



全一海运市场周报

2020.02 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2020.02.24 - 02.28\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场供需仍处低位 运价继续小幅下滑】

本周，受疫情影响，中国出口集装箱运输市场供需总体仍处于低位。虽陆续有企业复工，部分航线装载率略有回升，但整体需求恢复尚需时日。航商在多数航线上仍以小幅降价揽货为主，多条航线运价继续下滑，但跌幅逐步收窄，综合指数下跌。2月28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875.76点，较上期下跌1.3%。

欧洲航线：由于疫情的影响，航线近期退关率较高，市场货量恢复进度较为缓慢。受此影响，航商在航线上出台了较大规模的运力缩减计划，航线装载率较前期略有上升。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在75%~80%的水平。多数航商运价不变，部分航商降价揽货，即期市场订舱价格下跌。2月28日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为804美元/TEU，较上期下跌3.6%。地中海航线，市场情况与欧洲类似，航线运力规模也有一定程度的缩减，航商维持原运价不变或小幅降价，即期市场运价下跌。2月28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928美元/TEU，较上期下跌5.0%。

北美航线：受企业陆续复工影响，市场货量较前期略有回升，但运输需求总体恢复仍较为缓慢。本周，上海港美西航线船舶平均舱位利用率在七成左右。运价方面，市场观望气氛浓厚，航商多数保持现有运价不变，只有个别航商小幅推涨运价。2月28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1394美元/FEU、2690美元/FEU，较上期分别上涨2.0%、上涨0.3%。

波斯湾航线：受疫情波及影响，目的地市场需求总体处于低位。航线运力有一定幅度缩减，装载率表现不佳。本周，上海港船舶平均舱位利用率总体在八成左右，部分班次受缩减运力影响略高于市场平均水平。受此基本面影响，多数航商仍以降价揽货为主，即期市场运价小幅下跌。2月28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985美元/TEU，较上期下跌4.1%。

澳新航线：市场货量略有下滑，运输需求恢复的进度较迟缓。航商为此持续保持停航等运力控制措施。本周，上海港船舶平均舱位利用率在七成左右。多数航商为争取有限的货源，小幅降低各自订舱价格，即期市场运价小幅下跌。2月28日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为849美元/TEU，较上期下跌1.6%。



南美航线：市场运输需求总体疲软，市场运力规模或略有缩减。本周，各航商的装载率在 70~95%之间，个体差异较大。市场竞争有所加剧，较多航商降价揽货，航线运价继续下跌。2月28日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1582 美元/TEU，较上期下跌 7.5%。

日本航线：市场运输需求保持低位，航线运价小幅波动。2月28日，中国出口至日本航线运价指数为 748.11 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【需求增长不及预期 综合指数底部下行】

本周，下游工业企业全面复工复产，然受疫情影响，实际需求增长不如预期，沿海散货市场货盘较少，运力充足，综合指数继续探底。2月28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 918.56 点，较上周下跌 0.9%。其中煤炭、矿石、粮食、成品油运价指数下跌，原油运价指数维稳。

煤炭市场：本周，尽管下游开工面积逐渐扩大，但因疫情尚未完全控制，部分复工人员仍需采取隔离手续，需求回复速度不如预期，电厂日耗回升缓慢。本周沿海六大电厂日耗煤量平均为 42 万吨，与春节期间水平基本持平，需求释放有限。上游煤矿恢复生产，产地供应量稳步上升，北方港口煤炭缓慢回补，煤炭库存继续向下游转移，本周沿海六大电厂库存已攀升至 1750 万吨水平。受终端采购偏弱，下游库存高企制约影响，沿海煤炭运输市场形势继续恶化，价格已跌破船东成本线。据悉，由于近期市场行情低迷，船东和货主对价格认知产生差异，货主针对低迷的形势，压价较为厉害，而船东则认为，随着复工复产范围扩大，市场将很快迎来起色。且当前形势下，船东停船相比低价拉运亏损更少，导致本周市场停船抛锚范围进一步扩大。除部分航线仅有的几个超低成交价格外，市场几乎“停滞”。

2月28日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 888.47 点，较上周下跌 1.3%。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 15.8 元/吨，较上周同期下跌 0.5 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 17.5 元/吨，较上周同期下跌 0.3 元/吨；秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 21.2 元/吨，较上周同期下跌 0.5 元/吨。

金属矿石市场：受近日成交不佳影响，部分敏感地区钢材价格出现下跌，成交表现弱势。从数据层面看，钢厂产量降幅明显收窄，然而需求复苏速率偏慢。本周，钢厂和社会库存仍在大幅增加。对于目前情况而言，库存高企，去库难度大，运输需求难有明显改善，沿海金属矿石运价下跌。2月28日，沿海金属矿石货种运价指数报收 957.83 点，较上周下跌 0.4%。

粮食市场：受各地物流主干道逐步恢复常态、中储粮持续投放政策性粮源以及东北农户售粮开始增加等因素影响，国内玉米市场供给能力不断提升，其价格已经连续下跌两周。而受物流运输改善影响，目前南方港口玉米到货量增加，玉米库存也开始增加，但本次疫情导致餐饮等众多养殖下游需求端近乎“停



摆”，对养殖方面玉米消费的阶段性不利影响较大，沿海粮食运价下跌。2月28日，沿海粮食货种运价指数报收626.83点，较上周下跌1.0%。

成品油市场：目前国际市场公共卫生事件蔓延风险加剧，投资者悲观情绪进一步提升，短期内国际油价走势将继续承压，本轮国内调价搁浅。目前各地主营单位库存压力较大，在进入新的销售周期后，出货积极性较高。不过下游需求恢复不及预期，市场有价无市明显，购销双方观望气氛较重。2月28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1008.97点，较上周下跌0.7%。

(3) 远东干散货运输市场

【各船型运价走势分化 综合指数小幅波动】

本周国际干散货运输市场各船型市场运价走势分化，其中海岬型船市场运价因货盘不足而走跌，巴拿马型船市场继续在南美粮食货盘的支撑下上涨，超灵便型船市场在铝矾土和熟料货盘的带动下，活跃度上升，租金涨幅居三大船型之首，远东干散货指数（FDI）综合指数小幅波动。2月27日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为596.29点，运价指数为714.10点，租金指数为419.58点，较上周四分别上涨1.0%、下跌1.4%和上涨7.5%。

