



全一海运市场周报

2020.04 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2020.04.06 - 04.10\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【疫情影响出口贸易 远洋航线运价下跌】

由于疫情持续在世界范围内扩散，确诊人数不断创新高，世界正常贸易体系面临重大风险。中国对外贸易因此受到影响，中国出口集装箱运输市场面临较大不确定性，多数远洋航线运价走低，拖累综合指数下跌。4月10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867.82点，较上期下跌2.5%。

欧洲航线：疫情依旧在欧洲国家蔓延，导致各国继续执行严格的控制措施，企业正常生产经营遭受严重影响。据研究机构欧洲经济研究中心公布的数据显示，欧元区3月ZEW经济景气指数为-49.5，为2011年12月13日以来最低水平，显示出欧洲经济因疫情影响受到严重拖累，对欧洲航线运输需求产生不利影响。货量增长动能不足，供求关系基本稳定，上海港船舶平均装载率在90%左右，部分船东采取降价揽货策略，市场运价小幅下跌。4月10日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为734美元/TEU，较上期下跌2.1%。地中海航线，市场走势与欧洲航线同步，运输需求因疫情影响增长乏力，对运价走势产生下行压力，上海港船舶平均舱位利用率徘徊在90%左右。4月10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859美元/TEU，较上期下跌0.5%。

北美航线：据美国劳工部公布的数据显示，受新冠肺炎疫情剧烈冲击，美国3月季调后非农就业人口减少70.1万，这是自2010年9月以来美国首次出现非农就业人数下滑。由于疫情在美国发展迅猛，美国正常生产经营活动受到严重影响。运输需求增长乏力，供求关系面临一定压力，上海港船舶平均舱位利用率跌至85%左右，即期市场订舱价格下跌。4月10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1630美元/FEU、2720美元/FEU，较上期分别下跌1.9%、2.2%。

波斯湾航线：疫情在部分目的地国较为严重，对运输需求增长产生拖累作用，部分航商控制运力投放以维持供需基本面平衡，但效果不明显，上海港船舶平均装载率徘徊在85%左右，市场运价继续下跌。4月10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813美元/TEU，较上期下跌9.3%。

澳新航线：整体运输需求因疫情原因表现不佳，航商继续执行停航等措施控制运力规模，上海港船舶平均装载率保持在90%左右的水平。前期运价连续上涨，本周即期订舱价格出现回落。4月10日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为892美元/TEU，较上期下跌2.8%。



南美航线：疫情快速在南美洲扩散，对整体行情产生不利影响，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，市场运价下跌。4 月 10 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1008 美元/TEU，较上期下跌 9.5%。

日本航线：本周运输需求基本稳定，市场运价小幅上涨。4 月 10 日，中国出口至日本航线运价指数为 749.63 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【运输需求延续低迷 沿海运价低位徘徊】

目前，国内经济、工业仍在复苏过程中，国外形势较为严峻，面对重重困难，沿海散货运输需求仍然较为低迷，运力过剩矛盾突出，运价继续运行于底部。4 月 10 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 905.51 点，较上周下跌 0.2%。

煤炭市场：近期，国家积极出台相关扶持政策，刺激消费，鼓励企业复产。然而，需求端低迷仍阻碍着沿海煤炭运输市场复苏。国外疫情加速蔓延，需求明显萎缩，出口企业订单大幅减少。而国内需求也处于修复通道中，较往年同期水平仍有一定差距。严峻形势下，大多数工厂持谨慎态度，产能释放有限。工业用电增长乏力，加之当前天气正逐步转暖，民用电同样较为低迷，水电逐渐发力，发电用煤需求继续受阻。据统计，10 日，沿海六大电厂日耗煤量仅为 55.3 万吨，本周日耗煤平均水平不增反降。反观电厂库存仍运行于 1600 万吨以上，存煤可用天数接近 29 天。煤炭市场供需失衡，大型煤企大幅下调销售价格，并叠加一系列优惠政策，市场悲观情绪较重，下游电厂毫无采购热情。在煤炭等主流货种低迷需求主导下，运输市场货源稀缺，运力过剩矛盾依然突出，短期内运价难以走出低谷。

4 月 10 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 879.46 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 15.2 元/吨，较上周五下跌 0.4 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 16.7 元/吨，较上周五下跌 0.8 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 24.0 元/吨，较上周五下跌 0.4 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 21.2 元/吨，较上周五下跌 0.3 元/吨。

