



全一海运市场周报

2020.04 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2020.03.30 - 04.03)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【航商严控运力投放 部分航线运价反弹】

本周，受疫情对于全球贸易供需两端的影响，中国出口集装箱运输市场需求稳定性下降，各航线基本面受到考验。航商方面继续或者升级运力停航规模，部分航线供需关系得到改善。受部分航商月初执行运价上涨计划带动，综合指数止跌企稳。4月3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890.37点，较上期微升0.1%。

欧洲航线：受疫情对于目的地企业日常生产经营活动的影响，市场上订舱业务取消或者延迟情况有所上升，运输需求波动情况加剧。为稳定市场基本面，部分航商继续维持甚至升级了运力停航措施，航线供需关系基本稳定。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在85%~90%之间。多数航商维持运价观望后市发展，仅部分航班订舱运价小幅下调，即期市场运价呈小幅下跌走势。4月3日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为750美元/TEU，较上期下跌1.8%。地中海航线，运输需求弱于往年同期，但在航商大力度的运力停航措施帮助下，市场供需关系基本平稳。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在九成左右。在部分航班订舱运价下调带动下，即期市场运价继续走低。4月3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863美元/TEU，较上期下跌1.9%。

北美航线：随着疫情发展的影响传导到各个环节，不同类型货物的短期需求变化趋势各有升降，市场运输需求总体保持稳定。多数航商维持此前的停航规模，航线供需关系保持平稳。本周，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率均在九成左右。部分航商尝试在美西航线上执行运价上涨计划，多个航班订舱运价出现不同程度上涨，美东航线则因航商市场策略出现分化，订舱运价涨跌不一。4月3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1662美元/FEU、2782美元/FEU，较上期分别上涨9.7%、0.9%。

波斯湾航线：目的地区域即将于本月下旬进入斋月，市场虽有部分冲刺货物，但在疫情影响下，总体货量表现不佳。航商对区域内航线进行了持续优化，航线供需关系保持稳定。本周，上海港船舶平均舱位利用率维持在85%左右。由于市场仍有大量过剩运力，多数航班订舱运价出现下跌，即期市场运价大幅走低。4月3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896美元/TEU，较上期下跌10.8%。

澳新航线：市场货量表现平稳，同时航商的停航计划帮助市场基本面维持稳定。本周，上海港船舶平均舱位利用率保持在九成左右。小部分航商跟进上周市



场的运价上涨计划，即期市场运价小幅上升。4月3日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为918美元/TEU，较上期上涨2.1%。

南美航线：市场货量总体表现疲软，虽然航商仍维持了一定规模的运力停航措施，但市场基本面未获有效改善。本周，上海港船舶平均舱位利用率在85%~90%之间。受市场预期走低影响，市场订舱运价继续大幅下跌。4月3日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为1114美元/TEU，较上期下跌14.6%，已连续12期下跌，累计跌幅50.2%。

日本航线：本周运输需求平稳，市场运价小幅回升。4月3日，中国出口至日本航线运价指数为748.02点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【全球疫情爆发贸易受制 综合指数小幅波动】

全球疫情爆发，各国陆续加强防控力度，贸易受到一定制约，冲击我国沿海经济运行，短期内大宗散货运输需求难有明显提高，沿海散货运输价格小幅波动。4月3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907.22点，较上周上涨0.2%。其中煤炭、矿石、粮食、成品油运价指数上涨，原油运价指数维稳。

煤炭市场：本周，海外疫情继续蔓延，多国宣布进入“紧急状态”，封国封城，贸易运输受到影响，沿海地区外贸相关制造企业用电需求无法恢复，工业用电不如预期，叠加煤炭消费淡季，民用电负荷较低，本周沿海六大电厂日耗煤量平均为55万吨，较上周仅有小幅增长。库存方面，本周六大电厂库存水平整体小幅下降，日均库存跌至1680万吨，环比下跌30万吨，仍居高位。供应方面，上游生产稳定，北方港口货源供应保持宽松态势，港口库存直线攀升，已突破2200万吨，煤炭滞压，库存矛盾深化，生产压力加剧。而煤炭价格继续下跌，跌幅进一步扩大。综上，低日耗高库存的背景下，电厂维持长协拉运，煤炭市场供应宽松需求疲弱的基本面仍未有明显改观，煤价下跌更是进一步加重了下游的观望情绪，采购积极性异常低迷。虽然有消息称目前煤炭进口通关受到限制，但是在供应宽松的大背景下，仍无法对运价形成有利支撑；当前沿海煤炭运输市场主要还是靠非煤货种货盘支撑，运价底部小幅波动。加上近期油价上涨，船东成本增加，悲观情绪蔓延。

4月3日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收882.88点，较上周上涨0.1%。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，较上周五下跌0.1元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为17.5元/吨，较上周五持平；秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为21.5元/吨，较上周五持平。

金属矿石市场：今年钢市已无“金三”，“银四”原本也应该是传统旺季，但受到前期疫情影响，再叠加南方已悄然来临的梅雨季节，建筑钢材需求恢复节



奏有所放缓，海外疫情对板材需求影响显现放大。需求表现不及预期，钢材价格存在因贸易商抛售而加速下跌可能。铁矿石运输市场表现平稳，运价小幅波动。4月3日，沿海金属矿石货种运价指数报收950.81点，较上周上涨0.4%。

粮食市场：受他国限制粮食出口影响，本周国内玉米价格强势上行，南北港口价格倒挂。随着农户售粮进度加快，市场余粮已经不多，粮源加速向贸易商集中。南方饲料企业抓紧补库，而贸易商捂粮惜售。运输市场方面行情稳定，粮食运价小幅上涨。4月3日，沿海粮食货种运价指数报收593.66点，较上周上涨0.5%。

成品油市场：在低油价的刺激下，各大炼厂加紧炼油出货，市场供应较前几周明显增加。同时，3月下旬开始，各地企业逐步恢复正常生产，对于汽柴油市场需求量稳步增加，库存压力慢慢消化。市场行情缓慢恢复，成品油运价上涨。4月3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957.68点，较上周上涨0.3%。

(3) 远东干散货运输市场

【海岬型船低位反弹 综合指数大幅上扬】

本周国际燃油价格继续下滑，境外疫情的蔓延以及各国防疫政策的不确定性使得各船型市场表现分化，海岬型船率先止跌反弹，巴拿马型船南美市场止跌企稳，超灵便型船略显低迷，远东干散货指数(FDI)综合指数在海岬型船市场反弹的带动下大幅上扬。4月2日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为580.23点，运价指数为613.46点，租金指数为530.39点，较上周四分别上涨12.1%、5.8%和25.0%。

