



全一海运市场周报

2020.03 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2020.03.02 - 03.06)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【工厂复工提升货量 市场行情止跌企稳】

本周，随着企业复工率提升，中国出口集装箱运输市场货量水平逐步回升，市场供需关系小幅改善。虽然即期市场运价在多数航线上仍以下跌走势为主，但跌势趋缓，综合指数总体企稳。3月6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871.16点，较上期下跌0.5%。

欧洲航线：随着工厂产能以及物流体系效率的恢复，市场货量稳定回升。同时，市场上运力停航规模依旧保持在较大规模水平，航线供需关系略有改善。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在八成左右。由于基本面企稳，多数航商维持此前订舱运价，在小部分航商推涨GRI带动下，即期市场运价止跌回升。3月6日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为830美元/TEU，较上期上升3.2%。地中海航线，运输需求总体处于低位，航商的运力停航措施依然维持在较大规模。本周，上海港船舶平均舱位利用率恢复至85%左右。由于市场基本面有改善迹象，多数航商维持运价不变，仅小部分航班订舱运价有小幅波动，总体略有下跌。3月6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915美元/TEU，较上期下跌1.4%。

北美航线：市场货量处于持续回升中，但增速相对缓慢。市场上多个停航航班复航时间被持续延后，总体供需关系略有改善。本周，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率约在八成左右，但因各航商停航力度不同，舱位利用率分化较大。多数航商维持运价不变，在个别航班小幅降价带动下，即期市场运价小幅回落。3月6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1361美元/FEU、2679美元/FEU，较上期分别下跌2.4%、0.4%。

波斯湾航线：受疫情影响，市场运输需求持续低迷且未现起色。虽然航商仍有大规模运力停航措施，但供需关系并不稳固，装载率表现时有波动。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在七成左右，较上周略有下滑。受此影响，多个航班订舱价格出现不同程度下跌，即期市场运价持续回落。3月6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958美元/TEU，较上期下跌2.7%。

澳新航线：市场货量处于缓慢恢复中，虽然市场仍有大规模运力停航措施，但总体供需关系未获明显改善。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在七成左右。由于运力过剩情况较重，多数航班订舱运价有不同程度下跌。3月6日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为835美元/TEU，较上期下跌1.6%。



南美航线：市场运输需求总体平稳，航商维持此前停航力度，市场基本面稳定。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在九成左右，各航商间略有分化。市场仍有多个航班订舱运价有小幅优惠，但也有部分航商尝试提涨，航线运价总体持平。3月6日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为1580美元/TEU，较上期微跌0.1%。

日本航线：市场运输需求保持平稳，航线运价小幅波动。3月6日，中国出口至日本航线运价指数为755.75点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【疫情导致需求低迷 沿海运价继续下探】

本周，疫情持续影响下，工厂开工率虽有所提升，但恢复程度不及预期，沿海散货运输需求低迷，运力过剩矛盾突出，运价继续下探。3月6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905.09点，较上周下跌1.5%。

煤炭市场：进入3月份，我国防疫管理体系更趋完善，防控力度不断加大，成效逐步显现，确诊新增人数明显下滑。工厂、企业大面积复工，然而复工并不代表完全复产，工厂产能释放仍然有限，用电需求以及材料消耗均复苏乏力。3月6日，沿海六大电厂日耗煤量为50.4万吨，虽然较上周同期增长了7.3万吨，但仍处于较低水平，较去年同期缩减16.8%。反观电厂库存却已攀升至1769万吨，存煤可用天数超35天。后期疫情影响仍将持续较长时间，电厂及其它下游用煤企业观望情绪浓厚，采购积极性将至“冰点”，运输货盘稀缺。面对低迷的市场行情，兼营船舶多选择外贸航线运营，而内贸船舶较多选择停航抛锚，然而市场仍呈现运力严重过剩格局。货主压价力度不断加大，部分为争取现金流的船东纷纷调低报价抢货，低价成交现象频繁，“寒冬”未果，沿海煤炭运价低位下探，航运企业经营普遍较为困难。

3月6日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收876.92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15.3元/吨，较上周五下跌0.5元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为17.1元/吨，较上周五下跌0.4元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为23.3元/吨，较上周五下跌0.5元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为21.0元/吨，较上周五下跌0.2元/吨。

金属矿石市场：受疫情影响，各地推迟复工，钢铁下游需求启动受到一定程度影响。此外，钢厂铁矿石库存较高，进口矿平均可用天数超过25天，导致近期钢厂难有大规模采购补库计划，沿海铁矿石运输需求同样较为低迷。3月6日，沿海金属矿石货种运价指数报收950.70点，较上周下跌0.7%。

粮食市场：虽然国家出台了一系列政策鼓励生猪复产，但就目前来看，养殖业存栏偏低和补栏积极性不强依然是常态，南方主销区用粮企业采购积极性仍受饲养疲弱态势拖累，采购维持谨慎。南方港口市场面临走货疲软、港存增加的同时，也面临进口预期的施压，现货购销整体弱势格局难改。受此影响，粮食



