



# 全一海运市场周报

2020.03 - 第3期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. [中国海运市场评述\(2020.03.16 - 03.20\)](#)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【市场货量持续恢复 航线运价小幅下跌】

本周，伴随企业复工，中国出口集装箱运输市场货量逐步上升，运输需求持续恢复。市场运价总体保持稳定，部分航商小幅降价揽货，综合指数下跌。3月20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898.05点，较上期下跌1.5%。

**欧洲航线：**受疫情在欧洲持续扩散影响，欧洲国家生产经营和对华进口受到一定影响。但伴随我国复工情况不断改善，欧洲对我国部分必需品商品的进口同样出现增长，货量总体呈小幅上升趋势。航线上仍有一定规模的停航等运力控制措施，上海港船舶平均装载率保持在八成以上，部分班次达到95%以上。多数航商保持运价不变，个别小幅降价揽货，即期市场订舱价小幅下跌。3月20日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为797美元/TEU，较上期下跌3.6%。地中海航线，市场情况与欧洲航线基本相同，上海港船舶平均舱位利用率在85%左右，即期市场运价略有下跌。3月20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892美元/TEU，较上期下跌1.2%。

**北美航线：**随着我国复工复产进度的不断加快，市场运输需求持续恢复，航商在航线上出台了有效的运力控制措施，本期，上海港船舶平均舱位利用率回升至95%左右。上期运价出现较大幅度上涨，本期为维持市场份额保证装载率，多数航商在涨后小幅下调了各自订舱价格，即期市场运价小幅回落。3月20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1549美元/FEU、2785美元/FEU，较上期分别下跌3.8%、4.4%。

**波斯湾航线：**受疫情影响，目的地市场需求在前期总体处于低位，但随着我国产能恢复和当地必需商品需求的不断增长，货量持续上升。航线运力也在航商有计划的控制下得到有效管控。本周，上海港船舶平均舱位利用率高于上期，部分班次达到满载的水平。航线运价以平为主，涨跌互现，即期市场运价小幅上升。3月20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1015美元/TEU，较上期上涨0.6%。

**澳新航线：**市场货量逐步恢复，运输需求逐步向好。航商为提高装载率出台了停航和减少靠港等运力控制措施。本周，上海港船舶平均舱位利用率在85%~90%之间，部分班次满载。市场运价小幅波动，涨跌互现，即期市场运价小幅下跌。3月20日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为753美元/TEU，较上期下跌2.3%。



**南美航线：**市场运输需求略有上升，航线上虽有一定的运力控制措施，但总体运力规模已基本恢复，上海港船舶平均装载率在 85%~95%之间，南美东有部分班次满载。市场竞争有所加剧，部分航商为提高装载率降价揽货，即期市场运价下跌。3月20日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1358 美元/TEU，较上期下跌 7.0%。

**日本航线：**本周运输需求稳定，市场运价小幅波动。3月20日，中国出口至日本航线运价指数为 742.58 点。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【下游产能释放有限 运价反弹压力犹在】

本周，伴随工厂开工率的进一步提升，沿海散货运输需求继续向好。不过需求转好程度有限，运力仍明显过剩，运价反弹阻力较大。3月20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 901.34 点，于上周持平。

**煤炭市场：**经过近两个月的举国战“疫”，国内疫情已经得到有效控制，3月18日，湖北和武汉市新增确诊病例双双为零。疫情对工业、经济的影响较前期明显减弱，工厂开工率已经逐步接近正常水平。本周（16日-20日），沿海六大电厂日均耗煤量 54.1 万吨，较上周上涨近 2 万吨。除电厂发电耗煤增长外，水泥厂、化工厂等耗煤企业复产后，刚性需求也有一定程度提升。然而与前两周情况相同，增长数字背后，企业产能释放有限、需求恢复缓慢仍持续制约着运价反弹。大多行业仍然受到疫情防控的影响，盈利水平明显下滑，下游库存难以消化，加上国际疫情扩散较快，外部需求明显萎缩，不少工厂不敢贸然提升产能，生产水平较往年同期大幅度下滑。受此影响，本周煤炭刚性需求增长对运输需求刺激有限，更多地体现在对运输市场心态的影响，且些许增长的需求多在计划运量上兑现。市场货盘依旧稀缺，运力过剩明显，低迷格局难有改善，沿海煤炭运价仍低位震荡。不过好在当前油价明显下滑，使得船公司经营环境得到一定程度改善。

3月20日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 875.59 点，较上周小幅上涨 0.3%。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 15.6 元/吨，较上周五上涨 0.5 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 17.4 元/吨，较上周五上涨 0.4 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 23.4 元/吨，较上周五上涨 0.1 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 21.4 元/吨，较上周五上涨 0.1 元/吨。

**金属矿石市场：**国内钢厂温和复产，铁矿石有补库需求。然而钢材下游企业虽积极复工，但从工人返工情况和全国发电量数据来看，开工强度依然较弱。此外，节后至今，国内钢厂利润已大幅压缩至近年低水平，利润下滑限制补库强度。受此影响，铁矿石运价走势难有改善。3月20日，沿海金属矿石货种运价指数报收 943.89 点，较上周微跌 0.1%。



**粮食市场：**目前，玉米下游需求恢复不及预期。深加工产品库存依旧高位，加工利润亏损持续扩大；生猪存栏处于低位，非洲猪瘟零星出现再度引发担忧。同时国内外宏观大环境萧条，玉米需求回暖恐再度受阻，加之南北发运持续倒挂，利润限制贸易需求。船期显示中下旬到货有所减少，粮食运价延续疲软走势。3月20日，沿海粮食货种运价指数报收595.91点，较上周下跌2.2%。

**成品油市场：**国内疫情影响明显减弱，工地、工厂开工率回升，居民出行需求也有所回暖。同时，国际原油价格大幅下跌，国内成品油调价窗口开启后，成品油价格跌至“地板价”，部分贸易商抄底，运输需求逐渐转好。不过疫情防控尚未完全解除，需求释放有限，下游库存消化缓慢，运力仍相对过剩，沿海成品油运价小幅下跌。3月20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954.55点，较上周下跌0.4%；其中市场运价成分指数报收818.52点，较上周下跌1.0%。

### (3) 远东干散货运输市场

#### 【各船型运价走势疲软 综合指数继续下行】

本周国际干散货运输市场各船型市场运价走势疲软，受国际燃油价格下滑及新冠病毒疫情蔓延等不利因素影响，各船型市场表现不佳，其中巴拿马型船两洋市场运价跌幅较大，远东干散货指数(FDI)综合指数继续下跌。3月19日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为561.60点，运价指数为622.58点，租金指数为470.13点，较上周四分别下跌5.7%、6.6%和3.9%。

