



全一海运市场周报

2020.07 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2020.07.13 - 07.17\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场表现波澜不惊 航线运价小幅波动】

本周，全球新冠疫情累计确诊人数突破 1300 万人，许多地区疫情出现反弹，多国经济重启进度面临挑战。市场进入七月传统旺季，运输需求总体有所恢复，运输价格受疫情拖累总体呈现小幅波动态势，综合指数与上期基本持平。7 月 17 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 1035.61 点，较上期微涨 0.2%。

欧洲航线：欧洲地区的疫情近期出现一定波动，但社会生产经营活动仍在逐渐恢复，市场货量稳中有升。市场上出现个别加班船，但总体运力水平保持稳定。本周，上海港船舶平均舱位利用率在 95%以上，多数班次满载。市场运价水平总体稳定，个别航商小幅下调订舱价格，运价小幅下跌。7 月 17 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，较上期下跌 1.4%。地中海航线，装载率情况略逊于欧洲，多数航商保持原有运价不变，个别小幅降价，即期市场运价小幅下跌。7 月 17 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 940 美元/TEU，较上期下跌 1.2%。

北美航线：近期美国新冠疫情确诊人数出现大幅反弹，美国市场始终处于防疫和经济重启的博弈之中。进入七月，市场运输需求总体呈上升势头，美西南航线运力略有增加，美东航线仍保有一定的运力控制措施，总体运力规模控制在合理范围，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。价格方面，多数航商维持运价不变，少数则小幅上调运价，即期市场运价微升。7 月 17 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 2794 美元/FEU、3334 美元/FEU，较上期分别上涨 0.4%和 1.1%。

波斯湾航线：目的地市场情况总体保持平稳。市场在传统旺季运输需求略有回升，与此同时航线运力略有收缩，供需状况得到改善。本周，上海港船舶舱位利用率约在 90%左右。有部分航商跟进推涨航线运价，即期市场运价再次上涨。7 月 17 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 675 美元/TEU，较上期上涨 5.8%。



澳新航线：当地疫情控制情况总体略好于其它海外地区，但近期也出现反弹，生产经营状况略受影响，运输需求短时保持平稳。本周，上海港船舶平均舱位利用率保持在 90%以上。航商的市场报价多数维持不变，个别略有下调，即期市场运价微跌。7 月 17 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1068 美元/TEU，较上期下跌 0.7%。

南美航线：新冠疫情仍在南美洲肆虐，巴西等国新冠确诊人数持续增涨。疫情导致市场运输需求疲软，南美运输市场仍处于低谷。本期，上海港船舶平均装载率在 90%左右。部分航商为保持货量降价揽货，即期订舱价格再次下跌。7 月 17 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 500 美元/TEU，较上期下跌 7.6%。

日本航线：本周运输需求基本平稳，市场运价小幅波动。7 月 17 日，中国出口至日本航线运价指数为 742.51 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【降雨洪灾限制需求 沿海运价继续下跌】

本周，强降雨天气影响下，部分长江沿线地区遭受洪灾，基建项目、工程建设受阻。同时，气温偏低，民用电耗煤需求也难有提升，沿海散货运输需求总体低迷，运价继续下探。7 月 17 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 970.86 点，较上周下跌 2.8%。

煤炭市场：目前，华东及长江沿线地区正遭遇持续强降雨天气，尤其长江沿线，降雨量较大，已造成部分地区洪涝灾害。部分基建及其他工程项目建设进度受阻，且气温偏低，导致 7 月份民用电迟迟无法得到有效提升，用电需求延续偏弱态势。电厂日耗较低，库存充足，补库热情普遍不高，且近期煤价走势也一定程度加重了下游的观望情绪。此外，水泥行业进入淡季并开始限产，运输市场现货货盘进一步缩减。总体来看，上半周，沿海煤炭运输市场成交冷清，运力过剩矛盾较为突出。不过下半周，市场迎来部分利好，船东心态出现好转。华南航线率先进入“夏季模式”，东南沿海地区迎来高温天气，空调制冷需求提振，用电耗煤量上升，运输货盘见多。强降雨虽然限制了当前华东及进江航线的运输需求，但梅雨季接近尾声，三伏天已悄悄到来，夏季高温天气即将席卷，市场普遍预期后期煤炭需求将有所转好。尤其在进口煤遭受较强限制的背景下，煤炭供给缺口将有所放大，助推运价上涨。再加上前期大量兼营船舶转去外贸航线，船东普遍看好后市，挺价心态较强，沿海煤炭运价小幅回升。



7月17日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收909.70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17.8元/吨，较上周五下跌0.9元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为19.8元/吨，较上周五下跌0.3元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为26.0元/吨，较上周五下跌1.1元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为29.4元/吨，较上周五下跌0.7元/吨。

金属矿石市场：长江中下游正处梅雨季节，且部分地区饱受洪灾影响，但钢材需求未受到明显冲击。钢厂高炉开工率维持在高位，钢铁市场的繁荣和产量的增加，带动铁矿石需求持续强劲。铁矿石运输需求总体保持稳定，运价走势相对平稳。7月17日，沿海金属矿石货种运价指数报收977.33点，较上周下跌1.1%。

