



全一海运市场周报

2020.10 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2020.10.12 - 10.16\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【出口市场保持平稳 航线运价互有涨跌】

疫情继续在世界范围内传播，全球新冠疫情累计确诊人数突破 3800 万人，经济复苏将继续经受疫情的考验。长假后，中国出口集装箱运输市场恢复正常，运输需求稳定，不同航线因基本面差异，运价互有涨跌，综合指数小幅上涨。10 月 16 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 1448.87 点，较上期上涨 0.7%。

欧洲航线：欧洲地区疫情近期大幅反弹，部分国家可能会加强管控力度，导致经济复苏放缓。运输需求受到拖累，供求关系维持平衡，上海港船舶平均装载率徘徊在 95%左右。由于近期运价持续上涨，本周市场运价回调。10 月 16 日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1084 美元/TEU，较上期下跌 5.7%。地中海航线，市场行情较欧洲航线为更好，货量表现良好，供需基本面平衡，本周运价走高。10 月 16 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 1239 美元/TEU，较上期上涨 3.1%。

北美航线：据统计美国新冠确诊病例和死亡病例将近 800 万例，在世界各国中继续排名第一。美国劳工部公布的数据显示，截至 10 月 10 日当周美国首次申请失业救济人数为 89.8 万人，环比上升 5.3 万人，近一个多月来首次上升。因为美国疫情持续高速传播，经济复苏步伐出现放缓迹象。运输需求在长假后保持稳定，供求关系平衡，上海港船舶平均装载率保持在 95%的水平，市场运价继续在高位徘徊。10 月 16 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 3841 美元/FEU、4619 美元/FEU，较上期分别下跌 0.2%、0.1%。

波斯湾航线：运输市场在节后恢复较慢，部分航商继续采取措施控制总体运力规模，供求关系基本稳定。上海港船舶平均装载率徘徊在 90%~95%之间，市场运价小幅下跌。10 月 16 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 1055 美元/TEU，较上期下跌 0.9%。



澳新航线：疫情在目的地逐步趋稳，加之进入传统运输旺季，运输需求回暖，供求关系良好，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。10 月 16 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1821 美元/TEU，较上期上涨 10.5%。

南美航线：疫情在当地继续恶化，刺激部分生活必需品和医疗商品的需求，运输需求继续保持高位，供需基本面稳固，上海港船舶平均舱位利用率保持在 95%左右。市场运价徘徊在前期涨价后的水平，本周即期订舱价格小幅上涨。10 月 16 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 3984 美元/TEU，较上期上涨 0.8%。

日本航线：本周运输需求平稳，市场运价稳定。10 月 16 日，中国出口至日本航线运价指数为 739.08 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【节后需求逐渐转弱 煤炭运价由涨转跌】

节后，工业生产需求逐渐恢复，沿海散货运输市场仍有一定货盘放出。不过淡季效应影响下，煤炭需求萎缩，上游对高价煤接受度降低，运输需求疲软态势逐渐显现，运价涨幅呈逐步缩窄态势。10 月 16 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 1066.18 点，较上周上涨 0.7%。

煤炭市场：市场需求方面：进入 10 月以来，煤炭淡季效应的影响继续放大。随着天气逐步转凉，民用电需求明显转弱，加上“十一”长假影响部分工厂、工地生产，工业用电也处于恢复过程中，电厂日耗煤量有所下滑。而在前期煤价上涨的刺激下，下游电厂经历了一波补库后，存煤水平已达高位。截至 10 月 9 日，全国重点电厂库存量 8841 万吨，月环比大幅增加 1234 万吨。目前，距离冬季取暖季尚有时日，下游用煤企业观望情绪较浓，北上采购节奏放缓。煤炭价格方面：大秦线于长假末尾开启秋季集中检修，环渤海主要煤炭发运港日均调入量出现下滑，存煤量继续下降。另外，进口煤政策短期内无放松迹象，市场甚至传出澳煤的限制力度不降反升的消息。加上 10 月份大型煤企上调月度煤炭价格，煤炭价格维持上涨走势。不过当前下游需求趋弱，库存高位运行，面对已触及红线的煤炭价格，市场接受度明显降低，煤炭价格涨幅缩窄、走势趋稳的态势已经显现。运价走势方面：大秦线检修影响下，北方港口库存继续下降，煤炭资源紧张，低硫高热优质资源尤为紧缺，煤炭价格攀上高位。但凉爽天气影响下，民用电需求下降明显，煤炭需求季节性回落。加之保供稳价政策支持，下游观望“筹码”增加，买卖双方分歧严重，运输市场成交有限，沿海煤炭运价涨幅于本周被逐步蚕食，下半周运价出现下跌。



10月16日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1070.99点，较上周上涨1.2%。10月16日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收731.89点，较上周五上涨1.4%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为30.2元/吨，与上周五持平。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为34.2元/吨，较上周五上涨0.4元/吨。

金属矿石市场：假期后，钢厂高炉开工率有所回升，钢厂铁矿石库存下降较为明显，主要地区补库执行相对正常，对铁矿石需求形成阶段支撑。不过，目前长流程钢材生产利润几近亏损，与短流程生产利润差距非常小，铁矿石需求增量有限。得益于节后钢厂生产节奏逐渐恢复以及本周煤炭运价整体上涨，铁矿石运价小幅上涨。10月16日，沿海金属矿石货种运价指数报收1042.78点，较上周上涨0.3%。