**海岬型船市场：**海岬型船两洋市场运价延续跌势。随着国际燃油价格的进一步下探，太平洋市场租金运价走势有所分化。本周，太平洋市场货盘相对平稳，澳洲主要发货人陆续在市场上询船，市场氛围略有回暖，周中市场报出多笔4.45美元/吨的成交，但下半周因国际燃油价格大幅下挫叠加FFA远期合约价格下跌影响，太平洋市场运价继续走软。19日，市场报出，受载期为4月3日到4月4日，西澳至青岛航线成交价为4.20美元/吨。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为3093美元，较上周四上涨1.3%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为4.253美元/吨，较上周四下跌5.6%。远程矿航线，本周巴西铁矿石货盘仍稀少，市场成交清淡，发货人踪影难觅，加之FFA远期合约价格持续下跌，远程矿航线运价延续跌势。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为10.271美元/吨，较上周四下跌7.5%。

**巴拿马型船市场：**巴拿马型船两洋市场表现不佳。粮食航线，本周南美粮食货盘偏少，前期空放运力尚未消化，市场船多货少格局加剧。此外，FFA远期合约价格持续下跌，加上全球疫情严重，巴西桑托斯港口装卸效率放缓等利空因素叠加，市场担忧情绪加重，租家借机压价，粮食航线运价大幅下挫。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为26.869美元/吨，较上周四下跌9.7%。太平洋市场，一方面印尼煤炭货盘有所减少，另一方面国内部分南方港口限制异地报关，严控进口煤炭配额，煤炭相关航线运价走势疲软，外加国际燃油价格下跌叠加南美粮食市场运价走软，太平洋市场租金、运价大幅下滑。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为5928美元，较上周四下跌11.7%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为4907美元，较上周四下跌10.1%；



印尼萨马林达至中国广州航线运价为 4.488 美元/吨，较上周四下跌 11.4%。

**超灵便型船市场：**超灵便型船东南亚市场运价小幅回落。本周东南亚市场煤炭，水泥熟料等货盘均偏少。受疫情影响，菲律宾北苏里高限制境外船舶停靠，印尼西加里曼丹对抵港的境外船舶实施 14 天隔离观察措施，镍矿、铝矾土发货节奏及船舶周转速度放缓，可用运力逐渐堆积，市场观望氛围浓厚，运价小幅下探。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 5411 美元，较上周四上涨 0.7%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 7266 美元，较上周四上涨 2.4%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 3515 美元，较上周四上涨 3.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.556 美元/吨，较上周四下跌 1.7%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.473 美元/吨，较上周四下跌 0.8%。

#### (4) 中国外贸进口油轮运输市场

##### 【原油运价冲高回落 成品油运价持续上行】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，3 月 13 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增幅不及预期，精炼油库存和汽油库存仍大幅度下滑。本周油价仍然延续疲弱态势。境外疫情肆虐，全球经济衰退不断打压原油需求，同时沙特和俄罗斯的价格战使油价面临沉重的压力。临近周末特朗普政府考虑干预沙特与俄罗斯的油价战以稳定市场，令油价止跌反弹。本周原油价格先跌后涨，布伦特原油期货价格周四报 30.21 美元/桶，较上期下跌 7.22%。全球原油运输市场大船运价冲高回落，中型船运价小幅波动，小型船运价大幅上升。中国进口 VLCC 运输市场运价冲高后回落。3 月 19 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 2988.23 点，较上期上涨 1.27%。

**超大型油轮（VLCC）：**原油价格暴跌带来油运需求的急剧变化，VLCC 市场随之大幅波动。本周 VLCC 市场运价呈冲高回落走势，日均 TCE（等价期租租金）一度突破 20 万美元，随后迅速回调至 15 万美元附近。成交记录显示，西非至中国航线 4 月 16 至 18 日装期货盘成交运价为 WS155。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS160.77，较上周四下跌 1.6%，CT1 的 5 日平均为 WS196.69，较上周上涨 138.9%，TCE 平均 18.9 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS153.46，上涨 5.8%，平均为 WS179.38，TCE 平均 18.3 万美元/天。

**苏伊士型油轮（Suezmax）：**运输市场综合水平小幅波动。西非至欧洲市场运价小幅回落至 WS120，TCE 约 6.0 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，3 月 30 日货盘，成交运价约为 WS140。黑海到地中海航线运价上涨至 WS151，TCE 约 8.2 万美元/天。亚洲进口主要来自中东和非洲，一艘 13 万吨级船，拉斯坦努拉至印度，4 月 2 日货盘，成交运价约为 WS225。一艘 13 万吨级船，西非至中国，4 月 16 日货盘，成交运价约为 WS140。

**阿美拉型油轮（Aframax）：**运输市场亚洲航线、地中海及欧美航线均持续上涨，综合水平大幅上升。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS193（TCE 约 5.4 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS178（TCE 约 6.4 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，杰伊汉至地中海，3 月 20 至 21 日货盘，成交运价为



WS150。北海短程运价大幅上涨至 WS184(TCE 约 8.0 万美元/天)。波罗的海短程运价大幅上涨至 WS157 (TCE 约 7.4 万美元/天)。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS139 (TCE 约 3.8 万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS148 (TCE 为 4.5 万美元/天)。中国进口主要来自俄罗斯,一艘 10 万吨级船,科兹米诺至中国营口,3 月下旬货盘,成交包干运费为 120 万美元。

**国际成品油轮 (Product) :** 运输市场亚洲航线延续涨势,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 WS168 (TCE 约 2.0 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS173 (TCE 约 3.5 万美元/天),7.5 万吨级船运价上涨至 WS179 (TCE 约 5.2 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS124 水平 (TCE 约 1.6 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 2.5 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 3.2 万美元/天。

## (5) 中国船舶交易市场

### 【灵便型货船价格大跌 原油轮船价稳中有涨】

3 月 18 日,上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 934.01 点,环比微涨 0.22%。其中,国际油轮船价综合指数和国际散货船价综合指数分别下跌 0.15%、1.81%,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 1.70%、0.04%。

当前,海外疫情持续爆发,全球股市再度暴跌,美联储一步到位降至零利率,全球第二大经济体(中国)在前两个月工业生产开工率创下近 30 年最低,激发市场对全球经济前景的恐慌,波罗的海干散货运价指数 BDI 连续 3 个交易日回调,周二收于 612 点,环比下跌 2.39%,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—1033 万美元、环比下跌 5.06%;57000DWT—1695 万美元、环比下跌 2.73%;75000DWT—1759 万美元、环比上涨 0.20%;170000DWT—2565 万美元、环比上涨 0.21%。目前,东南亚运输市场相对安静,但大西洋、太平洋和南美航线货盘不足,海岬型和巴拿马型散货船 1 年期租租金环比下跌 13.56%和 6.67%,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以老旧船舶为主,共计成交 10 艘(环比减少 1 艘),总运力 45.22 万 DWT,成交金额 8025 万美元,平均船龄 12.61 年。

