



全一海运市场周报

2020.03 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2020.03.09 - 03.13\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【疫情影响市场分化 航线运价互有涨跌】

本周中国出口集装箱运输市场行情继续恢复，运输需求自低位回升，远洋航线市场出现分化，运价涨跌互现，综合指数上涨。3月13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911.85点，较上期上涨4.7%。

欧洲航线：由于疫情扩散到欧洲，导致欧洲国家生产供应链面临重大风险，企业正常生产经营受到影响，对欧洲航线运输需求产生不利影响。据德国 ZEW 研究所发布的数据显示，德国 2 月 ZEW 经济景气指数为 8.7，较前值大幅下跌，表明市场信心恶化程度远超预期。多数船东对运力投放有所控制，上海港船舶平均装载率回升至 8 成以上，由于货量恢复缓慢，多数船东采取降价揽货措施，市场运价下跌。3 月 13 日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为 827 美元/TEU，较上期下跌 0.4%。地中海航线，市场情况与欧洲航线基本同步，意大利为欧洲疫情最为严重的国家，对运价走势产生压力，上海港船舶平均舱位利用率在 85%左右，市场运价下跌。3 月 13 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 903 美元/TEU，较上期下跌 1.3%。

北美航线：由于疫情影响，工厂复工情况不如往年，运输需求恢复较慢，航商对总体运力规模进行控制，有效改善了供需基本面，上海港船舶平均舱位利用率回升至 85%左右，美东航线装载率好于美西航线，即期市场订舱价格小幅反弹。3 月 13 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 1610 美元/FEU、2912 美元/FEU，较上期分别上涨 18.3%、8.7%。

波斯湾航线：部分目的地国家受疫情影响较重，虽然运输需求保持复苏态势，但恢复速度较慢，部分航商采取停航等措施控制运力规模，供求关系基本稳定，上海港船舶平均装载率徘徊在 75~80%之间，市场运价小幅上涨。3 月 13 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 1009 美元/TEU，较上期上涨 5.3%。

澳新航线：受疫情影响市场行情较为低迷，航商虽控制运力规模，但供求关系未能有效改善，上海港船舶平均装载率徘徊在 80%左右，市场运价下跌。3 月 13 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 771 美元/TEU，较上期下跌 7.7%。

南美航线：运输需求受疫情拖累表现不佳，航商采取停航等措施控制运力规模，但供需基本面仍然不佳，上海港船舶平均装载率在 85%左右的水平，市场运



价下跌。3月13日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为1460美元/TEU，较上期下跌7.6%。

日本航线：本周运输需求稳定，市场运价小幅上涨。3月13日，中国出口至日本航线运价指数为759.98点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【疫情尚未完全解除 运输需求仍然低迷】

国内疫情虽然得到有效控制，但在防疫尚未完全解除的情况下，沿海散货运输需求低迷态势延续，过剩运力难以消化，运价徘徊于低位，惨淡行情仍在继续。3月13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901.18点，较上周下跌0.4%。

煤炭市场：新冠肺炎疫情自春节前爆发，已经持续了1个半月时间。经过长时间的防控防疫，疫情扩散已经得到有效控制，大部分省市已经呈现“零增长”态势。开工企业不断增多，用电耗煤量持续回升。据统计，3月13日，沿海六大电厂日耗煤量53.4万吨，较上周同期上升3万吨。煤炭供应也在相关部门大力督促下加速恢复，供应量已经基本回归至正常水平。然而疫情防控尚未完全解除，且正值煤炭需求淡季，煤炭需求恢复情况远低于预期，耗煤增长速度偏慢，耗煤水平处于相对低位。而电厂存煤量仍高居1768万吨，采购动力缺乏，拉运多以长协货盘为主。综合上述情况，本周散货运输市场仅砂石等部分非煤货盘略有增多，煤炭等主要货种运输需求仍然疲软。运力过剩格局未有好转，货主仍较大力度压价，运价水平低于运营成本，大量兼营船舶仍运行于情况相对较好的外贸航线，较多内贸船舶选择停航抛锚。

3月13日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收873.37点，较上周下跌0.4%。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15.1元/吨，较上周五下跌0.2元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为17.0元/吨，较上周五下跌0.1元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为23.3元/吨，与上周持平。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为21.0元/吨，与上周持平。