粮食市场：在新冠肺炎、非洲猪瘟以及近期南方涝灾影响下，养殖业饲料需求恢复受到一定阻力。而随着国产玉米价格不断上涨，进口玉米和国产小麦的价格优势显现，饲料企业用小麦替代玉米的现象开始增多，同时一部分库存稻谷也成为了饲料企业的替代对象。7月17日，沿海粮食货种运价指数报收723.92点，较上周下跌2.7%。

成品油市场：本周，沿海成品油运输市场货盘有所减少，“火热”行情略有降温。不过下游库存饱和，卸货困难，船舶压港现象较为严重，周转较慢，运力供需总体平衡，运价小幅下跌。7月17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1325.63点，较上周下跌0.5%；其中市场运价成分指数报收1364.79点，较上周下跌0.9%。

(3) 远东干散货运输市场

【海岬型船高位回调 综合指数有所回落】

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运价跌幅较大，巴拿马型船南美粮食市场先扬后抑，超灵便型船市场稳中有涨，远东干散货指数(FDI)综合指数受海岬型船下跌影响有所回落。7月16日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为986.20点，运价指数为850.56点，租金指数为1189.66点，较上期分别下跌7.8%、5.1%和10.6%。

海岬型船市场：海岬型船两洋市场延续跌势，太平洋市场运价跌幅较大。太平洋市场，新加坡假期结束后，市场氛围略显安静，仅个别租家在市场上询船，



西澳铁矿石货盘偏少，市场活跃度下降，加之 FFA 远期合约价格周初有所回落，船东挺价意愿减弱，周中市场报出几笔 8 美元/吨以下的成交，船东报价有所下调，太平洋市场运价大幅下挫。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 21221 美元，较上期下跌 22.5%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 7.765 美元/吨，较上期下跌 14.1%。远程矿航线，本周，尽管国际铁矿石价格高位徘徊，巴西主要矿商出货节奏却有所放缓，且铁矿石货盘不多，租家议价优势渐显，淡水河谷仍有船运需求，但报价水平已回落至 18 美元/吨以下，远程矿航线运价延续跌势。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 17.888 美元/吨，较上期下跌 5.5%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船两洋市场先扬后抑。太平洋市场，上半周，受南美粮食行情走强所带动，船东空放南美运力持续增多，且北太平洋市场货盘平稳，市场运力供给阶段性紧张，租金水平上涨，再创年内新高。下半周，由于 FFA 远期合约价格持续下跌，且受进口煤炭配额限制影响，澳洲及印尼煤炭货盘均不多，租金、运价高位回调。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 10844 美元，较上期微涨 0.8%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 9783 美元，较上期上涨 1.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.406 美元/吨，较上期上涨 3.2%。粮食航线，上半周，南美粮食货盘尚可，加大西洋市场氛围活跃，黑海粮食货盘运需旺盛，市场可用运力偏紧，船东挺价意愿较强，粮食航线运价上涨。下半周，南美粮食货盘有所减少，市场活跃度有所下降，粮食航线运价回落。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 30.879 美元/吨，较上期微跌 0.1%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场稳中有涨。本周，东南亚市场煤炭货盘略增，镍矿、铝矾土货盘尚可，由于印度及南非铁矿石货盘运需释放，叠加大西洋及南美市场走强，分流东南亚市场运力，船东信心增强，东南亚市场租金运价上涨。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 7558 美元，较上期上涨 5.1%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 9368 美元，较上期上涨 6.0%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 5150 美元，较上期上涨 10.6%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.226 美元/吨，较上期上涨 2.6%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 8.309 美元/吨，较上期上涨 1.7%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价小幅下滑 成品油运价低位波动】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 7 月 10 日当周美国除却战略储备的商业原油库存减少，精炼油和汽油库存也同时减少，这就意味着，美国现阶段的各项经济数据表现均有所改善，原油需求不断上升，提振了市场的情绪。周三 OPEC+联合技术委员会同意缩减减产规模，但是夏季 OPEC 产油国用油需求上



升，因此会抵消相当一部分产量。总体而言，油价未能出现突破性的走势，因为疫情二次蔓延使得市场对于需求复苏仍然持怀疑态度。值得一提的是，市场需要关注美国大选进展，这或将影响市场的总产量。本周原油价格小幅上涨，布伦特原油期货价格周四报 43.31 美元/桶，较上期上涨 2.44%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价小幅下跌，苏伊士型油轮运价止涨转跌，阿芙拉型油轮运价大幅上扬。中国进口 VLCC 运输市场运价小幅下滑。7 月 16 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 824.10 点，较上期下跌 5.64%。