海岬型船市场：海岬型船市场运价再次转入下行通道。太平洋市场，本周仅少数租家在市场上询盘，市场货盘不多，而可用运力仍十分充裕，且海岬型船FFA远期合约价格下跌，国际燃油价格大幅回落（周四新加坡0.5%含硫量的燃油价格较上周四下跌近15%，较年初下跌38%），市场整体气氛不佳，租家谈判优势明显，不断压低报价，澳大利亚至中国航线铁矿石运价在上周小幅上涨后再次下跌。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为3621美元，较上周四下跌12.3%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为5.462美元/吨，较上周四下跌7.9%。远程矿航线，巴西和南非有少量铁矿石货盘，市场仍运力过剩，运价小幅下跌。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为12.723美元/吨，较上周四下跌1.6%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场和粮食航线运价继续上涨。粮食航线，本周巴西大豆货盘依然相对稳定，且FFA远期合约价格上涨，粮食航线运价继续回升。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为30.456美元/吨，较上周四上涨2.2%。太平洋市场，本周印尼至中国的煤炭货盘一般，但至印度的进口煤炭货盘有所增加，且受粮食航线持续上涨拉动，以及部分运力空放南美，太平洋市场租金、运价仍能延续上升走势。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为5689美元，较上周四上涨10.2%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为4836美元，较上周四上涨16.7%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为4.994美元/吨，较上周四上涨2.9%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场低位大幅回升。上半周煤炭和钢材市场表现一般，但印尼至中国的铝矾土、越南至中国的熟料货盘均较多，提升市场活跃度，船东信心增加，报价逐步抬升，超灵便型船东南亚市场租金水平低位回升，涨幅明显。下半周，虽然前期货盘消耗掉部分运力，但可用运力仍多，且煤炭、钢材等市场依然变化不大，整体货盘不如上半周，东南亚市场租金上涨乏力。周四，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为3542美元，较上周四上



涨 24.9%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 5377 美元，较上周四上涨 10.8%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 2531 美元，较上周四上涨 26.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.311 美元/吨，较上周四上涨 2.6%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.243 美元/吨，较上周四上涨 2.6%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价止跌企稳 成品油运价波动下行】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，2 月 21 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存及汽油库存增加，精炼油库存下降。全球公共卫生事件引发的需求忧虑继续施压油价，虽然中国的公共卫生安全问题似乎有所缓和，但全球卫生安全的担忧却不断加重，迫使人们减少出行，对油价构成压力。本周原油价格一路下滑，布伦特原油期货价格周四报 50.97 美元/桶，较上期下跌 9.57%。全球原油运输市场大船运价止跌回暖，中型船运价稳中有降，小型船运价一落千丈。中国进口 VLCC 运输市场运价止跌回暖。2 月 27 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 872.16 点，较上期上涨 4.28%。

超大型油轮（VLCC）：随着国内新型冠状病毒肺炎疫情逐步得到控制，VLCC 运输市场货盘略有增多，成交小幅回暖。本周 VLCC 市场运价止跌回稳，日均 TCE（等价期租租金）小幅回升。成交记录显示，中东至中国航线 3 月 8 日装期货盘成交运价为 WS43.5，西非至中国航线 3 月 23 日装期货盘成交运价为 WS47.5。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS44.81，较上周四上涨 5.2%，CT1 的 5 日平均为 WS43.43，较上周上涨 2.9%，TCE 平均 1.6 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS47.69，上涨 3.1%，平均为 WS46.87，TCE 平均 2.4 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平稳中有降。西非至欧洲市场运价保持在 WS78，TCE 约 2.6 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，3 月 11 至 13 日货盘，成交运价约为 WS78.75。黑海到地中海航线运价小幅下跌至 WS84，TCE 约 2.3 万美元/天。亚洲进口主要来自美湾和中东，一艘 13 万吨级船，美湾至南韩，3 月 14 至 16 日货盘，成交包干运费为 480 万美元。一艘 13 万吨级船，拉斯塔努拉至斯里兰卡，2 月 28 日货盘，成交包干运费为 122.5 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线出现不同程度下滑，地中海及欧美航线集体跳水，综合水平一落千丈。7 万吨级船加勒比海至美湾运价大幅下跌至 WS146（TCE 约 3.1 万美元/天）。跨地中海运价稳定在 WS85（TCE 约 1.2 万美元/天）。北海短程运价滑坡至 WS104（TCE 约 1.8 万美元/天）。波罗的海短程运价大幅下跌至 WS80（TCE 约 1.8 万美元/天）。该航线一艘 10 万吨级船，普里莫尔斯克至欧洲大陆，3 月 5 日货盘，成交运价为 WS87.5。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS109（TCE 约 1.8 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS96（TCE 为 1.7 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，3 月上旬货盘，成交包干运费为 59 万美元。



国际成品油轮 (Product)：运输市场亚洲航线全线下滑，欧美航线均有上涨，综合水平波动下行。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS136 (TCE 约 1.1 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS100 (TCE 约 1.2 万美元/天)，7.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS99 (TCE 约 1.7 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS99 水平 (TCE 约 0.7 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS178 (TCE 约 2.1 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 2.4 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【二手船价多数反弹 二手船市成交平淡】

2 月 26 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 918.12 点，环比上涨 0.89%。其中，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 0.20%、1.04%、0.26%、1.83%。

由于粮食、煤炭、镍矿等大宗散货货盘逐步放出，巴拿马型船和超灵便型船运价连续上涨，力挽狂澜把 BDI 指数从底部缓慢拉升至近三周最高点 508 点 (周二)，环比上涨 12.89%，二手散货船价格稳中有涨。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1089 万美元、环比上涨 0.42%；57000DWT--1636 万美元、环比上涨 1.67%；75000DWT--1636 万美元、环比上涨 1.99%；170000DWT--2496 万美元、环比下跌 0.11%。当前，海岬型散货船运输市场也在好转，中国大部分城市工矿企业复工率增加，干散货运输市场需求逐步好转，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量萎缩，共成交 8 艘，总运力 56.92 万 DWT，成交金额 7955 万美元，平均船龄 14.25 年。

美国对俄罗斯原油巨头 Rosneft 旗下一家经纪商实施制裁，恐影响石油供给量，国际油价 8 连涨，随后，中国以外多地疫情出现恶化，这令原油需求面临更大挑战，原油市场普遍看空，原油价格开始下跌。布伦特原油期货收于 54.41 美元/桶 (周二)，环比下跌 8.29%。原油运价低位波动，成品油运价止跌反弹，二手国际油轮船价大幅震荡。5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2473 万美元、环比下跌 4.55%；74000DWT--2500 万美元、环比上涨 0.28%；105000DWT--3794 万美元、环比上涨 3.22%；158000DWT--4718 万美元、环比上涨 3.13%；300000DWT--6709 万美元、环比上涨 0.29%。海外多国公共卫生事件有加剧趋势，市场对原油需求的忧虑加重，国际油轮即期运价表现平稳，1 年期期租租金小幅走跌，预计二手油轮船价短期震荡盘整。本期，二手国际油轮成交量一般，共计成交 14 艘，总运力 176.32 万 DWT，成交金额 32740 万美元，平均船龄 13.04 年。

沿海散货运价小幅下跌，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、环比上涨 0.94%；5000DWT--790 万人民币、环比下跌 0.94%。国内大部分地区疫情影响逐步减少，厂矿复工进一步增加，散货运输需求可能开始好转，但船多货少仍普遍存在，运价低位徘徊，预计沿海散货船价格短期以波动调整为主。本期，沿海散货船成交量一般，成交船型吨位以 1000-2000 载重吨为主。



