



全一海运市场周报

2020.08 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2020.08.10 - 08.14\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【集运市场需求增长 多数航线运价上涨】

新冠疫情持续在世界范围内扩散，全球累计确诊人数突破 2100 万人，但多数国家选择推动经济恢复，避免重新采取封锁措施。随着经济逐步回暖，运输需求继续恢复，本周中国出口集装箱运输市场多数航线运价上涨，带动综合指数小幅上涨。8 月 14 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 1167.91 点，较上期上涨 5.5%。

欧洲航线：虽然疫情在重启经济的背景下出现反弹，但欧洲各国继续推进生产经营活动。据欧洲经济研究中心公布的数据显示，欧元区 8 月 ZEW 经济景气指数为 64，较前值上升且高于市场预期，显示欧洲经济恢复情况较好。本周运输需求表现良好，供求关系平稳，上海港船舶平均装载率水平保持在 95%以上，市场运价微升。8 月 14 日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为 916 美元/TEU，较上期上涨 0.7%。地中海航线，市场走势与欧洲航线同步，运输需求向好，供需基本面平稳，本周运价小幅上涨。8 月 14 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 967 美元/TEU，较上期上涨 2.9%。

北美航线：美国新冠确诊病例突破 500 万，在世界各国中排名第一，且疫情至今仍在高速扩散，但美国仍推动经济恢复，近期经济指标出现回升迹象。据美国供应管理协会发布的数据显示，美国 7 月 ISM 制造业 PMI 为 54.2，创 2019 年 1 月以来新高。本周运输需求继续保持向好态势，运力供求紧张，上海港船舶平均装载率保持在 95%以上，部分航班满载出运，市场运价继续上涨。8 月 14 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 3406 美元/FEU、3913 美元/FEU，较上期分别上涨 8.3%、11.7%。

波斯湾航线：目的地国家疫情总体稳定，运输需求在进入传统旺季后回暖。部分航商继续采取运力控制措施，供需基本面平稳，上海港船舶平均装载率保持在 90%以上，本周市场运价小幅回调。8 月 14 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 780 美元/TEU，较上期下跌 0.4%。



澳新航线：部分地区因疫情反弹暂停重启步伐，但运输需求仍旧保持平稳，供求关系稳定。本周，上海港船舶平均舱位利用率继续维持在 95%左右，市场运价小幅上涨。8 月 14 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1098 美元/TEU，较上期上涨 0.4%。

南美航线：疫情持续在当地高速传播，导致对部分生活必需品和医疗商品需求大涨，刺激运输需求持续增长。上海港船舶平均舱位利用率保持在 95%以上，多数航班满载出运。航商继续执行涨价计划，本周即期订舱价格大幅上涨。8 月 14 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1309 美元/TEU，较上期大涨 35.9%。

日本航线：本周运输需求基本平稳，市场运价保持稳定。8 月 14 日，中国出口至日本航线运价指数为 733.63 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【高温天气助推需求 沿海运价大幅上涨】

本周，高温天气影响进一步加强，煤炭需求明显提升，下游采购热情高涨。加上后期全国大部分地区气温有进一步升高趋势，市场看涨情绪浓厚，报价、成交价均明显升高。8 月 14 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 1037.60 点，较上周上涨 5.7%。

煤炭市场：随着 8 月月中临近，高温天气对市场的影响进一步加强。前期阴雨围绕的长江沿线以及华东地区气温普遍站稳 35℃，并有进一步上升态势，空调制冷用电需求明显提升。同时近期雨水天气明显减少，工地、基建项目建设进度有所恢复，工业用电也一定程度回暖。部分电厂开始满负荷运行，煤炭耗量明显升高。华南地区煤炭需求依旧保持旺盛态势，高温天气持续，外贸煤持续受限无法填补缺口，内贸煤需求高涨。全国煤炭需求整体改善，煤炭价格基本止跌，上涨预期日益浓厚，下游电厂及贸易商纷纷加大采购力度，租船热情高涨。运力方面，在外贸运输市场较好走势的影响下，内外贸兼营船舶回归数量有限，继续对内贸运价上涨形成支撑。综合上述情况，当前，华东、进江、华南航线以及外贸航线可谓形成联动，运输需求持续转好，各航线运力均略显紧张，加上之后两周沿海地区可能迎来今年最高气温，市场普遍看涨后市，运价迎来较大上涨空间。