运价延续下跌走势。3月6日，沿海粮食货种运价指数报收 613.81 点，较上周下跌 2.1%。

成品油市场：受新冠肺炎疫情影响，各地工厂延迟开工，居民出行明显减少，成品油需求节后复苏乏力。加上国际油价下跌，贸易商多处于停滞状态，运输需求延续低迷态势，市场运价探底。鉴于市场低迷态势，部分货主本周下调配送运价。3月6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 964.24 点，较上周下跌 4.4%；其中配送运价成分指数报收 1090.57 点，较上周下跌 7.1%。

(3) 远东干散货运输市场

【中小船型继续发力 综合指数小幅上涨】

本周国际干散货运输市场各船型市场走势不一，其中海岬型船市场继续走软，巴拿马型船两洋市场在南美粮食行情的带动下稳步上行，超灵便型船市场南非和南美货盘有所增多，租金、运价延续涨势，远东干散货指数(FDI)综合指数小幅上涨。3月5日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 597.85 点，运价指数为 704.49 点，租金指数为 437.88 点，较上周四分别上涨 0.3%、下跌 1.3%和上涨 4.4%。

海岬型船市场：海岬型船两洋市场表现疲软，运价下行。太平洋市场，周初，受国际燃油价格下跌影响，市场整体氛围不佳，加之西澳铁矿石货盘稀少，可用运力充裕，运价持续走软。周中，澳洲主要发货人陆续出现在市场上询船，铁矿石货盘略有增多，但是市场运力供给过剩，租家议价优势明显，4日市场报出 3 笔西澳至青岛航线 5 美元/吨左右的成交，打击船东信心，运价继续下跌。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 3122 美元，较上周四下跌 13.8%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 5.009 美元/吨，较上周四下跌 8.3%。远程矿航线，巴西铁矿石货盘偏少，运输需求不强，市场表现安静，租家踪影难觅，成交清淡，运价继续下行。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 12.460 美元/吨，较上周四下跌 2.1%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场和粮食航线运价延续涨势。粮食航线，本周空放南美的运力略有增多，但巴西粮食货盘表现平稳，市场抛出不少 3 月份和 4 月份的大豆货盘，外加 FFA 远期合约价格持续上涨，船东信心有所恢复，市场交投活跃，粮食航线运价稳中有升。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 31.134 美元/吨，较上周四上涨 2.2%。太平洋市场，本周印尼煤炭货盘尚可，澳洲铁矿石、煤炭和铝矾土货盘均有所增多，加之部分运力分流至南美粮食航线，市场船货平衡度逐步改善，太平洋市场租金、运价继续上行。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 6178 美元，较上周四上涨 8.6%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 5150 美元，较上周四上涨 6.5%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.100 美元/吨，较上周四上涨 2.1%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场稳中向好。本周东南亚市场整体氛围活跃，一方面煤炭和水泥熟料货盘有所增多，北方钢材货盘表现一般，部分北方运力空放至东南亚市场揽货。另一方面，南非煤炭及南美粮食货盘运输需求增多，消耗不少东南亚市场即期运力，船东信心增强，东南亚市场租金、运价



平稳上行。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 4086 美元，较上周四上涨 15.4%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 5912 美元，较上周四上涨 9.9%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 2819 美元，较上周四上涨 11.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.504 美元/吨，较上周四上涨 3.1%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.400 美元/吨，较上周四上涨 2.2%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价止跌企稳 成品油运价波动上行】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，2 月 28 日当周，美国除却战略储备的商业原油增幅不及预期，精炼油库存和汽油库存都大幅度减少。本周美联储紧急降息，以应对疫情给经济活动带来的风险。这是自 2008 年金融危机以来，美国首次采取紧急降息措施，也是自那时起幅度最大的一次降息。但市场对公共卫生安全的担忧情绪仍未缓解。本周原油价格先涨后跌，布伦特原油期货价格周四报 50.08 美元/桶，较上期下跌 1.75%。全球原油运输市场大船运价止跌企稳，中型船运价稳中有降，小型船运价低位波动。中国进口 VLCC 运输市场运价回暖后企稳。3 月 5 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 931.59 点，较上期上涨 6.81%。

超大型油轮（VLCC）：船货双方博弈加剧，VLCC 市场陷入僵持。继上周五中东线跳涨之后，本周 VLCC 市场运价在 WS49-50 之间横盘整理，日均 TCE（等价期租租金）接近 3 万美元。成交记录显示，中东至中国航线 3 月 22 日装期货盘成交运价为 WS49，西非至远东航线 4 月 1 日装期货盘成交运价为 WS48.5。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS49.19，较上周四上涨 9.8%，CT1 的 5 日平均为 WS49.23，较上周上涨 13.4%，TCE 平均 2.4 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS49.12，上涨 3.0%，平均为 WS49.44，TCE 平均 3 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小幅下跌至 WS76，TCE 约 2.5 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，尼日利亚至欧洲，3 月 24 至 25 日货盘，成交运价约为 WS75。黑海到地中海航线运价保持在 WS84，TCE 约 2.3 万美元/天。亚洲进口主要来自美湾和非洲，一艘 13 万吨级船，美湾至新加坡，3 月 6 日货盘，成交包干运费为 450 万美元。一艘 13 万吨级船，安哥拉至印度，3 月 28 至 29 日货盘，成交包干运费为 245 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线持续下滑，地中海及欧美航线走势分化，综合水平低位波动。7 万吨级船加勒比海至美湾运价小幅上涨至 WS154（TCE 约 3.3 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS103（TCE 约 2.1 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS94（TCE 约 1.0 万美元/天）。波罗的海短程运价小幅下跌至 WS75（TCE 约 1.5 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 8 日货盘，成交运价为 WS80。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS99（TCE 约 1.5 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS94（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 月中旬货盘，成交包干运费为 64 万美元。