粮食市场：进入金秋十月，生猪养殖利润依然非常可观，生猪存栏恢复速度稳定，月环比增长3%~5%。与之相应的原料需求，包括优质玉米的需求也将随之稳步增长。在饲料用需求的提升以及库存不断消化的刺激下，玉米价格持续上扬。饲料需求带动下，粮食运输需求节后转好。不过，除生猪养殖外，禽类养殖、淀粉及酒精等其他下游产业一直处于盈亏边缘，加上进口大规模增长以及稻谷、小麦替代规模扩大，均对玉米运输需求的增长产生一定影响。10月16日，沿海粮食货种运价指数报894.47点，较上周上涨2.6%。

成品油市场：随着疫情的控制，国内经济复苏大宗商品需求回暖，但工矿以及基建等相关高频消费复苏不及预期。“金九银十”的传统旺季修复进度并不理想，且随着大炼化项目崛起汽柴油资源供需格局重塑，下游成品油供应严重过剩，困局难改，饱满库存持续阻碍着上游炼厂发货。目前国内各地区整体出货仍然一般，产存处于高位。尽管国庆长假节前补货量增长，但对市场提振仍不明显，多数业者持悲观心态，成品油运价下跌。10月16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1112.47点，较上周下跌1.6%。

(3) 远东干散货运输市场

【海岬型船冲高回落 综合指数小幅下跌】

国庆节后，国际干散货运输市场整体偏弱，海岬型船市场波动剧烈，急涨急跌；巴拿马型船市场有涨有跌，波动较小；超灵便型船市场稳中趋弱，远东干散货指数(FDI)综合指数小幅下跌，水平略低于节前。10月15日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为1057.29点，运价指数为879.50点，租金指数为1323.98点，较上期(9月30日,下同)分别下跌1.9%、4.9%和上涨1.3%。



海岬型船市场：海岬型船太平洋市场和远程矿航线运价冲高回落。9月底10月初，澳大利亚、巴西铁矿石货盘集中放量，货盘明显高于前两周，澳大利亚三大矿商、巴西淡水河谷在市场大量拿船，且由于前期巴西至青岛航线运价持续低位徘徊，导致空放运力较少，运力阶段性供应紧张，市场交投活跃，情绪高涨，运价纷纷串至年内新高，巴西图巴朗至青岛航线运价从9月21日不足16.5美元/吨涨至10月初23美元/吨之上，涨幅近40%。澳大利亚至青岛航线从7美元/吨的水平涨至11美元/吨。节后第一周市场有所降温，铁矿石货量有所下降，据悉淡水河谷10月已无货盘，市场传出国内从10月1日开始停止进口澳大利亚煤炭，且FFA远期合约价格下滑，市场氛围转变，运价高位快速下滑，且低于节前。10月15日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为22638美元，较上期上涨1.0%，较10月9日下跌20.8%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为7.964美元/吨，较上期下跌8.0%，较10月9日下跌17.5%。巴西图巴朗至青岛航线运价为18.313美元/吨，较上期下跌11.1%，较10月9日下跌12.1%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场小幅上涨，粮食航线运价持续下跌。太平洋市场，国内停止进口澳大利亚煤炭，本周印尼回国的煤炭货盘有所增加，为太平洋市场带来支撑，租金水平小幅上涨。10月15日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为12269美元，较上期上涨2.3%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为11179美元，较上期上涨3.9%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为5.575美元/吨，较上期上涨6.6%。粮食航线，南美、美湾粮食货盘均偏少，美西粮食货盘也一般，大西洋市场即期运力较多，粮食航线运价继续下跌。10月15日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为30.636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微跌。国庆节后，南非、印度等市场活跃度下降，市场有部分印尼至印度和中国北方的煤炭货盘，但总体货量有限，且菲律宾进入雨季，镍矿货盘减少，东南亚市场整体气氛偏弱，租金稳中有跌。10月15日，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为9038美元，较上期下跌0.3%；新加坡经印尼至中国南方航线TCT日租金为10900美元，较上期微涨0.1%；中国渤海湾内至东南亚航线TCT日租金为6063美元，较上期微跌0.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为6.929美元/吨，较上期微跌0.4%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为9.412美元/吨，较上期微跌0.6%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价止跌回暖 成品油运价低位下探】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至10月9日当周美国除却战略储备的商业原油库存、精炼油库存、汽油库存均超预期下降。国际能源署表示，由于



疫情抑制需求，石油前景仍然脆弱，近期疫情病例的增加有可能使需求复苏停滞不前，为了抵消需求下滑并提振价格，OPEC+定于周一开会，讨论市场前景，或将再次下调 2021 年石油需求预期。本周原油价格小幅上涨，布伦特原油期货价格周四报 42.99 美元/桶，较上期上涨 1.63%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价止跌企稳，苏伊士型油轮运价每况愈下，阿芙拉型油轮运价低位震荡。中国进口 VLCC 运输市场运价止跌回暖。10 月 15 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 579.79 点，较上期上涨 5.26%。

