



全一海运市场周报

2020.09 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2020.09.14 - 09.18\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场需求保持旺盛 航线运价全线普涨】

本周，中国出口集装箱运输市场延续旺季行情，运输需求总体稳中有升。各航线运价再次走出普涨行情，综合指数上涨。9月18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1409.57点，较上期上涨4.0%。

欧洲航线：欧洲地区经济运行总体平稳向好，市场货量较为稳定。航线运力规模得到恢复，市场供需状况保持良好。本周，上海港船舶平均舱位利用率总体在95%以上，多数班次满载，少数航商略低。部分航商按计划上调运价，市场涨跌互现，即期市场运价小幅上涨。9月18日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为1082美元/TEU，较上期上涨2.7%。地中海航线，上海港船舶平均舱位利用率多数接近满载，部分航商调升运价，即期市场运价上涨。9月18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1188美元/TEU，较上期上涨6.5%。

北美航线：截至今日美国新冠疫情确诊人数仍居全球首位，总数已达687万，单日新增病例近期略有上升。在美政府的强力推动下，制造业相关指数持续上升，市场运输需求高位运行。为缓解舱位紧张情况，部分航运企业向市场投入了一定数量加班船。本周，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率仍接近满载。部分航商小幅调高运价，即期市场订舱价格上涨。9月18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3867美元/FEU、4634美元/FEU，较上期分别上涨1.4%和2.2%。

波斯湾航线：目的地市场处于传统旺季，航线运行情况总体平稳。航线运力保持稳定，运输市场供需基本平衡。本周，上海港船舶舱位利用率在90%~95%的水平，部分班次满载。一些航商月中调升运价，即期市场运价上涨。9月18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1079美元/TEU，较上期上涨12.4%。



澳新航线：市场运输需求相对比较平稳，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%以上，部分班次满载。部分航商月中调整运价，即期市场运价小幅上升。9 月 18 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1358 美元/TEU，较上期上涨 3.3%。

南美航线：疫情下目的地国家对各类物资的需求较为旺盛，进口运输需求保持在高位。本期，上海港船舶平均舱位利用率在 95%以上，有航班因疫情取消，较多班次满载出运，即期订舱价格大幅上涨。9 月 18 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 3646 美元/TEU，较上期上涨 25.7%。

日本航线：本周运输需求基本平稳，市场运价小幅波动。9 月 18 日，中国出口至日本航线运价指数为 745.16 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

【海岬型船先扬后抑 综合指数止跌企稳】

本周国际干散货运输市场有涨有跌，海岬型船市场运价水平好于上周，巴拿马型船市场运价延续跌势，超灵便型船市场运价阴跌后企稳，远东干散货指数（FDI）综合指数先升后降，整体波动不大。9月17日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为940.05点，运价指数为824.39点，租金指数为1113.54点，较上期分别上涨0.5%、1.3%；和下跌0.4%。

海岬型船市场：海岬型船太平洋市场先升后降，远程矿航线运价小幅上涨。太平洋市场，自8月下旬以来澳大利亚至青岛航线已连续两周下滑，从26日的8.4美元/吨的水平跌至9月10日6.6美元/吨，累计跌幅达20%。上周五（9月11日）开始FFA远期合约价格止跌企稳，澳大利亚几大租家均在市场询船，铁矿石货盘较前期增加，市场氛围好转，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价止跌反弹，回升至周二7.3-7.4美元/吨的水平。下半周澳大利亚铁矿石货盘依然较多，但由于远程矿航线运价处于低位，空放船减少，太平洋市场可用运力较多，澳大利亚至青岛航线运价小幅回落。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为16491美元，较上期上涨5.1%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为7.101美元/吨，较上期上涨6.0%。远程矿航线，巴西铁矿石货量较为稳定，



目前市场仍在不断消耗前期空放运力，巴西至青岛航线运价在太平洋市场运价回升的影响下小幅上涨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 16.249 美元/吨，较上期上涨 3.5%。

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延续跌势。太平洋市场，本周继续受进口煤炭额度影响，澳洲及印尼煤炭货盘依然很少，市场表现安静，未有起色，租金水平依然延续下跌走势。但由于国内压港现象严重，市场可用运力不多，因此租金跌幅有限。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 11425 美元，较上期下跌 5.1%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 10158 美元，较上期下跌 5.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.063 美元/吨，较上期下跌 1.6%。粮食航线，本周南美和美湾粮食货盘不多，且南美空放运力很多，市场依然在消耗过剩运力，运价继续回调。周末随着油价上涨，运价出现止跌迹象。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 31.414 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运价阴跌。本周，东南亚市场氛围一般，市场整体变化不大，租金延续阴跌走势。周末，随着至印度的煤炭货盘增加，市场氛围有所好转，租金现企稳迹象。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 8333 美元，较上期下跌 1.5%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金 10273 美元，较上期下跌 1.9%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 5938 美元，较上期下跌 1.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.724 美元/吨，较上期微跌 0.9%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.230 美元/吨，较上期下跌 1.0%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价先涨后跌 成品油运价不断下探】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 9 月 11 日当周美国除却战略储备的商业原油库存意外减少，精炼油库存增加，汽油库存跌至去年 11 月以来最低水平。墨西哥湾频繁受到飓风影响，提振了油价。尽管全球原油需求曾在 5 月份和 6 月份出现了复苏的迹象，但随着美国驾驶季的结束，美国汽油需求开始放缓，欧佩克最新月报下调了全球石油市场需求。本周原油价格波动上行，布伦特原油期货价格周四报 43.26 美元/桶，较上期上涨 8.23%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价先涨后跌，苏伊士型油轮运价小幅下跌，阿芙拉型油轮运价低位下滑。中国进口 VLCC 运输市场反弹后回落。9 月 17 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 704.88 点，较上期上涨 11.67%。