8 月 14 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1013.75 点，较上周上涨 8.7%。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 25.9 元/吨，较上周五上涨 4.8 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 28.0 元/吨，较上周五上涨 5.0 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万



dwt) 航线运价为 34.3 元/吨, 较上周五上涨 4.8 元/吨。华南航线, 秦皇岛-广州 (6-7 万 dwt) 航线运价为 38.8 元/吨, 较上周五上涨 3.8 元/吨。

金属矿石市场: 在尚有利润空间的情况下, 国内钢铁企业开工率持续上涨, 接近 90%。7 月份粗钢产量再创新高, 钢企对于铁矿石资源的需求依然保持旺盛状态。此外, 近期其它非煤货种运输需求转好, 共同助推小船型运价上涨。8 月 14 日, 沿海金属矿石货种运价指数报收 1023.04 点, 较上周上涨 4.0%。

粮食市场: 受已拍卖的临储玉米进入上市旺季、进口玉米数量不断增加等因素影响, 国内玉米价格日趋稳定, 市场对供应进一步趋紧的担忧减弱。与此同时, 一些贸易商特别是中小型贸易商担心价格下滑令利润缩水, 纷纷降价加快出库节奏。粮食运输需求表现较好, 8 月 14 日, 沿海粮食货种运价指数报收 821.87 点, 较上周上涨 9.8%。

成品油市场: 国内疫情得到有效控制以来, 成品油资源供应快速恢复, 但需求恢复相对缓慢, 过剩供给难以消化, 下游库存持续爆满, 鉴于上述情况, 上游开始放缓出货节奏, 8 月份部分炼厂选择检修, 运输市场货盘减少。8 月 14 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 1242.95 点, 较上周下跌 2.8%; 其中市场运价成分指数报收 1199.42 点, 较上周下跌 5.7%。

(3) 远东干散货运输市场

【粮食航线继续走强 综合指数延续涨势】

本周国际干散货运输市场表现不一, 海岬型船两洋市场先抑后稳, 巴拿马型船南美行情火热, 超灵便型船东南亚市场稳中有涨, 远东干散货指数 (FDI) 综合指数延续涨势。8 月 13 日, 上海航运交易所发布的远东干散货指数 (FDI) 综合指数为 1037.19 点, 运价指数为 883.71 点, 租金指数为 1267.40 点, 较上期分别上涨 2.2%、0.6% 和 4.0%。

海岬型船市场: 海岬型船两洋市场先抑后稳。太平洋市场, 周初, 受新加坡假期影响, 市场表现淡静, 船东报价下调。周中, 太平洋市场仅个别租家询船, 外加澳洲铁矿石货盘偏少, 租家借机压价, 运价下跌。临近周末, 一方面市场发货人运需有所回升, 另一方面受国内对于澳洲产品许可证申请政策变动影响, 部分运力滞港, 船舶周转速度有所放缓, 澳大利亚至青岛航线运价止跌企稳。周四, 中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 21072 美元, 较上期下跌 1.5%; 澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 8.257 美元/吨, 较上期下跌 3.5%。远程矿航线, 上半周, 远程矿航线市场氛围不活跃, 成交清淡, 运价下跌。下半周,



巴西主要矿商陆续出现在市场询船，铁矿石发货量尚可，外加 FFA 远期合约价格上涨，且淡水河谷尚未调整产量预期，预计下半年发货量回升概率较大，船东心态向好，远程矿航线运价止跌反弹。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 18.188 美元/吨，较上期下跌 1.0%。

