



全一海运市场周报

2020.07 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2020.07.06 - 07.10\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【疫情阻碍经济复苏 多数航线运价下跌】

近期，疫情在世界范围内的蔓延有加速的迹象，美国、巴西、印度等国家疫情增长迅猛，虽然前期部分疫情严重的国家基本已解除封锁，重新启动经济，但疫情出现反弹，经济逐步恢复将受到拖累。本周中国出口集装箱运输需求基本稳定，部分航线运价下跌，拖累综合指数小幅下跌。7月10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1033.58点，较上期下跌2.0%。

欧洲航线：随着欧洲国家逐步放松管制措施，企业逐步恢复正常生产经营，但疫情传播情况也开始有所反弹，对未来进一步复苏造成不利影响。本周运输需求保持稳定，供求关系稳固，上海港船舶平均装载率保持在95%以上的水平，市场运价继续上涨。7月10日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为920美元/TEU，较上期上涨1.4%。地中海航线，市场走势基本与欧洲航线同步，但装载情况弱于欧洲航线，即期订舱价格小幅下跌。7月10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951美元/TEU，较上期下跌2.0%。

北美航线：美国新冠确诊病例和死亡病例在世界各国中继续排名第一，由于美国在疫情未能有效控制的情况下重启经济，导致近期疫情呈现爆发之势，部分地区重启管控措施，放缓经济重启。运输需求总体保持平稳，供求关系稳固，上海港船舶平均装载率维持在95%以上。市场运价在前期创出历史新高后，本期出现回落。7月10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2783美元/FEU、3297美元/FEU，较上期分别下跌4.7%、4.7%。

波斯湾航线：疫情在目的地传播进入平稳阶段，运输需求出现回暖态势，供求关系改善，上海港船舶平均装载率回升至90%左右的水平，市场运价继续上涨。7月10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638美元/TEU，较上期上涨7.2%。

澳新航线：近期疫情在当地出现反弹，部分地区又开始采取封锁措施，对运输需求产生不利影响，上海港船舶平均装载率跌至90%以下，即期订舱价格下跌。



7月10日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为1076美元/TEU，较上期下跌1.8%。

南美航线：巴西等国确诊人数持续快速增长，显示目的地国家疫情控制不力，运输需求受到拖累，部分航商采取停航等措施控制总体运力规模，但未能有效改善供需基本面。上海港船舶平均舱位利用率徘徊在90%左右。市场运价继续大幅下跌。7月10日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为541美元/TEU，较上期下跌12.0%。

日本航线：本周运输需求基本稳定，市场运价保持平稳。7月10日，中国出口至日本航线运价指数为740.47点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【雨季延长需求趋弱 沿海散货涨幅趋缓】

本周，受梅雨季节持续影响，沿海散货运输市场行情整体趋弱，运输价格涨幅趋缓。7月10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998.42点，较上周上涨2.8%。其中煤炭、金属矿石运价指数上涨，成品油运价指数下跌，粮食、原油运价指数维稳。

煤炭市场：今年，沿海地区梅雨季节呈现雨水量大、持续时间较长的特点，受其影响，三峡等水电站接近满负荷运行，水电出力明显提升，挤占部分火电空间。叠加气温偏低，民用电耗量减少；雨季持续，施工受限等多重因素影响下，“迎峰度夏”整体后移，电厂日耗较往年偏低，库存继续保持充足。煤价方面，受产地生产管控严格、月初大型煤企暂停现货销售、长协价格上调影响，煤价一路上涨，随着内贸煤价格逼近红色价格区间，政策管控加强，7月7日中国华能集团发布了关于严格控制市场现货煤采购的通知，要求刚性兑现长协计划，减少市场现货采购，严格按照招标结果履约。随着通知的进一步的落实，卖方市场情绪转变，煤价追涨驱动减弱。综上，在天气条件的影响下，下游需求偏弱；煤价下跌预期下，市场观望情绪增加，整体采购动力不足。此外，受暴雨影响，部分基建工程工期延长，非煤货种货盘减少，释放部分运力。沿海煤炭运输市场货少船多，运价下行。

7月10日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收949.61点，较上周上涨4.6%。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18.7元/吨，较上周五下跌0.6元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为20.1元/吨，较上周五下跌0.7元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为30.1元/吨，较上周五上涨0.5元/吨。



金属矿石市场：当前南方雨季尚未结束，户外施工继续受限，钢材需求难有明显改善。同时，钢企库存持续增加，唐山钢厂限产力度尚待观察，成品材钢价弱势见跌，钢市供需两弱。受洪水期及降雨因素影响航道，船舶进江困难，补库基本还是以长协为主，沿海矿石运输市场运价保持平稳。7月10日，沿海金属矿石货种运价指数报收 988.53 点，较上周上涨 1.6%。