超大型油轮（VLCC）：随着国庆假期的结束，VLCC 市场中东航线活跃度上升，运价不断逼近西非航线；西非航线货盘相对偏少，运价基本与上周持平；综合水平止跌回暖。中东航线日均 TCE（等价期租租金）再次来到 0.9 万美元之上。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS29.88，较上期上涨 10.6%，CT1 的 5 日平均为 WS28.18，较上期上涨 3.2%，TCE 平均 0.9 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS31.58，下跌 0.9%，平均为 WS31.42，TCE 平均 1.4 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平每况愈下。西非至欧洲市场运价下跌至 WS31，TCE 约 0.2 万美元/天。一艘 13 万吨级船，尼日利亚至地中海，10 月 26 至 27 日货盘，成交运价约为 WS31.25。黑海到地中海航线运价小幅下跌至 WS42（TCE 跌破保本线）。亚洲进口主要来自中东和美湾，一艘 13 万吨级船，阿拉伯湾至远东，10 月 22 至 23 日货盘，成交运价约为 WS31.5。一艘 13 万吨级船，美湾至中国，11 月 1 至 2 日货盘，成交包干运费约为 245 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线小幅下滑，地中海及欧美航线稳中有降，综合水平低位震荡。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS45（TCE 跌破保本线）。跨地中海运价稳定在 WS58（TCE 约 0.1 万美元/天）。北海短程运价小幅下跌至 WS71（TCE 跌至保本线附近）。波罗的海短程运价小幅下跌至 WS41（TCE 约 0.1 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价小幅下跌至 WS56（TCE 约 0.3 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS56（TCE 为 0.4 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 月下旬货盘，成交包干运费约为 40 万美元。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线涨跌互现，欧美航线大幅滑落，综合水平低位下探。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS81（TCE 约 0.4 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价维持在 WS68（TCE 约 0.7 万美元/天），7.5 万吨级船运价上涨至 WS69（TCE 约 1.0 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价大幅下跌至 WS55 水平（TCE 约 0.1 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价大幅下跌至 WS71（TCE 约 0.4 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 0.6 万美元/天。



(5) 中国船舶交易市场

【综合指数高位坚挺 船市成交总体上涨】

10月14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1016.66点，环比上涨0.22%。其中，国际油轮船价综合指数、内河散货船价综合指数分别下跌2.67%、0.52%，国际散货船价综合指数、沿海散货船价综合指数分别上涨0.58%、2.57%。

国际干散货运输市场整体向好。太平洋市场和远程矿航线运价先抑后扬，市场铁矿石货盘再次放量，运价再次回升。南美市场粮食航线运价持续下跌，市场供大于求且受国庆假期影响。东南亚市场运力充足，运输需求有所减弱，租金水平小幅度下滑。BDI指数持续小幅度下跌，周二收于1807，环比上涨9.25%。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—1086万美元、环比上涨0.91%；57000DWT—1315万美元、环比下跌0.89%；75000DWT—1765万美元，环比上涨1.89%；170000DWT—2342万美元、环比上涨0.20%。本期，国际二手散货船成交量大幅下跌，共计成交34艘（环比增加20艘），总运力308.13万DWT，成交金额42926万美元，平均船龄10.68年。

亚洲石油进口增加提振油价上涨，但美国大选前出台新刺激计划的可能性不高，限制了油价涨幅，WTI原油价格徘徊在40美元附近。随着疫情卷土重来，OPEC下调了未来一年的石油需求预估，中长期利空油价。布伦特原油价格持续下跌，周二收于42.45美元/桶，环比上涨2.14%。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—2173万美元、环比下跌5.28%；74000DWT—2325万美元、环比上涨0.01%；105000DWT—3486万美元、环比下跌1.36%；158000DWT—4507万美元、环比上涨0.70%；300000DWT—6576万美元、环比下跌5.62%。本期，二手油轮市场基本维稳，成交20艘（环比增长11艘），总运力367.53万DWT，成交金额58390万美元，平均船龄11.65年。

电煤消费淡季来临，电厂日耗煤量整体偏低，再加上今年入秋早于往年，气温下降快，运输需求减弱，市场运价小幅下跌。粮食市场，新粮出库库存不断回升，市场价格有涨有跌南方港口进口玉米和大麦明显增加，市场运价涨幅有所受限。本期，5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—213.07万人民币、环比上涨2.62%；5000DWT—1168.80万人民币、环比上涨2.51%。沿海散货船市场本期无成交案例。

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—5352万人民币，环比下跌2.45%；1000DWT—128.01万人民币



