



全一海运市场周报

2020.02 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2020.02.17 - 02.21\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【工厂复工进度缓慢 远洋航线运价普跌】

本周，受疫情影响，工厂复工进度缓慢，中国出口集装箱运输市场货量继续低位徘徊，虽然航商在多条航线上延缓了运力恢复速度，但船舶装载率水平依然低迷，即期市场运价承压普跌，综合指数持续下跌但跌势趋缓。2月21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887.72点，较上期下跌2.5%。

欧洲航线：由于工厂复工进度缓慢，且供应链体系的运行也同样受到一定程度影响，出口业务货量保持在较低水平，即使航商推迟了船舶的复航计划，但总体供需关系仍较为低迷。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在七成左右，但各航商因停航力度不同，舱位利用率水平略有分化。由于货量低迷，多数航商维持运价水平已观望后市走势，仅部分航班订舱运价跟进上周的市场降价有小幅下跌。2月21日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为834美元/TEU，较上期下跌1.9%。地中海航线，运输需求同样低迷，市场停航运力规模在一半左右。本周，上海港船舶平均舱位利用率不足八成。即期市场运价继续小幅下跌。2月21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977美元/TEU，较上期下跌5.2%。

北美航线：运输需求复苏状况缓慢，为改善市场基本面，部分航商甚至加大了临时停航力度，但供需关系仍有进一步恶化趋势。本周，上海港船舶平均舱位利用率降至六成左右，但各航商装载率同样分化较大。受需求不足影响，市场运价承压下行。2月21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1367美元/FEU、2683美元/FEU，较上期分别下跌3.9%、3.1%。

波斯湾航线：市场运输需求仍处缓慢恢复中，总体货量表现依旧低迷。市场仍维持了此前大规模的运力停航力度，但供需关系依旧不佳。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在90%以下。由于市场未来恢复情况尚不明朗，多数航商对后市走势信心不足，大多下调了各自航班的订舱运价，即期市场运价下跌。2月21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1027美元/TEU，较上期下跌5.7%。

澳新航线：因货量总体低迷且恢复速度缓慢，航商继续维持此前的运力停航力度，但供需状况仍未见改善。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在70%左右。受运力过剩情况严重影响，多个航班订舱运价出现下跌，即期市场运价持续走低。2月21日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为863美元/TEU，较上期下跌3.3%。



南美航线：市场运输需求总体保持在低位，各航商仍有停航计划但力度差异较大。本周，上海港船舶平均舱位利用率维持在九成左右。由于市场基本面未现稳固迹象，各航班订舱运价普跌，即期市场运价持续滑落。2月21日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为1711美元/TEU，较上期下跌7.4%。

日本航线：本周运输需求疲软，市场运价小幅下跌。2月21日，中国出口至日本航线运价指数为726.58点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【复工缓慢需求难起 综合指数底部徘徊】

节后第二周，下游企业缓慢复工，货量偏少，市场受低迷的需求所主导，运力过剩矛盾突出，停船范围进一步扩大，沿海散货运输价格触底。2月21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927.32点，较上周下跌1.5%。

煤炭市场：本周，受疫情好转影响，除情况较为严重的几个省市外，各地陆续开始复工，且节奏逐步加快。沿海六大电厂日耗本周四突破40万吨，释放积极的信号，给市场回暖带来信心。不过，当前电厂日耗较去年春节节后仍减少约20万吨水平，电煤消耗处于低位。电厂库存则在不断攀升中，本周平均为1750万吨，据悉，除电厂库存外，沿江几个煤炭堆场库存也处高位，存煤可用天数超过40天。上游方面，本周煤矿陆续复工，产量有所提高，开工率由节后的60%增加到70%，加上因恶劣天气影响，周初环渤海港口连续几日封航，港口库存稳步上升，供应日益充足。运输市场方面，各地复工力度增大的形势尚未传导至运输市场，下游市场本周仍旧以消耗高企的库存为主要策略，市场货源需求冷清。因封航和库存高企等因素影响，本周市场船东基本上面临的的就是上游无货可拉，下游无处可卸的尴尬处境，运力过剩矛盾突出。随着运输价格跌至船东成本线以下，市场停船抛锚范围扩大。

2月21日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收900.16点，较上周下跌1.9%。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16.3元/吨，较上周下跌1.0元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为17.8元/吨，较上周下跌1.0元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为24.0元/吨，较上周下跌1.0元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为21.7元/吨，较上周下跌0.8元/吨。

金属矿石市场：铁矿石市场也面临着供需两弱格局。疫情导致各地公路运输车辆受限，进口矿资源运输一定程度上受到影响。需求方面，当下疫情使得下游需求延后，钢企成品库存压力增大。受此影响，近期国内高炉开工率有所下降，钢铁企业主动检修减产，铁矿石运输市场行情惨淡，运价继续探底。2月21日，沿海金属矿石货种运价指数报收961.74点，较上周下跌0.8%。

粮食市场：当前粮食需求相对较好，继交通运输部发布了《疫情期间全国收费公路免收车辆通行费》的通知后，玉米市场购销正逐步恢复。汽车运输费用减



少，对发运心态形成提振，产地玉米外运增多，市场逐步上量。2月21日，沿海粮食货种运价指数报收633.09点，较上周上涨2.2%。

成品油市场：新冠病毒疫情影响下，沿海成品油运输需求延续低迷态势。下游成品油库存偏高，且由于出行限制，库存难以消化，部分炼厂选择关停，运价仍处于下行通道。不过伴随疫情改善，工厂复工呈加速态势，部分贸易商以及下游企业也开始抄底油价，成品油运输需求较前两周有一定程度改善，运输价格则延续下行走势。2月21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1016.39点，较上周下跌2.7%；其中市场运价成分指数报收858.61点，较上周下跌3.5%。

(3) 远东干散货运输市场

【船运需求开始恢复 综合指数止跌企稳】

随着新型冠状病毒肺炎疫情防控措施的有效落实，中国大部分城市进入复工复产阶段，船运需求出现回暖迹象。本周国际干散货运输市场各船型运价企稳向好，海岬型船太平洋市场租金低位回暖；巴拿马型船南美粮食市场稳步上行；超灵便型船市场止跌企稳。2月20日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为590.51点，运价指数为723.88点，租金指数为390.45点，较上周四分别上涨7.6%、2.5%和25.1%。