金属矿石市场：随着国内疫情好转，钢厂复工有序进行。不过由于钢材终端需求释放缓慢，在高库存环境下，钢厂主动减限产，停产高炉数量增加。此外，海外疫情较快扩散，抑制大宗商品价格反弹，钢厂观望情绪浓厚，铁矿石运输需求仍较为低迷。3月13日，沿海金属矿石货种运价指数报收944.52点，较上周下跌0.7%。

粮食市场：目前，南方粮食需求延续弱势，终端饲料消费增速有限，各企业普遍持观望态度，采购谨慎。玉米消费量偏低，市场货源充裕，贸易商运作谨慎，南方各港口多执行合同订单为主，粮食运输需求延续低迷。3月13日，沿海粮食货种运价指数报收609.29点，较上周下跌0.7%。



成品油市场：国内疫情转好，工厂开工率提升，居民市内出行需求增多，然而成品油需求恢复需要一个过程，短期内增长仍较为有限。此外，国际油价大幅下跌，国内成品油调价窗口临近，大幅下调已成定局，下游观望情绪较重。加上前期高库存仍需消耗，运输需求仍较为低迷，运价低位下探。3月13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958.68点，较上周下跌0.6%；其中市场运价成分指数报收826.80点，较上周下跌1.3%。

(3) 远东干散货运输市场

【各船型运价走势各异 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各异，海岬型船运价和巴拿马型船市场粮食航线运价在油价大跌的影响下走软，超灵便型船受益于前期一波货盘消耗掉不少运力，租金依然保持上升走势，远东干散货指数(FDI)综合指数小幅波动。3月12日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为595.51点，运价指数为666.43点，租金指数为489.13点，较上周四分别下跌0.4%、5.4%和上涨11.7%。

海岬型船市场：海岬型船两洋市场运价跌幅扩大。周初，虽然太平洋市场货盘尚可，但国际燃油价格大幅跳水（新加坡含硫量0.5%的低硫油价格345美元/吨，较上周五下跌20%），澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价从上周五近5美元/吨的水平跌至周二4.3美元/吨左右，跌幅14%。后燃油价格略有反弹，铁矿石运价小幅回升至周三4.6美元/吨左右。周末，市场整体气氛不佳，且巴西货盘稀少，大部分运力集中在太平洋市场，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价再次走软。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为3053美元，较上周四下跌2.2%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为4.503美元/吨，较上周四下跌10.1%。远程矿航线，虽然已至3月中旬，但巴西铁矿石货盘依然稀少，市场情绪受压，加上油价大跌，早期的船不得不降价成交。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为11.106美元/吨，较上周四下跌10.9%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场先涨后平，粮食航线运价调头下行。粮食航线，本周南美货盘较前期有所减少，国际燃油价格大幅回落，FFA远期合约价格下滑，且空放至南美的运力增多，整体而言利空因素相对偏多，粮食航线运价结束一周多的涨势掉头下行。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为29.768美元/吨，较上周四下跌4.4%。太平洋市场，上半周虽然印尼回国的煤炭依然不多，但是有部分至印度、韩国和日本的煤炭及澳洲装出的铁矿货盘，租金依然延续上涨势头。下半周，市场表现安静，且随着南美市场走弱，租家观望气氛浓厚，上涨乏力。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为6712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5457美元，较上周四上涨6.0%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为5.065美元/吨，较上周四下跌0.7%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场涨势明显。虽然本周煤炭、水泥熟料等货盘依然不多，但上周南非、南美货盘消耗掉不少运力，东南亚市场即期可用运力不多，且铝土矿等货种相关航线租金水平较高带动市场气氛，东南亚市场租金稳中上行。周四，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为5375美元，较上周四上涨31.5%；新加坡经印尼至中国南方航线TCT日租金为7096美元，较上周四上涨20.0%；中国渤海湾内-东南亚航线TCT日租金为3400美元，较上



周四上涨 20.6%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.666 美元/吨，较上周四上涨 2.5%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.530 美元/吨，较上周四上涨 1.8%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价大幅跳涨 成品油运价持续上行】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，3 月 6 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存大幅超预期增加，但精炼油库存和汽油库存均大幅度减少。本周 OPEC 与以俄罗斯为首的非 OPEC 产油国在 3 月 6 日未能就延长原油限产协议达成一致。沙特随后宣布将增产并大幅下调官方原油售价，国际油价随之暴跌。减产协议破裂后，争抢需求日渐下降的国际原油市场份额成为近期产油国的主要目的。本周原油价格大幅下滑，布伦特原油期货价格周四报 32.56 美元/桶，较上期下跌 34.98%。全球原油运输市场大船运价大幅跳涨，中型船运价大幅上升，小型船运价止跌反弹。中国进口 VLCC 运输市场运价不断冲高。3 月 12 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 2950.75 点，较上期上涨 216.74%。