国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线涨跌互现，欧美航线全线上扬，综合水平波动上行。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS134（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 WS124（TCE 约 1.8 万美元/天），7.5 万吨级船运价上涨至 WS125（TCE 约 2.7 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价大幅上涨至 WS134 水平（TCE 约 1.4 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅上涨至 WS183（TCE 约 2.2 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 3.0 万美元/天。

（5）中国船舶交易市场

【散货船价多数反弹 油轮船价以跌为主】

3 月 4 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 934.83 点，环比上涨 1.82%。其中，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 3.51%、3.73%、1.98%，国际油轮船价综合指数微跌 0.91%。

全球干散货运输市场各航线货盘陆续放出，各船型运价止跌企稳，波罗的海干散货运价指数 BDI 连续 13 日温和上涨至 549 点（周二），环比上涨 8.07%，二手散货船价格以涨为主。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1087 万美元、环比下跌 0.13%；57000DWT—1709 万美元、环比上涨 4.50%；75000DWT—1739 万美元、环比上涨 6.25%；170000DWT—2531 万美元、环比上涨 1.41%。当前，铝土矿、粮食等货盘增加，但铁矿砂和煤炭货盘表现平平，各船型即期运价、租金走势分化，预计二手散货船价格短期稳中有涨。本期，二手散货船市场成交平淡，共成交 9 艘，总运力 82.45 万 DWT，成交金额 17060 万美元，平均船龄 7.67 年。

主要产油国有望扩大减产，国际油价在一度触底（48.4 美元/桶）后反弹，但后续无刺激经济的措施，反弹有限。布伦特原油期货收于 51.86 美元/桶（周二），环比下跌 4.69%。原油运价触底企稳，成品油运价波动下行，二手国际油轮船价震荡盘整。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2332 万美元、环比下跌 5.70%；74000DWT—2499 万美元、环比下跌 0.04%；105000DWT—3786 万美元、环比下跌 0.20%；158000DWT—4862 万美元、环比上涨 3.06%；300000DWT—6695 万美元、环比下跌 0.21%。机构调查显示，2 月石油输出国组织(OPEC)原油产量已经降至逾十年来最低水平，受全球疫情影响，原油需求疲软，国际油轮运价、租金小幅波动，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 10 艘，总运力 65.74 万 DWT，成交金额 21570 万美元，平均船龄 10.30 年。

沿海散货运输需求增长不如预期，运价低位震荡，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—173 万人民币、环比上涨 6.33%；5000DWT—783 万人民币、环比下跌 0.95%。国内企业复工复产陆续增加，但用电需求增长缓慢，煤炭运输需求仍在较低水平，粮食和铁矿石运输需求仍无起色，运价低位波动，预计沿海散货船价格短期以震荡调整为主。本期，沿海散货船成交稀少，成交船型吨位以 2000 载重吨为主。



内河散货运输行情已有好转，内河二手散货船价格全线上涨。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--53 万人民币，环比上涨 3.48%；1000DWT--113 万人民币，环比上涨 0.80%；2000DWT--241 万人民币，环比上涨 2.69%；3000DWT--356 万人民币，环比上涨 1.17%。新冠肺炎疫情在世界范围内持续蔓延，各地经济承压在所难免，以扩大基建规模稳定投资拉动经济增长的呼声因此再起。中共中央政治局 2 月 21 日召开会议，会议还强调，要积极扩大有效需求，促进消费回补和潜力释放，发挥好有效投资关键作用，加大新投资项目开工力度，加快在建项目建设进度。从中长期看，基建投资仍是对冲疫情损失、完成决胜之年战略目标的重要力量，当下已有多个省市累计推出超 25 万亿重点项目，此对内河运输需求是利好，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 71 艘，总运力 9.48 万 DWT，成交金额 11934 万元人民币，平均船龄 8.44 年。

来源：上海航运交易所

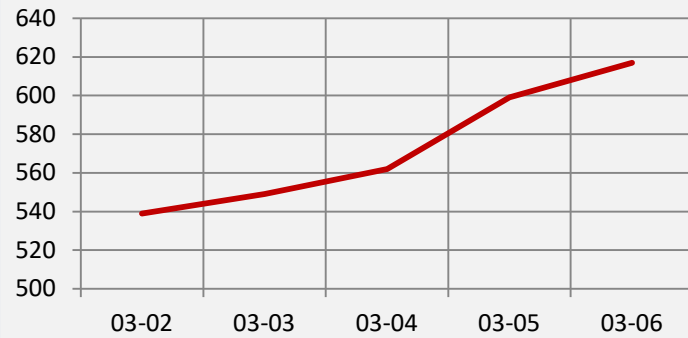
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

