



全一海运市场周报

2020.03 - 第04期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2020.03.23 - 03.27)

(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】

随着疫情在世界范围内不断蔓延，对世界贸易产生了较大风险。中国出口集装箱运输市场因此受到拖累，出口恢复情况不容乐观。多数远洋航线运价走低，综合指数下跌。3月27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889.80点，较上期下跌0.9%。

欧洲航线：疫情在欧洲国家扩散情况较为严重，各国纷纷采取控制措施，企业正常生产经营受到严重影响，对欧洲航线运输需求产生不利影响。据研究机构Markit公布的数据显示，欧元区3月制造业PMI初值为44.8，该数据为92个月以来的新低，显示出欧洲经济在疫情影响下面临重大风险。由于疫情影响，货量表现始终并不理想，上海港船舶平均装载率在85%左右，市场运价下跌。3月27日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为764美元/TEU，较上期下跌3.1%。地中海航线，沿岸西班牙、意大利均为欧洲疫情最严重地区，提振了抗疫必需货物的出口，上海港船舶平均舱位利用率达到90%以上，但由于总体运输需求不足，市场运价依旧处于下行走势。3月27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880美元/TEU，较上期下跌1.3%。

北美航线：近期疫情在美国发展迅猛，据美国劳工部公布的数据显示，美国3月21日当周首次申请失业救济人数328.3万人，为历史新高，远超市场预期，显示美国正常生产经营活动受到严重影响。运输需求增长动能不足，供求关系基本平稳，上海港船舶平均舱位利用率徘徊在85%左右，即期市场订舱价格小幅下跌。3月27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1515美元/FEU、2758美元/FEU，较上期分别下跌2.2%、1.0%。

波斯湾航线：部分目的港国家疫情发展形势较为严峻，对运输需求复苏产生不利影响，部分航商采取停航等措施控制运力投放，但供需基本面未能有效改善，上海港船舶平均装载率徘徊在85%左右，市场运价下跌。3月27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1004美元/TEU，较上期下跌1.1%。

澳新航线：整体运输需求因疫情原因表现并不理想，但航商通过控制总体运力规模维持供需基本面稳定，上海港船舶平均装载率升至90%。部分航商推动运价上涨，即期订舱价格走高。3月27日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为899美元/TEU，较上期上涨19.4%。



南美航线：疫情在南美洲扩散情况较快，对市场走势产生不利影响，航商采取停航等措施维持供需基本面，但未能有效改善，上海港船舶平均装载率徘徊在85%左右，航商纷纷采取降价揽货的策略以维持市场份额，市场运价下跌。3月27日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为1304美元/TEU，较上期下跌4.0%。

日本航线：本周运输需求下滑，市场运价小幅下跌。3月27日，中国出口至日本航线运价指数为744.81点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【运力过剩格局难破 综合指数底部波动】

本周，受疫情持续性的影响，下游复工复产逐步趋稳，基建类货盘放出较多，带动市场需求小幅提振。然而，市场运力依旧充沛，在总体运力过剩的格局下，综合指数底部波动。3月27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905.34点，较上周上涨0.4%。其中煤炭、矿石运价指数上涨，粮食运价指数下跌，成品油、原油运价指数维稳。

煤炭市场：本周，国内疫情已基本抑制，而境外疫情蔓延情况较为严重，多国宣布进入“紧急状态”，使得部分外贸相关企业生产停滞，加上当前恰逢煤炭市场传统淡季，电厂日耗回升幅度不如预期。本周沿海六大电厂日耗煤量平均为53.2万吨，较上周仅有小幅增长。本周沿海六大电厂平均日库存1714万吨，仍居高位。供应方面：目前煤炭主产地基本恢复正常生产水平，受发运积极性较差及库存堆积影响，环渤海港口库存大幅攀升，本周北方五港日均合计存煤2108万吨，远超过正常堆存量，供应恢复情况好于预期。受此影响，煤炭价格持续下跌，据悉当前市场煤价格已跌破长协煤价格，引起部分贸易商的关注。运输方面，市场运力过剩格局依旧，与此同时，外贸市场的不确定性让内外贸兼营船面临两难抉择，留在外贸市场面临疫情风险，回到内贸市场面对经营压力。综上，本周沿海煤炭运输市场需求依旧低迷，在非煤货盘和月底必须兑现的长协货盘的带动下，运输价格底部小幅波动。

