



全一海运市场周报

2020.04 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2020.04.13 - 04.17\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【疫情扩散冲击经济 出口市场运价下跌】

据国际货币基金组织（IMF）最新发布的《世界经济展望报告》称，新冠肺炎疫情在全球扩散蔓延，将对世界经济带来严重冲击，其影响程度将超过 2008 年国际金融危机，2020 年全球经济增长面临萎缩的风险。中国出口贸易面临较大不确定性，市场运价继续下行，拖累综合指数下跌。4 月 17 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 829.29 点，较上期下跌 4.4%。

欧洲航线：疫情持续在欧洲各国扩散，主要国家均采取严格的控制措施，导致企业正常经营活动受到较大影响。据海关最新公布的进出口数据显示，2020 年一季度我国对欧盟进出口总值 8759.3 亿元，同比下降 10.4%。欧盟失去了中国第一大贸易伙伴的地位，欧洲航线面临较大下行压力。上海港船舶平均装载率徘徊在 90%左右，多数船东继续采取降价揽货策略，市场运价走低。4 月 17 日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为 725 美元/TEU，较上期下跌 1.2%。地中海航线，市场走势基本与欧洲航线同步，尤其沿岸意大利、西班牙等国疫情最为严重，整体运输需求不容乐观，对运价产生下行压力，上海港船舶平均舱位利用率在 90%左右，即期市场订舱价格下跌。4 月 17 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 841 美元/TEU，较上期下跌 2.1%。

北美航线：据美国商务部公布的数据显示，3 月零售销售月率为-8.7%，远超 2008 年 11 月创下的-2.8%的历史低位，显示出当地居民消费受到新冠肺炎疫情剧烈冲击。运输需求增长乏力，供需基本面面临一定压力，上海港船舶平均舱位利用率在 85%-90%之间，即期市场订舱价格继续下行。4 月 17 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 1528 美元/FEU、2637 美元/FEU，较上期分别下跌 6.3%、3.1%。

波斯湾航线：疫情在中东地区继续呈现蔓延态势，运输需求因此受到拖累，部分航商执行停航等措施控制运力规模，但未能有效改善供需基本面，上海港船舶平均装载率徘徊在 85%左右，市场运价大幅下跌。4 月 17 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 708 美元/TEU，较上期下跌 12.9%。

澳新航线：由于疫情原因导致整体运输需求低迷，部分航商控制运力投放以维持供需基本面平衡，上海港船舶平均装载率徘徊在 90%左右的水平。市场运价未能保持前期涨价成果，本周继续回落。4 月 17 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 872 美元/TEU，较上期下跌 2.2%。



南美航线：疫情在南美洲继续呈现快速扩散态势，对目的地国家经济造成严重打击，进而对出口市场运输需求造成影响，上海港船舶平均装载率维持在 85% 左右，市场运价下跌。4 月 17 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 919 美元/TEU，较上期下跌 8.8%。

日本航线：本周运输需求下滑，市场运价小幅下跌。4 月 17 日，中国出口至日本航线运价指数为 751.79 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【需求不振库存高企 综合指数低位徘徊】

随着国内疫情好转，工厂生产步入正轨，大宗散货需求较前期继续提升，不过受制于下游高企的库存，运输需求依旧难有较大提振，沿海散货运输价格继续低位徘徊。4 月 17 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 902.97 点，较上周下跌 0.3%。其中煤炭运价指数下跌，金属矿石、成品油运价指数上涨，粮食、原油运价指数维稳。

煤炭市场：本周，国内疫情持续好转，但受海外疫情影响，外贸相关制造企业用电水平仍无法完全恢复，本周沿海六大电厂日耗煤量徘徊于 55 万吨，较上周基本持平，六大电厂库存先抑后扬，下半周突破 1600 万吨水平。中下游库存压力传导至主产地，煤炭供应有所收缩，但需求的长期低迷，使得市场供大于求态势延续，环渤海港口库存继续高位上涨，向上突破 2500 万吨，北方港口堆存场地紧张，疏港意愿强烈。煤炭价格继续下跌，跌破底价，不过跌幅有所收窄，且期货价格出现阶段性回调，表示市场对后市仍有一定信心。运力方面，内外贸兼营船回流至内贸市场仍需办理较多手续，受到限制，不过这部分运力无法改变市场船多货少的基本局面。周四，上游煤矿优惠放量伴随煤价上涨预期，刺激下游采购需求，贸易商开始囤货，市场成交增加，运价开始上涨。