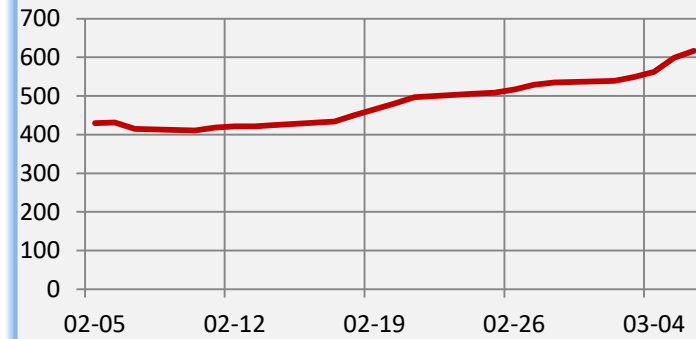
波罗的海指数	3 月 2 日		3 月 3 日		3 月 4 日		3 月 5 日		3 月 6 日	
BDI	539	+4	549	+10	562	+13	599	+37	617	+18
BCI	-348	-20	-346	+2	-353	-7	-307	+46	-312	-5
BPI	915	+10	935	+20	961	+26	1,026	+65	1,068	+42
BSI	621	+15	633	+12	646	+13	671	+25	688	+17
BHSI	327	+3	330	+3	335	+5	344	+9	350	+6



上周 BDI 指数走势



近一个月 BDI 指数走势



近半年 BDI 指数走势



近一年 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金（美元/天）

船型（吨）	租期	第 09 周	第 08 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	9,500	10,000	-500	-5.0%
	一年	11,750	12,000	-250	-2.1%
	三年	13,250	13,250	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	9,750	9,750	0	0.0%
	一年	10,500	10,500	0	0.0%
	三年	10,500	10,250	250	2.4%
Smax (55K)	半年	9,000	9,000	0	0.0%
	一年	9,750	9,500	250	2.6%
	三年	9,750	9,500	250	2.6%
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: 2020-03-03

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Key Integrity' 2011 83375 dely aps Recalada 24/25 Mar trip redel Continent intention grains \$ 11,500 - Cosco

'Yangze 15' 2019 82000 dely Lianyungang 07/10 Mar trip via Nopac redel Singapore-Japan \$ 7,000 - cnr

'CL Tiffany' 2013 81687 dely Qingdao 12 Mar trip via E Australia redel India intention coal \$ 5,500 - Tata NYK

'Lyric Sun' 2011 81450 dely aps EC South America 23 Mar trip redel Singapore-Japan intention grains \$ 14,000 + \$ 400,000 bb - ADMI

'Tai Promotion' 2004 77834 dely aps EC South America 27 Mar trip redel Skaw-Gibraltar intention grains \$ 11,000 - cnr



'Lowlands Mimosa' 2018 63939 dely Recalada mid Mar trip redel Egypt \$ 15,000 - Western Bulk

'Patmos John' 2011 56633 dely Colombo prompt trip via Red Sea redel India \$ 8,000 - Panocean

'Equinox Seas' 2003 52009 dely Santos mid Mar trip Bejaia approx \$ 14,500 - Omega

'SFL Kent' 2012 34003 dely SW Pass prompt trip redel WC Central America intention grains \$ 15,000 - cnr

4. [航运市场动态](#)

【航运终端需求萧条 舟山保税船燃跌势明显】

2 月份舟山保税船用油市场高位下滑，低硫重质船燃价格从 1 月份最高 720 美元/吨，急剧下跌至 430 美元/吨左右。

2 月份舟山地区保税船用油价格高位回落，价格整体跌势明显。据卓创统计数据，当月舟山地区高硫 380CST 燃料油均价在 361.07 美元/吨，环比下跌 73.48 美元/吨或 13.91%；VLSFO 均价 540.43 美元/吨，环比下跌 152.02 美元/吨或 21.95%；MGO 价格均价在 548.93 美元/吨，环比下跌 150.25 美元/吨或 21.49%。

本月以来，舟山地区船用油价格节节下行，市场整体成交量表现惨淡。主要原因如下：

首先，国际原油跌势明显。受公共卫生事件全球蔓延影响，特别是日韩和意大利等国相继出现，市场信心再度受挫，加之全球股市回调严重，促使原油价格大幅下落。2 月份 WTI 均价收于 50.93 美元/桶，环比下跌 11.78%；布伦特原油收于 55.74 美元/桶，环比下跌 12.59%。国际原油跌势增加，新加坡燃料油价格随之进入漫漫下行状态，舟山保税燃料油价格多依据新加坡 MOPS 价格进行计价，成交价格跟随下行。

