



全一海运市场周报

2020.07 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2020.07.20 - 07.24\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【集运市场保持平稳 航线运价走势分化】

近期，新冠疫情在世界范围内持续大幅蔓延，全球新冠疫情累计确诊人数突破 1500 万人，但多数国家已经重启经济，并没有重新采取封锁措施。本周中国出口集装箱运输市场保持平稳，有闲置运力开始投入市场，不同航线因基本面差异走势分化，综合指数小幅下跌。7 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 1022.03 点，较上期下跌 1.3%。

欧洲航线：欧洲国家取消了管制措施，正常生产经营活动逐步恢复，但随着经济重启，疫情传播情况出现反弹，多个国家确诊病例逐步上升，对后续经济反弹产生拖累作用。运输需求总体稳定，供求关系基本平衡，上海港船舶平均装载率保持在 95%左右的水平，市场运价继续小幅回调。7 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 896 美元/TEU，较上期下跌 1.2%。地中海航线，市场走势基本与欧洲航线同步，运输需求基本平稳，供需基本面平稳。本周运价小幅下跌。7 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 937 美元/TEU，较上期下跌 0.3%。

北美航线：据统计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，而且近期美国的疫情蔓延速度有加速迹象，多个地区确诊病例均创新高。虽然美国当地仍然推动经济恢复，但经济恢复因疫情受到阻碍。本周运输需求基本稳定，供求关系良好，上海港船舶平均装载率徘徊在 95%左右。由于近期市场运价处在历史较高水平，本周有所回调。7 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 2704 美元/FEU、3269 美元/FEU，较上期分别下跌 3.2%、1.9%。

波斯湾航线：目的地国家疫情较为稳定，市场逐步进入传统旺季，运输需求出现回暖，加之部分航商继续采取停航等措施控制运力规模，供求关系改善，上海港船舶平均装载率保持在 90%左右，市场运价继续上涨。7 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 703 美元/TEU，较上期上涨 4.1%。



澳新航线：疫情在当地出现较大反弹，后期对运输需求进一步增长将产生不利影响。本周货量表现较好，供求关系平衡，上海港船舶平均装载率徘徊在 90% 左右，市场运价小幅上涨。7 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 1079 美元/TEU，较上期上涨 1.0%。

南美航线：疫情在当地传播情况仍较为严重，巴西等国确诊人数高速增长，但也刺激了部分生活必需品和医疗商品的需求，运输需求出现反弹，上海港船舶平均舱位利用率升至 90% 以上。部分航商执行运价上涨计划，本周即期订舱价格大幅上涨。7 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 548 美元/TEU，较上期大幅上涨 9.6%。

日本航线：本周运输市场需求基本平稳，运价稳定。7 月 24 日，中国出口至日本航线运价指数为 740.95 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【“出梅”“入伏”天气转好 运价指数小幅波动】

本周，受天气因素影响，沿海散货运输市场船货相对平衡，运输价格小幅波动。7 月 24 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 977.91 点，较上周上涨 0.7%。其中煤炭、金属矿石运价指数上涨，粮食、成品油运价指数下跌，原油运价指数维稳。

煤炭市场：本周，华东沿海地区终于“出梅”，延续了一个多月的梅雨季节宣告结束。同时，本周全国正式“入伏”，高温天气蔓延，不过从电厂反馈的数据来看，短暂的高温天气对日耗和库存并未带来较大的影响，对整个电煤市场消费的拉动力度仍略显不足。此外，随着港口煤市降温，煤价开启下行通道，叠加下游煤炭消费持续偏弱，卖方出货困难，煤炭市场交投活跃度下降。运输市场方面，华东地区受前期降雨影响，整体水位偏高，据部分船东透露，因长江水位普遍超过历史高位，考虑到航行安全因素，船东普遍不愿往江阴以上港口码头靠泊、接卸，加上前期气温不高，江内库存充足，货主采购也不积极，中上游货盘大多被江船货盘所取代。长江沿岸呈船货双弱走势。华南地区本周气温较高，内外贸兼营船受外贸市场行情火热吸引基本都流向外贸航线，大船运力略显紧张，不过虽然进口煤限制政策未完全放开，但进口煤价格低廉，部分用户仍在通过各种渠道进口。华南市场整体船货保持平衡。随着高温天气延续以及煤价跌至底部，预计“迎峰度夏”的运输高峰即将来临。

7 月 24 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 923.52 点，较上周上涨 1.5%。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 18.4 元/吨，较上周五上涨 0.6 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 20.3 元/吨，较上周五上涨 0.5 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 30.0 元/吨，较上周五上涨 0.6 元/吨。

金属矿石市场：本周周初铁矿石市场偏弱震荡，全国市场报价整体稳中上涨。随着华东及南方部分地区陆续出梅，下游用钢需求开始逐步恢复。钢厂询盘情况较好，但整体成交情况一般。另外，近期山东降雨偏多，影响港口装卸速度，部分港口出现压港。沿海矿石运输市场运价保持平稳。7 月 24 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 979.63 点，较上周上涨 0.2%。

