



全一海运市场周报

2020.09 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2020.09.07 - 09.11\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【集运市场总体向好 远洋航线运价上涨】

疫情在世界范围内持续传播，全球新冠疫情累计确诊人数突破 2800 万人，但各国均未重新采取封锁措施，继续推动经济复苏。世界各国将继续面对防控疫情的同时推动经济恢复的新常态。本周中国出口集装箱运输市场总体向好，多数航线运价上涨，带动综合指数上涨。9 月 11 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 1355.04 点，较上期上涨 2.6%。

欧洲航线：虽然疫情近期出现较大反弹，但欧洲各国继续推动生产经营活动的逐步恢复。据 ZEW 欧洲经济研究中心发布的数据显示，8 月欧元区 ZEW 经济景气指数为 64.0，较上月上升 4.4 点，显示欧洲经济前景向好。本周运输需求表现良好，供需基本面稳固，上海港船舶平均装载率保持在 95%以上的水平，部分航班满载出航。市场运价上涨。9 月 11 日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1054 美元/TEU，较上期上涨 1.2%。地中海航线，市场基本与欧洲航线同步，货量保持增长态势，供求关系良好，本周运价继续上涨。9 月 11 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 1115 美元/TEU，较上期上涨 3.0%。

北美航线：美国新冠确诊病例将近 660 万例，在世界各国中继续排名第一。虽然疫情仍在美国高速传播，但美国继续推动经济复苏。据美国劳工局公布的报告显示，8 月份非农就业总人数增加 137.1 万人，连续第四个月增加，失业率降至 8.4%，为连续第五个月下降，显示美国经济复苏推动就业情况出现改善。本周运输需求继续向好，供求关系略显紧张，上海港船舶平均装载率保持在 95%以上，部分航班满载出航。受供求良好支撑，市场运价继续在高位徘徊。9 月 11 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 3813 美元/FEU、4534 美元/FEU，较上期分别上涨 1.5%、下跌 0.1%。

波斯湾航线：由于目的地国家疫情趋于稳定，加之进入传统旺季，运输需求逐步回暖。部分航商继续控制总体运力规模，上海港船舶平均装载率升至 95%左右，市场运价继续上涨。9 月 11 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 960 美元/TEU，较上期上涨 5.6%。



澳新航线：部分地区由于疫情反弹继续实施管控措施，但货量表现平稳，供求关系良好。本周，上海港船舶平均舱位利用率保持在 95%左右，市场运价继续上涨。9 月 11 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1315 美元/TEU，较上期上涨 5.2%。

南美航线：目的地多个国家疫情传播情况较为严重，刺激部分生活必需品和医疗商品的运输需求。货量持续增长，供求关系良好，上海港船舶平均舱位利用率在 95%以上，部分航班满载出运。航商执行运价上涨计划，市场运价大幅上升。9 月 11 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2901 美元/TEU，较上期大幅上涨 30.5%。

日本航线：本周运输基本平稳，市场运价。9 月 11 日，中国出口至日本航线运价指数为 734.34 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【利好因素集中出现 沿海运价淡季不淡】

本周，在工业旺季、期货交割、煤价上涨等因素的刺激下，下游采购热情较高，运输市场货盘增加明显，运力供给出现缺口，船东情绪乐观，沿海散货运价上涨。9 月 11 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 1112.64 点，较上周上涨 3.5%。

煤炭市场：进入 9 月份，大部分地区气温略有下滑，民用电需求趋弱。不过“金九银十”工业旺季来临，工业用电耗煤增加，用煤企业补库热情上升，煤炭需求依旧保持较好态势。大秦线秋季检修即将到来，且 10 月初还将迎来国庆加中秋的八天长假，在进口煤依旧受限的背景下，煤炭供给缺口很可能将有所放大。鉴于上述情况，坑口煤价、港口煤价均出现连续上涨，下游采购热情被进一步激发，非刚性补库需求释放，一定程度拉升了近期的煤炭运输需，市场货盘增加明显。另外，9 月份为煤炭期货交割“大月”，交割货盘涌出，运输需求集中释放。叠加基建工程赶工，建材水泥需求增加，非煤货种进一步挤占运力资源。沿海煤炭运力供不应求，市场乐观情绪主导，沿海煤炭运价持续上涨。然而随着一波集中拉运逐渐进入尾声，下游对高煤价接受度下滑，运价涨幅临近周末明显收窄。

9 月 11 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1130.84 点，较上周上涨 4.7%。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 32.0 元/吨，较上周五上涨 2.8 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 34.8 元/吨，较上周五上涨 3.1 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万



dwt) 航线运价为 41.1 元/吨, 较上周五上涨 3.1 元/吨。华南航线, 秦皇岛-广州 (6-7 万 dwt) 航线运价为 40.2 元/吨, 较上周五上涨 1.8 元/吨。

金属矿石市场: 目前国内钢企仍有一定利润, 且“金九银十”到来, 市场针对国家逆周期调控以及旺季需求强度仍有较高预期, 下游钢铁企业稳定生产, 减产意愿较弱, 通过螺纹产量来看, 产量依旧处于高位水平, 铁矿石运输需求稳中向好。9 月 11 日, 沿海金属矿石货种运价指数报收 1074.99 点, 较上周上涨 2.0%。

粮食市场: 当前, 玉米供应偏紧格局延续。受生猪养殖利润丰厚、国家强力补贴等因素影响, 生猪养殖企业特别是大集团企业加大投入, 加大补栏力度, 刺激生猪、能繁母猪存栏继续增长, 进而拉动饲料需求增长。下游需求拉动, 粮食运输需求不减。9 月 11 日, 沿海粮食货种运价指数报收 917.05 点, 较上周上涨 9.1%。

