



全一海运市场周报

2020.08 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2020.07.27 - 07.31\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场正值传统旺季 航商月初推涨运价】

本周，全球新冠疫情累计确诊人数突破 1700 万人，为拯救重创的经济，多国经济开启带疫重启模式。市场正值传统旺季，运输需求总体呈现逐步回升的态势。航商在多条航线推涨运价，综合指数上涨。7 月 31 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 1103.47 点，较上期上涨 8.0%。

欧洲航线：欧洲地区的疫情近期出现一定反复，但社会经济运行总体保持平稳，市场货量稳定，供需关系保持平衡。本周，上海港船舶平均舱位利用率在 95% 左右。个别航商在月初小幅上调运价，即期市场运价小幅上涨。7 月 31 日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为 901 美元/TEU，较上期微涨 0.6%。地中海航线，货量略有下滑，多数航商保持原有运价不变，即期市场运价与上期基本持平。7 月 31 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 935 美元/TEU，较上期微跌 0.2%。

北美航线：美国新冠疫情确诊人数全球排名第一，但依然奉行带疫重启经济的政策。据美媒近日报道，联邦政府正酝酿新一轮的经济刺激计划。7 月正值市场运输旺季，需求总体呈上升势头，运力投入规模略有上升，舱位需求略显紧张。本周，上海港美西、美东航线船舶平均舱位数处于满载水平，部分班次甚至出现暴舱。受基本面支持，多数航商提高了各自订舱价格，即期市场运价上涨。7 月 31 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 3167 美元/FEU、3495 美元/FEU，较上期分别上涨 17.1% 和 6.9%。

波斯湾航线：本期恰逢伊斯兰宰牲节，目的地市场处于传统旺季。市场运行总体平稳，运输需求稳中有升，航线运力处于合理水平。本周，上海港船舶舱位利用率约在 90% 左右。部分航商小幅推涨运价，即期市场运价再次上涨。7 月 31 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 751 美元/TEU，较上期上涨 6.8%。



澳新航线：当地疫情近期略有反弹，但生产经营状况总体平稳，运输供需关系保持良好。本周，上海港船舶平均舱位利用率保持在 95%左右。航商的市场定价策略以观望为主，即期市场运价与上期基本持平。7 月 31 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1082 美元/TEU，较上期微涨 0.3%。

南美航线：南美洲深处新冠疫情重灾区，巴西等国新冠日确诊人数居高不下。但持续的疫情拉动民众对生活必需品特别是医疗防疫物资的需求，南美运输市场货量出现连续反弹。本期，上海港船舶平均装载率在 95%左右，部分班次满载出运。前期航商为拯救航线低迷试探性上涨运价获得市场认可，多数航商本期再次大幅推涨运价，即期订舱价格大幅走高。7 月 31 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 959 美元/TEU，较上期大涨 75%。

日本航线：本周运输需求基本平稳，市场运价小幅波动。7 月 31 日，中国出口至日本航线运价指数为 731.40 点。

(2) 远东干散货运输市场

【海岬型船企稳反弹 综合指数止跌转涨】

本周国际干散货运输市场各船型表现分化，海岬型船市场企稳反弹，其中太平洋市场运价涨幅较大，巴拿马型船市场先抑后扬，超灵便型船市场稳中有跌，远东干散货指数(FDI)综合指数在大中型船的影响下止跌转涨。7 月 30 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 899.45 点，运价指数为 811.01 点，租金指数为 1032.10 点，较上期分别上涨 3.3%、4.3%和 2.1%。

海岬型船市场：海岬型船两洋市场企稳反弹。太平洋市场，周初，仅个别发货人在市场上询船，市场氛围不活跃，太平洋市场铁矿石运价延续上周跌势。周中，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价下跌至 6.02 美元/吨的低位，船东挺价意愿增强，且 FFA 远期合约价格上涨，叠加周五新加坡假期影响，发货人加快发货节奏，市场活跃度回升，加之澳洲铁矿石货盘尚可，太平洋市场租金、运价低位反弹。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 15953 美元，较上期上涨 8.4%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 7.148 美元/吨，较上期上涨 11.5%。远程矿航线，本周巴西铁矿石货盘不多，淡水河谷有一些 8 月底装期的运输需求放出。由于前期运价跌幅较大，船东空放南美运力偏少，加之太平洋市场运价反弹，市场氛围向好，远程矿航线运价快速反弹。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 17.323 美元/吨，较上期上涨 8.5%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船两洋市场先抑后扬。太平洋市场，由于国内进口煤炭配额依旧偏紧，8 月上旬印尼及澳大利亚进口煤炭货盘整体偏少，上半周，



太平洋市场租金延续前期跌势。下半周，南美市场行情回暖，叠加海岬型船运价企稳，市场氛围有所好转，太平洋市场租金止跌反弹。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 10181 美元，较上期微跌 0.6%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 9133 美元，较上期下跌 2.1%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 4.981 美元/吨，较上期微跌 0.4%。粮食航线，周初市场表现安静，船多货少格局延续，粮食航线运价小幅走跌，但随着 FFA 远期合约价格持续上涨，且南美 8 月及 9 月装期的粮食运需逐步释放，市场抛出不少大豆、玉米、糖等货盘，船东报价有所上调，粮食航线运价止跌企稳。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 28.979 美元/吨，较上期下跌 1.7%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场稳中有跌。本周，东南亚市场镍矿货盘偏少，水泥熟料货盘尚可，煤炭货盘依旧不多，船货博弈略显僵持，市场活跃度有所回落，租金、运价稳中有跌。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 7617 美元，较上期下跌 2.3%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 9600 美元，较上期微跌 0.9%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 5194 美元，较上期下跌 4.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.300 美元/吨，较上期微跌 0.7%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 8.357 美元/吨，较上期微涨 0.5%。