4 月 17 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 873.85 点，较上周下跌 0.6%。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 15.3 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 16.8 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 0.3 元/吨。

金属矿石市场：在唐山钢坯限产及去库持续的利好消息下，现货价格仍小幅趋弱，尽管受基建项目影响，短期市场刚性需求尚存，支撑市场价格。但高库存压力下，市场仍存在一定的担忧，价格呈现震荡调整走势。铁矿石运输市场表现平稳，运价小幅波动。4 月 17 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 951.06 点，较上周上涨 0.2%。

粮食市场：玉米现货收购已接近尾声，农户手中仍未出售的余粮在一成左右，绝大多数玉米已进入中间流通阶段。玉米产地价格坚挺，港口价格上涨，下游



饲料企业陆续有补库行为，受高价制约，成交一般，玉米需求稳定，粮食运价持平。4月17日，沿海粮食货种运价指数报收593.66点，较上周持平。

成品油市场：4月份以来主要产油国有关于再度合作减产协议等的消息为油市带来支撑，国际油价震荡整理，而国内疫情日趋好转、终端用油需求平稳提升，成品油市场行情在缺乏零售价消息指引的背景下，陆续转为参考供需基本面的情况。除了国际油价震荡走势仍对山东地炼等活跃市场形成明显指引外，国内大部分主营市场让利促量提振油市，运输需求增加，运价延续上行走势。4月17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968.90点，较上周上涨0.5%。

(3) 远东干散货运输市场

【各船型市场涨跌互现 综合指数小幅波动】

本周国际干散货运输市场各船型有涨有跌，海岬型船远程矿航线运价涨幅明显，巴拿马型船市场略有降温，超灵便型船租金持续处于低位，远东干散货指数（FDI）综合指数小幅波动。4月16日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为569.02点，运价指数为606.85点，租金指数为512.28点，较上周四分别上涨0.4%、1.4%和下跌1.3%。

海岬型船市场：海岬型船太平洋市场先抑后扬，远程矿航线运价稳步上行。太平洋市场，上半周澳大利亚铁矿石货盘不及预期，市场可用运力仍偏多，且远程矿航线表现安静，租家议价能力较强，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价从4.65美元/吨的水平小跌至周中4.45美元/吨左右。下半周，远程矿航线运价上涨，且力拓的装港月初吃水略低，船东借机抬高报价，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价止跌小升。16日，市场报出，受载期为5月2-4日，澳大利亚丹皮尔至青岛航线的成交价为4.55美元/吨。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为7064美元，较上周四下跌2.0%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为4.530美元/吨，较上周四下跌1.4%。远程矿航线，上半周，巴西矿商表现安静，运价平稳；下半周，巴西、西非等远程矿航线货盘增加，运价上涨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为11.808美元/吨，较上周四上涨10.7%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场和粮食航线运价稳中趋弱。太平洋市场，周初复活节假日，市场延续上周上涨态势。下半周租家不急于成交，北太平洋市场粮食货盘有所减少，由于国内煤价不断下滑，进口煤价格优势不明显，贸易商购买意愿下降，4月下旬的印尼煤炭货盘不多，太平洋市场租金偏软。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为6733美元，较上周四上涨3.9%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为5600美元，较上周四下跌0.7%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为4.313美元/吨，较上周四上涨0.3%。粮食航线，周初复活节假日，市场表现安静，货盘少，粮食航线运价平稳波动；下半周，FFA远期合约价格及国际燃油价格下滑，租家降低报价，粮食程租航线运价有所松动。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为24.465美元/吨，较上周四下跌0.2%。