海岬型船市场：海岬型船两洋市场低位回暖。太平洋市场，本周澳大利亚主要发货人纷纷出现在市场上询船，市场氛围相对活跃，成交有所增多。一方面，由于租金及运价水平已处于历史低位，船东挺价意愿较强，市场下跌动力减弱。另一方面，随着中国进入复工复产阶段，钢厂补库需求逐渐释放，澳大利亚丹皮尔至青岛航线租金、运价低位反弹。20日，市场报出，受载期为3月4日到3月6日，丹皮尔港至青岛航线成交价为5.90美元/吨。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为4127美元，较上周四大涨90.2%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为5.931美元/吨，较上周四上涨6.4%。远程矿航线，受巴西1月和2月份雨季气候影响，淡水河谷Vale预计其铁矿石产量减少约100万吨，并下调其2020年一季度铁矿石粉矿生产目标。本周市场总体货量仍偏少，运力相对充裕，市场成交清淡，受太平洋市场运价上涨所带动，远程矿航线运价小幅波动。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为12.933美元/吨，较上周四微跌0.5%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场和粮食航线稳中有升。粮食航线，本周市场抛出不少南美粮食货盘，巴西2月份大豆出口量预计达900万吨（同比增加80%），外加巴西雷亚尔兑美元汇率大幅下挫，利好大豆出口，市场船多货少格局逐渐改善，船东信心增强，粮食航线运价平稳上行。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为29.800美元/吨，较上周四上涨3.0%。太平洋市场，本周澳洲及印尼煤炭货盘有所增加，市场交投逐渐活跃，外加南美粮食市场走强及FFA远期合约价格上涨所带动，太平洋市场租金、运价企稳。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为5161美元，较上周四上涨18.3%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为4144美元，较上周四上涨12.0%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为4.853美元/吨，较上周四上涨4.9%。



超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场止跌企稳。随着新冠病毒疫情影响减弱，东南亚市场氛围逐渐回暖，进口煤炭货盘有所增多。此外，受疫情影响，部分钢厂库存处于历史高位，北方钢材货盘明显增多，船东信心逐渐恢复，东南亚市场租金、运价止跌转涨。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 2837 美元，较上周四上涨 1.4%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 4855 美元，较上周四上涨 2.6%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 1998 美元，较上周四上涨 6.9%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.154 美元/吨，较上周四上涨 0.7%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.058 美元/吨，较上周四上涨 0.7%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位徘徊 成品油运价止跌反弹】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，2 月 14 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增幅远低于预期，同时精炼油库存及汽油库存均出现下降。尽管 EIA 原油库存意外低于预期且美油出口大增，但因新型冠状病毒肺炎疫情的担忧情绪升温，今年各季度石油需求预期不断下调，与此同时主要产油国认为无需提前减产以支撑市场，令油价承压。本周原油价格波动上行，布伦特原油期货价格周四报 58.40 美元/桶，较上期上涨 4.24%。全球原油运输市场大船运价低位震荡，中型船运价不断下探，小型船运价小幅回暖。中国进口 VLCC 运输市场运价低位徘徊。2 月 20 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 836.34 点，较上期下跌 0.40%。

超大型油轮（VLCC）：船多货少局面短期难以改变，VLCC 运输市场运价低位徘徊，但下跌空间有限，等价期租租金（TCE）与上期基本持平。成交记录显示，中东至中国航线 3 月 3 日装期货盘成交运价为 WS42.5，西非至中国航线 3 月 14 日装期货盘成交运价为 WS46。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS42.58，较上周下跌 0.4%，CT1 的 5 日平均为 WS42.2，较上周下跌 0.5%，TCE 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 WS46.27，下跌 0.3%，平均为 WS46.25，TCE 平均 2.2 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平不断下探。西非至欧洲市场运价下跌至 WS78，TCE 约 2.4 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，尼日利亚至地中海，3 月 3 至 4 日货盘，成交运价约为 WS80。黑海到地中海航线运价下跌至 WS87，TCE 约 2.3 万美元/天。亚洲进口主要来自南美和地中海，一艘 13 万吨级船，巴西至新加坡，3 月 11 至 14 日货盘，成交运价约为 WS86.5。一艘 13.5 万吨级船，杰伊汉至印度孟买，3 月 6 至 8 日货盘，成交包干运费为 212.5 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线出现不同程度反弹，地中海及欧美航线小幅波动，综合水平小幅回暖。7 万吨级船加勒比海至美湾运价小幅上涨至 WS186（TCE 约 4.4 万美元/天）。跨地中海运价维持在 WS85（TCE 约 1.0 万美元/天）。北海短程运价稳定在 WS132（TCE 约 3.5 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，英国至欧洲大陆，2 月 21 日货盘，成交运价为 WS135。波罗的海短程运价下跌至 WS107（TCE 约 3.3 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价



大幅上涨至 WS120 (TCE 约 1.9 万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价小幅上涨至 WS100 (TCE 为 1.6 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 月下旬货盘,成交包干运费为 57 万美元。

国际成品油轮 (Product): 运输市场亚洲航线直线上升,欧美航线涨跌互现,综合水平止跌反弹。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS144 (TCE 约 1.1 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS114 (TCE 约 1.4 万美元/天),7.5 万吨级船运价上涨至 WS106 (TCE 约 1.7 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价小幅下跌至 WS88 水平 (TCE 约 0.3 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨 WS164 (TCE 约 1.7 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 1.9 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 19 日,上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 909.98 点,环比上涨 0.76%。国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数、沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别上涨 2.42%、1.53%、0.26%、0.31%。

新冠疫情继续影响国际干散货运输市场,干散货运价底部徘徊,BDI 指数收于 450 点(周二),较上周有所上涨。在连续数周的下行趋势中,海岬型船舶市场始终处于重压之下没有任何复苏的征兆,但巴拿马型船舶运价有所抬头,二手散货船价格涨多跌少。本期,5 年船龄的国际散货典型船舶估价:35000DWT--1084 万美元、环比上涨 1.99%;57000DWT--1609 万美元、环比上涨 1.88%;75000DWT--1605 万美元、环比上涨 2.82%;170000DWT--2498 万美元、环比下跌 0.63%。二手散货船市场成交一般,共成交 12 艘,总运力 69.75 万 DWT,成交金额 14305 万美元,平均船龄 11.75 年。