3月27日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收881.69点，较上周上涨0.7%。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15.7元/吨，较上周五上涨0.1元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为17.5元/吨，较上周五上涨0.1元/吨；秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为21.5元/吨，较上周五上涨0.1元/吨。

金属矿石市场：随着国内新冠肺炎疫情得到控制，目前各行业已经基本复工复产，钢铁行业下游建筑业和制造业复工率都较此前有明显提升，钢材库存连续三周出现下降。受此影响，铁矿石运输需求较前几周出现小幅回升，运价上涨。3月27日，沿海金属矿石货种运价指数报收946.92点，较上周上涨0.3%。

粮食市场：随着天气好转和疫情缓和，基层粮源流通速度加快，贸易主体囤粮热情较高，玉米价格震荡上行。不过，终端养殖行业需求持续弱势，饲料企业



销量偏低，大部分深加工企业多以随用随采为主，态度相对谨慎。受需求端影响，沿海粮食运价下跌。3月27日，沿海粮食货种运价指数报收590.53点，较上周下跌0.9%。

成品油市场：在低油价的刺激下，3月市场总体需求较2月有所恢复，但仍仅为往年的60%-70%左右。随着疫情好转，复工复产企业增多，成品油需求将会继续提升。本周，成品油运输市场整体平稳，下游库存较满，运价较上周基本持平。3月27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954.89点，较上周持平。

（3）远东干散货运输市场

【各船型运价全线走跌 综合指数继续下行】

受境外疫情不断蔓延的影响，市场担忧情绪增加，本周国际干散货运输市场各船型市场运价全线下滑，远东干散货指数（FDI）综合指数跌至年内最低。3月26日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为517.48点，运价指数为579.66点，租金指数为424.21点，较上周四分别下跌7.9%、6.9%和9.8%。

海岬型船市场：海岬型船太平洋市场先扬后抑，远程矿航线单边下行。周初，澳大利亚几大矿商均有船运需求，市场氛围较好，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价从上周五4.1美元/吨的水平微升至周一4.3美元/吨左右。周二开始，尽管太平洋市场货量依然稳定，但受南非关停矿山、加拿大矿山减产等消息影响，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价再次下滑至4美元/吨左右。26日，市场报出，受载期为4月13日到15日，西澳至青岛航线成交价为4.05美元/吨。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为3276美元，较上周四上涨5.9%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为3.940美元/吨，较上周四下跌7.4%。远程矿航线，巴西矿商及主要租家未表现出对现货市场的船运需求，市场表现安静，成交稀少，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9.695美元/吨，较上周四下跌5.6%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船两洋市场继续下探。粮食航线，巴西主要粮食港口目前正常运营，但由于全球疫情引发的悲观情绪、前期空放运力的不断累积、国际燃油价格下滑以及其他区域货盘稀少等因素，粮食航线运价继续大幅走跌。周末，南美现货货盘略有增多，但能否稳住运价尚不明确。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为23.914美元/吨，较上周四下跌11.0%。太平洋市场，目前印尼东加和南加无隔离14天的要求，印尼煤炭仍在出口，但因国内电厂煤炭日耗恢复缓慢，电厂库存较高，加上限制进口煤政策收紧，进口煤需求疲软。粮食长航线市场频频走低，市场整体气氛较差，太平洋市场租金、运价继续下行，目前仍有不少运力继续空放南美。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为5156美元，较上周四下跌13.0%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为4200美元，较上周四下跌14.4%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为4.063美元/吨，较上周四下跌9.5%。



