航且拉高运费的运营策略，运价出现暴跌，但即便如此，亏损上限也只是从此前预测的 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。

除此之外，全球消费需求的下降似乎也高于预期。随着全球经济逐步复苏，以及疫情期间防疫、居家用品需求量激增，部分企业的需求仍然旺盛。据 VesselsValue 统计的全球贸易流量数据显示，6 月起，集运市场航次量持续增长，出口运输需求复苏。特别是 6 月 16 日的一周，航次量达到 7035 个，与此前一周的 5947 相比，增长了超过 1000 个，显示出强劲复苏势头。

尽管目前对航运业的发展前景出现了乐观预测，但反对的声音同样存在。咨询公司 Blue Alpha Capital 表示，就第一季度的财务业绩来看，各大航运公司



之间表现各有差异，部分船公司业绩较上年有所改善，但也有一些船公司表现较差，如 K Line 与 HMM 一季度分别亏损 149 万美元与 5500 万美元。Blue Alpha Capital 认为，航运公司很难继续维持运费而不受货运量急剧萎缩的影响，2020 年集装箱运输业利润的中间估值预计为亏损 106 亿美元，最好的情况为亏损 54 亿美元，最坏的情况则是亏损 159 亿美元。

总体来看，各大船公司对下半年的市场环境仍持谨慎态度。马士基认为全球新冠疫情造成的影响仍然使其无法对业绩预期做出准确判断，赫伯罗特也表示可能会考虑削减与港口、码头、燃料等相关的成本，并考虑实施裁员。无论如何，全球性贸易货量下降是已然发生的事实，航运业确实实正处于前所未有的挑战与风险之中，各大航运企业也正使出“十八般武艺”以求将影响降至最低。显然，产业链上的任意一环都不愿意看到最坏结果的发生，而全球港航业的共同积极应对才是面对危机最大的乐观。

来源：港口圈

【油轮市场火爆但成品油船二手船交易大幅减少】

2020 年上半年，成品油船的收益猛增，导致其二手船交易量降至 2016 年以来的最低水平。

来自 VesselsValue 的数据显示，2020 年前 5 个月，成品油船二手交易市场共成交 280 万载重吨，与去年同期相比下降了 45%。尽管成品油船交易量在 5 月份略有回升，从 4 月份的 33 万载重吨增至 49 万载重吨，但并未改变下降的趋势。

2020 年上半年，成品油船即期收益高，因而交易市场保持低迷。二手船交易量和一年期定期租船费率通常是衡量成品油船市场活跃度的指标。二手成品油船需求低迷在一定程度上说明，市场中期前景仍然受到不确定性的影响。

BIMCO 首席航运分析师 PeterSand 表示：

成品油船交易市场低迷的原因有二：其一是船东为了获取高额利润而持有吨位；其二是潜在的买家似乎畏惧于火爆市场背后隐藏的风险，从而推迟了收购计划。



石油需求下降

2020 年石油年需求将大幅下降。国际能源机构（IEA）最新预测，2020 年全年石油需求将减少 810 万桶/日。其中第二季度石油需求下降的幅度最大，对 2020 年下半年成品油船市场产生负面影响。

显然，这种悲观预测已经在二手船市场表现出来。2020 年前 5 个月市场的低活跃度与前两年形成了巨大反差，2018 年和 2019 年的二手船交易量分别达到 1220 万载重吨和 1350 万载重吨。

Peter Sand 指出，

IMO2020 限硫令提高了成品油船的预期，船东在新规实施前签下新船合同的同时，也购入了二手船，从而将 2018-2020 年的二手船价格推高了 20%-25%。

2/3 的交易来自欧洲卖家

2019 年，亚洲和欧洲买家对成品油船表现出了更大的兴趣。在十大买家中，中国占 22.3%，希腊和丹麦分别占 23.6%和 12.3%。

卖方方面，欧洲脱颖而出，交易额占比高达 67%。希腊和丹麦分别以 28.1%和 19.8%的份额位列前二。新加坡和日本在亚洲名列前茅，分别占全球的 13.6%和 10.6%。

Sand 表示，希腊船东通常被视为船舶资产交易最重要的参与者，而过去几年的二手船交易数据在一定程度上也证明了这点。

成品油船资产价格下跌 15.7%

2017 年以来，成品油船的资产价格逐步回升。而限硫令推动资产价格进一步显著上涨，中型成品油船的资产价格上涨尤为突出。这类油轮是板块主力，其价格在 2019 年秋季达到峰值。当时，一艘 5 年船龄的 MR2 型油轮涨至 3000 万美元以上，较 2016 年 2300 万美元的低点有了较大升幅。



然而价格在 2020 年开始下降，截至 2020 年 6 月 30 日，5 年船龄的二手 MR 型船价格同比下降了 15.7%，且可能在未来几个月继续下行。

但资产价格可能在某个时候触底，让投资者看到机会并进入市场。2008 年的全球金融危机使大多数航运市场陷入低谷，很多船舶资产价格下跌了一半，令资本充足的投资者有了抄底的机会。