沙特和俄罗斯爆发激烈的原油价格战,国际油价再创新低,布伦特原油期货收于 28.73 美元/桶(周二),环比下跌 22.81%。油价暴跌致使原油进口国采购剧增,原油运价大涨,成品油运价上调,二手国际油轮船价平稳波动。本期,5 年船龄的国际油轮典型船舶估价:47000DWT—2222 万美元、环比下跌 2.61%;74000DWT—2500 万美元、环比上涨 0.22%;105000DWT—3838 万美元、环比上涨 0.63%;158000DWT—4953 万美元、环比上涨 1.10%;300000DWT—6955 万美元、环比上涨 0.24%。当前,原油运输需求激增,苏伊士型油轮运价飙升约 10 倍,超大型油轮 1 年期租金上涨 10%,在大型油轮预定一空后,中小型油轮运价或迎来上涨空间,预计二手油轮船价短期看涨。本期,二手国际油轮成交缩量,共计成交 8 艘(环比减少 1 艘),总运力 76.55 万 DWT,成交金额 158.2 万美元,平均船龄 14 年。



疫情对经济和生产的影响尚未解除，内外贸兼营船舶转战国际市场，沿海散货运价阶段性触底，利空出尽是利好，二手沿海散货船价格逆行上涨。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0.28%；5000DWT--813万人民币、环比上涨4.52%。当前，全国疫情有效控制，复工复产稳妥推进，工矿企业复工率上升，沿海散货运输需求正在恢复，运价止跌回稳，预计沿海散货船价格短期稳中有涨。本期，沿海散货船成交较少，成交吨位以5000DWT为主。

内河散运市场当前的运价难以支撑船价继续上涨，内河二手散货船价格在阶段性高位大幅震荡。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，环比下跌0.97%；1000DWT--110万人民币，环比下跌2.39%；2000DWT--247万人民币，环比上涨7.17%；3000DWT--324万人民币，环比下跌4.42%。为对冲当前疫情对于经济的影响，国家正在启动“新基建”，短期内有助于扩大需求、稳增长、稳就业，长期有助于释放中国经济增长潜力，提升竞争力。此项利好传递到内河运输需求尚有较长时间，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119艘（环比增加24艘），总运力39.35万DWT，成交金额32986万元人民币，平均船龄8.68年。

来源：上海航运交易所

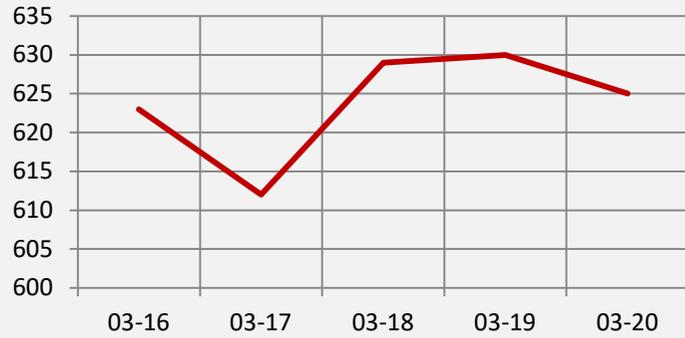
## 2. 国际干散货海运指数回顾

### (1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

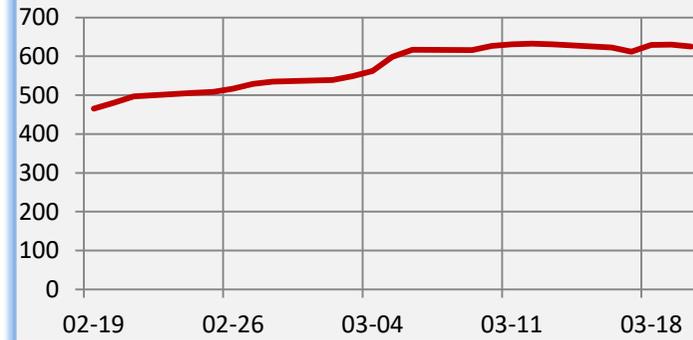
波罗的海指数	3月16日		3月17日		3月18日		3月19日		3月20日	
BDI	623	-8	612	-11	629	+17	630	+1	625	-5
BCI	-293	+18	-289	+4	-204	+85	-166	+38	-121	+45
BPI	970	-37	930	-40	886	-44	850	-36	807	-43
BSI	754	+4	754	0	755	+1	748	-7	741	-7
BHSI	401	+6	406	+5	415	+9	421	+6	423	+2



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 11 周	第 10 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	11,000	11,000	0	0.0%
	一年	13,000	13,000	0	0.0%
	三年	13,250	13,250	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	11,000	11,000	0	0.0%
	一年	11,000	11,000	0	0.0%
	三年	10,500	10,500	0	0.0%
Smax (55K)	半年	10,000	9,500	500	5.3%
	一年	10,250	10,000	250	2.5%
	三年	9,750	9,750	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	8,500	7,750	750	9.7%
	一年	8,750	8,250	500	6.1%
	三年	8,500	8,500	0	0.0%

截止日期: 2020-03-17

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Navios Coral' Cargill relet 2016 84904 dely Aughinish prompt trip via Spain redel China intention petcoke \$ 21,000 - Norvic Shipping

'Zephyrus' 2019 81800 dely aps Dalian 24 Mar trip redel Japan intention minerals \$ 6,500 - Cargill

'Shandong Chong Wen' 2011 76097 dely aps EC South America 11 Apr trip redel Singapore-Japan intention grains \$ 11,800 + \$ 180,000 - Refined Success

'Tiger West ' 2013 76000 dely aps US Gulf 30 Mar trip redel Egypt intention grains \$ 10,000 + \$ 120,000 bb - Bunge



'Nemea' 2015 61300 dely Durban 27/29 Mar trip redel Pakistan \$ 11,250 + \$ 125,000 bb - cnr

'Konkar Theodoros' 2015 60897 dely Richards Bay - Durban prompt trip redel Vietnam \$ 12,000 + \$ 200,000 bb - Western Bulk

'Sunny Horizon' 2012 56686 dely Morowali, Indonesia 23/26 Mar trip redel Pakistan-Tuticorin \$ 7,100 - Oldendorff

'Mandarin Trader' 2011 56677 dely Singapore 25/26 Mar trip via Indonesia redel Thailand \$ 7,000 - cnr