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继续上攻。太平洋市场，本周印尼煤炭货盘偏少，但市场抛出不少 8 月底 9 月初的澳大利亚煤炭货盘，加之南美行情持续走强，空放南美运力增多，且北太平洋区域也有不少运输需求，市场运力供给相对紧张，租金、运价延续涨势。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 13256 美元，较上期上涨 13.6%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 11758 美元，较上期上涨 12.1%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.450 美元/吨，较上期上涨 3.3%。粮食航线，本周南美、美湾粮食运需持续释放，随着北美粮食出口旺季临近，市场氛围活跃，加之北大西洋可用运力偏紧，船东挺价意愿增强，南美粮食航线运价继续走升。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 32.243 美元/吨，较上期上涨 6.1%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场稳中有涨。本周，东南亚市场整体氛围向好，水泥熟料、镍矿等货盘表现尚可，加之印度洋区域及南美市场运输需求活跃，分流不少东南亚市场运力，导致即期运力供给偏紧，租金、运价稳中有涨。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 7546 美元，较上期上涨 1.6%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金 9568 美元，较上期上涨 2.4%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 5306 美元，较上期上涨 3.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.354 美元/吨，较上期上涨 1.6%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 8.374 美元/吨，较上期微涨 0.8%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价继续下探 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 8 月 7 日当周美国除却战略储备的商业原油库存降幅超预期，但不及上周，精炼油库存在连续三周增长后本周出现下滑，并创 3 月 20 日当周（21 周）以来新低。尽管库存持续降低，但油市供需前景依旧存在很多不确定性，欧佩克指出，原油和原油产品价格下半年将继续波动，主要原因是市场对第二波疫情有所担忧。近期全球经济出现的积极改善迹象令人鼓舞，欧佩克成员国承诺将继续完全遵守减产协议，进一步加速石油市场再平衡。本周原油价格小幅波动，布伦特原油期货价格周四报 45.10 美元/桶，较上期下跌 0.22%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价积弱难返，苏伊士型油轮运价由涨转跌，阿芙拉型油轮运价小幅反弹。中国进口 VLCC 运输市场运价继续下探。8 月 13 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 671.13 点，较上期下跌 1.14%。



超大型油轮（VLCC）：VLCC 市场总体的弱难返，运价继续下探。西非航线货量略多相对坚挺；受货量低迷和老旧船低价成交影响，中东航线租家不断挑战船东底线，其日均 TCE（等价期租租金）已跌至 1 万美元关口附近。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS33.33，较上周四下跌 3.1%，CT1 的 5 日平均为 WS33.38，较上周下跌 5.3%，TCE 平均 1.2 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS38.27，上涨 1.4%，平均为 WS38.14，TCE 平均 2.0 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平由涨转跌。西非至欧洲市场运价下跌至 WS45，TCE 约 1.1 万美元/天。一艘 13 万吨级船，西非至地中海，8 月 29 至 30 日货盘，成交运价约为 WS45。黑海到地中海航线运价下跌至 WS59，TCE 约 0.8 万美元/天。中国进口主要来自亚洲，一艘 13 万吨级船，新加坡至中国北部，8 月 16 日货盘，成交运价约为 WS47.5。一艘 13 万吨级船，阿拉伯湾至中国，8 月 25 至 27 日货盘，成交运价约为 WS45.25。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线稳中有降，地中海及欧美航线升降不一，综合水平小幅反弹。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS70（TCE 约 0.5 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS65（TCE 约 0.4 万美元/天）。北海短程运价小幅上涨至 WS86（TCE 约 0.7 万美元/天）。波罗的海短程运价小幅上涨至 WS60（TCE 约 1.0 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价小幅下跌至 WS65（TCE 约 0.6 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价稳定在 WS66（TCE 为 0.8 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 月中旬货盘，成交包干运费约为 57 万美元。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲除印度航线外均有不小的提升，欧美航线涨跌互现，综合水平止跌回暖。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS85（TCE 约 0.5 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS89（TCE 约 1.2 万美元/天），7.5 万吨级船运价上涨至 WS78（TCE 约 1.3 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS114 水平（TCE 约 1.2 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS83（TCE 约 0.6 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 1.8 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【船价综合指数走跌 二手船市成交增长】

8 月 12 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数小幅下跌，为 1012.05 点，环比下跌 0.49%。其中，国际油轮船价综合指数、沿海散货船价综合指数分别下跌 0.29%、0.26%，国际散货船价综合指数、内河散货船价综合指数分别下跌 0.51%和 0.56%。



国际干散货物运输市场持续回暖。受夏季持续高温影响，煤炭市场供不应求，运价上涨。玉米供应市场仍较紧张，煤炭航线运力紧张，带动粮食运价上涨。BDI 指数向好继续上涨，周二收于 1510 点，环比上涨 3.21%。国际二手散货船成交价格有涨有跌。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1120 万美元、环比上涨 2.87%；57000DWT—1361 万美元、环比上涨 0.75%；75000DWT—1664 万美元、环比下跌 0.82%；170000DWT—2376 万美元、环比下跌 3.75%。本期，国际二手散货船成交量略有增加，共计成交 11 艘（环比增加 2 艘），总运力 67.48 万 DWT，成交金额 13415 万美元，平均船龄 8.55 年。