粮食市场：受南方地区暴雨、洪涝灾害频发及华北地区拍卖调控政策持续加码影响，囤粮贸易商挺价心态有所松动，叠加首轮拍卖缴费期限将至，政策粮出库节奏加速，市场有效供给宽松。而南方销区现货紧张，贸易商挺价意愿较强。粮食运输市场表现平稳，7月10日，沿海粮食货种运价指数报收 743.71 点，较上周持平。

油品市场：国内成品油市场延续汽强柴弱。汽油刚性需求稳健，柴油延续受高温及南方雨季影响，需求偏淡。目前，国内炼厂开工率仍然呈现同比增长态势，资源供应较多。不过，由于下游库容偏满，压港情况较为严重，船舶周转效率整体降低。成品油运输市场本周货量平稳，小船运价小幅下跌。7月10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 1331.84 点，较上周下跌 0.2%。

(3) 远东干散货运输市场

【大中型船涨跌互现 综合指数小幅回调】

本周国际干散货运输市场各船型运价走势各异，海岬型船市场先升后降，巴拿马型船市场创年内新高，超灵便型船市场小幅震荡，在大中型船一涨一跌的情况下，远东干散货指数(FDI)综合指数高位小幅回调。7月9日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 1069.75 点，运价指数为 896.25 点，租金指数为 1329.99 点，较上期分别下调 2.5%、2.7%和 2.2%。

海岬型船市场：海岬型船太平洋市场和远程矿航线运价先扬后抑。周初，太平洋市场澳大利亚铁矿石货盘仍较多，租家基本都在市场询船，市场整体氛围仍火爆，运价延续上周末的上涨势头，澳大利亚至青岛航线运价创年内新高。周中开始，FFA 远期合约价格大幅下跌，市场货盘较前期有所减少，活跃度下降，租家趁机压价，太平洋市场运价高位回落。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 27365 美元，较上期下跌 11.7%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 9.043 美元/吨，较上期下跌 10.6%。远程矿航线，周初，较高的即期成交再次将巴西图巴朗至青岛航线运价拉升至 21.5 美元/吨的年度高位，但周二开始，随着 FFA 远期合约价格下跌，租家放缓成交，不断降低报价，远程矿航线运价开始松动回调。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 18.931 美元/吨，较



上期下跌 7.1%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场和粮食航线运价再次上扬。太平洋市场，北太平洋市场、印尼回国方向的货盘均不多，但由于周初海岬型船市场上涨以及 FFA 远期合约价格上升，南美、大西洋市场船运需求旺盛，大量运力放至南美市场，太平洋市场运力相对紧张，市场整体氛围不错，船东抬升报价，太平洋市场租金突破一万美元，并创年内新高。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 10763 美元，较上期上涨 26.3%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 9608 美元，较上期上涨 26.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.238 美元/吨，较上期上涨 10.6%。粮食航线，继上周末开始，巴拿马型船 FFA 远期合约价格止跌反弹，船东信心增加，且 7 月南美、黑海至亚洲地区的粮食货盘增加，市场船运需求上升，运力供应紧张，粮食航线运价明显上升。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 30.900 美元/吨，较上期上涨 9.2%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场继续小幅回调。上半周，因印度市场租金水平较前期有所下滑，对东南亚市场支撑减弱，市场租金微跌。下半周东南亚市场货盘改观不大，但大西洋市场以及南美市场上涨，给予市场一定支撑，东南亚市场租金小幅波动。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 7188 美元，较上期下跌 2.1%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 8836 美元，较上期下跌 2.0%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 4656 美元，较上期下跌 4.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.068 美元/吨，较上期下跌 0.5%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 8.167 美元/吨，与上期持平。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位反弹 成品油运价每况愈下】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 7 月 3 日当周美国除却战略储备的商业原油库存意外上涨，精炼油库存也同时增加，尽管库存增速惊人，但美国的原油产量和供应量似乎并没有太大的增加，这就意味着，库存的增加更多是因为需求的萎靡。近期，美国冠状病毒感染病例激增，降低了石油需求迅速复苏的希望，全球为防止病毒蔓延而实施的封锁措施令石油需求受到打击，原油需求或难在短期内快速回升。目前油市的焦点依旧是 OPEC+，预计将继续遵循其减产计划。本周原油价格小幅下跌，布伦特原油期货价格周四报 42.28 美元/桶，较上期下跌 1.40%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价止跌回升，苏伊士型油轮运价持续上涨，阿芙拉型油轮运价小幅回暖。中国进口 VLCC 运输市场运价低位反弹。7 月 9 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 873.39 点，较上期上涨 28.82%。