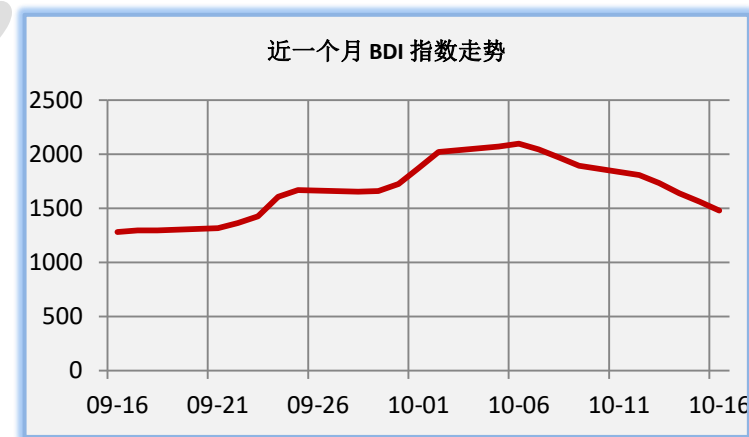
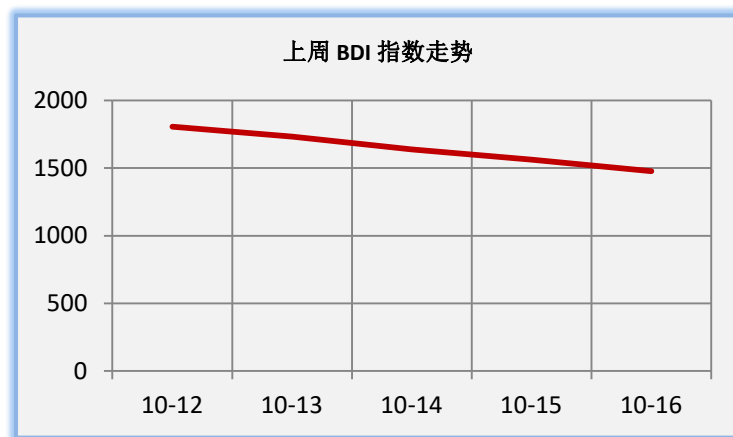
币，环比上涨 2.08%；2000DWT—236.15 万人民币，环比上涨 0.24%；3000DWT—331.32 万人民币，环比下跌 2.53%。本期，内河散货船市场成交量小幅增长，共计成交 90 艘（环比增加 8 艘），总运力 18.99 万 DWT，成交金额 21320.74 万元人民币，平均船龄 8.58 年。

来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

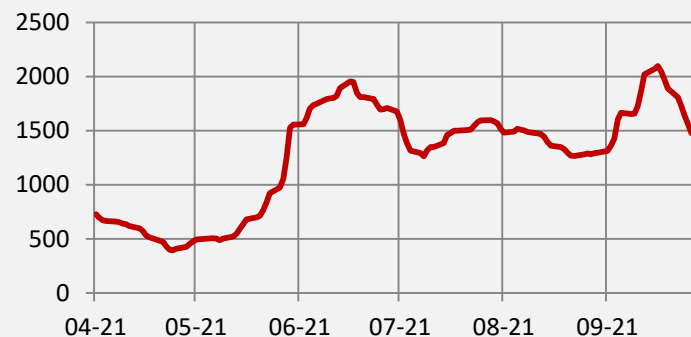
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	10月12日		10月13日		10月14日		10月15日		10月16日	
BDI	1,807	-85	1,732	-75	1,637	-95	1,561	-76	1,477	-84
BCI	3,296	-259	3,074	-222	2,810	-264	2,621	-189	2,406	-215
BPI	1,443	+4	1,436	-7	1,413	-23	1,365	-48	1,323	-42
BSI	982	0	982	0	980	-2	977	-3	976	-1
BHSI	596	+1	598	+2	599	+1	599	0	599	0





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 41 周	第 40 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	23,500	24,500	-1000	-4.1%
	一年	18,000	19,000	-1000	-5.3%
	三年	15,000	15,500	-500	-3.2%
Pmax (76K)	半年	11,750	11,750	0	0.0%
	一年	11,250	11,250	0	0.0%
	三年	10,500	10,500	0	0.0%
Smax (55K)	半年	11,750	11,750	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	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: 2020-10-13



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Sinokor Sunrise' 2011 79393 dwt dely Singapore 20 Oct trip via Indonesia redel Japan \$13,650 - NYK

'Mitose' 2008 77376 dwt dely aps New Orleans beg Nov trip redel Skaw-Gib intention grains \$12,000 + \$200,000 bb - Admi

'Georgios S' 2001 74249 dwt dely PM0 21/23 Oct trip via Black sea redel Indonesia \$12,000 - Averton

'Ever Alliance' 2011 57991 dwt dely Bin Qasim 17-20 Oct trip redel Japan inetntion salt \$13,150 - Ultrabulk

'Yasa Sparrow' 2013 55442 dwt dely Richards Bay 23/27 Oct trip redel Pakistan \$11,700 + \$170,000 bb - Oldendorff

(2) 期租租船摘录

'Ocean Thyme' 2014 81200 dwt dely Lianyungang 25 Oct 12 months redel worldwide \$11,000 - Norden

4. [航运&船舶市场动态](#)

【运需触底回升 市场动能活跃】

——国际干散货运输市场三季度回顾与四季度展望

三季度回顾



运价指数环比回升

三季度，运价从二季度极低水平回升，但同比仍大幅下降。截至 9 月 25 日，波罗的海干散货运价指数（BDI）均值为 1514 点，同比下滑 25.4%，环比上涨 93.24%，其中海岬型（BCI）、巴拿马型（BPI）和超大灵便型（BSI）船运价指数均值分别为 2506.08 点、1457.64 点和 898.24 点，环比分别上涨 121.3%、78.3%和 80.2%，同比分别下滑 35.3%、27.2%和 18.4%。金融对现货市场带动减弱，大小船型走势分化。远期合约价格回落，对现货市场拉动作用减弱。

期租接近去年均值

三季度，海岬型船一年期租租金水平达到 1.69 万美元/日，同比下滑 20.7%，环比上涨 29.0%；巴拿马型船达到 1.03 万美元/日，同比下滑 12.0%，环比上涨 14.0%；大灵便型船达到 1.32 万美元/日，同比下滑 11.5%，环比上涨 25.9%。三季度租金水平略低于 2019 年全年平均水平，企业接近盈亏平衡线。

