



全一海运市场周报

2020.02 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2020.02.10 - 02.14)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【疫情影响市场低迷 多数航线运价下跌】

受到疫情影响，本周中国出口集装箱运输市场行情低迷，运输需求低位徘徊，多数远洋航线运价走低，拖累综合指数下跌。2月14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910.58点，较上期下跌7.2%。

欧洲航线：多数工厂受到疫情影响延迟复工，导致运输需求在节后恢复程度较慢，供求关系面临一定压力，上海港船舶平均舱位利用率较节前有所下降，在85%左右。加之疫情影响仍将持续一段时间，未来市场预期不容乐观，本周即期市场订舱价格出现下跌。2月14日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为850美元/TEU，较上期下跌12.3%。地中海航线，总体行情与欧洲航线基本同步，市场走势面临压力，上海港船舶平均舱位利用率保持在85%左右的水平，市场运价小幅下跌。2月14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1031美元/TEU，较上期下跌12.6%。

北美航线：市场受到疫情影响，总体行情略显低迷，运输需求因复工延迟在低位徘徊，虽然有部分运力未开始运营，但供需基本面不容乐观，上海港船舶平均舱位利用率降至80%以下。市场运价受此影响，出现下跌走势。2月14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1423美元/FEU、2768美元/FEU，较上期分别下跌7.9%、6.2%。

波斯湾航线：运输需求节后表现较为低迷，虽然部分航商采取停航等措施控制运力规模，但供求关系未能得到改善，上海港船舶平均装载率徘徊在90%左右的水平。鉴于市场将继续受到疫情影响，市场信心不足，运价出现下跌。2月14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1089美元/TEU，较上期下跌3.3%。

澳新航线：货量受疫情影响处于低位，虽然市场运力规模有较大幅度下降，但供需基本面仍然不佳，上海港船舶平均装载率维持在90%左右，即期市场订舱价格走低。2月14日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为892美元/TEU，较上期下跌5.3%。

南美航线：运输需求受到延迟复工影响表现低迷，航商采取较大规模运力停航措施，但供求基本面未能得到有效改善，上海港船舶平均装载率降至90%左右的水平，市场运价下跌。2月14日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为1848美元/TEU，较上期下跌6.0%。



日本航线，本周运输需求下滑，市场运价小幅下跌。2月14日，中国出口至日本航线运价指数为732.21点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【疫情影响需求惨淡 综合指数大幅下跌】

节后复工第一周，在春节假期和疫情的双重影响下，下游复工企业不多，市场货量偏少，沿海散货运输需求惨淡，运力过剩矛盾突出，运价下跌。2月14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941.20点，较1月23日下跌4.3%。

煤炭市场：近几年，春节假期已成为沿海运输市场每年运价的最低点，今年，叠加疫情的影响，使得沿海煤炭运输市场步入异常低迷的行情。受工业企业尚未开工影响，工业用电耗煤偏低，本周沿海六大电厂日耗煤量约37万吨，较节前下降约45%。电厂库存则继续攀升至1700万吨高位，存煤可用天数超过45天。往年电厂日耗低于40万吨仅限于春节假期，今年，因疫情影响已持续3周时间，给市场需求的回暖带来不小的压力，电厂以消耗当前库存为主，搭配部分长协拉运，几无市场采购需求。北方港口也呈现煤炭供应紧张的状态。据悉，受疫情影响，上游煤矿企业尚未完全复工，加上防控措施较严，北方港口煤炭进港量远不如出港量，港存下降比较厉害，目前港存仅能保障电厂长协供应。沿海煤炭市场供需双弱。运输市场方面，下游需求低迷，市场运力充裕，沿海煤炭运价节后持续下跌，已跌至船东“停船线”，加上油价偏高，疫情影响人工成本增加，市场部分船东已陆续停船。

2月14日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收917.21点，较1月23日下跌2.3%。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17.3元/吨，较1月23日下跌1.7元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为18.8元/吨，较1月23日下跌1.6元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为25.0元/吨，较1月23日下跌1.5元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为22.5元/吨，较1月23日下跌0.9元/吨。

金属矿石市场：由于新冠病毒造成的疫情影响，节后工厂开工普遍不及预期，停工率仍然较高。矿石下游需求惨淡，走货多为长协运量，市场货盘稀缺。运力过剩矛盾突出，市场预期惨淡，沿海金属矿石运价继续下探。2月14日，沿海金属矿石货种运价指数报收969.71点，较1月23日下跌0.8%。

粮食市场：相对于其它工业散货货种，当前粮食需求相对较好，下游经历了较长时间的消化库存后，库存量普遍较低，而北方集港受疫情限制较为有限，玉米价格上涨，下游采购情绪较高。不过沿海散货运力过剩矛盾突出，粮食运价同样处于下行通道。2月14日，沿海粮食货种运价指数报收619.71点，较1月23日下跌4.3%。

成品油市场：受疫情影响，春节出行需求也大大低于预期，成品油需求低迷，下游库存难以消化。且该情况还将持续较长时间，大多炼厂选择关停，沿海成



品油运力过剩矛盾加剧。市场运价大幅下行，鉴于当前情况，中石油也适时调低配送运价，沿海成品油运价指数大幅下跌。

2月14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1044.72点，较1月23日下跌20.6%；其中市场运价成分指数报收890.21点，较1月23日下跌23.2%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【船运需求持续低迷 综合指数继续下探】

因新型冠状病毒肺炎疫情的影响，国内大部分企业推迟复工，终端需求无法释放，国际干散货运输市场船运需求持续低迷，各船型市场均呈现货少船多的局面，远东干散货指数FDI延续春节前的下跌走势。2月13日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为548.71点，运价指数为706.50点，租金指数为312.02点，较节前（1月23日，下同）分别下跌11.8%、11.8%和11.7%。