超大型油轮(VLCC)：VLCC 市场气氛活跃，中东航线货盘增加，西非航线货盘较上周略微减少，然而油价回升，石油需求依旧疲软，在可用运力相对富余的



情况下，本周运价在周初反弹后小幅回落。日均 TCE（等价期租租金）突破 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 WS36.46，较上周四上涨 18.7%，CT1 的 5 日平均为 WS36.49，较上周上涨 36.7%，TCE 平均 1.7 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS38.21，上涨 3.6%，平均为 WS39.26，TCE 平均 2.3 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平小幅下跌。西非至欧洲市场运价下跌至 WS35，TCE 约 0.7 万美元/天。一艘 13 万吨级船，西非至地中海，10 月 5 至 7 日货盘，成交运价约为 WS40。黑海到地中海航线运价小幅下跌至 WS47，TCE 约 0.1 万美元/天。亚洲进口主要来自中东和北美，一艘 13 万吨级船，卡塔尔至南韩，9 月 29 日至 10 月 2 日货盘，成交运价约为 WS41。一艘 13 万吨级船，巴哈马至新加坡，9 月 25 至 30 日货盘，成交包干运费约为 240 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线稳中有降，地中海及欧美航线波动下行，综合水平低位下滑。7 万吨级船加勒比海至美湾运价稳定在 WS55（TCE 约 0.1 万美元/天）。跨地中海运价小幅下跌至 WS58（TCE 约 0.1 万美元/天）。一艘 8 万吨级船，杰伊汉至地中海，9 月 25 至 26 日货盘，成交运价约为 WS57.5。北海短程运价小幅下跌至 WS74（TCE 约 0.1 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS39（TCE 约 0.1 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价保持在 WS65（TCE 约 0.7 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS68（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，科兹米诺至中国北方，9 月下旬货盘，成交包干运费约为 52 美元。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线稳中有降，欧美航线持续下跌，综合水平不断下探。印度至日本 3.5 万吨级船运价维持在 WS74（TCE 约 0.3 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS65（TCE 约 0.6 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS70（TCE 约 1.1 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价小幅下跌至 WS60 水平（TCE 约 0.2 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS91（TCE 约 0.8 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 1.0 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数整体维稳 二手船市持续低迷】

9 月 16 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 1013.20 点，环比上涨 0.95%。其中，国际油轮船价综合指数下跌 0.15%，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 0.84%、2.07%、0.92%。



国际干散货运输市场走势疲软。太平洋市场，澳洲和巴西铁矿石发货量一般，供大于求加之国际燃油价格回落，运价呈跌落趋势。南美市场粮食运价小幅波动，受进口煤炭额度影响，煤炭通关速度放缓，压港现象普遍。东南亚市场整体呈疲软走势，煤炭、镍矿等运价小幅下滑。BDI 指数再次迎来大幅度下跌，周二收于 1282，环比下跌 4.97%。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—1085 万美元、环比上涨 3.63%；57000DWT—1345 万美元、环比上涨 1.99%；75000DWT—1761 万美元、环比上涨 0.95%；170000DWT—2378 万美元、环比下跌 3.12%。本期，国际二手散货船成交量明显减少，共计成交 9 艘（环比增加 5 艘），总运力 59.19 万 DWT，成交金额 8105 万美元，平均船龄 13.78 年。

美国原油库存大幅减少，同时墨西哥湾产油商因飓风萨利来袭暂停开采石油。但接下来几个月，可能看到库存稳定增长，尤其是原油库存，除非美国经济活动切实地回升。这通常是季节性增长，而需求仍低于正常水平，使得情况复杂化。布伦特原油价格持续下跌，布油和美油曾跌至 6 月中旬以来的最低水平，周二收于 40.53 美元/桶，环比下跌 1.85%。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 0.02%；74000DWT—2324 万美元、环比上涨 0.11%；105000DWT—3504 万美元、环比下跌 0.14%；158000DWT—4396 万美元、环比下跌 0.52%；300000DWT—6995 万美元、环比下跌 0.19%。本期，二手油轮市场持续低迷，成交 4 艘（增加 1 艘），总运力 53.71 万 DWT，成交金额 5890 万美元，平均船龄 15.75 年。