超大型油轮（VLCC）：VLCC 市场 8 月货盘仍未放出，船位依旧充足，叠加市场对疫情复发的担忧，运价小幅下滑，日均 TCE（等价期租租金）在 2.5 万美元上下徘徊。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS43.08，较上周四下跌 5.0%，CT1 的 5 日平均为 WS44.65，较上周上涨 8.8%，TCE 平均 2.4 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS44.04，下跌 6.5%，平均为 WS46.02，TCE 平均 2.9 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平止涨转跌。西非至欧洲市场运价下跌至 WS45，TCE 约 1.2 万美元/天。黑海到地中海航线运价下跌至 WS52，TCE 约 0.4 万美元/天。中国进口主要来自俄罗斯和中东，一艘 14 万吨级船，科兹米诺至中国北部，7 月 16 至 17 日货盘，成交包干运费为 60 万美元。一艘 13 万吨级船，阿拉伯湾至中国，7 月 28 至 30 日货盘，成交运价约为 WS48.5。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线持续上涨，地中海及欧美航线稳中有升，综合水平大幅上扬。7 万吨级船加勒比海至美湾运价稳定在 WS69（TCE 约 0.5 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS67（TCE 约 0.5 万美元/天）。北海短程运价大幅上涨至 WS93（TCE 约 1.4 万美元/天）。波罗的海短程运价上涨至 WS53（TCE 约 0.6 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价小幅上涨至 WS67（TCE 约 0.8 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS66（TCE 为 0.9 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）：运输市场亚洲航线涨跌互现，欧美航线大幅上扬，综合水平低位波动。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅反弹至 WS57（TCE 依旧徘徊在保本线附近）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS51（TCE 约 0.2 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS58（TCE 约 0.7 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价大幅上涨至 WS125 水平（TCE 约 1.5 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS79（TCE 约 0.5 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 1.9 万美元/天。



(5) 中国船舶交易市场

【综合指数继续上扬 二手船市成交减弱】

7月15日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数历经九年重新站到1000点以上，为1006.74点，环比上涨1.10%。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分别下跌0.59%、0.87%、0.27%，内河散货船价综合指数上涨2.72%。

铁矿石供需矛盾致其价格维持振荡格局，BDI架构总体止步快车道，一路走跌。周二BDI收于1742点，环比下跌10.62%。本期，5年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1051万美元、环比上涨0.44%；57000DWT—1378万美元、环比下跌2.55%；75000DWT—1612万美元、环比下跌1.79%；170000DWT—2322万美元、环比上涨0.78%。随着干散货运输市场行情的上扬，好望角型和巴拿马型船交易量增加，小型船需求大幅减少。本期，国际二手散货船买卖成交大幅减少，共计成交9艘（环比减少8艘），总运力47.93万DWT，成交金额6945万美元，平均船龄13.56年。

欧佩克上调全球原油需求增速预期，但海外疫情的不确定性抑制了国际油价的涨幅。布伦特原油周二收于42.72美元/桶，环比上涨3.51%。欧佩克联盟成员国减产导致油轮需求遭到破坏，今年油轮交付量预计将达到自2015年以来的最低水平。本期，5年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2587万美元、环比上涨0.66%；74000DWT—2339万美元、环比下跌0.83%；105000DWT—3499万美元、环比下跌1.49%；158000DWT—4573万美元、环比下跌1.20%；300000DWT—7361万美元、环比下跌0.54%。成品油轮即期收益高，市场中期前景仍受不确定因素影响，二手成品油轮需求低迷。本期，二手油轮市场总体清淡，成交5艘（环比增加1艘），总运力40.64万DWT，成交金额5700万美元，平均船龄11.40年。

沿海煤炭运输市场观望情绪增加，沿海矿石运输市场运价保持平稳，粮食市场有效供给增加，总体表现平稳。本期，5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—202.55万人民币、环比上涨0.03%；5000DWT—1045.47万人民币、环比下跌0.77%。受梅雨季影响，沿海散货运输市场行情走弱，二手散货船成交清淡。本期，沿海散货船无成交案例。

近期，内河散货船运输保持稳定，二手内河散货船价格全线上涨。本期，5年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—54.94万人民币，环比上涨1.16%；1000DWT—123.63万人民币，环比上涨1.19%；2000DWT—237.66万人民币，环比上涨2.20%；3000DWT—339.93万人民币，环比上涨6.50%。本期，内河散货船市场成交量继续减少，共计成交70艘（环比减少13艘），总运力10.90万DWT，成交金额11364.10万元人民币，平均船龄10.18年。

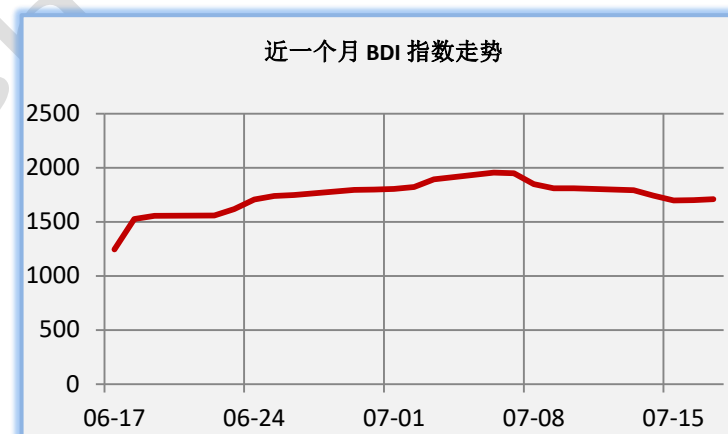
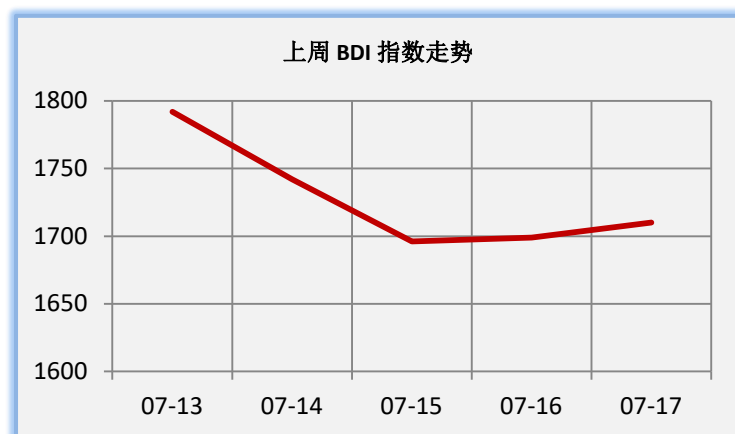