其次，保税船用油整体供应充裕。2020 年 1 月 22 日，国家发布了《关于对国际航行船舶加注燃料油实行出口退税政策的公告》，要求自 2020 年 2 月 1 日起，对国际航行船舶在中国沿海港口加注的燃料油，实行出口退(免)税政策，增值税出口退税率为 13%。此举将大大提升中国炼厂生产保税船用油的积极性，中石化 2020 年预计产量在 1000 万吨，中石油亦有 400 万吨的计划。低硫重质船燃紧张的局面或将缓解，加之本月贸易商出售前期低硫船用油增多，市场整体供应宽裕下，价格下滑明显。

最后，受公共卫生突发事件影响，沿海航运市场运输需求下跌至史上低位。2 月份 BDI 指数高位下行，波罗的海干散货运价指数 BDI 均值为 457 点，环比下



跌 258 点或 36.08%。本月 BDI 指数跌至低谷之后缓慢反弹，各大船型运价均有所下降，特别是海岬型船指数首次深跌至负值区间。国际航运市场十分低迷，货运运输清淡下，船用油整体销量下跌明显，市场由前期的供应紧缺转变为宽松状态，业者对于后市行情看空明显下，市场价格仍存下行风险。

整体来看，3 月份国际原油多低位整理，公共卫生事件在全球有蔓延之势，航运需求难有利好支撑。加之中国炼厂生产低硫船燃逐渐常态化，市场整体供应充裕，预计 3 月份舟山地区保税船用油价格仍将弱势下行。

来源：卓创资讯

【航运业迎多项政策支持】

3 月 3 日召开的国务院常务会议，确定支持交通运输业纾解困难、加快恢复发展的措施，决定自 3 月 1 日至 6 月 30 日，免收进出口货物港口建设费，将货物港务费、港口设施保安费等政府定价收费标准降低 20%，取消非油轮货船强制应急响应服务及收费；鼓励保险公司通过延长保险期限、续保费用抵扣等方式，适当减免疫情期间停运的营运车辆、船舶、飞机保险费用。

业内人士表示，这些政策将在一定程度上减轻疫情对航运业的冲击，但目前航运业还面临需求严重不足的问题，货船无货可运，客船大部分只能停航，要想恢复，还需时日。

据悉，我国的港口建设费是专项用于港口建设的政府性基金，根据《港口建设费征收办法实施细则》，国内出口货物每重量吨（或换算吨）港口建设费 4 元，国外进出口货物每重量吨（或换算吨）港口建设费 5.6 元，义务缴纳人是货物的托运人或收货人。有业内人士表示，货物港口建设费通常是向货主征收，但实际执行中很多由船东代付，因此，进出口货物港口建设费免收的政策对贸易商及航运业来说均是利好。

货物港务费、港口设施保安费等也是按照货物重量或体积收费，如 20 英尺外贸进出口集装箱重箱每箱的港口设施保安费为 20 元，40 英尺重箱每箱 30 元；集装箱以外的其他外贸进出口货物每吨港口设施保安费为 0.5 元等。以 1 万箱集装箱船计算，优惠政策实施后港口设施保安费可节省 4 万元。

目前，由于疫情影响，航运企业普遍面临停航、资金紧张等问题。在此次国务院常务会议决定减免相关费用之前，许多地方政府和港口企业为促进航运企业复工复产已出台了一些政策。

深圳市交通运输局今年 2 月提前发放了 2019 年港航产业资助资金，资助金额高达 4.1 亿元，并协调港口企业减免疫情期间港内堆场使用费。

厦门市政府 2 月 22 日宣布，减免部分港口收费，对厦门港集装箱货物的货物港务费和港口设施保安费全免，船舶引航费收费标准减半，降低外贸中转的港



口作业包干费，减免集装箱拖车停车费等。

宁波舟山港 2 月 24 日发布《宁波舟山港关于进一步实施疫情期间港口作业费用减免措施的通知》，免收部分港口作业包干费、减半征收船舶供应服务费、对进口本地空箱库场使用费给予优惠、延长费用结算账期等，并提出对特别困难的企业，还将根据实际情况进行进一步减免。

2 月 26 日，天津港发布关于进一步免除集装箱堆存费的通告。

此外，金融机构对航运业防控疫情及复工复产也进行了支持。2 月 27 日，由交通银行联席主承销的中远海运控股股份有限公司 2020 年度第一期超短期融资券（疫情防控债）成功发行，发行规模 10 亿元。

有数据显示，在浙江宁波，截至 2 月 29 日，全市 137 家实际运营的水路运输企业全部复工；企业员工实际到岗率 98.4%；610 艘营运船舶中 412 艘在航、198 艘停航。

业内人士表示，现在是航运业的艰难时期，航运业恢复除了需要国家在税费减免方面的支持，还需要各地区、各部门在审批企业复工方面减少限制、保障道路畅通方面采取措施；同时，协调国内石化、钢厂、粮商、电厂等货主和国内主要航企，共同制定生产经营和运输保障计划，也十分重要。

来源：中国船舶报

【中国船舶租赁：航运正复苏，喜事已连连】

全球船舶租赁业正处于快速发展初期，在未来较长一段时间内还将保持快速增长。新运力供应量缩减将有利于航运业复苏，海事业的供需平衡正在逐步修复，将为船舶租赁业带来更多发展机遇