海岬型船市场：海岬型船太平洋市场低位反弹，远程矿航线跟涨。太平洋市场，本周澳大利亚铁矿石货盘表现平稳，周二开始，市场传出南非主要港口恢复运营的消息，FFA 远期合约价格上涨，市场悲观情绪有所淡化，西澳主要租家集中出现在市场上拿船，成交明显增多，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价快速反弹至5.0-5.5美元/吨的水平。但是，市场船多货少格局犹存，运价快速上涨后略显乏力，国际燃油价格的下跌也减弱了运价上涨的动力，临近周末，太平洋市场运价反弹后略有回落。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为8296美元，较上周四大涨153.2%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为5.147美元/吨，较上周四大涨30.6%。远程矿航线，本周巴西主要发货人开始回归市场询船，市场成交略有增多，31日市场报出几笔巴西图巴朗至青岛航线10美元/吨左右的成交，提振船东信心，加之太平洋市场低位反弹所带动，远程矿航线运价上涨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为10.579美元/吨，较上周四上涨9.1%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船两洋市场止跌企稳。粮食航线，本周巴西主要粮食港口暂未受疫情影响维持正常运营，南美粮食货盘有所增多，据悉3月份巴西大豆发货量同比环比均有所增加（巴西3月大豆出口量为1164万吨，2月出口量为512万吨，去年同期为846万吨），市场氛围回暖，但因内外贸兼营船



持续外放，且前期空放运力尚未消化，粮食航线运价止跌企稳，涨幅较小。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 24.003 美元/吨，较上周四上涨 0.4%。太平洋市场，由于国际疫情持续蔓延，印度东部大部分港口封闭，煤炭运输受限，加之国内对于进口煤炭的管控逐步收紧，市场上印尼和澳大利亚煤炭货盘不多。另一方面，北太平洋市场表现活跃，美西大豆玉米货盘较多，分流部分可用运力，外加南美粮食行情回暖所带动，太平洋市场租金水平有所回升。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 5482 美元，较上周四上涨 6.3%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 4338 美元，较上周四上涨 3.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 3.956 美元/吨，较上周四下跌 2.6%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场继续下探。本周东南亚市场船多货少格局突显，由于国内对进口煤炭政策收紧，进口煤炭货盘偏少，外加水泥熟料、铝矾土、镍矿、北方钢材等货盘均不多，部分运力出现停航闲置，东南亚市场租金、运价继续承压下行。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 3581 美元，较上周四下跌 22.6%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 5245 美元，较上周四下跌 20.0%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 2469 美元，较上周四下跌 17.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 5.357 美元/吨，较上周四下跌 12.6%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 6.647 美元/吨，较上周四下跌 7.0%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价大幅反弹 成品油运价小幅回暖】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 3 月 27 日当周美国除却战略储备的商业原油库存增幅创 2016 年 10 月份以来单周最大。由于疫情导致原油需求不断削减，而原油价格大战又促使油价大跌，美国页岩油出口大幅度减少，供求关系的失衡、

储油能力受限，令油价下行压力加剧。临近周末，美国总统特朗普连续出手稳定原油预期。本周原油价格先跌后涨，布伦特原油期货价格周四报 29.25 美元/桶，较上期上涨 2.09%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价大幅反弹，苏伊士型油轮运价大幅上升，阿芙拉型油轮运价小幅上行。中国进口 VLCC 运输市场运价强势上扬。4 月 2 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 3895.92 点，较上期上涨 100.67%。

超大型油轮（VLCC）：原油期货升水结构下储油需求大增，VLCC 市场随之水涨船高。本周 VLCC 市场运价强势上扬，日均 TCE（等价期租租金）一举突破 20 万美元关口。成交记录显示，中东至中国航线 4 月 23 日装期货盘成交运价为 WS210，西非至中国航线 5 月 5 日装期货盘成交运价为 WS197.5。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS210.50，较上周四上涨 103.2%，CT1 的 5 日平均为 WS186.86，较上周上涨 77.9%，TCE 平均 18 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS198.85，上涨 97.2 %，平均为 WS178.52，TCE 平均 18.4 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 WS170，TCE 约 9.1 万美元/天。该航线一艘 14 万吨级船，埃及至



地中海，4月5至7日货盘，成交运价约为 WS160。黑海到地中海航线运价大幅上涨至 WS173，TCE 约 9.8 万美元/天。亚洲进口主要来自中东，一艘 13 万吨级船，巴士拉至中国，4月21至22日货盘，成交运价约为 WS205。一艘 13 万吨级船，卡塔尔至南韩，4月11至12日货盘，成交运价约为 WS135。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线止跌回升，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平小幅上行。7 万吨级船加勒比海至美湾运价小幅反弹至 WS140（TCE 约 3.5 万美元/天）。跨地中海运价小幅波动至 WS164（TCE 约 5.6 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS154（TCE 约 5.8 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS120（TCE 约 5.1 万美元/天）。该航线一艘 10 万吨级船，普里莫尔斯克至欧洲大陆，4月9至10日货盘，成交运价为 WS120。波斯湾至新加坡运价大幅上涨至 WS169（TCE 约 5.0 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS157（TCE 为 5.0 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月中下旬货盘，成交包干运费为 100 万美元。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线大幅上扬，欧美航线全线下滑，综合水平小幅回暖。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS184（TCE 约 2.4 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价大幅上涨至 WS206（TCE 约 4.5 万美元/天），7.5 万吨级船运价大幅上涨至 WS209（TCE 约 6.4 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS83 水平（TCE 约 0.9 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS171（TCE 约 2.5 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 2.5 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际油轮船价大涨 散货船价多数下跌】

4月1日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 922.53 点，环比微跌 0.95%。其中，国际油轮船价综合指数上涨 3.86%，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下跌 0.86%、2.98%、1.37%。

全球范围内对疫情的阻断措施加剧，市场对铁矿石的供应有所担忧，铁矿石期货开始上涨，下游采购需求略有增加，波罗的海干散货运价指数 BDI 连续 5 个交易日下跌后出现反弹，周二收于 626 点，环比上涨 3.81%，二手散货船价格以跌为主。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1051 万美元、环比上涨 0.83%；57000DWT—1736 万美元、环比下跌 0.55%；75000DWT—1716 万美元、环比下跌 2.39%；170000DWT—2458 万美元、环比下跌 1.08%。由于对边境的管制和封锁加剧，大宗散货的市场需求前景存在不确定性，干散货船 1 年期期租租金环比上周出现 3%-10% 的跌幅，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基本活跃，共计成交 11 艘，总运力 68.50 万 DWT，成交金额 11710 万美元，平均船龄 10.09 年。

虽然美国经济刺激法案即将落地，且石油钻井数量骤降，但全球性疫情大幅抑制需求，国际油价连续 6 个交易日下跌，布伦特原油期货收于 26.35 美元/桶（周二），环比下跌 12.31%。由于全球 92% 的经济体处于封锁状态，原油需求持续减少，原油、成品油运费从高峰中松动并回落，但是二手国际油轮船价却



大幅上涨。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2474 万美元、环比上涨 11.23%；74000DWT--2490 万美元、环比下跌 0.21%；105000DWT--3850 万美元、环比上涨 0.88%；158000DWT--4987 万美元、环比上涨 1.65%；300000DWT--7222 万美元、环比上涨 4.42%。当前，美国启动国家紧急石油储备计划，并和俄罗斯商讨论油市下跌或达成新协议，原油价格或迎来转机，超大型油轮的浮式储油船需求正在释放，或为油轮运价和租金提供支撑，预计二手油轮船价短期看涨。本期，二手国际油轮成交较为活跃，成交船舶以老旧船舶为主，共计成交 13 艘，总运力 158.36 万 DWT，成交金额 21520 万美元，平均船龄 16.38 年。