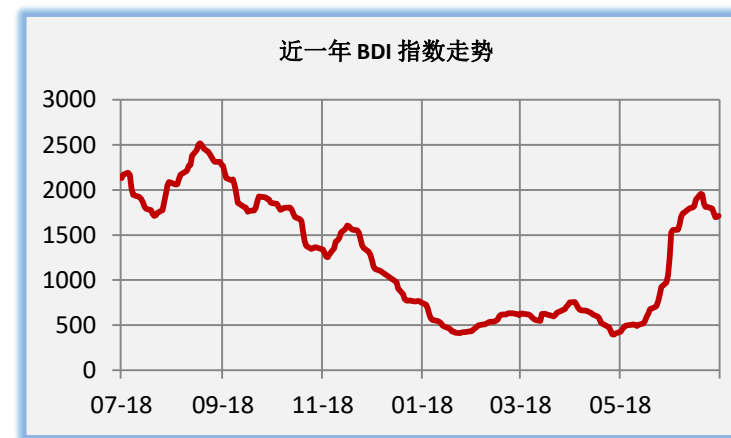
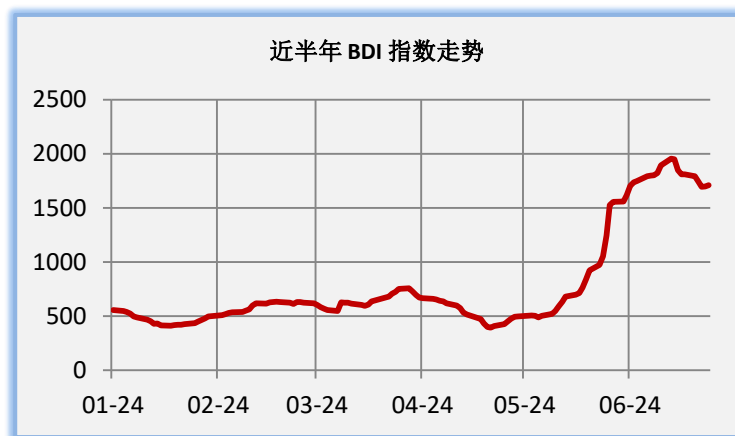
来源：上海航运交易所

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13日		7月14日		7月15日		7月16日		7月17日	
BDI	1,792	-18	1,742	-50	1,696	-46	1,699	+3	1,710	+11
BCI	3,251	-82	3,082	-169	2,941	-141	2,971	+30	3,025	+54
BPI	1,597	+10	1,597	0	1,579	-18	1,544	-35	1,504	-40
BSI	856	+21	875	+19	890	+15	899	+9	910	+11
BHSI	438	+3	442	+4	448	+6	453	+5	457	+4





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 28 周	第 27 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	22,500	23,000	-500	-2.2%
	一年	18,500	19,000	-500	-2.6%
	三年	15,500	16,000	-500	-3.1%
Pmax (76K)	半年	11,500	11,000	500	4.5%
	一年	11,250	10,750	500	4.7%
	三年	10,750	10,500	250	2.4%
Smax (55K)	半年	11,000	10,500	500	4.8%
	一年	10,500	10,250	250	2.4%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	8,000	7,500	500	6.7%
	一年	8,000	7,750	250	3.2%
	三年	8,750	8,750	0	0.0%

截止日期: 2020-07-14



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Ecomar G.O.' 2008 75093 dely Kwangyang 16/18 Jul trip via NoPac redel Singapore-Japan intention grain \$10,800 - cnr

'Eagle Strait' 2010 56882 dely Vung Tau, Vietnam 21/25 Jul trip redel east coast India approx \$8,500 - cnr

'Hayama Star' 2006 52900 dely Taichung 20 Jul trip via Indonesia redel CJK \$9,200 - cnr

'Elar Trader' 2010 37782 dely Canakkale prompt trip via Black Sea reel Egypt intention steels \$7,250

'NY Trader I' 38271 2014 dely SW Pass prompt trip redel WC South America \$15,000 - cnr PERIOD 'Soldoy' 2011 56830 dely N China prompt 4/6 months redel worldwide \$9,250 - cnr

4. [航运市场动态](#)