粮食市场：国内玉米市场依然表现强势，在第八轮玉米拍卖创下成交及溢价新纪录之后，玉米价格节节攀升，加上南方汛情严峻，部分受灾地区玉米存减产可能，对国内玉米整体产能影响不定。市场观望情绪较浓，实际成交货盘偏少，运价小幅下跌。7 月 24 日，沿海粮食货种运价指数报收 717.66 点，较上周下跌 0.9%。

成品油市场：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

【三大船型跌多涨少 综合指数跌幅扩大】

本周国际干散货运输市场整体表现不佳，铁矿石、粮食、煤炭等货盘均减少，海岬型船和巴拿马型船市场纷纷下滑，其中海岬型船市场跌幅较大，超灵便型船市场平稳小幅波动，远东干散货指数(FDI)综合指数在大中型船的影响下跌幅有所扩大。7 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 870.82 点，运价指数为 777.75 点，租金指数为 1010.41 点，较上期分别下跌 11.7%、8.6%和 15.1%。

海岬型船市场：海岬型船太平洋市场和远程矿航线运价跌势扩大。太平洋市场，本周澳大利亚部分铁矿石泊位有检修计划，影响的发运量环比上周有所增加。本周在市场询船的发货人不多，市场活跃度下降，且巴西铁矿石货盘也减少，运力普遍集中在太平洋市场，市场船多货少，租家打压力度较大，太平洋市场



铁矿石运价大幅下降。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 14717 美元，较上期下跌 30.6%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 6.408 美元/吨，较上期下跌 17.5%。远程矿航线，本周巴西也有较多铁矿石泊位进行检修，长航线铁矿石货盘明显减少，市场氛围不佳，远程矿航线运价继续走跌。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 15.963 美元/吨，较上期下跌 10.8%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场以及粮食航线运价下滑。太平洋市场，国内进口煤额度问题依然未有新的进展，部分港口额度依然受限，本周澳大利亚和印尼至中国的煤炭货盘依然偏少；另外，由于南美市场以及大船运价走软，市场整体氛围变差，太平洋市场租金下跌。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 10244 美元，较上期下跌 5.5%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 9333 美元，较上期下跌 4.6%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.000 美元/吨，较上期下跌 7.5%。粮食航线，本周南美粮食货盘以及大西洋市场货盘较前期有所减少，由于之前空放南美运力较多，市场总体货少船多，且由于 FFA 远期合约价格持续下滑，船东担忧情绪增加，粮食航线运价继续走软。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 29.486 美元/吨，较上期下跌 4.5%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场总体平稳。本周，东南亚市场进口煤、镍矿等货盘依然不多，铝矾土货盘尚可，但印度、南非市场货盘持续吸引东南亚市场运力前往，东南亚市场即期运力并不十分宽裕，租金平稳小幅波动。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 7800 美元，较上期上涨 3.2%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 9691 美元，较上期上涨 3.4%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 5450 美元，较上期上涨 5.8%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.346 美元/吨，较上期上涨 1.9%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 8.319 美元/吨，较上期上涨 0.1%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价不断下探 成品油运价止跌回暖】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 7 月 17 日当周美国除却战略储备的商业原油库存增幅远超预期，精炼油库存增幅略超预期，汽油库存基本符合预期。石油输出国组织(OPEC)周二发布的报告称，全球石油需求 2020 年将持续下降，并预计市场将于 2020 年下半年逐步稳定，且于 2021 年随着经济复苏而反弹，但同时强调其对于 2021 年的预测具有相当大的不确定性。随着全球各国卫生事件的好转，封锁措施逐渐解除，原油市场开始恢复是肯定的，但仍需要看卫生事件的后续发展，从 OPEC+持续的控产就能看出，目前供需两端的差距仍然不小。本周原油价格波动盘整，布伦特原油期货价格周四报 43.53 美元/桶，较上期上涨 0.51%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价不断下探，苏伊士型油轮运价小幅回暖，阿芙拉型油轮运价小幅上涨。中国进口 VLCC 运输市场



