



# 全一海运市场周报

2020.04 - 第4期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. [中国海运市场评述\(2020.04.20 - 04.24\)](#)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【疫情持续拖累经济 多数航线运价下跌】

随着确诊人数不断创新高，疫情持续在世界范围内扩散，世界正常贸易体系受到严重拖累。近期金融市场波动加剧，部分大宗商品价格剧烈下跌，反应出世界经济前景不容乐观，中国出口集装箱运输市场多条远洋航线运价下降，拖累综合指数下跌。4月24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818.16点，较上期下跌1.3%。

**欧洲航线：**因疫情继续扩散，主要国家继续采取严格的防控措施，导致供应链体系造成冲击，严重影响企业正常生产经营活动。近期多项经济指标大幅下滑，部分数据跌幅远超全球金融危机时期，显示欧洲经济所受冲击较为严重，出口市场前景不容乐观。运输需求缺乏增长动能，但在船公司运力控制下，供需关系总体平稳，上海港船舶平均装载率徘徊在90%左右，市场运价在连续下跌之后反弹。4月24日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为753美元/TEU，较上期上涨3.9%。地中海航线，市场走势基本与欧洲航线同步，沿岸意大利、西班牙等国疫情仍较为严重，整体运输需求面临较大不确定性，上海港船舶平均舱位利用率在90%左右，即期市场订舱止跌企稳。4月24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844美元/TEU，较上期上涨0.4%。

**北美航线：**因确诊人数持续大幅增长，美国继续采取管制措施，导致企业经营受到严重影响，失业人数大幅增长，据美国劳工部发布的数据显示，美国截至4月18日初请失业金人数达到440万人，过去5周初请失业金的总人数达到2640万人，超过了金融危机以来新增的全部就业人数，导致当地居民消费受到冲击。运输市场承压，供需基本面不佳，市场运价继续下行。4月24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1495美元/FEU、2620美元/FEU，较上期分别下跌2.2%、0.6%。

**波斯湾航线：**疫情在中东地区蔓延，整体运输需求低迷，加之部分航商继续采取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，市场运价继续下跌。4月24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650美元/TEU，较上期下跌8.2%。

**澳新航线：**疫情扩散在当地受到较好控制，对运输需求起到一定支撑作用，部分航商继续控制运力投放，供需基本面稳定，上海港船舶平均装载率升至90%以上，本周市场运价出现反弹。4月24日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为929美元/TEU，较上期上涨6.5%。



**南美航线：**目的地国家经济因疫情快速扩散遭到严重打击，出口市场运输需求因此受到拖累，上海港船舶平均装载率维持在 80%~85%之间，即期订舱价格下跌。4月24日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 886 美元/TEU，较上期下跌 3.6%。

**日本航线：**本周运输需求下滑，市场运价小幅下跌。4月24日，中国出口至日本航线运价指数为 742.31 点。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【煤矿放量需求增加 综合指数稳中有升】

本周，多重因素支撑煤炭市场内贸需求转好，运输市场可用运力减少，带动其它大宗散货市场运价上涨。4月24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 951.89 点，较上周上涨 5.4%。其中煤炭、金属矿石、粮食、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，沿海六大电厂日耗平稳增长，整体运行于 57 万吨水平，较上周小幅增长约 2 万吨，仍未超过节前电厂日耗水平；六大电厂库存小幅波动，持续高于 1600 万吨。电力需求未见明显好转。北方港口库存继续高位上涨，本周突破 2600 万吨水平。上游煤矿库存压力更大，据悉，煤炭消费淡季叠加煤价下跌影响下，目前已有近半煤企处于亏损状态，部分煤矿开始减产，并大规模实行量价优惠措施，消耗库存，吸引采购。另一方面，进口煤通关受限，华南煤炭采购需求转向内贸市场。综上，本周沿海煤炭运输市场在上游煤矿限时优惠放量的利好刺激以及进口煤通关困难的消息影响下，市场货盘明显增加，成交活跃。在经历了几个月的低运价后，本轮船东挺价情绪高涨，谈判态度强硬，沿海煤炭运输价格连续几天出现大幅跳涨。不过随着月末来临、煤价优惠政策接近尾声及本周加紧采购后，月底前运力已基本排完，月初市场观望情绪较重，运力富余，运价涨幅趋缓。

4月24日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 938.41 点，较上周上涨 7.4%。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 23.4 元/吨，较上周五上涨 8.1 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 25.6 元/吨，较上周五上涨 8.8 元/吨；秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 28.8 元/吨，较上周五上涨 7.3 元/吨。