超大型油轮（VLCC）：随着国际原油价格战的打响，原油价格暴跌促使油运需求剧增，VLCC 市场随之波澜再起。本周 VLCC 市场运价急速上涨，叠加燃油成本下降因素，日均 TCE（等价期租租金）一举冲破 15 万美元关口。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS163.46，较上周四上涨 232.3%，CT1 的 5 日平均为 WS82.34，较上周上涨 67.3%，TCE 平均 6.2 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS145.08，上涨 195.4%，平均为 WS77.79，TCE 平均 6.4 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平大幅上升。西非至欧洲市场运价大幅上涨至 WS134，TCE 约 6.5 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，安哥拉至地中海，3 月 28 日货盘，成交运价约为 WS80。黑海到地中海航线运价上涨至 WS129，TCE 约 6.1 万美元/天。亚洲进口主要来自欧洲和非洲，一艘 13.5 万吨级船，杰伊汉至泰国，3 月 26 至 28 日货盘，成交包干运费为 270 万美元。一艘 13 万吨级船，西非至印度，3 月 28 至 29 日货盘，成交运价约为 WS90。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线、地中海及欧美航线均出现不同程度的上涨，综合水平止跌反弹。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS178（TCE 约 4.6 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS137（TCE 约 4.1 万美元/天）。北海短程运价上涨至 WS109（TCE 约 2.4 万美元/天）。波罗的海短程运价上涨至 WS91（TCE 约 2.9 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 21 日货盘，成交运价为 WS85。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS118（TCE 约 2.6 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS105（TCE 为 2.4 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，3 月下旬货盘，成交包干运费为 64 万美元。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线全线上涨，欧美航线涨跌互现，综合水平持续上行。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS145（TCE 约 1.5



万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS160 (TCE 约 3.0 万美元/天)，7.5 万吨级船运价上涨至 WS151 (TCE 约 3.9 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价小幅上涨至 WS138 水平 (TCE 约 1.7 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS162 (TCE 约 2.0 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 3.1 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际散货船价全体反弹 内河散货船价多数回调】

3 月 11 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 931.93 点，环比微跌 0.31%。其中，国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数和沿海散货船价综合指数分别微涨 0.54%、1.09%、0.82%，内河散货船价综合指数下跌 1.52%。

除开往中国的航线外，全球干散货太平洋航线走向积极、大西洋航线总体向好，运价稳中有升，市场总体表现为谨慎乐观，波罗的海干散货运价指数 BDI 近期 22 个交易日有 21 个交易日上涨，周二收于 627 点，环比上涨 14.21%，二手散货船价格全体反弹。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1088 万美元、环比上涨 0.06%；57000DWT—1743 万美元、环比上涨 1.94%；75000DWT—1756 万美元、环比上涨 0.98%；170000DWT—2560 万美元、环比上涨 1.16%。快速蔓延的新型冠状病毒对全球经济的影响，已经传递到股市和大宗商品，芝加哥粮食期货已经连续多个交易日下跌，低价的粮食货盘增多，中国进口的粮食开始大幅增长。虽然未来散运市场存在不确定性，但是国际干散货船 1 年期期租费率已经开始走高，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以老旧船舶为主，共计成交 11 艘，总运力 98.54 万 DWT，成交金额 9785 万美元，平均船龄 15.55 年。

3 月 7 日，沙特全面发动全球原油价格战，大幅降低售往欧洲、远东和美国等国外的市场的原油价格，折扣幅度创逾 20 年来最大，引发原油市场一度惊现史诗级崩跌，布伦特原油期货收于 37.22 美元/桶（周二），环比下跌 28.23%。原油运价止跌企稳，成品油运价止跌反弹，二手国际油轮船价大幅震荡。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2282 万美元、环比下跌 2.15%；74000DWT—2494 万美元、环比下跌 0.19%；105000DWT—3814 万美元、环比上涨 0.71%；158000DWT—4899 万美元、环比上涨 0.75%；300000DWT—6938 万美元、环比上涨 3.64%。国家主席习近平 3 月 10 日对武汉的访问释放了一个积极的信号，国内新增确诊病例大大减少，这意味着国内保障生产工作将进一步增强，或对能源需求带来利好，国际油轮期租租金基本维持稳定，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 9 艘，总运力 167.17 万 DWT，成交金额 278.8 万美元，平均船龄 13.89 年。