海岬型船市场：海岬型船两洋市场震荡下行。太平洋市场，上周末“DAMIEN”台风的影响逐渐消除，本周澳大利亚丹皮尔和黑德兰港恢复运营，澳大利亚发货人开始在市场上询船，不过市场总体货盘有限，运力仍偏多，加上国际燃油价格下跌，远程矿航线也无支撑，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价继续承压下行。13日，市场报出，受载期为2月29日到3月2日，丹皮尔至青岛航线成交价为5.55美元/吨。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为2170美元，较节前下跌25.9%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为5.573美元/吨，较节前下跌11.3%。远程矿航线，虽然巴西矿山Vale有在市场上询船，但总体货量偏少，难以扭转运力过剩局面，租家谈判优势明显，远程矿航线运价继续走跌。13日，市场报出，3月4日的受载期，巴西图巴朗至青岛航线成交价为12.75美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为12.996美元/吨，较节前下跌21.7%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场和粮食航线先抑后平。太平洋市场，因为疫情的影响，电厂煤炭日耗持续偏低，电厂和贸易商放缓采购步伐，上半周市场总体货盘不多，运力过剩，太平洋市场租金延续节前下跌走势。由于租金较低，市场上有不少船舶抛着。下半周，FFA远期合约价格上涨，煤炭、铁矿等货盘略有增加，太平洋市场租金止跌微涨。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为4361美元，较节前下跌9.7%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为3700美元，较节前下跌10.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为4.625美元/吨，较节前下跌6.1%。粮食航线，由于市场货少船多，加上国际燃油价格下跌，节后粮食航线运价下跌明显。下半周，随着3月份南美大豆货盘略增，市场略有好转，运价止跌。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为28.941美元/吨，较节前下跌13.7%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场低位震荡。本周东南亚市场有些月底的煤炭货盘放出，但熟料、铝矾土、镍矿等货盘依然稀少，市场总体货盘不多，运力过剩严重，因为疫情的影响，部分船东不愿跑回国航线，回国航线租金基本到底，中国北方往东南亚方向压力仍较大，租金跌幅较为明显。周四，中国



南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 2798 美元，较节前下跌 1.7%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 4732 美元，较节前下跌 0.7%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 1869 美元，较节前下跌 14.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.114 美元/吨，较节前下跌 3.2%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.006 美元/吨，较节前下跌 2.7%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价大幅下滑 成品油运价一落千丈】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，2 月 7 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存超预期增加，但精炼油库存及汽油库存有所减少。由于新型冠状病毒肺炎疫情的爆发，加剧了能源市场对中国经济放缓的担忧，虽然，目前该事件还没有对全世界的能源生产或能源购买产生巨大影响，但是，围绕中国需求的不确定性很大，加上夏季能源利用率下降，OPEC 已经在考虑进一步削减产量，以应对近期石油需求的下降。本周原油价格波动下行，布伦特原油期货价格周四报 56.33 美元/桶，较节前下跌 8.96%。全球原油运输市场大船运价大幅下滑，中型船运价江河日下，小型船运价每况愈下。中国进口 VLCC 运输市场运价大幅下滑。2 月 13 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 839.68 点，较 1 月 23 日指数下跌 48.99%。

超大型油轮（VLCC）：春节期间新型冠状病毒肺炎疫情打压市场原油需求，加之美国取消对国内油运公司制裁释放部分有效运力，VLCC 运输市场大幅下滑，但临近周末有止跌迹象。成交记录显示，中东至中国航线 2 月 23-25 日装期货盘成交运价为 WS42.5。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS42.77，较 1 月 23 日下跌 50.8%，CT1 的 4 日平均为 WS42.4，较上周下跌 51.4%，等价期租租金平均 1.4 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS46.42，下跌 46.5%，平均为 WS46.23，TCE 平均 2.2 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平江河日下。西非至欧洲市场运价下跌至 WS88，TCE 约 3.0 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，喀麦隆至地中海，2 月 28 日货盘，成交运价约为 WS87.5。黑海到地中海航线运价下跌至 WS94，TCE 约 2.8 万美元/天。中国进口主要来自非洲，一艘 13 万吨级船，阿尔及利亚至中国宁波，2 月 16 至 17 日货盘，成交包干运费为 355 万美元。一艘 13 万吨级船，西非至中国，2 月 20 日货盘，成交运价约为 WS105。

阿美拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线持续下跌，地中海及欧美航线全线下滑，综合水平每况愈下。7 万吨级船加勒比海至美湾运价大幅下滑至 WS184（TCE 约 4.3 万美元/天）。跨地中海运价大幅下跌至 WS85（TCE 约 0.9 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS132（TCE 约 3.5 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，挪威至欧洲大陆，2 月 13 至 14 日货盘，成交运价为 WS120。波罗的海短程运价下跌至 WS114（TCE 约 3.8 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS94（TCE 约 0.9 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS95（TCE 为 1.4 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，2 月中旬货盘，成交包干运费为 60 万美元。



国际成品油轮 (Product)：运输市场亚洲航线集体跳水，欧美航线大幅下滑，综合水平一落千丈。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS107 (TCE 约 0.5 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS93 (TCE 约 0.8 万美元/天)，7.5 万吨级船运价下跌至 WS81 (TCE 约 0.8 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价跳水至 WS89 水平 (TCE 约 0.4 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅下跌 WS153 (TCE 约 1.5 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 1.8 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【内贸散货船价格多数反弹 国际干散货船价跌多涨少】

2 月 12 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 903.11 点，环比上涨 1.50%。其中，国际油轮船价综合指数和内河散货船价综合指数分别上涨 0.73%、3.16%；国际散货船价综合指数和沿海散货船价综合指数分别下跌 0.38%、0.07%。

武汉疫情令惨淡的国际干散货运输市场雪上加霜，随着燃油价格下跌，干散货运价底部一个个被击穿，BDI 指数一路下挫收于 418 点 (周二)，跌幅有所收窄，二手散货船价格跌多涨少。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1063 万美元、环比上涨 2.00%；57000DWT—1579 万美元、环比下跌 1.90%；75000DWT—1560 万美元、环比上涨 1.31%；170000DWT—2514 万美元、环比下跌 2.43%。当前，国际干散货运输市场并没有因为春节过后而好转，货盘很少，租金运价仍在探底，市场寄希望于 3 月份货盘有所起色，预计二手散货船价格短期稳中看跌。本期，二手散货船市场成交活跃，共成交 34 艘，总运力 259.23 万 DWT，成交金额 32085 万美元，平均船龄 13.38 年。

