



全一海运市场周报

2020.01 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2020.01.13 - 01.17\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求维持高位 航线运价走势分化】

本周，中国出口集装箱运输市场总体货量保持在高位，但因临近假日，航商在多条航线上降价囤货，仅部分航线仍有运价提涨，综合指数总体小幅下跌。1月17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990.68点，较上期下跌1.2%。

欧洲航线：因春节长假即将到来，为免错过最后的发运时机，货主仍尽力出运货物，市场运输需求保持在高位。为满足市场高峰运输需求，航商未再削减运力，但运力供不应求现象较为普遍。本周，上海港船舶平均舱位利用率基本保持在满载水平，多数航班出现超配情况。因节前市场舱位基本已预订完毕，多数航商开始积极揽取节日期间航班货源，各航班即期市场运价普遍下跌。1月17日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为1010美元/TEU，较上期下跌4.5%。地中海航线，市场运输需求同样旺盛，同时受部分航班停航影响，舱位更趋紧俏。本周，上海港船舶平均舱位利用率同样保持在满载水平。多数航班订舱运价保持稳定，仅小部分航班可用舱位订舱价格略有上涨，即期市场运价总体平稳。1月17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1180美元/TEU，与上期基本持平。

北美航线：市场货量于节前最后一周再次上升，但高峰货量表现仍稍逊于市场预期，各目的港区域表现略有差异。本周，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率分别在接近满载和满载水平。由于市场对于舱位仍有较大需求，部分航商对可用舱位进行了加价销售，即期市场运价小幅上升。1月17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1562美元/FEU和2943美元/FEU，较上期分别上涨1.2%和1.9%。

波斯湾航线：市场运输需求维持在高位，且市场总体运力规模保持稳定，航线供需关系保持在良好水平。本周，上海港船舶平均舱位利用率接近满载，并有多数航班满载出运。但为节日期间航班预留更多货源，多数航商开始削价揽货，即期市场运价持续下跌。1月17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1123美元/TEU，较上期下跌4.4%。

澳新航线：市场货量总体略有上升，同时航商也暂停了进一步缩减运力的行动，市场运力规模保持稳定，市场基本面小幅改善。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在九成以上，有部分航班满载。因各航商装载率分化，不同航班订舱运价互有涨跌，总体略有上升。1月17日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为949美元/TEU，较上期上涨1.3%。



南美航线：市场运输需求充足，供需关系保持良好。本周，上海港船舶平均舱位利用率接近满载，多数航班满载出运。为提升节日期间航班装载率，多数航商跟进市场进行降价揽货，即期市场运价持续下跌。1月17日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为1989美元/TEU，较上期下跌6.9%。

日本航线：市场货量冲高，航线运价小幅上涨。1月17日，中国出口至日本航线运价指数为751.29点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【节前需求降至冰点 散货运价持续探底】

本周，春节长假影响进一步放大，淡季效应凸显，散货运输需求明显萎缩，运力过剩矛盾突出，沿海散货运价降至低点。1月17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997.93点，较上周下跌4.9%。

煤炭市场：春节将至，国内部分工厂企业已开启休假模式，停工、停产面积不断扩大。伴随而来的就是用电需求出现下滑，据统计，1月17日，沿海六大电厂日耗煤量已跌至67.1万吨，较上周同期下降约7万吨。由于今年电厂普遍提高了库存，存煤充裕，鉴于春节期间日耗煤量将降至正常工作日的一半，消化库存已经成为1月份以来电厂的主要经营策略。截止日前，六大电厂存煤量1487.45万吨，较12月30日下降121.22万吨，但相对去年同期仍高出80万吨。另外，进入2020年，进口煤通关放开，加之前期积压的进口煤集中释放，下游电厂仅通过计划运量与进口煤便能维持正常生产，采购积极性进一步下滑。受上述情况影响，沿海煤炭运输需求降至冰点，且非煤货种下游企业也陆续放假，运输需求萎缩。加上外贸市场行情转冷，内外贸兼营船大部分在国内运营，市场船多货少格局进一步加剧。船东心态趋弱，低价揽活成为主流，成交价甚至跌破成本线。

1月17日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收952.30点，较上周下跌5.8%。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18.7元/吨，较上周五下跌3.0元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为20.0元/吨，较上周五下跌3.5元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为26.1元/吨，较上周五下跌3.8元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为22.7元/吨，较上周五下跌3.0元/吨。

金属矿石市场：春节假期临近，节前补库进入尾声，多数钢厂库存较为充足，以观望为主，整体询盘积极性较差，市场成交一般。生产方面，新一轮重污染天气降临，部分地区有一定的停限产。综合来看，淡季行情下，铁矿石运输需求欠佳，运价跌至低位。1月17日，沿海金属矿石货种运价指数报收991.51点，较上周下跌3.0%。

粮食市场：节日氛围越来越浓，下游饲料厂备货充裕，提前开启放假模式，采购需求降至阶段性低点。多数贸易商同样开始休假，准备来年“再战”，新增订单明显减少，走运的粮食多为前期订货，粮食运输需求萎缩明显。1月17日，沿海粮食货种运价指数报收663.14点，较上周下跌16.6%。



成品油市场：年关将近，贸易商提前放假，沿海成品油市场货源明显萎缩。且下游库存充裕，仍有大批船舶压港待卸，采购积极性明显下降，沿海成品油市场运价跌幅较大。1月17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1343.82点，较上周下跌3.5%；其中市场运价成分指数报收1214.82点，较上周下跌7.4%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【粮食航线略有起色 综合指数跌幅收窄】