沿海散货运输货盘供应不足，船东主动降价揽货，运价继续探底，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—176 万人民币、环比上涨 1.59%；5000DWT—777 万人民币、环比下跌 0.68%。国内企业复工复产陆续增加，国务院要求下调港杂费和铁路杂费，但国内煤炭、矿石、钢材和粮食下游需求依旧疲弱，运价低位横盘，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，买家观望者较多。



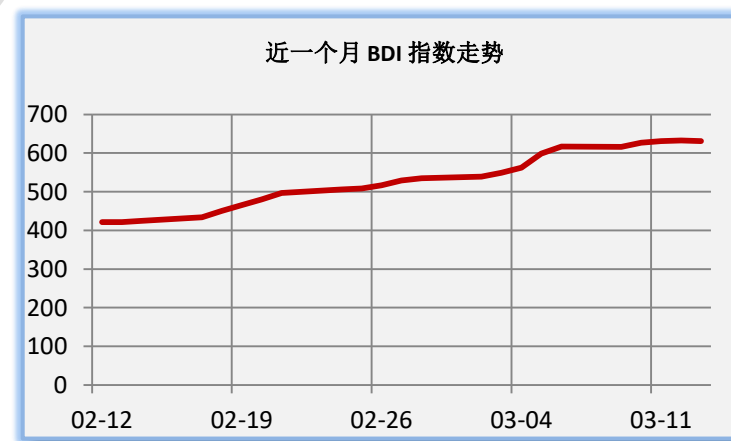
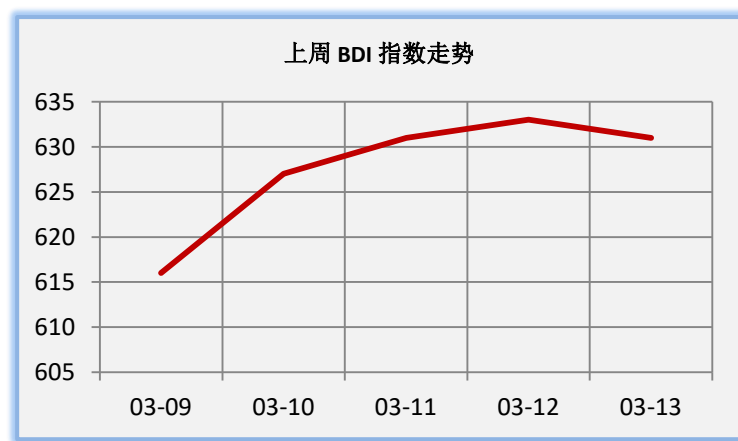
内河二手散货船价格经历连续 4 周上涨后，多数开始大幅回调。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--55 万人民币，环比上涨 4.49%；1000DWT--112 万人民币，环比下跌 0.34%；2000DWT--231 万人民币，环比下跌 4.05%；3000DWT--339 万人民币，环比下跌 4.72%。房地产和基建项目尚未大面积开工，内河建材运输需求较弱，运价收益难以支撑目前的船价，预计内河散货船价格短期震荡回调。本期，内河散货船市场成交活跃，共计成交 94 艘，总运力 14.96 万 DWT，成交金额 15591 万元人民币，平均船龄 9.58 年。

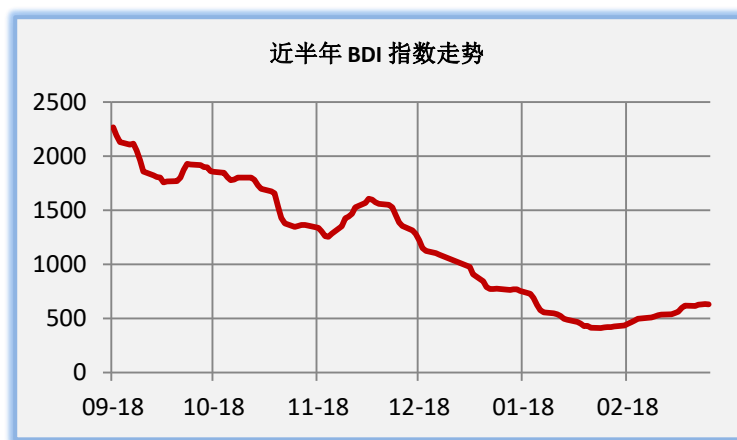
来源：上海航运交易所

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 9 日		3 月 10 日		3 月 11 日		3 月 12 日		3 月 13 日	
BDI	616	-1	627	+11	631	+4	633	+2	631	-2
BCI	-372	-60	-347	+25	-350	-3	-355	-5	-311	+44
BPI	1,067	-1	1,064	-3	1,057	-7	1,035	-22	1,007	-28
BSI	704	+16	722	+18	735	+13	745	+10	750	+5
BHSI	355	+5	363	+8	374	+11	386	+12	395	+9