美国石油钻井数量增加，在页岩气的推动下，美国有望创下另一个产量纪录，OPEC 预计 2020 年该组织的原油市场需求占比将减少，对计划额外减产 60 万桶/日尚有分歧，国际原油价格一路下滑，布伦特原油期货收于 54.41 美元/桶 (周二)，环比下跌 15.63%。本期，国际油轮运价低位盘整，二手国际油轮船价小幅震荡。5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2460 万美元、环比下跌 1.58%；74000DWT—2494 万美元、环比上涨 0.03%；105000DWT—3564 万美元、环比上涨 1.59%；158000DWT—4520 万美元、环比上涨 0.19%；300000DWT—6614 万美元、环比上涨 3.67%。国际贸易风险的下降令原油需求面前景获得进一步提振，全球原油需求总量增加，但近期油轮运价低位徘徊，1 年期期租租金亦有下调，预计二手油轮船价短期震荡盘整。本期，二手国际油轮成交活跃，共计成交 24 艘，总运力 279.45 万 DWT，成交金额 48730 万美元，平均船龄 13.42 年。

沿海散货运价低位徘徊，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—161 万人民币、环比下跌 1.89%；5000DWT—796 万人民币、环比上涨 3.33%。随着厂矿逐步复工，下游煤炭、矿石和粮食等散货运输需求有所恢复，运价或将止跌回稳，预计沿海散货船价格稳中看涨。本期，沿海散货船成交一般，仅成交 3 艘，1.98 万 DWT，交易金额 4208 万元人民币，平均船龄 8.06 年。



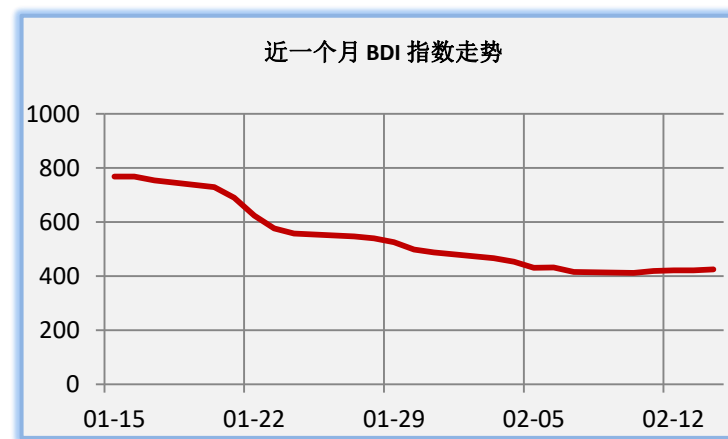
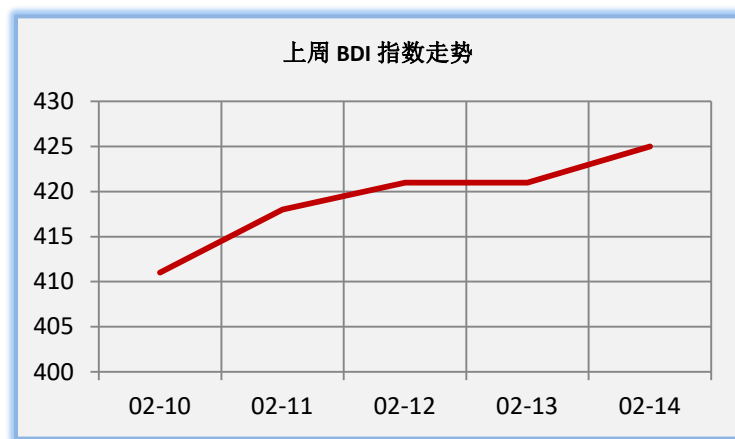
春节过后，市场对内河散货运输需求普遍看好，内河二手散货船价格集体涨价。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--55 万人民币，环比上涨 1.23%；1000DWT--113 万人民币，环比上涨 2.13%；2000DWT--217 万人民币，环比上涨 6.32%；3000DWT--329 万人民币，环比上涨 2.77%。近期，内河建材运输市场运价逐步向好，预计内河散货船价格短期稳中有涨。本期，受疫情影响，内河散货船市场成交量一般，共计成交 49 艘，总运力 5.49 万 DWT，成交金额 6757 万元人民币，平均船龄 8.16 年。

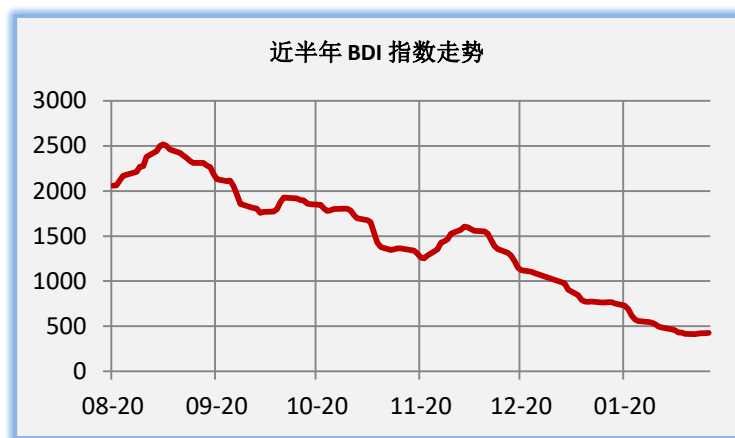
来源：上海航运交易所

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	2 月 10 日		2 月 11 日		2 月 12 日		2 月 13 日		2 月 14 日	
BDI	411	-4	418	+7	421	+3	421	0	425	+4
BCI	-254	-20	-253	+1	-259	-6	-284	-25	-294	-10
BPI	546	+5	557	+11	582	+25	612	+30	636	+24
BSI	484	-7	477	-7	472	-5	468	-4	470	+2
BHSI	302	-2	296	-6	293	-3	292	-1	291	-1





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 06 周	第 05 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	10,000	10,500	-500	-4.8%
	一年	12,000	12,000	0	0.0%
	三年	13,250	13,250	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	9,000	9,000	0	0.0%
	一年	9,500	9,500	0	0.0%
	三年	10,250	10,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	8,500	8,500	0	0.0%
	一年	9,000	9,000	0	0.0%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	7,750	8,000	-250	-3.1%
	一年	8,250	8,250	0	0.0%
	三年	8,500	8,500	0	0.0%