(3) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位徘徊 成品油运价波动盘整】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 7 月 24 日当周美国除却战略储备的商业原油库存降幅远超预期，创 1 月 3 日以来最大单周降幅，但精炼油及汽油库存均出现不同程度的增加。尽管原油库存有所下降，但需求方面的情况依然严峻，目前无论是汽车旅行还是航空业，对原油的需求都存在明显的减弱。虽然特朗普政府保证眼下形势正在好转，但就目前而言，在新冠疫苗成功或找到有效疗法之前，这一全球最大的经济体最多只能保持小幅不均衡增长。本周原油价格小幅震荡，布伦特原油期货价格周四报 43.30 美元/桶，较上期下跌 0.53%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价低位徘徊，苏伊士型油轮运价保持平稳，阿芙拉型油轮运价一落千丈。中国进口 VLCC 运输市场运价先跌后平。7 月 30 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 710.92 点，较上期下跌 6.09%。

超大型油轮（VLCC）：VLCC 市场仍在低位徘徊，目前来看 OPEC 八月增产效果并不明显，国内港口压港持续船位收紧，可用运力呈下降趋势，本周运价先跌后平，日均 TCE（等价期租租金）跌破 1.5 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 WS35.92，较上周四下跌 8.4%，CT1 的 5 日平均为 WS36.18，较上周下跌 12.8%，TCE 平均 1.5 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS39.71，下跌 3.1%，平均为 WS39.44，



TCE 平均 2.1 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平保持平稳。西非至欧洲市场运价保持在 WS48，TCE 约 1.3 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，尼日利亚至地中海，8 月 18 至 19 日货盘，成交运价约为 WS50。黑海到地中海航线运价稳定在 WS55，TCE 约 0.6 万美元/天。亚洲进口主要来自北美和中东，一艘 13 万吨级船，墨西哥至南韩，8 月 15 至 17 日货盘，成交包干运费为 380 万美元。一艘 13 万吨级船，拉斯坦努拉至印度，8 月 13 日货盘，成交运价约为 WS61.5。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线止涨转跌，地中海及欧美航线全面下滑，综合水平一落千丈。7 万吨级船加勒比海至美湾运价维持在 WS76（TCE 约 0.7 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS60（TCE 约 0.1 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS78（TCE 约 0.2 万美元/天）。一艘 8 万吨级船，英国至欧洲大陆，8 月 6 至 7 日货盘，成交运价约为 WS77.5。波罗的海短程运价下跌至 WS52（TCE 约 0.5 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS70（TCE 约 0.8 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS70（TCE 为 0.9 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线涨跌互现，欧美航线稳中有降，综合水平波动盘整。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS94（TCE 约 0.6 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS60（TCE 约 0.4 万美元/天），7.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS58（TCE 约 0.6 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS104 水平（TCE 约 1.0 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价稳定在 WS106（TCE 约 1.0 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 1.8 万美元/天。

（4）中国船舶交易市场

【BDI 指数七连跌 二手船市成交减缓】

7 月 29 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数小幅微涨，为 1015.26 点，环比上涨 0.06%。其中，国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数、内河散货船价综合指数分别下跌 1.04%、0.47%和 0.62%，沿海散货船价综合指数上涨 1.43%。

国际干散货运输市场整体表现欠佳。铁矿石市场活跃度下降，拖累铁矿石运价大幅下滑，煤炭和粮食市场运价继续走软。BDI 指数遭遇 7 连跌，周二收于 1264 点，环比暴跌 20.70%。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1073 万美元、环比上涨 0.46%；57000DWT—1325 万美元，与上期持平；



75000DWT--1619 万美元、环比下跌 4.03%；170000DWT—2415 万美元、环比上涨 2.23%。本期，国际二手散货船买卖成交缩减，共计成交 7 艘（环比减少 19 艘），总运力 36.24 万 DWT，成交金额 7800 万美元，平均船龄 8.86 年。

新冠疫情的严峻态势抑制了出台更多刺激措施带来的乐观预期，华尔街科技股重挫的消息增加了经济前景的不确定性，油价下行风险持续增加。布伦特原油价格出现小幅波动，周二收于 43.41 美元/桶，环比上涨 0.30%。中美之间的紧张关系以及对美国第二波疫情的担忧抑制了油价的反弹，国际油轮运输市场跌多涨少。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2416 万美元、环比下跌 2.38%；74000DWT—2296 万美元、环比下跌 0.87%；105000DWT—3596 万美元、环比上涨 0.26%；158000DWT—4455 万美元、环比下跌 1.20%；300000DWT—7248 万美元、环比下跌 0.82%。本期，二手油轮市场成交量减少，成交 3 艘（环比减少 6 艘），总运力 7.48 万 DWT，成交金额 3155 万美元，平均船龄 12 年。

