



全一海运市场周报

2020.09 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2020.09.21 - 09.27\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运力供给总体偏紧 部分航线运价企稳】

本周，中国出口集装箱运输市场仍处运输旺季，同时受中国即将到来的国庆长假影响，货主加快出货速度，市场运输需求增长势头强劲。由于舱位总体仍较为紧张，且时有缺箱情况，部分航线运价上涨，远洋干线运价高位企稳，综合指数略有上涨。9月25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1421.75点，较上期上涨0.9%。

欧洲航线：市场货量在旺季期间表现良好，总体维持在高位，同时在部分货主加大出货力度带动下，市场舱位持续紧张。本周，上海港船舶平均舱位利用率接近100%，多数航班满载出运。多数航班因舱位早已预订完毕而维持报价不变，即期市场总体略有回落。9月25日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为1079美元/TEU，较上期下跌0.3%。地中海航线，运输需求同样高企，舱位持续紧张。本周，上海港船舶平均舱位利用率接近满载。因运力紧张状况已持续一段时间，爆舱甩货情况时有发生。即期市场运价稳中有升。9月25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1193美元/TEU，较上期微涨0.4%。

北美航线：运输需求强劲，市场货量维持在高位。虽然为缓解运力不足状况，部分航商已通过恢复航班和临时开设加班船等方式增加运力供给，但运力总体仍呈偏紧状态。本周，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率接近满载。多数航商维持运价不变，即期市场运价高位企稳。9月25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3856美元/FEU、4625美元/FEU，较上期分别下跌0.3%和0.2%。

波斯湾航线：在节前出货小高峰推动下，市场运输需求总体保持在高位。航线运力供给稳定，且仍有一定富余。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在90%~95%之间，部分航班满载。因各航班装载率略有分化，航商订舱运价互有涨跌，即期市场运价总体平稳。9月25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1081美元/TEU，较上期微涨0.2%。



澳新航线：节前运输需求旺盛，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，多数航班满载出运。节前航班仍有少量可用舱位，部分航商上调订舱运价，即期市场运价持续走高。9 月 25 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1529 美元/TEU，较上期上涨 12.6%。

南美航线：目的地对外物资需求仍较为强劲，市场货量表现良好。本周，上海港船舶平均舱位利用率接近满载。同时，受疫情停班航班对市场运力供给影响持续，市场舱位紧张状况加剧。部分航商跟进运价上涨计划，而此前上涨运价则基本企稳不变，即期市场运价继续上涨。9 月 25 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 3942 美元/TEU，较上期上涨 8.1%。

日本航线：本周运输需求平稳，市场运价小幅波动。9 月 25 日，中国出口至日本航线运价指数为 729.14 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【节前补库基本完成 需求减弱运价下跌】

“十一”假期将近，沿海散货市场下游节前补库已基本完成，运输需求减弱，市场运力富余较多，沿海散货运输价格小幅下跌。9 月 25 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 1063.71 点，较上周下跌 3.1%。

煤炭市场：市场需求方面，本周全国气温继续下降，民用电降低，下游电厂日耗煤量较前 2 月减少较多。加上水电助力，下游电厂库存均较为饱满，节前基本无补库需求。电煤消费淡季特征持续。不过随着国庆假期来临，大秦线即将进入检修状态，以及进口煤依旧受限的情况下，预计节后市场需求将会集中释放。煤炭价格方面：9 月份以来，煤矿检查频繁，供应稀缺，煤价上涨的通道开启。再加上煤管票限制，煤炭供给整体偏紧。产地煤炭外运不积极，北方港累库情况明显低于市场预期。据秦皇岛煤炭网的数据显示，截至 9 月 22 日，秦唐沧三港煤炭库存向下逼近 2000 万吨关口，仅 2039.1 万吨；当周日均调入量 175 万吨左右，低于去年检修前水平。北方港口货源供应偏紧继续对煤价形成支撑。运价走势方面：上游供应偏紧，下游库存充足，加上当前市场煤炭采购价格高于长协价格，导致货主购买市场货积极性不高，观望情绪较重，拉运多以长协货和招标货为主。又因北方港口煤炭资源紧张，导致港口等货船舶数量较多，船舶周转速度减慢。运输市场船货双弱，运价下跌。

9 月 25 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1059.79 点，较上周下跌 4.2%。9 月 25 日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 678.33 点较上



周五下跌 11.3%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 27.4 元/吨，较上周五下跌 3.9 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 31.5 元/吨，较上周五下跌 5.5 元/吨。