截止日期: 2020-02-11



3. [航运市场动态](#)

【理性看待疫情对国际集装箱运输市场的影响】

新冠肺炎疫情仍然在继续，其对国民经济的影响也在加大。疫情对国际集装箱运输市场有哪些影响呢？

上海国际航运研究中心国际航运研究所所长张永锋和上海国际航运研究中心国际航运研究所市场分析师龚建伟在接受中国经济时报记者采访时认为，综合来看，疫情对国际集装箱运输短期影响较大，且主要集中在一季度及二季度，对日韩、东南亚等近洋航线的影响大于欧洲、美国等远洋航线，对全年运价影响整体可控，全年集运市场走势仍基本维持中性偏乐观，但班轮公司整体盈利情况可能不容乐观，尤其是对脱硫塔安装率较低的公司而言。

1 月 31 日，世界卫生组织将新冠肺炎疫情列为国际关注的突发公共卫生事件（PHEIC），将在为期 3 个月内对遭遇 PHEIC 的缔约国或其他缔约国对人员、行李、货物、集装箱、交通工具、物品和（或）邮包采取卫生措施，但不建议对中国进行旅行和贸易限制。与此同时，疫情对国民经济和集运业的影响开始不断显现。

专家认为，此次疫情与 SARS 对国际集装箱运输市场的影响逻辑和路径是相似的，但是两者的影响程度和影响面却不一样。

龚建伟和张永锋分析，分行业来看，此次疫情主要集中影响服务业和制造业。其中，对服务业的影响主要集中在餐饮、旅游、零售等实体服务行业，且冲击较大。与集装箱运输市场密切相关的制造业受疫情防控升级影响，各省区市均出台相应的延期复工规定，整体复工时间较往年延后 10 天左右，且复工后企业产能恢复情况还需依照具体疫情发展情况而定。

疫情具体对集装箱运输行业的影响，主要体现在整体船舶装载率偏低、各地港口装卸效率偏低、物流不畅、国外港口挂靠难度增加、船期变动等方面。各地制造业企业的延迟开工直接导致制造业活动大范围放缓，中国出口集装箱数量减少明显，Alphaliner 预计中国第一季度集装箱货运量将下降 600 万 TEU，在大范围停航措施的影响下，整体装载率仍下降二至三成。同时，港口企业的延期复工导致码头工人数量不足，装卸效率偏低，堆场、集卡同样受到影响。受疫情被世界卫生组织列为 PHEIC 影响，美国、新加坡、澳大利亚、菲律宾等国家港口纷纷出台相关措施对过去 14 天内前往中国内地的旅客和船员以及曾在中国内地停靠过的船舶，实施严格的预防措施，增加检疫流程，此举将直接影响距中国 14 天航程内的近洋航线挂靠，同时带来“跳港”、班期调整等不利影响。

同时，为应对疫情带来的种种不利影响，赫伯罗特、马士基、海洋联盟等各大班轮公司及联盟纷纷主动出击，积极应对，对涉及东南亚、欧地、拉美、澳非、美线等多个航线及国内多个港口采取停航、“跳港”等措施。



龚建伟和张永锋认为，未来疫情对国际集装箱运输的影响，还需要结合接下来各地企业逐渐开工后疫情走势情况来具体判定，但结合当前已掌握资料可进行一些简单的判断。综合多家权威机构及专家预测，中性假设下疫情“拐点”可能很快将会出现，此后若无重大变化，集运市场将逐渐走出疫情影响的阴霾，但这需要一段时间，这段时间班轮公司仍需根据具体市场发展来灵活调整航线及班期，脱硫塔安装率较低的公司也可以争取这段宝贵的时间入坞安装脱硫塔，以期将疫情的影响降到最低。

来源：中国经济时报

【McQuillling: 2020，油轮市场将艰难】

Concordia Maritime 首席执行官 Kim Ullman 近日曾表示，人们期待已久的油轮市场复苏终于在 2019 年底实现。

在今年的四季度财报发布会上 Kim Ullman 表示，“我们预测了很久的市场好转的情况终于在第四季度出现。油轮运价上涨背后的推动因素包括一些结构性因素：潜在的石油需求稳定、美国的大量出口，以及油轮数量净增长不断下降。此外，在数量相对较多的船只上安装洗涤器和在港口加注燃料的延误也减少了可用的船队总数，这进一步加强了市场。”

“总而言之，这意味着，经过几年的市场疲软之后，我们现在处于一个新的、强劲的市场地位。我们谈到的油轮繁荣终于出现在了我们身边。”

尽管此前众多业内人士纷纷看好 2020 年的油轮市场，但航运分析机构 McQuillling 在近日的一份报告中给出了一个令人意外的预测结论，该机构表示油轮船东需要为今年可能面临的糟糕业绩做好准备。

突如其来的冠状病毒疫情已经给市场带来了压力，仅仅一周之内，VLCC 的即期运费就从 37000 美元/天下降到 24000 美元/天。

McQuillling 的结论是，油轮市场正朝着“2020 年非常疲软的运费结构”发展，这最终将对船东们的收入造成挤压。

尤其是 IMO2020 新规实施后，较高的低硫油价格会给船东带来更大的麻烦，McQuillling 预计那些没有安装脱硫设备的 VLCC 在今年的平均即期运费仅在 24600 美元/天的水平。

该机构表示，按照目前的高低硫油市场行情来看，那些安装有脱硫设备的船舶每天预计将能多挣 10000 美金。

McQuillling 写道，今年原油需求的增长态势预计将是较为温和的，大约为 1%。然而，考虑到中国的冠状病毒疫情的爆发，这一数字可能低于预期。据英国



《金融时报》报道，中国是一个主要的石油进口国，但该疫情已使进口大幅放缓，这意味着全球石油使用量预计将在 2 月份下降 25%。

另一个可能给市场带来负面影响的因素是船队规模的增加。此前有多艘被用作海上储油设备的船舶将在今年回归市场，此外大连油运多达 25 艘 VLCC 从美国的制裁名单中被取消也会给整个市场带来影响。