'JPS Barcelona' 2010 55548 dely Tianjin 27/29 Mar trip via Japan redel AG intention slags \$ 3,350 - Perfect Bulk

'Elar Trader' 2010 37782 dely Morocco prompt trip via Rouen redel Algeria \$ 8,500 - Norden

#### 4. [航运市场动态](#)

##### 【BIMCO 修正 2020 年三大主力船型运输市场预测】

鉴于当前新冠肺炎疫情、石油市场巨变等因素对 2020 年全球海运需求带来重大影响, BIMCO 首席航运分析师 Peter Sand 日前更新了其对 2020 年市场的预测。他表示, 全球经济活动在 2019 年已大幅放缓, 今年还将持续, 一些国家甚至可能会陷入衰退。

##### 油轮运输市场

虽然目前的石油价格战推动油运市场需求在短期内上升, 但长期来看, 疫情严重打击了 2020 年的全球石油需求。BIMCO 预计, 2020 年全球经济活动下降将导致原油需求的根本性下降, 这对油轮运价将产生负面影响。但今年的平均运价仍将高于盈亏平衡点。

目前, 油轮运价非常坚挺, 但如果地缘政治带来供需关系新的变化, 运价很可能低于去年的水平。

##### 干散货运输市场

中国作为所有干散货大宗商品的主要买家, 受疫情影响减少了购买量, 今年全球干散货运输市场需求将受到负面影响。但 BIMCO 同时指出, 疫情过后, 当中国恢复大宗商品进口量时, 市场需求将从目前的低点回升。



短期来看, 中国的需求仍然疲软。好望角型船表现总体欠佳, 其他船型的表现相对较好。目前运价水平仍无法达到盈利水平。

中期来看, 中国的经济刺激措施将产生实效, 但中国以外的需求仍将疲软, 因为欧洲现在是疫情的中心, 北美似乎是下一个。

长期来看, 需求有望逐步恢复正常, 但不会出现额外增长。

疫情之前, BIMCO 预计 2020 年的平均运费低于去年, 而现在则预计更低。

### 集装箱运输市场

BIMCO 将全球集运市场需求从较低增长调整为负增长。但鉴于这场危机的性质, 预计需求不会收缩到与 2008 年金融危机类似的程度。2008 年需求增速下滑至 3.4%, 而 1997-2007 年的需求平均增速为 9.7%。这场危机的根源不是金融问题, 因此避免失业率大幅上升是许多刺激计划的主要目标。

短期来看, 中国制造业仍在复苏中, 产能利用率为 60%-75%, 在供应链中占有重要地位的卡车运输已完全恢复。

中期来看, 中国积压的出口订单将恢复, 进而提振亚洲的出口。随着航次取消数量的减少, 闲置的运力也将减少。目前还不清楚在欧洲和北美陷入封锁的情况下, 新的出口订单能否维持。

长期来看, 欧洲和北美的疫情蔓延将使失业率上升, 从而抑制了市场的需求。但 BIMCO 预计, 当经济活动恢复时, 需求不会出现增长, 货运量只是逐步恢复到正常水平。BIMCO 预计今年有些产品供应链或将出现中断, 因为全球的出口中心和进口中心受疫情影响的时间不同步。

因运力下降, 目前从亚洲始发的即期运价有所提高。虽然主要航线的合同谈判马上就要开始, 但是货主和承运人缺乏可靠的根据以判断未来的需求, 这些合同或将尽可能地被推迟签署。

BIMCO 此前预计今年平均运价将低于去年水平。但目前预计运价会到达亏损水平。尽管油价下跌减轻了船东的一些压力, 但 IMO 2020 限硫令的实施带来的燃料成本上升, 以及供需关系的恶化都造成了负面影响。

来源: 中国远洋海运 e 刊



## 【新冠肺炎疫情对航运市场的潜在影响】

### 运费市场

截至3月6日,克拉克森海运指数(涵盖4个航运细分船型市场)较今年初下滑,但是该指数在近期已连续上涨4周,年初至今平均值较去年同期上升22%,同时较过去10年该指数平均值高19%。不同于其他单一细分市场指数,各个航运细分市场综合在一起更为复杂,同时近期燃油价格变动对船舶收益的影响在克拉克森海运指数上得到更好的体现。截至3月13日,OPEC+谈判失败以及潜在原油供给大幅增加推动油轮市场上涨,克拉克森海运指数大幅上升至26,419美金/天,其中VLCC的收益已经达到279,000美金/天。同期散货船市场收益小幅改善,但主要集中在中型船舶。

### 海运贸易

对各航运细分市场潜在的影响程度不同,未来潜在的贸易恢复程度也不相同。疫情发生前的市场趋势也是影响市场的重要因素,某些时候该趋势由于疫情而被放大。其中,针对于海运贸易量的预测中,初始的海运贸易模型显示在基准情境下,全球海运贸易(以吨海里计)在2020年增长2%,在低情境下则下滑0.2%(疫情暴发前,预测海运贸易增长3.0%/2009年海运贸易下滑4%)。在市场环境多变的情况下,将监控变化的发展,随着更多数据公布,有可能将之前低情境下的预测改为基准情境。

### 油价影响

除了支撑油轮市场,原油价格大幅下跌使得船舶燃料成本下降(进而支撑船舶收益上升),同时低硫油和高硫油之间价差缩小的速度正在加快(部分主要港口的高低硫燃油价差已经缩小至约100美金/吨-150美金/吨),环保型船舶以及安装脱硫设备船舶相对普通船舶的收益差价也在缩小(其中好望角型散货船中安装脱硫设备的船较普通船舶的日收益“溢价”水平由10,000美金/天减少至4,000美金/天)。这种趋势有可能再次逆转,但考虑到潜在全球石油供需上的较大波动,目前任何推测都非常困难。此外,油价的大幅下跌对海工市场投资者情绪产生非常大的影响。

### 造船市场

中国船厂的生产活动正在逐渐恢复,但新船交付在未来数月中仍会受到影响(2月中国船厂交船量为过去15年单月最低水平),潜在影响短期船队增速。当前迹象表明全球新船交付风险逐步由船厂过渡到船东。全球疫情发展和旅行控制使得越来越多船东面临接船困境,同时经济和财务风险正在加大。2020年上半年新造船订单预期大幅下调,疫情直接影响船东和船厂的项目谈判进程。全球经济的担忧直接影响投资者情绪,同时更多的环保型订单在目前情况下可能面临取消或延后,反映了对船舶技术的不确定性仍存担忧。新造船手持订单可能会进一步下滑。疫情对修船厂活动干扰导致全球船队中因安装脱硫设备而暂时离



开市场的运力占比下滑至 1.2% (之前预计为 1.8%) :这一趋势有可能在 2 季度或 3 季度改变, 有助于航运市场供需平衡, 不过这取决于船舶安装脱硫设备的执行情况。

来源: 克拉克森研究

### 【沙特抢租巨型油轮，运价飙升 600%！】

3 月 18 日美股再次熔断之际, NYMEX 原油期货主力合约 (简称: 美油) 狂泻至 18 年来最低 20.53 美元。

过去 10 天内, 美油已累计下跌 56%。而布伦特原油盘中跌至 24.52 美元/桶, 为 2003 年以来最低。

20 美元/桶是什么概念?