内贸干散货货盘依旧不足，沿海散货船货少船多，运力相对过剩，运价低位震荡，二手沿海散货船价格大幅下挫。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--167 万人民币、环比下跌 4.62%；5000DWT--820 万人民币、环比微涨 0.07%。当前，国内企业复工复产率继续回升，煤炭、铁矿石和粮食均以补库为主，运价依旧偏弱，预计沿海散货船价格短期稳中有跌。本期，沿海散货船成交 3 艘，总运力 2.04 万 DWT，成交金额 188 万元人民币，平均船龄 10.09 年。

内河散货运价较为低迷，内河二手散货船价格宽幅震荡。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，环比下跌 2.17%；1000DWT--111 万人民币，环比上涨 4.09%；2000DWT--242 万人民币，环比下跌 2.20%；3000DWT--313 万人民币，环比下跌 4.94%。当前，房地产和基建开工率依旧不足，内河建材运输需求一般，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基本活跃，共计成交 80 艘，总运力 15.20 万 DWT，成交金额 16293 万元人民币，平均船龄 8.76 年。

来源：上海航运交易所

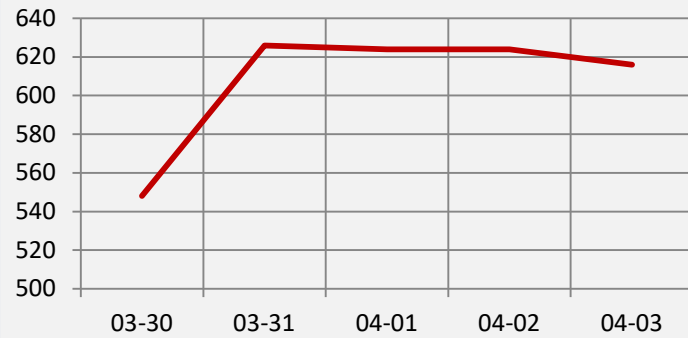
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

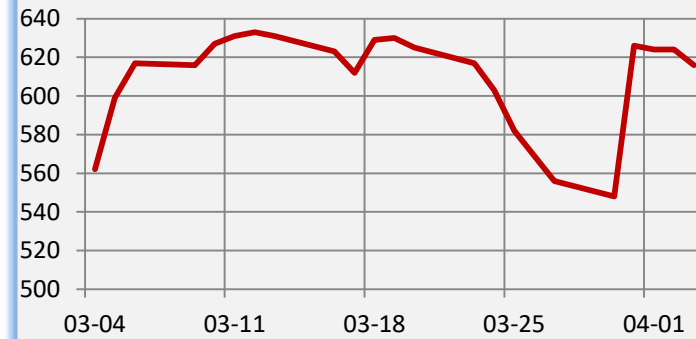
波罗的海指数	3 月 30 日		3 月 31 日		4 月 1 日		4 月 2 日		4 月 3 日	
BDI	548	-8	626	+78	624	-2	624	0	616	-8
BCI	-69	+28	204	+273	219	+15	268	+49	319	+51
BPI	732	+3	757	+25	783	+26	792	+9	797	+5
BSI	606	-35	568	-38	535	-33	513	-22	495	-18
BHSI	389	-12	375	-14	364	-11	350	-14	340	-10



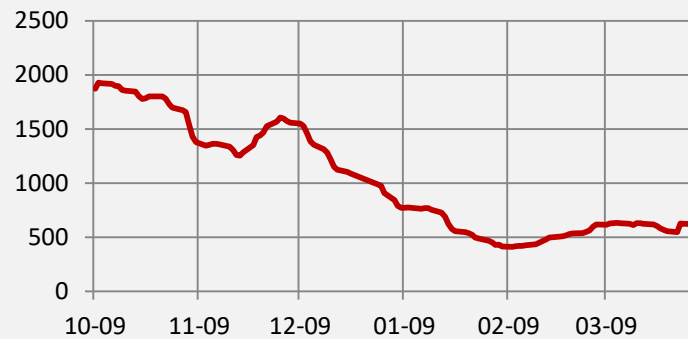
上周 BDI 指数走势



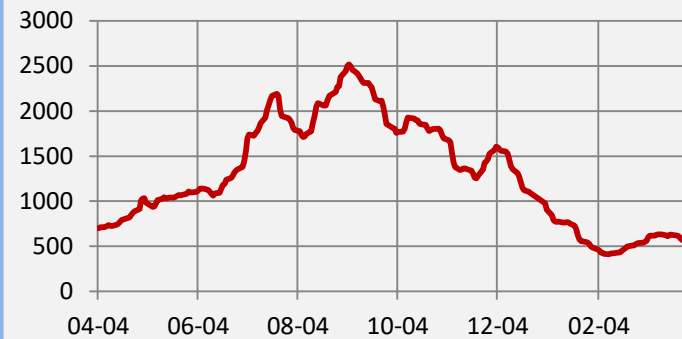
近一个月 BDI 指数走势



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 13 周	第 12 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	10,500	11,000	-500	-4.5%
	一年	11,500	12,000	-500	-4.2%
	三年	12,500	12,750	-250	-2.0%
Pmax (76K)	半年	9,500	9,750	-250	-2.6%
	一年	10,000	10,250	-250	-2.4%
	三年	10,250	10,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	9,500	9,500	0	0.0%
	一年	9,750	10,000	-250	-2.5%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%
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: 2020-03-31

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'NBA Monet' 2012 82099 dely passing Skaw 06 Apr trip redel Skaw-Gibraltar \$ 5,100 - Oldendorff

'Ever Grand' 2013 81688 dely Singapore 08 Apr trip via EC South America redel Singapore-Japan intention grains \$ 9,000 - Caravel

'Corinna' 2013 81682 dely Yosu 04/06 Apr trip via NoPac redel Singapore-Japan \$ 8,500 (\$ 7,500 bss Vietnam redel) - Cargill

'Coral Amethyst' 2012 78092 dely aps NC South America 15/25 Apr trip redel Skaw-Gibraltar intention grains \$ 9,750 - Oldendorff

'Dulce Diva' 2019 63520 dely Recalada 18 Apr trip redel Morocco \$ 9,500 - Pacific Basin



'Bulk Polaris' 2017 63396 dely E C South America mid Apr trip redel China intention grains \$ 11,500 + \$ 150,000 bb - Oldendorff

'Apageon' 2005 52483 dely Recalada mid Apr trip redel Ireland \$ 7,800 - Glencore

'Great Reward' 2011 31785 dely Fujairah prompt trip redel Taiwan \$ 4,500 - Tongli

4. [航运市场动态](#)

【预警！全球航运面临的延误、停航危机加剧！】

由于新冠疫情在全世界范围内的蔓延,使得船员的换班和安全成为业界共同面临的难题。近期马士基旗下 9000TEU 的集装箱船“Gjertrud Maersk”轮有 7 名船员涉新冠肺炎,这在业界引发广泛关注,也让各国和业界的担忧进一步加剧。

虽然此前一段时间,国际相关组织积极呼吁,请求各国及港口给予船员换班以宽限处理,也有国家在各方面压力下有条件地允许船员换班,比如近期新加坡就宣布了允许船员换班的三种特殊情况(a. 船员在船服务超过最长期限,且船旗国不允许合同续延长;b. 基于同情心理由,允许船员在家庭出现变故或亲人去世时下船;c. 船员身体经医学鉴定不适合继续在船工作)。