运价加速下滑。7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756.99点，较上期下跌8.14%。

超大型油轮（VLCC）：VLCC 市场中东航线7月货盘创出历史新低，由于油价上涨和需求下降，8月货盘状况也未见乐观。本周运价加速回落，日均TCE（等价期租租金）跌破2万美元关口。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价（CT1）报WS39.21，较上周四下跌9.0%，CT1的5日平均为WS41.50，较上周下跌7.0%，TCE平均2.1万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价（CT2）报WS40.96，下跌7.0%，平均为WS42.32，TCE平均2.4万美元/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回暖至WS48，TCE约1.3万美元/天。黑海到地中海航线运价小幅上涨至WS55，TCE约0.5万美元/天。该航线一艘13万吨级船，埃及至土耳其，8月1至2日货盘，成交运价约为WS55。亚洲进口主要来自南美和中东，一艘13万吨级船，古巴至印度，8月15至16日货盘，成交包干运费为197万美元。一艘13万吨级船，拉斯坦努拉至中国宁波，8月5至7日货盘，成交运价约为WS52.5。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线延续涨势，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平小幅上涨。7万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至WS76（TCE约0.7万美元/天）。跨地中海运价稳定在WS68（TCE约0.5万美元/天）。北海短程运价回调至WS85（TCE约0.7万美元/天）。波罗的海短程运价上涨至WS60（TCE约1.0万美元/天）。波斯湾至新加坡运价上涨至WS76（TCE约1.0万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价上涨至WS75（TCE为1.1万美元/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，8月中上旬货盘，成交包干运费约为54.5万美元。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线全线上扬，欧美航线涨跌互现，综合水平止跌回暖。印度至日本3.5万吨级船运价大幅上涨至WS82（TCE约0.4万美元/天）。波斯湾至日本航线5.5万吨级船运价上涨至WS58（TCE约0.4万美元/天），7.5万吨级船运价上涨至WS62（TCE约0.7万美元/天）。美湾至欧洲3.8万吨级船柴油运价下跌至WS119水平（TCE约1.3万美元/天）。欧洲至美东3.7万吨级船汽油运价大幅上涨至WS106（TCE约1.0万美元/天）。欧美三角航线TCE大约在2.1万美元/天。



(5) 中国船舶交易市场

【综合指数小幅上扬 二手船市成交增长】

7月22日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数继续上扬，为1014.69点，环比上涨0.79%。其中，国际油轮船价综合指数下跌1.10%，国际散货船价综合指数、沿海散货船价综合指数、内河散货船价综合指数分别上涨1.02%、1.22%、1.42%。

铁矿石坚挺的价格刺激了产能，而主要进口国印度和中国对煤炭的需求不足导致煤炭产量和价格双双下滑，在恶劣天气、清关速度和疫情的多重影响下，谷物运输市场可用运力减少。周二BDI收于1594点，环比下跌8.50%。本期，5年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1068万美元、环比上涨1.64%；57000DWT—1325万美元、环比下跌3.91%；75000DWT—1687万美元、环比上涨4.62%；170000DWT—2363万美元、环比上涨1.75%。航运业随着疫情拉锯战的持续出现反复，干散货运输需求呈现趋势性恢复的同时面临波动。本期，国际二手散货船买卖成交大幅增加，共计成交26艘（环比增加17艘），总运力158.45万DWT，成交金额25444万美元，平均船龄11.92年。

疫苗研制进展带来积极预期，市场对于经济复苏的信心增强，国际油价延续当前的盘整节奏。布伦特原油周二收于43.28美元/桶，环比上涨1.31%。随着石油库存的减少，市场前景向好，VLCC运价有望在第三和第四季度回归正常轨道。本期，5年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2474万美元、环比下跌4.33%；74000DWT—2317万美元、环比下跌0.97%；105000DWT—3587万美元、环比上涨2.52%；158000DWT—4510万美元、环比下跌1.38%；300000DWT—7308万美元、环比下跌0.71%。世界各地经济重新开放，为市场注入了活力。本期，二手油轮市场成交量略有增加，成交9艘（环比增加4艘），总运力59.08万DWT，成交金额9695万美元，平均船龄13.78年。

在高库存和部分进口煤补充的情况下，煤炭市场需求有限，钢材市场需求并未因梅雨季洪灾影响而受到明显冲击，沿海散货船运价暂时延续平稳。本期，5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—201.50万人民币、环比下跌0.52%；5000DWT—1089.06万人民币、环比上涨4.17%。本期，沿海散货船成交依旧清淡，仅有一条今年4月份建造的5012DWT的船舶成交，成交金额1600万元人民币。

近期，内河散货船市场成交增速，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—56.60万人民币，环比上涨3.02%；1000DWT—125.61万人民币，环比上涨1.60%；2000DWT—233.07万人民币，环比下跌1.93%；3000DWT—352.10万人民币，环比上涨3.58%。本期，内河散



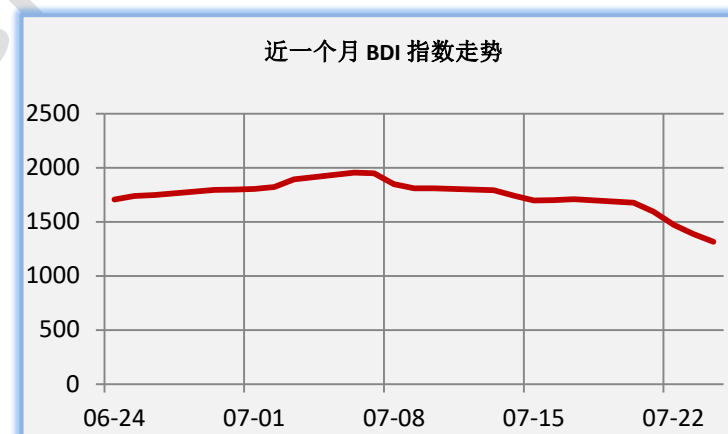
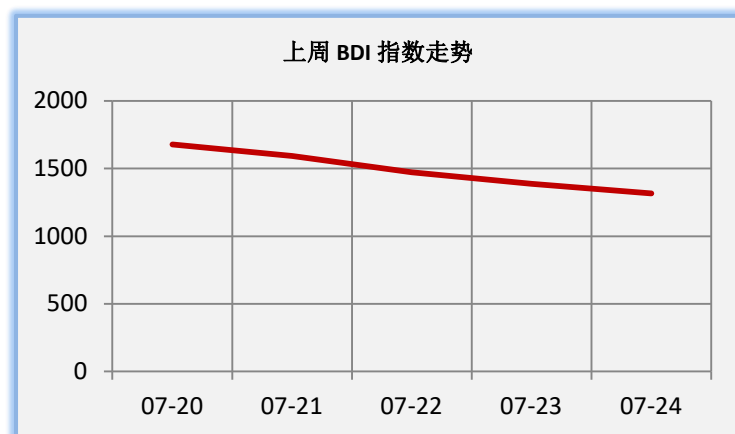
货船市场成交量增加，共计成交 92 艘（环比增加 22 艘），总运力 17.71 万 DWT，成交金额 20858 万元人民币，平均船龄 9.1 年。