【国际二手散货船市场需求：大船旺盛，小船减少】

随着干散货航运市场的上行，二手船交易量也出现大幅增加，主要为好望角型和巴拿马型这样的大型船，而小型船的需求却在大幅减少。

来自 Intermodal 的最新周报显示，6 月份 BDI 指数快速上涨，从 500 点升至 1800 点，对二手船交易市场产生了明显影响。

Intermodal 二手船经纪人 George Iliopoulos 表示：与 3-4 月相比，6 月份二手船交易量有了很大的增长，大型船舶的资产价值因此提升，这不仅是因为巴拿马型和好望角型运费有所提高，还因为许多买家急于购买二手船。而灵便型船交易量虽然也较大，但船舶价值并未上涨。



Iliopoulos 指出，受疫情影响最大的是灵便型船的二手交易价格，超过 3 万载重吨的 10 年船龄二手船售价约为 550 万美元，而已通过特检和坞修的相同类型日本船舶的售价则约为 700 万美元。近期日新海运（Nisshin Shipping）以 1250 万美元的价格出售了两艘 2014 年建造的 38000 载重吨船。这些表明了灵便型船的交易价格走势与其他船型不同。

在大灵便型市场，6 月中上旬，船东对船龄为 15 年的日本船的标价还是 600 万美元，而当下同一艘船舶的交易价格已升至 700 万美元，其资产价值增加了 15%-20%。值得一提的是，尽管 2020 年第一季度与 2016 年的情况相似，但价格并没有回落到同一水平上，这表明市场没有遵循 2016 年的趋势。据悉，日本建造的 15 年船龄大灵便型和 10 年船龄巴拿马型船分别以 300 万-350 万美元和 600 万美元的价格售出。

来源：中国远洋海运 e 刊

【保运价还是增运力？船公司焦虑了】

今年以来，受疫情影响，集运市场需求大幅下滑，但船公司良好的运力管理支撑着运价水平。随着需求复苏迹象出现，运力将回到市场，船公司需要平衡运价和运力供给的问题，运价因此而承压。

Drewry 分析师 SimonHeaney 表示，运力管理与新冠肺炎疫情的威胁程度挂钩。“只要病毒是一个存在的风险，那么船东就会密切关注。”

“对于船公司来说，关键是保持运价水平。随着市场显现出初步的复苏迹象，运力也将回调。”

不过，回调的速度将是逐步的。据航运界网了解，Drewry 已经调整了其在 3 月份做出的最悲观的预测。彼时，这家咨询公司认为集运市场运价将大幅下坡。

Drewry 表示，需求好转后，船公司将采取循序渐进的方式，让运力回归市场。

尽管近年来的并购活动和市场集中度让船公司学会更好地管理运力，执行商业自律，但随着货运量回升，船公司对市场的控制力将下滑。下半年的运价也将趋于疲软。



“当生存威胁减弱，船公司的注意力将转向追求货运量，那么维持运力部署和货运需求之间的平衡就变得非常困难。”

Simon Heaney 坦言道，“我们对市场的预测与疫情的发展轨迹密切相关，但更为重要的考量因素在于船公司那套捉摸不定的运力和定价自律守则。”

而在航运界网看来，在大规模停航的情况下，仍造成运价上涨的原因是基于三大联盟间的“默契”与“自律”，加持燃油价格低以及疫情期间承运人市场地位的提升，使得运价的弹性远高于货量的弹性。

有迹象表明，船公司在今年第二季度表现非常好，Drewry 预测，集运行业今年将实现营业利润 90 亿美元，而此前预测的数字为亏损 60 亿美元。

此外，2020 年港口吞吐量预计将下降 7.3%，创下 2009 年以来的最糟糕表现。这一预测有一个前提在于，第二季度将是市场的底部，全球吞吐量预计下降约 16%。

Drewry 研究员 Martin Dixon 解释道，随着封锁措施的解除和刺激方案的实施，经济活动将在今年下半年有所改善，但季度同比增长率将保持为负值，至少持续到明年年初，因为世界正在调整我们习以为常的生活准则，我们需要适应它。”

Drewry 预计 2021 年港口活动将强劲反弹，吞吐量增长 10%，从而使港口吞吐量恢复至 2019 年的水平。但 Martin Dixon 也警告说，由于疫情发展的不确定性，人们的信心值很低。“如果今年不能控制住疫情，或者明年再爆发新的疫情，那么你很快就会看到明年的预测会下滑到负值区间。”

来源：航运界

【多地港口吞吐量逆势增长 亚洲-美西航线恢复明显】

我国多地港口已开始摆脱新冠肺炎疫情的影响，出现货物吞吐量、集装箱吞吐量逆势双增长，多个港口生产创历史同期新高。

中国港口协会 13 日晚发布的港口生产运行监测与分析（7 月 1 日至 7 月 10 日）显示，7 月上旬，受原油、矿石等大宗货物进口支撑，沿海主要枢纽港口货物吞吐量同比增长 12.1%，其中外贸货物吞吐量同比增长 14.4%。



据中国港口协会介绍，7月上旬，八大枢纽港口集装箱吞吐量同比增长 3.4%，外贸集装箱吞吐量同比增长 1.5%。其中，厦门港、广州港同比增速超过 10%。市场需求温和回升，干线班轮公司也进一步减少停航次数，尤其是亚洲-美西航线恢复明显。

7月上旬，中国港口协会重点监测的港口金属矿石吞吐量同比增加 18.3%。其中天津港、日照港增速分别为 63.8%和 25.8%。主要港口铁矿石日均疏港量同比增加 8.8%，库存量同比减少 4.9%。