美国商业原油库存持续下降，受海外新冠疫情加剧、欧佩克减产和美元贬值影响国际油价反弹动能减弱。布伦特原油价格小幅上扬，周二收于 44.50 美元/桶，环比上涨 0.16%。能源需求始终面临着新冠肺炎疫情的考验，经济前景不确定使得脆弱的供需平衡形势难以打破。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2384 万美元、环比下跌 0.47%；74000DWT—2290 万美元、环比下跌 0.32%；105000DWT—3574 万美元、环比下跌 0.35%；158000DWT—4454 万美元、环比上涨 0.82%；300000DWT—7176 万美元、环比下跌 0.88%。本期，二手油轮市场略有好转，成交 7 艘（环比增加 3 艘），总运力 176.36 万 DWT，成交金额 42740 万美元，平均船龄 5.57 年。

沿海散货物运输市场运价向好，大幅上涨。煤炭和钢材运输市场运力偏紧张，粮食运输市场成交较为活跃。沿海二手散货船价格基本平稳。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—195.98 万人民币、环比下跌 0.93%；5000DWT—1158.49 万人民币、环比上涨 0.11%。新冠疫情的影响仍未消散，本期，沿海散货船共成交 4 艘（环比增加 2 艘），总运力 14900DWT，成交金额 3705 万元人民币，平均船龄 1.73 年。

近期，内河散货船市场成交量大幅增加，二手内河散货船价格有涨有跌。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—55.81 万人民币，环比上涨 0.63%；1000DWT—117.35 万人民币，环比下跌 4.00%；2000DWT—233.48 万人民币，环比上涨 3.61%；3000DWT—366.50 万人民币，环比下跌 2.14%。本期，内河散货船市场成交量大幅上涨，共计成交 96 艘（环比增加 32 艘），总运力 24.07 万 DWT，成交金额 31444.55 万元人民币，平均船龄 7.66 年。

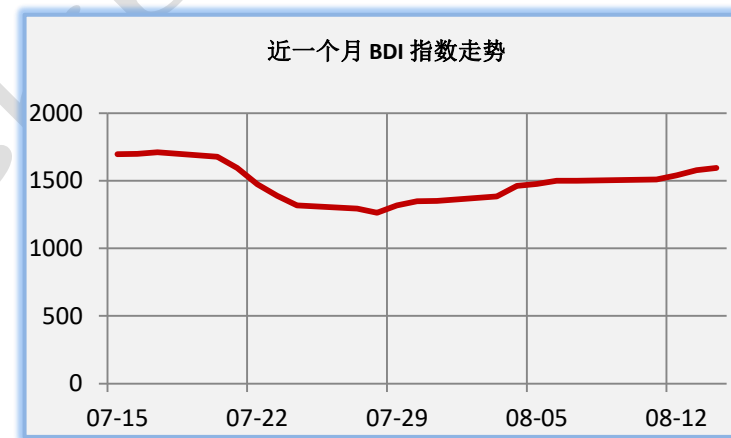
来源：上海航运交易所

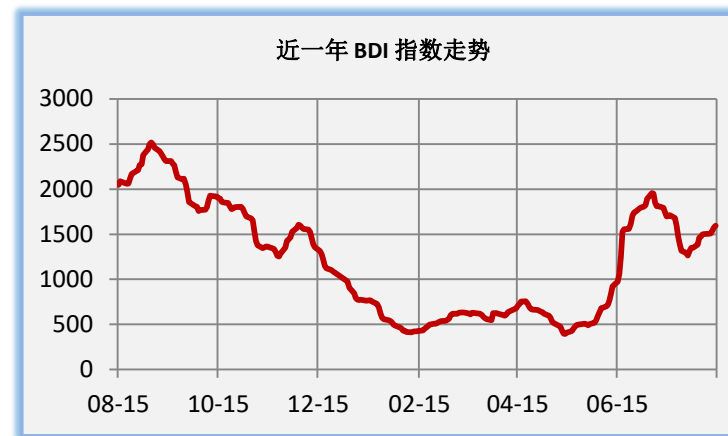
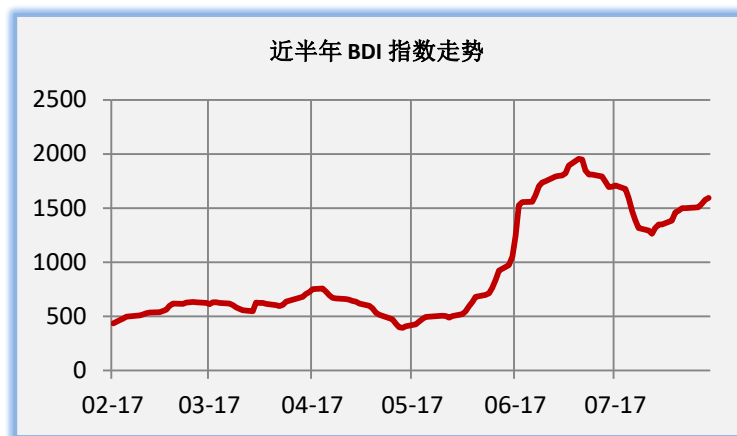