金属矿石市场：环保限产叠加冬储补库，周初铁矿石价格小幅上涨。到周中，由于市场对钢材需求不及预期，叠加环保趋严的影响，铁矿石价格步入下行通道。本周钢厂产量维持高位，“金九”需求仍在，但是库存总量大，钢材库存消化仍旧不畅，现货市场受到明显压制，国内钢材市场连续三周下跌。钢厂产量与库存双高使得铁矿石运输市场需求承压，运输价格下跌。9 月 25 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1055.83 点，较上周下跌 1.7%。

粮食市场：玉米价格开始回落，前期火爆的上涨势头逐渐降温。局部地区优质玉米收购价依然表现坚挺，但当前玉米港口报价较为稳定，前期有关减产和消费增长的热议也相对趋于平静。且再过 1 周左右，华北新粮将会大量上市，玉米阶段性的供应还将放大。随着进口、陈稻谷投放政策性调控消息偏多、饲料企业国庆节前备货基本结束、以及下游深加工企业为了控制成本压价收购，粮食运输市场本周货盘较少，运价下跌。9 月 25 日，沿海粮食货种运价指数报 862.52 点，较上周下跌 5.0%。

成品油市场：由于天气逐渐转凉，家用电器、汽车、空调使用频率降低，市场对汽油的需求量下降。在供给不变的情况下，需求量的减少导致汽油价格大幅度走低。目前九月已接近尾声，虽然市场还在期待着月底下游补库带来的支撑，但时间有限，成品油市场今年九月不升反降的态势几成定局。由于下游部分炼油厂库存较高，节前入库压力较大，成品油运输市场运价较前期仍未有明显好转。9 月 25 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 1145.28 点，较上周下跌 0.5%。

(3) 远东干散货运输市场

【海岬型船大幅上涨 综合指数单边上行】

本周国际干散货运输市场稳中向好，海岬型船市场运价大幅上扬，其中太平洋市场涨幅明显，巴拿马型船南美粮食市场走势疲软，超灵便型船市场运价企稳回升，远东干散货指数(FDI)综合指数受海岬型船上涨带动单边上行。9 月 24 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 1051.67 点，运价指数为 906.03 点，租金指数为 1270.12 点，较上期分别上涨 11.9%、9.9%和 14.1%。



海岬型船市场：海岬型船太平洋市场涨势凶猛，远程矿航线运价稳步上行。太平洋市场，本周澳大利亚主要发货人陆续现身市场询船，由于 FFA 远期合约价格持续上涨，市场活跃度明显回升，且西澳铁矿石货盘不少，船东信心增强，外加远程矿航线行情回暖，诸多利好因素叠加，太平洋市场运价强劲上涨。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 21629 美元，较上期上涨 31.2%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 8.655 美元/吨，较上期上涨 21.9%。远程矿航线，本周国际铁矿石价格松动回调，铁矿石发货量尚可，巴西主要发货人均在市场询船，由于前期远程矿航线运价有所回调，空放南美运力减少，市场可用运力趋紧，船东挺价信心增强，24 日市场报出，受载期为 10 月 19-23 日，巴西图巴朗至青岛航线成交价为 20.00 美元/吨，远程矿航线运价稳步上行。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 19.298 美元/吨，较上期上涨 18.8%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场小幅上涨，粮食航线略显疲软。太平洋市场，本周北太平洋市场受美西粮食货盘支撑表现相对活跃，船东挺价意愿较强。南太平洋区域印尼回中国煤炭货盘略有增多，市场氛围向好，外加国内压港现象仍较普遍，运力供给偏紧，但受进口煤炭额度影响，太平洋市场租金小幅上涨。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 11681 美元，较上期上涨 2.2%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 10500 美元，较上期上涨 3.4%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.183 美元/吨，较上期上涨 2.4%。粮食航线，本周南美粮食市场走势疲软，由于巴西大豆出口旺季已近尾声，巴西粮商惜售心态渐显，待价而沽，南美粮食发货量有所回落，加之前期空放南美运力较多，市场船多货少格局犹存，粮食航线运价小幅波动。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 31.429 美元/吨，较上期微涨 0.1%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场企稳回升。本周，印尼发往印度的煤炭运需持续释放，印度洋市场表现活跃，分流部分东南亚市场可用运力，致使运力供给偏紧。另一方面，由于菲律宾雨季临近，贸易商加快发货节奏，市场抛出不少镍矿货盘，加之水泥熟料货盘受国内基建需求带动表现活跃，东南亚市场租金、运价企稳回升。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 8721 美元，较上期上涨 4.7%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金 10707 美元，较上期上涨 4.2%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 6060 美元，较上期上涨 2.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.856 美元/吨，较上期上涨 2.0%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.427 美元/吨，较上期上涨 2.1%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价不断下探 成品油运价低位下滑】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 9 月 18 日当周美国除却战略储备的商业原油降幅不及预期，精炼油库存和汽油库存降幅超预期。然而，欧洲疫情