工业旺季来临，煤炭需求依旧保持良好态势，运价持续向好，铁矿石运输需求稳中向好。粮食市场运输需求不减，玉米市场供不应求，生猪养殖加大投入拉动饲料需求增长，运价大幅上涨。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—200.65 万人民币、环比上涨 3.60%；5000DWT—1118.86 万人民币、环比下跌 0.24%。本期，沿海散货船市场无成交案例。

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—5460 万人民币，环比上涨 1.28%；1000DWT—124.51 万人民币，环比上涨 1.64%；2000DWT—250.05 万人民币，环比下跌 1.19%；3000DWT—336.06 万人民币，环比上涨 2.39%。本期，内河散货船市场成交量大幅缩减，共计成交 61 艘（环比减少 40 艘），总运力 14.14 万 DWT，成交金额 15957.1 万元人民币，平均船龄 8.77 年。

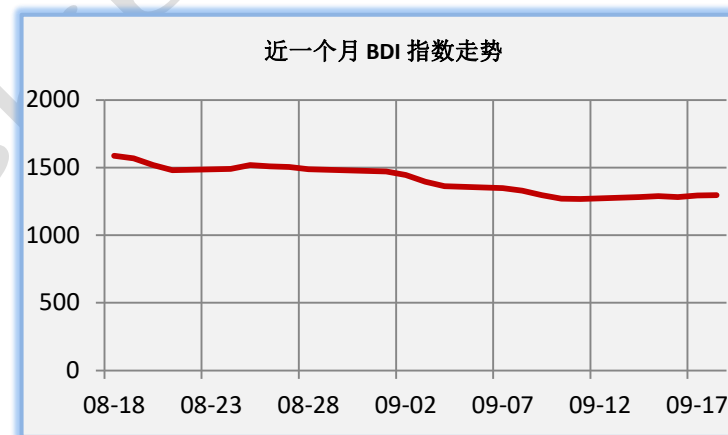
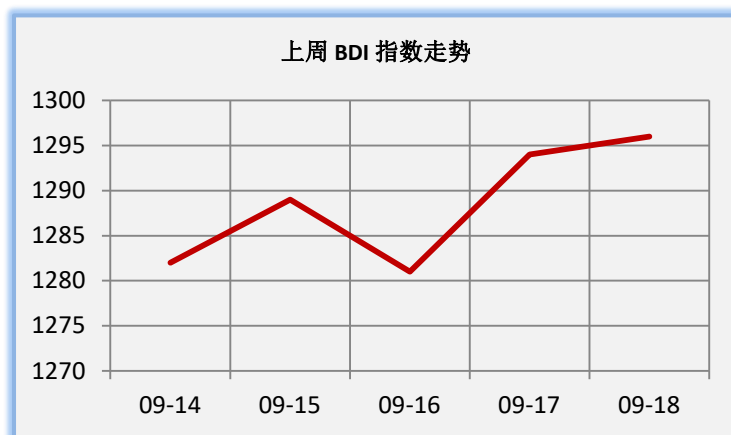
来源：上海航运交易所

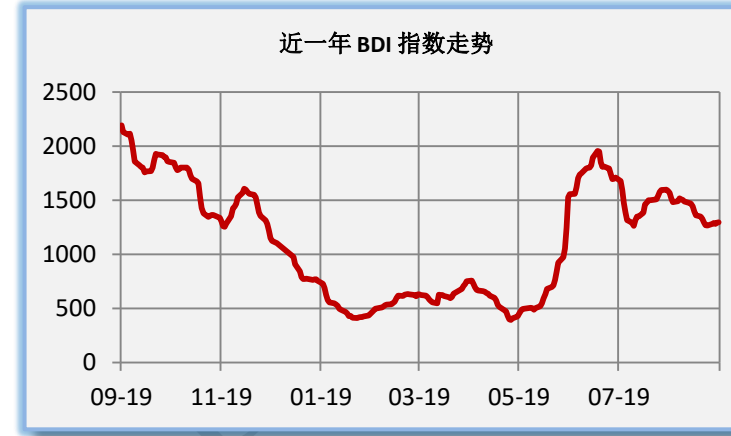
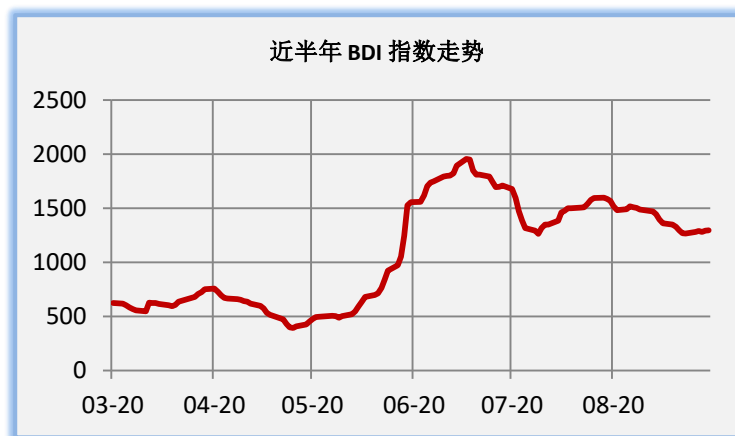