2 月 6 日，中国船舶集团旗下中国船舶（香港）航运租赁有限公司（中国船舶租赁）成功定价发行 8 亿美元债券，拟将所得款项净额用于发展租赁业务和就其现有债务进行再融资。这是新冠肺炎疫情爆发以来，大中华地区首笔中资企业债券发行，中国船舶租赁的率先突破重围，为战胜新冠肺炎疫情、提振航运市场增添了信心。

东方财富网分析称，强劲订单簿，意味着中国船舶租赁成功克服新冠肺炎疫情带来的市场波动不利影响，精准抓住了自新冠肺炎疫情爆发后市场反弹的窗口，该笔债券成功发行也是债券市场回暖的标志，提振了市场信心。其实，中国船舶租赁带来的喜讯远不止这些。



2019 年净利预增约 25%

2 月 4 日，中国船舶租赁发布公告称，预期截至 2019 年 12 月 31 日止年度的未经审核综合公司权益持有人应占溢利将较 2018 年增长约 25%。据《航运交易公报》记者查阅，2016 年、2017 年和 2018 年年度，中国船舶租赁获得纯利分别为 4.32 亿港元、6.03 亿港元和 7.06 亿港元；收益分别为 10.32 亿港元、13.3 亿港元和 21.05 亿港元，达到复合年增长率为 42.8%。

中国船舶租赁公告显示，2019 年有关预期增幅主要归因于中国船舶集团扩充船舶组合以及借贷利息收入的增加，及 2019 年财年中国船舶集团平均融资成本的减少。

2019 年上半年，中国船舶租赁实现收益 11.97 亿港元，经营利润为 4.9 亿港元，同比增长 54.6%（经营利润快速增长体现了中国船舶租赁租赁和贷款借款业务的强劲发展）。上半年，中国船舶租赁新签订 6 份租赁合同，完成 8 份租赁合同，正在执行 71 份租赁合同。

集团重组带来发展机遇

中国船舶租赁成立于 2012 年，控股股东为中国第一、世界第二大造船集团——原中船集团。受益于原中船集团在船舶设计、制造和配套服务方面的丰富资源，中国船舶租赁成为大中华区首家船厂系租赁企业和全球领先的船舶租赁企业之一。2019 年 6 月 17 日，中国船舶租赁在香港联交所主板成功上市，引入其他重要股东——中国再保险（集团）股份、中远海运金融控股、惠生工程技术服务和一汽财务等。

中国船舶租赁在 2019 年半年报中表示：其控股股东原中船集团正在筹划与原中船重工战略性重组，重组后所持订单将占中国的 40%、全球的 15%。战略性重组带来资源整合，巩固作为行业领军的竞争性优势，这将对中国船舶租赁的发展产生积极影响。2019 年 10 月，国务院批准原中船集团与原中船重工实行联合重组成立中国船舶集团。

根据弗若斯特沙利文报告，就收入而言，2018 年中国船舶租赁于全球船舶租赁行业排名第四，所占市场份额为 3.9%；于全球非银行系船舶租赁行业排名第一，所占市场份额为 14.8%。

船队多元化现代化发展

因为“年轻”，所以中国船舶租赁旗下船队多元化、现代化且船龄较新。截至 2018 年年底，中国船舶租赁拥有 65 艘船舶，包括 43 艘融资租赁安排的船舶和 22 艘经营租赁安排的船舶，平均船龄约两年。65 艘船舶中包含 25 艘散货船、14 艘液货船、10 艘集装箱船、7 艘海上 LNG/LPG 装备船和 9 艘特种船。



2019 年上半年，中国船舶租赁业务保持快速发展，截至 6 月 30 日，船队规模达到 101 艘。其中，营运 71 艘；30 艘正在建造。船舶资产平均船龄为 1.99 年。上半年，船舶资产利用率为 100%，整体租金收取率为 97.3%。

Alphabulk 研究显示，目前中国船舶租赁持有全球 80% 的超大型矿砂船（VLCC）和 20% 的海岬型散货船订单，这表明世界范围内铁矿石的工业供应链将越来越具有封闭性。海岬型散货船和 VLCC 总订单中，交银租赁占比 23%，中国船舶租赁占比 22%，工银租赁占比 19%，国银租赁占比 12%。

中国船舶租赁认为，全球船舶租赁业正处于快速发展初期，在未来较长一段时间内还将保持快速增长。新运力供应量缩减将有利于航运业复苏，海事业的供需平衡正在逐步修复，将为船舶租赁业带来更多发展机遇。

根据克拉克森预测，2019 年全球海运贸易量以吨计将同比增长 2.5%，贸易的增长为航运业发展提供了良好的基础。根据克拉克森的统计，2019 年上半年，全球船队运力增速为 1.9%，低于国际金融危机爆发以来的平均值，新签订单量为 360 艘、2493 万 DWT、1026 万修正总吨，以修正总吨计年化同比下降 39%，较国际金融危机爆发以来的平均水平低 49%。