第一财经记者从沿海多个交通运输部门和港口企业了解到，“逆势双增长”已成为这些港口的主题词。

据江苏省交通运输厅介绍，上半年，南通港货物吞吐量、集装箱吞吐量双双实现增长，共完成货物吞吐量 15584.6 万吨，同比增长 4.49%；完成集装箱吞吐量 87.3 万标准箱，同比增长 33.5%。

山东港口集团总经理李奉利介绍，山东港口集团稳航班、增航线，畅通物流链通道，如首航“山东港口青岛港-扎鲁比诺港-珲春”内贸货物跨境运输航线，开启中国北方第一条内贸货物跨境运输通道。今年以来，新开通外贸集装箱航线 14 条，航线总数近 300 条。

今年上半年，山东港货物吞吐量突破 7 亿吨，同比增长 7.1%；集装箱完成 1478 万标准箱，同比增长 2.5%。人均吞吐量、人均创利也实现双增长。

港口是基础性、枢纽性设施，是经济发展的重要支撑。

6 月份，舟山港域港口货物吞吐量突破 6000 万吨，达到 6447.21 万吨，同比增长 9.11%，创单月历史新高。舟山市港航和口岸管理局有关负责人介绍，舟山市出台港口收费优惠政策，全年预计可为港口航运企业减免货物港务费 1.4 亿元、减免马峙锚地引航费 600 万元，这对于助力各港口航运企业纾困、促进舟山经济发展具有重要作用。

天津港集团公布的统计数据显示，今年上半年，天津港集团港口生产实现逆势双增长，完成货物吞吐量 2.08 亿吨，同比增长 1.7%；集装箱吞吐量完成 857.6 万标准箱，同比增长 2.9%，再创历史同期新高。



天津港集团推出环渤海内支线“天天班”等多项减免政策，开通“天津—胡志明”“天津—越南—东马”“天津—钦州”等多条新航线，力促“长春—天津”海铁联运班列恢复常态化运行，在陆地与海洋之间架起一条条绿色通道。上半年完成集装箱中转吞吐量 76.5 万标准箱，同比增长 32%。

广州港集团货物吞吐量和集装箱吞吐量也同比实现增长。数据显示，今年 1-6 月，广州港完成货物吞吐量 30546 万吨，完成集装箱吞吐量 1089 万标准箱。6 月份集装箱完成 206.38 万标准箱，创近年来单月集装箱吞吐量新高。广州市港务局副局长袁越介绍，1-6 月广州港新增外贸班轮航线 7 条。作为综合性主枢纽港，广州港在保障华南地区能源、原材料供应方面发挥着举足轻重的作用。

厦门港口管理局日前发布的数据快报显示，6 月份，厦门港集装箱吞吐量达 100.5 万标准箱，首次突破单月 100 万标准箱关口，创历史单月最好成绩，同比增长 5%。

中国港口协会同时表示，汛情对长江枢纽港口业务恢复带来影响。由于水位持续升高，部分航段船舶航行遇阻，个别港口码头因前沿水位过高不得不暂时关闭。7 月上旬，南京、武汉、重庆三港合计货物吞吐量同比减少 4.9%。

在交通运输部本月 10 日举行的“携手同行维护国际物流畅通”航海日专题新闻发布会上，交通运输部水运局副局长易继勇表示，4 月份以来，水运行业主要指标不断向好，港口货物吞吐量连续 3 个月实现正增长，基本步入正常发展轨道。

来源：第一财经

【LNG 罐箱运输能否迎来“拐点”？】

日前，交通运输部正式印发《整船载运液化天然气可移动罐柜安全运输要求（试行）》（下称《要求》），对整船载运液化天然气（LNG）罐箱的安全问题做了明确规定。

LNG 罐箱由于“宜储宜运”，灵活性强，在我国天然气市场具有一定发展优势，但因一直未有针对性的安全标准，发展一直不温不火。此次《要求》是针对 LNG 罐箱专用船出台的第一个安全标准，在多位业内人士看来，这是 LNG 罐箱运输发展的一大步，随着相关政策规范逐步落地，LNG 罐箱运输发展或将迎来发展新纪元。



“LNG 罐箱运输发展的一大步”

根据《要求》，整船载运 LNG 罐箱是指船舶仅载运 LNG 罐箱或船舶同时载运 LNG 罐箱和其他货物，其中 LNG 罐箱的载货量超过该船舶甲板可载货量的 50%，或者海上载运 100 个、内河载运 50 个及以上 LNG 罐箱。

针对安全问题，《要求》分别从 LNG 罐箱托运安全要求、船舶安全运输要求、航运企业安全管理要求、LNG 罐箱港口装卸作业安全要求、港口企业 LNG 罐柜装卸作业安全管理要求等八方面共提出 39 项具体标准，自今年 9 月 1 日起施行，有效期 2 年。

据悉，《要求》是交通运输部在总结前期试点工作经验的基础上，组织开展整船载运液化天然气可移动罐柜安全运输相关要求的研究和起草，通过网站等形式公开征求意见，并根据各方意见建议进行了修改完善，于近日正式发布。