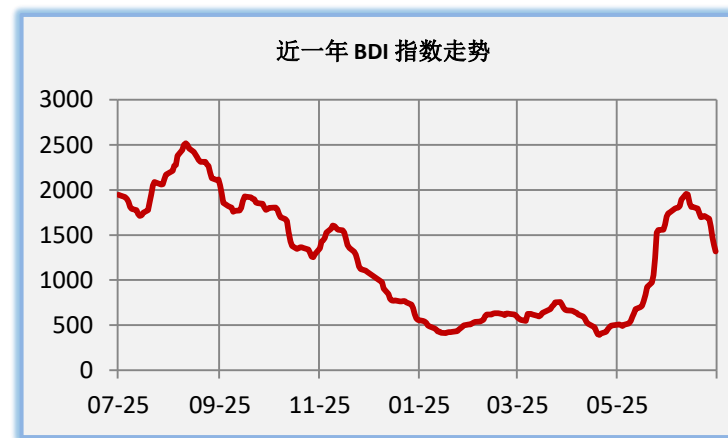
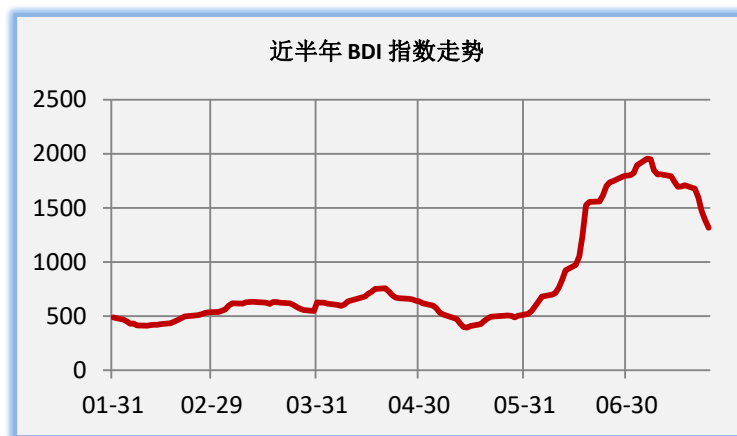
来源：上海航运交易所

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 20 日		7 月 21 日		7 月 22 日		7 月 23 日		7 月 24 日	
BDI	1,678	-32	1,594	-84	1,473	-121	1,388	-85	1,317	-71
BCI	2,950	-75	2,729	-221	2,426	-303	2,236	-190	2,084	-152
BPI	1,465	-39	1,415	-50	1,335	-80	1,263	-72	1,198	-65
BSI	920	+10	929	+9	932	+3	925	-7	915	-10
BHSI	460	+3	464	+4	469	+5	470	+1	471	+1





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 29 周	第 28 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	22,500	22,500	0	0.0%
	一年	18,250	18,500	-250	-1.4%
	三年	15,250	15,500	-250	-1.6%
Pmax (76K)	半年	11,500	11,500	0	0.0%
	一年	11,250	11,250	0	0.0%
	三年	10,750	10,750	0	0.0%
Smax (55K)	半年	11,000	11,000	0	0.0%
	一年	10,500	10,500	0	0.0%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	8,000	8,000	0	0.0%
	一年	8,000	8,000	0	0.0%
	三年	8,750	8,750	0	0.0%

截止日期: 2020-07-21



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Navios Antares' 2009 169053 dely Hong Kong prompt trip via Australia redel CJK \$13,000 opt North China \$13,500 - Richland

'Ikan Bawal' 2012 83454 dely Xiamen 27/28 Jul trip via E Australia redel India option China \$11,500 - cnr

'Flag Evi' 2014 82629 dely Recalada 16 Aug trip redel Singapore-Japan intention grains \$13,500 + \$350,000 bb - Olam International

'CMB Partner' 2016 81805 dely aps EC South America 31 Jul/01 Aug trip redel Singapore-Japan intention grains \$14,750 + \$475,000 -
Glencore Agri

'Zheng Hui' Klaveness relet 2014 81797 dely Jorf Lasfar spot trip via Kamsar redel Stade intention bauxite \$8,000 - Oldendorff