2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	9月14日	9月15日	9月16日	9月17日	9月18日
BDI	1,282 +15	1,289 +7	1,281 -8	1,294 +13	1,296 +2
BCI	1,898 +59	1,922 +24	1,889 -33	1,914 +25	1,900 -14
BPI	1,300 -13	1,296 -4	1,299 +3	1,305 +6	1,315 +10
BSI	914 -3	912 -2	921 +9	930 +9	941 +11
BHSI	558 -2	554 -4	553 -1	554 +1	558 +4





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 37 周	第 36 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	18,750	20,000	-1250	-6.3%
	一年	15,250	15,750	-500	-3.2%
	三年	14,000	14,250	-250	-1.8%
Pmax (76K)	半年	11,250	11,250	0	0.0%
	一年	11,000	11,000	0	0.0%
	三年	10,250	10,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	11,250	11,250	0	0.0%
	一年	10,500	10,750	-250	-2.3%
	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: 2020-09-15



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Theodore JR' 2015 81715 dwt dely passing Canakkale 21/22 Sep trip via Black Sea redel Singapore-Japan \$24,500 - Cargill

'Jimmy T' 2017 81704 dwt dely CJK 22/24 Sep trip vi US Gulf redel Singapore-Japan \$14,000 - Bunge

'Alpha Wisdom' 2012 81305 dwt dely Paradip spot trip via EC S America redel Singapore-Japan \$12,850 - Bunge

'Zagreb' 2008 80300 dwt dely Manila spot trip via Indonesia redel Singapore-Japan \$9,900 - D'Amico

'Kiran Africa' 2011 79105 dwt dely APS Ponta de Madeira 13/15 Oct trip via EC S America redel Singapore-Japan \$14,700 + \$470,000 - Bunge

'Nord Titan' 2014 77095 dwt dely Higashi-Harima prompt trip via EC Australia redel Japan approx \$11,500 - NS United

'Elena VE' 2010 75730 dwt dely Navlakhi 19/24 Sep trip via Arabian Gulf with limestone redel India \$12,500 - Allianz Bulk CRF8

'Shandong Hai Wang' 2014 75538 dwt dely Yantai 22 Sep trip via NoPac redel Singapore-Japan \$10,500 - Louis Dreyfus

'SBI Gemini' 2015 63654 dwt dely Payra prompt trip via Sumatra redel WC India \$10,000 - Allianz Bulk CFR8

'Fareast Honesty' 2012 56841 dwt dely Cebu 21/23 Sep trip via Indonesia redel Thailand \$10,000 - cnr

'Nordloire' 2013 37212 dwt dely Milos prompt trip redel ARAG \$9,850 - Pac Basin



4. [航运&船舶市场动态](#)

【BIMCO 最新市场报告：复苏缓慢，中国需求是关键】

宏观经济

复苏缓慢且不平衡

据世界贸易组织（WTO）估计，今年二季度全球商品贸易额同比下降 18.5%，预计全年将下降 13%，远好于原先下降 32%的预期。

然而，要使增长恢复到疫情前的水平，2021 年贸易需要增长 20%左右。但目前经济复苏缓慢，世贸组织预测 2021 年贸易增长率将低至 5%，比 2019 年低 9%-14%。

随着人们对供应链脆弱性以及经济相互依存性认识的逐步加深，贸易模式将发生很大变化，这也是航运业必须面临的挑战。麦肯锡全球研究所认为，全球贸易的 16%-26%可能在中期内重新布局，将涉及本土生产、近包和转移至其他海外产地的组合模式，企业必须在及时生产制造及运销和防范风险之间找到新的平衡。

集运市场

在运量下跌的情况下，运力管理是承运人盈利的关键

尽管贸易量已开始回升，但实际的商品需求量仍大幅下降。近期运价上涨说明了托运人再次提前装运货物。随着政府开始逐步取消刺激措施，消费可能会受到更大的影响，从而降低对集装箱运输的需求。

虽然亚洲干线出口经历了两位数的下降，但 2020 年上半年亚洲区内贸易量累计下降却不到 5%，表明亚洲区内贸易量的韧性较为突出，该地区对出口的依赖



程度正在降低。这是该地区多年来经济活跃的结果——伴随着中产阶级规模的扩大，居民的财富和支出在不断增加。

总体来看，尽管运量下降，但各大班轮公司今年上半年业绩良好，这是通过稳定的运价、更低的燃油价格、取消航次和将船舶退回给船东等一系列降本增效措施实现的。其中运力管理是成功的关键。目前运力重新投放，但需求没有永久性复苏，所以班轮公司仍面临经营波动风险。

油运市场

二季度市场高位透支了未来的需求

5 月，美国对中国的原油出口达到了创纪录的 510 万吨。6 月，尽管出口减半，但中国仍是美国海运原油出口的最大目的地。虽然中国是否将继续增加美国原油进口还有待观察，但因为装卸港之间的运输距离较长，将给原油轮市场带来提振。