本周国际干散货运输市场各船型运价依然跌多涨少，海岬型船市场再次转入下行通道，小幅下跌；巴拿马型船在南美粮食货盘的支撑下稍有好转；超灵便型船市场行情依然惨淡，跌幅最大。1月16日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为669.28点，运价指数为840.74点，租金指数为412.09点，较上周四分别下跌3.9%、0.9%和11.8%，远东干散货综合指数跌势放缓。

海岬型船市场：海岬型船两洋市场单边下行。太平洋市场，周初，尽管澳大利亚矿商在市场询船，但油价和FFA远期合约价格都下跌，市场有下行压力。周二，澳大利亚遭遇台风“克劳迪娅”袭击，丹皮尔港和沃尔科特港清港，仅个别租家在市场询船，租家谈判优势凸显，运价回落。下半周，随着台风影响逐渐减弱，太平洋市场各大租家重返市场，货盘不少，但可用运力依然偏多，运力继续走跌。据悉16日澳大利亚至青岛航线有6.9-6.95美元/吨的成交。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为5160美元，较上周四下跌12.2%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为6.951美元/吨，较上周四下跌1.3%。远程矿航线，巴西航线整体不活跃，货盘较少，成交价小幅走跌。16日市场报出1月底的受载期，巴西图巴朗至青岛航线有17.95美元/吨的成交。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为18.056美元/吨，较上周四下跌2.8%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场先抑后扬，南美粮食航线小幅回升。太平洋市场，上半周市场气氛依然较差，租金延续下跌走势。下半周，在南美粮食市场略显活跃的带动下，空放南美的运力有所增加，太平洋市场运力过剩状况略有缓解，租金水平开始止跌，但回升力度仍较弱。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为4633美元，较上周四下跌6.6%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为3893美元，较上周四下跌8.1%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为4.965美元/吨，较上周四下跌0.5%。本周粮食相关航线运价低位回升。市场放出2月份的南美大豆货盘，加上FFA远期合约价格上涨，市场气氛略有回暖，船东信心有所增加，粮食航线运价止跌回升。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为33.644美元/吨，较上周四上涨2.8%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场仍未有起色，行情持续低迷，租金继续下探。由于运力过剩严重，尽管市场有1月底2月初的煤炭货盘放出，但对市场支撑不大，租金继续下滑。由于东南亚市场租金实在太低，部分运力抛锚、部分空放至新加坡、南非等其他区域，目前市场仍处于不断消耗过剩运力的阶段，压力仍较大。周四，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为3006美元，较上周四下跌16.4%；新加坡经印尼至中国南方航线TCT日租金为5014美元，较上周四下跌8.2%；中国渤海湾内-东南亚航线TCT日租金为2354美元，较上周四下跌26.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为6.394美元/吨，较上周



四下跌 1.3%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.315 美元/吨，较上周四下跌 1.3%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价大幅跳水 成品油运价每况愈下】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，1 月 10 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存超预期下降，但精炼油库存及汽油库存全线攀升。虽然美国原油库存有所下滑，但是美国原油的产量始终居高不下。EIA 短期能源展望报告预测美国原油产量在今明两年仍将续创纪录。随着美伊冲突的缓和，原油价格走势重回供需端，从三大国际机构的预测来看，2020 年的全球经济增长并不会较 2019 年有明显改善，因此原油总体需求偏弱的局面不会改变。本周原油价格波动下行，布伦特原油期货价格周四报 64.60 美元/桶，较上期下跌 0.92%。全球原油运输市场大船运价持续下跌，中型船运价由涨转跌，小型船运价不断下探。中国进口 VLCC 运输市场运价大幅跳水。1 月 16 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1585.26 点，较上期下跌 30.31%。

超大型油轮（VLCC）：美伊局势影响消退，船多货少的供需矛盾凸显。本周 VLCC 市场运价大幅跳水，日均 TCE（等价期租租金）跌破 6 万美元关口。成交记录显示，中东至中国航线 2 月 5-7 日装期货盘成交运价为 WS85。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS83.65，较上周四下跌 32.7%，CT1 的 5 日平均为 WS103.5，较上周下跌 15.6%，TCE 平均 7.3 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS83.65，下跌 26.7%，平均为 WS99.55，TCE 平均 7.5 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 WS131，TCE 约 5.3 万美元/天。黑海到地中海航线运价下跌至 WS153，TCE 约 6.9 万美元/天。亚洲进口主要来自俄罗斯和地中海，一艘 13.5 万吨级船，新罗西斯克至南韩，2 月 1 至 5 日货盘，成交包干运费为 660 万美元。一艘 13 万吨级船，杰伊汉至缅甸，2 月 3 至 4 日货盘，成交包干运费为 485 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线直线下滑，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稳定在 WS391（TCE 约 11.8 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS147（TCE 约 3.7 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS135（TCE 约 3.4 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，挪威至欧洲大陆，1 月 16 至 19 日货盘，成交运价为 WS145。波罗的海短程运价下跌至 WS124（TCE 约 4.1 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价大幅跳水至 WS165（TCE 约 2.9 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS157（TCE 为 3.3 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，1 月下旬货盘，成交包干运费为 95 万美元。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线波动下滑，欧美航线涨跌互现，综合水平每况愈下。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS161（TCE 约 1.0 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS139（TCE 约 1.5 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS121（TCE 约 1.6 万美元/天）。