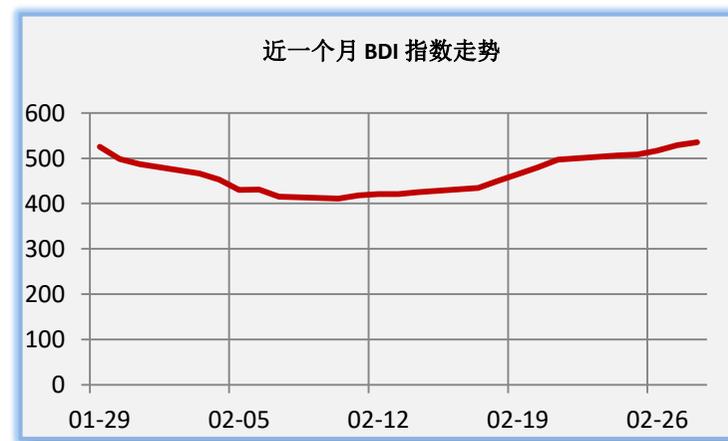
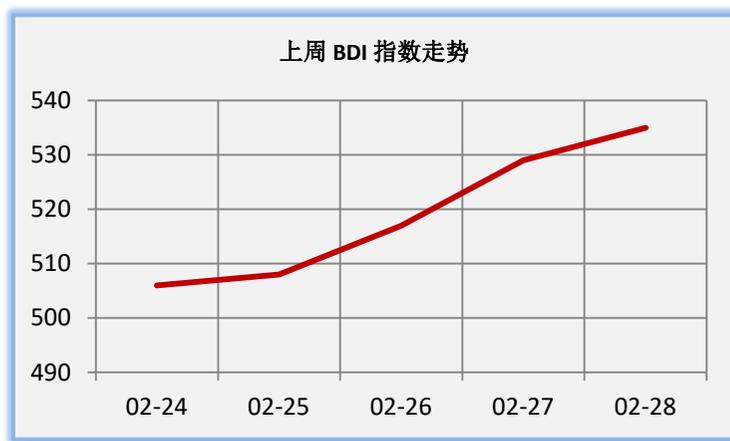
船东对疫情过后的内河散货运输行情普遍看好，内河二手散货船价格涨多跌少。本期，5年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--51万人民币，环比下跌5.28%；1000DWT--112万人民币，环比上涨1.90%；2000DWT--234万人民币，环比上涨4.63%；3000DWT--352万人民币，环比上涨4.94%。近期，国内基建或迎来逐步复工，内河建材运输市场运价或逐步向好，预计内河散货船价格短期稳中有涨。本期，内河散货船市场成交量基本活跃，共计成交79艘，总运力10.05万DWT，成交金额12718万元人民币，平均船龄7.64年。

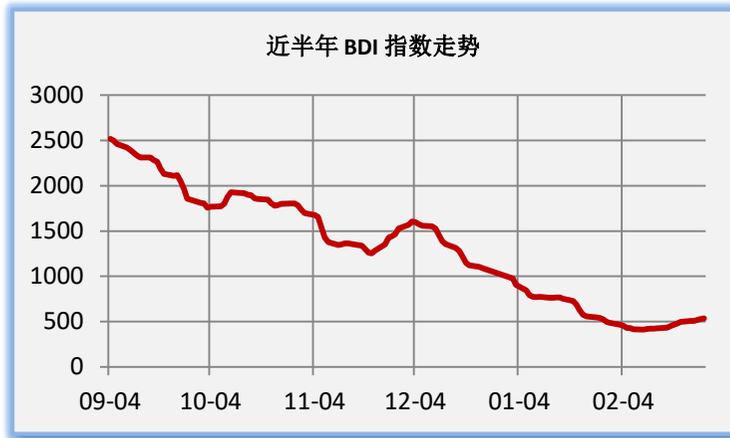
来源：上海航运交易所

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24日		2月25日		2月26日		2月27日		2月28日	
BDI	506	+9	508	+2	517	+9	529	+12	535	+6
BCI	-239	-13	-278	-39	-290	-12	-300	-10	-328	-28
BPI	811	+24	830	+19	859	+29	886	+27	905	+19
BSI	543	+19	561	+18	577	+16	590	+13	606	+16
BHSI	308	+4	315	+7	319	+4	322	+3	324	+2





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 08 周	第 07 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	9,750	9,500	250	2.6%
	一年	10,500	10,500	0	0.0%
	三年	10,250	10,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	9,000	8,750	250	2.9%
	一年	9,500	9,250	250	2.7%
	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: 2020-02-25



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Mykonos' 2013 81386 dely Recalada 05 Mar trip redel SE Asia intention grains \$ 13,250 + \$ 325,000 bb - Cargill

'Anastasia K' 2011 78882 dely aps East coast south America 16/17 Mar trip via Argentina redel Indonesia intention grains \$ 13,000 + \$ 300,000 bb - Omega

'Bulk Venus' 2017 63371 dely Yosu prompt trip via NoPac redel SE Asia \$ 7,800 - Samjoo Maritime

'Syros Island' 2015 63008 dely Santos ely mar trip redel Turkey \$ 12,750 - Cargill

'Yasa Saturn' 2019 61082 dely Richards Bay ely Mar trip redel Pakistan-WC India \$ 12,200 + \$ 220,000 bb - Oldendorff

'Guo Tou 101' 2010 56936 dely Haikou prompt trip via Campha redel N China approx. \$ 5,750 - cnr

'Mykonos Seas' 2011 56840 dely S Kalimantan ely Mar trip redel EC India \$ 7,100 - cnr

'SSI Majestic' 2010 55694 dely Recalada 05/10 Mar trip Algeria int grains \$ 12,500 - Cargill

'Rowen 2' 2009 53100 dely EC India prompt trip redel China intention iron ore \$ 6,750 - cnr

'Tai Hawk' 2004 52686 dely Recalada 08 Mar trip redel Chile \$ 14,250 - Cargill

'Banglar Samriddhi' 2018 38894 dely Ho Chi Minh spot trip redel Chittagong \$ 4,000 - cnr

'Alinda' 2012 34035 dely Gibraltar prompt trip via Rouen redel Morocco \$ 7,500 - Meadway



4. 航运市场动态

【九家港航企业联手，航运区块链的未来已来？】

全球领先的航运物流管理解决方案供应商 — 货讯通 (CargoSmart) 于今天宣布，九家领先的海运承运人和码头运营商就意向成为“全球航运业务网络 (GSBN)” 股东的事宜，完成股东协议书签署。该协议书的签署标志着各方之间的合作进一步加强，也是 GSBN 正式成立前迈出的关键一步。九家股东包括达飞轮船 (CMA CGM)、中远海运集运 (COSCO SHIPPING LINES)、中远海运港口 (COSCO SHIPPING Ports)、赫伯罗特 (Hapag-Lloyd)、和记港口集团 (Hutchison Ports)、东方海外 (OOCL)、青岛港集团 (Port of Qingdao)、PSA 国际港务集团 (PSA International) 以及上海国际港务集团 (SIPG)。一旦 GSBN 完成所有监管部门批准手续并正式成立后，将引领行业创新应用开发，为供应链各利益相关方创造价值。