状况再度恶化，美国新冠疫情防控收效甚微，还在刷新每天的记录，这必然会导致原油的需求减弱。疫情令经济复苏面临更多不确定性，再加上美国夏天出行旺季的结束，油市供过于求可能比预期来的更快，油价进一步承压。本周原油价格波动下行，布伦特原油期货价格周四报 41.97 美元/桶，较上期下跌 2.98%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价持续下跌，苏伊士型油轮运价小幅下跌，阿芙拉型油轮运价止跌企稳。中国进口 VLCC 运输市场运价不断下探。9 月 24 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 594.71 点，较上期下跌 10.07%。

超大型油轮（VLCC）：VLCC 市场货盘较上周有所减少，再次回到了船多货少的基本面，尽管较低的燃油价格支撑了日均收益，但也仅能覆盖运营成本，本周运价不断下探，临近周末跌幅略有收窄。日均 TCE（等价期租租金）跌破 1.0 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 WS29.69，较上周四下跌 18.6%，CT1 的 5 日平均为 WS32.64，较上周下跌 10.6%，TCE 平均 1.3 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS33.71，下跌 11.8%，平均为 WS35.54，TCE 平均 1.9 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小幅下跌至 WS33，TCE 约 0.5 万美元/天。一艘 13 万吨级船，西非至北欧，10 月 9 至 10 日货盘，成交运价约为 WS31。黑海到地中海航线运价小幅下跌至 WS45，TCE 徘徊在保本线附近。亚洲进口主要来自中东和北美，一艘 14 万吨级船，伊拉克至远东，10 月 4 至 6 日货盘，成交运价约为 WS38。一艘 13 万吨级船，墨西哥至印度，10 月 7 至 11 日货盘，成交包干运费约为 235 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线波动下行，地中海及欧美航线稳中有涨，综合水平止跌企稳。7 万吨级船加勒比海至美湾运价维持在 WS55（TCE 约 0.1 万美元/天）。跨地中海运价稳定在 WS58（TCE 约 0.1 万美元/天）。北海短程运价保持在 WS74（TCE 约 0.1 万美元/天）。波罗的海短程运价小幅上涨至 WS43（TCE 约 0.1 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价在 WS65 附近小幅波动（TCE 约 0.7 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS65（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，科兹米诺至中国北方，10 月中上旬货盘，成交包干运费约为 46.5 万美元。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线涨跌互现，欧美航线跌幅收窄，综合水平低位下滑。印度至日本 3.5 万吨级船运价大幅上涨至 WS94（TCE 约 0.7 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 WS68（TCE 约 0.7 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS61（TCE 约 0.8 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价小幅下跌至 WS58 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 WS86（TCE 约 0.7 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 0.9 万美元/天。



(5) 中国船舶交易市场

【综合指数小幅下滑 二手船市成交上扬】

9月23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1011.66点，环比下跌0.15%。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0.94%、0.27%、0.88%，沿海散货船价综合指数上涨1.32%。

国际干散货运输市场有涨有跌。太平洋市场先升后降，远程矿航线运价小幅上涨。南美市场粮食运价持续下跌，受进口煤炭额度影响，运价依旧持续下滑。东南亚市场市场氛围有所好转，运价基本维稳。BDI指数持续小幅度下跌，周二收于1314，环比下跌2.50%。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0.02%；57000DWT—1370万美元、环比上涨1.87%；75000DWT—1733万美元、环比下跌1.64%；170000DWT—2351万美元、环比下跌1.13%。本期，国际二手散货船成交量明显上涨，共计成交26艘（环比增加17艘），总运力170.91万DWT，成交金额26490万美元，平均船龄10.85年。

欧洲各地确诊人数攀升以及美国石油协会(API)公布的库存意外增加共同抑制了油价，也引发了担忧，长期经济前景还需政府的进一步支持。布伦特原油价格持续下跌，周二收于41.72美元/桶，环比下跌2.94%。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—2304万美元、环比下跌2.25%；74000DWT—2325万美元、环比上涨0.04%；105000DWT—3552万美元、环比下跌1.48%；158000DWT—4382万美元、环比下跌0.30%；300000DWT—6983万美元、环比下跌0.16%。本期，二手油轮市场开始向好，成交12艘（增加8艘），总运力92.56万DWT，成交金额24775万美元，平均船龄12.58年。