美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS175 水平（TCE 约 1.9 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS158（TCE 约 1.5 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 3.2 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际油轮船价涨多跌少 内河散货船价多数下跌】

1 月 15 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 879.10 点，环比微跌 0.60%。其中，国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数和沿海散货船价综合指数分别上涨 0.92%、0.03%、0.97%；内河散货船价综合指数下跌 2.33%。

国际干散货运输需求萧条依旧，但部分航线运价开始止跌回稳，BDI 指数波动下行收于 763 点（周二），跌幅明显收窄，二手散货船价格涨跌互现。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1039 万美元、环比上涨 2.06%；57000DWT—1542 万美元、环比下跌 2.67%；75000DWT—1642 万美元、环比上涨 1.74%；170000DWT—2574 万美元、环比下跌 0.41%。当前，澳洲飓风滞港部分船舶运力，南美陆续有新鲜货盘放出，干散货即期运价小幅走跌且有触底迹象，远期租金基本持稳，预计二手散货船价格短期稳中看涨。本期，二手散货船市场成交活跃，共成交 19 艘（环比增加 8 艘），总运力 100.97 万 DWT，成交金额 19120 万美元，平均船龄 11.74 年。

世界银行下调 2020 年全球经济增长预期至 2.5%，此前为 2.7%，称前景脆弱；OPEC 坚持稳定原油价格方针不变，但是并不是所有国家都能够遵守这个协议进行减产；国际原油市场的供需情况仍然是供过于求，油价前景不容乐观。原油价格震荡盘整收于 64.49 美元/桶（周二），环比下跌 5.54%。本期，国际油轮运价平稳波动，二手国际油轮船价稳中有涨。5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2378 万美元、环比上涨 0.52%；74000DWT—2493 万美元、环比上涨 0.06%；105000DWT—3400 万美元、环比上涨 2.76%；158000DWT—4516 万美元、环比下跌 0.03%；300000DWT—6399 万美元、环比上涨 1.06%。在全球主要经济体增速放缓，经贸冲突及地缘矛盾风险上升的大背景下，全球经济面临的不确定性进一步提升，油轮运价小幅震荡，预计二手油轮船价短期稳中有涨。本期，二手国际油轮成交基本活跃，共计成交 17 艘（环比增加 7 艘），总运力 205.86 万 DWT，成交金额 48695 万美元，平均船龄 10 年。

沿海散货运价季节性回调，二手沿海散货船价格涨跌互现。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—163 万人民币、环比下跌 0.07%；5000DWT—759 万人民币、环比上涨 3.00%。春节临近，部分厂矿企业和贸易商陆续停工，下游煤炭、矿石和粮食等散货运输需求低迷，船东主动降价以成本价揽货，运价一路下行，预计沿海散货船价格稳中看跌。本期，沿海散货船成交一般，共计成交 4 艘，8.73 万 DWT，交易金额 9380 万元人民币，平均船龄 5.46 年。

内河散货运输需求一般，部分内河二手散货船价格出现较大跌幅。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—54 万人民币，环比上涨 0.90%；



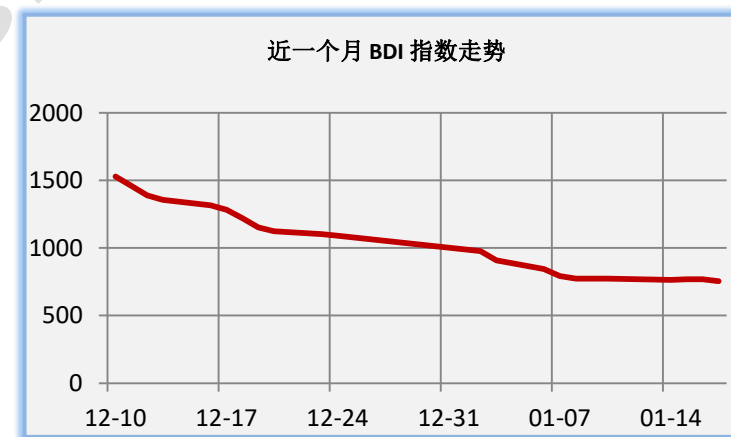
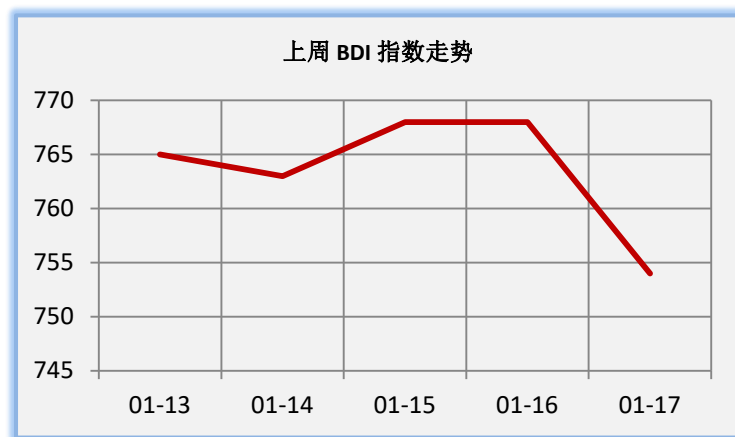
1000DWT--104 万人民币, 环比下跌 5.10%; 2000DWT--198 万人民币, 环比下跌 4.80%; 3000DWT--330 万人民币, 环比上涨 0.11%。内河建材运输需求处于阶段性淡季, 预计内河散货船价短期低位盘整。本期, 船价处于价格洼地, 部分船东乘机购船, 内河散货船市场成交量大幅增加, 共计成交 94 艘(环比增加 48 艘), 总运力 12.99 万 DWT, 成交金额 12504 万元人民币, 平均船龄 9.85 年。