超大型油轮（VLCC）：尽管船多货少的供需格局没有改变，但货盘集中放出，加上船舶压港的影响仍在，本周 VLCC 市场运价低位反弹，日均 TCE（等价期租租金）企稳回升至 2.5-3 万美元。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS45.33，较上周四上涨 27.0%，CT1 的 5 日平均为 WS41.03，较上周上涨 11.7%，TCE 平均 2.0 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS47.13，上涨 31.4%，平均为 WS42.33，TCE 平均 2.4 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平持续上涨。西非至欧洲市场运价上涨至 WS52，TCE 约 1.6 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，7 月 23 至 24 日货盘，成交运价约为 WS50。黑海到地中海航线运价小幅上涨至 WS55，TCE 约 0.6 万美元/天。亚洲进口主要来自欧洲和中东，一艘 8 万吨级船，鹿特丹至新加坡，7 月 10 日货盘，成交包干运费为 225 万美元。一艘 9.5 万吨级船，拉斯坦努拉至印度，7 月 20 日货盘，成交运价约为 WS70。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线小幅上涨，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平小幅回暖。7 万吨级船加勒比海至美湾运价小幅上涨至 WS69（TCE 约 0.5 万美元/天）。跨地中海运价小幅上涨至 WS60（TCE 约 0.2 万美元/天）。北海短程运价稳定在 WS72（TCE 徘徊在保本线附近）。波罗的海短程运价小幅下跌至 WS41（TCE 仍在保本线之下）。波斯湾至新加坡运价小幅上涨至 WS64（TCE 约 0.7 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价小幅上涨至 WS58（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，7 月下旬货盘，成交包干运费为 42.5 万美元。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线不断下探，欧美航线涨跌互现，综合水平每况愈下。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS55（TCE 跌至保本线）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS61（TCE 约 0.5 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS65（TCE 约 0.9 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS87 水平（TCE 约 0.7 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS70（TCE 约 0.3 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

【综合指数小幅上涨 二手船市成交平稳】

7 月 8 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 995.81 点，环比上涨 1.26%。其中，国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数、沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别上涨 0.22%、0.71%、1.64%和 1.36%。



在中国对铁矿石、煤炭等大宗商品的强劲需求，以及巴西铁矿石的产量和出口回升的拉动下，好望角型船价水平一路上涨，带动 BDI 指数整体快速增长。波罗的海干散货运价指数 BDI 结束 27 连阳，周二收于 1949 点，环比上涨 8.34%。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1046 万美元、环比上涨 4.86%；57000DWT—1414 万美元、环比下跌 0.11%；75000DWT—1642 万美元、环比下跌 0.67%；170000DWT—2304 万美元、环比下跌 0.77%。本期，国际二手散货船买卖成交仍维持活跃态势，共计成交 17 艘（环比增加 3 艘），总运力 258.46 万 DWT，成交金额 54340 万美元，平均船龄 6.59 年。

沙特连续三个月上调原油官价，中国需求向好支撑布伦特期货，但美国多州范围内新冠肺炎确诊病例持续激增的情况引发市场的不安，本周布伦特原油期货先涨后跌，周二收盘下跌至 41.27 美元/桶，环比上涨 4.39%。受疫情的影响，油轮市场需求疲软。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2569 万美元、环比上涨 3.13%；74000DWT—2359 万美元、环比上涨 0.35%；105000DWT—3552 万美元、环比下跌 1.78%；158000DWT—4628 万美元、环比下跌 0.36%；300000DWT—7401 万美元、环比下跌 0.59%。美国原油的产量前景似乎正在趋于稳定，但沙特方面可能将再度引发价格战的威胁令投资者担忧情绪重新升温，也限制了油价的进一步上行空间，预计二手油轮船价短期内仍将持续低迷。本期，二手油轮市场成交仍旧清淡，成交 4 艘（环比减少 1 艘），总运力 14.05 万 DWT，成交金额 3310 万美元，平均船龄 17.75 年。

沿海煤炭运价开始反弹，铁矿石需求总体平稳，沿海粮食运价小幅上扬，二手沿海散货船价格微涨。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—202.47 万人民币、环比上涨 0.72%；5000DWT—1053.62 万人民币、环比上涨 3.23%。在煤炭资源和沿海煤炭运输市场运力均出现紧张的双重影响下，煤炭价格大幅上涨，沿海散货船价格短期内稳中看涨。本期，沿海散货船共计成交 2 艘，5800 载重吨，成交金额 1700 万元人民币，平均船龄 12.61 年。