但此次事件,让各国和港口及船公司对疫情感染的这种紧张情绪加剧,不排除更多国家或者港口下一步会对船员的出入境做出更严格的管控措施,而这些措施,将直接影响船舶的入港和货物的装卸。

目前,已知有印度、澳大利亚、土耳其等国家和地区对入港船舶实行了 14 天的隔离管制,这使得船舶航行时间拉长,航行计划打乱,集装箱无法按时入港卸货,甚至将面临海运停航的危机。

具体看下这些国家的严格管控举措

1、越南:船舶须经 14 天新冠肺炎病毒检疫后方可报关

越南卫生部发布公告,在海防港口,船舶必须在特定的地方抛锚检测隔离 14 天后才能靠港。

据越南海防港通报,从中国进口的货柜需要经过约 14 天的新型肺炎病毒检疫后方可报关进口至越南。



2、土耳其:未超过 14 天隔离期的船舶禁止靠泊

土耳其国内最近呈现疫情爆发高峰期,这引起了土耳其港口当局高度重视并发出官方通告。凡是自疫情重点国家或地区开航即将挂靠土耳其港口的船舶,自船舶从疫情重点国家或地区离港时间算起,未超过隔离期限(14 天)的船舶禁止靠泊土耳其港口,所有船舶将被要求停泊在远离港口的锚地。

3、印度:对所有疫情港口出发的船舶实行 14 天隔离检疫

3 月 20 日,印度航运总局(DGS)针对疫情防控,开始对所有疫情港口出发的船舶实行 14 天隔离检疫,14 天的隔离时间是从上一个港口离港开始算起。

但从疫情地区出发超过 14 天的船舶和在疫区加油的船舶则不受该规则影响。

如果有港口不能满足 DSG 船舶检疫要求,则不允许 14 天内去过疫区的船舶进行停靠。与此同时,DSG 需要确保必需品,包括燃料、医疗用品和粮食的运输保持正常,以及印度的经济活动不受影响。

比如从中国抵达印度港口的船舶,到达印度需要 12 天的时间,那么必须再在印度港口等待 2 天的时间之后,确保船上人员没有任何发热等情况,才能被允许办理入港手续。

根据要求,船长需要在靠港 72 小时前,将船上所有人的身体健康状况汇报给港口卫生局,如有违报,则将遭到起诉。

印度加尔各答港(Kolkataport)相关部门发布最新防疫指示,所有上一站停靠港为中国、意大利、伊朗、韩国、法国、西班牙、德国、阿联酋、卡塔尔、阿曼和科威特的船只,必须接受为期 14 天的隔离检疫(从离开最后靠泊港开始计算)后,才可以停靠加尔各答港进行作业。这一指示措施有效期至 2020 年 3 月 31 日,并在随后进行审核考量。

4、文莱:最近一个挂靠港是疫情港口,船舶须证明抵港前已至少进行 14 天隔离

考虑到目前的新冠疫情情况,文莱壳牌石油公司 Brunei Shell Petroleum Company Sdn. Bhd. (BSP) 告知所有挂靠文莱 SeriaCrude Oil Terminal 单点系泊进行原油装载的船舶需要遵守以下措施:

a. 根据卫生部门的意见,任何在过去的 14 天前往过中国大陆(不包括香港、澳门、台湾)的访客将禁止进入任何 BSP 的办公室和场地;



- b. 依据能源部门的需要, 所有有过上述访问中国大陆地区的记录的船员需要提供详细的旅行记录;
 - c. 依据 ISPS, 船舶要提供过去 10 港的挂靠记录。船舶须提供船员名单且需完成海事健康声明;
 - d. 所有最近一个挂靠港是疫情港口的船舶, 必须证明在抵达 Seria 前已经进行了至少 14 天的检疫隔离。对于没有执行上述措施的船舶, 将禁止 BSP 的职员登船。
- 5、马来西亚: 悬挂疫情重点国家船旗的船只, 或来自疫情重点国家的船只, 禁止靠港

马来西亚官方最新消息: 所有悬挂中国、意大利、韩国、伊朗和日本国旗的船只, 或在抵达马来西亚水域后 14 天前进入上述国家任何港口的任何船只, 均被禁止进入马来西亚的任何港口。如果 ASSB 想确认船只, 请上报最后 3 个停靠港, 如果有中国、意大利、韩国、伊朗和日本等国港口, 则必须至少有 14 天的航行时间才能抵达马来西亚的任何港口。(此消息有待确认, 请以官方公布为准) 同时, 马来西亚政府禁止所有外国人从任何口岸入境, 马来西亚人禁止出境。暂停所有宗教、娱乐、体育等社会集会。工厂停工, 餐饮停止服务, 要求人民尽量呆在家里。

6、巴林: 来自疫情港口的船舶, 须在锚地留满 14 天才安排进港

港口将根据船长的报告(海事健康申报表)提出检疫措施建议。根据目前的情况, 船只允许进港靠泊。根据巴林当局指示, 港口和海事部门通知对于来自国际航线船上的船员, 不允许临时下船或进入巴林, 以下情况须经移民局和卫生部评估后决定:

- a. 船员通过巴林国际机场登船。
- b. 需要住院的急诊病例。从 2020 年 2 月 25 日起暂停所有游轮停靠, 直到 2020 年 3 月 10 日(暂停 2 周), 暂停延期视总体情况再定。

巴林港口当局规定来自疫情地区港口的船舶, 如果从出发港到巴林港口的时间少于 14 天, 该船舶必须在锚地停留满 14 天后才会安排进港靠泊。来自中国、中国香港、韩国、泰国、新加坡、马来西亚、伊朗、伊拉克和黎巴嫩等地区的船舶将被列为限制对象。

如果从受感染的国家港口抵达巴林港口的时间超过 14 天, 则不会有任何限制(前提是船长已证明船上没有疑似病例)。

7、科威特: 禁止 14 天内从几个疫情重点国家开航的船舶靠港



疫情管控升级,科威特禁止 14 天内从韩国、朝鲜、日本、中国、泰国、意大利、新加坡、伊拉克开航的船舶靠港。

所有曾挂靠或途径中国港口的船舶需在抵港前提供一份船上没有疑似症状人员的声明。当前形势下,不管何种国籍,对从中国或其他疫区/国家来的人员均临时禁止进入科威特。

舒艾拜(SHUAIBA)2 月 6 日港口会议决定,检疫官员将根据以下情况下在锚地登轮实施检疫手续(Free Pratique):(1)船只悬挂中国国旗;(2)船上有中国船员;(3)船舶在过去五个停靠港口中有中国港口。检疫官员使用引航船在锚地登船,费用由船舶承担。这一要求目前只在舒艾拜港执行。

MINAALAHMADI 油码头:如船员有发烧、喉咙痛、咳嗽或呼吸困难等症状,船长需向港务局提交一份书面声明。船舶到达后必须在港外锚地抛锚,港口医务官(PMO)将上船检查,以便采取后续措施。

科威特表示需明确船上是否有发烧、咽痛、咳嗽或呼吸困难的船员。如果有,除非获得检疫机构的批准,否则这些船员不得下地、不予提供补给及其他服务。

8、法国:来自疫情重点国家的船舶,须在锚地隔离满 14 天

拉罗谢尔港和拉帕利斯港

船舶必须在锚地停泊/等待指示,并审查其所有最后 10 个停靠港口及船员国籍。如果有疫情国家国籍的人员在船上,将审查他们是否在过去 14 天内上船。

如果《海上健康声明》结果为阴性,但船员在 14 天内登船,该船将在锚地停留满 14 天。

如果该船在过去 14 天内到达过疫区,将一直停留在锚地,直到离开疫区后的 14 天结束。

9、澳大利亚:14 天内从其他国家来的商船禁止靠泊

昆士兰海事安全局(MSQ)近天宣布:从 3 月 18 日起,所有 14 天内从其他国家来的商船(或者船上人员 14 天内有到过其他国家的),将被禁止停靠包括布里斯班港在内的所有昆士兰地区的港口!