今年的情况与 2008 年大不相同，但资产价格同样面临贬值可能。从另一方面来看，油轮资产价格贬值可能会为二手船交易市场在今年晚些时候的反弹铺平道路。

Sand 表示，限硫令实施之前的市场预期，使成品油船资产价格近几年普遍上涨。但随着新冠肺炎疫情对需求的冲击，形势转向有利于买家。成品油船的资产价格已经面临巨大压力，市场上可能会出现资产博弈型投资者。

来源：中国远洋海运 e 刊

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	296~298	346~348	425~430		Firmer.
Tokyo Bay	292~294	352~355	535~540	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	296~298	344~348	430~440	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	262~267	350~355	373~378	MGO Sul max 0.05%	Firmer.
Kaohsiung	292.00	355.00	425.00	+ oil fence charge usd 59	Firmer.
Fujairah	245~250	330~335	445~450		Firmer.
Rotterdam	240~245	298~303	350~355		Firmer.
Malta	S. E.	330~335	375~380		Firmer.
Istanbul	305~310	345~350	395~400	Ex Wharf Price	Firmer.
Buenos Aires	N/A	340~345	510~515		Softer.

截止日期： 2020-07-02



◆ 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26周	第25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	2,450	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,200	2,200	0	0.0%	
油轮						
船型	载重吨	第26周	第25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: 2020-06-30

(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	154,000	COSCO, China	2022	Knutsen - Norwegian	10,000	against long T/C to Petrochina
4	Bulker	61,000	NACKS, China	2022	Norden - Danish	2,300	Tier II



◆ 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
GREAT CHALLENGER	BC	176,279		2005	Japan	1,130	Chinese	
GENEVAN TRADER	BC	81,300		2020	Japan	2,850	Greek	
NAVIOS HOPE	BC	75,397		2005	Japan	710	Chinese	*
NAVIOS AMITIE	BC	75,395		2005	Japan	710	Chinese	
HARVEST SUN	BC	52,224		2001	S. Korea	470	Greek	
BULK BEOTHUK	BC	50,992		2002	Japan	520	Chinese	
CIELO DI CARTAGENA	BC	39,202		2015	China	1,350	Allocean - Greek	
SMART LISA	BC	38,868		2015	China	1,225	German	
AP REVELIN	BC	38,795		2016	China	1,300	Undisclosed	en bloc each
AP DUBRAVA	BC	38,703		2015	China	1,300	Undisclosed	
ORIENT HOPE	BC	32,165		2009	Japan	720	Undisclosed	
AVRA	BC	24,132		1998	Japan	250	Undisclosed	

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
SEAMULLET	TAK	32,238		2001	Germany	undisclosed	U. A. E	
CNTIC VPOWER ENERGY	TAK/LNG	67,003		1992	Japan	undisclosed	CNTIC - Singaporean	

◆ 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
AHLAM	CV	5,660	2,432	1995	Germany	285.00	
ARDATOV	TRAWLER	1,727	3,138	1980	Poland	305.00	

巴基斯坦							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备注
EM OINOUSSES	CV	32,321	11,440	2000	S. Korea	344.00	



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
PACIFIC CORAL	BC	265,278	40,162	1995	Japan	296.00	delivery buyer's option Bangladesh or Pakistan
YM GREEN	CV	68,413	23,110	2001	S. Korea	undisclosed	as is Hong Kong
YM PINE	CV	68,303	22,885	2001	Taiwan, PRC	undisclosed	as is Hong Kong
EVER DIVINE	CV	55,604	21,387	1998	Japan	undisclosed	as is Hong Kong
LIVRAMENTO BR	TAK	34,999	9,420	1997	Brazil	195.00	as is Rio
DILYA	TAK	18,074	5,764	1980	Brazil	162.50	as is Rio

◆ALCO 防损通函

【提单中所指定的各方 —— 一重要判例】

在最新的判例 MVV Environment Devonport Ltd v NTO Shipping GmbH & Co KG MS “Nortrader” (The “Nortrader”) - QBD (Comm Ct) (HHJ Pelling QC sitting as a Judge of the High Court) [2020] EWHC 1371 (Comm) (4 June 2020) 中, “Nortrader” 轮发生爆炸, 且被告遭受了 676,561.46 欧元、45,000 欧元及 840 美元的损失。

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
2020-07-03	706.380	793.790	6.570	91.142	880.730	60.649	996.820	488.980	520.740
2020-07-02	705.660	794.050	6.570	91.046	880.080	60.709	999.660	488.080	519.380



2020-07-01	707.100	794.300	6.548	91.232	876.030	60.575	1007.030	488.000	520.890
2020-06-30	707.950	796.100	6.581	91.344	871.440	60.494	990.770	486.570	518.430
2020-06-29	708.080	795.020	6.611	91.361	874.290	60.584	986.280	485.810	517.660

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	0.08288	1 周	0.1015	2 周	--	1 个月	0.16375
2 个月	0.23375	3 个月	0.30375	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.36613	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.53863		

2020-07-02

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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