近期，内河散货船运输需求平稳，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—54.31 万人民币，环比上涨 4.66%；1000DWT—122.17 万人民币，环比上涨 1.18%；2000DWT—232.55 万人民币，环比上涨 5.10%；3000DWT—319.18 万人民币，环比下跌 5.08%。本期，内河散货船市场成交量略有减少，共计成交 83 艘（环比减少 17 艘），总运力 13.33 万 DWT，成交金额 13751.52 万元人民币，平均船龄 10.43 年。

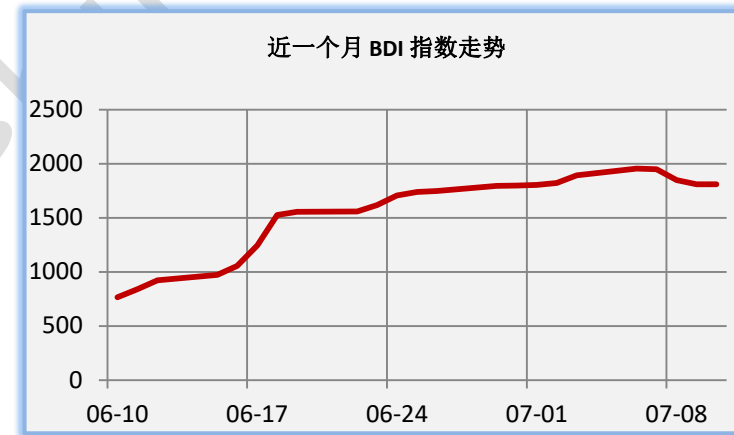
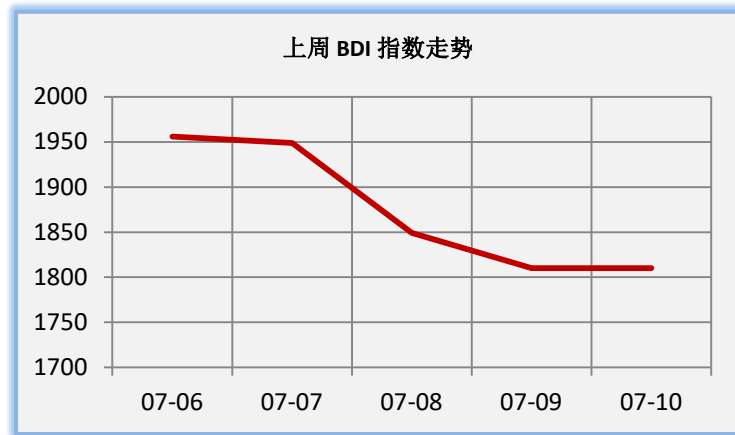
来源：上海航运交易所

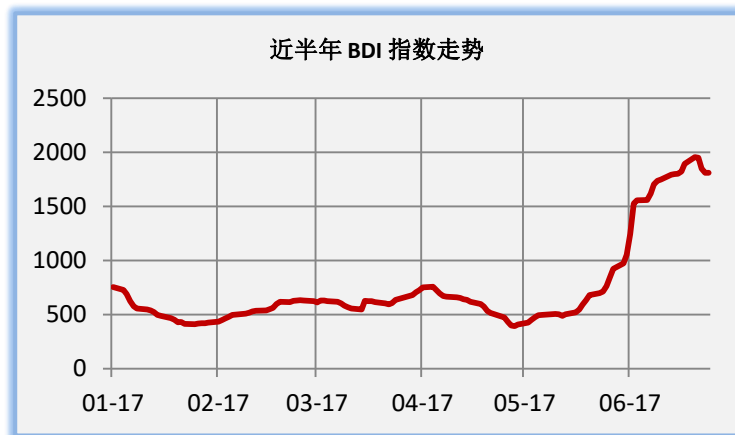


2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	7月6日		7月7日		7月8日		7月9日		7月10日	
BDI	1,956	+62	1,949	-7	1,849	-100	1,810	-39	1,810	0
BCI	4,071	-369	3,968	-103	3,570	-398	3,386	-184	3,333	-53
BPI	1,376	+60	1,457	+81	1,517	+60	1,557	+40	1,587	+30
BSI	708	+7	725	+17	773	+48	809	+36	835	+26
BHSI	414	+2	417	+3	420	+3	426	+6	435	+9





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 27 周	第 26 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	23,000	20,000	3000	15.0%
	一年	19,000	18,000	1000	5.6%
	三年	16,000	15,250	750	4.9%
Pmax (76K)	半年	11,000	10,750	250	2.3%
	一年	10,750	10,500	250	2.4%
	三年	10,500	10,500	0	0.0%
Smax (55K)	半年	10,500	10,250	250	2.4%
	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: 2020-07-07