超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场继续下探。受疫情的影响，菲律宾镍矿出口继续受阻，印度、南非港口开启，但货盘依然不多。东南亚市场缺乏货盘支撑，显得毫无生机，租金、运价继续下滑。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 2679 美元，较上周四下跌 11.1%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 4359 美元，较上周四下跌 5.2%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 1944 美元，较上周四下跌 5.2%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 4.761 美元/吨，较上周四下跌 3.4%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 6.274 美元/吨，较上周四下跌 1.7%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价小幅反弹 成品油运价止跌回升】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 4 月 10 日当周美国除却战略储备的商业原油库存大幅增加，涨幅续创新高，精炼油库存和汽油库存也大幅增长。经过多轮谈判，欧佩克与俄罗斯等非欧佩克产油国日前最终达成历史性减产协议，这将使市场库存短期内不增加，但减产额度仍不足以弥补疫情造成的全球石油需求量大幅下滑，随着储备空间趋于饱和，原油价格面临进一步下跌风险。本周原油价格波动下行，布伦特原油期货价格周四报 28.55 美元/桶，较上期下跌 9.31%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价小幅反弹，苏伊士型油轮运价小幅回暖，阿芙拉型油轮运价小幅波动。中国进口 VLCC 运输市场运价稳步回升。4 月 16 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 2758.03 点，较上期上涨 19.60%。

超大型油轮（VLCC）：原油减产谈判结果未能扭转油价向下趋势，期货溢价的存在对 VLCC 市场起到支撑作用。本周 VLCC 市场运价有所反弹，日均 TCE（等价期租租金）稳步回升至 14-15 万美元。成交记录显示，中东至台湾航线 4 月 27-28 日装期货盘成交运价为 WS155，西非至中国航线 5 月 10-12 日装期货盘成交运价为 WS125。周四，中东湾拉斯努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS154.35，较上周四上涨 24.3%，CT1 的 5 日平均为 WS158.59，较上周上涨 6.8%，TCE 平均 15 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS133.46，上涨 12.8%，平均为 WS142.95，TCE 平均 14.4 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平小幅回暖。西非至欧洲市场运价小幅上涨至 WS130，TCE 约 6.7 万美元/天。黑海到地中海航线运价上涨至 WS135，TCE 约 7.1 万美元/天。亚洲进口主要来自中东和非洲，一艘 13 万吨级船，阿拉伯湾至中国，4 月 28 日货盘，成交运价约为 WS155。一艘 13 万吨级船，阿尔及利亚至韩国，4 月 25 至 27 日货盘，成交包干运费为 590 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线持续下跌，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平小幅波动。7 万吨级船加勒比海至美湾运价稳定在 WS105（TCE 约 2.2 万美元/天）。跨地中海运价小幅下跌至 WS98（TCE 约 2.5 万美元/天）。北海短程运价维持在 WS129（TCE 约 4.1 万美元/天）。波罗的海短程运价上涨至 WS113（TCE 约 4.7 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS134（TCE 约 3.7 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS141（TCE 为 4.2 万美元/天）。中国进口主要来自俄罗斯，一艘 10 万吨级船，科兹米诺至中国北部，4 月下旬货盘，成交包干运费为 990 万美元。



国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线涨跌互现，欧美航线全线上扬，综合水平止跌回升。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS181（TCE 约 2.3 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS228（TCE 约 5.0 万美元/天），7.5 万吨级船运价上涨至 WS239（TCE 约 7.4 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS106 水平（TCE 约 1.3 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS159（TCE 约 2.2 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

【内河货船价量齐升 国际货船价量齐跌】

4 月 15 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 927.43 点，环比上涨 1.19%。其中，国际油轮船价综合指数和内河散货船价综合指数分别上涨 0.95%、2.90%，国际散货船价综合指数和沿海散货船价综合指数分别下跌 1.51%、0.18%。

国际干散货运输市场各船型运价走势各异，海岬型和超灵便型船运价低迷下跌，巴拿马型船运价较为坚挺，波罗的海干散货运价指数 BDI 在 600 点以上震荡，二手散货船价格普遍下跌。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1001 万美元、环比下跌 5.00%；57000DWT—1734 万美元、环比持平；75000DWT—1684 万美元、环比下跌 1.18%；170000DWT—2432 万美元、环比下跌 0.50%。当前，国际大宗散货货盘较少、运力过剩的局面未有缓解，国际干散货运输市场即期运价和远期租金偏弱运行，预计二手散货船价格短期稳中看跌。本期，国际干散货船成交量依旧稀少，共计成交 5 艘，总运力 24.77 万 DWT，成交金额 3420 万美元，平均船龄 12.20 年。