由九家股东签署的股东协议书明确规定了 GSBN 的治理结构和业务性质。GSBN 将作为一个非营利联合体，为供应链上各个利益相关方运营并管理一个安全及可信任的数据交换平台。该联盟鼓励广泛的联接，为各方引入多样化的创新服务和应用产品，促进优化运营流程、提高整体协作效率。货讯通将为 GSBN 提供技术解决方案和平台运营服务。

Hapag-Lloyd 信息技术总监 Martin Gnass 表示，“签署股东协议标志着一个重要的里程碑，旨在为整个行业建立一个安全的数字化协作平台，使全球供应链上各方受益。我们期望，可信的区块链平台将加速共享经过验证的物流和货物数据，并简化整个供应链的业务运营，为各利益相关方创造价值。”

上海国际港务集团战略研究部总经理丁嵩冰表示，“当下航运业的数据交换和做法并没有充分解决码头操作环节的各种细节问题，导致错过了提高整体运营效率的机会。现在码头运营商作为区块链平台创始成员之一，我们相信 GSBN 将抓住码头端的各种机会，加快行业的数字化转型。”

在 GSBN 成立的筹备期，货讯通开展了多项概念验证 (PoC)，探索如何为 GSBN 联盟成员创造价值。例如，与贸易联动 (eTradeConnect) 的概念验证项目，贸易联动是由香港金管局 (HKMA) 牵头发起的贸易金融区块链联盟。

该验证项目证明，GSBN 及其相关技术将能够为行业带来实际效益。而 GSBN 独一无二的承运人和码头运营商的组合则可以为整体行业提供一个更和谐的视角，而不再局限于传统以承运人为中心的模式，为行业转型提供新思路。

关于全球航运业务网络 (GSBN)

全球航运业务网络 (Global Shipping Business Network) 股东由全球知名海运承运人和码头运营商组成，是一家非营利性联合经营体，为航运供应链相关



方运营一个可协同合作的数据交换平台，致力于加速航运业的数字化转型。目前正在申请正式成立前必备的监管审批手续。

货讯通致力于协助企业发展全球供应链的数字化变革。通过人工智能、物联网、区块链以及对现今海运行业的深度分析，为您的物流和运输团队提供创新的解决方案。货讯通旨在构建整体视野，从而促进协同合作、提升可视性，并且优化供应链规划和运营。货讯通自 2000 年于香港成立以来，成功帮助超过 160,000 位运输及物流业专业人士提高货运可靠性、降低运输成本及简化运营流程。欢迎浏览：www.cargosmart.ai 了解更多。

来源：港口圈

【低碳燃料应该怎么选？】

航运业去碳化势在必行，但是仅仅依靠拓展现有技术以及使用 LNG 和 LPG 作为船舶燃料还不足以实现到 2050 年将航运业温室气体排放减少 50% 的目标，因此开发再生能源和零碳替代燃料将是未来船舶的必然选择。那么问题又来了，船舶应该如何选择适用的低碳燃料呢？近日，三菱重工船舶和海洋工程部门的能源与环境首席工程师 Takashi Unseki 为大家详细分析了目前已有的几种低碳燃料选项。

Takashi Unseki 认为目前有两种可选的替代燃料。

第一种是使用无碳燃料，即采用电能、氢燃料以及氨气这类二氧化碳排放为零的燃料。这些燃料都是直接来源于可再生能源，氢气可由电力生产，氨气可由氮合成，而氮可由来源于可再生能源和氢气的电力生产。

由于插入式电池的能量密度低，因此直接使用其中的电力可能仅适用于低功率和近距离运输。

氢燃料在燃烧控制、低温处理以及装载方面具有很高的技术难度，因此也只能用于低功率和短途运输。

而氨气燃料虽然有毒，但是如果能在柴油机上直接、安全地使用，那么或许可以应用在高功率、长途运输中。

第二种方案是使用通过甲烷化反应从二氧化碳和氢气中人工合成的甲烷或甲醇。

这类燃料在船用柴油发动机中已有应用，而且继续使用这种已具备相应技术的发动机也是可行的。三菱重工认为使用这类燃料的船舶推进装置将会非常高效。根据不同的二氧化碳采集方法，温室气体减排效益可分为两种。一种方法是在船上安装设备捕获柴油发动机燃烧后所排放的废气中的二氧化碳。



如果通过产自可再生能源的电力制造甲烷化燃料,并且其中的二氧化碳可以回收,那么我们就能够将其循环利用。二氧化碳回收设备的效率可以使温室气体减排效果达到 80%。

另一种方法是直接采集和利用空气中的二氧化碳。这种情况下,温室气体减排效果可以达到 100%,但是相比于废气中 4%或 5%的二氧化碳浓度,空气中的二氧化碳浓度非常低,大约只有 0.04%,因此分离和回收效率相对很低。而且设备的运行成本很高。

三菱重工提议采用第二种方式来构建碳循环机制。

甲烷化技术并不新鲜,有一些试验项目已经在运行或者测试当中。此外,二氧化碳捕获和存储技术已在陆地上得到验证,三菱重工相信可以将这些技术结合起来建立一种碳循环机制。

其他的方案或许包括氨气燃料。鉴于氨气是一种无碳燃料,人工合成氨气、安全运输和存储以及船用柴油发动机燃烧等相关的成熟技术可能很快就会在市场上出现。

来源: 中国船检

【从前对脱硫塔爱理不理的船东,现在真的“高攀不起”了】

造船和海洋工程咨询公司 Foreship 表示,关于如何在短时间内安装废气清洁系统的咨询数量达到了前所未有的高峰。

脱硫塔需求的上升归因于新兴市场对 0.5%硫含量燃油品质及可用性的担忧以及合规燃油成本的增加。为满足 2020 年 1 月 1 日开始实施的国际海事组织 2020 限硫令,船舶运营方不得不使用合规燃油。

这家咨询公司补充称,由于低硫燃油会产生之前未预料到的黑碳排放问题,脱硫塔变得越来越受欢迎。

另一方面,报道称选择在船上安装脱硫塔的诸多船东在应对限硫令变化方面的过渡相对平稳。

Foreship 废气清洁系统项目负责人 Olli Somerkallio 表示:“限硫令的实施使很多人措手不及。市场上原来那些考虑改用脱硫塔是否有利的船东转而考虑多久可以在船上完成脱硫塔的安装。”



“围绕低硫燃油的不确定性正促使船东们重新考虑是否能够在脱硫塔上做出正确选择,因此几乎每天都能收到关于设备评估以及安装的大量咨询。”

咨询公司 CRU 提供的最新数据显示,目前有 3756 艘船舶已经安装或订购了废气脱硫塔。至 2020 年底,最多将有 15% 的远洋运输船安装脱硫塔,而至 2025 年这一数字预计将增长到 20%。

Somerkallio 表示 Foreship 也尽力将脱硫塔的投资回报期限缩短至 12-18 个月。他表示,设计供应商正努力缩短安装时间。多个涉及脱硫塔的滚装船、油轮以及散货船的项目都将脱硫塔设计为预装模块,最大限度地降低船上工作量。