澳洲卫生检疫局要求所有中国来的船都需要提供船员身体情况信息表。新南威尔士州已对近期曾挂靠中国大陆的船舶采取了额外的管控措施,澳大利亚其他



各州也会在合适时间采取类似措施。

澳大利亚生物安全部 (Australian Biosecurity Department) 要求船舶在挂靠前填写与病毒有关的表格。同时要求近期挂靠过中国的船舶的代理澄清以下信息: 船舶驶离中国时间、离开中国挂靠澳大利亚之间曾挂靠的港口、是否有生病船员、此前挂靠的 5 个港口。

船舶在挂靠澳大利亚港口期间, 卫生安全部门的措施也会升级, 包括: 生物安全部人员和装卸工人的卫生防护将升级、船舶代理禁止登船、船员禁止下船。

对于 2020 年 2 月 1 日或之后离开中国大陆, 并在最后一个港口进入中国大陆 14 天之内到达澳大利亚的商业船舶, 有如下要求: (1) 在澳大利亚停泊时, 所有船员将被限制在船上; (2) 船员只能下船执行基本船舶功能, 而船员在执行时必须穿戴个人防护设备。

悉尼: (1) 要求船舶须申报最后 5 个停靠港, 并确认船上没有出现疑似症状船员。(2) 港务局对离中国港口不足 14 天的船舶, 推迟引水时间直至满足 14 天检疫期要求。

布里斯班: 船舶抵港前须提供 MSQ, 包含以下内容: (1) 明确是否有船员 14 天内去过湖北省。(2) 明确是否有船员在 2 月 1 日后去过中国大陆。(港务局声明: 不管船员有没有下地, 船舶靠中国大陆码头等同船员去过中国大陆。)(3) 明确是否有船员具新冠症状。如果满足上述任何一点, 相关船员将被要求在船上隔离 14 天, 不得接触任何澳洲海事和码头工作人员。

新南威尔士港口(纽卡斯尔、悉尼、肯布拉港、伊甸): 所有即将抵达新南威尔士港口的船舶的船长须声明: (1) 最后 5 个停靠港; (2) 确认船上没有船员出现新型冠状病毒症状; (3) 在 2020 年 2 月 1 日或之后且不到 14 天, 离开或过境中国大陆的船员或乘客名单。(4) 如果新的冠状病毒疫情明显, 机构雇员将不允许登船, 港务局将推迟对从中国大陆过境并在海上停留不到 14 天检疫期的船舶的引航服务。

10、新西兰 : 过去的 14 天中船只到过疫情高风险地区的, 不能进港

自 2020 年 2 月 7 日起, 奥克兰港口将改变船舶的入境流程如下:

(1) 船舶必须在抵达 24 小时前填好《健康声明》, 并将其交回港口管制。此外, 在船只抵达前 90 分钟, 船长必须通过 VHF 无线电告知港口管制, 确认船员的健康状况没有改变; (2) 如在过去的 14 天中, 船只如到过疫情高风险地区, 则不能进港; (3) 自 2020 年 1 月 1 日起, 如船舶或其任何船员曾到高风险地区, ①船员必须留在船上, 不得下船; ②与奥克兰港人员互动的任何船员必须穿戴适当的个人防护设备, 包括口罩和手套; ③只能与戴上口罩的奥克兰港人员进行必要的联系; ④如果港口的船舶需要额外的服务, 维护或证明, 承包商将需要自己提供运输服务, 穿合适的个人防护用品(PPE)并完成其自身的风险评估。奥克兰港口将在需



要时提供运输护送。

11、喀麦隆：所有从尼日利亚到港的船舶均须隔离 14 天

因喀麦隆宣布尼日利亚为拉沙热疫区，所有从尼日利亚到喀麦隆的船舶，需要在进口浮筒外面 4 海里外锚泊等待 14 天。经检查没有问题才能安排靠泊。

随着疫情形势的严峻，接下来，很可能还会有更多国家实行对船舶隔离 14 天的管制措施，且部分国家的检疫措施可能较之前更为详细和严格。这就意味着，接下来航运业依然面临诸多障碍和挑战，货物延期风险进一步加大。建议船公司开航前详细了解各国最新管控举措，同时加强对可能出现的法律风险和资金风险的防范。

来源：中国海事服务网

【限硫令及疫情全球传播背景下“原油价格战”对航运市场影响简析】

自 2020 年 3 月 9 日起国际原油价格出现大幅跳水，至 3 月 16 日布伦特原油现货价格收报 27.95 美元/桶，创 2016 年 1 月份来新低，受此影响全球船用燃料油价格及高低硫油价差同步出现大幅下降。以全球最大的船用燃料油加注港新加坡为例，低硫油（VLSFO）、高硫油（HSFO 380）价格较此前的高点 726.25 美元/吨、509 美元/吨分别降至 331.75 美元/吨、202.50 美元/吨，高低硫油价差也由此前的 348.75 美元/吨同步降至 129.25 美元/吨，与限硫令正式实施前动辄 300 美元/吨以上的高价差形成巨大反差。

此次国际油价暴跌，一方面主要受沙特与俄罗斯之间发动“原油价格战”影响，沙特等国下调销往亚太、欧美等地区的原油价格并调高原油日产量；另一方面受新冠肺炎疫情及传统航运淡季叠加因素影响，全球燃料油需求出现一定程度的下降。

无论是从运输角度还是消费角度，原油供需及价格波动均与航运业有着紧密的关系，尤其在当前限硫令实施初期及疫情全球传播的大背景下，分析油价波动对航运业当前及未来一段时间影响变得十分“有趣”。

一是，在一定程度上缓解当前航运企业经营成本压力

经笔者测算，全球运力排名前五的大型班轮公司燃油成本占其运营成本的比例基本处于 13-15%区间范围内，是企业日常运营成本的重要组成部分，中小型企业占比则会相对更高。受此前低硫油价格高企及当前疫情全球传播大幅打击运输需求影响，航企营收及成本方面遭受双重打击，尤其对于中小航企及低脱硫塔安装比例企业而言。当前船用燃料油价格基本遭遇“腰斩”，对于航企日常运营成本控制方面迎来重大利好。



二是，短期内“引爆”原油运输市场

低油价带动的储备油抢运大幅增加 VLCC 需求，自 3 月 10 日起引发 VLCC 运价遭遇暴力拉升，VLCC-TCE 由此前的 2.82 万美元/天暴涨近十倍至 26.41 万美元/天，短期内租船需求高涨，运价大概率保持较高水平。但中期走势需视全球疫情防控局面和沙俄间谈判进程而定，如若当前欧美等海外地区疫情快速传播态势得不到有效控制，则油运市场需求将会受到大幅压缩。