金属矿石市场：疫情在全球加速蔓延后，市场普遍预期疫情会导致全球钢材终端需求下滑。但实际到目前为止，全球疫情对终端需求的冲击尚未传导至铁矿石，未对钢厂铁水产量造成明显影响，沿海铁矿石运输需求整体平稳。4 月 10 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 949.36 点，较上周下跌 0.2%。

粮食市场：由于下游消费尚未完全恢复，饲企仍保持较强观望心理，玉米库存尚待消化，南方部分地区出现了港口走货滞压情况，加上进口粮有船到港，抑制市场情绪。此外，南北港口玉米价格仍呈倒挂状，持续制约粮食运输需求回暖。4 月 10 日，沿海粮食货种运价指数报收 593.66 点，与上周持平。



成品油市场: 伴随国内疫情得到有效控制, 工厂、工地复工复产后, 下游用油需求开始逐步转好。同时, 由于原油价格下跌至低位, 炼厂充分释放产能, 贸易商操作也趋于活跃。沿海成品油运输需求转好, 运价小幅回升。4月10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963.85点, 较上周上涨0.6%; 其中市场运价成分指数报收837.12点, 较上周上涨1.5%。

(3) 远东干散货运输市场

【各船型市场有跌有涨 综合指数小幅回落】

本周国际干散货运输市场各船型表现各异, 海岬型船市场先降后升, 巴拿马型船租金在煤炭、粮食货盘的支撑下表现强劲, 超灵便型船市场依然萎靡不振, 远东干散货指数(FDI)综合指数小幅下跌。4月9日, 上海航运交易所发布的远东干散货指数(FDI)综合指数为566.71点, 运价指数为598.35点, 租金指数为519.24点, 较上周四分别下跌2.3%、2.5%和2.1%。

海岬型船市场: 海岬型船市场先抑后扬。上半周, 太平洋市场仅少数租家询盘, 市场可用运力偏多, 运价承压下行, 澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价从上周四5.1美元/吨的水平回落至本周中4.3-4.4美元/吨。下半周, 澳大利亚铁矿石货盘增多, 巴西、南非等远程矿航线在现货市场的船运需求增加, 且FFA远期合约价格上涨, 市场整体气氛活跃, 运价止跌回升, 但涨幅有限。9日, 市场报出, 受载期为4月25-27日, 西澳至青岛航线成交价为4.6美元/吨。周四, 中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为7206美元, 较上周四下跌13.1%; 澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为4.592美元/吨, 较上周四下跌10.8%。远程矿航线, 继上周巴西发货人现身市场后, 本周下半周巴西、西非、南非等远程航线船运需求释放, 市场情绪高涨, 运价上涨。周四, 巴西图巴朗至青岛航线运价为10.663美元/吨, 较上周四上涨0.8%。

巴拿马型船市场: 巴拿马型船两洋市场止跌上扬。太平洋市场, 本周印尼至中国煤炭航线相对活跃, 市场对20号之前的运力需求增多; 美西大豆、玉米出货稳定。运力方面, 由于南美长航线消耗掉大量运力, 且船舶占用时间较长, 且中国南方部分港口压港, 太平洋市场整体可用运力相对紧张, 船东信心增加, 太平洋市场租金上涨。周末, 随着复活节假期的临近, 以及部分巴拿马型船货盘转向超灵便型船, 市场活跃度有所下降。周四, 中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为6481美元, 较上周四上涨18.2%; 中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为5640美元, 较上周四上涨30.0%; 印尼萨马林达至中国广州航线运价为4.300美元/吨, 较上周四上涨8.7%。粮食航线, 本周巴西货盘依然不少, 因前期空放运力较多, 南美至中国航线租金整体变化不大; 由于国际燃油价格上涨, 粮食程租航线运价有所上涨。周四, 巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为24.507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继续下探。本周东南亚市场行情依然惨淡, 煤炭、钢材、镍矿、水泥熟料等货盘依然稀少, 运力过剩严重, 东南亚水平租金继续下行。周末, 尽管部分巴拿马型船货盘转向小船, 但量不多, 印度港口开启, 货盘零星, 船东、租家之间价差较大, 市场总体局势未有改善。周四, 中国南方/印尼往返航线TCT日租金为3014美元, 较上周四下跌15.8%; 新加坡经印尼至中国南方航线TCT日租金为4600美元, 较上周四下跌12.3%。