然而,这家咨询公司表示,无论时间压力多大,船东仍然需要确保系统得到充分评估及优化。

他表示:“我们理解,目前对那些遵守规则而处于竞争劣势的船舶运营方来说是一个困难的时刻。”

“尽管低硫燃油的日常成本可能会增长,但脱硫塔的安装也需要花费数百万美元,其评估、选择及安装应得到供应商及船厂以外的良好建议。”

然而,值得注意的是,持续爆发的新冠肺炎导致上海、浙江、江苏、广东、福建及安徽的船厂无法全面复工,而这些船厂是安装脱硫塔的主力。

因此,可以预期,由于船舶在干坞排队,已经签订合同的脱硫塔改装项目将会严重延误。

中国政府已经允许船厂在造船和改装合同中声明遭遇“不可抗力”,从而排除船东针对项目延期而要求赔偿的可能性。

Alphaliner 评论称:“很多情况下,船东及船舶运营商不得不做出尴尬的决定,要么让船舶在中国船坞等待新的脱硫塔改装工位,要么让船舶再去欧洲或美洲兜一圈。”

如果是第二种情况,船舶在 2020 年第二季度进入干坞前,只能使用昂贵的低硫燃油或船用柴油。

来源:龙 de 船人

【受制于疫情影响,全球闲置集装箱运力创下新纪录】

海运圈聚焦 2 月 26 日讯 此次新型冠状病毒打破了全球闲置集装箱运力的新纪录,在锚地能看到的大量闲置的集装箱船,一如此前全球金融危机后以及 2016



年韩进海运公司破产后数月内在锚地看到的景象。

来自 Alphaliner 的数据显示，截至九天前，闲置的班轮运力已达到 204 万 TEU。此前的最高纪录是 159 万 TEU，是在四年前韩国韩进海运（Hanjin）倒闭后创下的。而 2009 年金融危机最严重时的闲置运力是 152 万 TEU。

从百分比来看，目前闲置运力的 8.8% 低于 2009 年创纪录的 11.7%，当时记录的总运力仅为 1,302 万标准箱，而如今的总运力已增长至 2,327 万标准箱。

由于这种致命的新型冠状病毒的传播，二分之一的亚洲至北欧的航次被取消。据 Alphaliner 称，从春节开始的八周内，运力减少量将达到约 70 万 TEU，比去年春节后的 34 万 TEU 削减幅度要严重得多。Alphaliner 估计，亚洲其他航线的运力减少将使全球供应链恶化，亚洲-地中海航线的运力将减少 29 万 TEU，跨太平洋航线将减少 68 万 TEU。Alphaliner 预测，该病毒将在 2020 年第一季度使包括香港在内的中国港口的集装箱货物量减少超 600 万 TEU。

本月早些时候来自 Sea-Intelligence 的数据表明，此次疫情将使班轮公司每周损失高达 3.5 亿美元。

BIMCO 首席航运分析师 Peter Sand 上周警告称：“目前，我们看到一些班轮公司试图通过取消航次来缓解中国港口的集装箱运量不足。如果这种情况继续，我们可能会看到全球零售店供应中断。由于部分供应链依赖于中国的半成品，欧洲和北美的制造业也可能开始衰退。”

来源：海运圈聚焦

5. [船舶市场动态](#)

【买家需要“物有所值”的新造船】

自成立之日起，石油公司国际海事论坛 (OCIMF) 便致力于防止船舶燃油泄漏污染海洋环境的问题，50 年间，与国际海事组织 (IMO) 和国际独立油船船东协会 (INTERTANKO) 等组织联合力量及技术以减少船舶污染。随着行业的变革，该组织将关注点越来越广泛地放置于行业安全问题，并为其会员提供了切实有用的实践经验与指导意见。

「记者：请你介绍一下石油公司国际海事论坛 (OCIMF) 的发展历程和重要工作。」

Rob Drysdale: OCIMF 建立于 1970 年，在那个年代，全球范围内发生了好多起船舶污染事件。当时，八家全球大型石油公司觉得有必要联合起来解决这个问题，如果不解决的话，严重的后果将会动摇我们的基业，同时也会导致各个国家政府采取更加严格的法律法规加以管控。OCIMF 的组建，主要就是为防止船



船舶燃油泄漏污染海洋环境。

到 2020 年，OCIMF 就已经整整走过了 50 年的发展历程，我们最初的想法(防止船舶燃油泄漏污染)也在发生延伸和变化，比如我们还会更多关注人员的安全与安排、行业对整个海洋环境的作用和影响，以及油船自身的安全、技术和科技等方面。在这 50 年间，我们和国际海事组织(IMO)、国际独立油船船东协会(INTERTANKO)等组织一道，联合力量和技术以减少船舶污染，并且有了非常明显的效果。现在，船舶污染量只是当初的 10%左右，而这期间，全球油船运力已经增长了三倍之多。

对于人员安全方面，我们也做了相当多的工作，以大幅度减少人员伤亡事故的发生，你可以看到，在过去 50 年中，行业整体从业人员安全得到了大幅度的提升。OCIMF 属于非政府组织(NGO)，不以盈利为目的，我们的目的就是为这个行业提供很好的服务。现在，我们一共有四个与航运相关的委员会分管各项事务，分别涉及船舶、港口、近海海事和法律方面。各委员会还下设很多相关工作组，向行业推荐相关的实践和指导意见，以提升油船运营安全。

我们始终与 IMO 有着非常紧密的合作，努力提升行业整体水平。早在 1977 年，OCIMF 就在 IMO 拥有永久观察员的地位。值得一提的是，IMO 性质决定了其要发布法律法规需要花费非常长的时间(比如十年)，但相比之下，OCIMF 只需要一年到一年半的时间就可以将行业最佳实践和指导意见分享给业界，从而提升行业水平。

「记者：指导意见需要模型计算和实践，那么，OCIMF 为此开发了哪些有代表性的工具？」

Rob Drysdale：我们不仅有很好的运作模式，也为行业提供了相当好的工具，通过这些工具可以整体提升行业运营质量。我们有船舶检测报告和分享系统(SIRE)，它完全基于客观的事实，且是公开的。如果有公司希望租借一艘船或一座码头，他们就可以通过这个分析报告来评判船舶或码头质量，从而做出相应的决定。SIRE 在 1993 年就已经被应用到行业中，并在当时对行业安全运营和业绩表现产生了非常大的影响。

除 SIRE 外，我们还有可以评估油船安全管理方面情况的油船管理自我评估工具，以及离岸船舶运营安全评估(OVID)，它可以通过一个系统更好地评估离岸船舶或钻井船的质量。另外，我们还有对码头的信息管理系统(NPRS)，这个系统不做任何检测，只是提供相应的码头数据，比如其可接卸多少载重吨的船舶等信息，在数据库中，我们一共有 1000 个这样的码头信息。