随着全球新增病例的增加，需求何时能恢复到疫前水平仍然是个未知数。旅行限制依然复杂，对全球旅行的需求仍然在减少。虽然陆上运输业的复苏比航空运输业强劲，但仍低于去年同期水平。

国际能源署 EIA 预计，2021 年全球石油需求将升至 1.017 亿桶/日（2019 年为 1.0125 亿桶/日），无法恢复到疫前的水平。目前看来，2022 年似乎才是需求量恢复的一年。

虽然油轮运输业在今年二季度达到历史高点，但当时对航运的需求增加并不是因为消费的增长，而是因为炼油企业希望从较低的价格中获益而增加进口，从而透支了未来的需求。

散运市场

中国需求是干散货市场维持运转的关键



随着 9 月的到来，美国大豆出口旺季即将开始，届时美国将取代巴西成为今年余下时间的主要出口国。本销售年度美国未完成销售大豆（已订购但尚未发货）总计 2420 万吨，较上年度（900 万吨）大幅增长。其中，中国占 56%。

中国目前已经储备了大量大豆，总进口量较去年（5510 万吨）增长了 17.7%。且非洲猪瘟的持续影响也减少了中国的需求。因此，BIMCO 预计，本季美国大豆出口不会太强劲，但如果在美国 11 月大选之前或之后中国加大购买量，市场则会有意外惊喜。

目前中国铁矿石和大豆库存的增加将减弱未来运输需求，运价或将感受到需求减少带来的负面影响。但迄今为止，中国工业生产的复苏和大量进口足以支撑干散货运输市场。然而，如果要保持这种势头，世界其他地区需要加入复苏浪潮，以刺激需求。由于 COVID-19 病例仍在上升，全球复苏似乎还有一段距离。

即使拆解量增加，运力今年仍将增长 3.5%；而另一方面，需求恢复到疫前水平的速度将是缓慢的。干散货市场在疫情之前就已经陷入困境，现在看来将经历更加困难的时期，而行业无疑不希望看到目前较低的订单水平有所增长。

来源：中国远洋海运 e 刊

【VLCC 市场好转，等待疫苗刺激需求】

新冠肺炎疫苗将是重启全球经济和刺激石油需求的决定性因素，而油轮市场的反弹也将取决于此。船舶经纪公司 Gibson 在其最新周报中表示：

受到疫情严重打击的行业有很多，航运只是其中之一。尽管春季由于卸货延迟和储油需求，油轮运价飙升至前所未有的高位，但如今天市场已截然不同，许多航线的 TCE 收益数月来一直等于或低于运营支出。近期前景似乎也不容乐观，但对存储业务的新一轮兴趣在一定程度上支撑了需求。国际能源机构认为，明年石油需求仍无法完全恢复，预计 2021 年 12 月的消费量将低于 2019 年 12 月的水平，主要原因是航空业前景黯淡。在找到疫苗之前，航空旅行可能仍将受到严重限制。

上周，VLCC 市场出现好转。中东市场表现乐观，各航线均出现上涨。到中国的 27 万吨船型运费上涨 7 个点至 WS32；经好望角至美国的 28 万吨船型运价上涨 2 个点至 WS20；西非至中国航线的 26 万吨船型运价攀升 10 个点至 WS38.5；美湾至中国的 27 万吨型运价回升 25 万美元至 470 万美元水平。



在苏伊士型板块，黑海至地中海航线的 13.5 万吨型运价上周回落 2 个点至 WS47.5；西非至英国和欧洲大陆的 13 万吨型运价上涨 5 个点至 WS38；中东至地中海航线的 14 万吨型运价仍保持在 WS16.5-17 水平。

在阿芙拉型板块，上周杰伊汉至地中海航线的 8 万吨型运价徘徊在 WS60 水平；横贯北海航线的 8 万吨型运价下跌 2.5 个点至 WS75；波罗的海至英国和欧洲大陆的 10 万吨型运价小幅下跌至 W42.5-45；加勒比海至美湾航线的 7 万吨型运价下降了一个点至 WS55，而美湾至英国和欧洲大陆的运价则下降了 2.5 个点至 WS50。

在成品油轮板块，中东海湾至日本航线上的 7.5 万吨型船东一直面临着持续下行的压力，运价在 WS80-S82.5 的高位出现松动。在 5.5 万吨型市场，运费稳定在 WS75 左右。

来源：中国远洋海运 e 刊

【中国 8 月输美集装箱同比增 19%，至西海岸运价创 11 年新高】

8 月从中国发往美国的集装箱数量同比增长 19%，达到 106 万 8257 个（按 20 英尺集装箱计算），占全亚洲发往美国集装箱数量的 63.4%。

以上结果来自《日本经济新闻》所报道美国调查公司 Descartes Datamyne 在 9 月 11 日公布的最新数据。此前，3 月份中国输美集装箱数量同比下降 36%，创出自 2009 年 2 月新低。6 月同口径数量达到 81 万 6798 个，结束了连续长达 17 个月的同比负增长。