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Star Nadziye' 2019 81800 dely Singapore 11/13 Jul trip via EC South America redel Singapore-Japan \$14,000 - Cofco Agri

'Lucky Loong' 2005 76469 dely Singapore 18 Jul trip via EC South America redel Singapore-Japan \$12,000 Oldendorff

'W-Galaxy' 2006 76000 dely Manila 10/14 Jul trip via Indonesia redel Singapore-Japan \$12,250 - cnr

'Shi Dai 10' 2012 75414 dely Hong Kong 14 Jul trip via E Australia redel south China \$11,500 - Richland

'Vitaspirit' 2001 74269 dely Hazira 14/18 Jul trip via Black Sea redel Singapore-Japan \$14,000 - Cofco Agri

'Santorini Queen' 2005 55809 dely Paradip 10/15 Jul trip redel China \$9,150 - Delta Corp

'Clipper Endeavour' 2004 52483 dely Payra 14/17 Jul trip redel China intention iron ore \$9,500 - Delta Corp

'West London' 2015 39260 dely Norfolk prompt trip redel Morocco intention agris \$8,000 - Integrity

(2) 期租租船摘录

'Selina' 2010 76441 dely Singapore 06 Jul 12/14 months redel worldwide \$11,000 - ST Shipping



4. [航运市场动态](#)

【国际评级机构穆迪下调今年航运前景】

国际评级机构穆迪 (Moody's) 下调了今年对航运业的预测, 预计今年盈利将比 2019 年收缩 18%。

穆迪副总裁兼高级分析师 Maria Maslovsky 表示:“我们现在预计, 到 2020 年, 被评级的航运公司的税息折旧及摊销前利润(EBITDA)总额将下降 16%-18%左右, 较我们之前预计 6%-10%的降幅几乎翻了一番。”

不同行业的分析差异明显。油轮运营商的前景稳定, 因为油轮运费受益于对浮舱储油异常高的需求。然而, 穆迪预测, 这些运费将在下半年回到与长期平均水平一致的水平, 石油需求可能会受到新一轮新冠疫情的潜在影响。

在疫情爆发的前 6 个月, 集装箱板块通过调整运力以满足需求, 表现出色。核心航线的运价以及一些承运人的整体收益, 都超过了去年水平。然而, 穆迪警告说, 虽然承运人在运力分配方面表现出了克制, 但他们仍可能受到新一轮新冠肺炎疫情感染的影响, 这可能会在今年晚些时候危及北美和欧洲的消费品需求。

穆迪表示, 干散货市场仍极其不稳定。在 2019 年巴西铁矿石巨头淡水河谷公司 (Vale) 大坝事故后, 来自巴西的铁矿石货量下降, 再加上今年大量吨位涌入市场, 这带来了明显的风险。穆迪预测, 今年散货船队运力将增长 2200 万载重吨, 约 3%, 而需求将收缩 4%。2020 年的船舶交付率将是过去五年来最高的。穆迪评估称, 中国工业活动的恢复, 将只能部分抵消这些挑战。中国是全球最大的干散货进口客户。

来源: 海运圈聚焦

【跨太平洋航线集装箱船运价“爆炸式”上涨】

随着欧美市场陆续解封、重启各项经济活动, 过去一个月内集装箱船运价持续上升, 尤其是跨太平洋航线迎来了运价“爆炸式”上涨。

根据上海航交所数据, 6 月第一个周五 (6 月 5 日), 上海-美西航线每 FEU 运价为 2132 美元, 到 7 月第一个周五 (7 月 3 日) 运价已经上涨到了 2920 美元, 涨幅达到了 36.96%; 与去年 7 月 5 日运价 1649 美元相比涨幅更高达 77.08%。



与此同时, 美东线运价也在上扬, 虽然涨幅较为和缓。今年 6 月 5 日上海-美东航线每 FEU 运价为 2738 美元, 7 月 3 日增至 3459 美元, 涨幅 26. 33%; 与去年 7 月 5 日运价 2764 美元相比涨幅 25. 14%。

在新型冠状病毒疫情影响下, 虽然市场景气低迷, 但集装箱船运价却持续大涨, 分析师认为这归咎于两大因素。首先是美国解封推动需求增长, 其次是集运公司缩减航班造成短期供给不足。

分析人士称, 今年 4、5 月许多零售商都没有发货, 6 月销量大增开始抢补库存, 虽然美国疫情实际并未改善、部分地区甚至有所恶化, 但美国经济重启计划持续推动需求上升, 也因此使集运公司无法把握市场后续发展。短期来看, 第三季度运价都会维持在较高水平, 第四季度则取决于是否会出现第二波疫情。