「记者：当前，航运业正在经历变革，环境保护和人员安全问题正在变为业界关注的焦点和热点。你如何看待这两个挑战？」

Rob Drysdale：我们知道，IMO 发布了两个“环保时间表”，一个是到 2030 年的标准，一个是到 2050 年的标准。我认为，达到所谓“2030 年标准”应该不会有困难，但要达到“2050 年标准”就会是一个特别大的挑战。所以，我们应该把工作重点快速地转移到这方面。全球贸易量不断增长，未来，海运物



流量也会越来越大，这意味着在货运量上升的同时还要降低整个行业的温室气体排放量。可以说，这是双重挑战。当然，我们的目标不只是为了达到 IMO 提出的标准，而是要提高船舶运营效率和燃油利用率，同时，我们若采用新型燃料作为动力的话，还要关注其在船上使用的安全问题。

另外我还想补充一句，如果从全球贸易流的角度来看，相比陆路运输和航空运输的话，海运占全球货物运输量的 90%左右，但 90%运输量产生的温室气体几乎只为全球运输业温室气体排放量 3%。虽然航运业温室气体排放量对全球气候变暖的影响最小，但是我们还是要继续降低排放量，我们的工作就是让它继续变小，甚至实现“零碳”排放的目标。

我们关注的另外一个重点是安全问题，主要包括与设备之间的配合以及个人行为问题。尽管在过去的 50 年中，行业整体的船舶和港口运营安全得到大幅度提升，但还是会有人员伤亡事件的发生，甚至一些重大安全事故。我们在这方面虽然做了很多工作和努力，也有很多相应的安全标准发布，但为什么有些人在某些时候还是会做一些有悖于安全指南的错误操作或决定呢？为此，我们分析船员或工人在船上或港口与机器之间的互动，并对此进行相应的研究，找到相关专家在现场做调研，以期为行业提供更好、更安全的操作指南。

「记者：您之前提到了 OCIMF 在船舶安全方面所做的工作，那么我想把安全方面延伸一下，比如在防海盗方面和网络安全方面，OCIMF 分别作了哪些努力和工作？」

Rob Drysdale：在非洲部分海域和中东部分海域确实有很大的海盗问题需要被重点关注。目前，我们和尼日利亚海事局进行了合作，他们也在制定一系列的防海盗计划，包括增加相应海域的海上巡逻船舶和巡逻人员。以前东非索马里海盗非常猖獗，但现在非洲西海岸和霍尔木兹海峡附近的海盗越来越多，这是因为伊朗、沙特阿拉伯和美国之间的争端导致地区不稳定，海盗事件频发。我知道中国有派军舰护航相关船队，我认为全球海军合作会更多地提高相应海域的海上运输安全性。OCIMF 在新加坡也有一个亚太区海运安全组织，我们也会为我们的会员提供一些最佳的海运安全实践，比如怎样更好地保护我们的船舶、避免被海盗登船，或者如何组织以抵抗侵犯。当然，我们不是军队，也没有武装，也就是说依旧需要海军的保护，比如与海军合作，给予我们强有力的支持。不同的过程会有不同的做法和合作方式，这是我们下一步需要着重考虑的问题。

网络安全的问题也是当前备受行业关注的焦点之一。随着时代的进步和科学技术的发展，航运业开始越来越多地利用人工智能和自动化程序/软件，但越来越多的计算程序或软件确实也带给行业很多较大的问题。虽然目前还没有大型的网络犯罪组织触碰航运业，最多无外乎是船舶系统被某个黑客进入，在瘫痪相关系统、索要钱财后进行恢复，但随着科技进步和欲望的膨胀，这个问题就不能不被放大来看。航运业必须警惕网络犯罪，这需要我们与相关方一同合作解决，进一步完善我们的预判程序，分享可能出现的最佳解决途径。我们现在也在与一些会员进行合作，实现资源共享，黑客出现的话，会员在第一时间便会知晓。

「记者：前段时间，国际油船特别是超大型油船(VLCC)的日租金疯狂上涨，我们的读者希望你能分享一下对此的看法。」



Rob Drysdale: 在过去几年中, 油船运费一直处于低水平状态, 这样的租金走势是由市场因素决定的。举个例子, 世界上油船运输量总是低于全球油船运力总规模。除此之外, 也不能忽视地缘政治对油船日租金的影响。两者结合来看的话, 此轮行情上涨既有市场和商品因素, 也有其他非市场因素。与此同时, 在过去的 10-15 年间, 全球也没有如现在这样多的液化天然气(LNG)运输需求总量, 全球新能源贸易的因素也促成了燃料运输市场行情的走高。当然, 这对于 OCIMF 来说并非没有影响, 因为我们更多关注行业的安全、技术和环境等方面的事情, 市场的上行就更需要更多的安全和技术保障, 以及对环境治理方面的着重关注。

「记者: 众所周知, 亚洲造船厂之间的竞争非常激烈, 作为 OCIMF 总裁及业内专家, 能否请你谈一谈对于新造油船市场竞争的看法?」

Rob Drysdale: 油船新造船行情由市场因素决定。对于买家而言, 考虑更多的是能在新造船的质量和价格之间取一个利益平衡点, 这意味着不是价格越便宜越好, 也不是质量越高、价格越贵的船舶就越好出售。买家希望买到适合自己公司和运输需求的运力, “物有所值”才是其最好的选择。

大概在 50 年之前, 欧洲是当时最大的造船地之一, 但由于造船产业东移的原因, 欧洲地区的造船成本越来越高, 新造船订单逐渐被日本造船厂所收获, 随后, 韩国又居上, 中国的造船企业也凭借成本优势和逐步积累的经验获得了新造船订单。在这种情况下, 我看不到造船基地再回到欧洲的可能性, 欧洲造船的技术是有的, 但已经没有办法用昂贵的地皮建造造船厂, 这就是成本原因和技术原因的叠加导致了亚洲造船厂可以给买家“物有所值”的新造船。这种现象或许还会不断上演, 因为不同国家的造船厂都希望在市场中分得份额, 它们之间的竞争也会变得更加激烈。

「记者: OCIMF 计划在哪些方面或已在哪些方面与中国进行了合作?」

Rob Drysdale: 说实话, OCIMF 在中国还不被众所周知, 我们正在通过自己的国际影响力来对此加以改变。中国的国际海运地位非常高, 中国政府也非常积极地致力于降低船舶温室气体排放, 所以在这方面, 我们有非常广阔的合作空间。其实不光在国际海运或沿海港口, 在长江沿线的内河港口或码头, 我们也有很多的经验可与中国分享, 相互促进, 比如如何更好地减排、采用何种新型燃料作为动力、如何安全地使用不同的驳船和小型油船、如何帮助行业在接受新的法律法规的同时能够更好地运营。我相信中国政府在这方面也非常感兴趣, 我们可以有更多更好的合作。