受天气因素影响，煤炭运输市场活跃度下降，沿海矿石运输市场运价平稳，粮食运输市场运价小幅下跌。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—199.68 万人民币、环比下跌 0.91%；5000DWT—1145.68 万人民币、环比上涨 5.20%。本期，沿海散货船运价小幅波动，成交量仍略显清淡，成交 3 艘（环比增加 2 艘），总运力 8335DWT，成交金额 2128 万元人民币，平均船龄 7.45 年。

近期，内河散货船市场成交平稳，二手内河散货船价格涨跌互现。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—54.79 万人民币，环比下跌 3.20%；1000DWT—125.80 万人民币，环比上涨 0.15%；2000DWT—228.44 万人民币，环比下跌 1.99%；3000DWT—359.88 万人民币，环比上涨 2.21%。本期，内河散货船市场成交量小幅增长，共计成交 97 艘（环比增加 5 艘），总运力 15.6 万 DWT，成交金额 17143 万元人民币，平均船龄 10.12 年。

来源：上海航运交易所

2. [国际干散货海运指数回顾](#)

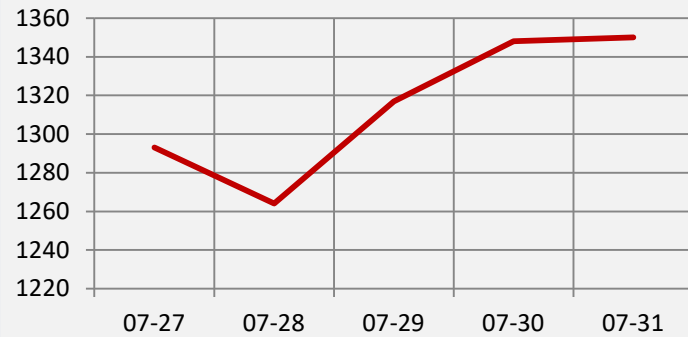
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	7 月 27 日		7 月 28 日		7 月 29 日		7 月 30 日		7 月 31 日	
BDI	1,293	-24	1,264	-29	1,317	+53	1,348	+31	1,350	+2
BCI	2,052	-32	1,992	-60	2,137	+145	2,210	+73	2,206	-4
BPI	1,161	-37	1,136	-25	1,166	+30	1,203	+37	1,227	+24

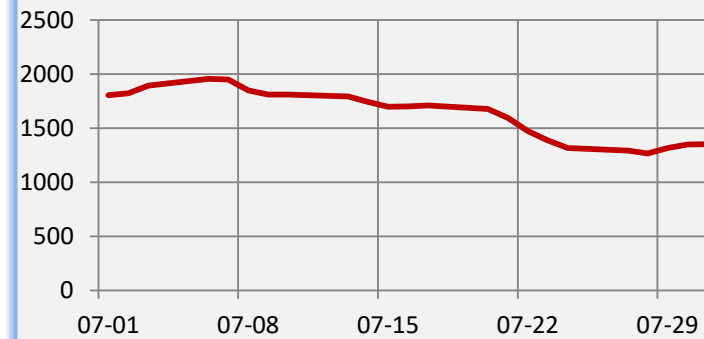


BSI	906	-9	897	-9	890	-7	878	-12	870	-8
BHSI	472	+1	474	+2	473	-1	473	0	474	+1

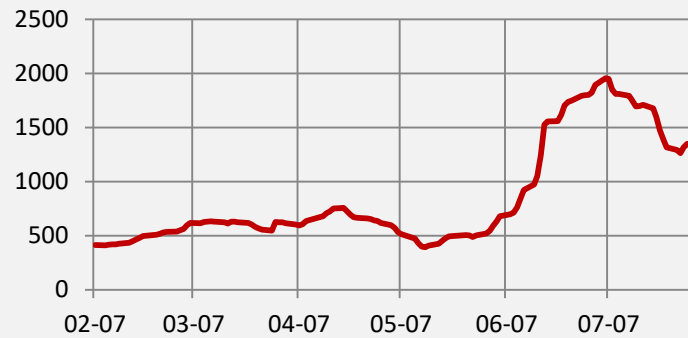
上周 BDI 指数走势



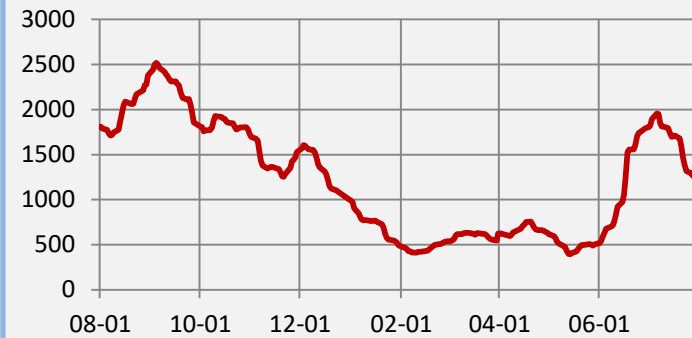
近一个月 BDI 指数走势



近半年 BDI 指数走势



近一年 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金（美元/天）

船型（吨）	租期	第 30 周	第 29 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	21,250	22,500	-1250	-5.6%
	一年	16,500	18,250	-1750	-9.6%
	三年	14,500	15,250	-750	-4.9%
Pmax (76K)	半年	11,000	11,500	-500	-4.3%
	一年	11,000	11,250	-250	-2.2%
	三年	10,500	10,750	-250	-2.3%
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	8,500	8,000	500	6.3%
	一年	8,250	8,000	250	3.1%
	三年	8,500	8,750	-250	-2.9%