'Yangtze Xing Jin' 2012 81649 dely Zhoushan 28 Jul trip via E Australia redel India \$10,500 - NYK

'My Vision' 2015 81502 dely Ulsan 29 Jul trip via NoPac redel Singapore-Japan intention grains \$10,750 - Cargill

'Lila Seoul' 2012 79454 dely Haldia 04 Aug trip via EC India redel China intention iron ore \$16,000 - Allianz

'Tiger South' 2013 76213 dely Donghae 26/27 Jul trip via CIS Pacific redel S Korea \$10,000 - Panocean

'Astra Perseus' 2012 58512 dely Dunkirk prompt trip via Tilbury trip redel east Mediterranean \$13,500 - EMR



'Spar Scorpio' 2006 53163 dely Pyongtaek prompt trip CIS redel Singapore-Japan \$7,600 - cnr

(2) 期租租船摘录

'Lady Cansen' 2009 28750 dely Sao Francisco do Sul 01 Aug 3/5 months redel Atlantic excluding west Africa \$9,000 - cnr

4. [航运市场动态](#)

【油轮船东看好市场前景】

Tsakos Energy Navigation (TEN) 创始人、董事长兼首席执行官 Nikolas Tsakos 近日在 Capital Link 网络研讨会上畅谈了对石油市场波动的看法及疫情带来的机遇，在他看来，VLCC 最糟糕的时刻已经过去，市场前景看好。

Tsakos 表示：

随着石油库存的减少，市场正在向好的方向发展，VLCC 运价将在第三和第四季度回归正常轨道。虽然运价无法回到 10 万美元/天，但如果处于 5 万-6 万美元之间，这一年的收益对从业者来说也将相当令人满意。

Tsakos 认为，相较 VLCC，较小型油轮用作浮式储油更有优势。而目前阿芙拉型和苏伊士型的一年期租金明显高于现货运价，由此可见，所有人都看好今年的市场前景。

Tsakos 透露该公司将考虑投资更大型的油轮。在财务战略上，公司将 45 艘船舶用于长期租赁，以此支付所有的成本，另有 25 艘船投放在现货市场，盈利用于股东分红。他指出，欧佩克近期宣布增加石油产量，将为市场注入活力。

有业内人士指出，尽管 2020 年石油需求将继续增长，但是仍远低于此前预测的水平。许多不确定性都与市场上的油轮供应量有关，包括现货市场和合同市



场。

也有分析人士表示，海上浮式储油对运价的支撑作用将逐步减弱。

来源：中国远洋海运 e 刊

【干散货航运：第三季度将出现小幅上涨】

普氏能源资讯（Platts）预计，干散货运输市场将在第三季度出现小幅上涨，但由于市场担心可能出现第二波新冠肺炎疫情，需求仍面临下降的潜在风险。

干散货运价从年初的低点回升至 7 月上旬的年内高点。在普氏各干散货指数中，以 0.5%硫含量船用燃料为基准的好望角型日租金指数（Cape T4 index）7 月 6 日达到 31901 美元/天，较 5 月 14 日的 2075 美元/天飙升了 15 倍。同样，以 0.5%硫含量船用燃料为基准的 Kamsarmax 型日租金指数（kmax9）在 7 月 9 日达到 12801 美元/天，创下该指数 5 月 4 日推出以来的最高点。而在 2 月份，Kamsarmax 船舶的租金仅 2000 美元/天。

铁矿石价格刺激生产

市场人士表示，宏观经济环境出现改善迹象，中国表现尤其突出。目前因铁矿石价格坚挺，刺激矿产商最大限度地提高产能，进而创造了更多航运需求。

巴西矿业巨头淡水河谷（Vale）将其 2020 年铁矿石指导产量维持在 3.1 亿-3.3 亿公吨。根据普氏贸易软件 cFlow 的数据，2020 年上半年，淡水河谷从巴西港口出口的总量为 1.16 亿吨，这意味着淡水河谷需要在下半年至少出口 1.94 亿吨才能达到目标。

澳大利亚、加拿大、南非和印度也保持较高出口量。尤其是印度，第一季度铁矿石粉矿和球团出口激增，为 Supramax 板块需求提供了强劲支撑。中国海关数据显示，今年一季度，印度向中国出口了 824.1157 万吨印度铁矿粉和球团，去年同期还只有 358.3948 万吨。多位航运市场人士表示，印度的出口创近 10 年来最高。