多项数据显示中国对美国出口正逐步回暖。记者从上海航运交易所了解到，据上海出口集装箱运价指数显示，从上海发往美国西海岸的集装箱运价已经从 2019 年平均 1530 美元/FEU（按 40 英尺集装箱计算）上涨至 2020 年 8 月的 3348 美元/FEU，翻了一倍有余。截至 9 月 11 日，美西航线运价已升至 3813 美元/FEU，创 2009 年发布以来新高。

上海向美西航线出口集装箱的结算运价指数曲线 上海航运交易所 图国际物流在线服务平台“运去哪”CEO 周诗豪对记者表示，近期，发往美国集装箱运价确实出现大幅上涨的情况，“发美国集装箱的运价涨了不是一点点，此前运价维持在 1000 多美元，现在发往美国西海岸的价格已经涨到接近 4000 美元，发往美国东海岸的价格则已经超过 4500 美元。”周诗豪表示，根据他们观察，从 6 月份左右，从中国发往美国的集装箱开始大量增加。其原因他认为有三方



面：第一，疫情期间美国政府向其居民发放了大量现金支票等福利用于刺激消费，继而带动了跨境电商订单数量的增长；第二，由于中国疫情控制效果明显，复工复产顺利，在全球疫情暴发的情况下，中国作为“世界工厂”的地位不但没有被削弱反而进一步增强；第三，上半年由于疫情原因积压而没能出口的货品下半年开始出口。

“此外，受疫情影响，全球海运运力尚未完全恢复，运力明显紧张，一方面船公司减少了运力供给，另一方面美国市场需求有所增加，所以现在发往美国的货船不仅价格上涨，甚至会出现暴舱情况。”周诗豪说，“据我们了解，商品种类方面，居家办公以及家用电器较多，比如草坪修理机就增加了不少。”

从阿里巴巴旗下国内最大跨境电商平台速卖通获得的数据显示，最近几个月，美国消费者对中国商品的需求量猛增，6月相对1月成交总额增长超40%。具体商品方面，8月份，通过平台销往美国的电动自行车销量同比增长了137%。

根据 Descartes Datamyne 发布的最新报告，按品类来看，8月份，亚洲向美国出口量最大的“家具类”增长了29.3%，包括个人电脑在内的“机械类”增长19.9%，“玩具和运动器械”则增加了4.7%。

上海航运交易所发布的《2020年8月份中国出口集装箱运输市场分析报告》指出，8月，北美航线方面，市场货量增长较为迅速，虽然航线运力供给已逐步恢复，但运力紧张局面未能改变。上海港周平均舱位利用率始终保持在接近满载水平，爆舱甩货情况时有发生。

该报告指出，8月28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3639美元/FEU、4207美元/FEU，较上月末分别上涨14.9%和20.4%，其中美西航线运价创2009年发布以来新高。8月，中国出口至美西、美东航线运价指数平均值分别为898.52点、984.83点，分别较上月平均上涨5.0%、1.1%。

海关总署9月7日发布最新数据显示，8月份，中国外贸进出口2.88万亿元，同比增长6%。其中，出口1.65万亿元，增长11.6%；进口1.23万亿元，下降0.5%。出口涨幅持续扩大。

前8个月，中美进出口贸易总值为2.42万亿元，下降0.4%，其中，对美国出口1.87万亿元，下降0.5%；自美国进口5493.2亿元，增长0.2%。



从前 8 个月外贸数据来看，中国对东盟、欧盟和日本进出口均保持增长态势，仅对美国进出口出现下降。但从最近 3 个月数据来看，中国对美国的出口呈不断扩大趋势。

来源：澎湃新闻

【航运市场逐步修复 整体盈利有望回升】

上海出口集装箱运价指数环比上涨 34.24%

近期海运旺季到来，港口货运量大增。中国港口协会数据显示，8 月上旬，中国八个主要港口的集装箱吞吐量同比增长 8.5%；沿海主要港口货物吞吐量同比增长 10.9%，外贸货物吞吐量同比增长 16.5%。

集装箱运输市场需求快速回升，但受疫情影响，全球海运业停航潮尚未解除，海运运力和集装箱设备相对短缺，助推了航线订舱运价逐周上涨。截至 9 月 11 日，上海出口集装箱运价指数（SCFI）为 1355.04 点，环比上涨 34.24%。

海运价格上涨

业内人士告诉中国证券报记者：“万圣节、圣诞节等西方节日将至，很多商家希望通过节日大促提振销量，早早就开始下单备货。上半年受疫情影响，不少海运公司，尤其是长途航线为节省成本，运力大减。为了保证按时到货上架产品，今年货运量近期开始逐步上升。”

出口货运量增加，但现有运力紧张，导致舱位出现爆仓，甩柜现象频现。业内人士认为，海外疫情严峻，全球海运业停航潮尚未解除，海运运力和集装箱设备存在短缺情况。自疫情暴发以来，由于世界各国封锁措施导致的全球货物运输需求急剧减少。为此，中外船运公司纷纷暂停航线，减少出口集装箱的航次，并大幅拆解闲置的集装箱船。还有不少中小型的船运公司因为承受不住长期停航造成的经济压力，已经陆续倒闭。