因 4 月 10 日 OPEC+达成历史性减产协议，国际油价在开盘后一度飙涨 12%，但很快油价便回吐涨幅并转为下跌。原油市场出现剧烈波动，布伦特原油期货收于 29.60 美元/桶（周二），环比下跌 7.12%。国际原油运价震荡企稳，成品油运价小幅波动，二手国际油轮船价以涨为主。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2571 万美元、环比上涨 0.59%；74000DWT—2490 万美元、环比上涨 0.09%；105000DWT—3867 万美元、环比上涨 0.28%；158000DWT—4995 万美元、环比下跌 0.32%；300000DWT—7650 万美元、环比上涨 3.61%。近日，一艘被长期扣留在开普敦的苏伊士型油轮“Advantage Sky”（10 年船龄），在没有收到其他任何出价的情况下，被以 1880 万美元的价格拍卖回给其土耳其原船东，拍卖所得款用于偿还抵押贷款，其成交价格仅为市场价格的 52%（借贷双方迅速和解，可见原油运输市场短期大幅好转）。随着新冠肺炎疫情加重，部分市场投资者变得越来越悲观，认为当前的减产规模可能仍然不足以抵消需求下降的影响，疫情导致全球石油需求萎缩三个月后，无论当局采取什么行动，短期内都无法解决严重的原油供应过剩问题。国际油轮 1 年期期租租金稳中有涨，预计二手油轮船价短期惯性上涨。本期，二手国际油轮成交小幅回升，共计成交 10 艘，总运力 72.66 万 DWT，成交金额 11955 万美元，平均船龄 11.8 年。

沿海散货运输需求依旧低迷，市场运价低位震荡，二手沿海散货船价格走势各异。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—157 万人民币、



环比下跌 1.43%；5000DWT--888 万人民币、环比上涨 1.82%。当前，国内经济基本面并不理想，煤炭、粮食和矿石等货盘稀缺，运价低位下探，预计沿海散货船价格短期稳中有跌。本期，沿海散货船成交无几，市场以观望为主。

内河散货运价基本平稳，二手内河散货船价格经历多周下调后开始反弹。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--54 万人民币，环比上涨 2.40%；1000DWT--118 万人民币，环比上涨 4.79%；2000DWT--229 万人民币，环比上涨 1.51%；3000DWT--326 万人民币，环比上涨 2.90%。当前，国内房地产和基建开工增加，内河建材运输需求回升，运价小幅复苏，预计内河散货船价格短期稳中有涨。本期，内河散货船市场成交活跃，共计成交 124 艘，总运力 26.57 万 DWT，成交金额 24144 万元人民币，平均船龄 8.66 年。

来源：上海航运交易所

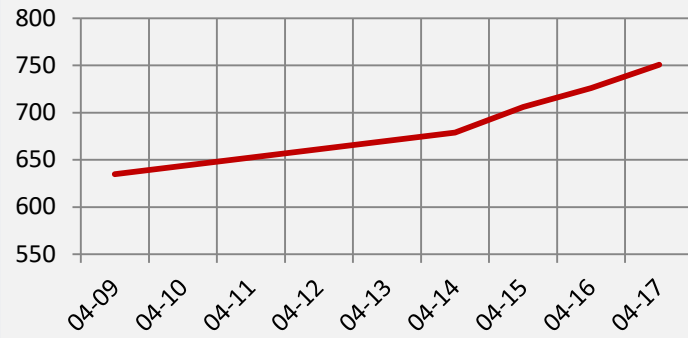
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

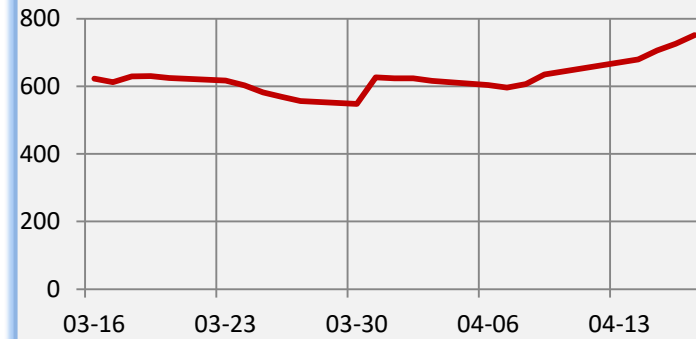
波罗的海指数	4 月 14 日		4 月 15 日		4 月 16 日		4 月 17 日	
BDI	679	+44	706	+27	726	+20	751	+25
BCI	687	+146	794	+107	887	+93	993	+106
BPI	818	+5	820	+2	821	+1	825	+4
BSI	429	-12	419	-10	411	-8	404	-7
BHSI	298	-8	290	-8	281	-9	275	-6