超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场快速回落。本周印尼煤炭货盘偏少，铝矾土仍在出口，但货量有限；越南水泥熟料较前期明显减少；受疫情影响，菲律宾苏里高镍矿出口基本停滞，东南亚地区整体货盘不多，活跃度下降。由于印度东部大部分港口关闭，南非自 3 月 26 日起关停矿山的采矿活动，之前订有印度、南非货盘的运力出现闲置，市场可用运力增多，东南亚市场承压下行。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 4629 美元，较上周四下跌 14.5%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 6556 美元，较上周四下跌 9.8%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 3000 美元，较上周四下跌 14.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.129 美元/吨，较上周四下跌 6.5%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.150 美元/吨，较上周四下跌 4.3%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价探底企稳 成品油运价有所回落】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 3 月 20 日当周美国除却战略储备的商业原油库存增幅再次不及预期。成品油库存整体继续下滑，但其中精炼油库存及汽油库存降幅均不及预期。尽管各国持续出台刺激措施一度带动油价小幅反弹，但总体而言需求忧虑抵消了刺激政策的正面影响，油市基本面颓势依旧。本周原油价格先扬后抑，布伦特原油期货价格周四报 28.80 美元/桶，较上期下跌 4.67%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价逐步探底，苏伊士型油轮运价小幅波动，阿芙拉型油轮运价全面回调。中国进口 VLCC 运输市场运价触底企稳。3 月 26 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1941.41 点，较上期下跌 35.03%。

超大型油轮（VLCC）：低油价背景下储油需求的增加提供了基本面的支撑，本周 VLCC 市场运价触底企稳，日均 TCE（等价期租租金）一度跌破 8 万美元，随后反弹至 9 万美元附近。成交记录显示，中东至中国航线 4 月 13 至 15 日装期货盘成交运价为 WS102.5，西非至远东航线 4 月 26 至 28 日装期货盘成交运价为 WS100。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS103.62，较上周四下跌 35.6%，CT1 的 5 日平均为 WS105.06，较上周下跌 46.6%，TCE 平均 9.1 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS100.85，下跌 34.3%，平均为 WS101.78，TCE 平均 9.6 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平涨跌不一。西非至欧洲市场运价小幅回升至 WS122，TCE 约 6.1 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，4 月 1 日货盘，成交运价约为 WS100。黑海到地中海航线运价下跌至 WS135，TCE 约 6.9 万美元/天。亚洲进口主要来自中东和巴西，一艘 13.8 万吨级船，巴士拉至印度，4 月 10 日货盘，成交运价约为 WS160。一艘 13 万吨级船，巴西至新加坡，4 月 8 日货盘，成交运价约为 WS99。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线、地中海及欧美航线全线下跌，综合水平明显回落。7 万吨级船加勒比海至美湾运价大幅下探至 WS134（TCE 约 3.2 万美元/天）。跨地中海运价小幅下跌至 WS165（TCE 约 5.7 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，苏普萨至地中海，4 月 12 日货盘，成交运价为 WS185。北海短程运价下跌至 WS164（TCE 约 6.4 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS137（TCE 约 6.0 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价小幅下跌至 WS124（TCE 约 3.2 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS132（TCE 为 3.8 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



诺至北中国，4月上旬货盘，成交包干运费为110万美元。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线普遍下调，欧美航线涨跌互现，综合水平有所回落。印度至日本3.5万吨级船运价下跌至WS166（TCE约2.0万美元/天）。波斯湾至日本航线5.5万吨级船运价下跌至WS164（TCE约3.3万美元/天），7.5万吨级船运价下跌至WS173（TCE约4.9万美元/天）。美湾至欧洲3.8万吨级船柴油运价下跌至WS95水平（TCE约1.0万美元/天）。欧洲至美东3.7万吨级船汽油运价上涨至WS185（TCE约2.6万美元/天）。欧美三角航线TCE大约在2.8万美元/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

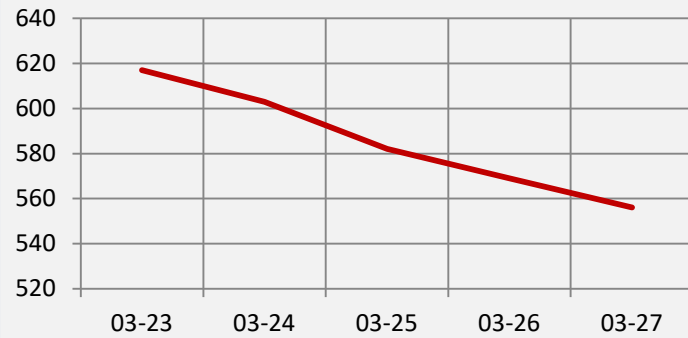
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