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	1 月 13 日		1 月 14 日		1 月 15 日		1 月 16 日		1 月 17 日	
BDI	765	-9	763	-2	768	+5	768	0	754	-14
BCI	1,004	-62	970	-34	878	-92	784	-94	712	-72
BPI	759	-12	767	+8	825	+58	859	+34	870	+11
BSI	566	-4	563	-3	559	-4	559	0	560	+1
BHSI	400	-8	395	-5	388	-7	383	-5	379	-4





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 02 周	第 01 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	13,000	14,500	-1500	-10.3%
	一年	14,500	15,000	-500	-3.3%
	三年	13,500	14,000	-500	-3.6%
Pmax (76K)	半年	9,750	10,250	-500	-4.9%
	一年	10,000	10,250	-250	-2.4%
	三年	10,250	10,750	-500	-4.7%
Smax (55K)	半年	9,250	9,500	-250	-2.6%
	一年	9,500	9,750	-250	-2.6%
	三年	10,000	10,000	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	8,000	8,000	0	0.0%
	一年	8,250	8,250	0	0.0%
	三年	8,500	8,500	0	0.0%

截止日期: 2020-01-14



3. [航运市场动态](#)

【中美正式签署第一阶段经贸协议，航运业迎来哪些利好？】

当地时间 1 月 15 日，中美第一阶段经贸协议签署仪式在美国白宫正式举行。在签署仪式上，中共中央政治局委员、国务院副总理、中美全面经济对话中方牵头人刘鹤在致辞中表示，中美两国从大局出发，正视分歧、管控分歧，达成第一阶段经贸协议，有利于中国，有利于美国，有利于全世界。

致辞结束之后，中共中央政治局委员、国务院副总理、中美全面经济对话中方牵头人刘鹤同美国总统特朗普在白宫正式签署中美第一阶段经贸协议。

航运业迎利好

中国同意在未来两年购买价值 2000 亿美元的美国商品，包括价值 500 亿美元的能源产品、320 亿美元的农产品、800 亿美元的制成品和 350 亿美元的服务产品。与此同时，美国将把部分关税削减一半，并取消原定于上月生效的其他关税，但仍将对价值约 3700 亿美元的中国进口商品征收关税，低于上月的 5400 亿美元。

Stifel 分析师 Ben Nolan 表示，“虽然这只是漫长的和解进程的第一步，但这对液化天然气出口商、液化石油气和聚酯化合物出口，尤其是乙烷和乙烯，应该会产生最积极的影响。”

Nolan 表示，中国每年进口约 2000 万吨液化天然气(mpta)，约占中国需求的三分之一，将为美国生产商带来 70 亿美元收入。美国液化天然气生产商 Cheniere 在德克萨斯州科珀斯克里斯蒂(Corpus Christi)扩建液化天然气工厂的计划将受益最大。

他还表示，该协议将为油轮、液化天然气运输船和干散货船带来“适度的积极影响”。

自 2017 年以来，美国对中国的液化天然气出口下降了 90%，损害了吨海里（运距）的需求，但随着协议的签署，应该会增加天然气运输船的长途运输需求。

此外，干散货船舶也将能享受到中美鼓舞贸易的增加以及因此而产生的吨海里增加所带来的好处。

此外，德意志银行(Deutsche Bank)分析师阿米特·梅赫罗特拉(Amit Mehrotra)在一份客户报告中写道，包括在美国上市的石油巨头 Euronav 在内的原油油轮船东，也应该会从更多的美中原油交付中受益。自 2017 年以来，美中原油交付量下降了 50%。



其表示：“中国拟议中的购买计划，对全球航运市场具有积极影响，一方面是因为贸易量的增加，另一方面是运距的增加使运力相对有所减少。”

来源：信德海事网

【限硫令生效：航运业能否平稳过渡】

在 IMO 2020 限硫令实施前，航运业曾弥漫着惶恐的情绪。

人们经常发出各种可怕的警告：合格燃料可能普遍缺货、燃料混合不当会导致船只大量抛锚、大量船只若未能及时清洗油箱或因不合规将会引发有争议的扣押。但在 2020 年的这十余天里，我们可以确认，天没有塌下来，世界贸易继续进行。

那么，过渡真的那么顺利吗？其实不完全是这样。但幸运的是，航运市场并未出现大范围混乱，但是肯定会有影响，以下可能出现的问题需要一段时间才会浮现。

燃油价格不确定性问题

随着 IMO 2020 的生效，符合要求的超低硫燃料油（VLSFO）的价格不确定性仍然存在，并在最近几周显著上升。根据 Ship&Bunker 的数据，全球最大的加油港新加坡的 VLSFO 价格已从 1 月 6 日的 740 美元/吨降至 723.50 美元/吨，但仍大幅高于 2019 年 7 月至 11 月期间的 520 美元/吨-550 美元/吨。

在目前的水平上，符合标准的燃料，无论是 VLSFO 还是船用轻柴油（MGO），其价格都相当于一些船东为重质燃料油（HFO）支付的最高价格。尽管有人预计，随着市场的稳定，VLSFO 的价格将不再坚挺，但仍将处于高位。很明显的是，在 IMO 2020 实施的早期，船东们正经历着高昂且不确定的油价。