市场需求触底回升

三季度，全球经济从谷底回升（二季度成为新冠肺炎疫情影响最为严重的季度）。摩根大通采购经理人指数从 4 月起持续反弹，8 月底达到 51.9 点。

“中国因素”拉动矿石贸易

海岬型船受钢铁需求和贸易上行带动，又因矿价高位横盘及矿石进港拥堵，运价总体回落。前 8 月，中国粗钢产量累计达 6.89 亿吨，同比上涨 3.7%。巴西和澳大利亚到中国青岛的铁矿石单吨运价分别为 17.68 美元和 7.98 美元，同比分别下滑 26.7%和 19.1%。三季度，澳大利亚、巴西铁矿石周发货量分别为 1607.3 万和 692.9 万吨，环比分别下降 6.2%和上涨 21.8%。印度铁矿石进口大降，铁矿石出口同比显著增长。

煤炭需求弱势运行

中国煤炭进口增长总体放缓。4—8 月，印度煤炭吞吐量均下滑，疫情影响仍将持续。欧洲、美国仍处于持续去煤炭化过程。越南煤炭进口仍保持高速增长，前 8 月进口突破 4000 万吨，同比增长近 40%，但总规模仍偏小。7 月份日本煤炭进口同比下滑逾 20%。



粮食贸易保持增长

巴西大豆出口保持增长，8 月份共出口大豆 620 万吨，同比增长 24%。为落实第一阶段中美经贸协定，7 月以来中国从美国进口大豆再度提速，带动巴拿马型和灵便型船市场复苏。

此外，中国秋粮产量存疑，而农业农村部预计 2020 年玉米进口缺口约 700 万吨，三季度以来玉米进口总体提速，带动灵便型船市场运价企稳回升。

镍矿进口环比改善

年初生效的印尼镍矿出口禁令影响了中国进口，菲律宾市场份额提升至 76%。7 月以来，镍矿价格快速上涨，贸易活动增加，尽管菲律宾出口到中国的镍矿同比仍下降约 10%，但环比上涨逾 40%。

铝土矿进口居高位

前 7 月，中国铝土矿进口累计达 6933.9 万吨，同比增长 10.6%。其中，从几内亚进口量 3320 万吨，占比 47.9%；从澳大利亚进口增长较快，占比小幅提升。

船队规模增长，新船订单下滑

据克拉克森统计，前 8 月，世界干散货船队规模突破 9 亿吨，累计增速 4.3%，从年初起持续超过 4%，为近几年来较高水平，加剧了市场低迷。2017 年初，市场对未来预期普遍乐观，投放的订单在 2020 年集中交付，加剧了市场运力过剩，其中海岬型、巴拿马型、灵便型船规模同比分别上涨 2.6%、5.3%和 4.0%。

2020 年以来国际散货船订单同比大幅下滑。前 8 月，交付和拆解量同比分别增长 30%和 69%，新签订单同比下滑 62.4%，手持订单占船队规模比例不足 8%。

四季度展望



运价水平小幅上行

四季度是国际干散货运输市场传统旺季，初步预测运价水平小幅改善。从铁矿石看，中国建设速度仍将保持较高水平，但受冬季限产、矿价走势影响，铁矿石进口量将保持一定增长，巴西出口占比小幅提升提振运距，带动运价企稳。中国煤炭价格若逼近警戒线，后续进口政策可能小幅放松，利好印尼进口煤炭增长。

运力过剩有望改善

四季度，中国粮食进口预计仍保持较快增长，应关注大豆、玉米市场变化。从供给端来看，船舶交付规模仍将继续放缓，运力过剩有望得到边际改善。

当前市场的不确定性主因仍为疫情，此外，宽松货币政策传导到实体经济的时间和程度、大宗商品价格波动、地缘政治事件对大宗商品贸易的影响以及天气等突发事件亦将产生影响。

来源：《航运交易公报》2020 年第 39 期

【巴西正成为全球最有发展潜力的油轮市场之一】

分析师和行业数据显示，巴西正成为全球最有发展潜力的油轮市场之一。该国在缺乏炼油能力的情况下原油产量激增。

截至目前，巴西新冠感染人数位居世界第三，但该国在今年保持石油上游业务，国内燃油消耗也在回升。

IHS Markit 液态大宗产品首席分析师 Fotios Katsoulas 表示，“我们预计，事实也将证明，巴西原油产量将对航运产生重要影响，尤其是大部分原油出口到中国，运输距离长。”

Joint Organisations Data Initiative 的数据显示，今年上半年，巴西原油产量达到约 300 万桶/天，较去年同期增加 40 万桶/天。行业报告也显示，第三季度的产量仍处于高位。Kpler 的数据显示，与强劲的产量表现一致的是，2020 年前九个月，该国原油出口量增加了近 22.7 万桶/天，至 140 万桶/天。



巴西增加了对其最大买家——中国的原油出口，并在寻找其他出口市场。

ClipperData 大宗商品研究总监 Matt Smith 表示，原油出口继续保持坚挺。最近几个月，巴西还向印度增加了出口。

近年来，巴西国有石油巨头 Petrobras 对盐层下油田的石油生产设施进行了规模最大的投资。

Alphatanker 在每周报告中指出，“海工领域并没有受到疫情所致的生产中断的严重打击，这主要是由于海上作业的一些非必要操作早已暂停，而对平台上人员的部署和轮换也实施了严格规定。”