太平洋地区煤炭需求低迷



由于主要进口国印度和中国对煤炭的需求不足，澳大利亚、印度尼西亚和南非主要生产商的动力煤价格自年初以来一直在下滑。

有分析人士认为，目前即期价格已接近边际生产成本，随着部分矿产商的价格跌破盈亏平衡点，预计产量将继续下降。预计 2020 年动力煤海运量将比去年减少约 1 亿吨。

印度在 3 月份实施的全国性封锁措施，导致电力需求大幅下降，有市场参与者预计，鉴于该国目前的抗疫形势，需求回升将较为缓慢。

船舶延误和谷物需求

由于恶劣天气和清关速度放缓，第二季度末船舶在中国港口的等待时间较长，暂时阻碍了运力重回市场。

疫情也造成船员换班难，影响了船期，降低了可用运力，推高了运价。

预计第三季度黑海地区运输活动较活跃。一位消息人士表示，俄罗斯自 5 月起对谷物实施了出口禁令，而在 7 月份粮食收获期间取消这一禁令将有助于船舶需求的激增。

美国第三季度将迎来谷物丰收季，但市场参与者仍不确定中美第一阶段经贸协议能否顺利实施。

来源：Platts

【箱量反弹，亚美航线即期运价保持坚挺】

上周，跨太平洋东行航线的即期运价连续第二周保持稳定。承运人预计，如果美国从亚洲的进口量保持增长，运费将在 8 月 1 日全面上调。

从 6 月 1 日到 7 月中旬，承运人取消了 45 个航次。而在此期间，从亚洲进口的季节性商品、个人防护用品（PPE）以及零售商补库存都有所增加，致使即期运价达到 10 年来的最高水平。



环捷国际货代（GXG）美洲区总裁 David Bennett 在接受采访时表示，各大班轮公司继续执行运力管理。

上海出口集装箱运价指数显示，上周五上海至美西的即期价格达到 2794 美元/ FEU，较前一周上涨 0.4%，较 2019 年同期上涨 68.4%。上海至美东运价为 3334 美元/FEU，较前一周上涨 1.1%，同比上涨 16.4%。

上个月，班轮公司向联邦海事委员会提交了一份提前通知，计划在 7 月 15 日提高 1000 美元/FEU。但西海岸即期运价实际仅上涨了 11 美元，而东海岸的即期运价较上周上涨了 37 美元。

班轮公司表示，基于目前跨太平洋东行航线的市场情况以及在 6 月成功进行了三次调价，他们或将在 8 月 1 日进行大幅度上调。

有关预测显示，美国第三季度进口量将强劲增长。海事咨询公司 Sea Intelligence maritica 首席执行官 Alan Murphy 表示，鉴于上述预测，班轮公司已减少取消航次，7 月中旬至 8 月底只有 14 个航次宣布被取消。

跨太平洋东行航线的旺季通常从 8 月到 10 月。美国国家零售联合会（NRF）负责供应链和海关政策的副总裁 Jonathan Gold 称，由于美国新冠肺炎疫情再次反弹，部分地区的商店重新关闭，加之中美贸易形势的影响，市场仍存在不确定性，今年的假日购物季情况很难预测。

IHS Markit 旗下的 GTA Forecasting 预计，2020 年美国从亚洲的进口箱量将比 2019 年下降 7.6%。

来源：JOC

【今年集运业旺季会来吗？】

近日，航运咨询机构 Alphaliner 表示，闲置的船舶运力自 2 月中旬以来，首次降至 200 万 TEU 以下，这表明市场状况正在改善。Alphaliner 指出，从 6 月 22 日起，有超过 120 艘闲置的集装箱船已经重新起航，因为旺季的苗头正在逐渐出现。截至 7 月 6 日，全球闲置停运的集装箱船有 375 艘，相当于 185 万 TEU，这远低于两周前报道的 453 艘 232 万 TEU。今年航运业旺季会来吗？



集运市场航次在恢复

Sea.com 的数据显示，在亚洲—美国西海岸航线，第二季度因航次取消减少的运力占原来配置总运力的 12.7%，但到目前为止，班轮公司公布的第三季度取消的航次运力占比仅为 3.3%（7 月为 6%，8 月为 3%，9 月为 1%）。

VesselsValue 将通过卫星和地面自动识别系统（AIS）获得的船舶位置信息进行分析后，得出结论，全球集运市场每周航次量正持续增长。特别是在船公司陆续恢复部分航次后，6 月份的航次量已明显增多。以 6 月 16 日所在的一周为例，全球集运市场航次量达到 7035 个，与此前一周的 5947 个相比，涨幅超过 18%。2020 年上半年，航次量最多的一周，出现在 4 月上旬，达到 7093 个。而 6 月 16 日那一周，从中国出发至全球各地的航次量，已明显回升，达到 673 个，创下 2020 年以来的最高值。

来自 Container xChange 的数据也显示，集装箱货运量已经开始上升，但还没有完全恢复到疫情前的水平。

Container xChange 发布的 CAx(集装箱可用指数)可以量化全球主要港口的集装箱可用性。该指数显示，德国汉堡的集装箱可用性正在上升，20 尺普柜可用性明显增加，第 29 周为 0.47，第 31 周为 0.78。40 尺高柜也在增加，但 40 尺普柜从第 29 周的 0.49 下降到第 31 周的 0.45。

航次数量恢复，运价也在上涨。日前，船公司 CMA CGM 宣布，自 8 月 1 日起，将其 40 尺柜 FAK 费用从 100 美元上调至 2300 美元，并在 7 月份推出了 200 美元/TEU 的旺季附加费。