沿海地区气温骤降，电煤需求量回落，煤炭运价下跌。市场对新季玉米看涨预期较高，玉米价格依旧居高不下。粮食运输市场运价延续小幅波动走势。本期，5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—204.22万人民币、环比上涨1.78%；5000DWT—1125.65万人民币、环比下跌0.61%。本期，沿海散货船市场成交量小幅增加，共计成交3艘（环比增加3艘），总运力1.11万DWT，成交金额1740万美元，平均船龄4.56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—5325万人民币，环比下跌2.49%；1000DWT—123.34万人民币，环比下跌0.95%；2000DWT—246.92万人民币，环比下跌1.25%；3000DWT—339.54万人民币，环比上涨1.03%。本期，内河散货船市场成交量大幅增加，



共计成交 87 艘（环比增加 26 艘），总运力 17.31 万 DWT，成交金额 24106.49 万元人民币，平均船龄 8.21 年。

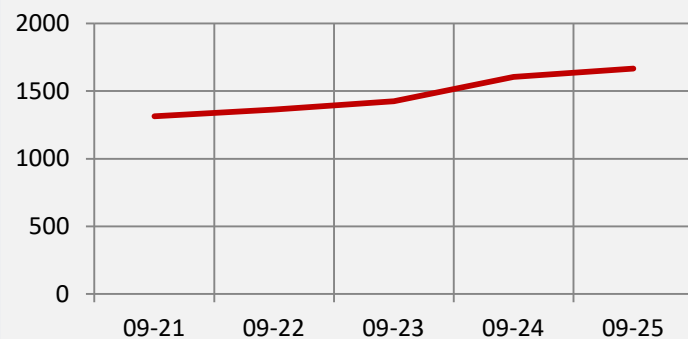
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

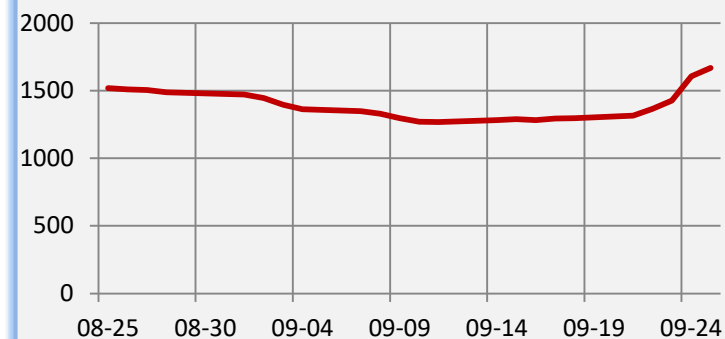
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

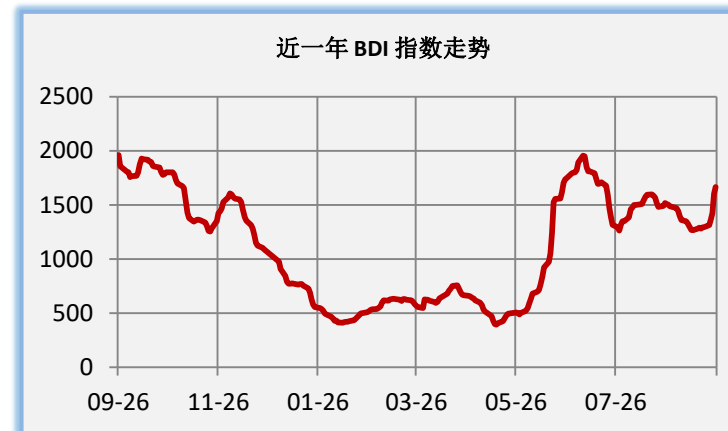
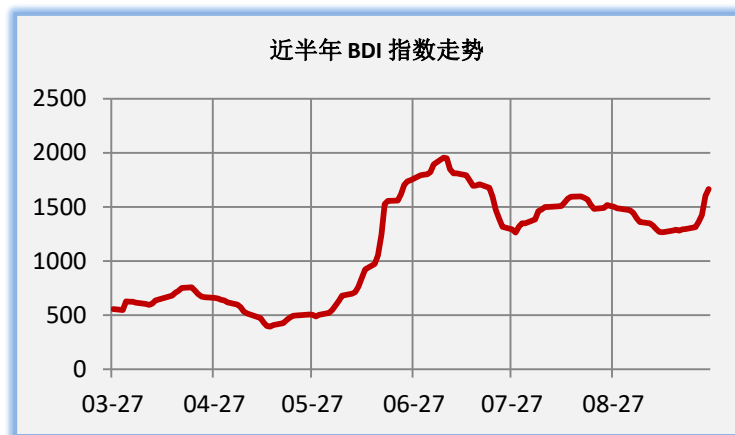
波罗的海指数	9月21日		9月22日		9月23日		9月24日		9月25日	
BDI	1,314	+18	1,364	+50	1,426	+62	1,605	+179	1,667	+62
BCI	1,940	+40	2,078	+138	2,242	+164	2,754	+512	2,915	+161
BPI	1,321	+6	1,326	+5	1,339	+13	1,361	+22	1,380	+19
BSI	950	+9	960	+10	971	+11	983	+12	992	+9
BHSI	561	+3	566	+5	575	+9	579	+4	585	+6