**金属矿石市场：**前期由于钢材消费旺季需求超预期的释放带动钢价上行，不过近期降库速度减缓或表明前期利好政策的刺激效果见顶，目前厂、社库仍然高企，现货价格上浮空间有限，供应压力比较大，需求也还没有完全恢复正常。铁矿石运输市场表现平稳，运价小幅波动。4月24日，沿海金属矿石货种运价指数报收 974.44 点，较上周上涨 2.5%。

**粮食市场：**随着农民余粮见底，市场粮源集中，当前市场进入卖方主导市场。贸易商已基本收不到粮，惜售情绪严重。下游，尽管饲料生产形势好转，但全国总产仍处于相对低位。产能复苏周期偏长。粮食运输市场需求稳定，运价在煤炭运价带动下大幅上涨。4月24日，沿海粮食货种运价指数报收 673.20 点，



较上周上涨 13.4%。

**成品油市场：**随着国内疫情的好转以及部分地区放松相关的限制措施，部分独立炼厂开始增加成品油产出。同时，国际油价暴跌对依赖进口原油的炼化行业来说，利好明显，在国内炼厂炼油利润大幅反弹的刺激下，炼厂将继续提升原油加工力度，运输需求增加，运价延续上行走势。4月24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 989.47 点，较上周上涨 2.1%。

### (3) 远东干散货运输市场

#### 【各船型市场表现疲软 综合指数有所回落】

本周受 WTI 原油期货价格大幅下挫冲击，国际燃油价格显著下跌，国际干散货运输市场各船型运价表现疲软，海岬型船市场先扬后抑，巴拿马型船太平洋市场大幅下探，超灵便型船市场延续跌势，远东干散货指数 (FDI) 综合指数有所回落。4月23日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 542.73 点，运价指数为 573.22 点，租金指数为 496.99 点，较上周四分别下跌 4.6%、5.5%和 3.0%。

**海岬型船市场：**海岬型船两洋市场先扬后抑。太平洋市场，上半周澳大利亚铁矿石货盘增多，市场氛围活跃，澳洲主要发货人均在市场上询船，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价稳步上涨至 4.95 美元/吨左右。下半周，国际燃油价格大幅下挫，打击船东信心，租家议价优势明显，且远程矿航线表现疲软，尽管市场上仍有不少成交报出，但运价已大幅回落。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 7416 美元，较上周四上涨 5.0%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 4.204 美元/吨，较上周四下跌 7.2%。远程矿航线，周初，市场氛围较为活跃，远程矿航线运价延续上周涨势。但是，随着国际燃油价格大幅下滑，叠加淡水河谷下调 2020 年铁矿石产量预测值等利空因素持续发酵，市场恐慌情绪蔓延，船东纷纷降价成交，远程矿航线运价快速下滑。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 10.926 美元/吨，较上周四下跌 7.5%。

**巴拿马型船市场：**巴拿马型船太平洋市场和粮食航线运价有所回落。太平洋市场，本周国内进口煤炭政策持续收紧，部分南方港口限制进口煤炭，印尼及澳洲煤炭货盘均偏少，且北太平洋市场粮食货盘有所减少，外加 FFA 远期合约价格走软，太平洋市场租金、运价大幅下探。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 6172 美元，较上周四下跌 8.3%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 4983 美元，较上周四下跌 11.0%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 3.969 美元/吨，较上周四下跌 8.0%。粮食航线，本周南美粮食货盘表现平稳，但太平洋市场运输需求有所减少，且国际燃油价格大跌使放空成本有所降低，部分船东选择放空运力至南美，导致南美市场运力供大于求，南美粮食运价稳中有跌。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 23.853 美元/吨，较上周四下跌 2.5%。

**超灵便型船市场：**超灵便型船东南亚市场延续跌势。本周市场上煤炭货盘偏少，水泥熟料、铝矾土等货盘相对活跃，菲律宾镍矿货盘有所增多，但因疫情影



响，发货节奏缓慢，市场整体可用运力仍偏多，船多货少格局犹存，租金、运价继续下探。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 2529 美元，较上周四下跌 5.6%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 4077 美元，较上周四下跌 6.5%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 1956 美元，较上周四上涨 0.6%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 3.986 美元/吨，较上周四下跌 16.3%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 6.062 美元/吨，较上周四下跌 3.4%。