市场分析认为，随着国内经济有序恢复，欧美国家陆续复工复产，贸易需求回升。经贸活动日趋强劲，极大带动了需求的上涨。在这样的背景下，船公司也提高了运价，并引入了旺季附加费，海运价格一时“爆炸式”上涨。根据上海出口集装箱运价指数（SCFI），以美西市场为例，7 月 3 日，上海港至美西基本港的市场运价为 2920 美元/FEU，较一个月前大幅上涨了近 37%。

中金公司研报认为，在集运方面，随着欧美 PMI 和中国新出口订单 PMI 触底回升，疫情对外需的最坏冲击已经过去。

全球运输需求将回升



7月14日，海关总署举行发布会，指出今年上半年东盟取代了欧盟和美国，成为我国第一大贸易伙伴。今年1-5月，我国与东盟进出口总值2.09万亿元人民币，同比增长5.6%，其中我国与泰国进出口增长9.2%，与越南进出口增长18.1%，增速显著。

根据VesselsValue对部分航线月度货运量（假设船舶的TEU容量为100%）的统计数据，一方面，2020年上半年，中国至东南亚地区的集装箱货运量，于去年同期比较并未出现明显下跌。反而在1月和3月，同比还出现了增长，反映出中国和东南亚地区之间，强劲的贸易发展势头。另一方面，今年1-6月，中国至东南亚地区的集装箱货运量，整体仍保持在较高水平。随着制造业和基础设施的恢复，只要东南亚市场需求继续增长并企稳，这种积极的趋势将持续下去。

此外，由于美国国内开始逐步解除封锁，生产生活逐步恢复，加之此前商品库存的消耗，近期美国市场需求有较大增长，上海港至美国的船舶，基本都满载出运。有专家指出，近期以星、美森等在内的多家船公司，在这一中美航线市场加开了航线，表明中美两国间的贸易已经强劲复苏。随着美国补货需求的回升，相信这一市场的货运量会持续增加。

有分析认为，从6月份开始，中国出口货运量逐步恢复到疫情暴发前的水平，6月份中国出口至全球的货运量，同比已基本持平。预计全球运输需求在经历波动后，也将回升。

市场预期谨慎

对于市场前景，航运业分析机构也普遍持较为谨慎的态度。知名咨询公司德路里在6月份发布的报告中称，到目前为止，没有迹象表明2020年的集运市场一定会出现传统旺季。Sea-Intelligence则认为，需求可能不会迅速回升，市场第三季度可能会出现较大规模的停航。

有专家表示，决定未来半年集运市场走势的核心变量有两个，一是全球经济恢复情况，取决于欧美经济的恢复情况、疫情发展阶段和政治扰动因素，二是航商对运力控制力度的把握，运力控制力度是否能和需求变化相匹配是关键。

有金融机构研报指出，疫情和经济发展共存似乎已是各国当局间的共识，毫无疑问，经济修复将成为未来半年的市场主调，但未来半年经济恢复速度是判断核心。随着抗疫成为持久战，相关专家认为疫情或将持续到明年，经济恢复速度也将变缓。参照中国疫情演化路径，疫情发展可以简单分为三个阶段，疫情



爆发、确诊病例加速攀升-单日确诊病例平稳-新增确诊数量逐渐减少-现存确诊病例逐渐减少、清零；海外疫情目前尚未进入平台期，美国疫情甚至愈演愈烈、存在逐渐失控的风险，加上欧美国家政体差异，达到国内类似的防疫成果需要更长时间。因此，全球经济在下半年将以修复为主，但波动幅度较大，航运需求也将紧随变动，存在较大不确定性。

具体来说就是，在海外疫情进入平台期之前，航运业也将随着疫情拉锯战的持续出现反复，集运需求呈现趋势性恢复但同时面临剧烈波动，此外，也不排除疫情超预期恶化、相关国家重新采取牺牲经济的措施来换取防疫成果，届时经济或将再回谷底。随着疫情顺利度过平台期，经济也将进入平稳恢复阶段，虽然疫情仍有反复的可能性，但疫情小规模爆发成大流行的可能性偏低，对经济影响十分有限，集运货量也将随之平稳增加。此外，欧美政局的动荡性也将是影响经济的潜在不利因素，如果美国暴乱失控，将对经济造成重击，不过这将取在于政府压制手段的有效性，结合近期演化趋势初步判断，暴乱大概率将被镇压下。

来源：中国水运网

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	368~370	435~440		Firmer.
Tokyo Bay	304~306	370~375	550~555	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	294~296	358~360	435~440	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	299~304	362~367	387~392	MGO Sul max 0.05%	Firmer.
Kaohsiung	299.00	369.00	445.00	+ oil fence charge usd 59	Firmer.
Fujairah	S. E.	350~355	460~465		Steady.
Rotterdam	268~270	305~310	362~365		Mixed.
Malta	S. E.	345~350	400~410		Steady.
Istanbul	S. E.	355~360	415~420	Ex Wharf Price	Steady.
Buenos Aires	N/A	355~360	500~505		Softer.