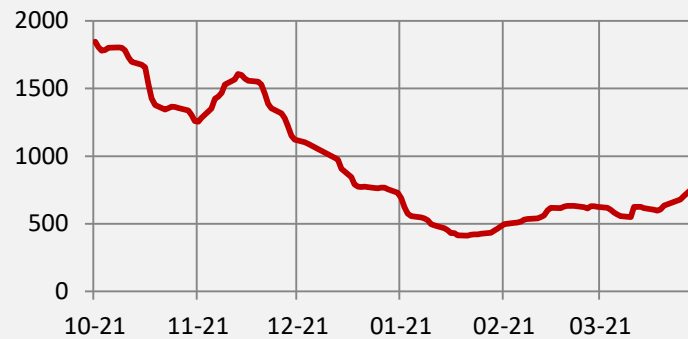
上周 BDI 指数走势



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 15 周	第 14 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	11,000	10,500	500	4.8%
	一年	12,000	11,500	500	4.3%
	三年	13,000	12,500	500	4.0%
Pmax (76K)	半年	9,250	9,500	-250	-2.6%
	一年	9,750	10,000	-250	-2.5%
	三年	10,250	10,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	9,000	9,500	-500	-5.3%
	一年	9,250	9,750	-500	-5.1%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	8,000	8,500	-500	-5.9%
	一年	8,500	8,750	-250	-2.9%
	三年	8,500	8,500	0	0.0%

截止日期: 2020-04-14

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Chin Shan' 2004 175569 dely Lanshan 21 April trip via Newcastle redel Singapore-Japan \$ 8400 - NYK

'KMAX Ruler' 2009 91800 dely aps EC South America 20 Apr trip redel SE Asia intention grains \$ 12,250 + \$ 225,000 bb - Norden

'Mastro Nikos' 2011 82177 dely aps EC South America 10/20 May trip redel Singapore-Japan intention grains \$ 13,250 + \$ 325,000 bb - Bunge

'Sakizaya Power' Cofco relet 2017 81938 dely Montoir 28 Apr trip via France redel China intention grains \$ 15,250 - Glencore Agri



'Zhongchang Zhoushan' 2013 75000 dely Ennore prompt trip via EC South America redel Singapore-Japan intention grains \$ 9,000 - Raffles

'Atlantic Eagle' 2001 74086 dely aps EC South Ame ric a 29 Apr/02 May trip redel Singapore-Japan intention grains \$ 11,750 + \$ 175,000
bb - Olam

'Achilleas' 2012 63301 dely Chittagong prompt trip redel China intention iron ore \$ 6,500 first 35 days \$ 8,000 balance - cnr

'Red Cosmos' 2015 61263 dely Sanghi , India prompt trip via Aqaba redel EC India \$ 6,000 - cnr

'Klima' 2013 56752 dely EC India prompt trip redel China \$ 3,000 - Norvic

'Green Phoenix' 2011 56116 dely Klaipeda prompt trip redel east Mediterranean intention scrap \$ 5,500 - White Lake

4. [航运市场动态](#)

【PSC 不愿上船，“限硫令”名存实亡】

新冠病毒不光对航运经济造成了冲击，还对一些重要航运法规公约的实施带来了阻碍，最突出的就是对 IMO 2020 年“限硫令”执行造成的不便。

由于新冠疫情下，船岸工作的重心越来越向防控新冠病毒倾斜，并且船岸人员接触互动也受限，船员担忧靠泊港的疫情风险，同时登船检查人员也心有顾虑，实船检查工作开始实际性地减少。

前段时间，英国海岸警卫队就宣布暂停对靠泊英国港口船舶的燃料油含硫量合规性检查。

而据航运观察人士称，为了保护港口国检查人员和海员，船上实船检查的数量已经大大减少，一些港口国也正在考虑正式出台暂停“限硫令”执法检查的措施。

一位 PSC 检查官透露：“由于新冠病毒的爆发，除非绝对必要，否则我们也不愿冒险登船检查。”

“我们知道有些没有安装洗涤塔的船舶上载有重质燃油 HSF0，也不确定这些船只是否打算使用它，但确实没有得到深入检查处理。”