#### (4) 中国外贸进口油轮运输市场

##### 【原油运价量价齐升 成品油运价一日千里】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 4 月 17 日当周美国除却战略储备的商业原油库存增幅超预期，精炼油库存增幅超预期，汽油库存增幅不及预期。因新冠疫情影响，经济下滑导致原油需求急剧下降，加上欧佩克减产尚未执行，全球原油严重供应过剩，全球范围内储油空间告急，上半周原油价格出现历史性的下滑，下半周随着美国和伊朗之间的紧张局势升级和 OPEC 产油国可能进一步减产的初步迹象，油价受到一定的提振。本周原油价格波动剧烈，布伦特原油期货价格周四报 22.01 美元/桶，较上期下跌 22.91%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价量价齐升，苏伊士型油轮运价直线上升，阿芙拉型油轮运价蒸蒸日上。中国进口 VLCC 运输市场运价持续反弹。4 月 23 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 3441.99 点，较上期上涨 24.80%。

**超大型油轮 (VLCC)：**受油价暴跌刺激，VLCC 运输市场货盘增多，运力偏紧，推动本周 VLCC 市场运价继续反弹，日均 TCE (等价期租租金) 跃升至 18-19 万美元。成交记录显示，中东至中国航线 5 月 10-12 日装期货盘成交运价为 WS191，西非至台湾航线 5 月 21-22 日装期货盘成交运价为 WS165。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS191.04，较上周四上涨 23.8%，CT1 的 5 日平均为 WS170.32，较上周上涨 7.4%，TCE 平均 16.4 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS168.73，上涨 26.4%，平均为 WS152.58，TCE 平均 15.7 万美元/天。

**苏伊士型油轮 (Suezmax)：**运输市场综合水平直线上升。西非至欧洲市场运价上涨至 WS182，TCE 约 10.2 万美元/天。黑海到地中海航线运价上涨至 WS187，TCE 约 11.1 万美元/天。中国进口主要来自中东和美湾，一艘 14 万吨级船，巴士拉至中国，5 月 1 日货盘，成交运价约为 WS155。一艘 13 万吨级船，美湾至中国，5 月 8 至 10 日货盘，成交包干运费为 925 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上涨，综合水平蒸蒸日上。7 万吨级船加勒比海至美湾运价大幅上涨至 WS201 (TCE 约 6.0 万美元/天)。跨地中海运价大幅上涨至 WS228 (TCE 约 9.0 万美元/天)。北海短程运价大幅上涨至 WS239 (TCE 约 11.7 万美元/天)。波罗的海短程运价大幅上涨至 WS208 (TCE 约 10.8 万美元/天)。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS194 (TCE 约 6.1 万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS165 (TCE 为 5.2 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，5 月上旬货盘，成交包干运费为 935 万美元。



**国际成品油轮 (Product)：**运输市场亚洲航线及欧美航线均大幅上涨，综合水平一日千里。印度至日本 3.5 万吨级船运价大幅上涨至 WS462 (TCE 约 7.2 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 WS458 (TCE 约 11.0 万美元/天)，7.5 万吨级船运价大幅上涨至 WS462 (TCE 约 15.4 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价大幅上涨至 WS262 水平 (TCE 约 4.5 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价大幅上涨至 WS433 (TCE 约 7.5 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 8.8 万美元/天。

## (5) 中国船舶交易市场

### 【国际船市成交稀少 沿海散货船价反弹】

4 月 22 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 931.13 点，环比微涨 0.40%。其中，国际油轮船价综合指数和沿海散货船价综合指数分别上涨 0.94%、1.30%，国际散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别下跌 0.70%、0.11%。

受铁矿石供需两端复苏影响，海岬型船即期运价飙升 25%，拉动波罗的海干散货运价指数 BDI 一度上涨至 757 点，但因巴拿马型和（超）灵便型船运输市场前景气度持续下滑，拖累 BDI 随后回跌收于 728 点（周二），这是受国际公共卫生事件影响后，BDI 经过 3 个月的盘整后再次重回 700 点之上，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—9.84 万美元、环比下跌 1.70%；57000DWT—1734 万美元、环比微涨 0.02%；75000DWT—1671 万美元、环比下跌 0.77%；170000DWT—2416 万美元、环比下跌 0.65%。近期，海岬型和巴拿马型散货船 1 年期期租租金分别上涨 10%、1.37%，其他船型远期租金大致下跌 4-7%，铁矿石供需面先行向好，煤炭、粮食等大宗散货海运需求可能后期跟进，预计二手散货船价格短期分船型震荡调整。本期，国际干散货船成交量依旧稀少，其中，“BW BARLEY”（83369DWT、2010 年日本三洋船厂造）以 1550 万美元出售给“Scandinavian”。