中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 2050 美元，较上周四下跌 17.0%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 4.927 美元/吨，较上周四下跌 8.0%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 6.384 美元/吨，较上周四下跌 4.0%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价回调后企稳 成品油运价小幅回落】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 4 月 3 日当周美国除却战略储备的商业原油库存及汽油库存增幅均超预期，精炼油库存基本符合预期。新冠疫情的全球蔓延导致能源燃料的供需格局出现重大变化，尤其是原油价格在经济活动收缩和 OPEC+减产行动暂停后供应突然激增，造成油价自 2020 年初以来大幅下跌。本周 OPEC+紧急会议将会召开，关于各国减产立场的传言不断，导致油价在会议前频繁上演大起大落行情。本周原油价格波动上行，布伦特原油期货价格周四报 31.48 美元/桶，较上期上涨 7.62%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价先跌后涨，苏伊士型油轮运价大幅回调，阿芙拉型油轮运价一落千丈。中国进口 VLCC 运输市场运价回调后企稳。4 月 9 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 2306.04 点，较上期下跌 40.81%。

超大型油轮（VLCC）：原油减产谈判前景未明，市场观望气氛较浓，货盘成交转淡。本周 VLCC 运价逐步下调，临近周末有所企稳，日均 TCE（等价期租租金）高位回落至 12 万美元附近。成交记录显示，中东至中国航线 4 月 28-30 日装期货盘成交运价为 WS130。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS124.15，较上周四下跌 41.0%，CT1 的 5 日平均为 WS148.56，较上周下跌 20.5%，TCE 平均 14 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS118.31，下跌 40.5%，平均为 WS140.26，TCE 平均 14 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平大幅回调。西非至欧洲市场运价大幅回调至 WS124，TCE 约 6.3 万美元/天。黑海到地中海航线运价大幅下调至 WS126，TCE 约 6.3 万美元/天。该航线一艘 13.5 万吨级船，新罗西斯克至地中海，4 月 17 日货盘，成交运价约为 WS140。亚洲进口主要来自中东和非洲，一艘 13.2 万吨级船，巴士拉至印度，4 月 26 日货盘，成交运价约为 WS180。一艘 13 万吨级船，尼日利亚至印尼，4 月 25 至 28 日货盘，成交包干运费为 630 万美元。

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下滑，综合水平一落千丈。7 万吨级船加勒比海至美湾运价大幅下跌至 WS104（TCE 约 2.1 万美元/天）。跨地中海运价大幅下跌至 WS101（TCE 约 2.5 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS128（TCE 约 3.9 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，英国霍德角至欧洲大陆，4 月 14 日货盘，成交运价为 WS140。波罗的海短程运价下跌至 WS107（TCE 约 4.1 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS145（TCE 约 4.1 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS151（TCE 为 4.6 万美元/天）。中国进口主要来自俄罗斯，一艘 8 万吨级船，普里莫尔斯克至中国，4 月中旬货盘，成交包干运费为 550 万美元。



国际成品油轮 (Product)：运输市场亚洲航线小幅波动，欧美航线涨跌互现，综合水平小幅回落。印度至日本 3.5 万吨级船运价稳定在 WS184 (TCE 约 2.4 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS215 (TCE 约 4.7 万美元/天)，7.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS202 (TCE 约 6.0 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价小幅上涨至 WS87 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 WS134 (TCE 约 1.7 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 2.1 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【油价低位，国际油轮多数上涨 疫情蔓延，国际船市成交缩量】

4 月 8 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 916.55 点，环比微跌 0.65%。其中，国际油轮船价综合指数上涨 1.36%，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 0.29%、0.94%、1.22%。

受全球疫情影响，干散货运输需求不振，波罗的海干散货运价指数 BDI 连续 5 个交易日下跌，周二收于 596 点，环比下跌 4.79%，二手散货船价格平稳波动。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1054 万美元、环比上涨 0.26%；57000DWT—1734 万美元、环比下跌 0.12%；75000DWT—1704 万美元、环比下跌 0.72%；170000DWT—2444 万美元、环比下跌 0.56%。当前，国际干散货运输市场 1 年期期租租金大船价涨、小船价跌，预计二手散货船价格短期稳中看跌。本期，疫情全球性蔓延，阻断措施加剧，传统的经纪人离场，致使二手散货船市场成交寥寥。