本周对中国远洋油轮的禁令已经恢复,中东海湾市场没有变动,中国炼油厂仍在减缓进口,再加上新冠疫情的影响,待成交的油轮数量也随之增多,运价有所提升。5 年船龄的国际油轮典型船舶估价:47000DWT--2591 万美元、环比上涨 5.32%;74000DWT--2493 万美元、环比下跌 0.03%;105000DWT--3676 万美元、环比上涨 3.14%;158000DWT--4575 万美元、环比上涨 1.21%;300000DWT--6689 万美元、环比上涨 1.13%。本期,二手国际油轮成交一般,共计成交 12 艘,总运力 148.91 万 DWT,成交金额 37750 万美元,平均船龄 10 年。

沿海散货运价持续低位徘徊,运价难以覆盖成本,二手沿海散货船交易冷淡,价格波动较小。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、环比持平;5000DWT--798 万人民币、环比上涨 0.23%。沿海散货船成交稀少,仅成交 1 艘,0.14 万 DWT,交易金额 600 万元人民币,船龄 5.6 年。

由于前期上涨惯性,内河散货运输市场继续需求活跃,内河二手散货船价格持续上涨。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,



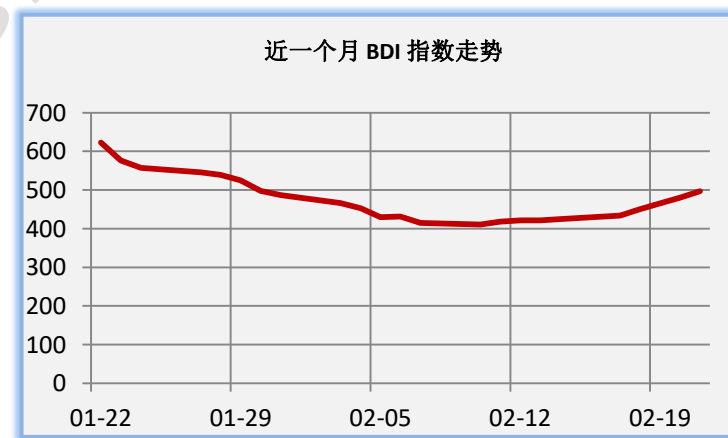
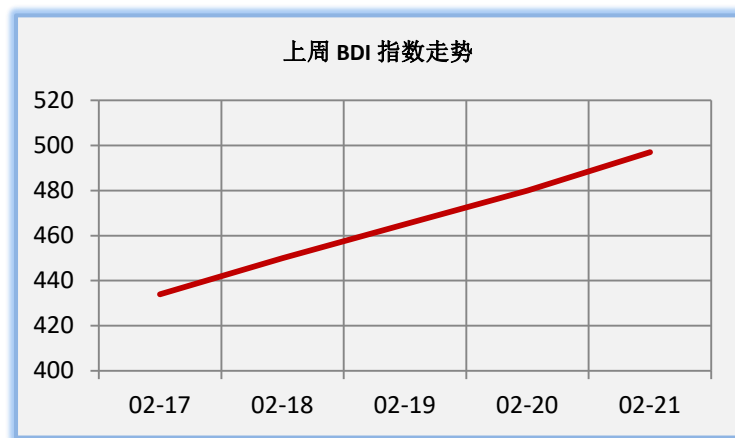
环比上涨 1.23%；1000DWT--113 万人民币，环比上涨 2.13%；2000DWT--217 万人民币，环比上涨 6.32%；3000DWT--329 万人民币，环比上涨 2.77%。本期，受疫情影响，内河散货船市场成交量一般，共计成交 33 艘，总运力 2.97 万 DWT，成交金额 3909 万元人民币，平均船龄 9.98 年。

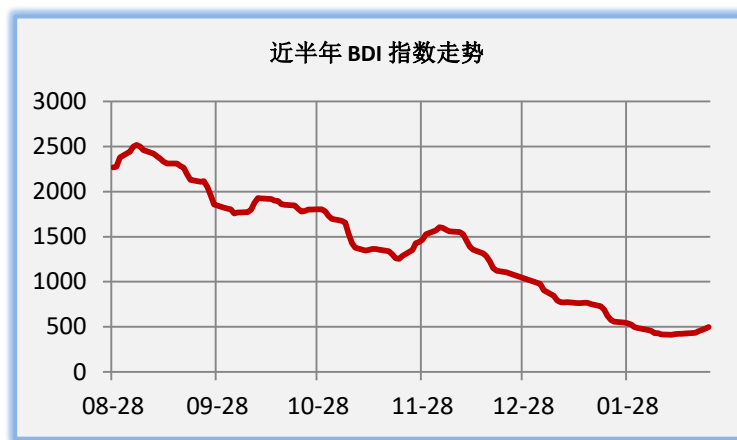
来源：上海航运交易所

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 17 日		2 月 18 日		2 月 19 日		2 月 20 日		2 月 21 日	
BDI	434	+9	450	+16	465	+15	480	+15	497	+17
BCI	-287	+7	-257	+30	-241	+16	-232	+9	-226	+6
BPI	657	+21	690	+33	722	+32	755	+33	787	+32
BSI	474	+4	481	+7	489	+8	505	+16	524	+19
BHSI	290	-1	291	+1	295	+4	298	+3	304	+6





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 07 周	第 06 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	10,000	10,000	0	0.0%
	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	7,750	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: 2020-02-18



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Konkar Venture' 2015 82099 dely EC south America 07/10 Mar trip redelivery Singapore-Japan approx \$ 13,250 + \$ 325,000 bb - cnr

'Lemessos Lion' 2012 74933 dely EC south America 10/12 Mar trip redelivery Singapore-Japan \$ 13,300 + \$ 330,000 bb - Glencore Agri

'Spar Pavo' 2016 63800 dely US Gulf prompt trip via India redel Port Said intention petcoke \$ 14,100 - Oldendorff

'Kifissos' 2019 63555 dely Richards Bay prompt trip redel Colombo \$ 11,000 + \$ 110,000 bb - cnr

'Josco Fuzhou' 2012 58705 dely Indonesia prompt trip redel S China \$ 7,100 - cnr

'Bulk Independence' 2008 56548 dely Alexandria spot trip redel USEC \$ 7,000 for first 40 days, \$ 8,500 thereafter - Swire Bulk

'Beatrice' 2009 55700 dely Lisbon prompt trip via Continent redel east Mediterranean \$ 11,250 - EMR

'Jin Yuan' 2007 55300 dely Indonesia prompt trip redel Thailand \$ 6,000 - cnr

4. [航运市场动态](#)