虽然 OPEC+ 达成创下纪录的联合减产协议，但市场依然担心 430 万桶/天的实际减产量（预估），不足以填补市场近期内每日 1500 万至 2000 万桶的供应不平衡（美国不参与减产），难以避免 5 月份各国储存空间满溢，布伦特原油期货收于 19.33 美元/桶（周二），环比下跌 34.70%，国际油价未来数周内或进一步下滑。国际原油运价小幅反弹，成品油运价止跌回升，二手国际油轮船价涨多跌少。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2577 万美元、环比上涨 0.24%；74000DWT—2497 万美元、环比上涨 0.31%；105000DWT—3894 万美元、环比上涨 0.70%；158000DWT—4944 万美元、环比下跌 1.02%；300000DWT—7944 万美元、环比上涨 3.84%。目前，原油价格大跌，推动陆上仓储、商品交易和战略储备增量，带动原油运输需求增加，全球已有 55 艘 VLCC 和 25 艘苏伊士型油轮作为海上浮式储油设备被不定期租用，原油轮可用运力进一步减少，运价或将继续上升，预计二手油轮船价短期惯性上涨。本期，受西方复活节假日和新冠疫情影响，国际二手油轮买卖异常安静，其中，“SCF KHIBINYI”（159196DWT、2002 年韩国现代船厂造）以 1800 万美元出售给未知买家。

国内工业生产进入正常轨道，铁矿石、煤炭和粮食等大宗散货货盘继续提升，运价止跌反弹，二手沿海散货船价格小幅上涨。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、环比上涨 1.80%；5000DWT--893 万人民币、环比上涨 0.52%。当前，国内铁矿石、煤炭下游产业链复苏，国内港口连续 8 周去库存，沿海散货运输需求增加，运价跳涨，预计沿海散货船价格短期稳中有涨。本期，沿海散货船成交稀少，成交吨位以 1000DWT 为主，船龄均在 10 年以内。

内河散货运价基本平稳，二手内河散货船价格平稳波动。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，环比微跌 0.06%；1000DWT--118 万人民币，环比微跌 0.52%；2000DWT--231 万人民币，环比微涨 0.48%；3000DWT--325 万人民币，环比微跌 0.37%。本期，内河散货船市场成交活跃，共计成交 156 艘，总运力 39.43 万 DWT，成交金额 35458 万元人民币，平均船龄 14.89 年。

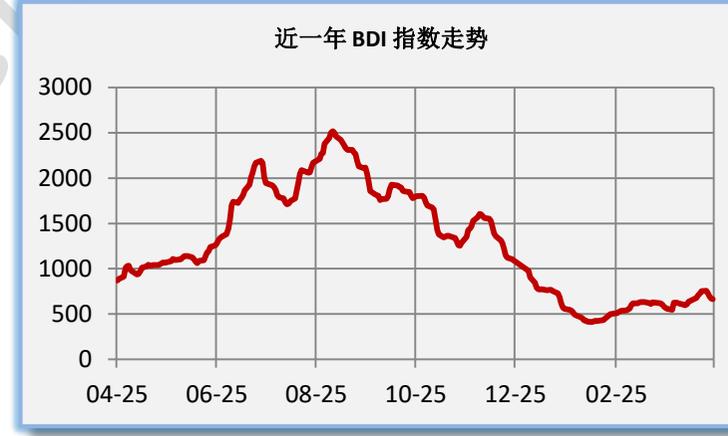
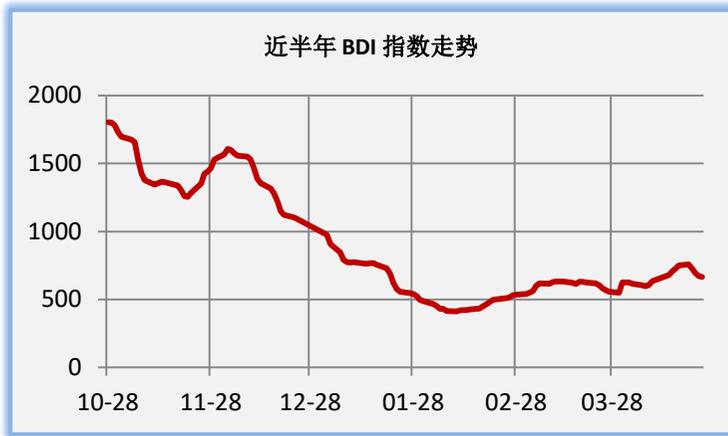
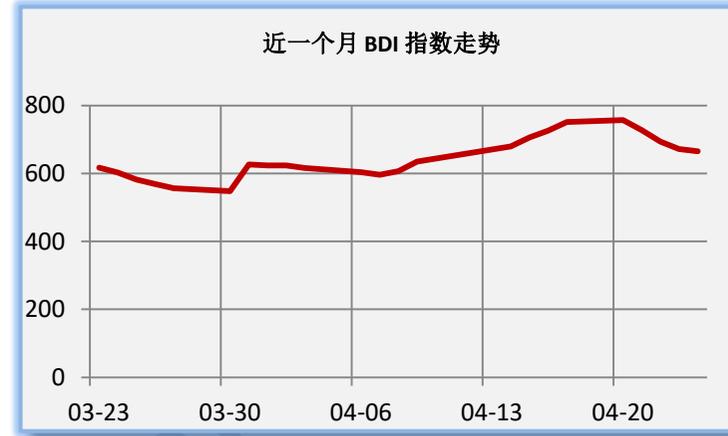
来源：上海航运交易所