特朗普称沙特和俄罗斯就大幅削减原油产量进行磋商，沙特呼吁召开 OPEC+ 紧急会议，市场对联合减产的希望重燃，国际油价报复性大涨，布伦特原油期货收于 31.87 美元/桶 (周二)，环比上涨 20.95%。全球原油轮和成品油轮运价再次反弹，二手国际油轮船价继续上涨。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2556 万美元、环比上涨 3.31%；74000DWT—2487 万美元、环比下跌 0.10%；105000DWT—3856 万美元、环比上涨 0.15%；158000DWT—5011 万美元、环比上涨 0.48%；300000DWT—7384 万美元、环比上涨 2.23%。当前，沙特和俄罗斯在原油削减额存在分歧，希望美国也加入减产计划，市场再度担忧多方能否达成联合减产协议，油价或有继续下跌风险，国际原油轮 1 年期期租租金继续跳涨，预计二手油轮船价短期仍将补涨。本期，二手国际油轮成交稀少，成交船舶以老旧船舶为主，仅成交 3 艘，总运力 61.81 万 DWT，成交金额 6275 万美元，平均船龄 16 年。

受进口煤炭管制和产粮国限制出口影响，内贸煤炭、铁矿石和粮食货盘依稀增加，运价低位波动，二手沿海散货船价格大幅震荡。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—159 万人民币、环比下跌 5.00%；5000DWT—872 万人民币、环比上涨 6.30%。当前，国内经济基本面未见明显改善，对大宗散货需求不如预期，运价停滞徘徊，预计沿海散货船价格短期稳中有跌。本期，沿海散货船成交 15 艘，总运力 5.28 万 DWT，成交金额 6108 万元人民币，平均船龄 10.09 年。



内河散货运价平稳波动，二手内河散货船价格继续震荡。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，环比上涨0.32%；1000DWT--113万人民币，环比上涨1.50%；2000DWT--226万人民币，环比下跌6.67%；3000DWT--317万人民币，环比上涨1.22%。当前，南方降水增多，房地产和基建复工节奏有所放缓，内河建材运输需求不温不火，预计内河散货船价格短期震荡盘整。本期，内河散货船市场成交基本活跃，共计成交72艘，总运力9.07万DWT，成交金额8859万元人民币，平均船龄9.99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

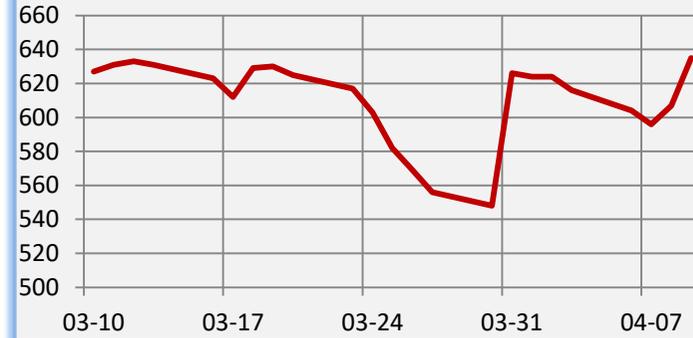
波罗的海指数	4月6日		4月7日		4月8日		4月9日	
BDI	604	-12	596	-8	607	+11	635	+28
BCI	338	+19	356	+18	425	+69	541	+116
BPI	801	+4	800	-1	805	+5	813	+8
BSI	485	-10	472	-13	454	-18	441	-13
BHSI	335	-5	324	-11	315	-9	306	-9



上周 BDI 指数走势



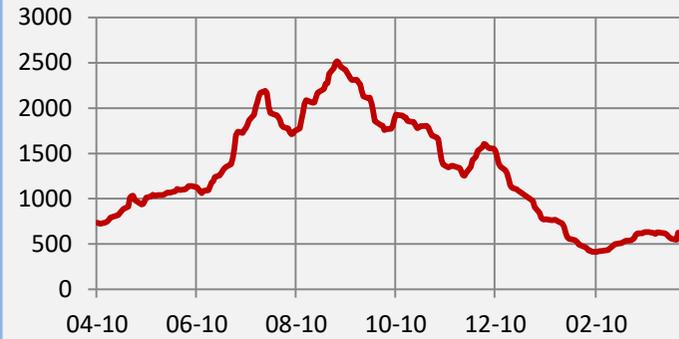
近一个月 BDI 指数走势



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 14 周	第 13 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	10,500	10,500	0	0.0%
	一年	11,500	11,500	0	0.0%
	三年	12,500	12,500	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	9,500	9,500	0	0.0%
	一年	10,000	10,000	0	0.0%
	三年	10,250	10,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	9,500	9,500	0	0.0%
	一年	9,750	9,750	0	0.0%
	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: 2020-04-07