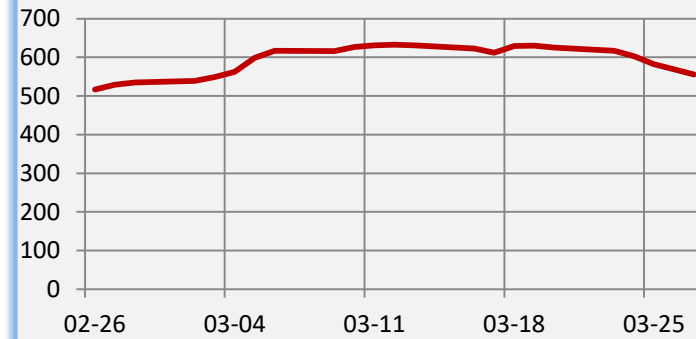
波罗的海指数	3 月 23 日		3 月 24 日		3 月 25 日		3 月 26 日		3 月 27 日	
BDI	617	-8	603	-14	582	-21	569	-13	556	-13
BCI	-109	+12	-110	-1	-113	-3	-106	+7	-97	+9
BPI	774	-33	746	-28	720	-26	715	-5	729	+14
BSI	732	-9	720	-12	702	-18	675	-27	641	-34
BHSI	428	+5	430	+2	423	-7	415	-8	401	-14



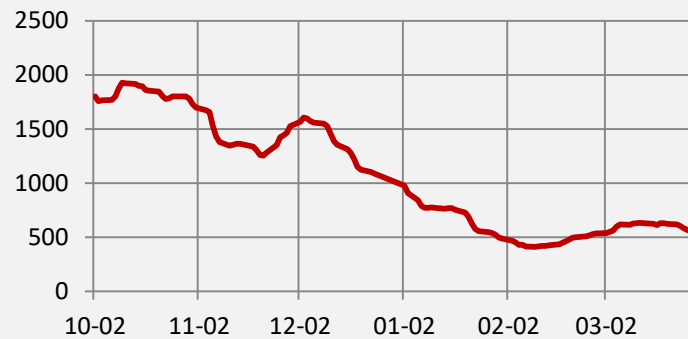
上周 BDI 指数走势



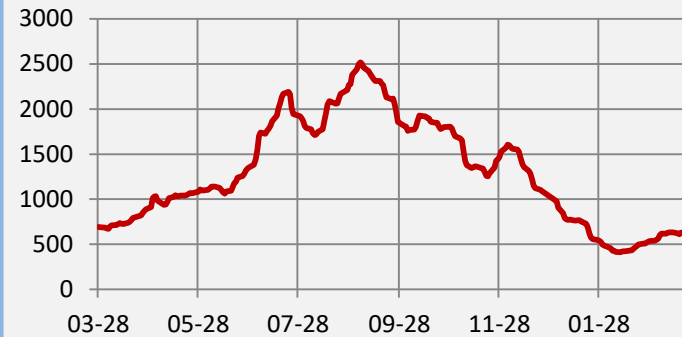
近一个月 BDI 指数走势



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 12 周	第 11 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	11,000	11,000	0	0.0%
	一年	12,000	13,000	-1000	-7.7%
	三年	12,750	13,250	-500	-3.8%
Pmax (76K)	半年	9,750	11,000	-1250	-11.4%
	一年	10,250	11,000	-750	-6.8%
	三年	10,250	10,500	-250	-2.4%
Smax (55K)	半年	9,500	10,000	-500	-5.0%
	一年	10,000	10,250	-250	-2.4%
	三年	9,500	9,750	-250	-2.6%
Hsize (30K)	半年	8,500	8,500	0	0.0%
	一年	8,750	8,750	0	0.0%
	三年	8,500	8,500	0	0.0%

截止日期: 2020-03-24

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Key Discovery' 2010 82152 dely passing Gibraltar 04 Apr trip via north coast South America redel Singapore- Japan intention grain \$ 14,750 - Refined Success

'Ocean Tide' 2019 82012 dely Machong 30 Mar trip via EC South America redel Singapore-Japan intention grains \$ 9,500 - Cofco

'SM Aurora' 2012 81970 dely aps US Gulf 10/15 Apr trip redel Continent intention grain \$ 8,000 + \$ 80,000 - ADMI

'Palona' 2014 81600 dely aps Fazendinha 10 Apr trip redel Skaw-Gibraltar intention grains \$ 11,000 - Bunge



'Pedhoulas Farmer' 2012 81541 dely aps Itaqui 15/25 Apr trip redel China intention grains \$ 12,850 + \$ 285,000 bb - Glencore - <rate basis before scrubber fitting>