成品油市场: 目前, 下游库存仍处于爆满状态, 逼迫上游炼厂减少发货, 运输需求延续前期较为低迷的态势。不过爆满的库存也使得不少船舶陷入难卸的窘境, 闲置运力并未明显增加。好坏参半, 沿海成品油运输市场呈现平稳行情。9 月 11 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 1147.02 点, 市场运价成分指数报收 1159.67 点, 均与上周持平。

(3) 远东干散货运输市场

【大中型船走势疲软 综合指数继续下探】

本周国际干散货运输市场表现不佳, 海岬型船太平洋市场跌幅较大, 巴拿马型船两洋市场走势疲软, 超灵便型船东南亚市场弱势调整, 远东干散货指数 (FDI) 综合指数继续下探。9 月 10 日, 上海航运交易所发布的远东干散货指数 (FDI) 综合指数为 935.16 点, 运价指数为 813.41 点, 租金指数为 1117.78 点, 较上期分别下跌 6.3%、4.9% 和 7.7%。

海岬型船市场: 海岬型船两洋市场延续跌势。太平洋市场, 本周澳洲主要发货人陆续现身市场拿船, 但铁矿石发货量一般, 且由于远程矿航线运价走软, 船东空放南美意愿减弱, 加之前期台风影响逐渐消除, 太平洋市场运力供给较多, 船多货少格局突显, 叠加国际燃油价格有所回落, 太平洋市场运价下挫。周四, 中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 15689 美元, 较上期下跌 15.3%; 澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 6.697 美元/吨, 较上期下跌 10.3%。远程



矿航线，本周国际铁矿石价格持续高位徘徊，但巴西铁矿石货盘表现平平，市场可用运力偏多，租家议价优势明显；另一方面虽然 10 月份 FFA 远期合约价格呈现升水趋势，10 月装期的报价水平高于 9 月装期，但目前 FFA 远期合约价格整体仍处于下跌走势，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 15.699 美元/吨，较上期下跌 7.6%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船两洋市场走势疲软。太平洋市场，本周印尼及澳洲进口煤炭货盘稀少，由于进口煤炭额度影响，华南及渤海湾区域不少煤炭船舶通关速度放缓，压港现象较为普遍，租家放缓定船节奏，加之南美粮食市场走势疲软且 FFA 远期合约价格下跌，太平洋市场租金承压下行。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 12034 美元，较上期下跌 3.8%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 10721 美元，较上期下跌 4.9%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.144 美元/吨，较上期下跌 1.6%。粮食航线，本周南美粮食发货量有所回落，市场氛围不活跃，加之前期南美粮食运价高企，船东空放南美运力较多，市场呈现船多货少格局，且北美粮食运价因运力供给偏多走势疲软，船东挺价意愿减弱，粮食航线运价稳中有跌。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 31.957 美元/吨，较上期下跌 2.0%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场弱势调整。本周，东南亚市场整体氛围不佳，煤炭、水泥熟料、镍矿等货盘均偏少，市场运力供给尚可，外加印度及南非区域运价走势疲软，船东信心不足，东南亚市场租金小幅下跌。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 8462 美元，较上期下跌 1.2%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金 10477 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 6023 美元，较上期上涨 1.0%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.785 美元/吨，较上期微涨 0.1%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.326 美元/吨，较上期上涨 3.7%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位反弹 成品油运价持续下滑】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 9 月 4 日当周美国除却战略储备的商业原油库存增幅超预期，精炼油库存降幅超预期，汽油库存降幅基本符合预期。美国原油库存的意外增加，部分是因为飓风“劳拉”侵袭后墨西哥湾沿岸炼油厂持续减产。同时，美股大幅下挫，进一步拖累需求前景。布油和美油本周曾跌至 6 月中旬以来的最低水平，石油输出国组织和包括俄罗斯在内的盟友将于 9 月 17 日召开会议。本周原油价格波动下行，布伦特原油期货价格周四报 39.97 美元/桶，较上期下跌 8.95%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价止跌回暖，苏伊士型油轮运价止跌反弹，阿芙拉型油轮运价不断下探。中国进口 VLCC 运输市场低位回暖。9 月 10 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 631.20 点，较上期上涨 22.67%。



超大型油轮（VLCC）：VLCC 市场受西非航线影响，带动中东航线费率逐渐走强，运价低位回暖。日均 TCE（等价期租租金）再次来到 1 万美元以上。近期疲软的原油价格或将激发市场二次储油的可能，尽管目前现货市场期租的利率已在高位，但船东依然坚信潜在的冬季市场。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS30.71，较上周四上涨 20.6%，CT1 的 5 日平均为 WS26.69，较上周下跌 5.0%，TCE 平均 0.6 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS36.88，上涨 25.1%，平均为 WS31.60，TCE 平均 1.4 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平止跌反弹。西非至欧洲市场运价小幅上涨至 WS38，TCE 约 0.9 万美元/天。一艘 13 万吨级船，西非至地中海，9 月 20 至 22 日货盘，成交运价约为 WS37.5。黑海到地中海航线运价小幅下跌至 WS48，TCE 约 0.2 万美元/天。亚洲进口主要来自中东和美湾，一艘 13 万吨级船，拉斯坦努拉至印度，9 月 22 日货盘，成交运价约为 WS42。一艘 14.5 万吨级船，美湾至中国，9 月 18 至 19 日货盘，成交包干运费约为 300 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线小幅下跌，地中海及欧美航线稳中有降，综合水平不断下探。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS55（TCE 约 0.1 万美元/天）。跨地中海运价保持在 WS60（TCE 约 0.2 万美元/天）。一艘 8 万吨级船，杰伊汉至地中海，9 月 17 至 18 日货盘，成交运价约为 WS57.5。北海短程运价小幅下跌至 WS75（TCE 约 0.2 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS43（TCE 约 0.2 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价小幅下跌至 WS65（TCE 约 0.8 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS72（TCE 为 1.2 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，9 月中下旬货盘，成交包干运费约为 50 万美元。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线小幅波动，欧美航线延续下跌趋势，综合水平持续下滑。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS74（TCE 约 0.4 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价稳定在 WS75（TCE 约 0.9 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS81（TCE 约 1.6 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS62 水平（TCE 约 0.3 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS111（TCE 约 1.2 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 1.3 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数小幅上扬 二手船市持续低迷】