2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	8月10日	8月11日	8月12日	8月13日	8月14日
BDI	1,506 +5	1,510 +4	1,540 +30	1,577 +37	1,595 +18
BCI	2,375 -26	2,316 -59	2,332 +16	2,384 +52	2,402 +18
BPI	1,600 +37	1,671 +71	1,747 +76	1,797 +50	1,824 +27
BSI	867 +12	879 +12	893 +14	911 +18	927 +16
BHSI	473 +2	475 +2	480 +5	485 +5	491 +6





3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Nord Corona' 2019 81600 dwt dely San Ciprian 16/18 Aug 2 laden legs redel Gib-Skaw \$21,000 - Nordic

'RB Jake' 2016 81039 dwt dely Xinsha 20/22 Aug trip via Australia redel Japan \$15,500 - cnr

'Green K-Max 4' 2020 80856 dwt dely Rotterdam 20 Aug trip via Baltic redel Continent \$25,000 - ACB

'Navios Sun' 2005 76619 dwt dely Inchon prompt trip via EC Australia redel India \$14,750 - cnr

'Rising Sky' 2017 63405 dwt dely EC India prompt trip redel China \$17,000 - Bainbridge

'Skyfall' 2016 63057 dwt dely Vietnam prompt trip via EC India redel China \$12,500 - cnr



'Texas' 2011 57970 dwt dely Jingtang prompt trip via Portland redel China \$8,750 - cnr

'Anna-Meta ' 2010 56280 dwt dely WC India prompt trip via Salalah redel Vietnam intention gypsum \$12,000 - cnr -

'Mykali' 2011 56131 dwt dely Port Elizabeth 23/25 Aug trip redel China \$12,500 + \$250,000 bb - Klaveness

'VSC Pollux' 2014 55794 dwt dely Durban 29-30Aug trip redel China \$12,500 + \$250,000 bb - Perfect Bulk

'New Liulinhai' 2004 55676 dwt dely Ravenna 19 Aug trip via Iskenderun redel west Africa intention clinker \$16,000 - cnr

'Magnum Energy' 2009 53628 dwt dely Huludao 16-19 Aug trip redel Bangladesh intention steels \$6,400 - cnr

'Rossana' 2016 38586 dwt dely US Gulf prompt trip redel Continent \$11,400 - Ultrabulk -

'Orient Trader ' 33757 2010 dwt dely Tuzla prompt trip via Black Sea redel Med \$10,500 - cnr

'Ivory Gull' 32929 2009 dwt dely E Africa prompt trip redel US Gulf \$6,500 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【新冠疫情影响，船舶订单减少到 17 年来的最低水平】

干散货船，集装箱船和油轮的总订单已达到 17 年来的最低点，因为 Covid-19 影响大大减少了合同签约（-50%），而新船的交付相对影响不大（-2%）。

特别是干散货和集装箱船的订单急剧下降。干散货订单为 6340 万载重吨，为 2004 年 4 月以来的最低水平，比 12 个月前减少了 34.7%。同样，集装箱船的



订单在过去 12 个月中下降了 10.3%，跌至 2003 年 9 月以来的最低水平。这一下跌使订单对船队的比率降至多年来最低水平，仅为 7.7%。

干散货船订单减少 600 万载重吨，下降的原因是新订单的缺乏。在今年的前七个月中，干散货船的订船合同比年初下降了 65.6%，新集装箱船的订单下降了 37.7%。 BIMCO 首席航运分析师彼得·桑 (Peter Sand) 表示：“订单消减受到疫情的影响，船东和投资者对新船几乎没有兴趣。”