航运分析机构 Sea-Intelligence 发布的报告显示，受新冠肺炎疫情影响，今年上半年全球集装箱船的运输量同比下降了 6.8%。业内人士称，即便如今中国已经实现全面复工复产，欧美国家也重新启动经济活动，但这场疫情对集装箱航运公司打击沉重，要恢复往日正常的运输状态还需要时间。



海运市场的供需错配，助推了航线运价上涨，各型船舶租金水平也迎来了短期大涨。上海航运交易所公布的数据显示，截至 9 月 11 日，中国出口集装箱运价指数（CCFI）上涨至 949.48 点，较上期涨 3.0%；上海出口集装箱运价指数（SCFI）上涨至 1355.04 点，较上期涨 34.24%。其中，美西线、地中海线、欧洲线运费分别为 3813 美元/TEU、1115 美元/TEU 和 1054 美元/TEU，较上期分别上涨 55%、33%和 12%。

据克拉克森统计，7 月份各船型租金均有不同程度上涨，其中 6 至 12 个月租期的 8500TEU、4400TEU、6800TEU 和 9000TEU 船型租金环比上涨，分别上涨 35.3%、28.8%、26.5%和 21.7%，其余船型也有不同程度回升。

航运板块回暖

海运价格的上涨、货运量的增加，加之部分海运公司二季度业绩稳步提升，带动了航运板块回暖。Wind 数据显示，今年第二季度，中远海控、招商轮船、中远海能、招商南油、中远海发归母净利润同比增速分别为 53.79%、520.93%、5481.39%、159.56%和 66.51%。

国盛证券认为，从中报来看，上半年受宏观经济及疫情影响，集运公司大幅削减运力，防疫物资、家居办公出口增加运价有所上涨，沙特大幅增产，油价大幅下滑，因此部分航运公司二季度业绩实现增长。

摩根士丹利近期予以中远海控港股“增持”评级，目标价上调至 4.82 港元/股。上半年中远海控实现营业收入 740.53 亿元，同比增长 2.71%，实现归母净利润 11.37 亿元。其中，集装箱航运实现收入 715.88 亿元，同比增长 3.89%。

摩根士丹利表示，中远海控目前有很多催化剂可以支持其股价上升，其中包括运费提升和第三季度表现强劲。此外，集装箱市场周期预期在未来 12 至 24 个月将会呈现向上趋势。

伴随市场需求增长，航运市场运力正逐步修复。根据 Alphaliner 数据，截至 8 月 31 日，全行业闲置运力占比 5.1%，相比 5 月闲置运力占比 11.6%，运力显著提升。其中，8 月美线投放运力环比增长 7.3%，同比增长 6.9%，装载率达 100%；欧线投放运力环比增长 6.1%，同比下降 7.6%，装载率达 98%。

浙商证券认为，从价格角度看，各区域内港口价格战时代即将结束，区域格局向好，板块整体盈利有望回升。上半年集装箱吞吐量受新冠肺炎疫情影响有所



下滑，随着国内及北美、欧洲的复工复产，港口集装箱吞吐量逐步恢复，预期下半年数据会恢复正增长。

来源：海运圈聚焦

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	291~293	328~330	370~375		Firmer.
Tokyo Bay	301~303	355~360	575~580	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	306~308	334~336	405~410	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	281~286	306~311	335~340	MGO Sul max 0.05%	Firmer.
Kaohsiung	298.00	351.00	390.00	+ oil fence charge usd 59	Firmer.
Fujairah	S. E.	337~342	450~455		Firmer.
Rotterdam	264~267	294~298	326~331		Firmer.
Malta	S. E.	302~307	350~355		Firmer.
Istanbul	S. E.	305~310	365~370	Ex Wharf Price	Steady.
Buenos Aires	N/A	360~365	495~500		Mgo firmer.

截止日期： 2020-09-17

◆ 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 37 周	第 36 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,700	4,700	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,600	2,600	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,300	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 37 周	第 36 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	4,750	4,800	-50	-1.0%	
MR	52,000	3,300	3,300	0	0.0%	

截止日期: 2020-09-15

(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	VLEC	98,000 cbm	Jiangnan, China	2022	Tianjin Southwest Maritime - Chinese	Undisclosed	against 15-yrs T/C to Zhejiang Satellite

◆ 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
AZUL VICTORIA	BC	206,291		2006	Japan	1,380	Undisclosed	
IKAN BAWAL	BC	83,454		2012	Japan	1,600	Japanese	scrubber fitted
PRISCILLA VENTURE	BC	77,283		2008	Japan	1,135	Franco Compania Naviera - Greek	
ECOSTAR GO	BC	75,149		2007	China	875	Greek	
CORONIS	BC	74,381		2006	China	710	Undisclosed	
WESTERN SEATTLE	BC	57,936		2014	China	1,450	Undisclosed	on subs
SOUTHAMPTON	BC	56,975		2009	China	750	Undisclosed	
GLOVIS MAESTRO	BC	56,670		2012	China	928	Chinese	BWTS fitted, Tier II
GLOBAL PHOENIX	BC	56,118		2010	Japan	1,110	UK	
WESTERN BOHEME	BC	37,000		2012	S. Korea			
WESTERN FEDORA	BC	37,000		2012	S. Korea	4,300	Undisclosed	en bloc*
WESTERN CARMEN	BC	37,000		2013	S. Korea			
WESTERN LUCREZIA	BC	37,000		2013	S. Korea			
THOMAS C	BC	34,372		2011	S. Korea	810	Janchart - Denmark	