【新冠肺炎疫情对航运市场的影响—修船及船舶挂靠】

克拉克森研究最新发布新冠肺炎疫情对航运市场影响的报告（第三版），除了根据新冠疫情的发展对当前影响做了整体的更新和梳理外，我们在最新一期的报告中下调了全年的贸易增长预测（-0.3%），并对各个细分板块逐一进行了量化说明。报告全文会发送至克拉克森预测会员。我们的影响报告会持续更新，如果我们的数据库、报告对您的工作有所帮助也请联系我们了解更多。

报告中，我们结合克拉克森 WFR 船舶数据库和 Sea/net 船舶定位系统对船舶在修船厂（尤其是直接影响有效船队供应的脱硫塔安装）情况以及不同类型船舶的靠港情况作了逐一梳理。我们基于自身强大的数据库和专业的分析团队，将信息以可视化的形式更生动形象的展示给客户，更直观的展示本次疫情对航运市场的实际影响。



脱硫装置安装 — 影响船队有效供给

在修船领域，新冠病毒带来的前期负面效应较为明显。中国占据全球大多数船舶修理市场份额，约 77% 的脱硫装置改装以及 44% 的船舶修理都由中国船厂完成。

预计在中国船厂进行的脱硫装置改装（当前约有 150 艘船在船厂）及其他类型的船舶修理和维护都将面临延期交付。数据显示，春节后进厂进行脱硫装置改装的船舶数量增长不及预期。到 2 月中旬，全球船队中在船厂进行脱硫装置改装的数量由年初的 287 艘下降至 200 艘，受脱硫装置改装影响的运力也由 1.8% 降至 1.3%。但如果疫情可以在短期内结束，船厂恢复产能，第二及第三季度的脱硫塔改装船舶数量将恢复增长势头，也将有助于缓解船舶供给压力。

船舶挂靠 — 同比下降 30%

我们将今年和去年春节假期的时间调整一致，通过 Sea/net 的船舶挂靠数据做对比来分析疫情对港口的影响。数据显示，中国大陆港口的船舶挂靠量在最近一周较去年下降明显。2 月 17 日中国大陆港口的船舶挂靠量（3 天移动平均值）较去年同期下滑 30%。疫情初期影响最明显的是邮轮和渡轮。而对主要的海运贸易货种来说，对其装卸的不利影响也在近期开始显现（比如大型干散货船和集装箱船的挂靠数量下滑 25%）

干散货船：主要受前期澳洲气旋以及巴西暴雨对港口出货量的影响，国内港口散货船挂靠量自 1 月后较去年同期有所减少。疫情对主要港口的干散货挂靠影响较小。

原油：受中国国内炼厂减产的影响，港口原油库存开始积压。高库存的压力对油轮的挂靠在上周后半周开始逐步显现，本周一国内港口油轮挂靠量不及去年同期一半。

集装箱船：受疫情影响，停航班轮航线增加（部分航线之前已经计划在春节期间停航）。停航数量在春节假期后第二周达到高峰（图表中第 17—23 天），导致集装箱船在国内港口的挂靠量下滑接近 30%。本周一该船型挂靠量下滑趋势有所改善，但仍较去年同期下滑 25%。

此外，疫情使得班轮公司航线舱位利用率下降。根据 AIS 数据（离港船舶吃水与设计吃水比例），疫情使得预估的集装箱船舶舱位利用率在春节假期后第一周开始走低，并在上周降至最低 75% 左右。

液化天然气：受疫情对需求的影响，港口进口 LNG 库存释放缓慢，库存压力较大，接收站船期接受数量减少。上周开始船舶挂靠数量下滑明显，平均挂靠量不及去年同期一半。这一趋势在本周继续。



液化石油气：受国内各地方严格的防控措施影响，交通，餐饮等国内液化气石油气消费的主要行业受到抑制，同期各地 PDH 项目开工率也有所下滑。港口库存消耗缓慢，影响了部分液化石油气船的挂靠。根据 Sea/net 数据显示，VLGC 在国内港口挂靠情况在上周明显受影响，该数据周平均挂靠量较去年同期减少 32%。

邮轮/渡轮：受疫情影响，各邮轮公司纷纷取消了中国出发或停靠的航线，国内港口邮轮的挂靠量自春节假期后下滑为 0。对渡轮的影响也尤为明显，受严格的疫情防控措施，部分跨境渡轮服务自春节期间开始暂停，目前港口挂靠量较去年同期下滑明显。疫情对邮轮的影响正逐渐扩展至亚洲其他国家和地区。克拉克森研究目前正在整理邮轮相关的信息，会在近期发送邮轮报告。

来源：克拉克森研究

【集运业每周损失 3.5 亿美元！】

据丹麦航运咨询公司 Sea-Intelligence 称，自新型冠状病毒爆发以来，进出口市场每七天就要损失高达 35 万 TEU 的货运量。这意味着集装箱航运公司每周要损失 3.5 亿美元。

Sea-Intelligence 表示，受疫情影响，有 21 条太平洋航线已经被取消，这相当于 198500TEU 货运量，而亚欧之间的航线则被取消了 10 条左右，相当于 151500TEU 货运量。

据 Alphaliner 预测，中国因控制疫情扩散而延长春节假期将导致第一季度中国港口集装箱吞吐量下降 600 多万 TEU。“中国港口集装箱货运量的减少可能会使今年全年的全球集装箱吞吐量增长下降至少 0.7%。”

Alphaliner 还补充道，集装箱货运量下降的完整影响要等到港口公布自己第一季度的集装箱吞吐量时才能彻底衡量。

不过主要中国港口的每周集装箱船舶停靠数据显示，自 1 月 20 号以来，货运量已将下降了超过 20%。

除了先前宣布减少服务航线之外，航运公司又在 2 月份增加了停航数量，这也是货运量减少的原因之一。

由于针对远途航线的停航计划一直要持续到 3 月中旬，Alphaliner 表示即使是在假期结束之后，货运量出现回升也依然会受到负面影响。

除了武汉之外，其他港口码头都在正常运营。2019 年武汉港集装箱货物吞吐量达到了 170 万 TEU，占中国港口吞吐量总额 0.6%。



Alphaliner 表示，工业生产已经受到影响，并且给出口带来了负面后果，这又导致了更多航线停航。“还有其他许多问题，比如航班大规模取消妨碍了船员变动，中国许多活跃船厂出现了严重的人员短缺。”