'My Vision' 2015 81502 dely CJK 27/29 Mar trip via NoPac redel Singapore-Japan \$ 6,500 - Panocean

'BTG Rainier' 2015 81070 dely Kagoshima 03/04 Apr trip via US Gulf redel Singapore-Japan intention grains \$ 9,500 - cnr

'Ocean Gem' 2011 75617 dely Dangjin 31 Mar/01 Apr trip via US Gulf redel Singapore-Japan intention grains \$ 7,250 - Oceanways

'Port Vera Cruz' 2017 63558 dely Eregli prompt trip via Marmara redel US East Coast \$ 8,000 - Swire Bulk

'Agapi S' 2012 62145 dely Canakkale prompt trip redel Continent \$ 7,000 - Norden

'RHL Monica' 2008 53542 dely Hong Kong prompt trip via Indonesia redel S China \$ 3,000 - cnr

4. [航运市场动态](#)

【新冠疫情将给国际航运业造成 1130 亿美元损失】

法国《论坛报》网站 3 月 21 日刊载题为《国际海上货运业受到冲击,但并未完全被击溃》的报道,国际海运业受到了新冠肺炎疫情的严重冲击,将货物运达目的地变得十分困难。这加剧了物资的短缺,好在这种局面因中国开始恢复过来而得到了缓解。

报道称,“海运业确实受到了冲击,”国际海事组织秘书长林基泽 19 日在发布在该组织官网上的视频中说,“在当前这种艰难时期,海运业运送必需品尤其是医疗用品和食品的能力,是应对疫情乃至攻克疫情的关键。”

海运实际上是很多超市商品上游供应链的重要一环,而由于疫情蔓延和各国政府实施隔离措施,多国多地的超市最近几周都出现了抢购囤货现象。根据英国零售经济咨询公司本月初公布的一份报告,大部分英国零售商的进货节奏都被打乱了。英国主要商超在媒体刊登的一封公开信中写道:“我们需要你们(顾客)的帮助。我们需要每个人都能注意自己的购物方式。”

国际航运公会秘书长盖伊·普拉滕解释说:“涉及船舶靠岸问题时情况比较复杂。货轮有时要被迫等 14 天。”这是为了遵守隔离规定。澳大利亚北部昆士兰



州的港口就是如此,为了遏制疫情蔓延该州实施了严格的隔离措施。

林基泽解释说,碰到的最糟糕情况是,“港口完全关闭而货轮被拒绝进港”。而法国一名海运官员则表示,由于隔离措施使海上客运量急剧萎缩,很多海运企业“开始集中精力经营货运业务”。

报道介绍,例如,主要经营北海海运业务的丹麦海运巨头联合轮船公司暂停了奥斯陆到哥本哈根的渡轮业务,而其物资运输部门“仍和往常一样接待客户”。专营英法跨海业务的法国布列塔尼渡轮公司则在 17 日宣布,从 22 日起只运送货物,直至一切恢复常态。

原本疫情最严重的中国出现了经济复苏的明显迹象,这也让一些海运企业看到了一线希望。

法国达飞海运集团一位发言人表示:“在经历了 6 周的萎缩后,出口贸易随着数量的反弹正在恢复常态,可能也有补库存的原因。3 月初以来,以亚洲为目的地的货运量每周增长 50%,估计到月底就能百分之百恢复正常。”

来源:参考消息

【低硫油差价下降,多家船东推迟安装洗涤塔】

疫情给全球经济带来下行压力,由此引发的地缘政治及石油价格战对行业产生了重大影响。

根据咨询公司 Sea Intelligence 的最新消息,低硫油溢价从年初约 300 美元/吨的峰值下降到 60 美元/吨,从而降低了洗涤塔的投资价值。与此同时,在中国船厂进行的洗涤塔安装工程因疫情而推迟。

Sea Intelligence 表示:“结果很可能是,原本计划安装洗涤塔的船舶重新投入运营,在需求大幅下降之时给市场带来更多运力。”

据悉,鉴于目前的情况,许多公司搁置了洗涤塔安装计划。Wallenius Wilhelmsen 在其最新的公告中表示已推迟 4 个洗涤塔安装工程。2 月底,散货船船东 Safe Bulkers 也表示推迟了 5 个洗涤塔安装工程。