有人拿油价和水价做比较, 发现一桶原油按 20 美元计折合人民币 140 元, 同样容量的农夫山泉售价却接近 300 元。

我们可以计算出:

一桶矿泉水=两桶原油

一桶可口可乐=7 桶原油

一桶牛奶=127 桶原油

一桶茅台=3929 桶原油

一桶香奈儿香水=1 万桶原油

沙特抢租巨型油轮

运价飙涨 600%



油价走低进一步刺激主要消费国家的原油储存需求。隆众资讯分析师吴燕表示，沙特及主要产油国近期大量占用油轮，确保向市场运送更多原油。

据船舶经纪机构 Poten & Partners 报告，上周一，沙特阿拉伯国家航运公司巴赫里（Bahri）在市场上抢租了 18 艘超大型原油运输船（VLCC），在上周末又增加了 7 艘，使得总数达到了 25 艘。

吴燕认为，原油价格低廉意味着各国将可能加大储备力度，一旦陆地储油罐被装满，可能还会采取浮动储存。

据了解，VLCC 兼具运输及浮仓储油的功能，而浮仓储油占比提升，也会导致有效运力的退出，并为原油运价的持续提升打开空间。

据美国《烃加工》杂志 3 月 11 日报道，荷兰壳牌考虑至少租用 3 艘 VLCC，用以在海上储存约 600 万桶原油。

在这一背景下，租船需求集中爆发，短期内运价急剧攀升。

目前，VLCC 平均运价已经从 2 月中旬的 30000 美元/天增至上周的 21 万美元/天，涨幅高达 600%。

沙特继续增产

原油出口量将提至 1000 万桶/日

原油价格比水还便宜的情况下，全球最大的原油出口国不仅没有减产，反而计划增加出口至 1000 万桶/日。

据外媒报道，沙特阿拉伯能源部 18 日发表声明说，“沙特阿拉伯将利用 Fadhili 天然气厂生产的天然气，补偿每天约 25 万桶的国内石油消耗，这将使沙特阿拉伯在未来几个月内将其原油日出口超过 1000 万桶。”

受此消息影响，19 日，美油大幅高开之后迅速下跌，北京时间 11 点左右，美油涨幅从 17% 缩小至 5% 左右后，反弹。布伦特原油则抹去了早先的涨势后，小幅反弹。

3 月 16 日，沙特阿美的财务总监 Khalid Al-Dabbagh 在公司首次召开的年度收益电话会议上告诉投资者：“我们对 30 美元的价格非常满意。简而言之，沙特阿美可以维持非常低的油价，而且可以维持很长一段时间，尤其是与该行业的其他公司相比。”



投行纷纷预测油价将跌至 20 美元/桶

AxiCorp 亚太市场策略师斯蒂芬英尼斯 (Stephen Innes) 认为, 现在还没有达到需求崩溃的顶峰。他预计油价可能跌至每桶 18 至 20 美元。

高盛集团表示, 石油日消费量减少了 800 万桶, 该投行将其第二季度布伦特原油价格预期下调至每桶 20 美元。

渣打银行预测, 下个季度全球基准原油的价格可能会远低于 20 美元, 而瑞穗证券 (Mizuho Securities) 警告说, 随着俄罗斯和沙特生产的更多石油涌入市场, 价格可能会继续下跌。

美银美林表示, 随着原油库存增加, WTI 原油期货溢价可能扩大, WTI 原油期货与布伦特原油期货价格可能转为正价差, 油价可能跌至每桶 20 美元以下。

突破美国页岩油 40 美元盈亏线

美国油气行业受重挫

国际油价大跌对美国却不是一个好消息。

美国是页岩油储量和生产大国, 凭借激增的页岩油, 2019 年美国一度成为世界最大的产油国, 但据机构统计, 美国页岩油开采的盈亏平衡线为 40 美元/桶。

如果国际油价维持 30 美元的水平, 美国油气生产商将面临巨大的亏损压力。

值得注意的是, 2014 年开始, 为了抢夺石油市场份额, 美国油气产商大量举债, 导致债务累累, 而且这些债务都将在这几年到期。

数据显示, 北美石油和天然气公司未来四年将有超过 2000 亿美元的债务到期, 今年将有 400 亿美元到期。在国际油价大跌之下, 美国油气行业很可能迎来一波破产潮。

因此, 上周, 美国宣布购买战略石油储备, 预计未来两周将购买 7700 万桶, 耗费 24 亿美元 (约合 170 亿元人民币), 以给当地石油行业提供支持。

来源: 金融界



## 5. 船舶市场动态

### 【专家：2020年新船订单接单策略建议】

随着疫情爆发与蔓延，全球 2020 年新船订单走向如何不可知，但笔者针对这种形势，分别给出了关于长期和短期的新造船接单策略，以期给业界一些参考。

2020 年 1 月，全球新船订单共计 35 艘、226.8 万载重吨，同比减少 73.4%，环比减少 76.0%。国别方面，中国承接新船 22 艘、174.9 万载重吨，同比减少 53.2%；韩国承接新船 1 艘、30.0 万载重吨，同比减少 58.8%；日本承接新船 1 艘、1.9 万载重吨，同比减少 98.8%。其中，中国的接单份额高达 77.1%，这有可能是因为前期待签订单的积累，疫情的影响并未能完全体现。船型方面，全球共承接油船 144.7 万载重吨、散货船 71.1 万载重吨、LNG 船 16.0 万方，所有主力船型均同比大幅降低，其中集装箱船和 LPG 船没有新船订单。

2019 年，全球新船订单共计 6481 万载重吨，同比减少 32.0%。2020 年，随着世界经济发展初步企稳、航运基本面有望稳中向好，全球新船需求有望增加，但疫情的爆发给今年的新船订单带来了较大的不确定性。今年 2 月初，中国船舶工业综合技术经济研究院副院长包张静受采访时预测“鉴于影响船舶市场诸多因素的不利变动和连带传导关系，我们对 2020 年全年新船订单成交量的预期值由 2019 年年底的 7500 万载重吨下调至 6750 万载重吨，下调幅度为 10%。”但随着疫情的全球蔓延，全年新船订单的预测值仍有可能进一步降低。