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 10 周	第 09 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	11,000	9,500	1500	15.8%
	一年	13,000	11,750	1250	10.6%
	三年	13,250	13,250	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	11,000	9,750	1250	12.8%
	一年	11,000	10,500	500	4.8%
	三年	10,500	10,500	0	0.0%
Smax (55K)	半年	9,500	9,000	500	5.6%
	一年	10,000	9,750	250	2.6%
	三年	9,750	9,750	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: 2020-03-10



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Nea Tyhi' 2009 82211 dely aps East Coast South Ame rica 19 Mar trip redel Singapore-Japan intention grains \$ 14,000 + \$ 400,000 bb - Cofco

'Lowlands Kamsar' 2010 82206 dely Hong Kong 16 Mar trip via Indonesia redel Philippines intention coal \$ 7,250 - Omega

'Hiroshima Star' 2017 81789 dely San Ciprian 18 Mar trip via Continent and India redel Cape of good hope intention ferts \$ 13,000 - Norden

'Xin Rong' 2010 79607 dely aps East Coast South America 25/29 Mar trip redel India intention grains \$ 13,000 + \$ 300,000 bb - Amarante

'Mitose' 2008 77376 dely aps East Coast South America 25 Mar/05 Apr trip redel SE Asia intention grains \$ 13,750 + \$ 375,000 bb - Norden

'Jin Run' 1998 72495 dely Zhangzhou 16/18 Mar trip via Indonesia redel S China intention coal \$ 4,300 - Tongli

'Victorious' 2011 55648 dely Hong Kong prompt trip via Malaysia redel South China \$ 7,500 - CNR

'Rui Ning 8' 2010 53459 dely Zhoushan 16/18 Mar trip via Indonesia redel China intention bauxite \$ 6,000 - Huaya

'Yue An Tian Ying' 2001 52403 16 Mar trip via Indonesia redel CJK intention bauxite approx. \$ 6,250 - cnr

'Monterey Bay' 2013 36887 dely EC South America prompt trip redel Morocco \$ 12,500 - Pacific Basin

4. [航运市场动态](#)

【抢抢抢！油运市场掀起 VLCC “抢租战”！…VLCC 运费分分钟涨涨涨↑】

国际石油生产和出口国主要分为两大阵营：一方是以沙特等世界传统石油生产和出口大国为主的“OPEC”及其成员；另一方是俄罗斯、委内瑞拉等非 OPEC 石



油成产与出口国。全球石油的产量,特别是输出和国际市场价格,基本上取决于这两大阵营的协调关系和产量定夺。

而然上周五,OPEC 与俄罗斯向全世界扔了一个炸雷——

双方谈判破裂,未就进一步减产 150 万桶/日达成协议,意味着从 2017 年开始的俄罗斯与 OPEC 减产合作将在 2020 年 3 月退出历史舞台。

于是,国际原油史上一场 20 年来力度最大的价格大战拉开帷幕。

OPEC 最大产油国沙特计划下个月将石油产量增至 1230 万桶/日的纪录高位,较当前水平高出约 260 万桶/日,并大幅调降石油官方售价。

OPEC 第二大产油国伊拉克也在酝酿措施...

.....

一系列市场预期下,原油价格狂跌 30%!

OPEC 成员国及俄罗斯原油的增产和降价,刺激了全球工业经济的用油需求和储备需求,大大提振了作为原油运输载体的油轮市场,据悉目前已经有多家炼油厂在寻求最大化采购中东的廉价原油。

至此,一场原油价格战引发的链式效应,已经传导到了油轮市场上,所有油运相关的指标:油轮交易、油轮运输需求、油轮运费上...都来了个鲤鱼跃龙门。

贸易商抢着运油,VLCC 运费分分钟上涨

当前,沙特阿拉伯和俄罗斯正在为占据石油市场地位而争夺 VLCC,使得 VLCC 日租金已经高达 241,949 美元。

彭博社昨日援引波罗的海交易所(BalticExchange)的数据称,即日油轮运费为 38,694 美元,较上周五(3月6日)上涨 28%。

新加坡船舶经纪公司 BanchemoCosta 的研究负责人 RalphLeszczynski 说,仅周一一天,中东至中国航线上一艘 270,000 载重吨油轮的租金,一天内就增加了 27%。