按照 McQuilling 的统计，今年总共有 41 艘 VLCC 重返市场。

来源：信德海事网

【新冠肺炎疫情对国际集装箱运输市场影响简析】

2019 年 12 月，武汉市部分医疗机构陆续出现不明原因肺炎病人，随后新型冠状病毒感染的肺炎疫情（以下简称“新冠肺炎疫情”或“疫情”）开始在全国乃至全球范围内快速蔓延。2020 年 1 月 31 日，世界卫生组织（WHO）将新冠肺炎疫情列为国际关注的突发公共卫生事件（PHEIC），将在为期 3 个月内对遭遇 PHEIC 的缔约国或其它缔约国对人员、行李、货物、集装箱、交通工具、物品和（或）邮包采取卫生措施，但不建议对中国进行旅行和贸易限制，疫情对国民经济和集运业的影响开始不断显现。此次疫情与 SARS 对市场 and 行业影响逻辑和路径是相似的，但是两者的影响程度和影响面却不一样。

对国民经济影响方面，分行业来看此次疫情主要集中影响服务业和制造业。其中，对服务业的影响主要集中在餐饮、旅游、零售等实体服务行业，且冲击较大。与集运市场密切相关的制造业受疫情防控升级影响，各省市均出台相应的延期复工规定，整体复工时间较往年延后 10 天左右，且复工后企业产能恢复情况还需依照具体疫情发展情况而定。

具体到对集运行业影响层面，主要体现在整体船舶装载率偏低、各地港口装卸效率偏低、物流不畅、国外港口挂靠难度增加、船期变动等方面。各地制造业企业的延迟开工直接导致制造业活动大范围放缓，中国出口集装箱数量减少明显，Alphaliner 预计中国第一季度集装箱货运量将下降 600 万 TEU，在大范围停航措施的加持下，整体装载率仍下降二至三成左右。同时，港口企业的延期复工导致码头工人数量不足，装卸效率偏低，堆场、集卡同样受到影响。受疫情被 WHO 列为 PHEIC 影响，美国、新加坡、澳大利亚、菲律宾等国家港口纷纷出台相关措施对过去 14 天内前往中国大陆的旅客和船员以及曾在中国大陆停靠过的船舶，实施严格的预防措施，增加检疫流程，此举将直接影响距中国 14 天航程内的近洋航线挂靠，同时带来“跳港”、班期调整等不利影响。

同时，为应对疫情带来的种种不利影响，赫伯罗特、马士基、海洋联盟等各大班轮公司及联盟纷纷主动出击，积极应对，对涉及东南亚、欧地、拉美、澳非、美线等多个航线及国内多个港口采取停航、“跳港”等措施。



分析未来疫情对国际集装箱运输的影响，还需结合接下来各地企业逐渐开工后疫情走势情况来具体判定，但结合当前已掌握资料可进行一些简单的判断。综合多家权威机构及专家预测，中性假设下疫情“拐点”可能很快将会出现，此后若无重大变化，集运市场将逐渐走出疫情影响的阴霾，但这需要一段时间，这段时间班轮公司仍需根据具体市场发展来灵活调整航线及班期，脱硫塔安装率较低的公司同时也可以争取这段宝贵的时间入坞安装脱硫塔，以期将疫情的影响降到最低。

综合来看，疫情对国际集装箱运输短期影响较大，且主要集中在一季度及二季度，对日韩、东南亚等近洋航线航线的影响大于欧洲、美国等远洋航线，对全年运价影响整体可控，全年集运市场走势仍基本维持中性偏乐观，但班轮公司整体盈利情况可能不容乐观，尤其对脱硫塔安装率较低的公司而言。总之，笔者认为行业需要理性看待特殊时期非市场因素的影响，不要夸大，要客观，做好自己能做的，结果总不会太差。阴霾终将散去，复苏仍在继续。

来源：上海国际航运研究中心 国际航运研究所

【疫情对干散货市场影响有多大】

受中国抗击新型冠状病毒措施的影响，春节后钢厂和建筑工地将延期复工。干散货，尤其是铁矿石和煤炭的需求将受到波及，这也将弱化船舶需求。印度尼西亚的煤炭生产商已经被要求推迟向中国运输电煤。

鉴于目前钢材、铁矿石以及煤炭都受到了疫情爆发的影响，此次的新型冠状病毒危机对于干散货市场来说将是一个非常艰难的时期。

作为全球最大的金属生产国和消费国，中国为了控制病毒传播已经延长了春节假期，并升级了封锁措施。

尽管遭受疫情影响最严重的将是出行，但钢材生产也很有可能受到波及，特别是武汉地区的大型钢材生产企业，它们的原材料都是经由长江运输。

由于物流瓶颈以及工人返工时面临的出行限制，大多数工厂将会延迟复工，这将会进一步削弱铁矿石和煤炭的需求，船舶需求也会因此降低。

不过，得益于春节前的大量储备，中国工厂的炼钢原料库存应该能够撑过二月中旬。中国港口的铁矿石储量在假期间也得到了积累，可在节后为炼钢厂提供足够的补给。

咨询公司 Wood Mackenzie 在一份报告中说道：“我们无法精准预测这场疫情的规模，该病毒对于散货需求而言确实是一种新型的未知因素。”

针对疫情的出行限制也影响到了建筑业，它们占据着中国三分之二的钢材需求，延期复工所带来的后果是非常严峻的。



Wood Mackenzie 还指出，与此同时，电煤进口也很有可能在这段时间内放缓，印度尼西亚的煤炭生产商已经被要求推迟向中国运输电煤。“作为中国最大的煤炭供应商，如果情况恶化，电力需求减弱，印度尼西亚将是最大的输家。”

来源：中国船检

4. [船舶市场动态](#)

【受疫情影响，新船订单或倾向韩国？专家：言之过早】

“如果中国造船厂的订单竞争力因此次事件而下降，韩国造船企业反而可能会从中受益。”这是韩国部分船舶行业人士对此次新冠肺炎疫情可能对国际造船市场产生影响的分析。

据了解，韩国三大船企现代重工集团、大宇造船海洋、三星重工已经制订了今年接单金额比去年增长约 17% 的目标，且三大船企内部决定不会修改这一接单目标。

所以，受疫情影响，2020 年的全球新船订单或倾向韩国？

就此问题，记者采访了多位国内船舶行业专家，他们均表示，船东是否订造新船，不由短期指标决定。同时，短期内，疫情不会对国内船企造成较大影响。当前形势下，欧洲船东不会急于下太多新船订单，多半会采取观望态度。