来源：《航运交易公报》

【为何越来越多的船东选择建造环保型船舶？】

由于首批两艘船舶在近四年的运营时间内表现优异，UECC 去年又在江南造船厂订造了 2+1+1 艘双燃料 LNG 汽车运输船 (PCTC)，均入级 DNV GL。这些新船会在原有生态友好的设计中加入电池混动技术。这也是国内首艘双燃料+电池混合动力 PCTC，首艘船将于 2021 年交付。

“对我们来说，毫无疑问，双燃料 LNG 船是波罗的海区域运营的最佳方案，” UECC 首席执行官 Glenn Edvardsen 表示，“环保合规是首要标准，这样才能在我们主要运营的排放控制区内畅行无阻。而 LNG 的经济性甚至超出了我们的预期。这样从两方面来看，LNG 都是我们的不二选择。

评估环境选

优化线型设计是另一项提高船舶能效的措施。例如，ECO 系列船舶没有传统的球鼻艏。“球鼻艏在设计吃水和设计航速时能发挥最大作用”，DNV GL 北欧业务发展部大客户经理 Vegar Rype 说，“但如果在航行过程中可能会有比较明显的纵倾或者吃水差，例如在 UECC 的波罗的海航线上，那么没有明显球鼻艏的船舶可能更有益。无球鼻艏的设计实现了在变化吃水时更尖瘦的艏部型线，有助于改善波浪中的船舶能效。”

DNV GL 为 UECC 识别和评估各类设计选项提供支持，包括双燃料方案。“双燃料技术给我们带来了灵活性。如果替代的碳中和或者合成燃料变得更有吸引力，



我们也会采用”，Edwardsen 肯定地说。

他提到了在设计团队中拥有一个能互相切磋的合作伙伴有多么重要。“船舶是一项重大的长期投资。我们需要能验证我们的假设和偏好。LNG 不是新的事物，但也不老，我们需要外部的专业经验。DNV GL 从一开始就对船用 LNG 有深度知识，在他们的支持下，我们现在觉得完全有能力驾驭 LNG 燃料。”

2021 年起铺设龙骨的新船必须符合波罗的海和北海地区生效的 IMO Tier 3 氮氧化物排放限制。“我们的方案能确保超越 IMO 到 2030 年减少 40% 碳强度的目标”，Edwardsen 说。

LNG 不是新的事物，但也不老，我们需要外部的专业经验。DNV GL 从一开始就对船用 LNG 有深度知识，在他们的支持下，我们现在觉得完全有能力驾驭 LNG 燃料。

— UECC 首席执行官 Glenn Edwardsen

LNG 蓬勃发展

尽管目前 LNG 基础设施的发展势头迅猛，特别在北欧地区，但情况并非总是如此。“在早期正是因为我们订造了头两艘船舶，LNG 供应商才有动力建造加注站等基础设施”，Edwardsen 指出，“你可以说我们解决了先有鸡还是先有蛋的问题。对于开发者来说，这是个‘你愿意我就愿意’的安排”。

尽管如此，他确认 UECC 始终坚信 LNG 将越来越普及并扩大足迹，而事实证明就是如此。“欧盟一直是 LNG 基础设施发展的支持者，这使欧洲领先于世界许多其他地方。基础设施正在增长并且将继续增长”，Edwardsen 认为。

电力节省燃料、降低排放

区分第一批与第二批新船的一个显著特点是电池混合动力。“电池是新一代动力发展的一部分”，据 Edwardsen 观察，“我们希望接下来取得一定的进展”。在他看来，新船采用电池动力的主要好处是提高运营效率和降低排放。“这有助于我们在满足 IMO 2030 要求的道路上保持方向。它还提供了船舶在港时减少排放的选择，这对于许多城市来说变得越来越重要。”

这些船舶也将使用岸电。“许多港口很快都将配备岸电。欧盟将在推广岸电方面施加影响，并在考虑为港口提供支持时权衡船东的投资。”

Edwardsen 表示，这样一来，UECC 就可以通过提供随时准备接入该系统的船舶，对欧盟的投资施加影响。“对我们来说，岸电是水到渠成的，我们正在尽自己努力推动这一进程。”



不确定性主宰新船格局

尽管 UECC 对新造汽车滚装船的新技术充满热情,但为什么该领域的新船订单依然寥寥无几?“我认为很大程度上是因为不确定性”,Glenn Edvardsen 认为,“环保法规不断收紧,而技术并非总能给出答案。”

他表示,燃料的选择也是一大因素。“很多船东对于哪些燃料最为可行都采取观望态度。为避免一着不慎,船东们都很谨慎”。他指出,运价水平也很低,因此船东不愿意成为新技术的“吃螃蟹者”。

“我们要做的是在履责的同时获得竞争优势。环境是主要因素之一,我们必须做出选择,并推进差异化措施。我们的选择足以超越现有的要求,我们也确信能满足或者超越未来的要求。”