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Troodos Oak' 2020 85000 dely ex yard Imabari 15/17 Apr trip via E Australia redel Singapore-Japan \$ 10,000 - cnr

'Flag Evi' 2014 82629 dely retro Singapore 28 Mar trip via EC South America redel Singapore-Japan intention grains \$ 8,800 - Cofco Agri

'Shi Dai 10' 2012 75414 dely Shekou 13/14 Apr trip via W Australia redel China \$ 6,250 - Refined Success

'Ever Progress' 2012 56592 dely Kohnsichang prompt trip redel N China intention bauxite approx. \$ 5,250 - cnr

'Cas Avanca' 2009 55561 dely Gangavaram prompt trip redel China intention iron ore \$ 3,700 - cnr



4. [航运市场动态](#)

【BIMCO：由于市场的不确定性，造船订单骤减】

船东协会 BIMCO 报告称，由于新型冠状病毒的爆发，新船订单数量直线下降。预计今年许多行业的贸易活动将出现萎缩，需求前景疲弱，新船订购数量也会相应下降。

随着疫情在 2020 年前三个月的快速蔓延，散货船、油轮和集装箱船的新订单与去年同期相比下降了 50%以上。其中散货船的跌幅最大，同比下降超过了 75%。

BIMCO 首席航运分析师彼得·桑德 (Peter Sand) 表示：“由于目前尚不清楚世界其他地区何时能够跟随中国进入经济复苏的下一阶段，该病毒对航运业的全面影响仍有待观察。” “对于未来环境法规的不确定性以及未来几年需求增长前景的降低，已经使得许多人在订购新船之前三思而后行，市场情绪的急剧下降和全球运输需求下滑进一步降低了经济运营活动的有利发展。”

与此同时，拆船行业的销售量在明显增加，与去年相比增长了 60%以上。在第一季度统计的回收总吨位中，仅好望角型货船就占了大约三分之二。尽管南亚市场的废钢价格不断下跌，但拆船行业的加速发展仍在继续。

BIMCO 警告称，由于新型冠状病毒的爆发对工业活动的限制，这可能会限制未来拆船能力的可用性：南亚所有主要拆船中心目前都已关闭。

取消航线的浪潮也已经开始影响集装箱船租船市场，因为承运人争先恐后地抛售尽可能多的租船吨位。

Alphaliner 表示：“对于租船市场，承包需求将意味着闲置船只数量的增加，承运人希望在可能的情况下重新交付吨位，以便根据减少的货运量调整其运力。因此，租船费率预计将受到冲击，尤其是大型船舶。”

长期以来，对租船吨位的需求旺盛，这主要是由于对承运人拥有的吨位加装了洗涤塔技术，日租金率从上个月的峰值开始回落。特别是在 7,500-11,000 teu 的超大型船舶中，这种船很受寻求替代吨位的承运商青睐，经常被集装箱船经纪公司标记为“已售罄”。

然而，新型冠状病毒危机突然终止了该行业所有者的好时光。

Alphaliner 说：“这一市场的短期前景似乎很黯淡，有更多的船只将加入闲置状态，而预计租船费率也将暴跌。”



今年第一季度只有几艘集装箱船订单，这可能反映出需求的急剧下降和航运市场所面临的巨大不确定性。根据 Alphaliner 提供的信息，今年第二季度有超过 250 次航线被取消，超过 300 万标准箱运载能力现在处于闲置状态，创了历史新高。这些闲置将使闲置船队的水平达到 2009 年全球金融危机期间的两倍。大约有一百万标准箱的闲置船队在船厂进行洗涤塔改装，充分利用了目前这段时间。

Alphaliner 在其每周通讯中表示，除了亚欧航线和亚北美洲航线减少外，远洋运输公司还在包括南美洲、中东、非洲和大洋洲等地区在内的航运市场上减少了航线运输。“尽管大型船舶将被分批替换小型船舶，但航运公司将被迫闲置其大部分运营吨位。这将在未来几周影响到所有规模的市场。”