德路里表示，对于这场健康危机，托运人一定不能忽视。进出口商必须处理现实发生的问题，并且需要激活疫情应急计划。

受疫情影响，供应链、库存、运输以及经营成本等重要环节都发生了变化。鉴于中国在全球制造业和供应链中发挥的主导作用，这些变化将影响到国际商业中的很多企业。

大多数大型企业都有响应供应链重大突发问题的应急方案。过去美国西海岸的港口曾经关闭超过一个星期，类似的物流僵局可以从中吸取一些经验和教训。

目前人们认为中国工厂还需 3 到 4 个星期生产能力才能完全恢复，如果这是真的，那将会产生巨大的影响。要是这些大公司不想冒着生产部件或者零售库存耗光的风险的话，它们就得尽快决定要不要启动应急方案了。

托运人应当密切关注中国交通系统封锁会持续多久，并且与航运公司和供应商共商补救措施。

航运公司已经增加了 2 月份的停航数量。本月在亚洲-北欧航道上共有 19 条航线被取消，相比 1 月增加了 7 条。一旦货运量重新开始增长，航运公司可能会增添额外的航线。

来源：Tradewinds 和 Drewry

【疫情凶猛，要扛住！中国这三大港口正“箱满为患”，船公司纷纷征收特殊附加费！】

当前新冠病毒快速扩散，国际航运机构的普遍评估是：疫情将削减中国制造产品的集装箱出口，并全面减少中国对工农业产品和大宗能源商品的进口需求。

但事实证明：智者千虑必有一失，这项评估没有充分考虑中国人民的巨大的日用饮食消费能力。

当前虽然是疫情期，工厂可以关闭、餐馆可以关门，但中国人民的日常饮食还要继续，对食物的需求较疫情之前会有落差，但不会受到如其他商品的进出口那般的全盘冲击。

民以食为天，这是刚需。



因此国外向中国的生鲜消费品集装箱出口积极性依然很高。

这些生鲜消费品，大多是需要冷藏进口的产品，如各种肉类、蔬果等。

但问题来了...

当前由于新冠病毒的限制，除了各大港口码头陷入轻度“休眠”状态，内陆集卡车运输体系的运转也未完全恢复，源源不断到达中国港口的冷藏集装箱，因来不及卸载并向中国各大地区运输，使得上海、宁波、天津等地的港口冷藏箱堆积为患。

由于在码头等待卸载期间，冷藏箱必须接到码头的冷插电源上，以保证箱内的冷藏温度，避免商品腐烂损坏，而这给航运公司带来了额外的冷插费和港口监控服务费成本。

当前，在上海、宁波、天津等地的港口，已经出现冷插电源非常紧缺的状态，不少冷藏箱因为没有冷插电源致商品腐败。

美国禽蛋出口委员会上周就表示，中国港口已经没有足够的空间容纳冷藏集装箱，从美国到中国的装有鸡肉冷藏柜的船正被转移到中国香港、中国台湾以及韩国和越南等国家和地区的港口。

而各大航运公司坐不住了，纷纷宣布征收冷藏箱附加费...

集装箱运输公司对到受影响的在中国港口（上海、宁波、天津）滞留的冷藏箱征收特殊附加费。

Ocean Network Express (ONE) 每个冷藏集装箱加价 1,000 美元；

马士基每个冷藏集装箱加价 1,000 美元；

Zim 每个冷藏集装箱加价 1,000 美元；

而 CMA CGM 和 APL 则宣布加价 1,250 美元。



其他还有一些航运公司也在酝酿着自己的冷藏箱附加费。

CMA CGM 警告说：“上海、宁波和天津等城市所有的集装箱码头的大多数冷藏箱的冷插已经全部被占满，我们甚至不得不将冷藏箱货物转移到其他港口。”

ONE 公司也表示，“由于新型冠状病毒的爆发和农历新年假期的延长，导致入境集装箱提货活动缓慢，一些中国码头面临严重的冷藏箱插头短缺的问题。”

有航运公司在发给客户的告知书中说：“建议只有确认目的中国港有冷藏箱冷插时，才将货物运到中国的最终目的地，否则建议客户先更改到其他港口靠泊，因为冷藏箱可以在不经事先通知的情况下在其他任何港口卸货。”

马士基就允许客户免费更改目的港，并表示无法保证预定何时将在上海和天津新港卸货的冷藏货物最终到达，因为情况是“我们无法控制的”，这取决于“港口何时”能够腾出额外的冷藏箱冷插。”

“征收的附加费，我们将用于抵消将这些冷藏集装箱转移港口的成本费用。”

而 MSC 方面表示，他们正在援引提单第 19 条关于不可抗力的规定，即有权将货物留在“承运人认为安全和方便的任何地方或港口，并收取为此而产生的全部运费和额外费用。

东方海外也通知客户，宣布将在近期征收附加费，并建议客户转港停靠。

保险索赔随之而来...

与此同时，保险公司也正在为亚洲码头上滞留的冷藏集装箱中损坏的货物进行进行索赔。

一位海上货物保险公司的消息人士说，他预计在病毒爆发导致供应链大规模中断之后，索赔将“雪崩”，而且随着中国冷藏箱进口量的大幅增长，潜在的索赔额会很大，可能达到每单位几万美元。

来源：搜航网



【阳明海运董事长：集运市场今年不必悲观！】

货柜轮市场运价表现比预期稳盘，市场已经传出业界 2 月平均减班 3 到 4 成，全力减舱捍卫运价，各家业者 3 月底会依市场需求进一步调整。阳明董事长谢志坚对于货柜轮今年货轮前景并不悲观，推估市场的供给还会再减，需求短期因新冠肺炎（COVID-19）影响急速降低，但长期供、需还是影响运价表现最大关键。

谢志坚进一步表示，疫情 2 月应该是高峰期，3 月会开始恢复平稳，现在因为抢船坞的改装脱硫器，会使得船舶维修的时间也被冲击，所以市场预估供给增加 3.5%可以再减；至于需求的部份，原本市场预期约 2.2%，短期市场预期约减少货量 0.7%，但这个应该是短期性的影响，长期影响不大，反而是需求减少的会成为市场运价。

针对需求的部分，还是有二大因素会造成船舶大量减少，首先港口全面检查货柜轮是否依规定加低硫油并祭出罚款，今年评估要进场去加装脱硫油的船舶持续增加，大家抢装的意愿增加，变相船舶减量，让船舶市场供需更吃紧；其次，船舶维修会船舶供给会减量，也会影响到船舶在市场运行。

市场概况的部分，阳明资深协理张绍丰补说明，亚洲线今年市况以东协及中东、红海市场表现相对平稳，中国区间航线很惨在大家预期之内；东协市场虽然货量也减，但比原先预期还好一点。业界考虑到市场本来就很惨，大家都全力推动减舱捍卫运价，阳明也会依市场情况，一个月一个月来调整航班数。