船东曾普遍认为洗涤塔是一个非常有吸引力的解决方案,可以满足 IMO 2020 限硫令,且投资回报周期在 12-18 个月之间。

根据 Foreship 的数据,约 3756 艘船舶安装或订购了洗涤塔系统。到 2020 年底,将有 15%的商船使用洗涤塔。这些预测数字是否会受到影响以及如何受到影



响尚待确定。

在需求预计下降的情况下，集装箱航运业或将面临更糟糕的局面。Sea Intelligence 称，最坏的情况是需求下降 10%，相当于 1700 万 TEU。“高盛经济学家预测，2020 第二季度美国 GDP 或将出现惊人的 24% 的降幅。而且我们看到港口实施了限制措施，有些甚至禁止那些去过疫区的船只停靠，有些港口在发现有员工病毒检测呈阳性后暂时关闭。”

Alphaliner 和 BIMCO 的数据显示，2020 年 3 月的闲置集装箱运力达到 246 万 TEU，高于 2008 年金融危机期间的水平。

随着中国制造业的复苏，集装箱运量有望回升。不过 BIMCO 预计，随着未来几个月发达经济体消费者信心恶化，集装箱运量可能停止增长甚至出现下降。

BIMCO 首席航运分析师 Peter Sand 表示：“当疫情仅限于中国时，全球供应链主要在供应方面受到冲击，从中国装运的集装箱货物减少。但随着世界其他国家采取各种遏制措施，集装箱货物的需求端将受到影响。一些报告显示，集装箱在运输途中可能会出现短缺，但随着发达经济体对集装箱货物的需求放缓，因短缺问题产生的影响会减弱。”

来源：World Maritime News

【新造船市场活跃，船东争相成交新单】

新冠肺炎疫情对全球供应链影响巨大，新造船和二手船买卖市场也概莫能外。

新造船市场

船舶经纪公司 Allied Shipbroking 表示，“过去一周，人们对新造船的兴趣似乎有所恢复，干散货板块出现了相当数量的新交易。市场似乎认为疫情导致的经济放缓只是暂时现象。上周看到的大多数新订单是 Kamsarmax 和 Ultramax，而买家几乎全部来自远东。尽管货运市场受到了伤害，但与全球经济基本面相比，目前的收益似乎还在正常范围内。考虑到这些船舶的灵活性和适应性，其长期前景相当乐观。”

船舶经纪公司 Banchemo Costa 补充认为：“干散货船大部分交易都在中国。交通银行融资租赁公司将在青岛北海造船厂建造 4 艘 32.5 万载重吨的矿砂船，分别于 2021 年下半年和 2022 年上半年交付。船舶将获得淡水河谷的长期租约（10 年/15 年）。日本船东 Nissin Kaiun 扩大与南通象屿的合作，将在 2021 年额外交付 2 艘 Dolphin 系列 6.4 万载重吨 Ultramax。这两艘船可能已经在建造过程中。华洋船务与江苏新扬子造船签订了一份 2 艘 5.2 万载重吨 Supramax 订单，将于 2022 年 2-5 月交货，船舶将用于中国沿海贸易。”



油轮方面，新订单数量相对疲软。考虑到滞后反应，这种状态持续的时间可能比以往更长。

气体船领域，英国 Union Maritime 在现代造船厂订购了一艘 8.9 万立方米 LPG 运输船，2021 年底交付。希腊船东 Maran Gas 在大宇又增加了 1 艘 17 万立方米的 LNG 船，在该船厂订购的船舶总数已达 12 艘。

二手船市场

Allied Shipbroking 指出，“干散货船本周将继续保持平静，目前市场缺乏动力的特点更加显著。尽管在过去几天里，好望角型船表现较为亮眼，但还需要很长时间才能看到干散货市场的信心恢复。”

Banchero Costa 认为，“二手市场明显受到了疫情的影响，除了在旅行、船员换班和船舶检查方面遇到困难外，我们最关注的是在新的严格条件下，保存现有交易并顺利完成移交。”

据报道，2015 年在泰州建造的 3.88 万载重吨的姐妹散货船以 2430 万美元出售。2002 年在上海造船厂建造的一艘 5 万载重吨的 Supramax AIFANOURIOS 轮以 490 万美元的价格售出。2009 年由三井重工建造的 5.6 万吨散货船本周开始接收报价。尽管结果仍不确定，但传闻出价高达 900 万-1000 万美元，卖家的目标是 1100 万美元以上。