有了更多的浮式生产、储存和卸载设施，Alphatanker 估计，明年巴西原油产量将增至近 330 万桶/天，2022 年至 2025 年将再增加 70 万桶/天。

“随着原油产量上升，原油出口也将上升，” AXSMaritime 研究部门表示，“几乎每增加一桶的产量，就向海外输送一桶的炼油原料。”

“我们预计，对巴西原油的需求将来自亚洲，这也就意味着，长距离运输贸易将利好于 VLCC。”

随着巴西对石油产品的需求增加以及该国炼油产量下滑，预计巴西将从海外大量进口石脑油、汽油和柴油。

作为巴西政府重振炼油行业的一部分，Petrobras 已计划将其 9 家炼油厂出售给私人投资者。

Alphatanker 认为，在新投资到位之前，巴西的炼油产能仍将不足。

“该国炼油产能扩张受限，但国内需求和净进口量不断扩大，因此，预计至少在接下来的十年里，巴西仍将是成品油轮的一个需求增长地。”

一直以来，巴西通过 MR 型油轮从美国海湾地区进口石油产品，但偶尔也会通过 LR1 型油轮从更远的地方进口成品油。



Kpler 的数据显示，由于巴西消费需求逐渐复苏，本月成品油进口量预计将达到 58.7 万桶/天，为一年来最高水平。不过，今年迄今为止，该国进口量仅为 38.5 万桶/天，而往年平均水平为 50.1 万桶/天。

Fotios Katsoulas 表示，全面复苏仍需要时间。由于感染病例增加，过去几个月需求并不强劲。

来源：航运界

【有船为王？集装箱船市场或将迎来新一轮“订单潮”】

集运市场今年经历了惊人反弹，运力短缺、一箱难求的现状更推升美国线运价屡创新高。从“有柜为王”到“有船为王”，随着运价上涨给船东带来高收益，作为美国线“主力军”的 15000TEU 新巴拿马型集装箱船市场有望迎来新一轮“订单潮”。

有柜为王！美国线一箱难求集运业赚大钱

据悉，在美国最繁忙的洛杉矶港，9 月进口量达到了 471795TEU，比去年同期增长了 17%，这标志着美国对华贸易第一大关口连续第二个月出现强劲进口增长。洛杉矶港方面透露，货物量激增的趋势一直延续到了 10 月，当前有多达 16 艘集装箱船靠岸，10 艘停泊在码头排队等待卸货。

美国年终购物季从今年 11 月下旬的“黑色星期五”开始直至 12 月圣诞节。考虑到从中国出发至美国西海岸的集装箱船航行时间约需 3 周，因此往年 7 至 10 月通常是美国零售商备战年终购物季的拉货旺季。

目前，美国零售业商品短缺显著，截至 7 月美国零售业的库存量比 2019 年同期下降了超过 10%。库存量除以零售业销售额的倍率为 1.23 倍，降至 1992 年以后的最低水平。居家办公扩大带来了家电需求的激增，甚至出现顾客订购后需要数月才能配送的情况。

在个人防护用品（PPE）等货运需求增加的背景下，集运市场运力供给的恢复却依然缓慢。今年集装箱船班次因疫情而锐减，运力减少导致运价飙高。自春季以来，全球集运公司已经开始大幅减少班次，虽然海运班次自夏季开始回升，但并未挽回局面。



集运市场供需关系紧张加快了运价上涨。8 月以来，随着运价提高，一些原本闲置的集装箱船运力迅速重返市场，统计显示 8 月份运力同比增长 7%。但集运业仍未放松对航班迅速增加导致运价下降和商战后运输量锐减的警惕。

集运市场运力供给短缺的问题在短期内很难得到解决，全球海运市场出现“有柜为王”的现象。全球最大的集运公司马士基航运直言，由于太平洋市场的蓬勃发展，市场上集装箱已经短缺了几个月，尤其是 40 英尺大型集装箱，托运人和物流公司可能要等 4 周才能将集装箱从亚洲运往北美。

业内人士称，集装箱船过去是空箱等货，现在是一箱难求，必须在全球范围内调度集装箱，即使不载货也要调回中国，抢时间出货前往北美市场。据悉，长荣海运今年很早就启动全球调柜的布局；阳明海运日前已开始不接回程时间长的货物，宁愿空柜也要调柜回亚洲，抢攻市场商机。

业内人士表示，这波行情要赚到大钱，各种判断速度要很快。现在是比谁的空柜够多、谁的船舱供给数量足够，就能迎接这波运价飙升行情。

在“一箱难求”的现状影响下，虽然集运公司已经宣布不会调涨运价，但依然出现“不加钱就无法出货”的情形，推升集装箱海运服务费因此大涨。

有船为王？多家船东计划订造 15000TEU 集装箱船

在美国线运价飙升的背景下，集运公司显然更有信心更新船队。

据悉，包括台湾长荣海运、美国 Costamare、以色列以星轮船（Zim）在内的多家集运公司计划下单订造 15000TEU 新巴拿马型集装箱船。

有消息称，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。Costamare 也已经就订造 6 艘 15000TEU 集装箱船联系多家中韩船企。同样在询价的还有以星轮船，但尚不确定以星轮船计划订造的船舶数量。