三是，对 LNG 等清洁能源市场产生短期负面影响

此前高油价及高价差对 LNG 相关市场发展产生积极影响，当前低油价可能使原油及其衍生品制品在一定程度上对 LNG 使用需求产生替代作用，自然同步对 LNG 产业链上的 LNG 动力船制造企业及运输船市场需求产生一定影响。但长远来看，绿色环保将是未来很长一段时间整个航运业乃至社会经济发展的一个重要主题，船厂和船东需积极做好应对短期风险的准备，以将短期损失降到最低，LNG 相关市场长期依旧看好。

四是，在脱硫塔与低硫油选择中增添了新的影响因子

据 DNV GL 此前按照高低硫油价差 202 美元/吨测算，安装脱硫塔的船舶通常 1~2 年即可收回安装成本，超大型集装箱船舶的成本收回周期甚至小于 1 年。对于收回脱硫塔安装成本的船舶，剩下的时间相当于在“变相赚钱”，如若投入运营航线班轮公司还额外征收了低硫油附加费（LSS），那就相当于“直接赚钱”了，安装脱硫塔变成十分具有竞争力的选择。但在当前“原油价格战”及新冠肺炎疫情影响下，高低硫油价差被大幅缩减，脱硫塔的吸引力似乎有所减弱，这一突发的黑天鹅事件增加了船东在脱硫塔与低硫油之间做选择的难度，对此前已有“选择困难症”的船东来说可能会更加纠结。

其实，从低硫油制作工艺的角度来说，价差应该是会长期存在，问题是随着制作工艺的改进，价差将会维持在一个怎么样的水平，这又和政策导向、原油价格、脱硫塔价格、船东资金情况及投资心态等均有关系，这将是一个很有趣的研究课题。

综上所述，笔者认为当前油价的暴跌更多是受突发因素影响的非正常事件，随着产油国达成协议回归理性，原油价格应该会有有一定的提振，但疫情全球扩散则对全球船用燃油市场的需求恢复产生了较大的影响，这对未来市场走势判断增加了不小的难度。

来源：上海国际航运研究中心

【新冠疫情打击需求，集装箱航运业开始大规模停航】

航运咨询机构 Sea-Intelligence 表示，受新冠疫情影响导致货物需求大幅下滑，由世界最大的两家集装箱航运公司马士基航运 Maersk Line 和地中海航运



MSC 组成的 2M 联盟将在今年二季度停航亚欧航线和亚洲-地中海航线超过五分之一的航次。

另一家 THE Alliance 联盟也紧随其后。

2M 联盟宣布大规模停航

由于冠状病毒导致的需求下降，马士基和地中海航运公司 (MSC) 牵头的班轮航运公司在短短几天内取消了 40 多个航次。

马士基和 MSC 的 2M 联盟将暂停两条亚欧航线，据 Sea-Intelligence 估计，这使得班轮公司公布的空白航次数量从两艘次增至 3 月 29 日当周的 45 艘次。Sea-Intelligence 表示，该停航计划是 2M 联盟预计未来几周需求将大幅下降的及时应对之策。

两家公司还不排出在未来宣布更多的停航计划。这将取决于疫情在欧洲的发展以及需求的回升情况。

具体而言，2M 联盟停航的 2 条航线为一条采用 23000TEU 级超大型集装箱船舶运营的（亚洲-北欧）AE2/Swan 航线和另一条采用 13,000TEU-16,650TEU 集装箱船舶运营的亚洲-地中海的名为 AE2/Dragon 航线。

最近一次航次取消将为原定于 4 月 8 日开航的 23,656-teu MSC Sixin 和 16,652-teu Venice 轮。

THE Alliance 紧随其后

另据信德海事网了解，在 2M 宣布停航后，由亚欧多家集装箱航运公司组成的 THE Alliance 也紧随其后宣布了类似的大规模停航计划。

THE Alliance 成员包括德国航运公司赫伯罗特、日本 ONE、台湾地区的阳明海运以及即将于 4 月 1 日加入的韩国 HMM。

除了此前因新冠疫情而宣布的停航外，THE Alliance 宣布将在 15 周-19 周间在亚欧航线停航 15 个航次，与 2M 的计划相匹配亦相当于削减了五分之一的航次运力。

这也意味着，到目前位置全球 3 大联盟中有 2 个已经有一致预期，由于疫情的大流行，需求将下降 21%。预计 OCEAN Alliance 也将很快推出该幅度的停航计划。



更多停航还将到来

值得注意的是，做出上述停航计划的时间相交于以往都要短很多，这一事实清楚地表明，箱位预定的数量的下降正在迅速的发生。

而这样快速的决定也让托运人几乎没有机会做出其他选择。

Sea-Intelligence 表示，“因此，我们预计近期其他航运和其他贸易航线的空白航线数量将进一步迅速增加。”

该机构还表示，截至目前跨太平洋航线仍没有宣布大规模停航计划，但可以预期的是，疫情大流行对美国的影响将与欧洲类似。如果是这样的话，我们应该会看到，在大流行的影响达到顶峰时，跨太平洋航线每周会有 10 到 11 个航次停航。

实际上就在不久之前赫伯罗特已经公布了在 4 月和 5 月取消多个跨太平洋航线的计划，OCEAN Alliance 旗下的 OOCL 计划推迟地中海东-美洲航线的开启日期至 4 月 25 日。

“此外，新冠病毒在中国爆发的后果是导致 100 多个航班被取消，因此我们应该预期，疫情大流行的蔓延将产生更大的影响”。这家研究机构表示。

另一家航运研究机构 Clarksons 表示，“新冠病毒 covid19 全球扩张的影响现在是集装箱船行业趋势的主要决定因素，盖过了今年年初的谨慎乐观情绪。”

“由于今年的全球 GDP 增长预测被大幅下调，现在普遍预期会出现严重衰退，2020 年的全球集装箱贸易预计将暂时性的收缩 5%（按 teu-miles 计）。”

“因此，集装箱航运业似乎将经历一个非常具有挑战性的 2020 年。”

来源：信德海事

【船东也打算祭出“不可抗力”条款了？】

疫情的新发展让人难以预判，对船舶企业来说，国外疫情的迅速蔓延也为经营生产蒙上了新的阴影。据船企相关负责人透露，目前船东已经有了用疫情“不可抗力”来推迟接船的苗头。

“人”“物”难题升级



新冠肺炎疫情在国内肆虐的阶段，船舶企业遇上了劳动力不足、设备厂商工程师缺席、物资设备纳期等问题。针对这些情况，船企积极应对，在全面做好防疫工作的前提下，加快脚步追赶滞后的生产进度。

随着国外新冠疫情的蔓延，船企“人”和“物”的困难也在升级。

在疫情管控之下，国外船东、工程师来华原本就很受影响。船企做好部署安排，打好入境后隔离观察的提前量，尽可能缓解了困境。3月26日，中国民航局决定进一步调减国际客运航班运行数量，国内每家航空公司经营至任一国家的航线只能保留1条，且每条航线每周运营班次不得超过1班；外国每家航空公司经营至我国的航线只能保留1条，且每周运营班次不得超过1班。这几乎截断了国外船东、工程师来华的渠道，目前不少计划来华的船东、工程师都面临航班被取消的情况。