“与新冠病毒全球大流行之前相比，PSC 登船检查测试燃料样品的操作变得非常困难，目前检查次数已经开始减少。”这位 PSC 检查官补充说。

一家台湾燃油供应商说：“当前，我们与港口当局的通讯事务往来，也主要以新冠病毒的预防措施为核心，重点已经不在 IMO2020 “限硫令”及燃油的质量与合规性上了……”

“与新冠病毒相比，港口当局当前更加将人员健康和货物运输的通畅性放在首位，反而对 IMO2020 “限硫令”的合规性检查显得没有那么迫切了，燃料油的硫含量合规性已经不是船舶靠港后的优先项事务。”新加坡港口一位工作人员如是说。

虽然当前只有英国明确宣布暂停疫情期间的 IMO2020 “限硫令”执行，但实际上不少国家和港口已经不约而同实质性地减少了对到港船舶燃料油合规性的检查。

以至于英国伦敦一家知名海事律师事务机构 Hill Dickinson 坦言，当前很难判定国际航运业遵守 IMO 2020 年“限硫令”的情况，也很难判断执法措施的有效性，直到新冠疫情大流行消退之后，方可回归正常。

而且有航运市场研究机构也调研发现，在 2020 年前几个月，市场上的低硫油质量普遍出现了一些问题，其中一个问题就是存在略微违反全球硫含量上限 0.50%的情况，但实际被处罚的案例并没有增多。

可见，即便大部分港口国没有正式宣布疫情期间暂停执行 IMO 2020 “限硫令”，但对船舶燃料油硫含量合规性的检查，在很多国家和港口已经“名存实亡”！

就在近日，国际海事组织 IMO 还召集了 10 个港口国监督谅解备忘录组织代表召开会议，明确减少疫情期间的 PSC 检查，将海上生命安全放在首位，将检查重点锁定个别存在安全高风险的船舶上。

据 Splash247 了解，亚洲和欧洲一些港口国已经向其透露，他们已经开始正式讨论类似的对船舶燃料油硫含量上限检查的宽大处理方案，并将正式对外宣布。

或许接下来，会纷纷传来各国豁免对船舶燃料油硫含量合规性执法检查的消息。对于船公司和船员来说，在航运业全面遭受新冠疫情冲击的形势下，无疑会大大减轻负担，无论是财力方面的，还是精力方面的。

来源： 中华航运网



【近 400 航次！全球集运业停航规模进一步扩大】

受疫情影响，全球集运业停航规模进一步扩大，根据航运咨询机构 Sea-Intelligence 发布最新数据显示，目前已经取消 384 个航次停航。

丹麦航运咨询机构 Sea-Intelligence 在最近的一份市场报告中表示，为应对因疫情蔓延所造成的需求低迷，全球集装箱航运公司开始削减运营运力，仅在过去一周，就又有 83 个航次被取消。

该机构尤其介绍到，各大航运公司在亚欧以及跨太平洋航线上合计取消了 300 万 TEU 的运力——这是以往中国春节期间正常航次空班的 2.4 倍。

如上文所述，大部分的需求下降来源于欧洲和美国。但其他一些此前本来运量相对更低贸易航线也正遭受着停航带来的冲击。

跨大西洋航线上，世界第一大和第二大集运公司马士基和地中海航运 MSC 将暂停在北欧和美国东海岸之间运营的四条航线中的一条。此前两家公司在这条航线上部署了 5 艘 4250TEU-6900TEU 的船舶，据称这条航线将从 4 月 27 日开始停航，持续时间为 5 周。另据 Alphaliner 提供的数据显示，上述 5 条船舶中有 3 条为从非经营性船东租用而来。

此外，类似的，美国航运公司 Seaboard Marine 已经削减了其在美国东海岸、加勒比海和中美洲的运力。据 Alphaliner 称，美国东海岸与危地马拉和洪都拉斯之间暂停的一条航线使用了两艘租用的 1700 teu 的船舶。

Sea-Intelligence 首席执行官 Lars Jensen 表示，“根据目前已经掌握的停航信息来计算，这意味着（受疫情影响）目前全球所有航线的需求之和下降了 640 万 TEU。”

其进一步表示到，“如果世界经济在二季度后完全恢复正常，航运公司也不进一步取消航班——尽管这看起来非常不可能——我们将看到今年全球的需求下跌 4%。”