洗涤塔问题

对于选择安装洗涤塔的船东来说，最大的问题是，燃油价差够不够大，投资回报期够不够短？截至 1 月 10 日，答案是一个响亮的“是”，目前 VLSFO 和 HFO 的价差高达 300 美元。

所以这对安装了洗涤塔的船东来说是好消息吗？不完全是。那些在 12-18 个月内加入安装洗涤塔热潮的人明白，这一过程比预期的要复杂得多。船厂普遍延迟，导致船舶停运的时间大大超过预期。据报道，安装过程需要 45 天-60 天，而不是广告中的 30 天，时间越长意味着收入损失越大。而且船东需要更长的时间才能弄清楚是否会遇到操作和腐蚀问题。



燃油供给问题

2019 年，合规燃油普遍缺货，特别是在较小港口。但从目前的情况来看，合规燃油的供给总体没有问题。在过去一年曾表示过这种担忧的国际航运协会（ICS）主席 Esben Poulsson 日前表示，“从我们所了解的来看，供给目前没有问题。”

传闻有证据表明，没有提前锁定供应的船东在现货市场上遇到了燃料采购困难。分析机构 Alphaliner 报告称，从 2019 年底起，至少有 6 艘集装箱船在新加坡附近闲置，似乎在等待合格燃料的供应。

燃油混合和兼容性问题

为应对 IMO 2020 的要求，人们开始使用新型混合燃料，这也引发了对混合燃料兼容性的关注，担心会引起发动机问题和故障。IMO 2020 实施刚十余天，出现大规模问题可能还为时过早。

不合规燃油的船舶扣押问题

目前还没有 PSC 报告因使用不合规燃料而扣押船舶的情况。这是因为监管机构在 IMO 2020 实施的早期阶段相对宽松，还是因为测试燃料样本还需要时间？仍有待观察。

总结

IMO 2020 的生效对航运业无疑产生了巨大影响，但迄今为止，全球业界普遍担心的重大问题还没有发生，前期的准备工作似乎取得了成效。

来源：国际海事信息网

【Alphaliner：2020 年集装箱船运力预计增长 3.5%】

据 Alphaliner 最新报告，2020 年全球集装箱船队预计增长 3.5%至 2405 万 TEU。

截至 2019 年底，全球集装箱船总运力为 2,323 万 TEU，今年预计增加 114 万 TEU。



Alphaliner 认为，今年下半年，老旧、低效能船舶的拆解量将会增加，尤其是一部分正在安装脱硫塔的船舶届时将重回市场。预计将有 30 万 TEU 运力将被拆解，而 2019 年同期为 20.7 万 TEU。

2019 年年底，这波脱硫塔安装潮让市场上超过 100 万 TEU 运力进入船坞，预计今年上半年仍将延续这一态势。

下半年，随着新船交付和脱硫塔安装船重回市场，全球活跃运力将增长超过 5%。Alphaliner 表示，船公司应谨慎管理新增运力，避免市场出现过剩运力。在 Top12 船公司中，地中海航运和马士基有多艘船舶正在安装脱硫塔，而现代商船、达飞和长荣海运则有数艘船将于今年交付。

来源：航运界

【BIMCO：2020 年起所有类型燃料油价格将会上涨】

随着国际海事组织（IMO）限硫令实施日期（2020 年 1 月 1 日）已经来临，新的超低硫燃油的可用性正在朝着正确的方向发展（尽管进展非常缓慢），全球港口的高硫燃料油库存正在减少，并且船用轻柴油的需求将显著上升。船舶燃料交易公司（MABUX）概述了其对 2020 年前三个月的期望。

MABUX 称，市场前景正紧跟着全球燃料油市场变得越来越清晰。无论船舶是否安装洗涤塔或使用传统的高硫油，合规的新超低硫油（VLSFO）和船用轻柴油（MGO）的价格都会上涨。

MABUX 主管 Sergey Ivanov 先生表示，“合规 VLSFO 的需求和可用性目前尚不明确，去哪里加油和加多少油这两个问题仍然悬而未决。”

“我们可以看到 VLSFO 的供应正在增长，但我们不认为 VLSFO 的增长速度达到了必要水平。”

主要加油港口走上正轨

Ivanov 先生解释称，从 2020 年 1 月 1 日起，北欧、中东、巴西、阿根廷、美国墨西哥湾沿岸、巴拿马、阿曼、卡塔尔、印度和新加坡的主要加油港可能有足够的 VLSFO 供给，而世界其他地区的港口 VLSFO 的供给可能是个问题。其中包括非洲和一些拉丁美洲的港口、美国西海岸、南欧、地中海地区、黑海以及前苏联国家的一些港口。

Ivanov 先生说：“虽然 VLSFO 在市场上日益兴起，但几乎所有我们认为有足够 VLSFO 的港口仍在提供试验阶段的产品。产品的兼容性和稳定性仍然是个问题。”



虽然 MABUX 预测在 2020 年的头几个月，VLSFO 将是最便宜的可用合规燃油，但由于一些地区的供应不足，VLSFO 的价格将上涨。MABUX 还预测有限的低硫调和原料不足以制造足够的 VLSFO，因此 MGO 的需求和价格将会是增长最大的。此外，对高硫油的需求正在下降，并且全球库存正在缩减，这也可能导致价格的上升波动。

“在 2020 年的头几个月，市场尚未新的供需情况，并且世界各地都不会有足够的 VLSFO。因此，一些船东将不得不使用 MGO，并且其价格会在再次稳定下来之前飙升。在许多港口，MGO 将是在初始阶段唯一可以使用的合规燃料”，Ivanov 先生说。