在需求增长的同时, 另一方面集运公司大规模削减航班以控制运力、维持运价水平。海运咨询机构德路里 (Drewry) 指出, 由于运力供给持续下降, 集运市场现货价格越来越高, 其包含东西向八条主要贸易航线的综合集装箱船指数达到了每 FEU 1885 美元, 创下 5 年高位。

分析师预测, 第三季度美西线运价将能够维持在每 FEU 2000 美元以上的高水平。三大海运联盟第三季度原本计划将取消约 20% 的航班, 但随着近期市场需求明显反弹, 预计跨太平洋航线实际减班约为 15%。在疫情没有得到明显控制之前, 集运公司不敢轻易增加运力供给, 否则上半年的努力就会遭到瓦解。

来源: 国际船舶网

【哭吧油轮，不是罪！谁让运费跌得这么狠！】

当前, 全球原油需求尚未完全复苏, 而油轮数量却远超货物, 导致近期超大型油轮运费出现暴跌。

根据 6 月底的数据显示, 波斯湾-亚洲地区的超大型油轮 VLCC (装运量约为 200 万桶原油) 的运费, 已经跌至 2 万美元/日的水平。

而船舶经纪公司 Howe Robinson 评估的全球油轮平均运费水平, 也不过为每天 26, 537 美元。

这一价格, 不到 3 月时创下的历史新高纪录——250000 美元/日的十分之一! 甚至不如去年同期 28000 美元/日的水平。



7月1日时,VLCC 每日的整体收益已经降至每天 24,700 美元。

尤其是中东-中国航线的油轮运费,在短短两个月内,已经下降了 68.5%。

船舶经纪公司 Fearnleys 在一份报告中表示,“油轮运费的大坝已经决堤,超级油轮费率出现了预料中的暴跌。目前中东地区油轮的数量已经下降了 14%,租船人正在以低报价试探船东的底线。”

“目前正是承租人占上风的市场,每批原油货物都收到了船东两位数的报价,并且有众多船东竞标同一批货物,只要一个船东松口并降低运费,整个运费就会坍塌。” Fearnleys 的报告中说。

“7月1日,中东-韩国航线上只有一艘船的原油货物要竞标,但有 8 艘船在竞争,运费下行压力非常大。”

Clarksons Platou 分析师 Frode Mørkedal 也表示,波斯湾地区超级油轮船东之间对货物的激烈竞争,正在对运费构成进一步的下行压力。

另据 Clarksons Platou 的数据,可运载 100 万桶原油的苏伊士型油轮,其运费价格也已降至 9700 美元/日;运载量为 75 万桶原油的阿芙拉型油轮的运费价格,则下跌至 8200 美元/日。

从当前整个油运市场来看,所有类型油轮的费率,均接近或正处于多年以来的最低点,油轮的前景似乎已被 3 月份、4 月份时畸形的高费率透支。这个透支的亏空何时填补上,还有赖于受疫情影响后各国经济的复苏。

但石油贸易机构 Bimco 首席航运分析师 Peter Sand 表示:“目前储存的石油太多了,无法消费,这对油轮未来一年至 18 个月的收益来说都是个坏消息,无论是对运油还是储油来说,油轮都面临着疲软的市场。”

这种情况下,似乎油轮船东将自己的船交由具有全球影响力的船舶经纪公司管理是更加安全的选择。



【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：劳氏日报

【上半年中国继续保持全球造船业三大指标第一】

疫情冲击下，2020 年上半年全球造船市场低迷，但中国船企新接订单和手持订单仍位于世界第一。

克拉克森数据显示，1—6 月，全球新造船订单共 269 艘，总计 575 万 CGT，较上年同期下降 42%。这一数据创下克拉克森研究人员自 1996 年收集行业相关数据以来的最低记录。此前全球新造船订单的最低记录，为 2016 年上半年的 766 万 CGT。

从各国订单看，上半年中国造船企业共获得 145 艘新订单，共计 351 万 CGT，占订单总量的 61%，位于世界第一；韩国紧随其后，共获得 37 艘新船订单，总计 118 万 CGT；日本位居世界第三，共获得 36 艘新船订单，总计 57 万 CGT。以载重吨计，中国船企的新接订单量以 1131 万载重吨占到全球的 65.4%，而韩国和日本分别是 23.7% 和 8.8%。



单月看,2020年6月的全球造船新签订单共30艘,总计82万CGT,环比增长了26%,但较上年同期仍下降了约一半。其中,中国船企共获得16艘新造船订单,共计46万CGT;其次为韩国船厂,获得4艘新造船订单,共计25万CGT。