9 月 9 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数依旧处于一千点以上，为 1003.69 点，环比上涨 0.99%。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 0.23%、0.25%、0.72%，内河散货船价综合指数上涨 3.22%。

国际干散货运输市场运输需求增加。两洋市场的铁矿石价位在高位徘徊，市场运力供给阶段性紧张。南美市场粮食运价持续走强，煤炭运输需求呈现疲软态势。东南亚市场先抑后扬，即期运力吃紧，虽矿石需求量小但报价依旧坚挺。BDI 指数再次迎来大幅度下跌，周二收于 1349，环比下跌 9.34%。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—1047 万美元、环比下跌 1.43%；57000DWT—1319 万美元、环比下跌 2.00%；75000DWT—1745 万美元、环比上涨 2.40%；170000DWT—2455 万美元、环比下跌 0.32%。本期，国际二手散货船成交量明显减少，共计成交 4 艘（环比减少 10 艘），总运力 26.82 万 DWT，成交金额 3870 万美元，平均船龄 13.29 年。

美国大选、美股高位回调、美元指数反弹，风险资产市场情绪明显回落。近期全球最大的石油出口商沙特阿美下调了 10 月份阿拉伯轻质原油的官方售价，这被视为随着全球新冠病例激增、需求增长可能陷入停滞的迹象，而且美国驾车出行高峰季结束、疫情再度爆发的担忧持续存在压制需求预期。布伦特原油价格迎来一波走跌行情，周二收于 39.78 美元/桶，环比下跌 12.72%。能源需求始终面临着新冠肺炎疫情的考验，经济前景的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—2358 万美元、环比下跌 0.15%；74000DWT—2321 万美元、环比上涨 0.50%；105000DWT—3509 万美元、环比下跌 0.25%；158000DWT—4419 万美元、环比下跌 1.00%；300000DWT—7009 万美元、环比下跌 0.17%。本期，二手油轮市场持续低迷，成交量继续下滑，成交 3 艘（环比减少 3 艘），总运力 21.72 万 DWT，成交金额 2508 万美元，平均船龄 14 年。

工业生产高峰来临，沿海煤炭运输市场需求增加，运价持续向好。粮食市场供应充足，下游需求疲软，运价小幅波动。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—193.68 万人民币、环比上涨 0.14%；5000DWT—1121.52 万人民币、环比下跌 1.99%。本期，沿海散货船市场小幅上涨，共成交 6 艘（环比增加 3 艘），总运力 7.48 万 DWT，成交金额 13587.83 万元人民币，平均船龄 9.99 年。

近期，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—5391 万人民币，环比上涨 3.50%；1000DWT—122.50 万人民币，环比上涨 5.75%；2000DWT—253.06 万人民币，环比上涨 4.82%；3000DWT—328.23 万人民币，环比下跌 1.51%。本期，内河散货船市场成交量大幅缩减，共计成交 101 艘（环比减少 65 艘），总运力 7.48 万 DWT，成交金额 9488.54 万元人民币，平均船龄 7.57 年。

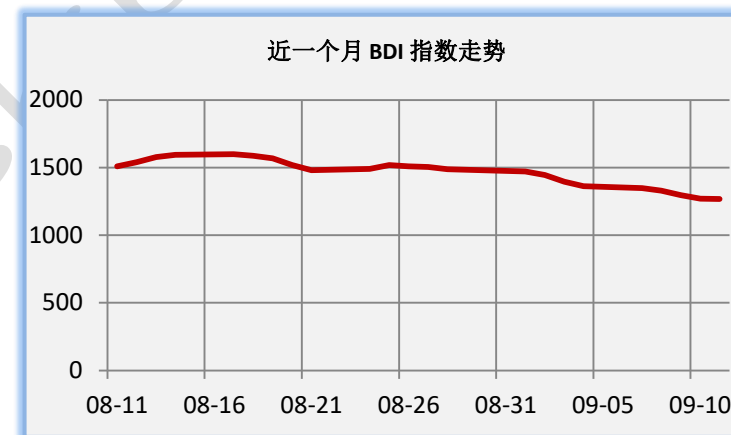
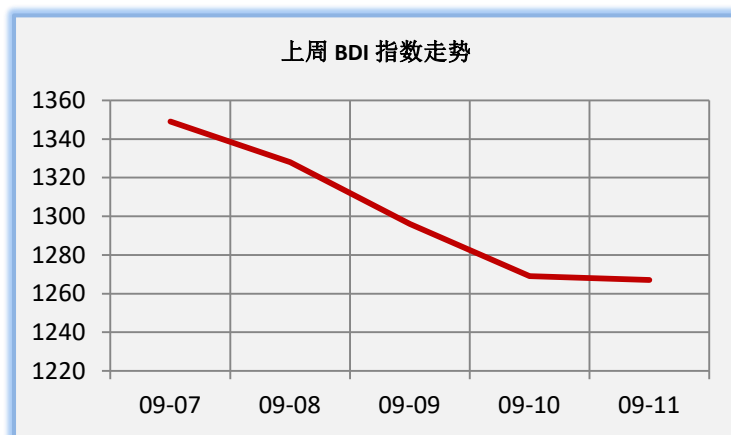
来源：上海航运交易所