“像这样的租金水平，是前所未闻的，坦率地说，贸易商为这些油轮提供现金是不可长期持续的，这笔资金像抽水一样，太大了。”一位经验丰富的伦敦船舶经纪人说。

沙特最大航运公司抢订 10 艘油轮，用以运输原油

据悉，沙特航运公司巴赫里（Bahri）昨日（3 月 10 日）租赁了 10 艘超大型原油运输船，准备在接下来的 3 月 20 日-3 月 25 日之间装载超过 2000 万桶原油，并分别运载前往美国海湾、红海、韩国等地区。

在 Bahri 租用的 10 艘 VLCC 中，所支付的租金大部分在每日\$132,000 和\$134,000 之间，例如一艘 2016 年建造的 AgiosFanourios，用于从中东海湾到红海的航行，每日租金为 132,680 美元。

但其中一艘 2012 年建造的油轮，每天支付的租金最为惊人，为 197,500 美元，该油轮是用于从中东海湾到红海的航行。

贸易商寻找油轮囤积低价石油，加剧油轮短缺恐慌

在作为中东基准的迪拜原油市场上，3 月 10 日中午，4 月-5 月的月度原油价差扩大至每桶 77 美分，这使得囤积石油变得有利可图的买卖，大量石油交易商争相预订油轮吨位，寻找并租用大型的 VLCC 廉价船，用以暂时在海上存储廉价石油。

越来越多的油轮被用作海上浮动储油库

有原油贸易商接受路透社采访时表示，一个月前，一艘可运载 200 万桶原油的 VLCC，运费仅为 14,800 美元。

而其 3 月 10 日租用作为海上浮式储油库时，每天支付的租金却暴涨到为 38,700 美元，是一个月前的 2.6 倍！

而在上周五，同吨位油轮的租金尚约为每天 30,700 美元，4 天内上涨了 26%。

一位驻新加坡原油贸易商也表示：“今天，油轮运费还在上涨，原油价格的下跌预期，让油轮船东对油轮浮动存储非常感兴趣，也让船东们有了提高租金的底气。”



当然，这对航运业和油轮船东来说是福音，由于近几个月来新冠病毒的冲击，油运需求大幅缩减，而租金的上涨在一定程度上缓解了油轮船东的运营压力。

根据波罗的海交易所的数据，当前 VLCC 的每日平均收入一天就增加了一倍，达到 60,000 多美元。

用油大国纷纷伺机大量购入原油

新加坡船舶经纪人班奇罗·科斯塔（BancheroCosta）研究部负责人拉尔夫·莱兹钦斯基（RalphLeszczynski）说，当前油运市场史无前例的向好，还源于一些用油大国，如中国和印度等国家，会在油价大跌的这大好时机大量采购进口原油，一方面，作为国内能源战略储备需要；另一方面，又能在疫情中提振油轮航运业——这是一箭双雕的策略。

所以业界预测，油价大跌，在用油大国的推动下，油运需求还有上涨空间。

此外，二手油轮交易市场也出现新气象，随着沙特向市场注满石油，VLCC 交易再次回到了六位数上，也迎来了有史以来最激动人心的交易水平。

OPEC 和俄罗斯纷纷向市场大量投放原油，国际油运这艘大巨轮，被载动起来了。

根据 ShippingWatch 预测，油运市场火爆红利还将继续持续一段时间：

4 月份可能还存在至少 60 艘超级油轮的租赁缺口，4 月油轮运费可能会飙升至每天 150,000 美元！

油轮船东要抓住机会了。

来源：海运圈聚焦

【Hunter：未来两年内还需要 160 艘 VLCC】

据贸易风消息，挪威船东 Hunter Group 看好油轮市场前景，表示未来两年内将需要 160 艘 VLCC 应对增加的原油产量。

目前，VLCC 数量供不应求，全球造船厂仅建造了 60 艘大型油轮，占 VLCC 船队数量 7.7%，为历史最低，VLCC 费率将持续攀升。



Hunter Group 在一次演讲中表示，苏伊士以西将存在大量过剩产能，这意味着更多的油轮驶向苏伊士以东，这个地区供过于求。

此外，到 2020 年，800 艘 VLCC 船队中约 100 艘 VLCC 船龄将超过 20 岁，这批船占船队总数的 12.6%，另外还有 100 艘 VLCC 将退出市场进行约 45 天洗涤塔改装。