油轮订单下滑幅度较小

油轮市场的订单也出现了下降，然而没有干散货和集装箱订单的降幅那么大。这主要是因为，过去 20 年，油轮订单一直远低于干散货和集装箱船订单。原油油轮订单为 3630 万载重吨，成品油油轮订单为 1210 万载重吨，与 12 个月前分别下降 4.2% 和 12%。

实际上，成品油油轮是今年订单量唯一高于去年的细分市场，尽管今年新原油油轮的订单下降了 41.3%，但今年前七个月增长了 2.9%，至 320 万载重吨，从去年的 1,010 万载重吨下降到今年的 590 万载重吨。原油油轮的交付量下降了 39.1%，成品油轮的交付量下降了 46.1%，而今年到目前为止，油轮的总交付量为 1010 万载重吨，而去年同期为 1720 万载重吨。

随着船厂重新开放，拆船活动增多

在对新船需求下降的同时，许多船东都急于出售现有船舶。随着世界上主要的拆船国放松了封锁，并再次开放了他们的船厂，6 月和 7 月的拆船数量大幅上升。7 月份的总拆船量为 180 万吨级，比 2019 年 7 月增加了 120 万吨级，比 2020 年 4 月增加了近 400%。

特别是干散货和集装箱拆卸量分别增加了 80.9% 和 26.3%，自年初以来，已将 880 万载重吨干散货船和 152,770 TEU 集装箱船送去拆除。

然而，尽管许多部门的拆船量增加，交付量下降，但船队继续增长，因为从数量上看，交付量远高于拆船量。干散货船队的运力首次超过 9 亿载重吨 (截至 8 月 3 日为 901.67 百万载重吨)，自今年年初以来增长了 2.6%。

“这一点不容忽视，因为今年世界贸易量将大幅下降，预计至少要到 2022 年才能恢复新冠疫情大流行前的水平。尽管合同量萎缩将导致未来几年船队增长



放缓，但航运市场的平衡可能在未来许多年都难以实现，” Peter Sand 表示。

来源：信德海事

【克拉克森研究：集装箱船拆船记录不断刷新】

集装箱船一直以来都是船舶大型化趋势十分明显的船型之一。除了船队运力发展大型化之外，集装箱船拆解也开始呈现明显的大型化趋势，一些曾经被认为是“大型”的集装箱船在近期出售拆解。这表明随着全球集装箱贸易的扩张，市场对船型的需求也在不断变化。

最大拆解纪录不断刷新

2020 年迄今为止最大集装箱船拆解纪录不断刷新。2020 年 7 月 9,600TEU 集装箱船 Sine Maersk（建于 1998 年）被拆解，成为史上拆解的最大集装箱船，打破了今年 6 月刚创下的纪录——两艘 7,403TEU 的集装箱船（Kokura 和 Kawasaki）出售拆解。在此之前最大的集装箱船拆解纪录是 2016 年拆解的 6,627TEU 的 JPS Debussy。迄今为止已经累计拆解了 17 艘 6,000TEU 以上的集装箱船。在目前需求端承压的环境下这部分集装箱船运力被认为是供给过剩，但是回溯至 2000 年代它们也曾是当时最大规模的集装箱船，是集运市场主力船型。Clarksons Research 数据显示，首艘 8,000TEU 以上的集装箱船于 2003 年交付*；2007 年之前 8,000TEU 以上的集装箱船不足 100 艘，但是随着集装箱船不断大型化的趋势，目前 8,000TEU 以上的集装箱船在整体船队中比重显著提升：8-11,999TEU 的集装箱船共计 624 艘，合 580 万标准箱，以船舶数量和 TEU 计分别占全球集装箱船队总体运力的 12%和 25%。

注：上文中提到的 1998 年建造 Sine Maersk（9,600TEU）最初交付时记录为 6,418TEU。

大型化趋势持续推进

随着承运人更多地追求规模效益，集装箱船大型化趋势不断推进。这部分 8,000TEU 左右的集装箱船已经退居二线，甚至成为现在的潜在拆解船型。集装箱船大型化趋势愈演愈烈，8-10,000TEU 的集装箱船被 13,000TEU 船型取代，2010 年代末出现了更大的 18,000TEU 船型，而现在最大的集装箱船载箱量约为 23,000TEU；全球 20,000TEU 以上的集装箱船共计 66 艘，手持订单约 21 艘。