## 2. [国际干散货海运指数回顾](#)

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

来源：[中国海事网](#)

波罗的海指数	4月20日		4月21日		4月22日		4月23日		4月24日	
BDI	757	+6	728	-29	694	-34	672	-22	665	-7
BCI	1,057	+64	1,004	-53	968	-36	970	+2	964	-6
BPI	822	-3	804	-18	778	-26	759	-19	747	-12
BSI	398	-6	390	-8	384	-6	383	-1	388	+5
BHSI	269	-6	263	-6	258	-5	253	-5	247	-6





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 16 周	第 15 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	11,000	11,000	0	0.0%
	一年	12,000	12,000	0	0.0%
	三年	13,000	13,000	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	9,250	9,250	0	0.0%
	一年	9,750	9,750	0	0.0%
	三年	10,250	10,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	9,000	9,000	0	0.0%
	一年	9,250	9,250	0	0.0%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	8,000	8,000	0	0.0%
	一年	8,500	8,500	0	0.0%
	三年	8,500	8,500	0	0.0%

截止日期: 2020-04-21

3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Athinoula' 2012 82177 dely CJK prompt trip via E Australia redel India intention coal \$ 7,000 - Pacific Bulk

'Castellani' 2014 82129 dely CJK prompt trip via NoPac redel Japan \$ 6,000 - Cargill

'DL Dahlia' ArcelorMittal relet 2013 81667 dely aps East Coast South America beg May trip redel Singapore- Japan intention grains \$ 12,200 + \$ 220,000 bb - Ausca

'Transatlantic' 2012 81252 dely Dandong prompt trip via E Australia redel India intention coal \$ 5,250 - Oldendorff



'Star Planet' 2005 76812 dely aps East Coast South America mid May trip redel Singapore-Japan intention grains \$ 12,100 + \$ 210,000 bb - Raffles

'Great Talent' 2005 76773 dely Haldia 27/28 Apr trip via Geraldton redel China \$ 3,850 - Agricore

'Paganini' 2008 75118 dely aps East Coast South America 11/15 May trip redel Singapore-Japan intention grains \$ 12,100 + \$ 210,000 - Raffles

'Tiger Jilin' 2015 63415 dely US Gulf 10/15 May trip redel China intention grains \$ 13,000 - DHL

'Crane' 2010 57809 dely Sagar prompt trip via EC India redel China intention iron ore \$ 6,500 - Allianz Bulk cfr8

'Cas Amares' 2011 55738 dely Canakkale prompt trip via Black Sea redel Continent intention slag \$ 2,500 - Cargill - <recent>

'Fareast Hope' 2004 55628 dely Vietnam prompt trip via Thailand redel China \$ 3,250 - cnr

'AP Revlin' 2016 38795 dely Canakkale prompt trip redel US Gulf \$ 5,000 - Western Bulk Carriers

'Georgia Harmony' 2019 38422 dely Canakkale prompt trip redel Continent \$ 6,000 - cnr

'Nicoline Bulker' 2012 38191 dely Baltic prompt trip redel ARAG range \$ 6,000 - cnr

'Irmgard' 2012 38167 dely East Mediterranean prompt trip redel Caribbeans / US Gulf \$ 5,500 - cnr

'Bulk Trader' 2018 37845 dely Canakkale prompt trip redel US Gulf \$ 4,900 for the 1st 45 days and \$ 8,000 thereafter - Whitelake Shipping