“LNG 罐箱作为 LNG 的一种运输方式，不管是陆运还是船运，都不是新东西，作为 2.1 类危化品，LNG 罐箱在国际上一般都是与其他货物混装，没有专用船，而混装的层数有限，只能是两层，因此只能小批量运输，效率不高，没有经济性。”LNG 船运资深专家盛苏建告诉记者，“此次出台这个要求，是针对 LNG 罐箱专用船出台的第一个安全标准，是 LNG 罐箱发展的一大步，尤其对作为专用船来讲，它突破了罐箱堆放层数的限制，规模上去了，经济性就稍微好一些。”

交通运输部水运科学研究院船舶运输技术研究中心主任纪永波告诉记者：“这个文件是针对规模化罐箱运输的第一个总体要求，对引导行业规范、有序、安全发展非常重要。按照明确的标准操作，一些优势企业、安全能力保障强的企业，就能够做起来，会对 LNG 罐箱发展起到一定的促进作用。”

经济性问题待解

事实上，在我国天然气对外依存度逐年攀高，且基础设施建设又滞后的背景下，自 2017 年以来，LNG 罐箱及多式联运就凭借其“易储易运”“一罐到底”的灵活优势，逐渐被业界关注，2018 年更是发展火热，许多企业跃跃欲试。

对港口而言，LNG 罐式集装箱可在集装箱码头装卸，无需投入资金、时间新建 LNG 接收站或码头泊位，提高了码头泊位利用率，也从而提高了港口吞吐量。



但截至目前，LNG 罐箱发展仍不温不火，未能大规模应用，在多位受访者看来，经济性是主要原因。

据了解，一个 40 英寸的 LNG 罐箱容量在 20 吨左右，低于 LNG 槽罐车，规模更是没法跟 LNG 运输船相提并论。一艘常规 LNG 运输船的运量是 6 万吨，而 LNG 罐箱即使是整船运输，300 个罐也只有几千吨。

“冬季用气需求大的时候，LNG 罐箱比较热，好多企业都想进入，许多厂商也都在讨论，但现在仍处于初步探索阶段，大多企业都不是很了解，单一的企业去做这个业务也多是用来应急保供，想要盈利目前很难。”纪永波说。

“LNG 罐箱运输模式要真正实现商业运营，首先气源要便宜，因为运费太高了，从海外进口行不通，可能东南亚稍好一点。”盛苏建表示，“它不是一个主流的东西，就相当于喝瓶装水，肯定没有喝大桶水便宜。40 英寸的一个罐箱装不到 20 吨 LNG，要运转起来的话，还需要 1:3 的数量配比，充装处一个、运输中一个、终端用户一个。所以它需要有一个成熟的规模化运营模式，运输环节要打通，从充装、运输、堆放到终端用户，形成闭环。同时要提高罐箱的周转率，否则很难赚到钱。”

客观存在发展空间

不过，在多位受访者看来，LNG 罐箱模式未来仍有一定的发展空间。

“从多式联运的角度来讲，一罐到底，储、运和终端应用，目前还没完全打通，所以存在一定制约。”纪永波表示，“但这个运输模式有存在的必要性，未来还是会有比较好的发展空间，关键在于如何发掘它全程物流的应用场景，如果有一个经济的应用场景，未来发展还是不错的。”

在盛苏建看来，LNG 罐箱更适于在沿海 LNG 接收站进行充装，通过专用船进江和内河，在沿江码头卸载，作为工业用户用气或点供。“用于进口 LNG 的可能性不大，因为沿海接收站比较多，而内河因为没有接收站，用罐箱是比较合适的。LNG 罐箱存在的意义是作为一个补充，用于管道气到不了的地方或对槽罐车来说运输半径过远的地方。”

此外，盛苏建还指出，LNG 罐箱运输模式在上游领域可能也会有一定发展。“比如页岩气的开采，如果一个地方没法修管道，而气田开采几年就关掉，建设



管道成本过高，这种情况就可以集中建一个液化工厂，然后用罐箱模式运输，从上游直接运到终端用户，这是一个方向。目前这种模式在重庆、四川等地区都有应用。”

来源：航运界

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	303~305	370~372	435~440		Firmer.
Tokyo Bay	293~295	345~350	535~540	Plus oil fence charge if any.	Steady.
Shanghai	306~308	354~356	430~435	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	285~290	347~352	370~375	MGO Sul max 0.05%	Firmer.
Kaohsiung	294.00	357.00	440.00	+ oil fence charge usd 59	Firmer.
Fujairah	S. E.	345~350	455~460		Firmer.
Rotterdam	255~260	310~315	370~375		Firmer.
Malta	S. E.	330~335	390~395		Firmer.
Istanbul	S. E.	350~355	410~415	Ex Wharf Price	Firmer.
Buenos Aires	N/A	360~365	505~510		Firmer.