KING COFFEE	BC	32,809	2012	Japan	925	Turkish	BWTS fitted
UNICO ANNA	BC	28,407	2000	Japan	320	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
MATAQUITO	CV	81,002	6,589	2010	Taiwan, PRC	undisclosed	John T. Es sberger GmbH - German	
MEMPHIS	CV	68,618	5,085	2008	S. Korea	950	Greek	*
LAS VEGAS	CV	68,578	5,085	2008	S. Korea	950	Greek	
CHICAGO	CV	68,411	5,085	2003	S. Korea	950	Greek	
KOTA KASTURI	CV	39,916	3,081	2005	Japan	500	Chinese	SS/DD due
KOTA GANTENG	CV	37,087	2,607	2002	Japan	undisclosed	Temas Line - Indonesian	
KOTA JASA	CV	24,924	1,728	2001	Japan	undisclosed	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
KRITI SPIRIT	TAK	160,240		2000	S. Korea	2,880	Russian	en bloc
KRITI SFAKIA	TAK	159,999		2000	S. Korea			
PELAGOS	TAK	111,775		2005	S. Korea	1,470	Singaporean	
OCEAN LAUREL	TAK	46,549		2010	Japan	1,500	Greek	
AMBASSADOR NORRIS	TAK	45,290		2001	Japan	1,000	Chinese	zinc coated
NALA	TAK	37,263		2001	S. Korea	720	Greek	SS/DD passed

◆ 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
MICHELLE HK	BC	65,850	10,338	1989	Japan	382.00	Large amount of fuel ROB included in sale
HENRY SCHULTE	CV	11,031	4,672	2000	China	385.00	
SINGLE EAGLE	OTHER/PCC	3,845	5,200	1988	Japan	415.00	

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
LADY MICKEY	BC	29,517	8,026	1997	China	362.00	subcont option
TRANSOCEAN	BC	21,304	5,200	1982	Japan	351.00	
NAZLICAN	GC	10,900	3,898	1978	Sweden	355.00	



TRANSFAIR	GC/MPP	10,176	2,600	1977	Japan	351.00
-----------	--------	--------	-------	------	-------	--------

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 EAGLE	BC	278,258	39,808	1993	Japan	undisclosed	
GELASHA	BC	277,218	38,611	1992	S. Korea	375.00	as is Singapore
STELLAR GALAXY	BC	263,130	39,720	1993	Japan	undisclosed	
HALUS	BC	27,836	6,002	1995	Japan	361.00	subcont option

◆ALCO 防损通函

【航行计划缺陷：构成不适航还是属于航行决定？ CMA CGM LIBRA 案问题继续上诉至英国最高法院】

英国最高法院已准许就 Alize 1954 v Allianz Elementar Versicherungs AG (The “CMA CGM LIBRA”)一案的近期判决提出上诉。尽管该判决涉及共同海损，而我们会讨论在海上货物运输的更广阔背景下将这一不适航认定适用于风险和责任分配时的后果。

国际相关法律法规旨在就船方与货方之间对货物运输风险进行分配。简言之，船东对于由船舶不适航引起的货物索赔承担责任，但对于由某些风险（包括航行过失）引起的货物索赔则免于承担责任。Alize 1954 v Allianz Elementar Versicherungs AG (The “CMA CGM LIBRA”) [2020] EWCA Civ 293 案的判决打破了通常观念中对“适航”和“航行”之间的既定界限，其结果使得船东承担了更大比例的海运风险。尽管 CMA CGM LIBRA 案涉及共同海损，但该判决导致了货方就基于航行决定问题而引起的不适航索赔的情况增多，这并不让人意外。船东最近已获得准许，可将判决上诉至英国最高法院，国际保赔协会集团支持船东的立场。

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：

2020-09-18	675.910	800.980	6.452	87.213	877.070	61.101	1107.390	494.420	513.930
2020-09-17	676.750	798.800	6.443	87.322	876.820	61.050	1108.280	493.750	513.440
2020-09-16	678.250	803.240	6.435	87.516	873.460	60.949	1107.950	494.860	513.890
2020-09-15	682.220	809.560	6.453	88.028	876.300	60.729	1102.610	496.780	517.690
2020-09-14	683.610	809.360	6.441	88.203	875.110	60.732	1096.300	497.510	518.320
2020-09-11	683.890	808.770	6.443	88.240	876.110	60.879	1099.050	496.790	518.590

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	0.08225	1 周	0.1035	2 周	--	1 个月	0.15625
2 个月	0.18913	3 个月	0.22738	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.27563	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.37625		

2020-09-17

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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