对于航运公司来说，空班大量航次可以使运价保持在一个比较理想的水平。

比如，4 月 9 日，由 8 条主要班轮航线组成的世界集装箱指数连续第二周保持不变，为每个 40 英尺集装箱 FEU，1530 美元。

来源：信德海事网



【BIMCO：新冠病毒疫情扰乱船舶供需】

新型冠状病毒的爆发已经影响了航运业的各个方面，降低（甚至是抹杀）所有细分市场的需求增长前景。BIMCO 表示疫情也影响了船队的发展。

原一直很繁忙的船舶拆解现在也受到世界各地的限制，新造船合同减少，新船只的交付也被推迟。

“新型冠状病毒无疑取代了 IMO 2020 年的硫上限监管，成为今年的话题。需求前景减弱，不确定性全面增加。这一组合反映在今年的船队发展中。增长前景较弱，导致订造较少，拆解较多，不过这也是受冠状病毒的影响，因为世界各地的限制。”

波罗的海国际航运公会首席航运分析师彼得·桑德表示：“对于世界其它地区何时能够跟随中国进入下一阶段，病毒对航运的全面影响仍有待观察。”

不断增加的不确定性和联营前景降低了新船订造量

在新型冠状病毒爆发之前，船舶订造合同量已经在下降，这种趋势随着疫情的蔓延而恶化，首先是在中国，现在是在世界其它地区。今年第一季度，合同量较 2019 年第一季度下降 55%，三大航运板块的订单量仅为 660 万载重吨，低于去年的 1470 万载重吨。

“对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，在订购新船之前已经让许多人三思而后行。市场人气和全球航运需求的急剧下降只会进一步降低合同量，”桑德说。

所有主要航运细分市场的合同额下降

与去年相比，今年第一季度成品油油轮的新订单降幅最小，为 806500 载重吨，降幅为 17.8%。原油油轮方面，合同量较 2019 年前两个月减少一半（-53%），新订单总量达 200 万载重吨。三艘超大型原油船（VLCC）的订单已经记录在案，其余的新订单是苏伊士型油轮和阿芙拉型油轮。

干散货航运的降幅最大，从 2019 年第一季度的 690 万载重吨下降到今年第一季度的 160 万载重吨。这些订单包括两个海岬型（总计 42 万载重吨），一艘巴拿马型（8.2 万载重吨），其余为轻便型（100 万载重吨）。

今年头两个月的集装箱船订单很少，总共只有 48,519 TEU。而 3 月份的 5 艘 23,000 TEU 船舶的订单，使本已庞大的超大型集装箱船（≥14,500 TEU）订单量再添一笔。根据最新的订单量，从现在到 2023 年，目前有 76 艘超大型集装箱船（ULCS）将进入市场，总容量为 150 万 TEU，其中包括 39 艘 23,000 TEU 以上的



船舶。

随着主要拆船厂的关闭 船舶拆解将放缓

与缓慢的新船订造形成鲜明对比的是，今年第一季度有大量船舶被拆解。这是由于燃油价格上涨和市场环境不佳，这使得拆除更老旧船舶比让它们继续航行且亏损更有吸引力。今年第一季度的拆除总量为 610 万载重吨，比 2019 年第一季度增长 62%。

新型冠状病毒对航运业的影响意味着更多的船东现在可能希望拆除旗下船舶。然而，随着旨在控制病毒在世界范围内进一步传播的限制，寻找可拆解的地方变得越来越具有挑战性。

印度次大陆的三个主要拆船国，即孟加拉国、印度和巴基斯坦，都宣布关闭他们的船坞，驶向他们的船只将被拒绝入境。这将至少在未来几周内停止所有已计划的拆解。

随着拆船厂的关闭，许多货柜船和干散货船的船东将在本已艰难的情况下承受不必要的运力。

桑德说：“只要油轮的运价保持不变，船东就不太可能将其拆解，但即使在这个市场上，需求已经蒸发，目前的高运价也不可持续。”

干散货细分市场推动了大部分拆船份额，2020 年第一季度市场上已减少了 500 万载重吨，其中 410 万载重吨来自 21 艘海岬型油轮。

尽管自去年以来主要拆船国的废钢价格大幅度下降，但拆解工作仍在继续。在孟加拉国，油轮的拆解价在 2019 年 3 月达到每船舶轻吨 LDT 440 美元。而现在这一价格已降至每 LDT 350 美元。