上海航交所本周公布的最新运价，主力航线远东-欧洲、北美跌幅都在 1 成上下波动；其中，远东-欧洲航线每 20 呎为 850 美元，下跌 14%；远东到美西线，每 40 呎柜目前最新报价为 1423 美元，跌幅为 7%，远东到美东的运价每 40 呎柜 2768 元，跌幅为 6%。

阳明海运此前 15 日发布公告，14 日董事会正式决议，林文博总经理自 2 月 16 日起正式退休，目前职缺由董事长谢志坚兼任，至于未来是否再有新任总经理人选，要等董事会决议。

除了总经理林文博退休外，之前财务长及策略长全面更动，总经理一路由基层到升任财务长到接任总经理，林文博领军同仁一起走过最艰辛的时机，包括海运市场遭遇金融海啸及全球海运市场大寒冬等冲击，韩进倒闭后的如何掌握市场变化，跟同仁一起推动让阳明在市场上更有竞争力，林文博已经达退休年资，也认同高阶主管年轻化，在个人生涯考虑下，决定申请退休。

阳明也针对此事说明，高阶主管的异动，目前阳明以人才培养为目标，推动高阶主管年轻化，并不会有人才断层的问题。

来源：信德海事网



5. [船舶市场动态](#)

【延期交付成大趋势了！疫情冲击波及日韩船企】

新型冠状病毒疫情对造船行业的冲击已经从中国扩大到了日韩，由于中国工厂无法及时复工并按期交付船用设备，日韩船企如今也不可避免地面临交付延期的大问题。

外媒消息称，韩国三星重工和大宇造船将会受疫情的影响，因为这两家船厂建造的许多船舶的船体分段都来自其中国子公司——宁波三星重工和山东大宇造船。

不过对于这样的评论，三星重工发言人称：“从宁波三星重工供应给三星重工巨济船厂的船体分段每年不超过 20 万吨，造船通常需要较长的时间。由于宁波三星重工生产的大部分分段都是由几乎不会影响交付进度的零部件组成的，因此我们预计临时停工的影响将是有限的。”

“因此，宁波三星重工的暂时关闭后预期导致的生产中断，可以通过三星重工谨慎的流程管制得到完全控制。即使情况持续，我们也有应急计划。”

另一方面，据日媒报道，目前一部分日本船企已经受到了数家供应商发出的不可抗力通知，这些供应商在中国的生产基地受到了复工延迟的影响，难以按时向日本船企交付新造船所需的船用设备。因此，对于其中一些即将交付的新船，日本船企也不得不相应地向船东动用不可抗力条款。

受影响较大的一项船用设备就是脱硫装置，欧洲主要的脱硫装置供应商大多在中国设有工厂来生产设备。不过，在疫情影响下，这些工厂大多已经关闭，脱硫装置供应商也已经向日本船企发出了不可抗力通知，新造船和改装船的工期都可能会有所延迟。

虽然目前不可抗力通知所涉及到的合同详细信息尚不确定，但业内人士指出，对于需要安装脱硫装置的新造船而言，很多合同都要求脱硫装置在船舶竣工之前的 3 个月左右交付。考虑到这一点，不可抗力通知面向的新造船可能大多数是在“5 月至 6 月完工交付的中大型散货船”。

据国际船舶网了解，对于日本船企而言，配备脱硫装置的中大型散货船在其手持订单中占据了相当一部分的比例。鉴于这一情况，日本船企已经将设备制造商的不可抗力通知告知了船东。

一家收到不可抗力通告的日本船企高层透露，虽然制造商以中国工厂停工导致交货延期为理由宣布不可抗力，但却不确定工厂何时开工，如果没有告知脱硫装置的新交货日期，“我们不能接受不可抗力”。



另一方面，也有日本船企称，收到的不可抗力通知显示，截至 2 月 14 日，3 月以后的脱硫装置交货时间全部难以确定。预计近期新造船和改装船工期将不可避免地延迟，甚至连下半年预定交付的新造船都可能会因此延期。

一旦原定于上半年的船舶延期到今年下半年交付，船企必须面临监管原因带来的更大问题。按照 2009 年 MSC 第 87 次会议明确的 IMO GBS 的要求和执行时间，2020 年 7 月 1 日及以后交船的所有 150 米及以上船长的油船和散货船（不包括矿砂船及兼装船）必须符合目标型船舶建造标准 (GBS)，也即相关船舶船舶设计和规范必须符合国际船级社协会（IACS）协调共同结构规范（HCSR）。

对于船企而言，2020 年下半年交付的船舶早已按照了新规范标准来设计建造。但是在上半年交付的船舶中还有相当数量不满足新规范要求，很有可能需要重新审核修改设计建造要求，将面临无法交付的严重局面，一些新造船合同甚至会因此取消。

来源：国际船舶网

【80 艘 150 亿美元大单！这家中国船厂和韩国三巨头同场“过招”】

卡塔尔首批 80 艘 LNG 船总价值高达 150 亿美元的超大订单项目正在推进，作为中国唯一有能力建造大型 LNG 船的船厂，沪东中华将与韩国三大船企一起同场“过招”，并有望从韩国船企手中抢得部分订单。

据外媒消息，近日，沪东中华、现代重工、大宇造船、三星重工已经向卡塔尔天然气公司（Qatargas）提交了 80 艘 LNG 船建造要求的修订报价，而原本有意参与竞争的日本川崎重工已经退出不再参与这一过程。

据国际船舶网了解，卡塔尔石油公司（Qatar Petroleum）在去年披露了 LNG 行业有史以来规模最大的造船项目，委托卡塔尔天然气公司（Qatargas）代表其执行 LNG 船建造计划，预计将订造至少 100 艘 LNG 船，包括 40 艘确认订单、40 艘备选订单，以及超过 20 艘用于取代老旧 LNG 船的新船。

Qatargas 倾向于订造 174000 立方米 LNG 船，从 2023 年开始起的四年时间内分批交付，总价值将超过 150 亿美元。Qatargas 计划在今年第二季度敲定建造合同。另外，Qatargas 还在联系相关的船东，有消息称，已经有至少 32 家船东表示有意参与这一 LNG 建造项目，预计与船东的定期租船合同将在今年年底之前达成。