'Zhe Hai 1' 2012 35056 dely Rouen prompt trip redel Algeria \$ 5,600 - cnr

'Orient Transit' 2010 33755 dely Continent prompt trip redel E Mediterranean intention scrap \$ 5,000 - Union Bulk

'Ming Yuan' 2010 33002 dely Arabian Gulf end April trip redel Bangladesh \$ 4,750 - cnr



'Yangtze Classic' 2012 32503 dely Canakkale prompt trip redel US Gulf \$ 4,000 - Norden

'Stella GS' 2008 32250 dely Black Sea prompt trip redel W Africa approx. \$ 7,500 - cnr

#### 4. [航运市场动态](#)

##### 【警告：今年全球海运贸易量恐减少逾 6 亿吨，超 08 年金融危机】

疫情对航运业的影响恐超过 2008 年全球金融危机，今年全球海运贸易量恐下降 6 亿吨，为 35 年来最大降幅。

6 亿吨的运量下降，严重程度超 08 金融危机

上个月，航运咨询机构 Sea-Intelligence 首席执行官分析师 Lars Jensen 预测称，由于新冠疫情全球蔓延，对标 2008 年全球金融危机，在最坏的情况下，今年全球集装箱航运量可能下降多达 1700 万 teu，将对整个集运业产生约 170 亿美元损失。

而近日，另一家航运研究机构 Clarksons Research 发布报告称，由于冠状病毒大流行的影响，今年全球海运贸易量可能减少逾 6 亿吨，为逾 35 年来的最大降幅。

在 Clarksons Research 最近发布的第 5 份新冠疫情 covid19 综合航运影响报告中，分析师预测 2020 年海运贸易将下降约 5.1%，甚至比 2008 年至 2009 年全球金融危机期间下降 4.1% 的幅度还要大。

最近几周，油轮运价的“超级上涨”、干散货运价的改善以及燃料油价格的下降给航运业带来一种较为乐观的感觉，但克拉克森研究 (Clarksons Research) 对此次危机的最新分析得出的这一结论不得不让航运市场重新清醒过来。

船舶经纪公司克拉克森 (Clarksons) 旗下的子公司表示，(疫情) 对全球海运贸易总量 120 亿吨的影响仍“远未明朗”，可以肯定的事今年年初预期的 3 亿吨增长现在已不复存在。

Clarksons Research 董事总经理斯蒂芬·戈登 (Stephen Gordon) 在数据说明中表示，这些数据突显出市场“市场需求所面临的冲击和前方道路的坎坷”。

尽管存在贸易方面的担忧，但克拉克森的 ClarkSea Index 却较去年同期出现大幅上涨 (如图)，克拉克森方面解释称这主要是因为目前火热的油轮市场所推动。



Gordon 表示, 油轮运费市场的剧烈波动也是市场受外界影响的一个重要反应, 未来航运市场也将受特定货物(需求), 储存或拥挤的变化而演变。

滚装船和集装箱航运市场受冲击最严重

克拉克森方面同时也表示, 2020 年下半年还是有复苏潜力的, 随着冠状病毒疫情逐渐得到控制, 经济刺激措施可能提振部分行业从而出现反弹。

中国港口船舶挂靠活动继续高于 2019 年的水平, 考虑到中国作为航运最大市场的地位(占全球进口的 22%, 干散货的 35%), 这在一定程度上是令人鼓舞的, 但同时也要注意到欧、美港口挂靠量却分别减少了 18%和 8%。

克拉克森对航运业各板块的分析:

整体来看, 该机构对邮轮、渡轮、集装箱、海工和 PCC 汽车运输船)市场的担忧有所加深;油轮市场目前仍然强劲, 因为储油的需求对目前的市场有巨大的支撑作用;干散货市场有一定的复苏潜力。

着重强调如下几个板块

克拉克森介绍到, 总体来说, 2020 年受到最严重打击的可能将是汽车运输市场, 由于需求的崩溃和汽车行业受到干扰, 汽车发货量下降了 34%。

由于消费者支出下降和供应链中断, 2020 年集装箱行业的贸易量可能会下降 11%, 再次低于 2009 年 10%的降幅。分析师表示, 可能会出现“严重的负面结果”。

如上文所述, 此前航运咨询机构 Sea-Intelligence 首席执行官分析师 Lars Jensen 曾预测称, 由于新冠疫情全球蔓延, 对标 2008 年全球金融危机, 在最坏的情况下, 今年全球集装箱航运量可能下降多达 1700 万 teu, 将对整个集运业产生约 170 亿美元损失。

新造船和二手船舶交易市场影响几何?