从细分船型看，基于疫情对航运市场的影响的初步分析，笔者认为，散货船、油船和 LNG 船的预期要好于其他船型；散货船方面，由于铁矿石、煤炭和谷物的货量增加，以及亚洲船东稳步推进运力更新与扩张计划，纽卡斯尔型船、卡姆萨尔型船及灵便型船市场存在一定市场机遇；油船方面，由于中美贸易协定支撑油运需求、新船价格相对二手船价格走低等因素存在，VLCC、MR 型成品油船仍将存在一定规模订单；集装箱船方面，不满足 IMO 限硫令要求的小型船面临更新需求，订单主力有可能由大型船向灵活的支线型船转变；LNG 船方面，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，将成为各家船厂的争夺热点；LPG 船方面，受美国页岩气发展的推动，LPG 船需求不断增长，其中 VLGC 订单或成热点。

值得注意的是，当前，疫情对造船行业的冲击已从中国扩大到日、韩，今年的订单竞争形势仍未可知，提前布局方为上策。从短期来看，我国船企应当采取积极措施保生产、促合作，并需求政策支持；从长期来看，不能好了伤疤忘了疼，船厂应利用此次疫情的考验，建立长效应急管理机制和强化产品的品牌建设。

为应对短期疫情，笔者建议：

一是关注和预判海运贸易发展形势。虽然笔者对今年的海运贸易和新船订单形势作出预测，但疫情对全球航运和造船市场影响的未来走势仍不明朗，船厂应由自己或与专业机构合作，基于本厂的主建船型，及时关注和判断海运贸易的发展形势，形成专业全面的分析报告，并及时将结果与船东沟通，才能想船东之所想，



急船东之所急。

二是提高洽谈签约效率。在当前形势下,面对面的商务活动依然受阻,视频沟通、网上洽谈、邮递签约等方式仍难以改变,船厂只能充分利用现有条件,提高洽谈效率,促成订单签订。

三是创新产品推介形式。在新的发展形势下,要打破常规和思维惯性,充分利用创新形式进行产品推介,如微信公众号、电子宣传手册、宣传视频、视频会议等,以使船东最大限度地了解并信任船厂的产品。

四是最大力度保障生产。只有充分保障生产,才能跟船东形成良性互动,船厂要合理配置人力资源,充分发挥线上办公和线下生产的协调作用,提高生产效率,同时发挥船企员工的奋斗精神,争取把耽误的工期赶回来。

五是争取政策支持。主动与上级管理部门和船企所在当地政府协调沟通,争取更多政策支持,如减费降税、金融支持、法律支持、保障就业等。

为建立长效机制,笔者建议:

第一、提升应急管理能力和把此次疫情防控的相关经验总结、凝练、提升,形成管理文件和管理流程,完善船企应急管理体制机制,最大限度地利用此次疫情的实战机会提升企业的应急管理能力和。

第二、加强品牌建设。外部市场变化是难以预测和控制的,在充分竞争的市场环境下,只有“物美价廉”的产品才能赢得市场和客户的青睐,发生如肺炎疫情这样的冲击,牢靠的品牌价值和稳固的客户关系就是企业生存的重要保障,船厂要长期练好内功,多种方式推行降本增效,完善售后服务能力,增强差异化竞争能力,形成多型品牌产品。

第三、数字化转型。数字化转型能够降低人力的依赖、提升生产经营效率、降低风险和成本、带来营销和商业模式创新,是船企形成差异化竞争能力的重要体现,例如,大宇造船在 2019 年 3 月推出人工智能支持的船舶营销系统,该系统可根据船厂过去的技术材料立即回答船东提出的各种技术问题,进而提高船厂与船东的沟通效率、确保船东的信任并有效降低人力资源的使用。

第四、把新船需求研究作为常规性工作。外部市场变化虽然无法控制,但对市场多一点预判,就能走在别人前面,船厂应与专业机构合作,基于本厂的主建船型,及时关注和判断航运和造船市场的发展现状和未来形势,定期形成常规性的专业分析报告,报告既要全面,又要符合船厂的产品特点。

来源: 中国船检



## 【疫情下新造船“进出”两难】

2020年，本是船人憧憬的年份——国际海事组织(IMO)2020限硫令的生效将极大促进旧船更新需求。是的，船人原本期盼新一轮造船兴旺期将于此开启。IMO 2020限硫令如期而来，新冠肺炎疫情却不期尾随而至。航运慌了，造船慌了，世界也慌了。全球一片慌乱。

慌乱之中，总有思路清晰者：东方海外(国际)订造5艘2.3万TEU型船，老虎基金订造(2+8)艘1.4万TEU型船，新加坡Eastern Pacific订造2艘苏伊士型油轮……理性的航运人了解：最晦暗的时候，抑或为最好的时机。然而，这些理性的买家，却仍无法逆转新造船市场的总体悲观情绪与新造船生产的总体放缓趋势。

或许深谙市场规律的专业人士清楚，目前的新冠肺炎疫情危机将给之后的造船业带来更大的转机，但船厂不得不在新订单“真空”与新造船“降速”中挣扎求生。

### 新订单“真空”

船人经历过2008年雷曼兄弟破产后，2009年春季的新订单“荒”。船人体体会过全球量化宽松过后，2012年新造船市场的“清冷”。船人不会忘记金融船东横扫船市过后，2016年承接订单的艰难。船人原本理解2019年是“黎明之前”，2020年在船人的期盼中走来——却挟带着“空”。

2020年，注定是那么特殊——对全球航运市场影响重大的IMO 2020限硫令于1月1日生效。之前的忧虑都来了，低硫油与高硫油价差飙升至近500美元，加油船队排起长龙，混兑低硫油质量无法保证，加装脱硫塔的船队“列队”等候坞期……航运经历如此困境，无力继续经营的船东要退出了吧？燃油效率低的船舶要拆解了吧，更替需求要来了吧？船人并不介意订单来自谁——航运企业、传统独立船东、大型货主抑或金融船东，只要全球的更替需求转换为新订单。

2020年，中国的春节来得有点早——1月25日，限硫令生效不足1个月。更替需求还不会来得那么快。但是，新冠肺炎疫情赶在2020年中国春节前先至了。中国发展的脚步因疫情而慢下来，继而全世界也慢下来。新造船市场无疑要经历比2019年更“黑暗”的时刻。

1月，全球船厂仅承接45艘2000DWT以上吨位船舶订单。这些订单中，有部分为市场看重。

在散货船部门：工银租赁在上海外高桥造船订造2艘21万DWT级散货船；扬子江船业承接德国Reederei H. Vogemann的2艘敞口散货船订单。

在油轮部门：江苏新时代造船承接希腊Dynacom Tankers Mgmt的4艘苏伊士型油轮订单；韩国现代三湖重工承接1艘超大型油轮订单；广船国际承接Torm的2艘LR2型成品油轮；现代越南承接韩国PanOcean的4艘5万DWT级化学品船。