截止日期： 2020-07-28

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'MG Hammond' Glencore Agri relet 2016 84858 dely aps EC South America 14/18 Aug trip redel SkawGibraltar intention grains \$14,500 - Cofco Agri

'CK Bluebell' 2011 81147 dely Haldia 06 Aug trip via EC India redel China intention iron ore \$17,250 - Allianz Bulk cfr8

'Echo.GR' 2014 81070 dely Qingdao 01/03 Aug trip via E Australia redel India \$12,000 - Tata NYK



'Ulusoy 11' 2011 79422 dely Hong Kong 06/07 Aug trip via Australia redel South Korea \$9,500 - Daelim

'Hong Yu' 2009 76611 dely aps Kamsar 14 Aug trip redel Aughinish intention bauxite \$14,500 - Cargill

'Advance' 2007 55638 dely Paradip 03 Aug trip via EC India redel China \$14,750 - Allianz Bulk

'Veruda' 2011 51886 dely Calabar prompt trip via west Africa redel China intention manganese ore \$21,000 cnr

'Xin Hai Tong 8' 2014 48897 dely Haldia 03/04 Aug trip via EC India redel China \$15,000 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【未来 10 年，谷物和大豆贸易将支撑干散货航运市场】

过去几个月里，新冠肺炎疫情给干散货航运市场蒙上了一层阴影，也令先前各家机构所做的预测失灵。虽然疫情的发展路径及其对商品贸易的影响尚无法确定，但当前谷物和大豆贸易的趋势已明确。

经济合作与发展组织（OECD）与联合国粮食及农业组织（FAO）于 2020 年 7 月联合发布“OECD-FAO 2020-2029 年农业展望”。该报告认为，2020-2029 年，小麦、粗粮以及大豆世界贸易量可能会增长约六分之一，全球谷物和大豆贸易长期增长预期不会改变。

2020 年小麦、粗粮和大豆的年交易量为 5.41 亿吨。9 年后，即 2029 年，年贸易量可能达到 6.28 亿吨，增长约 16%，年增长率为 1.7%。从各个主要组成部分来看，小麦贸易预计增长 15%至 280 万吨，到 2029 年达到 213 万吨。粗谷物贸易可能增加 3600 万吨（17%）至 2.43 亿吨，大豆贸易将增加 2300 万吨（16%）至 1.73 亿吨。

分析师认为，疫情使短期前景较难评估。但假设未来十年全球经济逐步复苏，基于人口增长、经济活动增加以及城市化、农业政策、价格、消费者偏好等其



他驱动因素的影响，粮食和大豆贸易量的上升趋势已可预见。

短期来看，谷物需求可能会受到大多数国家经济衰退的不利影响，但迄今为止的迹象表明，消费趋势并未减弱。而从中期来看，疫情对谷物市场的影响则有限。

这份报告证实，未来十年全球谷物和大豆贸易增长前景光明，鉴于这一细分市场约占干散货海运的十分之一，如果谷物和大豆贸易的上涨趋势得以持续，那么 kamsarmax 型船运价将获得重要支撑。

来源：中国远洋海运 e 刊 徐亦宁编译：Hellenic Shipping News

【航运十年轮回，唯一能够确定的依然是“不确定”】

对新冠肺炎的关注一直集中在疫情对经济的影响，以及经济对船舶运力需求和租船费率的影响方面。然而，我们可以从另一种角度来看待这个问题，即把重点放在海运对疫情时代经济的看法上。显然，远洋船只的船东面临着与 10 年前的船东同样的问题。

收入锐减必然导致资产价格暴跌

2008-2009 年的全球金融危机在许多方面与当前的危机不同，但即使如此，大衰退后 10 年里发生在船东身上的事情，与航运企业未来几年可能面临的情况仍有鲜明的相似之处。

在金融危机前的五年里，船东经历了中国推动的超级周期。创纪录的即期租船费率和定期租船费率支撑了历史上较高的船舶估值。银行债务很多，有时覆盖了资产价值的 90%。放贷者相对不加区分地把钱借给了任意一家船东。

当全球金融危机袭来时，即期租船费率暴跌。那些在危机前费率很高的长期租船保险的船东们认为他们得到了保险，但他们没有。

许多租船人要么直接放弃，要么告诉船东，只有在费率大幅降低的情况下，他们才会履行合同。



随之而来的是一波大规模的租船违约浪潮。尘埃落定后,无论是在即期市场、与现有交易对手重新谈判的定期租船,还是与新交易对手谈判的定期租船,船舶的收入流都大幅减少。

相比今天,拥有长期保险的船东类似于商业或住宅地产所有者,或汽车、设备等任何东西的出租人;有即期租船业务敞口的船东类似于任何依赖每日销售流的业务。

由于冠状病毒的存在,承租人违约的可能性增大,或者承租人只会支付大幅降低的租金,因为他们无法承担其他费用。就像金融危机后的船东一样,出租人(房东)也有合同,但从这些合同中收取的费用实际上可能过高,承租人最终可能会求助于破产保护。