而国外疫情的加剧，也使得船企设备的纳期更加不可预判。据一家船企相关负责人介绍，该公司已经有合作的设备供应商由于企业内出现确诊病例而停产，设备无法供货。据介绍，对一些国内生产、组装的设备来说，如果二级配套是国外采购的话，同样也将面临断货的局面。为此，该公司正在加紧梳理受影响的配套设备清单。

“不可抗力”条款或从“保护”变“利刃”？

此前，国内法律专家为船舶企业善用“不可抗力”条款，缓解疫情影响生产周期、交船节点所带来的法律风险提出了不少建议；现在，船企急需专家继续支招：如何应对船东以疫情“不可抗力”推迟接船？

目前新冠疫情的蔓延对经济的影响力已经显现：美股四次“熔断”带来了全球恐慌。对经济波动反应灵敏的航运业，受到打击几乎是板上钉钉的事。对此，船东也在担忧由此而来的生存问题，接船意向开始下降。

据该船企相关负责人透露，部分船东开始出现以疫情“不可抗力”为由提出推迟接船意向的苗头。他们或是以受疫情影响，设备不能供货，提出推迟生产节点、延迟付款等要求；或是以疫情封锁、船员不能来华为由，提出推迟接船要求。

对此，船企表示了担忧：国外疫情蔓延对企业生产经营的影响比此前国内疫情蔓延的影响更严重、更难以预判、更难以应对。

一方面，希望法律、经济方面的专家支招船企。



另一方面，希望政府相关部门能就国外的疫情发展真实情况、未来预判给予企业有效指引，让企业能做好应对预案；希望外事、商务部门能就船东、船员来华接船等正常商务活动，在严格遵守防疫措施的前提下，进行协调，以保证正常经营生产的推进。

来源：中国船舶报

【疫情海外扩散，冲击国际航运市场】

国际市场受冲击

本期，波罗的海综合运价指数 BDI 下跌 62 点，跌幅 9.83%，其中海岬型指数 BCI 上涨 205 点，涨幅 65.92%，巴拿马型指数下跌 292 点，跌幅 29.00%。

对海岬型船而言市场仍然极具挑战，主要散货交易受到当前和预期的病毒相关限制，无法立即复苏。印度，南非以及其他相关地区完全或部分关闭了其港口业务，加剧了市场的消极情绪。图巴朗/中国的运费已跌至 10 美元/吨以下，至 9.48 美元/吨。在燃油价格下跌的帮助下，平均日收入略有增加，达到每天 4000 美元，但仍远低于运营成本。

随着印度的港口关闭以及南非和美国的煤矿关闭，巴拿马型船东在大多数地区都难以维持。

一周的负面情绪使超灵便型运费急剧下降。尤其是在冠状病毒扩散的情况下，对即期和远期运费产生了负面影响。由于运力增加和缺乏新鲜货物，美湾市场也感到压力。

港口封锁国内库存下滑

在国内疫情发展态势得到控制的情况下，新冠病毒在国际市场上呈现爆发式增长态势，为应对严峻的疫情形势，各国陆续出台“封国锁城”措施。

铁矿石发运国中，南非和印度响应国家元首对于疫情防控的举措，多个运输港口宣布停运，使得市场对于供给端的担忧情绪上升，其中包括南非最大的铁矿石发运港 Saldanha 港，印度方面的四个大型港口，封锁时间为 21 天。除了影响发运外，由于库存堆积，若未来运力进一步受限，会造成库存胀库进而主动减产。

澳大利亚方面，3 月 23 日-3 月 29 日澳洲铁矿石发运港口中将有三个发运泊位进行检修维护，分别对应力拓和 BHP 的三个泊位，关停时间将持续到 4 月 1 日。



另一大铁矿石巨头巴西，年初至今，铁矿石发运量受到连续降雨、港口维修等因素影响持续大幅下滑，近期虽自历史低位回升，但仍未恢复至正常水平。据 MYSTEEL 数据，年初至 3 月 13 日，巴西全球发货量同比下降 2029 万吨，降幅 30%。此外受疫情影响，巴西矿商淡水河谷暂时关停其马来西亚物流中心的运营至 3 月 31 日，该码头预计将在第一季度减少约 50 万吨铁矿石的销量。

随着国内疫情好转钢厂复产增多，对于铁矿石现货需求不断增加，疏港量维持高位，然而海外矿山发运不畅，致使国内铁矿石港口库存进一步下滑，截至 2020 年 3 月 26 日，国内铁矿石港口存量为 11696 万吨，处于 2017 年以来同期最低位。

目前疫情在海外呈现快速蔓延趋势，未来短期内国际贸易环境及相关政策限制仍具有较高不确定性，国际贸易前景阴云笼罩。

来源：航运信息网

【386 个空放航次， 箱船运力减 23%... 疫情下的航运业还好吗？】

集装箱海运货量将在 5 月左右出现大幅下滑，一场集运公司之间的价格战即将打响。

当地时间 25 日，世界贸易组织总干事阿泽维多在视频讲话中表示，新冠肺炎首先是威胁民众健康的危机，但它不可避免地也对经济、贸易、就业等产生巨大影响。最新预测显示，本次疫情造成的经济影响和失业状况将比十几年前的金融危机更加严重，世贸组织专家也预计全球贸易将会大幅下滑。

信德海事网注意到，航运咨询机构 MSI 在本周四发布的月度展望中警告称：“随着全球范围内新冠 covid19 疫情的蔓延，以及各国随后为防控疫情所采取的措施，正导致集装箱船行业在近期展望前景正迅速恶化。”

MSI 在报告中称：“毫无疑问，2020 年集装箱运量将必然出现萎缩，而近期的降幅可能接近甚至超过（2008 年）金融危机期间的水平。”

中原海运港口董事会主席冯波鸣近日在接受劳氏日报采访时也表示，航运业低估了冠状病毒给行业带来的威胁，航运业很快将感受到更大的影响。

“航运公司此前对中国受疫情影响所带来的后果有所准备，但他们没有预见疫情会最终成为一场大流行，从而可能使目前的集装箱运量复苏的时期变得相当的短暂。

MSI 介绍到，在东西主干线（跨太平洋航线、亚欧航线）上，“鉴于欧洲和北美日益迫近的消费者支出的崩溃，货量面临着巨大的下行压力。”报告还称，欧洲进口面临“几乎前所未有的逆风”，跨太平洋航线也将面临与亚欧航线相同的冲击，但会有所滞后。



“虽然 3 月份的数据应该会保持在合理的乐观水平，但此后，问题将变成‘情况到底会变得多糟糕?’”