今年以来集装箱船市场沉寂已久，大型集装箱船订单只有东方海外在南通中远海运川崎和大连中远海运川崎的 5 艘 23000TEU 集装箱船，以及 Tiger Group 在扬子江船业集团的 2+8 艘 14000TEU 双燃料集装箱船。



业内人士称，目前集运公司正在运营的新巴拿马型集装箱船大多是在 10 多年前建造，燃料效率并不高，而目前的低船价也吸引了船东投资节能船舶。据国际船舶网了解，在 2008 年至 2009 年间，韩国船企 13000TEU 集装箱船造价超过每艘 1.3 亿美元，而当前传统燃料的 15000TEU 集装箱船造价仅为 1.1 亿美元。

据了解，13000TEU 至 15000TEU 集装箱船是跨太平洋航线的“主力”。远东-北美航线从今年 5 月以来运价一路飙涨。根据上海航运交易所发布的上海出口集装箱运价指数（SCFI），SCFI 运价已经创下四年来新高，两个多月来一直保持在 3000 美元/FEU 以上。9 月下旬，中国-发往美国西海岸的集装箱运价突破 3900 美元/FEU，接近去年同一时期的 3 倍，处于历史最高水平，10 月的运价也维持在高点附近。

美国线运价飙涨也推升了其他航线运价。继日前中南美线大涨之后，近日澳洲线运价也有所上涨。市场预计，下一个受影响的航线是欧洲线及近洋线，尤其近洋线运价可能很快就要开始上涨。

空前高涨的运价将转化为利润，推动集运公司业绩超过预期。专家认为，旺季后运价支撑水平将超出预期，为明年的长期合同谈判奠定基础。许多人士预计，从 2021 年开始集运市场将进一步复苏。

今年 4 月，航运咨询公司 Sea-Intelligence 曾预测，疫情将导致运输需求下降，最坏的情况甚至会引发暂停潮，或者给整个集运业带来 230 亿美元的损失，相当于集运业过去 10 年的利润总和。然而，到 8 月底，该机构重新评估结果与前一次有很大不同，预计集运业最高可实现 154 亿美元的年利润。

来源：国际船舶网

【三大主力船型运输市场前景】

集装箱运输市场

中国国庆假期后，市场进入传统淡季。供给方面，班轮公司相继提出取消 10 月初的暂停航次计划；需求方面，Sea-Intelligence 等机构认为，本轮跨太平洋航线运价的飙升得益于美国零售业的补库存需求，而一旦补库存结束，市场需求可能将出现突然下滑。因此，10 月乃至四季度运价将承受下行压力。

分析机构再度上调了 2020 年的需求增速，同时下调了 2021 年的需求增速。根据 Alphaliner、Clarkson 和 Marsoft 三家机构的最新预测，2020 年集运需求



增速分别为-4.5%（Alphaliner 预测不含运距）、-4.5%和-7.6%，2021 年需求增速分别为 5.6%、5.9%和 7.6%。运力方面，上述机构预计 2020 年运力增速分别为 2.6%、1.8%和 2.3%，2021 年分别为 3%、3%和 2.5%。2021 年，班轮市场供需关系将明显改善，班轮公司将继续通过运力管理寻求运价稳定，而不是靠降价扩大市场份额，集运市场的前景有望更加稳定和健康。

油轮运输市场

短期看，国庆假期后油轮市场进入传统旺季，考虑到二次疫情的可能性，今年旺季预计启动较晚，且涨幅受限。长期看，全球原油需求仍未明显好转，OPEC 冻产解除仍需要等待有利时机，油轮市场缺乏提振因素。参与者普遍认为，2021 年下半年之前，供需失衡的局面难以明显缓解。OPEC、IEA 和 EIA 将 2020 年全球原油需求增速预期分别下调 40 万桶/日、30 万桶/日和 21 万桶/日，至-946 万桶/日和-840 万桶/日和-832 万桶/日。克拉克森预测，2020 年原油轮需求降幅 3.8%，供给增幅 1.3%，其中 VLCC 需求降幅 3%，供给增幅 2.5%。

干散货运输市场

克拉克森最新预测显示，受新冠肺炎疫情影响，2020 年全球干散货海运贸易将下跌 3.4%，船队增速保持在 3.3%左右。

分货种来看，中国创纪录的铁矿石进口量给铁矿石贸易的恢复带来了较大的支撑，全年贸易量增速预计达到 2.5%；煤炭海运贸易量受疫情导致的发电需求下降的影响，预计全年降幅在 7.9%左右；粮食贸易量受巴西大豆丰收季的支撑，全年增速将保持在 4.6%左右。

展望后市，随着部分地区经济和工业活动的恢复，预计 2021 年市场将迎来较大的改观，干散货船队增速为 1.4%左右，干散货贸易量增速将达到 4%左右。

来源：中远海运研究中心



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	308~310	353~355	380~385		Firmer.
Tokyo Bay	306~308	335~340	580~585	Plus oil fence charge if any.	Softer.
Shanghai	304~306	358~360	435~440	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	298~303	323~325	345~350	MGO Sul max 0.05%	Firmer.
Kaohsiung	308.00	363.00	400.00	+ oil fence charge usd 59	No change.
Fujairah	S. E.	350~355	445~450		Softer.
Rotterdam	260~263	316~320	340~345		Softer.
Malta	S. E.	320~325	355~360		Softer.
Istanbul	S. E.	345~350	395~400	Ex Wharf Price	Softer.
Buenos Aires	N/A	375~380	495~500		Firmer.