赌注高得惊人。根据一项估计,美国商业地产租户每年要支付 16 万亿美元的租金。

收入锐减必然导致资产价格暴跌。任何资产或业务的价值都来自其收入流,无论是原油油轮、购物中心、商品贸易公司还是自助洗衣店。收入锐减,资产或业务的转售价值直线下降。

随着“大衰退”(Great Recession)后租船收入大幅下降,远洋船舶的评估价值也大幅缩水。当时船队的杠杆率很高,银行要求对这些贷款提供一定程度的担保,而资产价值的下跌使大多数船东违反了贷款协议中的“贷款对资产价值的比率”约定。

取消这些条款和其他条款要求贷款人同意不加速贷款和取消对资产的赎回权。随着重组计划的谈判,双方进入了所谓的“暂缓期”。长期债务被重新分类为流动负债,停止发放股息,“对公司持续经营的能力存在重大怀疑”则成为老生常谈。

为了弥补资产价值暴跌留下的抵押品缺口,公司将船舶以低于账面价值的价格出售(需要计入减值费用),如果船东是上市公司,则以低于资产净值的价格出售股票,以筹集现金。

航运公司股价下跌,是对增发新股稀释股权、股息限制和亏损业绩的回应。许多公众股东别无选择,只能进行多次反向分股,以保持股价在 1 美元以上。1 美元是维持上市的最低价格。随着股价和市值跌至各种基金所要求的下限之下,潜在投资者的池消失了。金融危机已过去 10 多年,航运类股尚未复苏。



这在今天意味着什么?对美国企业来说,更广泛的含义是,债务契约可能会被违约,即使它们还没有被违约。据惠誉国际评级(Fitch Ratings)的数据,截至 4 月份,占美国商业抵押贷款支持证券(mbs) 17%的借款人已经提出了延期还款的要求。

为派息而购买股票的投资者应该密切关注这一点,因为派息是贷款重新谈判的首批受害者之一。

债务契约问题还提出了一个至关重要的问题,即美国债权人是会积极采取行动行使自己的权利,还是会等待?

10 年前,国际航运债权人面临着同样的问题。

航运融资格局进入新常态

在大萧条的余波中,航运银行并没有立即取消船舶的赎回权。银行最不愿意做的事情,就是在租船费不赚钱的时候,被困在拥有船只和雇佣管理人员来管理它们的境地。

航运银行在早期没有催缴贷款的另一个原因是,如果他们这样做了,他们将不得不减记贷款组合的价值,并将损失变得具体化。

银行没有取消抵押品赎回权,而是采取了一种被称为“修正和延长”或“修正和假装”的策略,在这种策略中,摊销(进度)付款减少,到期日推迟。当时的希望是,航运周期将转为正值,资产价值将回升,违约将自行修复。

尽管银行宽大处理,许多船东还是被迫寻求美国破产保护(如果主要程序是在美国进行的,则根据破产法第 7 章或第 11 章进行),最终将违约债务转化为股权和/或通过出售资产偿还债务。在金融危机后的第一个五年里,申请破产的公司包括东风(Eastwind)、卓越海运(Excel Maritime)、通用海运(General Maritime)、海外航运集团(OSG)、美国天宝轮船(TBS)、Trailer Bridge、Korea Line、Samsung Logix、Sahmo、三光(Sanko)、U.S. Shipping Partners、B&H 和奥米伽导航(Omega Navigation)等。

根科船务贸易 (Genco Shipping & Trading)和伊格尔散货航运(Eagle BulkShipping)在 2014 年的第 11 章申请突显了一个新的趋势。



随着时间的推移, 银行变得更愿意明确贷款损失和减记投资组合。部分原因是欧洲监管机构强迫它们这么做。因此, 银行开始压低不良债务的价格, 这吸引了更多私募股权买家的出价, 最终买卖价差缩小。Eagle Bulk 和 Genco 的银行债务都卖给了私募股权投资者。

私人股本集团购买这些债券, 是为了推行一种名为“贷款换所有权”的策略。一旦他们控制了债务, 他们就迫使这些公司通过破产法第 11 章进行重组, 将私募股权债务转换为重组后公司的股权。

与此同时, 集装箱航运业出现了与散货航运不同的后危机格局。如果不是政府的救助, 许多集装箱航运公司将会倒闭。2016 年, 大型集装箱航运公司韩进海运 (Hanjin Shipping) 最终沉没了。韩国政府出手拯救了现代商船 (Hyundai Merchant Marine), 却让韩进倒闭。

这在今天意味着什么? 美国企业的教训是, 债权人可能不会立即接管债务人的财产, 即使他们可以合法地这么做, 因为他们可能不想在经济危机期间拥有和经营这些财产。

然而, 陷入困境的投资者最终会进场。在政府不干预的情况下, 未来的控制权将会发生变化。新冠肺炎危机将减少收入流, 降低财产和商业价值, 这将违反债务契约, 而债务契约将赋予债权人加快贷款的权利, 这将为陷入困境的投资者提供以极低折扣获得所有权的机会。