OCIMF 也在关注内陆水上运输, 包括一些驳船和小型油船领域, 因为它们的运营与安全很多时候都要更加需要符合当地的法律法规。我们现在专门为其做了一个论坛关注这方面, 比如怎么可以分享经验, 怎么可以更好地让船舶在最佳实践当中符合本土区域性的法律法规。其实, OCIMF 已经重点关注中国市场八九年时间了, 我们希望中国政府和相关机构看到我们的努力和优势, 知道我们能够为中国油船运营安全起到相应作用。我们其实跟中国相关的政府机构和相关行业协会有过很多联系, 我们非常努力地希望能够让中国企业知道我们这个组织也可以为他们提供相应的帮助, 也非常希望他们能够跟我们合作, 更好的提升整个行业安全和效率。

来源: 中国船检



【中韩船企“哄抢”12艘2.3万箱超大型船订单】

航运市场船舶大型化的趋势显然不会因为中国新冠肺炎疫情而改变。又有两家航运巨头将正式下单订造23000TEU超大型集装箱船，这笔总计12艘总价值24亿美元的订单已经吸引了中韩两国八家船厂参与竞争。

据悉，赫伯罗特和海洋网联船务（ONE）已经确定计划分别订造6艘23000TEU双燃料集装箱船，新船将在2022年中期交付。据贸易风消息，参与竞争这些合同的船厂包括中国沪东中华、江南造船、大船集团、扬子江船业和南通中远海运川崎，以及韩国三大船企现代重工集团、三星重工和大宇造船。

消息称，赫伯罗特已经先一步发出招标，参与竞标的船厂在上个月提交了初步技术和商业报价。今年年初，赫伯罗特首席执行官 Rolf Habben Jensen 在汉堡举行的新闻发布会上表示，将从2022年、2023年开始更换船队中的船舶。

另一方面，ONE在去年10月传出将订造最多10艘23000TEU集装箱船的消息，但截至目前，ONE的新船建造谈判仍处于初期阶段。

以目前的船价来看，中国船企对23000TEU超大型集装箱船的报价大约在每艘1.7亿至1.85亿美元，而韩国船企的报价约为每艘1.8亿至2亿美元。基于这一价格，赫伯罗特和ONE的6艘超大型集装箱船订单价值最高可以达到12亿美元，两笔订单总价值接近24亿美元。

虽然中国船企的报价较低，不过，消息人士透露，中国船企担心，在新型冠状病毒疫情的影响下，中国船企可能会输给韩国。由于疫情影响，船企人员很难出国拜访客户，而海外客户也无法进入中国。

如果赫伯罗特和ONE的订单能够敲定，这将是两家公司首次订造23000TEU超大型集装箱船。

据了解，赫伯罗特上一次订造新船是在2015年，当时赫伯罗特在现代三湖重工下单订造了5艘10500TEU集装箱船。而在此之后，赫伯罗特并未涉足过新造船市场。目前，赫伯罗特船队中最大船舶为6艘19870TEU集装箱船。该公司船队运力约175万TEU，排名全球第五。

ONE是由日本三大航运公司日本邮船、商船三井和川崎汽船整合集装箱船业务而成立的集运公司。目前，ONE不拥有任何集装箱船，船队中全部为租入船舶。该公司船队运力约为156万TEU，排名全球第六。

值得一提的是，近年来，全球前十大班轮公司相继下单订造了23000TEU超大型集装箱船。全球第二大集运公司地中海航运于2017年9月在韩国订造了11艘23000TEU超大型船、在2019年10月又订造了5艘23000TEU超大型船，全球第四大集运公司达飞轮船于2017年在中国订造了9艘LNG动力23000TEU超



大型船，运力排名第七的长荣海运在 2019 年 9 月敲定了中韩船厂总计 10 艘 23000TEU 超大型船订单。

克拉克森的数据显示，目前，全球 23000TEU 超大型集装箱船手持订单共计 36 艘，其中大部分由三星重工和大宇造船建造。其中，现代商船在三星重工（5 艘）和大宇造船（7 艘）订造的 12 艘将在今年年内交付，达飞轮船在沪东中华（5 艘）和江南造船（4 艘）的 9 艘将在今明两年交付，地中海航运在大宇造船订造的 5 艘将在 2021 年交付，长荣海运在三星重工（6 艘）、沪东中华（2 艘）和江南造船（2 艘）的 10 艘将在 2021 年至 2022 年交付。

来源：国际船舶网

【中国船厂失去船东信任？韩媒：韩国造船业迎来绝佳机会】

受新型冠状病毒疫情影响，中国船厂大量船舶或推迟交付，船东们的不安感正在增加，而这一切将给韩国船企接单带来更大的机遇。特别是随着近期大量 LNG 船及 LNG 动力船订单的释放，韩国造船业或将成为最大的受益者。

据韩国媒体报道，由于疫情导致中国船企复工率不足，大量船舶建造进度不得不延迟，目前，包括沪东中华、大船集团、外高桥造船等主要船企都已经向船东发出了“不可抗力”通知，让船东们越来越感到不安。据估计，正在中国船企进行建造或改装的 200 余艘船舶将会延期，船舶交付可能延迟 4 至 6 周时间，甚至更长。

更大的问题在于，受疫情影响，船东对中国船企的信赖度正在下降。

根据国际海事组织（IMO）规定，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）。这意味着，一旦船舶延期至下半年交付，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，因此船东们的不安感正在增加。

韩媒称，中国船企相关人士也承认，在疫情影响下，中国船企在新船订单的竞争中可能较为不利，船企人员很难出国拜访客户，海外客户也无法进入中国。在这样的情况下，中国船企原本依靠价格竞争力可能获取的新船订单可能会流入韩国三大船企的手中。

韩国分析师预计，现代重工集团、三星重工和大宇造船今年接单量有望激增，将有机会抢夺中国船企的新订单。目前，中国船企在高附加值船舶领域的竞争力还落后于韩国，因此，在中国船企受疫情影响而停滞不前之际，韩国船企计划凭借技术竞争力展开强势的订单争夺战。

此前，韩国造船业已经预测，今年市场上将继续出现大量 LNG 船订单，卡塔尔、莫桑比克等地 LNG 项目将会带来数十艘 LNG 船大单，美国主导的页岩气开发



增加也将推动 LNG 物流量提高，2020 年韩国船企 LNG 船接单量有望增加到 70 艘至 80 艘的规模。

目前，韩国三大船企正在与沪东中华竞争卡塔尔多达 80 艘的大型 LNG 船项目订单，总价值高达 150 亿美元，韩国在卡塔尔的订单竞争中一直处于有利位置，唯一的问题可能只剩下如何平衡交付档期安排。

另外，道达尔在莫桑比克的 LNG 项目计划订造 16 艘 LNG 船，价值约为 30 亿美元，其中现代重工和三星重工已经签署了建造意向书，最终中标的可能性很大。

克拉克森的数据显示，目前，在全球大型 LNG 船手持订单中，韩国船企占比高达 79.2%。其中，三星重工为 37 艘，占比 25.5%；大宇造船 31 艘，占比 20.8%；现代重工集团 48 艘，占比 32.9%；在 LNG 船建造市场的占有率显示出压倒性优势。