另外一个需要注意的方面是, 虽然原油运输市场比较火热, 但克拉克森表示受需求下降和炼油厂减产影响, 成品油产量可能下降 6.6%, 与危机前 3.9%的预期增幅形成鲜明对比。即使是油轮, 由于供应的减少和储存需求的增加, 海运贸易总额也可能下降 3.2%。此外, 疫情对新造船的全方位影响也不容忽视。比如, 订单延期、订单萎缩, 还有疫情对拆船市场的巨大影响, 以及目前脱硫设备的改装行业所受到的打击等。



Gordon 介绍到：“至少到 2020 年上半年, 潜在新船订单将大幅降低。”他指出, 根据克拉克森目前预计, 以总吨位计算, 订单量将降至全球船舶总量的 10%至 9.1%。

他补充称, 船厂可能需要在最后一个季度进行艰苦的市场推广, 并尽量得到国内订单的支持。

此外, 船舶设备也可能受到供应链中断的影响, 这可能对船厂交付计划产生连锁影响。虽然中国的设备制造商正在恢复正常生产, 日本和韩国的企业也在采取严格措施确保生产, 但预计欧洲的自动化系统和其他关键零部件供应将出现更多中断。克拉克森表示：“欧洲设备订单的推迟或取消将极大地打乱亚洲船厂的建造计划。

来源：信德海事

### 【全球航运业或将遭遇 35 年来最大降幅】

新型冠状病毒疫情严重影响了全球海运贸易, 全球各地仓库正堆满冰箱和洗衣机之类的消费商品, 零售商要求货运公司推迟交货, 这可能导致全球集装箱运输在未来几个月内下降高达 30%。

克拉克森研究公司全球负责人 Steve Gordon 近日表示, 随着全球经济影响加深, 克拉克森最新预计, 2020 年海运贸易可能收缩 5%, 这是过去 35 年来的最大降幅。克拉克森预计, 今年海运贸易可能会以自 20 世纪 80 年代中期灾难性衰退之后从未有过的规模下滑。

国际航运公会 (ICS) 主席 Esben Poulsson 也预计, 未来几个月内全球集运量恐将再降低 30%。他表示, 截至目前, 今年出货量大约下降了 15%, 第二季度的降幅则取决于政府重新开放经济的程度。目前, 服装、纺织品、大型家电等商品的库存已满, 买家都在询问航运公司“能否暂时存放这些商品”, 或者放慢船速、延长收货。

日本最大的集运公司海洋网联船务 (ONE) 首席执行官 Jeremy Nixon 指出, 从 4 月到 5 月, 亚洲至北美和欧洲的货运远期预订已经放缓, 不过, 北美、南美、欧洲、大洋洲和亚洲产品出货量仍然强劲, 但为了应对亚洲出口减少, ONE 缩减了亚洲到北欧、地中海、北美的定期航线。

尽管如此, 克拉克森仍然认为, 2020 年下半年市场存在复苏潜力, 随着疫情逐步得到控制, 经济刺激措施可能提振部分行业, 进而出现反弹。

克拉克森将目前的市场情况与金融危机期间进行了比较, 认为与 2008 年雷曼兄弟破产后的几个月相比, 航运业的初步影响可能会显著加深, 但反弹幅度会更大。



克拉克森指出，目前手持订单占全球船队比例仅为 10%，而非 2008 年的 50%，疫情爆发之前贸易增长率较低、银行资本状况良好。因此，克拉克森预计，此次市场反弹可能会比 2008 年金融危机后更快更剧烈。

来源：国际船舶网

### 【航运业别指望 V 型复苏了】

如果全球航运业希望在冠状病毒大流行之后出现 V 型复苏，那么它可能还有很长的路要走。

明尼阿波利斯联邦储备银行总裁兼首席执行官尼尔·卡什卡里说：“我很难看到 V 型复苏。我们很可能还有一条漫长而艰难的道路路要走。”

如果全球航运业希望在冠状病毒大流行后出现 V 型复苏，那么它可能还有很长的路要走。

随着工厂开始增加在中国的生产，供应方开始正常化，问题是需求方多久才能上升以满足供应方对订单的饥渴。

近几个月来，面对需求重启的不确定性，远洋班轮公司明智地开始削减其航线。在可预见的未来，这种状况还会继续下去。

Alphaliner 最近报告称，第二季度全球将取消 250 次或更多的定期航班，以应对“快速衰退”的需求。

该公司报道称，“新一轮空白航班”将于 4 月份开始上市。各班轮公司已宣布，包括跨太平洋航线在内的多条航线的运力撤回量将高达 30%。

洛杉矶港宣布今年 4 月 12 日至 7 月 11 日期间，由于班轮公司削减了运力，以避免在运费收入不足以补偿成本的情况下营运船舶，所以大约会有 30 次空白航班。