基金已经做好了准备。《纽约时报》发表的一篇文章说, 房地产基金已经准备好了约 3,000 亿美元可用来应对危机。

然而, 今天的投资困境与过去十年航运的情况有一个重要的区别。

2013 年至 2014 年, 奉行“贷款转持有”策略的私人股本投资者以每股面值的 80% 至 90% 的价格购买了不良航运债务, 他们相信资产价值将回归均值。这个折扣实在太小了。航运资产价值没有回归均值, 许多私募股权基金损失惨重。

与单纯的金融危机相比, 在新冠病毒疫情爆发后, 陷入困境的投资者对陆上房地产和业务的看法将有所不同。行为上的改变可能意味着, 一些企业和财产的价值在许多年内都不会恢复到疫情前的水平。因此, 买家可能会坚持要求更高的折扣, 这将锁定企业估值在更低水平的新常态。



全球金融危机后,船东们经历了令人难以置信的动荡十年。大量的价值和财富失去了,再也没有恢复。

具有讽刺意味的是,船东的痛苦经历让他们在应对新冠疫情时处于更有利的位置。因为资产价值仍然很低,这次没有太大的下跌空间,所以贷款额对资产价值的比值没有违反债务契约。

乾散货船船东的杠杆率则更低,债务只占资产价值的 50%-60%,而不是 90%。相比之下,集装箱航运公司由于合并交易,它们的杠杆非常高,但政府正再次出手干预,为它们纾困。

美国商界的许多领域面临的挑战,尤其是商业地产领域,其价值确实还有很长一段路要走。只要看看曼哈顿的天际线,就能明白问题的严重性。

这将是一条漫长的道路,更像是 2008 年后海运的经历,而不是地区从飓风中恢复。

在收入流下降的情况下无法安抚债权人的企业,要么破产,要么易手。某些类型的业务和财产的估值新常态将会急剧下降。尽管未来还有许多不确定性,但有一件事是肯定的——律师们将会非常忙碌。

被取消的航班在逐渐恢复中

在 6 月 23 日的海上贸易预测论坛举办的“海上交通网络研讨会”上, Freightos 公司的研究负责人犹大·莱文说,随着冠状病毒大流行的持续,整个航运业的整体情绪是不确定的。

莱文说:“如果消费者的行为是不确定的,那么企业就不确定何时订购货物,然后航运公司就不确定为了管理这些业务而需要进入市场的能力水平。

莱文说:“一般情况下,我们会参考海运运价,以反映对于从中国出运的货物的需求。我们将看到,在目前的气候下,它也可以反映海洋物流的供应面或市场上可用的海运运力水平。从 1 月份开始,集装箱运价开始上升,表明春节前的需求很高,因为进口商通常在春节假期关闭之前赶着把货物运出中国。随后,中国疫情爆发,生产停摆,我们看到,随着中国被关闭,制造业或商品供应中断或暂停至 2 月份,中国的运价处于平稳状态,然后下降。”



莱文说,在3月份的最后两周,由于美国进口商急于满足被压抑的订单需求,而这些订单在停工期间无法从中国出口,因此海运运价上涨了15%。但到了4月初,随着新冠肺炎越来越多地关闭美国经济,我们看到这一增长速度放缓,然后趋于平稳。这是因为随着美国自身开始受到病毒的影响和关闭,美国进口商开始取消订单,而不下新订单…随着美国消费者需求的快速下降。

4月份的海流保持平稳,5月份略有上升,6月份的运价真的暴涨了。自5月底以来,已超过60%。运价甚至比2018年秋天还要高,也是在贸易战中引入关税的先导。

莱文说:“我们看到这些涨价水平的原因是,由于美国和欧洲的停运,对中国进口的需求已经下降,因此,航运公司开始取消航班,从而出现了创纪录数量的空白航班。取消航班的目的是为了减少海运运力,使之与极低的货运需求相匹配,从而通过降低成本来尽可能避免航运公司的损失,并通过防止运价暴跌来保持收入。正如我们所看到的,这些举措成功地维持了4月和5月运价的稳定。但自6月初以来,需求普遍出现意外增长。这一需求的增长,满足了本已紧张的运力,推动了运价真正飙升。”

5月,从亚洲驶往美国的249次航班中,有47次被取消。由此可以推断5月份的货运同比下降约20%。。就整体情况而言,1至4月份整体环比下降了8%。6月份,由于航班取消,运力减少了15%,这是非常显著的运力削减。

莱文说:“7月份,抵达美国的航班计划中,只有26班被取消,而4月至6月一共取消了105班。利用空白航班作为了解运营商预期数量的窗口,我们看到未来几个月的前景可能比其他一些预测更为乐观。随着美国和其他地区的经济开放,航运公司可能会在6月份看到这一飙升,这是经济持续反弹的开始。我们甚至看到一些航运公司恢复了一些被取消的航线。”