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	9月7日		9月8日		9月9日		9月10日		9月11日	
BDI	1,349	-13	1,328	-21	1,296	-32	1,269	-27	1,267	-2
BCI	1,942	-18	1,916	-26	1,867	-49	1,818	-49	1,839	+21
BPI	1,449	-24	1,414	-35	1,370	-44	1,337	-33	1,313	-24
BSI	949	-4	941	-8	931	-10	923	-8	917	-6
BHSI	568	-1	567	-1	565	-2	562	-3	560	-2





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 36 周	第 35 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	20,000	21,500	-1500	-7.0%
	一年	15,750	16,750	-1000	-6.0%
	三年	14,250	14,500	-250	-1.7%
Pmax (76K)	半年	11,250	11,500	-250	-2.2%
	一年	11,000	11,250	-250	-2.2%
	三年	10,250	10,500	-250	-2.4%
Smax (55K)	半年	11,250	11,250	0	0.0%
	一年	10,750	10,750	0	0.0%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	9,250	9,250	0	0.0%
	一年	8,750	8,750	0	0.0%
	三年	8,500	8,500	0	0.0%

截止日期: 2020-09-08



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Ocean Oceanus' 2011 93100 dwt dely Caofeidian 12/16 Sep trip via E Australia redel China \$12,000 - cnr

'Predator' Cofco Agri relet 2019 81754 dwt dely Jorf Lasfar prompt trip via US Gulf & Neo Panama redel Singapore-Japan \$19,750 - Oldendorff

'Kenta' 2010 76487 dwt dely Port Dickson 10/14 Sep trip via Indonesia redel Taiwan \$10,000 - U-Ming

'Sage Danube' 2012 63500 dwt dely Huanghua prompt trip via NoPac redel Singapore-Japan \$10,200 - Oldendorff

'CP Guangzhou' 2015 63455 dwt dely Shanhaiguan 10/14 Sep trip via Australia redel South Korea intention grains \$9,950 - Panocean

'Captain John' 2011 56925 dwt dely Continent prompt trip redel east Mediterranean intention scrap \$15,750 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【运价疯了！集装箱船市场现曙光】

航运市场在疫情危机下出现曙光。集装箱海运运价全线大涨几近疯狂，全球抢出货，包括欧洲、北美、南美等几乎全线大涨，航运公司形容“运价疯了”。

虽然新型冠状病毒疫情影响了全球经济活动，也在一定程度上打击了集运市场。不过，随着各国陆续恢复经济活动，货运需求量飙升，集运运价翻倍上涨。其中，美东线成为引领本轮运价上涨的龙头航线，今年以来美东线运价涨幅 61%，继前一周达到 4200 美元/FEU 后，本周运价再涨 10% 冲上 4538 美元。美西线运价也已



经达到 3758 美元/FEU, 涨幅 3.2%。

业界预估, 为了赶在 10 月美国感恩节前出货, 9 月中旬美东线运价有机会飙涨至 5000 美元/FEU, 创下历史新高, 美西线也将突破 4000 美元。

分析师指出, 由于担心秋冬第二波疫情, 各家通路商在年节前夕都在囤货, 而且今年情况特殊, 疫情改变消费习惯, 网购增加、不能上健身房因而加购健身器材等等, 这些消费模式的改变成为这波集运运价周周飙涨的主要原因。

目前, 市场上已经出现了抢船期抢集装箱的情况, 即使闲置船舶相继恢复运营依然难以满足需求, 缺柜也成为了一大问题。最新一周, 全球集运运价全面上涨, 其中涨幅最大的是相对冷门的南美航线, 一周涨幅达 18%。分析师认为, 这样的全线大涨代表市场需求相当热络, 冷门航线也因为船班、集装箱需求量出现排挤效应, 跟着上涨。

近期, 随着美西线、美东线运价大涨, 已经出现了集装箱缺乏的问题, 欧洲线近两周来也一路上扬, 如果客户没有事先预定, 原本预留的集装箱就会先给运价高、利润好的美东线和美西线使用, 因此市场运价才会呈现全线大涨的走势。

眼看美国线运价疯涨, 机会财难求, 航运公司纷纷启动“移船大作战”, 长荣海运直接把原本航行在欧洲的船至少征调 2 艘, 连船带柜投入最好赚的美东、美西航线, 大幅提升各船型的载货能力, 务求获利最大化。

即使过往以亚洲区域为主力的万海航运也罕见的加入这波抢钱大战, 将原本航行在区域航线的小型船, 以包船方式揽货, 这让许多抢不到柜的业主有如捡到枪, 排队争取能包万海的船出货, 据悉还供不应求。