在气体运输船部门:沪东中华承接日本川崎汽船的 2 艘 8 万立方米级 LNG 船。

从 1 月的情况来看,油轮在新造船市场的表现最好,而客船成为市场上的另外一个热点。

2 月,全球船厂仅承接 21 艘 2000DWT 以上吨位船舶订单。尽管市场异常萧瑟,但是仍有亮点成交。

在散货船部门:常石造船(菲律宾宿务)承接 4 艘 4.2 万 DWT 级敞口散货船。

在油轮部门:韩国三星重工承接 Petronas 的 3 艘苏伊士型穿梭油轮;韩国大宇造船承接 Knutsen NYK 的 2 艘苏伊士型穿梭油轮;上海外高桥承接 Eastern Pacific 的 2 艘苏伊士型油轮;大连船舶重工承接 1 艘 LR2 型成品油轮;韩国大鲜造船承接 2 艘 5 万 DWT 级化学品船,韩国现代三湖重工承接 1 艘该型船舶。集装箱船部门出重彩,扬子江船业与老虎集团商议建造的(2+8)艘 1.4 万 TEU 型船敲定 2 艘。

在气体运输船部门:韩国船厂承接 2 艘 LPG 船,日本船厂承接 1 艘 LPG 船。

3 月,市场还在延续 2 月的态势——总体萧条,加油轮和集装箱船部门的亮点成交。截至 3 月 18 日,全球承接 8 艘 2000DWT 以上吨位船舶订单,包括 5 艘 2.3 万 TEU 型船和 3 艘油轮。

在 3 月,新造船市场上更多是中国元素。在中国抗“疫”取得成效的同时,中国企业在新造船市场开始有所动作。3 月 10 日,中远海运集团旗下东方海外(国际)宣布,其旗下 5 家全资附属企业,以 7.784 亿美元(合约 54.01 亿元)的价格,订造 5 艘 2.3 万 TEU 型船(南通中远川崎获 3 艘订单,大连中远川崎获 2 艘订单)。同日,中远海运集团旗下中远海特宣布,拟在大连中远海运重工增订 8 艘 6.2 万 DWT 级多用途纸浆船(已经投资建造 12 艘)。

2020 年,新造船市场必将继续显受新冠肺炎疫情影响。不过,在油价走低与油运走好的背景下,预计油轮在新造船市场将继续有所表现。集装箱船也或可为船人带来希望,除上述 7 艘已成交大型集装箱船,1 月初,有市场传言称,韩国大宇造船正在洽谈 6 艘双燃料 1.5 万 TEU 型船。班轮公司的运力竞赛或将继续下半场。

### 新造船“降速”

每逢中国春节休假季,因工人返乡,全球的新船交付量必然显受影响。2020 年,因新冠肺炎疫情的爆发,中国的春节休假季被显著延长。深受困扰的中国船厂,自 2 月上旬陆续宣布,疫情对在建船的交期造成不可抗力。然而,就在中国船厂努力跨省区接回工人的同时,韩国的新冠肺炎疫情爆发,日本也深受影响。韩国



船厂虽尚未向船东宣布不可抗力，然而生产效率必然受到影响。

由于新冠肺炎疫情对生产的阻断，中国在整个 2 月份仅交付 3 艘船舶，包括上海外高桥造船交付的 1 艘平台供应船，青岛北海重工交付的 1 艘 32.5 万 DWT 级矿砂船，以及扬子江船业交付的 1 艘 6.2 万 DWT 级敞口散货船。克拉克森表示，疫情导致造船厂关闭，造成中国 2 月的交船量创 15 年最低值。

克拉克森甚至声称，尽管中国船厂已经逐步恢复生产，但是新冠肺炎疫情在全球的蔓延或会对新船交付造成进一步的阻断。有新造船经纪人表示，如果船东不能安排船舶交付期的船厂访问和船员派遣，新船交付不得不进一步延迟。另外，在疫情蔓延的背景下，新船交付尾款的资金安排也会有问题。

从目前的状态来看，进入 3 月份，状态更为不乐观。根据克拉克森截至 3 月 17 日的数据，中国船厂仅交付 5 艘船舶。其中，上海外高桥造船交付 2 艘矿砂船；新时代造船交付 1 艘矿砂船；厦门船舶重工交付 1 艘汽车运输船；南通中远川崎交付 1 艘超灵便型散货船。

韩国的新冠肺炎疫情自 2 月下旬开始爆发，从目前的状态看，该国船厂所受影响不大。3 月份截至 17 日，韩国船厂交付 7 艘船舶。其中，现代重工集团交付 4 艘；大宇造船交付 1 艘；三星重工交付 1 艘；大韩造船交付 1 艘。

不过，生产效率的降低是可预见的。有知情人士透露，韩国船厂采取的严格防“疫”措施，或将导致其生产效率的降低。截至 3 月 18 日，并未有消息曝露韩国船厂已经对客户宣布在建船交付遭遇不可抗力。

此外，有业内专家透露，全球船舶生产的降速，还源于供应链上的减速或者短期中断。而随着希腊宣布 2020 年波塞冬尼亚海事展自 6 月初推迟至 10 月底举行，业内人士普遍认为，新冠肺炎疫情导致的造船降速至少延迟至二季度末，甚至更久。

造船业是人工、资金和技术密集型产业，业界在讨论人的因素的同时，也已经了解到资金面或产生的问题。前时，新组建的中国船舶集团已经发行“疫情防控债”。2 月，中国船舶集团成功注册银行间交易商协会债务融资工具——超短期融资券 400 亿元额度，并于 2 月 28 日完成首期 270 天、50 亿元超短融“20 船重(疫情防控债)SCP001”发行，票面利率 2.20%。