运输需求持续变化

美国全国广播公司商业频道(CNBC)财经新闻特邀资深编辑洛利·安·拉洛克(Lori Ann LaRocco)是那些对前景不那么乐观的人之一。她最近完成一部新作《贸易战:于喧嚣中乘风破浪,集装箱不会说谎》。这部由海事金融(Marine Money)出版社发行的新书记载了关税战,并且回溯了它对贸易流的影响。去年11月13日,拉洛克为她的新书举行发布会。拉洛克说,贸易流反映着关税战进程的针锋相对。



拉洛克在书中一丝不苟地记录着中美贸易战的升级扩张。她写道：“在海洋高速公路上运送的集装箱、干散货、液化天然气以及石油等等，可以告诉你真正发生的一切。花言巧语与承诺保证都不过是空话。贸易流能反映出贸易协商的状况，以及美国到底是否在‘获胜’。”

拉洛克在这次研讨会上说：“今天早上，我一直在打电话，试图获得最新的信息。从在美国当地与欧洲分销商和中国合作的人告诉我的情况来看，他们仍然预计从中国发出的货运量下降了 15%至 25%。”

拉洛克说：“我还与零售商、中介机构进行了交谈，他们告诉我，就他们看来，这是更重要的产品，而不是非必需的产品。如果你愿意的话，你可以看到消费者消费的变化和转变。我们都在考虑购买卫生纸、洗手液、莱索布。基于消费的集装箱收缩至少会持续几个月左右。”

洛杉矶港执行主任吉恩·瑟罗卡在研讨会上说，一些进口产品可能永远不会回来。这正是今天市场所发生的事情。

瑟罗卡说：“我们的供应链遭受了两次严重冲击。一是美国政府在华盛顿对中国贸易战采取的不明智的关税政策，及中国的反击；二是美国经济因新冠肺炎而停摆。当我们在 2018 年开始达到历年顶峰时，我们开始受到华盛顿政府实施的部门关税的冲击，我们开始感受到 2019 年的影响。进口商开始在关税里程碑之前增加库存，而这些关税是由从中国进口货物的美国公司支付的。与此同时，这些关税正在实施，中国实施了报复性关税，导致出口连续 14 个月下降，从农业到重税制造业，包括汽车和分层供应商、大型机计算机系统和许多其他产品。

瑟罗卡说：“这一贸易政策在美国所做的很简单，就是增加进口、减少出口和缩小对中国的贸易逆差。这不是许多人希望在华盛顿看到的结果。紧接着，我们在 2019 年第四季度看到，由于贸易战的直接结果，洛杉矶港的吞吐量下降了 16%以上，现在，今年剩余时间的前景使我们回到了经济衰退前的水平。”

瑟罗卡说，洛杉矶港花了十年时间才恢复到 2008 年前的吞吐量，如今却毁于一旦。他担心进口永久损失，并预计在贸易战和新冠肺炎之后还只能缓慢攀升。

瑟罗卡说：“我们需要重塑自己，为后冠状病毒时期的业务奠定基础。”

航运业唯一可以确定的是其不确定性

马士基航运公司设在巴拿马的拉丁美洲和加勒比地区总部主管拉斯·奥斯特加德·尼尔森在研讨会上说：“贸易战和新冠疫情将产生持久的影响，在美国，特



别是洛杉矶, 因为我们的订舱单中有很高的中国内容, 我们会永久损失我们进口的 15%贸易量。

尼尔森表示, 就连全球最大的集装箱航运公司马士基航运也无法准确预测 2020 年剩余时间的货运量。

尼尔森说: “不确定性实际上是我们对目前正在发生的事情的看法。即使是对我们这个规模的承运商来说, 要对未来几个月发生的事情有一个具体的把握也是非常非常困难的。我们实际上已经暂停了全年指标设置, 因为我们有太多的不确定性, 以至于我们觉得我们无法对 2020 年的未来有一个准确的看法。”

尼尔森说: “马士基确实更新了第二季度的前景。我们正看到货运量在回升, 比我们几个月前的预期稍强一些。因此, 我们现在关注的是第二季度的前景, 我们认为我们的货运量比预期的要好一些。我们现在估计今年的货运量大约比去年减少 18%, 而不是以前所担心的减少 20%到 25%。展望第三和第四季度, 我们仍然有太多的不确定性。我们为 global 市场提供 15%-17%的服务航线, 因此我们显然从包括美国在内的世界各地的大量客户那里获得了大量的投入。”

尼尔森说: “没有一家客户愿意向麦尔斯克提供坚定的预测。我们可以说的是, 事情肯定是不确定的。”

来源: 阿法牛 AlphaBull

【报废速度将决定油轮市场回升力度】

过去几个月, 由于石油贸易疲软、全球炼油厂运营量减少以及浮式储油量下降, 大多数航线上的原油轮运价已从 2020 年 3-4 月的高位大幅下降。

德路里油轮运输首席分析师 Rajesh Verma 表示: 尽管全球经济活动重启将改善 2020 年下半年的石油需求, 但石油消费量仍比 2019 年同期减少 3.7%。预计 2021 年的石油需求将比 2019 年低 2.5%。因此, 需求疲弱和库存过剩将影响 2021 年的原油贸易。