截止日期: 2020-10-15

◆ 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 41 周	第 40 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 41 周	第 40 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,550	8,600	-50	-0.6%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,600	5,600	0	0.0%	



阿芙拉型 Aframax	115,000	4,700	4,750	-50	-1.1%
MR	52,000	3,200	3,300	-100	-3.0%

截止日期: 2020-10-13

(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
4	Bulker	61,000	COSCO Nantong, China	2021	SPDB FL - Chinese	2,400	Tier III
1	MPP	4,800	Royal Bodewes, Netherlands	2021	Scotline Marine - U.K based	Undisclosed	hybrid battery, ice class 1A
2	LPG	23,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	2022	West Africa Gas - Nigerian	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
SHIN-EI	BC	207,933		2008	Japan	1,890	Seacon - Chinese	
HUGE HAKATA	BC	180,643		2012	Philippines	2,300	Zodiac - U.K	electronic M/E; scrubber + BWTS fitted
COLOGNY	BC	180,643		2011	Japan	2,250	Undisclosed	scrubber fitted
BTG EIGER	BC	81,031		2016	Japan			
BTG EVEREST	BC	81,014		2015	Japan	4,600	Greek	en bloc, BWTS fitted
IRON KOVDOR	BC	72,474		1998	Japan	395	Chinese	
SBI SAMSON	BC	63,310		2017	China	1,700	Undisclosed	
SBI PHOENIX	BC	63,310		2017	China	1,700	Undisclosed	
SBI HYPERION	BC	61,171		2016	China	1,750	Greek	
SBI HERA	BC	60,425		2016	Japan	1,850	Undisclosed	
CORDELIA B	BC	56,617		2011	China	800	Undisclosed	
YUTAI BREEZE	BC	55,088		2010	China	970	Indonesian	BWTS fitted
UNICO SIENNA	BC	34,328		2012	S. Korea	800	Undisclosed	
TASMAN SEA	BC	28,456		2001	Japan	370	F Gas - Vietnamese	
INCE HAMBURG	BC	28,189		2010	Japan	730	Undisclosed	BWTS fitted



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
MCP NICOSIA	CV	7,709	618	2007	China	195	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
PU TUO SAN	TAK	318,833		2011	China	10,000	Chinese	en bloc*
TAI SAN	TAK	318,080		2009	China			
TAI HUNG SAN	TAK	317,924		2010	China			
VOYAGER I	TAK	299,996		2003	S. Korea	2,510	U. A. E	
HUNTER SAGA	TAK	299,995		2019	S. Korea	8,400	ADNOC - U. A. E	*open loop scrubber
HUNTER LAGA	TAK	299,995		2019	S. Korea	8,400	ADNOC - U. A. E	fitted
ADS SERENADE	TAK	299,152		2002	Japan	2,550	Undisclosed	scrubber + BWTS fitted
SEAWAYS TANABE	TAK	298,561		2002	Japan	2,500	Thai Oil - Thailand	
CALLISTO	TAK	10,511		1992	Germany	undisclosed	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
LUCKY SEAMAN	BC	26,455	5,743	1991	Japan	348.00	

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
ROCKIES HIGHWAY	OTHER/PCC	12,828	11,500	2006		370.00	HKC recycling 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
KULNATEE	GC/MPP	11,171	6,367	1997		360.00	



◆ALCO 防损通函

【韩国水域的渔业诉讼】

简介

在 2015-2019 年期间，本协会基于船壳险和保赔险处理的所有与捕鱼设备和养鱼场触碰的事故的统计表明，有 12%发生在韩国水域。为什么发生这些碰撞事故？受损捕鱼设施的所有者如何索赔？怎样防止碰撞事故或使损失最小化？这些是我们在本期洞察分析中尝试回答的问题。

【COVID-19 疫情期间海上货物熏蒸】

关于船上散装货物的熏蒸指南载于国际海事组织的通函 MSC.1/ Circ.1264——《关于在船上安全使用杀虫剂对货舱进行熏蒸的建议》，建议严格遵守这些指南。它要求熏蒸由合格的操作人员进行，并规定船员不应处理熏蒸剂。

在途熏蒸

在途熏蒸很常见，指定的船员要接受负责熏蒸的人员的基本培训。在这种情况下，负责熏蒸的人员将启动熏蒸，并在船上停留足够长的时间，以使气体浓度达到可以进行泄漏检测的水平。一旦确认船舶安全、无泄漏，负责熏蒸的人员将正式将操作移交给船长。

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
2020-10-16	673.320	788.230	6.389	86.879	868.570	61.690	1159.100	477.370	509.150
2020-10-15	673.740	791.290	6.406	86.934	876.620	61.537	1154.480	480.940	512.290
2020-10-14	674.730	792.220	6.395	87.061	872.550	61.382	1141.690	483.240	513.340
2020-10-13	672.960	793.860	6.380	86.833	878.120	61.693	1143.120	484.220	512.630
2020-10-12	671.260	792.290	6.347	86.614	873.620	61.684	1144.850	484.450	510.570

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	0.08125	1 周	0.1015	2 周	--	1 个月	0.14725
2 个月	0.1855	3 个月	0.21775	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.25325	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.34775		

2020-10-15

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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