运力布局级联效应（Cascading）



从航线分布来看，往往最新最大的集装箱船最初都会部署远东-欧洲航线上。2010 年初约 72% 的 8000+TEU 集装箱船被部署在该航线上，占远东-欧洲航线集装箱船总运力的 64%。之后巴拿马运河扩建，可通过运河的最大集装箱船从原先 5,000TEU 升至 13,000TEU 左右。因此目前大型集装箱船主要部署在远东-欧洲航线和跨太平洋航线上。在级联效应的推动下，被更大集装箱船取代的 8,000TEU 运力投放到了其他非主干航线上。目前 8-11,999TEU 的集装箱船运力中约 36% 投放在南北航线上；约 17% 投放在跨大西洋/中东/印巴的东西航线上；仅有 3% 仍保留在远东-欧洲航线上，但事实上一些运力已经过剩。

像曾经的传统巴拿马型一样，许多人认为 8-11,999TEU 的集装箱船是目前集装箱船队运力的“主力军”。目前 2005 年前建造的 8-11,999TEU 的集装箱船共计 39 艘，这些“候选”老旧运力的存在意味着未来 8-11,000TEU 的集装箱船拆解量将有可能增长，尽管未来欧盟拆船法令对拆船厂资质的规定或将限制实际拆船产能，并且近年来更多集中在大型和支线型集装箱船的新签订单预示着 8-11,000TEU 的集装箱船运力增长有限。

总体而言，最大集装箱船拆解纪录的不断刷新进一步凸显了集装箱船大型化趋势，海运贸易需求的改变正在不断影响着集运市场的运力变化。更多集装箱船运输市场相关数据，详见 Clarksons Research 的《Container Intelligence Monthly》及《Container Intelligence Quarterly》。

来源：国际船舶网

【疫情将影响美国港口的航运旺季】

专家们说，随着新型冠状病毒（novelcoronavirus）大流行对美国经济的重创，美国主要集装箱港口的进口总量可能创下四年来的最低水平，而美国经济已经在努力应对美中贸易战的负面影响。详见海运圈聚焦之前报道的新闻：《预计 2020 年期间美国主要零售集装箱港口的进口总量将达到四年来最低》。

根据美国国家零售联合会 (NRF) 和 Hackett Associates 的《全球港口追踪报告》，2020 年集装箱进口总量可能下降 9.4%。

这反映了美国零售业的痛苦，该板块正因政府强制关闭商店而感到痛苦，并准备迎接每周 600 美元的失业救济金即将到期的影响，这项救助每周向美国经济注入约 180 亿美元。

亚马逊、沃尔玛和其他零售商已经开始为重要的寒假增加库存。据预测，8 月将是 7 月至 10 月海运旺季中最繁忙的一个月。



NRF 副总裁 Jonathan Gold 表示，“零售商们正谨慎地避免进口超过其销售能力的商品.....今年不会是仓库里堆满未售出商品的一年。”

7 月份美国海运进口量同比下降 3.9%，是今年以来降幅最低的一次。同时，根据 S&P Global Market Intelligence 供应链研究部门 Panjiva 的数据，月度进口量同比增长 16%，是 2007 年以来航运旺季最快的开局。

Panjiva 的分析显示，与 2019 年 7 月相比，家居用品进口增长了 12.8%，而家用电器增长了 33.8%，家用/个人护理产品也猛增了 48.9%。

洛杉矶港是美国与中国进行海上贸易的第一门户，该港的执行董事 Gene Seroka 周四表示：“有迹象表明准备迎接年底假期。”“上涨幅度不大”，因为一些繁忙的零售商会补充(货源)。

洛杉矶港 7 月份的进口量下降了 4.3%，今年迄今仍下降了 15%。

来源：海运圈聚焦

【IMO 发布《准时制到达指南》以支持更智能、更高效航运】

11 日，国际海事组织（IMO）发布《准时制到达指南》，旨在为港口和航运业提供实用的指南，以帮助推进准时制航运生产实践。

实施“准时制”船舶运营意味着船舶会提前收到各类信息，以便可以准时到达泊位。

现在，该指南由全球性产业联盟共同制定，根据其成员之间的研究和讨论，支持低碳航运（Low Carbon GIA），并记录了一系列行业圆桌会议的结果，该圆桌会议汇集了将近 50 家公司和组织，是挂靠港口过程中的关键利益相关者。