来源: DNVGL 船级社

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	372~374	N/A	444~446	485~490
Tokyo Bay	306~308	N/A	455~460	705~715
Shanghai	350~352	N/A	448~450	515~520
Hong Kong	S. E.	S. E.	440~445	440~445
Kaohsiung	340.00	N/A	460.00	515.00
Fujairah	S. E.	S. E.	450~455	615~625
Rotterdam	274~276	S. E.	412~416	460~465
Malta	S. E.	N/A	436~440	490~495
Istanbul	S. E.	N/A	475~480	505~515
Buenos Aires	N/A	N/A	505~510	690~695

截止日期:

2020-03-05



◆ 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 09 周	第 08 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 61 周	第 60 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: 2020-03-03

(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+1	Tanker	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2021	undisclosed	3,750	
1	Tanker	11,500	Taizhou Maple Leaf, Chinese	2020	Quanzhou Quangang Xintong - Chinese	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
PERCIVAL	BC	177,065		2010	China	1,730	Chinese	en bloc each
LANCELOT	BC	177,028		2010	China	1,730	Chinese	
MEDI HONG KONG	BC	82,790		2006	Japan	910	Undisclosed	



LUZERN	BC	50,363	2002	Japan	570	Middle Eastern	
PACIFIC LIGHT	BC	50,199	2007	Indonesia	undisclosed	Marti Shipping - Turkish	BBHP
AUDACIOUS	BC	46,683	2004	Japan	610	Turkish	

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
SINAR SANGIR	CV	21,937	1,708	2008	Japan	725	Sinokor Merchant - S. Korean	*
SINAR SUBANG	CV	21,935	1,708	2008	Japan	725	Sinokor Merchant - S. Korean	
AL YASRA	CV	12,512	1,015	2009	S. Korea	650	S. Korean	
KOTA TEGUH	CV		732	2002	S. Korea	undisclosed	Dongjin - S. Korean	

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
BBC MICHIGAN	GC/MPP	14,767	665	2010	China	700	Undisclosed	en bloc each*,
BBC ARIZONA	GC/MPP	12,744	665	2010	China	700	Undisclosed	2x150t Gear / Ice 1A
HC NADJA-MARIA	GC/MPP	8,650	560	2000	Netherlands	275	S. Korean	

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
RIDGEBURY PURPOSE	TAK	306,307		2000	S. Korea	2,100	Undisclosed	
DEWI MAESWARA	TAK	300,149		1998	Japan	1,900	U. A. E	
DAEWOO 5476	TAK	300,000		2021	S. Korea	9,300	Belgian	BWTS/Scrubber
HULL NO. 1161	TAK	156,900		2020	China	5,690	German	scrubber fitted
ATLAS VOYAGER	TAK	115,482		2003	Japan	1,630	Undisclosed	
OCEAN SCHOONER	TAK	73,083		2000	S. Korea	710	Greek	
JAL ANANT	TAK	46,646		2009	Japan	1,525	Undisclosed	

◆ 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
NEW JOY	BC	149,297	18,163	1998	S. Korea	372.00	
ARMADA PAPUA	CV	12,575	5,250	1993	Poland	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
NAVIOS KYPROS	BC	55,222	8,646	2003	Japan	380.00	
JINAN	GC	8,122	2,304	1984	Japan	345.00	

巴基斯坦							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格 (美元) / 轻吨	备 注
USOLIE	BC	68,788	10,244	1990	S. Korea	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
SINOKOR YOKOHAMA	CV	11,031	4,692	2000	China	403.00	delivery full subcontinent range
DIVA	TAK	18,012	6,023	1980	Brazil	219.00	as is Rio de Janiero

◆ALCO 防损通函

【中国有关防止船舶污染的管理条例】

请会员参考 2015 年 6 月 1 日发布的中国防止船舶污染管理条例的通函，规定有承运污染性和危险性散装货物的，或者船舶超过 1 万总吨的船东或营运人，在进入中国港口或从事装货、卸货作业之前，或者港外过驳作业前（离岸 20 海里内），须与船舶污染清除单位订立清污合约。

会员应获悉中国海事局最近发布了对船舶清除单位新的管理措施，于 2020 年 3 月 1 日生效。结合新措施，海事局也已发布了《需布设围油栏或签订船舶污染清除协议的散装液体污染危险性货物名录》（简称《名录》）。国际保赔协会集团（IG 集团）已与中国海事局确认生效日期依然是 3 月 1 日，并未受新冠病毒爆发而延迟。

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
2020-03-06	693.370	777.470	6.523	89.215	897.080	60.086	973.990	458.190	517.050
2020-03-05	694.030	772.670	6.449	89.294	892.900	60.236	955.700	459.330	518.230
2020-03-04	695.140	776.670	6.499	89.473	891.570	60.429	950.370	457.790	519.490
2020-03-03	695.160	774.570	6.421	89.333	887.630	60.425	952.900	454.540	521.630
2020-03-02	698.110	772.140	6.483	89.553	893.600	60.348	959.760	454.380	520.380

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	1.08775	1 周	1.14438	2 周	--	1 个月	1.01625
2 个月	1.01913	3 个月	1.00063	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.98888	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.9675		

2020-03-04

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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