“我们认为，在 2020 年的头几个月，市场找到新的平衡之前，MGO 将会是最常用的合规途径，紧接着是 VLSFO。”

由于 MGO 是全球炼油行业的传统燃料，因此炼油厂无需对加工或供应链做出重大改变，就可以增加产量以满足需求激增。Ivanov 先生认为，即使 MGO 的需求将在 2020 年头几个月显著增加，并且 MGO 的可用性在过渡时期可能会收紧，全球 MGO 的可用性也不应该成为主要问题。

97 个港口提供 VLSFO 的试验品

根据 MABUX 的数据，全球 97 个港口提供 VLSFO 试验品。其中 14 个在巴西，8 个在智利，8 个在印度，7 个在澳大利亚，剩下 60 个分散于世界其他各地。

在亚洲，日本的炼油厂越发积极地开始为国内市场生产 VLSFO，大阪等港口提供 VLSFO 试验品。在中国，数据显示排名前四位的国有炼油企业也已经开始生产 VLSFO，并可能在 2020 年将产能提高至每年 1800 万吨。新加坡和诺沃西比尔斯克等俄罗斯港口也开始提供 VLSFO 试验品。

MABUX 称，在中东，富查伊拉港、卡塔尔、杰布拉里和迪拜港正在提供 VLSFO 的试验品。而在北欧，圣彼得堡、加里宁格勒、塔林、哥德堡、阿姆斯特丹、鹿特丹、安特卫普和一些德国港口有 VLSFO 试验品。同样在南欧，直布罗陀、马耳他、西班牙和加那利群岛、希腊和葡萄牙也出现了开始提供 VLSFO 试验品的迹象，而在包括伊斯坦布尔和沃西比尔斯克的黑海地区也提供 VLSFO 试验品。

在南美洲，目前只有巴西和阿根廷、智利和哥伦比亚提供 VLSFO 的试验品，而中美洲的巴拿马也在提供 VLSFO 试验品。据报道，北美洲的纽约、休斯顿、洛杉矶和温哥华首次提供了 VLSFO 试验品。

在非洲，新的低硫混合燃料的推进行程仍然相当缓慢。目前仅有几个港口提供 VLSFO 的试验品，例如洛美港、德班港、伊丽莎白港和路易斯港。

Ivanov 先生说：“总的来说，燃料油市场已经开始做出反应，向不同的港口提供 VLSFO 的试验品，我们希望这些数量将足够满足船东、起码部分船东的需求。



我认为，在 2020 伊始市场仍然供不应求，但市场正朝着正确的方向发展。”

来源：BIMCO 上海

4. [船舶市场动态](#)

【**四家船企联手开发氨动力油船**】

马来西亚国油旗下航运公司 MISC Berhad、韩国三星重工、英国劳氏船级社 (LR) 以及德国发动机制造商 MAN Energy Solutions 将合作进行氨动力油船的联合开发项目 (JDP)，助力航运业迈向低碳化未来。

氨气被认为是最有希望实现零碳航运目标的替代燃料之一。MISC、三星重工、LR 和 MAN 这 4 家合作伙伴认识到，启动氨动力油船项目是探索航运业低碳化的一种方式。它们认为，航运业将需要探索多种脱碳途径，并希望它们的合作能够鼓励航运业的其他企业携手应对这一全球挑战。

根据 IMO 设定的目标，到 2050 年，航运业温室气体年排放量将比 2008 年减少 50% 以上。IMO 秘书长林基泽 (Kitack Lim) 认为，IMO 的雄心只有通过技术创新的研发应用和引进替代燃料才能实现，这意味应尽快运用低碳排放或零碳排放燃料。

航运业的低碳化成为了未来 10 年的主要焦点。2019 年 9 月，由海事、能源、基础设施、金融行业领军企业组建的零排放联盟 (Getting to Zero Coalition) 正式成立，将致力于推动国际航运业的脱碳行动。零排放联盟承诺，到 2030 年前，实现零排放燃料驱动的商用深海零排放船舶投入运营。

来源：国际船舶网

【**2020 年将交付 23 艘超大型集装箱船**】

超大型集装箱船 (ULCV) 在 2020 年迎来集中交付，未来 12 个月将有 23 艘新造船陆续下水。

德路里的数据显示，2020 年将共计新增 120 万 TEU 运力，其中 ULCV 占据 53.2 万 TEU。

这 23 艘新的庞然大物将加入三家重要班轮公司的船队：HMM (即将加入 THE Alliance)、CMA CGM (Ocean Alliance) 和 MSC (2M)。

德路里表示：“目前，新的 ULCV 交付时间在 2020 年内平均分配，相比以往较为集中的交付时间，更易于市场消化运力。如果一些订单延至 2021 年，将进一步减轻运力端的负担，而根据过去的历史，这是完全有可能的。”



即便如此，仍有大量新增运力将进入市场，对供需平衡造成压力。但是班轮公司的运力管理水平在日趋提高，而且市场上的一些船舶为了完成洗涤塔安装而停运，也会在一定程度上缓解运力过剩。

截至 2019 年 12 月下旬，仍有约 260 艘船、总计近 240 万 TEU 等待安装洗涤塔，因此至少在几个月内，闲置运力仍将保持高位。据报道，船厂延时交付将使船舶停止服务的时间超过预期。因此，尽管今年班轮公司在管理运力时仍将面临挑战，但班轮公司仍可以应对当前的交付计划。