截止日期： 2020-07-23



◆ 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 29 周	第 28 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,700	4,750	-50	-1.1%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,600	2,600	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,400	2,400	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,200	2,200	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 29 周	第 28 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: 2020-07-21

(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	Bulker	75,000	New Dayang, China	2022	Fujian Shishi Dingsheng - Chinese	2,300	
2	Bulker	51,000	New Dayang, China	2022	Zhejiang Shipping - Chinese	2,000	
1	LPG	84,000 cbm	Kawasaki, Japan	2022	Kumiai Navigation - Japanese	Undisclosed	dual fuelled
2+2	RoRo	1,000 pax	Cochin Shipyard, India	2022	ASKO - Norwegian	Undisclosed	battery powered



◆ 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
KM YOKOHAMA	BC	83,480		2011	Japan	1,525	Greek	
BW BARLEY	BC	83,369		2010	Japan	2,825	Centrofin - Greek	en bloc
BW EINKORN	BC	81,502		2010	Japan			
BW ACORN	BC	82,589		2010	Japan	1,355	German	incl 3 yrs TCB@ USD 10.750/day
WISE YOUNG	BC	82,012		2011	S. Korea	1,380	Undisclosed	BWTS fitted
MI HARMONY	BC	61,617		2014	China	1,600	Undisclosed	
OCEAN JORF	BC	61,269		2016	Japan	1,885	Vita Management - Greek	
ALAM MULIA	BC	61,254		2015	Japan	1,880	Undisclosed	
FULHAM	BC	57,047		2010	China	700	Undisclosed	
SUN LUCIA	BC	56,568		2012	China	890	Chinese	
BLUE RIPPLE	BC	53,299		2005	China	550	Chinese	
SAM EAGLE	BC	32,581		2010	China	470	Middle Eastern	at auction

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
HOHERIFF	CV	11,846	5,534	2007	China	280	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
BAG MEUR	TAK	306,324		2000	S. Korea	2,350	Undisclosed	
SEA CORAL	TAK	298,306		1996	S. Korea	1,800	Russian	
BERGINA	TAK	105,839		2007	Japan	1,900	Chinese	
SOUTHERN PEARL	TAK	96,755		1994	S. Korea	480	Undisclosed	
MAERSK MURTSU	TAK	50,093		2010	Japan	1,650	Undisclosed	
EAGLE MELBOURNE	TAK	50,079		2011	Japan	1,550	Undisclosed	
KRONBORG	TAK	40,208		2007	S. Korea	1,200	Vietnamese	IMO II
BLACKBURN	TAK	4,998		2014	China	undisclosed	Italian	
HYUNDAI ULSAN 3118	TAK/LPG	62,367		2020	S. Korea	72,600	Malaysian	en bloc*, incl . 15 yrs T/C
HYUNDAI ULSAN 3119	TAK/LPG	62,367		2020	S. Korea			
HYUNDAI ULSAN 3120	TAK/LPG	62,367		2020	S. Korea			
SAMSUNG 2293	TAK/LPG	60,000		2020	S. Korea			



SAMSUNG 2294	TAK/LPG	60,000	2020	S. Korea
SAMSUNG 2295	TAK/LPG	60,000	2020	S. Korea

◆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
TOVE MAERSK	CV	21,825	7,362	1992	Denmark	233.00	as is Singapore, HKC Green required
MCC MERGUI	CV	21,825	7,362	1992	Denmark	233.00	as is Singapore, HKC Green required
MCC HA LONG	CV	21,825	7,362	1991	Denmark	233.00	as is Singapore, HKC Green required

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
ALBY MELODY	BC	45,642	7,529	1995	Japan	354.00	
MJ BULKER	BC	45,304	8,071	1995	Japan	353.00	

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
VINLAND	TAK	125,827	27,870	2000	S. Korea	180.00	dely to Turkey
GEOPOTES 15	THSD	15,057	6,836	1985	Netherlands	150.00	dely to Turkey

◆ALCO 防损通函

【澳大利亚——海洋污染罚款自 2020 年 7 月 1 日起增加】

协会在澳大利亚的通代 HWL Ebsworth 律所称，针对在澳大利亚水域内污染的罚款将会增加，以下是文章摘录。有关此事的最新文章可在 HWL Ebsworth 律所网址查看。

污染澳大利亚水域而产生的罚款在澳洲新的财政年度将会增加。船东、租家、船长、营运人及其保险人应当注意到一个潜在风险，即除了清理污染和对污染损害赔偿之外，他们还会承担罚款责任。



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
2020-07-24	699.380	811.410	6.546	90.225	890.710	60.890	1018.930	496.740	521.830
2020-07-23	699.210	807.640	6.515	90.199	888.930	60.909	1017.330	498.550	520.540
2020-07-22	697.180	803.620	6.522	89.950	887.070	61.102	1013.310	496.820	518.210
2020-07-21	698.620	800.230	6.516	90.123	884.740	61.013	1021.520	490.500	516.420
2020-07-20	699.280	799.890	6.532	90.185	878.890	60.978	1027.780	489.450	515.030

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	0.08563	1 周	0.11538	2 周	--	1 个月	0.17163
2 个月	0.22013	3 个月	0.2445	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.32513	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.46213		

2020-07-23

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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