上周 BDI 指数走势



近一个月 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 38 周	第 37 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	18,750	18,750	0	0.0%
	一年	15,250	15,250	0	0.0%
	三年	14,000	14,000	0	0.0%
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	11,500	11,250	250	2.2%
	一年	10,500	10,500	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: 2020-09-22



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Bright Falcon' 2019 63487 dwt dely EC South America ely Oct trip redel south east Asia \$14,500 + \$450,000 bb - Louis Dreyfus -

'St Pinot' 2013 57949 dwt dely Baltic prompt trip redel Turkey intention scrap \$19,500 - cnr

'Eships Progress' 2012 56557 dwt dely Hazira 26-30 Sep trip redel Bangladesh \$13,250 - Seaking

'Yvonne' 2008 56557 dwt dely passing Busan prompt trip via NoPac redel Indonesia intention soda ash \$10,000 - Cargill

'True Love' 2015 38762 dwt dely Dordrecht prompt trip redel US east coast \$14,750 - Clipper

'Sunrise' 2009 37268 dwt dely Brake prompt trip redel India \$18,500 - BAI

4. [航运&船舶市场动态](#)

【石油需求将见顶？油轮船东高管这么说】

作为全球最大的油轮船东之一，EURONAV 表示，随着全球石油需求将达到峰值，行业整合和提高运营效率的机会显现。

该公司首席执行官 Hugo De Stoop 表示，“无论需求是过了顶峰，还是接近顶峰，我们相信，需求下降将是渐进的。”

他坦言，原油需求在接下来几十年里不会增长，但下降的速度将会稳定下来。



Hugo De Stoop 这一言论，是基于全球化石燃料投资减少以及疫情导致今年石油需求下滑的大背景下提出的。市场对石油需求的前景判断越来越黯淡。

实际上，近期，石油巨头 BP 的预测显示，石油需求将在本世纪 20 年代初见顶，具体的表现将取决于脱碳政策的实施。DNVGL 在本月早些时候表示，石油需求在 2019 年达到顶峰。

Hugo De Stoop 认为，淘汰老旧船将是原油市场应对即将到来的石油需求下降的强有力的方式。

在不断萎缩的石油市场下，全球船队将不得不适应新形势，而控制着 70 多艘原油油轮的 Euronav 将谋求持续增长，并进一步整合油轮市场。Hugo De Stoop 表示，“我们相信，如果规模更大，我们可以做得更好，因为这样我们就可以将更多资金配置到重要的领域。真正重要的是减少排放足迹。”

他进一步解释道，减少温室气体排放是航运公司面临的主要挑战。

谈及 Euronav 的未来，Hugo De Stoop 表示，全球正在寻求摆脱石油依赖，从本质上讲，Euronav 是一家航运公司，将适应市场需求，如果有需要，也可以承担其它大宗商品的运输业务。

爱尔兰船东 Ardmore 首席执行官 Anthony Gurnee 表示，油轮运输需求不会在石油需求见顶的同时达到峰值，因为油轮需求的增长速度往往快得多，因此可能会在更长的时间里出现。尽管化石燃料大宗商品预计将缩减，但全球油轮船队规模预计在未来几十年还将增加。

他指出，船舶燃料的使用可能会变得更加昂贵，这使得航行优化和速度变得更加重要。“在正确的时间采用正确的替代燃料很重要。”

“从根本上说，我不认为这个行业在构成要素方面会发生巨大变化。”

来源：航运界



【克拉克森研究：手持订单占比降至 30 年以来最低】

手持订单占全球船队比例是衡量航运市场未来供需水平的一个常用指标，该指标有 3 个影响因素即新签订单量、交付量和船队规模。2020 年 9 月初，全球手持订单占全球船队比例降至 7.4%，跌至 1989 年以来的历史最低水平。本周分析我们将聚焦手持订单占全球船队比例这一指标以及其三个影响因素的变化情况。