截至6月底,全球造船企业的手持订单量为7077万CGT,较上一个月下降2%。

其中,中国船企的手持订单量为2613万CGT,占全球总量的37%,位居世界第一。韩国船企和日本船企的手持订单分别为1976万CGT和954万CGT,排名第二和第三位。以载重吨计,中国船企以7865万载重吨占到全球的48.3%,韩国和日本分别是28.2%和19%。

从完工交付量来看,上半年中国船企累计完工量占到全球交付量的37%,日本和韩国分别是31%和27%。

来源:综合央视、界面新闻

【上半年全球造船订单创历史新低】

业内人士周二表示,在冠状病毒大流行的影响下,今年上半年全球新船订单量降至历史最低。

根据全球市场研究机构Clarkson Research Service提供的数据,1-6月,全球新造船订单总量为575万补偿总吨(CGTs),共计269艘。

该数据显示,这一总数创下了自1996年该市场跟踪机构开始编制相关数据以来的最低值,比上一年下降了42%。

按国家来看,1-6月,中国造船企业共获得351万CGTs(145艘船)的新订单,占总数的61%,紧随其后的是韩国造船企业的118万CGTs(37艘船),以及日本造船企业的57万CGTs(36艘船)。

6月份,全球新造船订单为82万CGTs,即30艘船,比上月增长26%,但比去年同期下降51%。

数据显示,中国船厂共获得46万CGTs订单(16艘船),其次是韩国船厂,获得25万CGTs订单(4艘船)。



截至6月底，中国造船厂积压订单最多，达2613万CGTs，占总订单量的37%。韩国造船厂为1976万CGTs，日本造船厂为954万CGTs。

不过，业内人士表示，由于俄罗斯和莫桑比克将订购液化天然气（LNG）运输船，全球造船订单量可能会略有改善。

来源：海运圈聚焦

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	356~358	425~430		Steady.
Tokyo Bay	292~294	345~350	535~540	Plus oil fence charge if any.	Softer.
Shanghai	296~298	342~344	420~425	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Softer.
Hong Kong	272~277	350~355	375~380	MGO Sul max 0.05%	Steady.
Kaohsiung	301.00	364.00	435.00	+ oil fence charge usd 59	Firmer.
Fujairah	S. E.	340~345	445~450		Firmer.
Rotterdam	250~252	310~313	365~370		Steady.
Malta	S. E.	335~340	375~380		Steady.
Istanbul	S. E.	345~350	405~410	Ex Wharf Price	Firmer.
Buenos Aires	N/A	325~330	500~505		Softer.

截止日期：2020-07-09

◆ 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 27 周	第 26 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 27 周	第 26 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: 2020-07-07

(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+2	Tanker	156,500	New Times, China	2022	Ludwig Mowinckels Rederi - Norwegian	5,210	
1+1	Tanker	50,000	Chengxi, China	-	CSSC Leasing - Chinese	4,300	dual fuelled, against 5-yrs BB to LDC
2	Tanker	19,700	Usuki, Japan	2022	Sansho Kaiun - Japanese	Undisclosed	StSt
3	LNG	174,000	Hudong Zhonghua, China	2022	COSCO - Chinese	18,400	against 20-yrs TC to Petrochina

◆ 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
SAO LOUIS	BC	325,350		2020	S. Korea	undisclosed	H Line Shipping - S. Korean
SAO MASTER	BC	325,350		2020	S. Korea	undisclosed	H Line Shipping - S. Korean
SAO NEPTUNE	BC	325,350		2020	S. Korea	undisclosed	H Line Shipping - S. Korean
SAO OASIS	BC	325,350		2021	S. Korea	undisclosed	H Line Shipping - S. Korean
SAO PEARL	BC	325,350		2021	S. Korea	undisclosed	H Line Shipping - S. Korean
CAPE ROSA	BC	203,163		2005	Japan	1,350	Singaporean

*



GRACEFUL MADONNA	BC	180,242	2010	Japan	2,080	Eastern Pacific Shipping - Singaporean	BWTS fitted
CORONA HORIZON	BC	88,310	2000	Japan	590	Indonesian	
MEDI LAUSANNE	BC	83,002	2006	Japan	970	Greek	
OSHIMA 10941	BC	81,300	2020	Japan	2,850	Greek	
LORETO	BC	76,737	2004	Japan	800	Undisclosed	
ARETHUSA	BC	73,593	2007	S. Korea	785	Greek	
HARVEST PLAINS	BC	52,549	2001	Japan	490	Undisclosed	
FAVORITA	BC	52,292	2005	Japan	1,400	Undisclosed	en bloc, BWTS fitted
ROSITA	BC	52,292	2005	Japan			
J OCEAN	BC	46,644	2000	Japan	380	Chinese	
GLOBAL HEART	BC	32,964	2012	Japan	925	Turkish	
MARATHA PARAMOUNT	BC	32,081	2011	Japan	850	Greek	**BBHP
MARATHA PRUDENCE	BC	32,070	2012	Japan	850	Greek	
ANDERMATT	BC	20,002	2002	S. Korea	220	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
MOL PARTNER	CV	72,968	6,350	2005	Japan	925	Costamare - Greek	SS due Aug/2020
HOHEWEG	CV	11,804	957	2007	China	210	Jens & Waller - German	