日前，德路里将其 2020 年全球供需指数下调 0.4 至 90.6 点，指数低于 100 表示运力过剩。“我们预计市场的运行方式将与 2019 年大致相同。由于供需基本面将对价格形成不利影响，班轮公司仍将是价格的承受者，不过只要控制好运营成本，班轮公司仍将保持盈利。”

展望 2020 年后的市场，德路里认为，班轮公司必须加大拆船力度，避免订购新船，才能防止运力过剩。“与 2019 年一样，2020 年集装箱行业仍将是面对充满挑战和不可预测的一年，班轮公司应该能够取得不俗的业绩，并继续为更美好的未来做好准备。”

德路里指出，结构性运力过剩、未来环境法规的不确定性以及合规船舶燃料等因素将限制新订单的增加，新的策略是将资本性支出的重点从船舶转向 IT 和物流。

来源：中国远洋海运杂志

【NAVIRIS 诞生！两大欧洲造船集团强强联手】

意大利 Fincantieri 和法国海军集团（Naval Group）双方各占 50% 股份的合资公司“NAVIRIS”近日举行了第一次董事会，正式开始运作。这意味着两大欧洲造船集团强强合作联手打造“世界级造船厂”的目标迈出的最重要的一步。

通过 NAVIRIS 合资公司，Fincantieri 和法国海军集团正在集中力量发展新的战略能力，以创新的方式响应客户的需求。

NAVIRIS 是双方各占 50% 股份的合资公司。NAVIRIS 总部设在意大利热那亚，分公司设在法国奥利乌勒，将专注于两国项目和出口项目。Fincantieri 和法国海军集团将为强调战略和发展运作作出贡献，Fincantieri 首席执行官 Giuseppe Bono 已经被任命为董事长，法国海军集团首席执行官 Herve Guillou 被任命为董事会成员。Claude Centofanti 将担任首席执行官，Enrico Bonetti 将担任首席运营官，负责 NAVIRIS 的运营。两家母公司在董事会中拥有相同的代表名额。

Fincantieri 和法国海军集团在 2019 年 6 月签署协议，成立各占 50% 股份合资公司以便提高全球竞争力。去年 10 月，合资公司宣布将命名为



NAVIRIS。

来源：国际船舶网

◆ 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 02 周	第 01 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	5,000	5,000	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,850	2,850	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,750	2,750	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,300	2,300	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 54 周	第 53 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,800	8,800	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,800	5,800	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,900	4,900	0	0.0%	
MR	52,000	3,500	3,500	0	0.0%	

截止日期： 2020-01-14

(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
3	Tanker	50,000	Hyundai Mipo, Korea	2022-2023	Sovcomflot - Russian	5,000	dual fuelled, ice class 1A
2+2	Bulker	45,700	Zhejiang Xinzhou, China	2021	Zhejiang Xiehai - Chinese	Undisclosed	
2+3	Bulker	40,000	Yangzijiang, China	2021-2022	Reederei Vogemann - German	2,400	dolphin 40 design, open hatch
1	LPG	84,000 cbm	Hyundai, S. Korea	2021	KSS Line - South Korean	7,700	



◆ 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
MAJESTIC SKY	BC	81,949		2014	Japan	2,160	Sanko - Japanese	
EDELWEISS	BC	73,624		2004	China	740	Chinese	
NORD EVEREST	BC	60,436		2016	Japan	2,300	Japanese	3 yrs TC to Norden
EASTER N	BC	58,740		2013	Japan	1,500	Greek	
VINCENT GEMMA	BC	56,872		2010	China	980	Chinese	
OCEAN KNIGHT	BC	56,808		2011	China	1,225	Undisclosed	
NORD FUJI	BC	55,628		2011	Japan	1,330	Far East	
NOVA GORICA	BC	53,100		2008	China	800	Undisclosed	
VANESSA OLDENDORFF	BC	37,860		2015	Japan	1,750	Italian	
CALM BAY	BC	37,534		2006	Japan	780	Greek	
GEORGIA	BC	28,685		2000	Japan	400	Greek	
BLUEWING	BC	26,747		2002	China	350	Undisclosed	
MARPESSA	BC	17,386		1996	China	215	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
CMA CGM URUGUAY	CV	115,639	9,162	2015	Romania	5,180	ICBC Financial Leasing - Chinese	
CMA CGM AMAZON	CV	115,590	9,162	2015	Romania	5,180	ICBC Financial Leasing - Chinese	*7 yrs BBB
CMA CGM MAGDALENA	CV	115,583	9,162	2015	Romania	5,180	ICBC Financial Leasing - Chinese	
MERCS JAFFNA	CV	16,908	1,368	2009	China	480	German	
HAI SU 5	CV	8,243	698	2007	China	240	Chinese	