新签订单：创历史新低

上一次出现手持订单占全球船队比例不足 10%还是在 1993 年。2000 年起新造船市场进入繁荣期，2003-08 年期间新签订单量升至年均 1.64 亿载重吨，手持订单占全球船队比例在 2008 年末升至历史最高水平即 52%。

而后 2008 年全球金融危机爆发导致新造船投资热情迅速冷却，2009 年新签订单量跌至不足 5,900 万载重吨，手持订单占全球船队比例下滑至 42%。随后的 10 年里虽然新签订单量在个别年份也曾出现过强势表现（2010 年 1.58 亿载重吨，2013 年 1.8 亿载重吨），但总体而言低迷的新造船市场、紧缩的融资环境和削减的造船产能（Clarksons Research 估算当前全球造船产能较 2010-11 年的峰值减少了约 40%）进一步抑制了新签订单水平。2016 年全球新签订单量创下了三十年来最低水平，约为 3,000 万载重吨；手持订单占全球船队比例也在年末降至 12%。2020 年以来全球范围内不断扩散的新冠疫情给全球经济带来了前所未有的不确定性，船东财务状况面临挑战。今年以来的新造船订单显示货主公司逐步成为投资的主要驱动力，市场上投机订单大幅减少。此外高低硫油价差的大幅收窄也进一步增加了船东在船用燃料和技术方案选择上的担忧。截至 2020 年 9 月初，全球新签订单量仅为 2,300 万载重吨，预计全年签单量和 2016 年水平大致相同。

交付量：逐步回升

新船交付量的峰值出现在 2011 年，高达 1.68 亿载重吨。之后的一段时间由于金融危机导致船东财务状况承压，延期交船的现象有所增加，虽然大部分船舶最终还是得以交付。2010-19 年全球年均交付量达 1.16 亿载重吨。2020 年初受到新冠疫情的影响，交付量曾在 2 月份一度跌至低位（主要原因是因为中国船厂停工停产），但是近几月全球新船交付水平（尤其是中国船厂）已恢复至 2019 年同期约 85%的水平。年初至今全球共交付新船合计 5981 万载重吨，同比下降 13.0%，预计全年交付量将达到 8,400 万载重吨，远高于今年新签订单水平。



船队规模：持续扩张

截至目前全球船队规模已达到 21 亿载重吨，较金融危机爆发时期扩张了 75%，船队规模的年均复合增长率在过去十年达到了 4.8%。尽管当前的手持订单量是上世纪九十年代中期的两倍，不断扩张的船队规模仍然抑制了手持订单占全球船队比例的增长。

这样看来，手持订单占全球船队比例在过去十年的大多数时间里均处于下滑态势，当年已经降至 30 多年以来最低水平。尽管该指标在个别船型板块中有所差异（譬如 LNG 运输船的手持订单占船队比例达到 22%），但三大主力船型（散货船、油船、集装箱船）的手持订单占船队比例均处于历史低位。新造船接单量和交付量的预测情境表明手持订单占船队比例这一指标短期内仍有可能继续下滑，但由环保需求和燃料转换推动的船队运力更新仍有望推动该指标再度回升。

来源：克拉克森研究

【东南亚干散货运输需求保持增长】

来自 Braemar ACM 的一份报告称，尽管新冠肺炎疫情打击了全球大部分地区的海运贸易需求，但 2020 年前 8 个月，东南亚的干散货货运量同比却增长了 15% 以上。

据悉，货运量大部分集中在越南、泰国、印度尼西亚、马来西亚和菲律宾等地。Braemar 的数据显示，该地区的煤炭进口量同比增长 27%，超过 1.17 亿吨，而铁矿石进口量增长 47%，超过 2100 万吨。与此同时，2020 年 1 至 8 月，这些国家的农产品散货出口量同比增长了 5%，水泥进口增长了 28%。

Braemar 分析师 Nick Ristic 表示，在东南亚，很多国家没有受到疫情的重创，且经济在疫情暴发前处在上行通道。”国际货币基金组织的数据显示，东南亚地区是 2020 年唯一有望实现经济增长的地区。这个地区的需求甚至没有出现衰退。

一家总部位于新加坡的干散货经纪公司表示，东南亚很可能成为散货船东未来的营收增长点，市场前景看好。该地区煤炭货运量的增长使巴拿马型散货船和超巴拿马型散货船受益。



经纪公司指出：2020 年到目前为止，我们共收到 63 批运往越南的巴拿马型船煤炭装运合约，几乎比 2019 年翻了一番。”除了煤炭需求激增之外，钢铁业的走强也提振了铁矿石进口，这为好望角型船提供了一个需求来源。2020 年 1 至 8 月，越南的铁矿石进口总计为 800 万吨，比 2019 年增长了 182%，比 2018 年同期增长了近 5 倍，其中大部分货物都通过好望角型船运输。