对于一艘 30 万载重吨的超大型油轮来说，报废现在仅有 1360 万美元的收益，比一年前将同一艘超大型油轮运往孟加拉国少 350 万美元。

“归根结底，船舶的报废价并不是拆解决定的驱动因素。相反，船东会关注当前的市场状况和船舶的盈利前景。

中国造船厂平均延误 6 周

新型冠状病毒对船队的短期和直接影响之一，是中国和远东地区新造船只的延误。今年 2 月，中国船厂仅交付 398712 载重吨，是 2019 年 2 月交付量的四分



之一。今年3月的交付量是2019年3月的一半。目前，中国造船厂的船期推迟了4至8周。

总的来说，今年第一季度的交付量比去年同期下降了16.7%。与其它细分市场的交付量同期相比，干散货市场今年第一季度的交付量比去年多。一季度共交付1290万载重吨，比去年一季度多交付390万载重吨。

今年第一季度，干散货船交付量占总交付量2150万载重吨的60%。

与2019年第一季度相比，油轮业的两个细分市场的交付量都下降了不到一半；原油和成品油油轮的交付量分别下降了-49%和-43%。今年第一季度共交付570万吨原油油轮，其中400万吨来自13艘超大型油轮的交付。

在集装箱航运市场，一艘超大型集装箱船和三艘新巴拿马型油轮已经交付，其余的交付则由14艘1162至2806标准箱的支线船完成。与去年第一季度相比，总交付量下降58.6%，至102435标准箱。

“这些新船在越来越不确定的情况下进入市场。尽管新油轮在运价高企之际进入市场，但考虑到目前的状况，它们加入集装箱和干散货船的行列，试图在艰难的市场中航行，可能只是时间问题，”桑德说。

来源：沃桑海事

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	270~272	310~315	
Tokyo Bay	208~210	264~266	485~495	Plus oil fence charge if any.
Shanghai	236~238	256~260	350~355	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt
Hong Kong	205~210	245~250	265~270	MGO Sul max 0.05%
Kaohsiung	225.00	283.00	318.00	+ oil fence charge usd 59
Fujairah	200~205	245~250	455~460	
Rotterdam	150~155	220~225	280~285	
Malta	S. E.	230~235	300~305	
Istanbul	220~225	265~270	295~300	Ex Wharf Price



Buenos Aires	N/A	355~360	590~595	
截止日期:				2020-04-16

◆ 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 15 周	第 14 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,900	4,900	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,750	2,750	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,650	2,650	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,250	2,250	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 67 周	第 66 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: 2020-04-14		

(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	300,000	Samsung, S. Korea	2022	AET - Malaysian	10,500	against long T/C to Total, LNG fuelled
1+1	LPG	84,000 cbm	Kawasaki, Japan	2021	Lino Kaiun - Japanese	Undisclosed	against T/C to Equinor, LPG 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
YVONNE	BC	56,557		2008	Japan	950	Vietnamese	

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 TIGA	TAK	300,398		2006	Japan	3,900	Greek	
ADVANTAGE SKY	TAK	156,658		2010	China	1,880	U.K	auction incl 1yr TC to Shell
ESTHER	TAK	36,939		2005	S. Korea	900	Indonesian	

◆上周拆船市场回顾

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
HBIS SUNRISE	BC	268,132	37,958	1992	Japan	310.00	as is Singapore, incl 2500t ROB
LUCKY	FSU	72,087	29,315	1981	France	245.00	as is China
FORTUNE	FSU	71,787	25,558	1981	Mauritius	245.00	as is China

◆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
2020-04-17	707.180	768.030	6.549	91.235	882.970	61.810	1040.960	449.960	504.050
2020-04-16	707.140	770.630	6.575	91.227	885.310	61.335	1058.460	446.070	500.750
2020-04-15	704.020	772.670	6.569	90.819	888.330	61.543	1036.560	452.770	506.760
2020-04-14	704.060	768.310	6.536	90.815	881.050	61.388	1042.400	450.080	507.180
2020-04-13	703.000	768.950	6.492	90.677	876.490	61.291	1044.340	445.580	503.450

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	0.067	1 周	0.20813	2 周	--	1 个月	0.71825
2 个月	0.97575	3 个月	1.13525	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	1.125	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.98125		

2020-04-16

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