截止日期: 2020-07-16

◆ 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 28 周	第 27 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	2,400	2,450	-50	-2.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,200	2,200	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 28 周	第 27 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: 2020-07-14

(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	318,000	Hyundai HI, S. Korea	2022	Kyklades Maritime - Greek	10,500	dual fuelled
1+2	Tanker	158,000	Daehan, S. Korea	2022	Tsakos - Greek	Undisclosed	DP2 shuttle tankers, against Long term T/C
2	Container	1,000 teu	Dae Sun, S. Korea	2021-2022	Namsung Shipping - S. Korean	3,600	

◆ 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
CAPE LEONIDAS	BC	180,149		2010	S. Korea	1,850	Greek	
TAIPOWER PROSPERITY I	BC	88,005		2000	Taiwan, PRC	525	Chinese	en bloc each***
TAIPOWER PROSPERITY II	BC	88,005		2000	Taiwan, PRC	525	Chinese	
MIMI SELMER	BC	55,711		2005	China	750	Undisclosed	
PANWORLD	BC	55,675		2011	S. Korea	1,025	Chinese	
SABRINA I	BC	52,501		2005	Philippines	575	Undisclosed	en bloc each
FLORINDA I	BC	52,498		2005	Philippines	575	Undisclosed	
GOLDENEYE	BC	52,421		2002	Japan	490	Undisclosed	



NIKKEI VERDE	BC	51,658	2011	Japan	1,050	Chinese	box shaped, BWTS fitted
ATLANTICA	BC	50,259	2001	China	400	Hong Kong	
POLARIS MELODY	BC	35,196	2011	China	undisclosed	Vietnamese	
GREAT OCEAN	BC	35,152	2011	China	undisclosed	Vietnamese	*
ORIENTAL HARMONY	BC	35,152	2011	China	undisclosed	Vietnamese	
PEGASUS OCEAN	BC	34,512	2015	Japan	1,400	Greek	
MOONLIGHT SERENADE	BC	31,771	2008	Japan	730	Greek	

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
CMA CGM AGADIR	CV	13,858	1,076	2003	China	210	German	
MARCARRIER	CV	12,788	1,043	2007	S. Korea	520	Chinese	en bloc each*
MARCLOUD	CV	12,773	1,043	2007	S. Korea	520	Chinese	

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
SEATTLE	GC/MPP	31,923		2000	Japan	380	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
LADY M	TAK	115,418		2003	Japan	1,550	Russian	en bloc each**
TEXAS STAR	TAK	115,418		2003	Japan	1,550	Russian	
FANEROMENI A	TAK	45,869		2000	Japan	640	Middle Eastern	
PETROLIMEX 06	TAK	35,758		1996	Japan	300	Vietnamese	
CHEMBULK TORTOLA	TAK	20,809		2007	Japan	920	Undisclosed	
ESHIPS COBIA	TAK	13,130		2006	S. Korea	undisclosed	Chinese	
NORSTAR BISCAV	TAK	11,530		2008	Turkey	795	Undisclosed	
LAVENDER PASSAGE	TAK/LPG	49,708		1996	Japan	1,600	FGAS - Vietnamese	
FUJI GAS	TAK/LPG	29,458		1995	Japan	800	Undisclosed	

◆ 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	
BALTIC HIGHWAY	PCC	17,828	12,937	2001	japan	283.00	NK HKC yard required, incl 630t bunkers	



POLARIS ACE	PCC	15,522	12,700	1997	Japan	291.00	NK HKC yard required, incl 400t bunkers
-------------	-----	--------	--------	------	-------	--------	---

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
MASTER	BC	24,110	6,772	1997	China	336.25	
KUO HSIUNG	CV	18,372	5,915	1993	Japan	340.00	

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
HISPANIA GRAECA	BC	74,133	10,051	2001	Japan	190.55	as is Cape Town, South Africa
CMA CGM OKAPI	CV	22,900	7,679	2000	Poland	undisclosed	dely to Turkey
SOVEREIGN	PAS	7,546	28,797	1987	France	undisclosed	dely to Turkey
CARNIVAL FANTASY	PAS	7,200	29,072	1990	Finland	undisclosed	dely to Turkey
MONARCH	PAS	6,500	28,800	1991	France	undisclosed	dely to Turkey
HORIZON	PAS	5,632	21,549	1990	Germany	undisclosed	dely to Turkey

◆ALCO 防损通函

【全球大流行病中的网络安全问题】

虽然国际海事组织（IMO）已经敦促船东和船舶营运人在 2021 年前将网络风险纳入船舶安全管理体系，但网络罪犯早已悄然而至。尤其在新冠病毒这样的全球大流行病的危机下，不怀好意的网络罪犯往往会乘机通过各种恶意的方法来获取利益。

为解决“拒绝物理访问”、“船舶被隔离”和“旅行限制”等实务操作上的问题，船东目前正在积极开放远程访问，对船舶使用远程数字勘察工具，并鼓励岸上人员在家远程工作。

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
2020-07-17	700.430	797.370	6.526	90.337	879.650	60.915	1022.780	488.480	515.880
2020-07-16	699.130	798.120	6.540	90.178	880.090	60.962	1016.080	489.760	517.670
2020-07-15	699.820	798.470	6.524	90.284	879.690	61.015	1013.100	488.790	514.610
2020-07-14	699.960	794.230	6.524	90.303	878.950	60.928	1013.870	485.860	514.480
2020-07-13	699.650	791.370	6.546	90.257	883.670	60.945	1012.120	486.350	514.700

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	0.08675	1 周	0.11163	2 周	--	1 个月	0.18675
2 个月	0.22263	3 个月	0.27175	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.34238	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.4755		

2020-07-16

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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