除了越南以外，周边其他经济体的需求也处在同样的上升轨道。据 Braemar 预计，到 2024 年，东南亚煤炭进口量将达到 1.75 亿吨，比 2019 年增长 40%。

来源：劳氏日报

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	296~298	351~353	375~380		Firmer.
Tokyo Bay	296~298	345~350	590~595	Plus oil fence charge if any.	Softer.
Shanghai	292~296	328~330	405~410	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Softer.
Hong Kong	276~281	300~305	330~335	MGO Sul max 0.05%	Softer.
Kaohsiung	298.00	353.00	385.00	+ oil fence charge usd 59	Softer.
Fujairah	S. E.	340~342	450~455		Firmer.
Rotterdam	260~263	299~303	320~325		Softer.
Malta	S. E.	293~297	340~345		Softer.
Istanbul	S. E.	310~315	365~370	Ex Wharf Price	Steady.
Buenos Aires	N/A	365~370	495~500		Softer.

截止日期： 2020-09-24



◆ 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 38 周	第 37 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 38 周	第 37 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,600	8,650	-50	-0.6%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,600	5,600	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,750	4,750	0	0.0%	
MR	52,000	3,300	3,300	0	0.0%	

截止日期: 2020-09-22

(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	Tanker	50,000	Penglai Jinglu, China	2022	Raffles Shipping - Singaporean	Undisclosed	IMO II
2	Bulker	209,000	New Times, China	2022	Eastern Pacific - Singaporean	6,600	against 5-yrs T/C to BHP, dual-fuelled
3	Bulker	209,000	SWS, China	2022	Eastern Pacific - Singaporean	6,600	
2+2	Container	1,900 teu	Guangzhou, China	2022	TS Lines - HK based	2,300	
1	Hvy Lift	2,200 unit	CMHI, China	2021	CRCC - Chinese	Undisclosed	



◆ 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
VATHY	BC	229,186		2004	Japan	1,400	Chinese	
SIDERIS GS	BC	174,187		2006	China	1,150	Undisclosed	
ALPHA CENTURY	BC	170,415		2000	Japan	825	Undisclosed	
TOKIWA MARU	BC	91,438		2003	Japan	690	Far East	basis ss/dd due
KEY CALLA	BC	88,353		2010	Japan	1,275	Monaco	
CORONA GARLAND	BC	88,222		2000	Japan	625	Indonesian	
SUNNY YOUNG	BC	81,967		2011	S. Korea	1,370	Undisclosed	basis ss/dd due
PRECIOUS SKY	BC	81,893		2015	Japan	2,200	Safe Bulkers - Greek	BWTS fitted
SEA IRIS	BC	58,117		2010	Philippines	1,100	Undisclosed	
ASIA EMERALD II	BC	57,802		2010	China	780	A Star Shipping	**
ASIA EMERALD III	BC	57,802		2010	China	780	A Star Shipping	
TENWA MARU	BC	57,763		2017	Japan	1,700	Japanese	
GLOBAL MAJESTY	BC	56,052		2012	Japan	1,175	Vietnamese	
SRI GANESH	BC	56,039		2007	Japan	760	Chinese	suffered grounding
SSI NEMESIS	BC	56,023		2005	Japan	750	Undisclosed	
SANTORINI QUEEN	BC	55,809		2005	Japan	780	Vietnamese	BWTS fitted
BULK CHILE	BC	55,486		2009	Japan	1,020	Undisclosed	
ALBY TRINITY	BC	45,333		1999	Japan	400	DCT Shipping - Ukrainian	
OCEAN PEACE	BC	45,194		1996	China	285	Undisclosed	
PACIFIC JOURNEY	BC	38,225		2011	Japan	1,050	Greek	
SUPREME STAR	BC	36,844		2016	Japan	1,600	Undisclosed	
JUPITER ACE	BC	32,527		2009	China	580	Undisclosed	
OCEAN LUCK	BC	32,040		2004	Japan	480	Chinese	en bloc each
OCEAN HARVEST	BC	32,038		2004	Japan	480	Chinese	
ZEYNEP KIRAN	BC	29,330		2001	Turkey	420	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
MIAMI	CV	68,463	5,085	2007	S. Korea	850	Singaporean	
APL ENGLAND	CV	67,987	5,510	2001	S. Korea	1,250	Undisclosed	
SM TACOMA	CV	67,712	5,468	2000	Germany	1,000	MSC - Swiss	