专家认为，值得注意的是，受项目时间的长短影响，疫情对新船建造的影响要小于改装船舶，船企手中的修改装船舶能否如期交付，更应被人关心。

韩企受益？短期未必

2020 年 2 月，BCI 指数（好望角型船运价指数）悄悄地创下了负 20 点的历史最低纪录，这也是历史上国际干散货运相关指数的第一次负数。但基于液化天然气（LNG）船和环保船舶等需求的不断增长，韩国三大船企确定了 2020 年接单金额比去年增长约 17% 的目标。韩国造船业界的一位相关人士表示：“依照肺炎事件目前的发展情况，不足以造成韩国造船企业需要修正经营生产目标的打击。”

而对于疫情发生地中国而言，目前，国内船企的生产经营工作一切如故，其在国际市场上的影响力和优势依旧明显。加上船东的观望态度，新船订单倾向韩国的可能性，不存在。



中船重工经济研究中心研究员曹博表示：“目前，疫情发生的时间不长，并没有对国内船企造成较大影响。加上现在国际航运预期不好，船东现在下单也解决不了当前的实际问题。新订单下单意向也是船东和船厂间经过一段时间严谨沟通后的结果。因此，在短期内，疫情的影响并不大。但如果疫情一直持续下去，可能会对国内船企造成一定的影响。”

国内船企的一位商务人员表示，疫情对船企的影响在可控范围内，各大船企都在尽全力，确保大的生产节点如期进行。另一位国内船企负责人表示，就当前国内比较关注的大型邮轮项目看，虽然，船企在人员到岗数量、采购货物的送达时间、设计人员的沟通效率等方面受到了影响，但总体而言，影响不大，并不会影响后期项目的具体执行和合同的按期推行。

中船重工经济研究中心副总经济师、高级工程师孙崇波也认为，韩国船企捡漏的可能性不大。他表示：“韩国船企更关心 LNG 船的批量订单和韩国国内航运公司的订船数量。”由此，短期看，韩国船企着眼于卡塔尔 LNG 项目，更期待本国内部需求的刺激和反弹。

改装项目如火如荼

在谈到疫情影响时，曹博认为，新船建造在平稳进行中，现在国内改装厂的局面或许更复杂。于是，记者联系了国内一家修船企业工作人员。

“现在，我们重点是优先处理脱硫改装的船舶。目前，我们手上针对脱硫改装的船舶项目很多，考虑到脱硫改装的周期一般在 20 天左右，和长线的船舶建造项目相比，我们当前需要将更多的精力放在修船上。”该工作人员告诉记者，“我们正按照节点要求，在近期把这些十几艘脱硫改装船舶任务全部完成。”

春节期间，国内船企员工坚守岗位，在加班、值班中确保安全生产。其中，中船澄西船舶修造有限公司保障了 9 艘在修船舶完工出厂。2 月初以来，国内多家造、修船企业的员工有序返岗，企业按时开工，恢复平稳生产，全力以赴确保订单能够如期交付。

一位国内修船厂的员工认为，修船项目的及时性，更被船东所关注。“疫情对我们还是有影响的，例如劳动力不足、外协配套厂家复工不稳定、外国船方服务商不能及时到位，这三方面因素在短期内是船企必须要克服的困难。”他说。

他解释说，第一，在人员数量上，会有一些波动。如果劳工在船企所在省份内，那么回归岗位比较容易，如果在外省，船企选择延期劳工的返程日期。第二，在人员专业性上，受到一定制约。例如，脱硫改装项目需要专业的铜工，如果复工后，铜工不在岗，项目推行有难度。第三，外协配套厂由于开工日期的不稳定，物流运输不通畅，造成修船所需的关键配件不能及时到位，也会影响项目进程。最后，省外或国外服务工程师，需要居家隔离 14 天，也会影响船期。

“总体是可控。人员数量不足，我们就在厂区内进行调配。修船物资不足，我们可以借用其他修船项目中的富余物资。一切都在掌控中。而且，我们手里的



修船订单已经排到了好几个月之后，现在还有很多船东排着队来找我们。”他说。

来源：中国船舶报

【疫情下，船厂如何应对合同纠纷？】

近日，记者采访了多家国内船企的法务人员、商务人员以及船东方负责新船下单的相关负责人，就当前疫情下，船厂如何应对可能发生的船舶建造合同纠纷，他们发表了各自的看法和观点。

通过整理采访录音，记者整合了各位被采访人的关键回答部分，梳理出了“在实际操作中，国内船企对于‘不可抗力’和‘情势变更’是如何看待的？”“在特殊时期，对于船东最关心的造船过程中的关键路径环节，船企如何应对？”这两大热点话题，现将采访内容形成文字版，供国内船企参考。

话题一：今年，确实会有部分国内船企因为此次疫情，面临船舶建造合同争议问题。此前，已有相关法律专家就该问题发表了看法，建议船企从不可抗力和情势变更两个方面来评估此次疫情对合同的影响。在实际操作中，国内船企倾向于选择不可抗力。

船厂 A 法务人员 a1：

目前，船企不太会考虑情势变更。因为，如果船企想要顺延合同履行，而提出情势变更，但对方不认可的话，那就意味着船厂的主张得不到支持。这之后船企再提出不可抗力，那在商议中就显得不那么主动了。

我认为，船舶建造合同中基本都明确了“不可抗力”条款，船企可以直接以此主张。而且，就当前疫情影响看，还没有对船企造成较大范围的影响。但如果是合同中约定的，需要在第一季度交付的船，就需要跟船东好好沟通了。除非是船东着急要船，为了让新船租约可以如期履行的，一般来讲，交船时间都可以往后顺延。大部分的合同中，有交船优惠期一个月的约定。另外，因客观原因造成的影响，在没有罚款的前提下，也会有一个顺延期。