海运业者分析, 美东、美西运价暴涨, 船公司纷纷微调其他航线船舶, 但其实其他航线也都缺, 于是形成连锁效应, 欧洲、北美、南美等几乎全线大涨, 特别是南美航线也意外上涨, 预计在感恩节前, 运价涨势没有回头迹象, 将挑战新高。

在运价飙涨的背景下, 分析师也调整了上半年的消极预测, 看好集运公司今年实现盈利。此前, 专家曾一度预测今年全球前 12 大集运公司将合计亏损至少 50 亿美元, 但事实上, 集运公司利用疫情趁机缩减舱位供应来恢复供需平衡, 前 12 大集运公司上半年财报平均获利, 比去年同期大涨约 150%, 业内人士因此预期这



12 大公司今年合计获利将达 110 亿美元。

国际海运咨询机构 Sea-Intelligence 日前也重新修正了今年集运公司业绩预估,从原本预测的集运业总亏损 230 亿美元修正为预估获利 154 亿美元,但前提是第四季度不会出现让运价大幅下滑的价格战。

来源: 国际船舶网

【风险! 美国磨刀霍霍向油轮, 已有船长被制裁! 】

近日美国再度挥起制裁大棒在国际社会又搅起一团阴云 11 家外国公司(其中 6 家为中国公司)和 2 名个人被列入制裁黑名单。

然而美国的制裁远未止步随着制裁旋涡的越旋越大甚至油轮船长和船员也被卷了进去...

随着美国 and 英国政府对海上原油贸易制裁“违规”行为不断采取的强硬立场越来越多的公司和个人被列入制裁黑名单。

英美两国政府都向海事部门强调从船东到船上个人(包括船长、船员)所有涉及“违规”制裁的人都将作为被制裁的对象。

美国总统特朗普签署了恢复对伊朗制裁的文件。

美国已将 5 名船长列入制裁黑名单

为了表明会对船员参与运输伊朗原油采取更严厉的贸易制裁决心也为了对“企图违规”的油轮起到震慑作用美国财政部和外国资产控制部最近将 5 名伊朗船旗的油轮船长添加到了“特别指定的国家和制裁人员清单(SDN 清单)”中。

根据美国财政部的消息这 5 名船长均在 6 月下旬曾向委内瑞拉运输过石油。



凡被美国列入 SDN 清单的个人会在以下方面受到限制——

- 在美国的任何资产或银行帐户将被冻结；
- 该个人将无法与美国公司或公民进行贸易或开展业务；
- 如果有海员被列入制裁名单将被拒绝在悬挂美国船旗的船上工作或在美港口停靠。

美国财政部长史蒂芬·努钦 (Steven T. Mnuchin) 在一份新闻声明中表示：“任何支持伊朗原油贸易、企图逃避美国制裁的实体、个人都将成为美国财政部不遗余力制裁的目标。”

英国财政部也发布了针对海事部门的更严格的制裁指南要求船长有责任了解国际制裁规则并向有关当局报告任何违规运输原油的行为。

国际分析人士认为此次美国将 5 名伊朗船旗下的油轮船长列入 SDN 制裁黑名单实际上不会对这 5 名船长产生任何影响。

因为伊朗船长个人不太可能在美国拥有 (将被冻结) 资金也不太可能航行至美国港口并与美国公司进行贸易。

所以很明显此举是醉翁之意不在酒。

律师事务所合伙人兼航运专家丹尼尔·马丁 (Daniel Martin) 表示：“美国此举旨在震慑和警示其他违反原油贸易的船只并向其发出信号即美国有权、有决心将任何违反贸易制裁规则的实体和个人列入黑名单。”

航运安全咨询公司 Dryad Global 的分析师认为这项新的制裁规定对油轮船长和船员的制裁不合理也不公平实际上是让船长或船员对船公司、船东的原油贸易和运输行为承担责任。



“油轮船员将越来越处于一种不可控的危险境况中如果他们不能证明自己已采取积极措施应对这种情况他们将发现保卫自己的权益越来越困难。” Dryad Global 的分析师说。

更为复杂的是由于海盗和其他风险的存在油轮船只通常会在某些高风险区域关闭 AIS 信号而这会被误认为和被标记为逃避制裁的情况进行更深入的调查。

根据以色列海上安全公司 Wind ward 的数据上个月：

至少有 70%的超大型油轮 (VLCC) 在航行中至少出现一次 AIS 信号“丢失”的情况这意味着这艘船在 8 个多小时里不会被发现；

另外 11%的油轮在同一个月内至少进行了一次 AIS 信号“丢失”检查这也会被误认为在“丢失”期间进行了非法运油活动。

Windward 业务发展总监 Omer Eilat 表示：“有三分之二的 VLCC 可能会被误标记并被迫进行更深入的调查。即使可以排除掉船只 AIS 信号“误丢失”的算法专家也需要为每一个实际的高风险船只审查 10 个误报。”