冯波鸣也介绍到，目前正在发运的货物是在疫情全球爆发前订购的，而这些货物或将在 5 月份前运完。“随后，对欧美的出口就将下降，港口和航运公司都将受到影响。”

MSI 认为，2020 年全年的衰退不会像 2009 年那样的严重，但 2020 年第二季度可能会达到金融危机时期最低点的水平。

具体而言，这家咨询公司预计，3 - 5 月亚欧航线的总运量将较上年同期下降 17.8%，跨太平洋航线(美国西海岸)将下降 15%，跨太平洋航线(美国东海岸)将下降 13%。

此外，MSI 还强调：“没有任何一条航线能够逃脱全球经济衰退的影响。”MSI 指出，由于新兴市场的资本外逃、美元币值飙升和大宗商品价格下滑，非主要航线的风险敞口也很大。”

“由于经济萎缩、供应链中断和转运货物减少，区域间航线也将面临严重压力，”报告补充称。

MSI 预计 3 - 5 月亚洲-中东-印度航线的总运量将同比下降 12%，亚洲-拉丁美洲和跨大西洋西行航线将同比下降 10%，欧洲内部航线和亚洲内部航线运量将分别下降 8%和 5%。

MSI 表示，美国卖家不断取消的订单将迫使航运公司停航更多的航次，4 月份恐将出现今年 2 月份中国疫情爆发期间的大量空白航班，值得一提的是，2 月时通过减少航班稳住了即期运费，而到 4 月份，即期运费恐将不能得到维持。

但不同的是，“这次需求受到的冲击将来自进口商，而不是出口商，这将改变航运公司在价格谈判时的激励策略。”因为，当(中国)根本不生产货物时，降低运费以抢占市场份额就不那么有意义。但在未来几个月，情况可能会有所不同，亦即，更有可能出现一场新的价格战。”

但 MSI 预计航运公司之间的价格战规模不会和 2016 年一样大。因为在过去 4 年各大航运公司之间的商业联盟关系得到加强，欧盟反垄断豁免也得到延长。

但是，运价的下跌将会不可避免的下跌，该公司估计，5 月份亚欧航线的即期运费将较 2 月份下降 36%，跨太平洋航线的运费则将下降 17%。

对于托运人来讲，低运费当然有利于提高利润率，但低运费也将产生另外的问题。亦即极端情况下，当航运公司不能获得能够足以偿还债务的运费，同时也



没有政府能够出手援助时，那么诸如 2016 年韩进破产后造成的全球供应链混乱也将给托运人带来严重的打击。

虽然 MSI 新的报告没有提到航运公司破产方面的风险，但 Alix Partners 和 Stifel shipping 分析师本·诺兰 (Ben Nolan) 亦即包括 MOODY'S 在内的其他一些机构曾屡次警告下一个韩进时刻或将到来。

Nolan 就在本周一的一份报告中警告称，“如果冠状病毒最终导致全球经济陷入严重衰退或大萧条的局面，那么包括占据市场份额高达 16% 的世界第二大集装箱航运公司地中海航运 MSC 可能都将面临危险。

诺兰还介绍到，此外，世界第四大集装箱海运公司达飞轮船此前也被穆迪将其高级无担保评级下调到 Caa1（CMA CGM 被下调评级，违约风险上升）。风险名单上的另一个名字是排名第八的阳明海运，该公司的市值已经缩水到只有 3.75 亿美元。

但诺兰同时也表示，本次危机也有可能在不产生严重后果的情况下结束。

来源：信德海事网

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	249~253	N/A	255~260	350~355
Tokyo Bay	198~202	N/A	298~303	530~535
Shanghai	245~250	N/A	265~270	342~352
Hong Kong	200~205	S. E.	260~265	272~277
Kaohsiung	Holiday	N/A	Holiday	Holiday
Fujairah	200~205	S. E.	265~270	450~460
Rotterdam	155~160	S. E.	215~220	275~280
Malta	S. E.	N/A	245~250	305~310
Istanbul	200~205	N/A	284~289	320~325
Buenos Aires	N/A	N/A	353~358	586~591

截止日期：

2020-04-02



◆ 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 13 周	第 12 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 65 周	第 64 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: 2020-03-31

(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
4	Bulker	61,000	Jinling, China	2022	Ming Wah Shipping - Chinese	2,970	
2+2	Bulker	61,000	DACKS, China	2021	China Merchants Bank - Chinese	Undisclosed	BB to Wah Kwong

◆ 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
AFRICAN KINGFISHER	BC	55,476		2009	Japan	1,000	PT Tanto Intim Line - Indonesian	
ALEXANDROS THEO	BC	45,659		2000	Japan	390	Chinese	
ORIENT ALLIANCE	BC	33,755		2012	China	700	U.K	



PACIFIC HURON	BC	29,975	2010	China	610	Chinese
---------------	----	--------	------	-------	-----	---------

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
ALLEGORIA	CV	68,228	5,527	2006	Taiwan, PRC	1,500	Undisclosed	
STELLAR WAKAMATSU	CV	21,446	1,577	2010	Japan	1,000	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
YUGAWASAN	TAK	302,481		2005	Japan	3,300	Greek	
GRINGO	TAK	300,361		1996	Japan	2,125	Singaporean	
NEW CORAL	TAK	297,500		2010	China	4,300	Undisclosed	
NEW CREATOR	TAK	297,200		2009	China	4,300	Undisclosed	*
NEW TALISMAN	TAK	296,481		2009	China	4,300	Undisclosed	
NOBLE SPIRIT	TAK	45,282		2001	Japan	675	Chinese	basis as-is July, methanol carrier

其它								
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备 注
PELICAN CALM	OTHER/OFFSHORE	153		2016	Singapore	undisclosed	Miclyn Express Offshore - Singaporean	

◆ 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
MINXI	BC	37,092	7,885	1983	Japan	undisclosed	
RT ODIN	CV	20,461	7,410	2001	China	undisclosed	
STAR OF LUCK	CV	19,260	6,986	1997	S. Korea	undisclosed	

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
LILY STAR	CV	14,148	5,652	1996	Poland	undisclosed	
BANKO	OTHER/FISHING		2,342	1967	Japan	375.00	
MARED	OTHER/SUPPLY		762	1975	U. S. A	undisclosed	



◆ALCO 防损通函

【货物表面状况与赔偿】

近期在 PRIMINDS SHIPPING (HK) CO LTD V. NOBLE CHARTERING INC [2020] EWHC 127 (COMM) 一案中，原告（航次租船承租人）针对最终仲裁决定导致的法律问题上。根据此决定，原告必须支付被告（二船东）赔偿共计 500,000 美元及其他费用。二船东是涉案船舶的定期租船承租人。

【新冠病毒的影响以及 P&I 承保规则】

西英保赔协会制作了一份 FAQs，以帮助及指导会员对近期受新冠疫情的影响以及协会承保规则提出的普遍疑问。请注意，这是一份动态列表，将会随着事态的发展而修改或增加。如有任何其他问题，可直接与协会经理人联系。

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
2020-04-03	711.040	770.810	6.578	91.725	880.720	61.275	1087.810	430.940	503.100
2020-04-02	709.950	776.780	6.619	91.581	878.920	61.460	1108.200	431.950	501.200
2020-04-01	707.710	780.900	6.587	91.277	878.680	60.937	1107.850	434.150	502.790
2020-03-31	708.510	780.880	6.554	91.370	875.970	61.003	1121.350	436.290	499.520
2020-03-30	704.470	782.880	6.547	90.858	875.360	61.380	1119.910	433.330	500.680

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	0.08588	1 周	0.40188	2 周	--	1 个月	0.98163
2 个月	1.2425	3 个月	1.373	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	1.20488	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	1.06013		

2020-04-02

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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