话题二：在特殊时期，船东最关心造船过程中的关键路径环节，而这也是影响“不可抗力”“坐实”的重要因素。如果关键路径确为受阻，不可抗力则成立，否则，很难成立。

船厂 A 法务人员 a2：

在英国法下，要想认定“不可抗力”，难度比较大。重点看船企怎么就船东关心的问题，进行及时、快速的回应。尤其是对船东所关心的，特殊时期，外围



因素到底对造船过程中的关键路径造成了哪些实质性的影响，这一点，我认为，目前国内船企还有提升的空间。除了积极做好技术沟通，在特殊时期，船企更应该就船东关心的关键路径受影响情况，有明确应对措施，给到一个满意的答复。只有这样，“不可抗力”才能真的在协商中起效。

面对一些大的生产节点，不可抗力到底可以对关键路径产生多大的影响，这个是船东需要提前知晓的，而这个也是让不可抗力成为船舶建造合同是否得以顺延的关键所在。

做个假设，即便受疫情影响，前面一个关键路径被影响了，但之后可以依靠一些手段，加速船舶建造的整体进程，从而确保下一个关键路径的准点。这样，就不存在不可抗力对造船的实际影响。所以，船企需要做到的，不仅仅是沟通，更是对一大盘棋的胸中有数。

船厂 B 商务人员 b1:

说到底，这个跟国际船舶市场有很大的关系。如果你正在经历一个较好的船市周期，那么船东对于交船的及时性会非常在意，毕竟一寸光阴一寸金。但如果在一个较低的船市周期，共克时艰，才是更好的选择。

站在商务部门角度，我们是非常有意识的。遇到疫情后，我们在第一时间通知了生产部门，告诉他们要及时保留证据和权利。针对生产时受到的具体影响，尤其是生产节点具体会推迟多久，要提前预计好。不然，到时候真的协商时，就是一笔糊涂账。

实际上，国内船企和国内船东在生产上的沟通会更顺畅些，毕竟他们对于现场的实际情况和所受到的影响都比较有底，认可度也会好一点。国外船东虽然得到的现场信息会相对少一些，但基本船企都能及时汇报，确保沟通渠道的顺畅。

我认为，在紧急情况下，船企的应急反应总体是可以的，但在收集一些实际的证据和支撑材料时，会欠缺一点。尤其是对于关键路径的影响程度，不能在第一时间拿到量化的数据。但对于手上有租约的船东来说，量化数据才能让他们清楚下一步该怎么做。

例如，在生产计划和生产编排上，相对复杂的项目，如海工船等，会有专人负责记录，尤其是在书面资料方面基本做的比较细致，一旦出现紧急情况，项目组可以很快做出应急反应，第一时间采取有效措施。但对于普通的民船而言，尤其是没有项目制的船型，那就做的差一点，资料收集的也不全，这对船企而言，尤其是面临之后的协商或者仲裁来说，是不利的。

来源：中国船舶报



【日本政府再向 WTO 提起申诉质疑韩国两大船企合并】

日本政府针对韩国造船业补贴向世界贸易组织（WTO）提起的第二次申诉中，对韩国两大船企的合并提出了异议。

造船业补贴一直是日韩两国矛盾的焦点之一。日本方面认为，韩国政府向经营状况恶化的韩国大型船企提供了高达 1.2 万亿日元（约合 110.58 亿美元）的公共资金援助，扰乱了市场价格，要求韩方加以改正。

由于难以达成一致，2018 年 11 月，日本政府决定向 WTO 提起投诉，称韩国政府的补贴违反了现行法规，损害了日本造船业利益。2018 年 12 月，日韩两国在首尔举行了会议，但未能缩小双方在这一问题上的分歧。

受日韩关系恶化的影响，日本政府对这一问题进行了慎重考虑。最终，在今年 1 月 31 日，日本政府重新呼吁就补贴问题与韩国进行谈判，希望韩国纠正错误的补贴行为，并第二次向 WTO 提交了针对韩国的申诉。

在此次申诉中，日本政府对现代重工集团与太宇造船的合并提出了质疑。去年年初，现代重工集团与韩国产业银行签署了收购协议，收购韩国产业银行拥有的太宇造船全部股份。韩国产业银行（KDB）承诺释放其在太宇造船的所有 5970 万股股票（价值 2.09 万亿韩元，约合 17.7 亿美元），以换取韩国造船海洋（KSOE）912 万股可转换优先股和 610 万普通股。

韩国造船海洋是现代重工集团负责造船业务的二级控股公司，在去年 6 月成立，原本就是现代重工集团为了收购太宇造船而分拆的子公司，将统领现代重工、太宇造船、现代三湖重工和现代尾浦造船 4 家船企。

除了两大船企的合并交易之外，日本政府还质疑韩国产业银行在资金短缺情况下额外提供的 1 万亿韩元金融援助担保，以及预付款保函、预付款保函再担保，和韩国公司机构为船企提供的融资担保。

回应日本方面的指责，韩国贸易、工业和能源部认为，日本的论点是毫无根据的，韩国所采取的措施符合国际规范，韩国将积极回应日本所提出的问题。

不过，韩国造船业人士担心，日本的指责可能会成为现代重工集团和太宇造船合并的障碍，而此次合并一直被韩国政府视为韩国造船业重组的重大成就。

按照规定，现代重工集团与太宇造船的合并必须通过韩国、欧盟、日本、中国、哈萨克斯坦、新加坡在内的 6 个国家的反垄断审查。只要其中一个国家反对，现代重工集团收购太宇造船的计划实际上就会泡汤。业内人士担心，日本反垄断机构可能会反对合并。



截止目前，仅有哈萨克斯坦一国已经批准了合并交易。去年年底，新加坡和欧盟相继宣布将对现代重工与宇造船的合并展开第二阶段的全面审查，时间可能长达 4 至 5 个月。业内人士指出，欧盟的审查结果至关重要，如果欧盟同意合并，日本将不会有理由反对。

韩国贸易、工业和能源部有关人士则认为，WTO 的决定不会直接影响现代重工集团和宇造船的合并，因为这两家企业的合并是私营公司的决定，而 WTO 主要是监督政府行为。