针对油轮可能被误标记为非法运油

进而将船长、船员拖下水的情况

业界人士建议

1. 为了避免被错误地指控油轮船长应尽量避免在 AIS 信号“丢失”的情况下绕道航行可以考虑停止航行或减速从而最大程度地减少船舶“不明原因”下航行的轨迹。

2. 对于在违反制裁规定的已知区域进行船对船原油交易的船长建议在进行交易之前核实对方船舶的名称、船旗和 IMO 号并确保它们是合法的。



3. 建议船舶不要将关闭 AIS 作为设备故障的缓解措施应将重点放在设备保修和智能路由上。

来源：海事服务网

【波罗的海国际航运公会：粮食贸易为干散货航运市场注入活力】

粮食贸易正在提振巴拿马型和超巴拿马型散货运输市场，为沉寂的干散货运市场注入了活力。

2020 年上半年，粮食贸易量的激增使上述两个船型的运费上涨了一倍以上，农产品出口总量也大幅上升。BIMCO 在一份报告中称，4-6 月粮食运输需求的显著上升推动了巴拿马型和超巴拿马型散货船运费的增长。波交所巴拿马型船的日均期租价格 9 月 1 日收于 14439 美元，较年初上涨 60%。该指数 9 月 1 日收于 1604 点，而 2020 年 1 月 2 日为 1003 点。与此同时，supramax 指数在 8 月 24 日触及 2020 年年初以来的最高水平 965 点。值得注意的是，该船型运费在 5 月中旬触底，此后一直受到南美出口粮食的支撑。

2020 年上半年，美国、阿根廷和巴西的农产品出口量从 2019 年上半年的 1.368 亿吨升至 1.486 亿吨。巴西大豆出口强劲增长，推动了巴西第二季度的农业出口总额比 2019 年同期增长了 40%。根据来自 Braemar ACM 的数据，随着南半球玉米出口季节的开启，8 月份来自巴西的玉米产量激增 28%，达到 640 万吨。该研究机构表示，巴拿马型货轮的载货量达到创纪录的 460 万吨，较 7 月份增长 46%，同比增长 20%。载货量的增加主要是由于运往日本、韩国、西班牙、伊朗、沙特阿拉伯和以色列的玉米贸易量均有所增加。但与此同时，美国粗粮和小麦出口则分别下降了 13% 和 11%，共减少了 200 万吨。

波罗的海国际航运公会（BIMCO）首席航运分析师 Peter Sand 表示，随着新冠肺炎疫情的蔓延，粮食贸易会显示出弹性，而其他大宗商品则会下降。由于西半球的主要出口国 2020 年第二季度的农产品运输量比上一季度增加了 22%，其中大部分是长途运输，因此运费出现上涨。

2020 年余下时间的粮食贸易表现取决于美国市场，如果美国的大豆和玉米出口从新的营销年度开始就保持强劲，则整个运输市场将继续获得支撑。

来源：中国远洋海运 e 刊



【新一轮超大型集装箱船订单潮来了？船东重返新造船市场】

长荣海运将订造 10 艘 15000TEU 集装箱船，东方海外考虑追加订造 7 艘 23000TEU 集装箱船，赫伯罗特也有望重拾年初搁置的建造计划。随着运价上涨给集运公司带来强劲收益，越来越多的集运公司开始重返新造船市场，沉寂已久的集装箱船新造船市场或将迎来新一轮订单潮。

据悉，台湾长荣海运已经联系了中日韩五家船厂，计划订造最多 10 艘超大型集装箱船，总价值高达 10 亿美元。

据贸易风消息，长荣海运将订造 6+4 艘 15000TEU 集装箱船，并为此联系了沪东中华、江南造船、扬子江船业以及日本今治造船和韩国三星重工。长荣海运将为这些新船选择传统燃料而非 LNG 动力，也不会安装脱硫装置。

消息人士称，长荣海运的 15000TEU 集装箱船建造项目仍处于初始讨论阶段，但这笔订单很有可能在年底之前完成，预计每艘船造价略高于 1 亿美元。这名消息人士认为，中国船厂很有可能获得长荣海运的订单，因为中国船厂提供了极具竞争力的报价，而且中国融资的可获得性也使船东倾向于在中国订船。

不过，长荣海运否认这一新造船项目，并表示：“为了持续提供最有效率的海运服务，维持我们在市场上的竞争力，长荣海运不断监控全球贸易趋势和客户需求。这些工作包括评估最合适的船舶类型，以确保我们在更新船队时维持严格的环保标准。”

Alphaliner 的数据显示，长荣海运目前运营着 200 艘船，包括 109 艘自有船舶和 91 艘租入船舶，总运力约 128.7 万 TEU，运力排名全球第七位。

去年 9 月，长荣海运刚刚在中韩三家船厂订造了总计 10 艘 23000TEU 超大型集装箱船，包括三星重工的 6 艘，以及沪东中华和江南造船的各 2 艘。这也是长荣海运首次在大陆船厂订造超大型集装箱船。

东方海外考虑追加订造 7 艘 23000TEU 集装箱船

与此同时，中远海运集团旗下的东方海外也传出将追加订造 7 艘 23000TEU 超大型集装箱船的消息。



东方海外在上半年订造了总计 5 艘 23000TEU 集装箱船。消息人士称，东方海外还在考虑订造额外 7 艘，这 7 艘船将与此前的 5 艘订单一起，为东方海外构筑起亚欧航线上一个独立的循环。消息人士称，东方海外的订船计划仍处于初期阶段，目前尚未确定承建船厂和船舶动力类型。

今年 3 月，东方海外在南通中远海运川崎订造 3 艘 23000TEU 集装箱船，在大连中远海运川崎订造另外 2 艘，每艘新船价格约为 1.557 亿美元，总价值 7.784 亿美元。新船将在 2023 年第一季度及 2023 年第四季度初之间交付。这是中远海运集团首次订造 23000TEU 超大型船。

Alphaliner 资深专家 Tan Hua Joo 认为，如果东方海外想要形成亚欧航线新布局，增加超大型船订单是合理的决定；“这一决策显然是由中远海运集团推动的，一方面是出于疫情影响下中国船企手持订单不断减少的政治因素考量，另一方面也符合中远海运集团的扩张野心”。