来源：航运在线

【闲置集装箱船队运力将首次超 300 万 TEU】

海运圈聚焦 4 月 9 日讯 据 Splash247 网站报道，就不活跃的集装箱船队而言，最近几天宣布的突然大量的空白航班将创造新的记录，Alphaliner 的分析师表示这将首次突破 300 万标准箱关口，也意味着全球约 13% 的集装箱船队运力将闲置。

在 3 月初创下 246 万标准箱的纪录后，上个月大部分时间里，集装箱船闲置数量实际上一直在下降。

下降的主要原因是 2 月份中国春节假期延长期间空白航班的大量恢复。

这一切都在快速变化，然而，随着新型冠状病毒封锁使消费者留在国内，班轮在世界各地停航。

Alphaliner 在其最新的每周报告中指出，仅第二季度就有逾 250 个预定航次被取消。

在一些受影响最严重的航线上，多达 30% 的运力被撤销。

Alphaliner 警告称：“随着几乎所有关键航线的运力削减，任何一个细分市场都将无法幸免，当大型船舶在剩余的航线中通过级联的方式取代投入小型船舶的时候，集运公司会被强迫闲置他们经营的大量船舶，这将在未来几周影响所有船型的细分市场。”

本周初，全球第四大集装箱运输公司 CMA CGM 首席执行官 Rodolphe Saadé 在接受法国《费加罗报》采访时表示，由于新冠病毒，他预计 5 月份将是全球集装箱运输市场活动最慢的月份。



集装箱船利用率开始下滑，但运价稳定，与去年同期持平。

集装箱预订平台 Freightos 在昨日的更新中指出，“高昂的空运运价使一些托运人希望转向海运。集装箱订舱平台 Freightos 昨日在最新消息中指出，随着需求下滑，这一转变以及未来几周内集运公司将继续保持大量的空白航班，使得本周的海运运价保持稳定，中美西海岸运价甚至攀升了 5%，至 1604 美元。”

根据总部位于哥本哈根 Sea Intelligence 周日发布的一份报告，2020 年因为受到疫情影响，创纪录的空白航班影响的运输量损失将占据全球前 15 家集运公司超过 60 亿美元的损失，昭示了 2020 年的行业亏损，扭转了去年全球前 15 家集运公司管理合计 59 亿利润的局面。

Sea-Intelligence 警告称，如果不能防止同时出现的运价暴跌，可能导致 2020 年班轮业损失“惊人”的 234 亿美元。

来源：海运圈聚焦

【航运业将出现违约潮和资产抛售潮？】

疫情冲击下，航运企业的现金流正面临巨大压力。

据劳氏日报报道，中国某融资租赁企业的一位高管预测称：“目前，大多数航运企业仍有足够的现金维持业务，不过未来 3 到 6 个月，行业内可能会出现违约潮，随后将出现一波资产抛售。”

该人士进一步分析称，如果疫情仍给全球经济造成持续影响，一些航运企业将从 4 月底开始，遭遇现金短缺的状况。“如果那一刻到来时，企业不得不抛售资产，以维持运营。”

事实上，一些船舶出租人已经收到了航运企业关于推迟支付租金的请求。

还有一些业内人士预测，如果未来一段时间，全球经贸受疫情影响仍然严重，那么未来几个月，行业内的坏账量将激增。

同时，随着越来越多的企业需要筹措现金来维持运营，预计业界对售后回租的需求也将上升。

在日前举行的一场在线行业论坛上，大部分嘉宾也对市场持悲观态度。



花旗全球运输业务负责人 Shreyas Chipalkatty 表示，如果疫情的不利影响持续超过 3 个月，航运业“将在各个层面出现重大问题”。

中国某金融租赁公司航运事业部相关人士则认为，今年航运业的状况比 2008 年国际金融危机时还要艰难，新的租赁业务应格外谨慎。

来源：《中国航务周刊》

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	243~245	N/A	273~275	340~345
Tokyo Bay	206~208	N/A	292~295	515~520
Shanghai	250~252	N/A	270~272	360~365
Hong Kong	225~230	S. E.	275~280	285~290
Kaohsiung	245.00	N/A	313.00	353.00
Fujairah	212~217	S. E.	280~285	465~470
Rotterdam	185~188	S. E.	235~240	310~315
Malta	S. E.	N/A	250~255	325~330
Istanbul	222~225	N/A	292~295	325~330
Buenos Aires	N/A	N/A	390~395	560~565

截止日期：2020-04-09

◆ 上周新造船市场动态

(1) 新造船市场价格 (万美元)