显然，在新冠肺炎疫情危机之下，船厂的生存问题再度成为首要问题。在此背景下，全球船厂的进一步整合或为必然，而破产退出或也将继续发生。

一切的晦暗、无助和崩塌，都会走向“黎明之后”的信心重建。当中国央行不断放出流动性，当全球多国的基础利率再次调低甚至走向负值，世界了解，新一轮量化宽松正在走来。

来源：航运交易公报



【2019 年全球二手船交易市场概况】

全球二手船交易市场总体稳健，细分船型市场有所差异。2019 年，全球共交易二手船 1238 艘、6435 万载重吨，以载重吨计，同比增长 2.7%。油船方面，国际政治黑天鹅事件助力油船交易大涨，全年共成交 347 艘、2603 万载重吨，以载重吨计，同比增长 32.2%。其中，VLCC 交易 35 艘、1063 万载重吨，以载重吨计，同比增长 20.4%。散货船方面，从年初巴西淡水河谷溃坝到年末澳洲山火肆虐，自然灾害持续影响大宗商品贸易，加之中美贸易摩擦升级、中国铁矿石和煤炭进口需求减少等因素打击买方信心，散货船交易需求大幅减少，全年共交易 465 艘、2779 万载重吨，以载重吨计，同比下降 13.8%。集装箱船方面，受中美贸易争端及航运市场走势影响，国际二手船交易市场呈现上半年腰斩下跌、下半年补涨回升行情，全年共成交 139 艘、58.27 万 TEU，同比小幅下降 1.0%。

欧洲船东二手船交易逐渐降温，亚洲船东日益活跃。从具体成交船东国家来看，2019 年，欧洲船东购入二手船 464 艘、2494 万载重吨，售出二手船 635 艘、3112 万载重吨，以载重吨计，购入、售出量同比分别下降 21.8%和 11.2%；其中，希腊船东虽仍是全球二手船交易市场最活跃的船东，但以载重吨计，其二手船购入量已同比下滑 25.5%。与此同时，2019 年，亚洲船东购入二手船 589 艘、3098 万载重吨，售出二手船 521 艘、2990 万载重吨，以载重吨计，购入、售出量同比分别增加 45.1%和 23.4%；其中，中国船东二手船买卖量均破历史纪录，累计购入二手船 227 艘、1290 万载重吨，售出二手船 126 艘、762 万载重吨，以载重吨计，购入、售出量同比分别上涨 24.9%和 82.7%。

来源：海事早知道

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	250~252	N/A	286~288	355~360
Tokyo Bay	232~234	N/A	335~340	585~590
Shanghai	240~242	N/A	290~292	370~380
Hong Kong	235~240	S. E.	280~285	285~290
Kaohsiung	260.00	N/A	325.00	385.00
Fujairah	S. E.	S. E.	285~290	490~495
Rotterdam	178~180	S. E.	230~235	290~295
Malta	S. E.	N/A	260~265	310~315
Istanbul	S. E.	N/A	305~310	340~345
Buenos Aires	N/A	N/A	430~435	640~645

截止日期:

2020-03-19



◆ 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 11 周	第 10 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 63 周	第 62 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: 2020-03-17

(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	182,000	JMU, Japan	2021	Nissen Kaiun - Japanese	Undisclosed	
2	Bulker	84,000	Oshima, Japan	2022	undisclosed	Undisclosed	wide beam
4	Bulker	62,000	COSCO Dalian, China	2021-2022	COSCO - Chinese	3,360	HK flag, pulp carriers
4	Bulker	62,000	COSCO Dalian, China	2021-2022	COSCO - Chinese	3,820	Chinese flag, pulp carriers
2	Container	23,000 teu	DACKS, China	2023	OOCL - Chinese	15,570	LNG fuelled, scrubber fitted
3	Container	23,000 teu	NACKS, China	2023	OOCL - Chinese	15,570	LNG fuelled, scrubber fitted



◆ 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
OCEAN PRIDE	BC	72,416		1997	Japan	440	Chinese	
VIGOROUS	BC	52,498		2005	Philippines	680	Chinese	
AIFANOURIOS	BC	50,220		2002	China	490	Undisclosed	
UMM AD DALKH	BC	36,490		2011	S. Korea	880	Undisclosed	
SHAH	BC	36,490		2010	S. Korea	820	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
HELMUTH RAMBOW	CV	13,779	1,118	2005	China	undisclosed	Greek	
SINAR JEPARA	CV	6,555	378	2006	China	120	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
SMART LISA	GC/TWK	38,850		2015	China	1,200	Undisclosed	en bloc each, open /box;
SMART TINA	GC/TWK	38,850		2015	China	1,200	Undisclosed	holds 2/4; CR 2x50t; BWTS

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
BUNGA KASTURI	TAK	299,999		2003	Japan	3,100	India	
MOGRA	TAK	150,709		2000	Japan	1,700	Venezuelan	
AQUABLISS	TAK	112,930		2019	S. Korea	5,600	Viken Shipping - Norwegian	long term T/C, scrubber fitted
CAPE BEIRA	TAK	40,046		2005	S. Korea	950	Sea World Management - Monaco	
WOOLIM DRAGON 9	TAK	8,964		2011	S. Korea	875	U. A. E	

◆ 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
BERGE AORAKI	BC	172,502	21,221	2000	Japan	375.00	incl 450t bunkers
BERGE EIGER	BC	170,780	20,251	2000	Japan	400.00	



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
NEUSA	TAK	17,909	5,914	1983	Brazil	218.00	as is Rio de Janiero

### ◆ALCO 防损通函

#### 【土耳其港未准确申报燃油数量的案件】

协会通代 METROPOLE MARITIME & TRADING OF TURKEY 通知了土耳其近期趋势，在该地区从事贸易的会员请提起注意。

当船舶抵达港口，申报的燃油数量与土耳其海关官员根据在船燃油调查计算出的数量之间存在差异时，海关将追究未申报/过量的燃油。海关官员会指定独立检验员查明在船燃油确切数量，并将其用于海关的起诉。

法院将命令没收未申报/过量的燃油，并听取船长和轮机长的声明。这是海关遵循的标准程序，此类事件的详细发展如下：

#### 【全球航运业应对 COVID-19 的新指南】

国际航运公会 ICS 发布了全球航运业应对病毒进一步蔓延的全新指南。这份长达 22 页的综合指南是与知名国际机构协作完成，包括：

- 世界卫生组织 (WHO)
- 国际海事组织 (IMO)
- 欧洲疾病预防控制中心 (ECDC)
- 世界海事健康协会 (IMHA)

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:

2020-03-20	710.520	757.780	6.405	91.553	817.820	62.045	1115.720	407.630	490.050
2020-03-19	705.220	771.730	6.518	90.813	819.220	61.974	1144.920	407.790	487.600
2020-03-18	703.280	774.240	6.553	90.589	851.840	61.925	1070.140	421.190	494.140
2020-03-17	700.940	782.590	6.604	90.209	859.750	61.434	1063.500	428.460	500.790
2020-03-16	700.180	781.690	6.597	90.216	868.420	61.123	1045.830	432.860	505.950
2020-03-13	700.330	782.260	6.680	90.023	879.870	60.842	1064.880	439.680	502.510

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	0.37988	1 周	0.79375	2 周	--	1 个月	0.77288
2 个月	0.96063	3 个月	1.11575	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.952	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.88938		

2020-03-18

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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