Hunter 估算，因原油产量增加 200 万桶/天，北美承租船商将需要 130 多艘 VLCC。

来源：龙 de 船人

【油价、造船价格跌了，航运企业机会来了】

连续走低的国际原油价格让航运板块成为近期市场热门。11 日，A 股市场航运板块逆势走强，个股方面中远海能、招商轮船收获涨停，宁波海运涨逾 7%，海峡股份盘中一度涨停，最终以 6.3% 的涨幅结束一天征程。

燃料油是航运企业运营成本的主要构成部分，油价下跌对航运业来说绝对是利好。记者注意到，除了近期油价下跌外，近年来国际航运市场低迷导致全球造船市场持续下滑，造船价格也大幅下跌。

在此背景下，部分 A 股企业已开始着手新一轮的造船计划，以期在低位抢占先机，待市场来临时顺利起航。

油价下跌利好航运业

油价下跌对石油产业链的下游，尤其是需要大量消耗燃料油的航空、航运企业而言意义非凡。

以中远海特 2018 年数据为例，公司当年燃油成本共计 17.22 亿元，占总成本比例为 26.65%。由此来看，油价的大幅下跌将给航运企业带来巨大的成本节省，也为其业绩提升带来很大的弹性。

油价下跌给航运业的利好还不止体现在成本端。油价下跌，各国原油进口需求的增加，也将使得运输需求激增；此外，为了满足增加的原油存储需求，有些航运船只会被租用，用于储存原油，从供给端减少航运船只数量，有利于维持和提升运价。

对于需要大量油料消耗的航空、航运企业来说，油价下跌肯定能缓解成本及现金流压力，究竟有多大好处？以航空企业为例，中信证券研报认为，假



设航空煤油全年降幅 12%左右，2020 年三大航航油价格下调带来的成本减少或达 15 亿元至 20 亿元。据测算，航油成本每下降 10%，对应每季度毛利贡献 5 亿元至 6 亿元。

“投资航运就是看油价趋势。”有市场人士认为，此前数年由于油价高企，全球经济低迷，运力供过于求，航运企业经营艰难，此轮油价下跌或让产业链的各个环节进行重新分配，带来更多投资机会。

造船价大跌借势造船

除了油价下跌，航运企业当下还有一大利好是造船价格也处于低位。这不，已有相关航运公司行动起来了，借势造船“蓄力”，以求在市场来临时顺利起航。

中远海控 11 日早间公告，公司控股子公司东方海外(国际)有限公司之五家全资附属单船公司 3 月 10 日分别与南通中远海运川崎船舶工程有限公司、大连中远海运川崎船舶工程有限公司签订造船协议，共计购买 5 艘 23000TEU 型集装箱船舶，总价合计约 54.01 亿元，交船时间大致在 2023 年。

对于造船计划，公司表示，该等船舶连同东方海外现有的较小型船舶可使东方海外的船队规模完整，并使东方海外及其附属公司得益于规模经济效益。

与中远海控情况类似的还有中远海特。公司 10 日晚公告称，计划在已经投资建造 12 艘多用途纸浆船的基础上，在大连重工再建造 8 艘 6.2 万吨多用途纸浆船。

“当前情况下投资造船，有利于把握造船市场相对低位的良好机遇，反周期运作，实现低成本发展。”中远海特表示，眼下是造船市场有利时机，也是公司低成本发展船队的需要。

来源：上海证券报

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	292~294	N/A	352~354	385~390



Tokyo Bay	246~248	N/A	365~370	625~630
Shanghai	286~288	N/A	355~358	435~440
Hong Kong	230~235	S. E.	340~345	350~355
Kaohsiung	280.00	N/A	375.00	445.00
Fujairah	S. E.	S. E.	345~350	520~530
Rotterdam	238~240	S. E.	304~306	360~365
Malta	S. E.	N/A	345~350	395~400
Istanbul	S. E.	N/A	390~395	410~415
Buenos Aires	N/A	N/A	430~435	630~635

截止日期:

2020-03-12

◆ 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 10 周	第 09 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 62 周	第 61 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: 2020-03-10