虽然韩国三大船企在卡塔尔的订单竞争中一直处于有利位置，韩国造船业也有信心包揽卡塔尔的大单，不过对于韩国船企而言，一个问题在于如何平衡卡塔尔的 LNG 船项目，以及即将到来的莫桑比克、俄罗斯等其他 LNG 船项目之间的交付时间安排。



与此同时，沪东中华也有很大机会获得卡塔尔的一部分 LNG 船订单。1 月 14 日，Qatargas 高管到访沪东中华，当天，Qatargas 首席运营官阿赖·阿布·贾巴拉称：“中国是卡塔尔重要的合作伙伴，中国的 LNG 需求保持旺盛，储运装备市场非常广阔，日益繁荣的 LNG 贸易和运输使得 LNG 储运装备制造站在了市场的‘风口’，LNG 市场的未来在中国。”他表示，Qatargas 非常希望与中国船舶集团和沪东中华开展合作，推出全球最具竞争力的 LNG 船。

目前，沪东中华是中国唯一的大型 LNG 船建造企业，已经交付了 22 艘大型 LNG 船。2019 年，沪东中华突破核心技术，成为行业内唯一同时建造 No. 96、MARK III 两种薄膜型 LNG 船的企业，形成了年交付 8~10 艘大型薄膜型 LNG 船的产能。卡塔尔的 LNG 船项目也是沪东中华最为重视的项目之一。

外媒报道称，中国船舶集团的一名高管透露，中国船企赢得卡塔尔 LNG 船订单的机会将取决于韩国船企的交付档期供应情况以及船东的交付安排，另外，中国船东或者租船方的参与也很重要。但有消息称，中国船东对参与卡塔尔 LNG 船项目兴趣不大，原因是担心船舶建造质量。

熟悉卡塔尔 LNG 运输业务的消息人士称，中国已经向卡塔尔施加了“巨大压力”，要求卡塔尔在中国订造 LNG 船，以换取中国购买卡塔尔 LNG 货物量。

据悉，卡塔尔此前一直倾向于在韩国三大船企订造 LNG 船。早在去年年初，卡塔尔石油公司首席执行官 Saad bin Sheridaal-Kaabi 就明确表示，希望与经验丰富的韩国船企合作建造 LNG 船。

据国际船舶网了解，目前卡塔尔拥有的绝大多数 LNG 船均由韩国三大船企建造。2000 年代，Qatargas 曾经与韩国三大船企合作，完成了卡塔尔庞大的 LNG 船新造船项目，建造了 45 艘 Q-Flex 型和 Q-Max 型 LNG 船，成为了目前卡塔尔 LNG 船船队的骨干力量。

除了中韩之外，日本船企也有能力建造大型 LNG 船。不过，去年就有报道称，日本船企已经放弃了卡塔尔的订单，因为卡塔尔要求 LNG 船液货舱采用薄膜型设计，但日本船企主要以建造 MOSS 型 LNG 船为主。

来源：国际船舶网

【伊朗雄心勃勃发展海运业欲新造 158 艘船】

2 月 16 日，伊朗电视台援引该国工业部最高海事委员会负责人的话报道说，伊朗的船队将增加 158 艘新船。

“我们将建造 158 艘船舶列入议程，其中约有 62%-70% 的新船将在该国内部建造，” 伊朗工业部最高海事委员会马兰迪说。

据马兰迪说，海运业已被视为该国工业部的主要优先发展的经济产业之一，并已在这方面进行了必要的规划。



这位官员说，专注于生产的发展和对国内生产的依赖是该国海洋工业发展规划中考虑的两个主要方面。

在谈到为发展该国海事部门而采取的其他措施时，马兰迪说：“关于更换破旧的船只，我们也已经制定了必要的计划，希望基于国内基础设施更新这类船只，拉动国内造船业和其他制造业的发展。”

早在 2019 年 11 月，伊朗港口和海事组织（PMO）的供应和设备工程总监宣布了该组织的计划，该计划将在未来两年内委托该国的私营造船厂建造 92 艘船。

“我们计划在 2021 年 3 月 20 日月底前完成 92 艘小型和大型船舶的建造招标工作，其中 9 艘 1.12 亿欧元建造价值的合同已经签署。”伊朗港口和海事组织（PMO）负责人说。

据这位官员说，还计划招标建造 78 艘大小约 2.05 亿欧元的大型和小型沿海服务船只，所有这些都将在明年年底之前建造。

来源：CNSS

6. 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	380~383	N/A	562~568	585~590
Tokyo Bay	338~340	N/A	545~550	685~690
Shanghai	393~395	N/A	543~547	600~610
Hong Kong	350~355	S. E.	525~530	515~525
Kaohsiung	375.00	N/A	535.00	565.00
Fujairah	S. E.	S. E.	547~550	662~665
Rotterdam	298~303	S. E.	478~483	515~520
Malta	S. E.	N/A	510~515	530~535
Istanbul	S. E.	N/A	542~545	553~558
Buenos Aires	N/A	N/A	585~590	695~705

截止日期：

2020-02-20



◆ 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 07 周	第 06 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,950	4,950	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,800	2,800	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,700	2,700	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,250	2,250	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 59 周	第 58 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: 2020-02-18