消息人士称：“在市场繁荣时，这批 23000TEU 超大型船肯定能帮助中远海运集团及其所属的海洋联盟（Ocean Alliance）增加亚欧航线收入。当市场萧条时，也可以退回租赁的大型船舶，并派遣一些中小型船舶到中东航线上。”

如果东方海外这笔订单敲定，中远海运集团与全球前两大集运公司马士基航运和地中海航运的运力差距将会进一步缩小。

根据 Alphaliner 的数据，目前马士基航运船队运力约为 409 万 TEU，地中海航运约 382 万 TEU，中远海运集团约 300 万 TEU。地中海航运与中远海运集团目前手持订单均为 5 艘 23000TEU 超大型集装箱船共 11.5 万 TEU，马士基航运手持订单则为 14 艘 31446TEU。

除了长荣海运和方海外之外，预计赫伯罗特也将重拾年初搁置的建造计划，订造 6 艘 23000TEU 双燃料集装箱船。根据此前的消息，沪东中华和江南造船在赫伯罗特的新造船谈判中一路领先韩国，最有可能获得赫伯罗特的订单。

集装箱船市场复苏或将迎来新一轮订单潮

今年上半年，在新型冠状病毒疫情影响下，集运市场需求萎缩，集运公司持续大规模削减运力以防止运价下跌。在这样的背景下，包括赫伯罗特、日本海洋网联船务（ONE）在内的主要集运公司相继搁置了超大型集装箱船建造计划。



近几个月来，得益于欧美等地经济重启计划推动，集运市场需求优于预期，集装箱船运价翻倍上涨，集运公司也因此取得强劲业绩。海洋联盟的四家成员公司中，达飞轮船二季度实现盈利 1.45 亿美元，中远海运集运净利润 6797.6 万美元，东方海外净利润 7591 万美元，长荣海运净利 31.92 亿新台币（约合 1.09 亿美元）。

分析师预计，下半年集运市场前景仍然乐观，夏季旺季的跨太平洋航线运价创下纪录高位，而且目前集装箱船订单量明显偏低，新造船价格也处于低位，这些因素都会吸引集运公司下单订船。

根据 Alphaliner 的数据，今年 7 月全球集装箱船手持订单降至历史新低，仅为 221 万 TEU，手持订单占现有船队比例为 9.4%，这是过去 20 年里这一比例首次跌破 10%。

Alphaliner 的高级分析师 Jan Tiedeman 预计，集装箱船市场将迎来新一波订单。他表示：“在过去十年里，尽管经历了所有危机，但集装箱船船队仍在以每年约 100 万 TEU 的速度迅速增长，即使在 2008 年金融危机期间也是如此。”

Tiedeman 解释称，手持订单量极低意味着亚洲一些船厂正在苦苦挣扎，这些船厂不得不提供低价，并投入大量精力来提供更环保、配备新技术、运营更经济的船舶。

“我确实相信，未来会有更多的订单，尤其是在大型集装箱船领域，也许我们会在 2021 年看到更多订单，然后在 2023 年交付。与此同时，我希望船东能够有所克制，因为过度订船已经使整个行业低迷数年，导致市场运力供过于求。”

汇丰运输研究主管 ParashJian 表示，在多个季度的盈利后，集运公司很难摆脱“旧习惯”，不太可能会放弃购买新船。但 Parash Jian 也相信，这一次集运公司将吸取教训，不会重蹈覆辙大规模订造新船，特别是在面对地缘政治紧张局势、全球经济前景和航运脱碳解决方案等重大不确定性的情况下。“如此一来，集运市场将在未来数年里维持盈利，而不是过去出现的那样”。

来源：国际船舶网



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	312~314	332~334	370~375		Firmer.
Tokyo Bay	292~294	335~340	525~530	Plus oil fence charge if any.	Softer.
Shanghai	290~292	326~328	415~420	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	280~285	310~315	337~342	MGO Sul max 0.05%	Firmer.
Kaohsiung	287.00	332.00	380.00	+ oil fence charge usd 59	Softer.
Fujairah	S. E.	305~310	450~455		Softer.
Rotterdam	260~263	286~290	323~328		Softer.
Malta	S. E.	295~330	350~355		Softer.
Istanbul	S. E.	305~310	370~375	Ex Wharf Price	Softer.
Buenos Aires	N/A	378~383	455~460		Softer.

截止日期: 2020-09-10

◆ 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 36 周	第 35 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,700	4,800	-100	-2.1%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,600	2,600	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,300	2,300	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,200	2,200	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 36 周	第 35 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,650	8,650	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,600	5,600	0	0.0%	



阿芙拉型 Aframax	115,000	4,800	4,800	0	0.0%
MR	52,000	3,300	3,300	0	0.0%

截止日期: 2020-09-08

(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
1	Tanker	8,000	Chongqing Chuandong, China	2022	China Shipping Chemical - Chinese	Undisclosed	chemical tanker, StSt
2	Tanker	7,490	Jinling, China	2022	Huizhou Huayi Rongsheng, China	Undisclosed	chemical tanker, StSt
4+4	Bulker	82,000	Chengxi, China	2022	China Minsheng Trust - Chinese	2,800	
2	Bulker	64,000	Tsuneishi Cebu, Philippines	2022	Noma Kaiun - Japan	2,800	
2+1	Bulker	63,500	Jinling, China	2021-2022	Densay Shipping - Turkish	Undisclosed	
10	LNG	174,000 cbm	Zvezda Shipbuilding, Russia	-	J/V between Sovcomflot & Novatek - Russian	Undisclosed	ARC7