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
PANTARISTE	TAK	309,287		2002	S. Korea	2,600	Akron - Greek	
BASTIA	TAK	159,155		2005	S. Korea	2,150	Seven Islands - India	
ALDUS	TAK	149,994		2003	Japan	1,600	Edge Marine - Greek	
MARE TIRRENUM	TAK	110,673		2004	Japan	1,400	Vietnamese	
MINERVA ZENIA	TAK	105,851		2002	S. Korea	1,200	Vietnamese	
EAGLE MATSUYAMA	TAK	45,942		2010	Japan	1,570	Vietnamese	
STEN ODIN	TAK	17,500		2018	China	2,900	Neste - Finnish	*IMO II/III, ice class 1A
STEN TOR	TAK	17,500		2018	China	2,900	Neste - Finnish	
AULAC DRAGON	TAK	10,000		2003	China	200	Undisclosed	
MO SATU	TAK	7,550		2008	China	450	Straits Inter Logistics - Singaporean	
MARINE SWIFT	TAK	6,020		2011	China	490	Consort Bunkers - Singaporean	
JAG VIDHI	TAK/LPG	49,849		1996	Japan	1,600	Vietnamese	

◆ 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
HEYMA	OTHER/ROR	8,044	7,383	1987	Poland	360.00	

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
EVER DECENT	CV	55,604	21,731	1997	Japan	345.00	as is Hong Kong
KUO TAI	CV	18,300	5,955	1995	China	370.00	delivered Alang (for HKC compliant yards)
NOBLE BULLY I	OTHER/DRILLING	24,000	35,525	2011	China	undisclosed	delivered as is Caribbean
NOBLE BULLY II	OTHER/DRILLING	24,000	35,525	2011	China	undisclosed	delivered as is Caribbean
ENSCO 8504	OTHER/DRILLING	8,500	19,082	2011	Singapore	undisclosed	as is Labuan
ENSCO 88	OTHER/DRILLING	907	6,282	1982	U. S. A	240.00	delivered as is Bahrain
ENSCO 84	OTHER/DRILLING		6,200	1981	U. S. A	240.00	delivered as is Bahrain
NOBLE PAUL ROMANO	OTHER/DRILLING		18,000	1981	U. S. A	undisclosed	delivered as is Caribbean
ANGSI	OTHER/FSO	65,979	14,843	1982	Japan	240.00	as is Malaysia



◆ [ALCO 防损通函](#)

【充分利用租约中并入海牙规则或海牙维斯比规则】

在大多数租船合约中，根据英国 1980 年时效法 (Limitation Act 1980) 任何争议的诉讼时效一般为 6 年。然而，如果通过在租约中并入首要条款，来并入海牙规则或海牙维斯比规则，那么诉讼时效的问题会变得非常棘手。租船管理人与海事律师不能忽视这个问题。让我们来一步一步地理解这个问题。

【战争风险评估委员会最新修改的除外海域清单】

(JWLA025, 2020 年 9 月 21 日更新)

战争风险评估委员会 (Joint War Committee) 于 2020 年 9 月 21 日最新修改了船舶战争、海盗行为、恐怖主义和相关高风险除外海域清单。

修改几内亚湾下列边界包围的水域：

- a) 西侧从多哥海岸北纬 $6^{\circ} 06' 45''$ S, $1^{\circ} 12'$ E
- b) 向南到公海点 $0^{\circ} 40'$ S, $3^{\circ} 00'$ E
- c) 向东到加蓬洛佩斯角半岛 (Cape Lopez Peninsula, Gabon) $0^{\circ} 40'$ S, $8^{\circ} 42'$ E。

具体生效时间由各保险人分别决定。

所有 ACO War Risk Facility 下的普战险保单可以直接并入附件 ADDENDUM No. 01 作为原保单的补充，其他保险人的年度保单需等待保险人出具相关的正式文件。如有特殊要求请随时联系我们。

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
2020-09-25	681.210	794.810	6.459	87.896	868.740	61.180	1129.140	480.500	510.190
2020-09-24	680.280	793.440	6.460	87.776	865.120	61.087	1129.200	480.820	508.080
2020-09-23	679.860	795.220	6.473	87.722	865.610	60.862	1119.850	487.250	510.940
2020-09-22	678.720	797.860	6.477	87.576	869.380	60.825	1118.570	490.200	509.760
2020-09-21	675.950	801.280	6.468	87.219	874.820	60.840	1117.150	493.410	512.360

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	0.08075	1 周	0.10563	2 周	--	1 个月	0.14475
2 个月	0.1865	3 个月	0.23325	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.2735	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.37213		

2020-09-24

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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