除了 LNG 船订单之外，国际海事组织（IMO）严格的环保法规预计也将推动 LNG 动力船需求增加。IMO 限硫令在今年年初已经生效，多国政府禁止使用开环洗涤剂，分析师认为，这将导致船东倾向于选择环保的 LNG 作为燃料，这对于韩国船其而言也是积极因素。最近，赫伯罗特已经在考虑订造 LNG 动力超大型集装箱船，同时将公司现有二手船改造为 LNG 动力船。

韩国造船业人士认为，中国船企正失去船东信任，现在是证明韩国造船业的绝佳机会。

来源：国际船舶网

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	315~3820	N/A	500~505	515~520
Tokyo Bay	306~308	N/A	500~505	655~660
Shanghai	373~378	N/A	465~470	535~540
Hong Kong	325~335	S. E.	455~460	450~455
Kaohsiung	355.00	N/A	490.00	530.00
Fujairah	S. E.	S. E.	479~489	615~625
Rotterdam	284~287	S. E.	414~419	457~462
Malta	S. E.	N/A	457~462	500~505
Istanbul	S. E.	N/A	514~519	529~534



Buenos Aires	N/A	N/A	564~569	700~705
截止日期:			2020-02-27	

◆ 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 08 周	第 07 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 60 周	第 59 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: 2020-02-25

(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	Tanker	115,000	Daehan, S. Korea	2021	Valles Steamship - HK based	5,200	
2+2	Tanker	50,000	Dae Sun, S. Korea	2021-2022	Eastern Pacific - Singaporean	Undisclosed	
4	Bulker	42,000	Tsuneishi Cebu, Philippines	2021-2022	Japanese	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
DREAM CORAL	BC	181,249		2015	Japan	3,660	Navios Maritime - Greek	*sale & leaseback with purchase option
DREAM CANARY	BC	180,528		2015	Philippines	3,490	Navios Maritime - Greek	
OLYMPIC GALAXY	BC	81,383		2009	Japan	1,325	Greek	
DRAFTSLAYER	BC	66,622		2014	Japan	1,900	Meghna - Bangladesh	
SBI TAURUS	BC	63,658		2015	China	1,850	Oman Shipping - Omani	
TR OMAHA	BC	63,581		2014	China	1,750	Undisclosed	en bloc each
TR NIKLAS	BC	63,497		2014	China	1,750	Undisclosed	
ADVENTURE III	BC	62,534		2019	Japan	2,600	Meghna - Bangladesh	
TORENIA	BC	56,049		2007	Japan	950	Undisclosed	
GLOBETROTTER	BC	48,911		2001	China	490	Undisclosed	
BALTIC WIND	BC	34,409		2009	S. Korea	775	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
THALASSA PISTIS	CV	152,343	13,806	2014	S. Korea			
NILEDUTCH BREDA	CV	48,044	3,510	2014	China	15,000	Navigare - Danish	en bloc, incl TC
NILEDUTCH ANTWERPEN	CV	48,044	3,510	2015	China			
SM CHARLESTON	CV	101,570	8,204	2005	S. Korea	1,950	Greek	
ONTARIO II	CV	63,350	4,950	2009	S. Korea	1,065	Transworld - U.A.E	
NEW HAMPSHIRE TRADER	CV	41,411	2,758	2011	China	1,200	Brazilian	
ASIAN SUN	CV	13,719	1,118	2006	China	370	Undisclosed	
SPICA J	CV	11,186	962	2007	Germany	undisclosed	German	ice class
HC NADJA MARIA	CV	8,650	401	2000	Netherlands	265	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
CFL MOMENTUM	GC	10,049		2010	Netherlands	700	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
MEDITERRANEAN GLORY	TAK	319,247		2004	S. Korea	3,150	Greek	



GIOVANNI BATTISTA DE CARLINI	TAK	109,000	2010	China	undisclosed	Italian	*at auction
RBD ANEMA E CORE	TAK	108,958	2010	China	undisclosed	Italian	*at auction
TOTONNO BOTTIGLIERI	TAK	108,870	2010	China	undisclosed	Italian	*at auction
ADELE MARINA RIZZO	TAK	107,500	2010	China	undisclosed	Italian	*at auction
RBD GINO FERRETTI	TAK	106,650	2011	Japan	undisclosed	Italian	*at auction
NEGISHI MARU	TAK	106,650	2005	Japan	1,530	Undisclosed	
KEROS	TAK	74,999	2004	S. Korea	2,150	European	en bloc*
ANDIMILOS	TAK	72,814	2004	S. Korea			
PTI ORION	TAK	51,218	2006	S. Korea	1,275	Chinese	
EAGLE MELBOURNE	TAK	50,079	2011	Japan	1,840	Falcon Navigation - Greek	
BALTIC COMMODORE	TAK	37,343	2003	S. Korea	840	PT Waruna Nusa Sentana - Indonesian	
CHEMBULK MINNEAPOLIS	TAK	33,682	2007	Japan	1,550	Undisclosed	stst
CHEMBULK LINDY ALICE	TAK	33,674	2008	Japan	1,650	Undisclosed	stst
CHEMBULK WESTPORT	TAK	30,044	2005	Japan	1,300	Undisclosed	stst

◆ 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
ALICE	BC	169,963	20,536	1997	S. Korea	382.00	
LISA II	BC	149,310	18,417	1995	S. Korea	385.00	
YU HUA	BC	45,208	7,636	1994	Japan	360.00	incl 500t ROB
ARMADA STAR	CV	12,585	5,166	1993		383.00	

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
NPS CENTURY	BC	172,036	22,159	2000	S. Korea	385.00	
SEA SARK	BC	26,536	5,564	1985	Japan	390.00	
KWEILIN	CV	23,586	9,395	1995	Japan	385.00	HKC recycling
MANOLIS P	CV	20,346	6,910	1995	Germany	420.00	



◆ALCO 防损通函

【埃及有关海事诉讼的立法进展】

协会通代 ELDIB ADVOCATES 告知了埃及的一些立法进展。报告如下：

“埃及最近有项立法进展将会影响在埃及法院进行的海事诉讼和民用航空法下有关货运及客运领域的相关诉讼。它涉及到对前述商业纠纷有管辖权的经济法院。

建立经济法院是为了加速处理它所管辖的诉讼案件。在一份设立经济法院的立法修正案中，经济法院将会采用不同的诉讼程序。它与普通诉讼体系的不同之处主要在于以下几点：

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
2020-02-28	700.660	770.590	6.392	89.866	903.050	60.060	947.090	461.040	523.600
2020-02-27	702.150	764.130	6.359	90.097	906.050	60.162	932.150	459.670	526.340
2020-02-26	701.260	762.710	6.360	89.994	911.740	60.366	931.380	462.730	527.750
2020-02-25	702.320	762.040	6.339	90.131	907.670	60.130	929.300	464.090	528.320
2020-02-24	702.460	761.070	6.298	90.133	909.630	59.675	914.940	463.990	530.050

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	1.5715	1 周	1.5825	2 周	--	1 个月	1.60338
2 个月	1.619	3 个月	1.61325	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	1.59025	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	1.61013		

2020-02-26

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司
Web: www.totalco.com E-mail: snp@totalco.com