来源：国际船舶网

5. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	IF380CST (USD/MTD)	IF180CST (USD/MTD)	VLSFO 0.5% (USD/MTD)	LS MGO (USD/MTD)
Busan	378~383	N/A	558~563	585~590
Tokyo Bay	343~348	N/A	558~565	710~715
Shanghai	385~390	N/A	570~575	598~607
Hong Kong	355~360	S. E.	535~540	515~520
Kaohsiung	385.00	N/A	555.00	570.00
Fujairah	S. E.	S. E.	523~528	655~660
Rotterdam	293~295	S. E.	475~480	499~503
Malta	S. E.	N/A	535~540	545~550
Istanbul	S. E.	N/A	555~560	565~570
Buenos Aires	N/A	N/A	585~590	700~705

截止日期:

2020-02-13

◆ 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 06 周	第 05 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,950	5,000	-50	-1.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,800	2,850	-50	-1.8%	



超灵便型 Ultramax	63,000	2,700	2,750	-50	-1.8%	
灵便型 Handysize	38,000	2,250	2,300	-50	-2.2%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 58 周	第 57 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: 2020-02-11

(2) 新造船成交订单

散 货 船						
船 型	载重吨	第 06 周	第 05 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,950	5,000	-50	-1.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,800	2,850	-50	-1.8%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,700	2,750	-50	-1.8%	
灵便型 Handysize	38,000	2,250	2,300	-50	-2.2%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 58 周	第 57 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: 2020-02-11

◆ 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
SHINYO ALLIANCE	BC	176,269		2005	Japan	1,400	S. Korean	basis TC attached
ALAM PADU	BC	87,052		2005	Japan	1,050	S. Korean	



NAVIOS STAR	BC	76,662	2002	Japan	610	Chinese
CYGNUS OCEAN	BC	58,609	2013	China	1,325	Greek
NPS MOSA	BC	53,556	2007	Japan	1,000	Undisclosed
ARCADIA	BC	50,362	2002	China	480	Chinese
ULTRA TOLHUACO	BC	37,429	2015	Japan	1,700	Undisclosed
DUBAI MOON-I	BC	31,800	2009	China	620	Undisclosed
HAPPY VENTURE	BC	28,587	1996	China	320	Chinese

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
MS EAGLE	CV	39,726	2,824	2007	S. Korea	980	Undisclosed	
MS HAWK	CV	39,418	2,824	2007	S. Korea	980	Undisclosed	
BFP GALAXY	CV	14,035	997	1997	Spain	210	Middle Eastern	
GLORY FORTUNE	CV	13,979	1,098	2006	China	360	Undisclosed	
VEGA EPSILON	CV	13,619	1,118	2007	China	370	Limarko - Lithuanian	
AL WAAB	CV	9,123	515	2003	S. Korea	160	Undisclosed	

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
MARIANA	GC	50,655		1998	Japan	500	Undisclosed	**
MOBILANA	GC	50,655		1998	Japan	500	Undisclosed	
ZEA HAMBURG	GC	29,980		2002	China	600	Undisclosed	*** heavy lifter
ZEA JAKARTA	GC	29,822		2003	China	670	Undisclosed	
ZEA DALIAN	GC	29,827		2004	China	670	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
HULL 5473	TAK	320,000		2021	S. Korea	9,350	Belgia	en bloc each, Scrubber + BWTS
HULL 5474	TAK	320,000		2021	S. Korea	9,350	Belgia	
HULL 5475	TAK	320,000		2021	S. Korea	9,350	Belgia	
SKS SALUDA	TAK	159,437		2003	S. Korea	2,150	Greek	coated
ERAWAN 99	TAK	105,715		1999	Japan	785	Undisclosed	
CAPE BEIRA	TAK	40,046		2005	S. Korea	1,040	Nigerian	
RIDGEBURY NALINI D	TAK	37,313		2008	S. Korea	1,350	Greek	
ADFINES SEA	TAK	19,118		2011	China	1,200	Canadian	*
ADFINES STAR	TAK	16,500		2011	China	1,200	Canadian	



RIO DAYTONA	TAK	12,756	2010	S. Korea	600	Undisclosed	
ASPHALT EXPRESS	TAK	6,654	2007	China	350	Undisclosed	asphalt tanker
IVER BEST	TAK	6,187	2011	S. Korea	350	Undisclosed	asphalt tanker
BRIT KOSAN	TAK/LPG	3,354	1999	Japan	undisclosed	Waruna Nusa Sentana - Indonesian	

◆ 上周拆船市场回顾

孟加拉国							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格 (美元) /轻吨	备 注
GANBEI	BC	172,499	21,288	2001	Japan	390.00	incl 900t bunkers
XINA	BC	71,024	10,346	1995	Japan	undisclosed	

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
PURKI	CV	12,835	4,968	1992	Germany	412.00	

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
CRATEUS	BC	42,488	9,135	1997	Brazil	380.00	delivery full sub-continent options
YM BAMBOO	CV	68,615	22,523	2001	Japan	undisclosed	as is Kaohsiung or Singapore
YM CYPRESS	CV	68,303	21,110	2001	S. Korea	undisclosed	as is Kaohsiung or Singapore
GDANSK TRADER	CV	23,021	7,729	1999	Poland	380	as is Singapore

◆ ALCO 防损通函

【新型冠状病毒爆发对航运业的影响】

为了应对新型冠状病毒的爆发，一些国家、港口和组织公布了相应措施的细节。

以下是目前为止收到的可能影响船舶操作的信息摘要。

更新日期：2020 年 2 月 6 日

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
2020-02-14	698.430	756.970	6.362	89.928	911.080	59.286	911.780	468.940	526.590
2020-02-13	697.850	758.640	6.342	89.816	903.960	59.292	906.570	469.750	526.530
2020-02-12	697.180	761.130	6.348	89.779	903.190	59.260	909.330	468.310	524.670
2020-02-11	698.970	762.450	6.367	90.014	902.500	59.312	917.480	467.330	524.820
2020-02-10	698.630	765.340	6.376	89.963	901.290	59.214	916.300	466.630	525.420

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	1.57413	1 周	1.5845	2 周	--	1 个月	1.65013
2 个月	1.67725	3 个月	1.70375	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	1.72538	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	1.81275		

2020-02-12

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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