(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
1	Bulker	82,000	NACKS, China	2021	Kumiai Navigation - Singaporean	Undisclosed	scrubber fitted
1	LPG	84,000 cbm	Kawasaki, Japan	2022	Kumiai Navigation - Singaporean	Undisclosed	dual fuelled
1	LPG	38,000 cbm	Hyundai Mipo, Korea	2022	Thenamaris - Greek	Undisclosed	option declared
4+4	MPP	26,000	Zhejiang Hongsheng, China	2022	Zhejiang Wuxing - Chinese	2,860	
2	Tanker	124,000	DSME, S. Korea	2022	Knutsen - Norwegian	14,180	shuttle tanker, LNG fuelled
1	Tanker	50,000	STX Offshore, S. Korea	2021	Golden Energy - Greek	Undisclosed	option declared
1	PCC	7,000 ceu	Shin Kurushima, Japan	2022	Nippon Yusen Kaisha - Japanese	9,500	LNG fuelled
1	FPSO	220,000 cbm	Dalian Shipbuilding, China	2024	Equinor Brasil - Brazil	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
MINERAL HOKKAIDO	BC	180,159		2008	Japan	1,675	Greek	
LANCELOT	BC	177,028		2010	China	1,900	Undisclosed	
SBI LYNX	BC	82,012		2018	China	2,090	Ocean Yield - Norwegian	*sale & leaseback, 12-yrs BBB
SBI ACHILLES	BC	61,305		2016	Japan	2,090	Ocean Yield - Norwegian	*sale & leaseback, 10-yrs BBB
SBI CRONOS	BC	61,305		2015	Japan	2,090	Ocean Yield - Norwegian	*sale & leaseback, 9-yrs BBB
SBI BOLERO	BC	81,210		2015	China	1,850	Greek	
TOPEKA	BC	74,716		2000	China	580	Chinese	
DUBAI PRIDE	BC	74,401		2001	S. Korea	580	Chinese	
HARVEST PEACE	BC	74,193		2002	Japan	640	Chinese	
WOORYANG QUEEN	BC	71,298		1997	Japan	450	Undisclosed	
WHITE HAWK	BC	61,360		2012	Japan	1,575	Diligent - Greek	
MARIA	BC	57,114		2010	China	1,750	Chinese	en bloc, BWTS fitted
LIETTA	BC	57,070		2009	China			
ULTRA TOLHUACA	BC	37,429		2015	Japan	1,700	Undisclosed	
GLORIA GALAXY	BC	32,701		2010	China	600	Vietnamese	
APUANA D	BC	31,962		1998	Japan	345	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
SM HONG KONG	CV	80,855	6,655	2008	S. Korea	4,000	KMTC - S. Korean	en bloc*
SM SEATTLE	CV	80,855	6,655	2008	S. Korea			
HYUNDAI HARMONY	CV	18,054	1,032	2002	Japan	undisclosed	SITC International - Hong Kong	
ALS SATSUKI	CV	17,705	1,177	1997	Japan	undisclosed	EAS International - French	
AS LAURETTA	CV	12,790	1,050	2008	S. Korea	650	Undisclosed	en bloc each
AS LEONA	CV	12,790	1,050	2008	S. Korea	650	Undisclosed	
CSCL TOKYO	CV	12,550	908	2008	China	420	Vietnamese	



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
ASTIPALAI	TAK	305,965		2001	S. Korea	undisclosed	Modec - Japanese	conversion to FPSO
FSL SHANGHAI	TAK	115,915		2007	S. Korea	2,575	Performance Shipping - Greek	
SC OCEAN LI	TAK	105,501		1999	S. Korea	780	Undisclosed	
NANYANG STAR	TAK	104,594		2012	Japan	3,300	Zodiac Maritime - U.K	
PORT UNION	TAK	46,256		2003	S. Korea	700	Undisclosed	
BOW HECTOR	TAK	33,694		2009	Japan	1,900	EGD - Norwegian	stst
CELSIUS MIAMI	TAK	19,991		2005	Japan	1,010	Vietnamese	
NU SHI NALINI	TAK	16,705		2012	China	190	Global Tankers - Indian	at auction
MALIHA	TAK	8,336		1999	Japan	390	Undisclosed	stst
NEPHEL	TAK	3,416		2009	China	300	Undisclosed	
SL MAHOGANY	TAK	3,414		2006	S. Korea	390	Far East	
VERRAZANE	TAK/LPG	26,120		2013	S. Korea	undisclosed	Japanese	

◆ 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
ABML GRACE	BC	172,319	22,037	2002	S. Korea	376.00	as is Manila, incl. 200t bunkers
VICTORY	BC	171,846	20,934	1996	Japan	387.00	
JIA XIN	BC	71,024	10,346	1995	Japan	392.00	
LAKE SUCCESS	REF	1,749	1,307	1987	Japan	350.00	
ETERNAL BLOOM	TAK	2,715	1,129	1989	S. Korea	387.00	
BEREZOVNEFT	TAK	1,660	1,234	1971	Russia	376.00	

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
TACHIBANA	BC	154,324	19,098	2000	Japan	392.00	NK HKC Green
SEA SHARK	BC	26,536	5,664	1985	Japan	379.00	
KWELIN	CV	23,586	9,546	1995	Japan	378.00	NK or LR HKC Green
MELANESIAN PRIDE	CV	13,669	5,607	1990	Japan	378.00	NK or LR HKC Green
SAVANNAH PEARL	GC	43,003	10,979	1985	S. Korea	386.00	HKC recycling
BOOLI MOOG	GC/MPP	23,319	5,698	1987	Japan	381.00	Option delivery Pakistan
ANCAP NOVENO	TAK	3,226	2,083	1979	Japan	355.00	



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
WAN HAI 207	CV	23,690	6,884	1992	Japan	355.00	as is Singapore

◆ALCO 防损通函

【电子（无纸化）贸易】

国际保赔协会集团此前已经同意承保使用电子贸易系统所产生的货物运输责任，电子系统包括 BOLERO (WWW.BOLERO.NET), ESS (WWW.ESSDOCS.COM), E-TITLE SYSTEM (WWW.E-TITLE.NET/) 和 GLOBAL SHARE S.A. EDOXONLINE (WWW.GLOBALSHARE.COM.AR)

此次通函宣布又额外批准 WAVE 电子系统

使用和营运 WAVE 电子系统相关的法律文件已经广泛通过 IG 集团的审核。

协会承保规则中适用于纸质系统的除外不保条款，同样适用于电子贸易系统。

【滞期费索赔及其证明文件 - 警惕时效限制!】

在 2019 年 12 月 11 日的“AMALIE ESSBERGER” TANKREEDEREI GMBH & CO KG V MARUBENI CORPORATION (THE “AMALIE ESSBERGER”) - QBD (COMM CT) (PETER MACDONALD EGGERS QC SITTING AS A DEPUTY JUDGE OF THE HIGH COURT)一案中，涉案船舶 AMALIE ESSBERGER 经修改的 ASBATANKVOY 格式出租，运载环己烷从鹿特丹至西班牙的卡斯特利翁。卸货时间为 2017 年 12 月 21 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
2020-02-21	702.100	757.430	6.266	90.211	904.580	59.590	913.960	464.500	529.620
2020-02-20	700.260	756.980	6.297	90.091	904.940	59.428	907.880	468.020	529.790
2020-02-19	700.120	755.710	6.371	90.115	910.250	59.312	912.570	468.430	528.220
2020-02-18	698.260	756.470	6.358	89.891	907.940	59.329	909.520	468.400	527.540
2020-02-17	697.950	756.490	6.357	89.847	910.810	59.295	909.290	469.150	526.930

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	1.57688	1 周	1.58238	2 周	--	1 个月	1.63938
2 个月	1.68875	3 个月	1.696	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	1.69875	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	1.76888		

2020-02-19

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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