(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
2	Tanker	158,000	Shanghai Waigaoqiao, China	2021	Eastern Pacific - Singaporean	Undisclosed	
3	Tanker	150,000	Samsung, S. Korea	2022	AET - Malaysian	9,900	shuttle tankers
8	Tanker	120,000	Guangzhou, China	2022	Shel II - Dutch	5,400	Dual fuelled, XDFpropulsion
4	Tanker	120,000	Shanghai Waigaoqiao, China	2022	Shel II - Dutch	5,400	Dual fuelled, XDFpropulsion
2	Tanker	19,000	Fukuoka, Japan	2021	SC Shipping - Chinese	Undisclosed	chemical
2+6	Container	14,000 teu	Yangzi jiang, China	2022	Greathorse Tiger - HK based	11,000	LNG fuelled

◆ 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
EVERLUCKY	BC	70,296		1996	Japan	740	Chinese	en bloc
EVERMERIT	BC	69,045		1995	Japan			
SBI JAGUAR	BC	63,514		2014	China	1,700	Greek	
AFRICAN BARI BIRD	BC	63,479		2017	Japan	2,450	Undisclosed	
BRIDGEGATE	BC	53,477		2010	Japan	1,000	Singaporean	
ARRILAH I	BC	36,490		2011	S. Korea	890	Greek	
LABRADOR STRAIT	BC	34,184		2010	Japan	685	Undisclosed	
MARTIGNY	BC	20,035		2002	S. Korea	290	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
KOTA PANJANG	CV	132,791	11,923	2017	China	18,680	Wan Hai Lines - Taiwanese	en bloc*
WAN HAI 805	CV	132,678	11,923	2019	China			
SAXONIA	CV	41,850	3,091	2003	Poland	580	Undisclosed	
SINOKOR TOKYO	CV	10,935	834	1999	China	undisclosed	Filipino	
FILOXENIA	CV		1,800	2020	China	undisclosed	Japanese	



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
MILTADIS JUNIOR	TAK	320,926		2014	China	6,900	European	
FALCON PRIDE	TAK	159,899		1998	S. Korea	1,470	Chinese	
SEA FAITH	TAK	46,349		2003	S. Korea	1,120	Undisclosed	
INYALA	TAK	40,037		2008	S. Korea	1,300	Undisclosed	
RHINO	TAK	39,710		2010	S. Korea	1,500	Undisclosed	*on subs
GRACE RIVER	TAK/LPG	49,996		2002	Japan	3,400	Petrovietnam - Vietnamese	

◆ 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
CAPTAIN GEORGE K	BC	27,407	7,365	1997	China	362.00	

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
SHAGANG GIANT	BC	306,902	34,360	1993	Japan	370.00	HKC green recycling
ARISO	BC	49,889	10,100	1996	Japan	385.00	HKC green recycling
NAVIGATOR B	BC	28,470	5,993	1990	Japan	365.00	
SANTIAGO PEARL	GC	41,649	10,965	1985	S. Korea	384.00	

◆ ALCO 防损通函

【电子（无纸化）贸易 - 批准使用 GLOBAL SHARE S. A. (CARGOX)】

藉此通告通知会员，国际保赔协会集团（IG 集团）已正式批准使用 CARGOX。会员应记得之前发布的通告 NO. 5 2019/2020，即在 2010 年 2 月之前，对于电子贸易系统下货物运输所产生的，而原本不会在“普通”纸质贸易系统下（即使用可转让纸质单据）产生的责任，IG 集团不予承保。

自 2010 年 2 月 20 日起，对于无纸化贸易系统下货物运输产生的责任予以承保，前提是此系统已得到 IG 集团批准。自此之后，IG 集团已批准了 ELECTRONIC SHIPPING SOLUTIONS, BOLERO INTERNATIONAL LTD（具体为 1999 年 9 月版本的规则手册/操作流程），E-TITLETM SOLUTION, GLOBAL SHARE



S. A. EDOXONLINE 以及 WAVE 管理的各个电子贸易系统, 现在, IG 集团批准名单包括了新加入的 CARGOX。

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
2020-03-13	700.330	782.260	6.680	90.023	879.870	60.842	1064.880	439.680	502.510
2020-03-12	696.410	784.740	6.663	89.613	892.800	60.763	1041.430	451.240	505.620
2020-03-11	696.120	786.820	6.622	89.594	898.510	60.874	1023.150	452.430	507.250
2020-03-10	693.890	791.810	6.763	89.273	907.730	60.795	1077.000	457.870	508.230
2020-03-09	692.600	787.560	6.662	89.169	906.060	60.258	1034.940	457.690	508.840

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	1.084	1 周	1.0395	2 周	--	1 个月	0.79663
2 个月	0.79363	3 个月	0.7725	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.744	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.7465		

2020-03-11

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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