多用途船/杂货船								
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备 注
PANURGE	GC	6,653		2011	China	220	Chinese	at auction
LOMUR	GC	5,560		2002	China	undisclosed	Russian	
CELTIC ENDEAVOUR	GC	3,702		1997	Slovakia	undisclosed	German	
ZEA MAHAWELI	GC/MPP/TWK	12,350	712	2010	China	480	German	**
ZEA KELANI	GC/MPP/TWK	12,325	712	2010	China	480	German	
MARMOLOKAI	GC/MPP/TWK	10,534	679	2004	Netherlands	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
CHELSEA	TAK	300,000		2020	S. Korea	10,600	Undisclosed	
TENYO	TAK	281,050		2000	Japan	2,400	Greek	
NARMADA SPIRIT	TAK	159,199		2003	S. Korea	1,925	New Shipping - Greek	
SCF ALTAI	TAK	159,167		2001	S. Korea	1,775	Greek	
NEVERLAND DREAM	TAK	115,909		2010	S. Korea	undisclosed	DeA Capital - Italian	finance deal
AQUABLISS	TAK	112,930		2019	S. Korea	5,500	Minerva - Norway	scrubber fitted
BLUE SUN	TAK	105,856		2000	S. Korea	1,350	Kuwaiti	
RICH WIND	TAK	47,401		2009	Japan	1,680	Denmark	
KAIROS	TAK	47,358		1998		650	Far East	
JAL SUNAYNA	TAK	46,683		2004	Japan	990	Marshal Shipping - U.A.E	old sale
CULPEO	TAK	46,683		2004	Croatia	1,200	Chinese	
EVER GRANDEUR	TAK	45,727		2004	Japan	900	Undisclosed	
MOUNT KIBO	TAK	37,843		2010	S. Korea	1,500	Cyprus	en bloc each**
MOUNT EVEREST	TAK	37,843		2010	S. Korea	1,500	Cyprus	
KORSARO	TAK	25,998		2008	Turkey	undisclosed	Italian	finance deal
ELIM	TAK	16,456		2001	Japan	450	U. A. E	en bloc each
NAYUN	TAK	13,104		2008	S. Korea	450	U. A. E	
OCEANIC INDIGO	TAK	11,596		2011	China	undisclosed	Seatrend Shipping - Belgian	
PEARL MERCURE	TAK	7,997		2018	China	undisclosed	Cosulich - Italian	
WILFORCE	TAK/LNG	87,750		2013	S. Korea	17,500	China Construction Bank - Chinese	en bloc each*, 10 yrs BBB with purchase option
WILPRIDE	TAK/LNG	87,677		2013	S. Korea			
BRITISH RUBY	TAK/LNG	84,491		2008	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	***long term TC back to BP

◆ 上周拆船市场回顾

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
ENSCO 96	OFFSHORE		7,042	1982		380.00	

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 JOURNEY	BC	267,006	39,118	1994	Japan	390.00	delivery to Chittagong



HL ROBERT BANKS	BC	17,600	1994	S. Korea	390.00	delivery to Chittagong
APL THAILAND	CV	66,520	24,250	1995	Germany	385.00 as is Khorfakkan. for Green Recycling
NEAPOLIS	CV	21,152	7,213	2000	S. Korea	420.00 as is Singapore
HUNSA BHUM	CV	18,196	6,232	1995	Japan	390.00 as is Singapore
GANTABHUM	CV	18,168	6,257	1995		385.00 as is Singapore
ASPAM 1	TAK	44,999	9,825	1996	S. Korea	undisclosed
UNIVERSAL GREEN	WOODCHIP CARRIER	54,053	10,643	2002	Japan	415.00 delivery to Alang for Green recycling at Class NK certified Yards only
UNI HARVEST	WOODCHIP CARRIER	46,899	9,500	1991	Japan	381.00 delivery to Chittagong
UNI GLORY	WOODCHIP CARRIER	44,679	9,264	1991	Japan	381.00 delivery to Bangladesh

◆ALCO 防损通函

【土耳其污染罚款 - 2020】

土耳其根据其环境法加大对污染罚款的力度。

自 2020 年 1 月 1 日起，罚款标准如下：

油轮排放石油及其衍生品（如原油，燃油，舱底油污水，油泥，污油，炼油产品，油脂废料等）引起的污染：

1000 吨船舶及以下：606.67 里拉/吨

1000 吨至 5000 吨船舶（包含 5000 吨）：额外增加 151.67 里拉/吨

5000 吨以上船舶：额外增加 15.16 里拉/吨

【边做边学：使用废气洗涤器的挑战】

为了遵守 IMO 2020 限硫令，有两种最受欢迎的备选方案：使用合规燃料和使用硫氧化物废气净化系统（简称 EGCS，通常被称为废气洗涤器）。两种方案都有令人担忧的问题。但重要的是，相关事件发生后，海运业能吸取教训并防止未来发生类似情况。



IMO 2020 限硫令已经生效。到 2020 年，将会有近 3,000 艘船舶安装洗涤器。对于大多数的船东及其船员来说，涤气系统是新技术，而且和任何新系统一样，可以预料到会出现初期故障。同样地，合规燃料也会有自身需要克服的困难。

GARD 曾处理过不少与洗涤器有关的索赔案件。在本文中，我们对几起洗涤器发生故障、受损或造成损坏的案件进行了回顾。

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
2020-01-17	688.780	767.030	6.249	88.618	900.720	58.980	895.970	475.000	528.130
2020-01-16	688.070	767.330	6.262	88.559	897.260	59.165	892.320	475.170	527.600
2020-01-15	688.450	766.150	6.264	88.504	896.380	59.157	892.650	474.880	527.000
2020-01-14	689.540	767.930	6.271	88.690	895.780	58.871	887.720	475.740	528.170
2020-01-13	692.630	769.940	6.321	89.186	903.230	58.827	883.030	478.050	530.170

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	1.52838	1 周	1.55888	2 周	--	1 个月	1.669
2 个月	1.78663	3 个月	1.83613	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	1.865	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	1.95275		

2020-01-16



全一海运有限公司



Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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

Total Shipping