此外, 美国对亚洲的长距离出口量可能将下降, 进而挤压 2020-2021 年原油轮需求增长。

根据美国能源信息署 (EIA) 的数据, 美国原油产量将从 2019 年的 1220 万桶/日降至 2020 年的 1170 万桶/日, 2021 年将降至 1100 万桶/日。预计中东原油将在亚洲获得更多市场份额, 从而使 2021 年原油轮的吨海里需求低于 2019 年。



Verma 指出，吨海里需求需要两年多时间才能恢复到 2019 年的水平，但船队运力仍在扩张。2019 年年底以来，原油轮船队运力增加了约 700 万载重吨（占比 1.7%），2020 年下半年至 2022 年底，计划交付 3100 万载重吨。

Verma 认为，要想恢复运价，未来两三年需要报废大量船舶。

前段时间，由于燃料价格较低、运价较高，且遵守限硫令的压力不大，拆船量保持在较低水平。但随着运力过剩问题加剧并导致相应的运价疲软，预计报废量将回升。也就是说，报废速度将决定原油轮市场回升的力度。

来源：中远海运 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	303~305	368~370	435~440		Firmer.
Tokyo Bay	304~306	372~377	578~585	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	303~307	355~362	445~450	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	302~306	347~352	372~375	MGO Sul max 0.05%	Firmer.
Kaohsiung	304.00	372.00	440.00	+ oil fence charge usd 59	Firmer.
Fujairah	S. E.	355~358	468~475		Steady.
Rotterdam	265~270	325~330	378~383		Mixed.
Malta	S. E.	335~340	400~410		Steady.
Istanbul	S. E.	352~355	423~430	Ex Wharf Price	Steady.
Buenos Aires	N/A	378~382	510~520		Softer.

截止日期： 2020-07-30



◆ 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 30 周	第 29 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,800	4,700	100	2.1%	
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 30 周	第 29 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,700	8,750	-50	-0.6%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,650	5,700	-50	-0.9%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,850	4,850	0	0.0%	
MR	52,000	3,300	3,400	-100	-2.9%	

截止日期: 2020-07-28

(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)
2+2	Tanker	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2021	E4C Shipping - Danish	3,500
2+1	Tanker	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2021	Beneux Overseas - Greek	3,500
1	MPP	8,800	Damen Yichang, China	2021	Shanghai Changjiang Shipping - Chinese	Undisclosed
2	Gen. Cargo	8,000	Jiangsu Dajin HI, China	2021	Aston Enterprise - Russian	940



◆ 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
AGRI MARINA	BC	76,596		2008	Japan	1,080	Undisclosed	on subs
SANTA ROSALIA	BC	75,886		2008	Japan	1,050	Erasmus - Greek	basis dd passed & BWTS
BULK ARIES	BC	60,220		2016	Japan	1,980	Greek	
XENOFON XL	BC	57,005		2010	China	745	Chinese	
NOBLE HALO	BC	56,089		2008	Japan	800	Undisclosed	
LA VENTURE	BC	43,368		2017	China	1,630	Undisclosed	
ZAMBESI	BC	34,205		2013	China	875	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
ARICA	CV	35,358	2,797	2007	China	650	Undisclosed	at auction
MAGNUS F	CV	13,760	1,080	2006	China	171	Undisclosed	
UNISKY	CV	10,600	1,012	2009	China	undisclosed	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
BALIAR	TAK	105,588		2000	S. Korea	1,010	Russian	
ANGLIA	TAK	76,002		2000	S. Korea	1,010	Russian	

◆ 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
PORTLAND#	BC	29,105	6,895	1985	Japan	292.00	

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
INS VIRAAAT	AIRCRAFT CARRIER		21,309	1959	U. K	245.00	



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
GREEN HARVEST	BC	49,580	10,639	1995	Japan	353.00	
BFP GALAXY	CV	14,035	5,048	1997	Spain	350.00	

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
P-VII	OFFSHORE		11,946	1977	Finland	undisclosed	as is Brazil
P-XII	OFFSHORE		11,521	1983	Japan	undisclosed	as is Brazil
P-XV	OFFSHORE		13,363	1983	Japan	undisclosed	as is Brazil
CARNIVAL INSPIRATION	PAS	7,180	29,102	1996	Finland	undisclosed	dely to Turkey

◆ALCO 防损通函

【西非国家向船东征收“航行权”税】

象牙海岸和塞内加尔正在对在其港口装卸货的国际贸易船只征收“航行权”税收，这将给船东造成巨大的支出成本。

由非洲经济和货币联盟(简称 UEMOA)发布了关于“海上交通权”条例已于 2020 年 1 月 1 日生效。该条例就包括了基于货物进出口数量向船只征收费用的规定。

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
2020-07-31	698.480	828.820	6.673	90.125	915.900	60.706	1045.890	502.720	520.540
2020-07-30	699.020	823.870	6.656	90.196	907.790	60.655	1037.760	501.830	524.080
2020-07-29	699.690	819.920	6.659	90.278	904.310	60.783	1035.500	500.950	523.000
2020-07-28	698.950	821.670	6.631	90.177	899.470	60.850	1022.940	499.480	523.310
2020-07-27	700.290	815.140	6.597	90.344	894.980	60.901	1022.980	496.730	521.320

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	0.085	1 周	0.10775	2 周	--	1 个月	0.15563
2 个月	0.20525	3 个月	0.251	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.31488	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.4565		

2020-07-30

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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