◆ 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 VANGUARD	BC	206,180		2006	Japan	1,470	Chinese	
CAPE FUSHEN	BC	177,890		2008	China	1,370	Singaporean	BWTS fitted
DOUBLE PARADISE	BC	95,712		2011	Japan	1,550	Greek	
YM EFFORT	BC	81,702		2008	Japan	1,200	Undisclosed	
SELENA HK	BC	70,153		1995	Japan	295	Chinese	
IKAN SEMBAK	BC	61,358		2012	Japan	1,375	Undisclosed	
WATFORD	BC	57,022		2010	China	890	Blue Seas - Greek	BWTS fitted
SKUA	BC	53,350		2003	Japan	540	Chinese	



EJ OCEAN	BC	46,570	1998	Japan	740	Chinese	en bloc
IVY OCEAN	BC	45,690	1999	Japan			
ELENA TOPIC	BC	45,333	1999	Japan	undisclosed	DCT Shipping - Ukrainian	
ANGELIC ZEPHYR	BC	37,780	2014	Japan	1,425	Chinese	BWTS fitted, OHBC
GLORIOUS STARLIGHT	BC	28,236	2012	Japan	680	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
YM UBERTY	CV	103,614	8,241	2008	Taiwan, PRC	2,700	MSC - Swiss	
ITAL MASSIMA	CV	53,728	4,363	2007	S. Korea	1,720	Asiatic Lloyd Shipping - Singaporean	en bloc*
ITAL MELODIA	CV	53,697	4,300	2007	S. Korea			
KOTA LAJU	CV	50,525	4,250	2007	China	850	Greek	
KOTA LAGU	CV	50,500	4,250	2006	China	undisclosed	Undisclosed	
GISELE A	CV	39,446	2,800	2008	Japan	undisclosed	U. A. E	
MOEN ISLAND	CV	39,333	2,824	2005	S. Korea	undisclosed	Singaporean	

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
ADS STRATUS	TAK	299,157		2002	Japan	2,550	Undisclosed	
PETROPAVLOVSK	TAK	106,532		2002	Japan	1,020	Kasco - U. A. E	
MINERVA MAYA	TAK	105,709		2002	Japan	1,220	Undisclosed	
RESOLVE	TAK	74,999		1999	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
BABEL	TAK	69,999		1999	Japan	775	Undisclosed	
LOVELY LADY	TAK	47,431		1999	Croatia	650	Chinese	IMO III, epoxy coated
HIGH COURAGE	TAK	46,992		2005	S. Korea	1,265	Turkish	
RIDGEBURY COLETTE B	TAK	37,293		2008	S. Korea	1,150	Undisclosed	*
RIDGEBURY ELVIA B	TAK	37,280		2008	S. Korea	1,150	Undisclosed	*
XIN SHENG#	TAK	4,923		2014	China	268	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
HAIAN SONG	CV	18,402	6,805	2001	Poland	355.00	
SINOKOR YOKOHAMA	CV	11,031	4,769	2000	China	380.00	



YU RONG	GC/MPP	30,494	11,744	2002	China	375.00
---------	--------	--------	--------	------	-------	--------

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
ANICE N	BC	264,340	38,856	1995	Japan	370.00	
BARA ANUGERAH	BC	48,131	10,283	1994	Croatia	342.00	
AL NABILA 5	TAK	29,027	9,557	1993	Bulgaria	384.00	

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 QUEEN	BC	305,846	38,509	1994	Japan	355.00	Bangladesh/Pakistan option
STELLAR HERMES	BC	295,520	38,289	1994	S. Korea	355.00	Bangladesh/Pakistan option
NINGBO PIONEER	BC	68,788	10,244	1990	China	295.00	as is Hong Kong
PIRAJUI	TAK	66,721	13,409	1990	Brazil	219.00	as is Brazil
PIRAI	TAK	66,672	13,779	1990	Brazil	219.00	as is Brazil
PEDREIRAS	TAK	55,019	14,181	1990	Brazil	219.00	as is Brazil
TAG NAVYA	TAK	39,656	10,051	1991	Yugoslavia	244.00	court sale /as is Mumbai tow

◆ALCO 防损通函

【新修订的《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》将于 2020 年 9 月 1 日生效】

背景

现行的《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》（2015 年修订）明文禁止进口、倾倒及处置固体废物（获特定的进口许可证的除外）和危险废物。目前禁止进口的固体废物和危险废物，以及须持有进口许可证的废物均列在中华人民共和国主管部门发布的相关目录中（见下文）。该许可证制度自 2011 年 8 月 1 号起在中华人民共和国生效。

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
2020-09-11	683.890	808.770	6.443	88.240	876.110	60.879	1099.050	496.790	518.590
2020-09-10	683.310	806.720	6.432	88.163	888.310	61.014	1102.100	497.130	519.490
2020-09-09	684.230	805.270	6.457	88.284	887.130	60.866	1114.370	493.420	516.840
2020-09-08	683.640	807.810	6.431	88.207	899.920	60.800	1108.470	497.730	522.120
2020-09-07	683.860	809.580	6.435	88.236	905.940	60.658	1101.820	498.100	523.040

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	0.08413	1 周	0.10825	2 周	--	1 个月	0.15113
2 个月	0.19763	3 个月	0.24913	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.28488	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.41413		

2020-09-10

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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