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
HRA	TAK	320,105		2011	S. Korea	4,800	Greek	
HIGH PROGRESS	TAK	51,303		2005	S. Korea	1,295	Turkish	en bloc each
HIGH PERFORMANCE	TAK	51,303		2005	S. Korea	1,295	Turkish	
AGILITY	TAK	44,970		1997	S. Korea	500	Chinese	
VALLE DI SIVIGLIA	TAK	42,721		2001	S. Korea	730	Far East	
YUE YOU 902	TAK	11,131		1998	S. Korea	210	Undisclosed	old sale
NIJINSKY	TAK/LPG	16,967		2008	S. Korea	3,050	Indonesian	

◆ 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
GOLDEN JEWEL	BC	264,971	39,152	1994	Japan	274.00	green recycling



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
E. R. SEOUL	CV	67,660	24,718	2000	S. Korea	305.00	
OCEAN HIGHWAY	PCC	16,733	14,240	2000	Japan	270.00	HKC recycling
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
BOLD VOYAGER	BC	43,469	8,211	1991	Japan	337.00	
NAVIGATOR B	BC	28,470	5,993	1990	Japan	312.00	
KUO HSING	CV	18,372	5,915	1993		340.00	
ELIT	GC/MPP	11,816	4,360	1992	South Africa	310.00	
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
STELLAR EXPRESS	BC	48,821	8,284	1990	Japan	322.00	
SINE MAERSK	CV	110,381	31,903	1998	Denmark	undisclosed	Dely to Turkey
SETUBA	CV	16,727	5,250	1997	Germany	326.00	dely in full sub-continent
VALARIS DS-3	OFFSH	60,861	35,139	2010	S. Korea	180.00	as is Canary Islands
VALARIS DS-5	OFFSH	60,663	35,337	2011	S. Korea	180.00	as is Canary Islands
VALARIS DS-6	OFFSH	60,584	35,416	2012	S. Korea	180.00	as is Canary Islands
AVATAR#	TAK	3,183	2,102	1990	Finland	297.00	dely in full sub-continent

◆ALCO 防损通函

【部分港口宣布禁止排放 EGCS 废水】

废气净化系统（EGCS）通常被称为洗涤器，是遵守 IMO2020 限硫令公认的应对措施。航运业已然对洗涤器的使用产生了不同的观点，世界各地的港口都在关注使用洗涤器会在水域内造成的影响。

许多港口和地区已经声明将不允许排放洗涤废水。



【浅谈海员与心理健康】

与我们大多数人比较而言，海员是在更具挑战性的条件下生活和工作，他们在船上的任职期间，24/7 地全天候置于特定的环境之下。本篇识别了一些影响他们在船上每天工作生活中心理健康的关键问题，其中有些因素可以控制，而另一些则不能。了解和掌握可控因素或将带来积极的变化。

在寻求解决方案之前，切实理解何谓精神障碍至为关键。根据世界卫生组织的情况说明书，精神障碍一般而言是指以异常的思想、观念、情感、行为以及他人的关系为综合特征。所述疾病包括抑郁症，双相情感障碍，精神分裂症，痴呆和自闭症。在所有疾病中，抑郁症最为普遍-全世界有超过 3 亿人受到影响。抑郁的病症表现为长时间的悲伤，丧失兴趣或愉悦，自我价值感降低，睡眠不足或食欲不振以及注意力不集中等等。而极端恶劣的情况下，抑郁症甚至会导致自杀。通过本文以及后续的系列分析，我们希望能够对避免和防止极端问题或有裨益。

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
2020-07-10	699.430	789.480	6.524	90.248	881.630	60.952	1012.410	486.840	515.030
2020-07-09	700.850	794.210	6.530	90.432	883.800	60.874	1016.890	489.410	518.380
2020-07-08	702.070	791.700	6.525	90.588	880.730	60.895	1019.130	487.570	516.040
2020-07-07	703.100	795.460	6.547	90.722	878.160	60.823	1022.580	490.360	519.160
2020-07-06	706.630	794.940	6.569	91.176	881.490	60.603	1010.010	490.750	521.400

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	0.08175	1 周	0.10938	2 周	--	1 个月	0.17825
2 个月	0.23463	3 个月	0.26625	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.3485	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.48413		

2020-07-09

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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