准时到达的概念是船舶在确保有下列信息以及服务时保持最佳航速到达引航员上船点：1. 泊位； 2. 航道； 3. 航海服务（引航员、拖轮、码头工人）。

该指南被制定成许多利益相关者的有用工具包，包括船东、运营商、租船人，船舶代理、船舶经纪人、港口当局、码头、航海和船舶服务供应商。所有这些



参与者最终在实现必要的完善并促进实现 JIT 的到来所需的交流方面起着关键作用。

另外, JIT 到达的先决条件是挂靠港口的优化。这也将提高港口的竞争力, 因为有机会最佳利用其资产。考虑到海上贸易有望增长, 由于更好地利用资产和更好地规划资源, 港口可以改善其营运状态。

来源: 沃桑海事

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	305~307	368~370	430~435		Firmer.
Tokyo Bay	300~302	370~375	575~580	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	308~310	355~358	435~440	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	302~307	342~347	370~375	MGO Sul max 0.05%	Firmer.
Kaohsiung	334.00	379.00	435.00	+ oil fence charge usd 59	Firmer.
Fujairah	S. E.	355~365	475~480		Firmer.
Rotterdam	265~268	318~323	370~375		Firmer.
Malta	S. E.	350~355	405~410		Firmer.
Istanbul	S. E.	355~360	425~430	Ex Wharf Price	Firmer.
Buenos Aires	N/A	390~395	525~530		Avail tight.

截止日期: 2020-08-13

◆ 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
CHINA STEEL GROWTH	BC	175,775		2002	China	900	Chinese	
GIOVANNI CORRADO	BC	81,994		2020	Japan	3,050	Chinese	



DEVONGATE	BC	61,517	2014	China	1,620	Undisclosed	
IKAN SALMON	BC	61,380	2012	Japan	1,375	Greek	
DD MARMARA	BC	57,171	2012	S. Korea			
DD EGE	BC	57,171	2012	S. Korea	3,000	Far East	en bloc*
DD KARADENIZ	BC	57,157	2012	S. Korea			

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
YM ENHANCER	CV	52,773	4,218	2008	Taiwan, PRC			
FSL EMINENCE	CV	52,773	4,218	2008	Taiwan, PRC	2,350	Salam Pacific- Indonesian	en bloc, Tier I
FSL ELIXIR	CV	51,870	4,218	2008	Taiwan, PRC			

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
GLOBAL LAKE	TAK	7,500		2015	China	680	Undisclosed	

◆ 上周拆船市场回顾

孟加拉							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备 注
HAN FENG	GC/MPP	8,117	3,693	1992	Germany	315.00	

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
SINGAPORE EXPRESS	CV	66,793	20,053	2000	S. Korea	365.00	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
ORE SUD	BC	276,599	37,664	1992	S. Korea	337.00	damaged delivery under tow
KAI YUE	BC	50,326	10,672	2000	Japan	undisclosed	
ANDY	TAK	46,228	9,389	1996	Croatia	undisclosed	



◆ALCO 防损通函

【恶劣天气下的船舶操作】

报告称，营运人通常为了节省运河费用和燃油开支要求船舶绕过好望角，航行通过麦哲伦海峡，因此提请船长注意，在恶劣天气下进行作业时应考虑周全。

在考虑恶劣天气条件下让船员在甲板上工作是否安全时，船长必须先问自己，这项对保持船舶安全操作所进行的工作（或任务）是否真的有必要。如果答案是否定的，那么明智的做法是推迟这项工作直到船舶抵达平静的水域。

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
2020-08-14	694.050	820.040	6.488	89.551	907.000	60.405	1051.000	496.020	524.950
2020-08-13	694.290	818.890	6.497	89.573	905.550	60.366	1062.000	497.440	524.210
2020-08-12	695.970	816.790	6.534	89.800	908.370	60.250	1051.490	497.140	523.000
2020-08-11	697.110	817.920	6.576	89.948	911.230	60.213	1053.160	498.400	521.920
2020-08-10	696.490	820.510	6.579	89.865	909.090	60.186	1057.410	498.510	520.190

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	0.08538	1 周	0.117	2 周	--	1 个月	0.158
2 个月	0.22213	3 个月	0.26475	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.33675	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.45788		

2020-08-12

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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