船型	载重吨	散货船				备注
		第 14 周	第 13 周	浮动	%	
好望角型 Capesize	180,000	4,900	4,950	-50	-1.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,750	2,800	-50	-1.8%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,650	2,700	-50	-1.9%	



灵便型	Handysize	38,000	2,250	2,250	0	0.0%	
油 轮							
船 型	载重吨	第 66 周	第 65 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: 2020-04-07

(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	Tanker	300,000	DSME, S. Korea	2021	Pan Ocean - South Korean	9,000	eco
2	Tanker	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2021-2023	Marinvest - Swedish	4,200	methanol
2	Tanker	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2022	NYK Line - Japanese	4,200	carriers, dual
2	Tanker	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2022	Meiji Shipping - Japanese	4,200	fuelled, against
1	Tanker	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2023	Mitsui OSK Lines - Japanese	4,200	T/C to Waterfront Shipping

◆ 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
BETTYS BEAUTY	BC	76,863		2006	Japan	1,000	Greek	
BULK CHILE	BC	55,486		2009	Japan	1,020	Indonesian	
NOVA GORICA	BC	53,100		2008	China	720	Greek	on subs
PACIFIC LEGEND	BC	32,701		2010	China	600	Vietnamese	old sale
PACIFIC HURON	BC	29,975		2010	China	610	German	ice class 1A

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
G. O. AMERICA	CV	5,538	518	1999	China	82	Chinese	at auction



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
NEW YUGAWASAN	TAK	320,481		2005	Japan	3,300	Greek	
CAP DIAMANT	TAK	160,044		2001	S. Korea	2,100	West African	fully coated
MERCINI LADY	TAK	46,678		2001	Croatia	1,150	Singaporean	epoxy coated, IMO II
INYALA	TAK	40,037		2008	S. Korea	1,450	Undisclosed	
NORD HUMMOCK	TAK	37,159		2007	S. Korea	2,700	Undisclosed	en bloc, incl 2yrs tcb
NORD HIGHLANDER	TAK	37,145		2007	S. Korea			
RIBE MAERSK	TAK	34,806		2004	China	800	Indonesian	
CAPE DURANGO	TAK	12,834		2010	S. Korea	675	Undisclosed	epoxy coated
STOLT FUJI	TAK/ASP	6,065		2010	China	undisclosed	European	

◆ 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	43,246	8,012	1994	S. Korea	342.00	

◆ ALCO 防损通函

【传染性疾病：关于租约及其他合同的考虑】

传染性疾病的爆发会对国际贸易以及国际旅行产生重大影响。在特定的租约或提单条款以及适用法律背景下，为应对传染病爆发而采取的措施可能会造成船舶的延误或滞留，和/或因延误或滞留而自然产生相关费用。

在本指引中，我们概述了船东及船舶经营人可能会面临并触发保险承保事项的一些法律问题，比如因船员生病而发生的船舶绕航、遣返费用或检疫费用，或由抗辩险所承保的法律纠纷，即船东和租家之间由于传染性疾​​病所导致的船舶延误或相应费用支出的风险及责任分配的争议。

【各区域硫排放限制概览】

近期全球的关注力集中在燃油含硫量上限由 3.50% 降至 0.50%，但不要忘记在 MARPOL 公约指定的排放控制区以及各地政府指定的区域有更低的硫含量要求。以下是这些地区的综合情况。



当船舶在适用特别硫排放限制的港口因使用不合规燃油而被罚款时，会员和客户会不时向 GARD 寻求建议。在某些情况下，船舶可能不知情地使用了含硫量超标的燃油，如：因燃料交货单 BDN 不准确。然而，大多数违规行为都是由于船舶运营人和船员不熟悉当地空气污染规定造成的。

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
2020-04-10	703.540	769.320	6.485	90.744	876.440	61.425	1054.870	445.410	503.060
2020-04-09	705.360	766.090	6.474	90.991	874.040	61.498	1063.210	439.840	503.530
2020-04-08	704.830	768.280	6.490	90.912	870.150	61.591	1068.020	434.600	503.370
2020-04-07	709.390	765.780	6.500	91.501	867.240	61.263	1070.910	432.580	502.280
2020-04-03	711.040	770.810	6.578	91.725	880.720	61.275	1087.810	430.940	503.100

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	0.06775	1 周	0.23375	2 周	--	1 个月	0.814
2 个月	1.06475	3 个月	1.21888	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	1.22588	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	1.05088		

2020-04-09