油轮方面，鉴于近期运价高涨使船东获利，购买意愿急剧上升。特别是考虑到目前全球市场上许多类型的资产前景都很悲观，预计油轮相对强劲的买卖交易态势将持续。2003 年日本环球造船建造的 30 万载重吨 VLCC BUNGA KASTURI 轮以 3200 万美元的价格卖到了印度，而 2000 年由 Nippon Kokan 建造的苏伊士型油轮 MOGRA 则以 1700 万美元的价格卖给了委内瑞拉。住友重工 2012 年建造的 10.5 万载重吨 Nanyang Star 轮以 3250 万美元的价格出售给了一家未披露的公司。在成品油轮市场，2005 年建造的 4 万载重吨 CAPE BEIRA 已交付摩纳哥买家。

来源: Hellenic Shipping News Worldwide

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	251~253	N/A	255~260	340~345
Tokyo Bay	241~243	N/A	350~355	585~590



Shanghai	250~254	N/A	284~288	380~390
Hong Kong	222~227	S. E.	282~287	290~297
Kaohsiung	255.00	N/A	310.00	370.00
Fujairah	S. E.	S. E.	228~232	505~510
Rotterdam	190~195	S. E.	252~257	307~315
Malta	S. E.	N/A	275~280	328~333
Istanbul	S. E.	N/A	257~262	349~354
Buenos Aires	N/A	N/A	383~388	625~630

截止日期:

2020-03-26

◆ 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 12 周	第 11 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 64 周	第 63 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: 2020-03-24



(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	Bulker	52,000	Jiangsu New Yangzijiang, China	2022	Shanghai Huayuan - Chinese	Undisclosed	
1+1	LPG	91,000 cbm	Hyundai HI, S. Korea	2022	Union Maritime - UK based	7,000	dual fuelled
1	LPG	5,000 cbm	Sasaki, Japan	2021	Toda Kisen - 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
GREAT NAVIGATOR	BC	176,303		2006	Japan	1,400	Undisclosed	BWTS fitted, on subs
CORAL AMBER	BC	78,072		2012	Japan	1,450	Asian Bulk Logistics - Indonesian	BWTS fitted, SS Passed
CLIPPER KAMOSHIO	BC	32,226		2009	Japan	720	Greek	

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	13,827	1,118	2005	China	275	Greek	en bloc each
MALTE RAMBOW	CV	13,827	1,118	2005	China	275	Greek	

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
GHAWAR	TAK	300,361		1996	Japan	2,100	Singaporean	for storage
BUNGA KASTURI	TAK	299,999		2003	Japan	2,980	Indian	for storage
CRIMSON	TAK	147,436		1998	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
NANYAN STAR	TAK	104,594		2012	Japan	3,200	Undisclosed	
WINTER OAK	TAK	13,114		2009	S. Korea	650	Singaporean	
PRINS ALEXANDER	TAK/LPG	28,095		2002	S. Korea	2,000	Caribbean	



◆ 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
FUXING	BC	42,203	7,637	1991	Japan	346.00	
DISCOVERER	RESRCH	1,375	2,206	1980	Canada	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
X PRESS BRAHMAPUTRA	CV	14,070	5,771	1998	Poland	undisclosed	
GRAJAU	TAK/LPG	8,875	4,939	1987	Germany	211.00	as is Brazil

◆ 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
2020-03-27	704.270	777.320	6.444	90.839	857.820	61.378	1096.940	426.590	501.260
2020-03-26	706.920	769.800	6.374	91.167	836.320	61.998	1103.360	417.290	497.070
2020-03-25	707.420	763.800	6.359	91.243	833.540	62.564	1105.750	422.160	489.680
2020-03-24	709.990	763.940	6.407	91.556	822.820	62.624	1117.700	416.210	490.250
2020-03-23	709.400	757.790	6.410	91.432	821.980	62.101	1133.570	407.540	490.430

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	0.20125	1 周	0.64375	2 周	--	1 个月	0.95913
2 个月	1.15638	3 个月	1.267	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	1.06763	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--



全一海运有限公司



10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.9875		
-------	----	-------	----	-------	--------	--	--

2020-03-25

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

Total Shipping