但这三个月的减航窗口是否足够长？

4 月 12 日，美国周日脱口秀节目的专家在需求复苏所需的时间框架上存在分歧，一些人表示，这可能最早在 5 月 1 日开始，而另一些人则认为等待的时间要长得多。

美国国家过敏和传染病研究所所长安东尼·福奇(Anthony Fuci)表示，美国部分地区可能最早在 5 月份就会开始放松限制。



福奇博士在 CNN 的国情咨文节目中說：“我們估計到 4 月底就可以環顧四周，說，‘這裡有什麼因素我們可以安全謹慎地開始撤退嗎？’如果是的話，那就去做吧。如果不行，那就繼續蹲下去吧。當然，情況將因地區而異，這必須是一個漸進的過程，而不會是一個電燈開關。”

美國食品和藥物管理局局長斯蒂芬·哈恩(Stephen Hahn)本周在接受美國廣播公司(ABC)採訪時表示：“現在判斷 5 月 1 日是否是重啟經濟的目標時間點還為時尚早。但是，我們對這一目標抱有希望，因為我們看到美國人民在社會距離、洗手和所有這些緩解因素方面具有難以置信的彈性。因此，這給了我很大的希望。”

回去工作

新澤西州州長菲爾·墨菲(Phil Murphy)表示，光有希望是不夠的。墨菲表示，如果他所在的州能在 5 月 1 日之前重新開放，他將是美國“最幸福的人”，但他警告稱，醫療保健復蘇必須優先於經濟復蘇。

墨菲在 CBS 新聞的“面向國家”節目中表示：“任何經濟的重新開放或復蘇首先取決於醫療保健的全面復蘇。”

“如果我們過早地重新站起來，根據我們正在查看的數據，我擔心，我們可能會把汽油扔到火堆里。”

明尼阿波利斯聯邦儲備銀行行長兼首席執行官尼爾·卡什卡里(Neel Kashari)對“面對國家”(Face TheNational)表示，如果在未來幾個月內開發出一種新療法，讓人們有信心重返工作崗位，那將是“美妙的”。

他說：“這樣，我們就有可能實現 V 形復蘇。除非出現某種醫療奇蹟，否則更有可能出現的情況是，我們將經歷不同階段的起起伏伏。我們只是不知道病毒的路徑。這將決定政府關閉需要多長時間，並最終決定有多少美國人失業，以及在經濟恢復時，我們能以多快的速度讓他們恢復工作。因此，對於失業率有多大或有多高，有廣泛的估計。但是，這些都取決於病毒蔓延的範圍和力度，也取決於醫療體系在追趕和控制病毒的效率。”

他說：“這可能是一條漫長而艱難的道路，在我們找到一種有效的療法或疫苗之前，我們還有一條路要走。在這種情況下，我很难看到 V 型復蘇。我認為，我們都應該把重點放在 18 個月的醫療體系和經濟戰略上。如果它最後比那個短，那就太好了。我們應該為最壞的情況做好準備。”

在沒有明確的時間框架的情況下，天蠍座油輪公司總裁羅伯特·布格比(Robert Bugbee)或許對最壞情況的規劃策略進行了最好的總結。

他告訴一位記者：“我認為我們在這個市場上的首要任務是確保我們(尽可能地)注意船員和岸上人員的安全以及船隻的安全操作。”



总之，从长远来看，把舱口封好，虽然人们可能希望 V 形曲线，但不要指望它。

来源：AlphaBull

### 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	208~210	240~242	280~285	
Tokyo Bay	193~195	250~255	465~475	Plus oil fence charge if any.
Shanghai	202~204	218~222	310~315	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt
Hong Kong	190~195	225~230	235~240	MGO Sul max 0.05%
Kaohsiung	200.00	258.00	288.00	+ oil fence charge usd 59
Fujairah	135~140	190~195	395~400	
Rotterdam	105~110	160~165	205~210	
Malta	S. E.	180~185	240~245	
Istanbul	145~150	195~200	210~215	Ex Wharf Price
Buenos Aires	N/A	355~360	560~565	

截止日期:

2020-04-23

### ◆ 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	
BW BARLEY	BC	83,369		2010	Japan	1,550	Norway	incl 2 yrs TCB	

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	
TI HELLAS	TAK	319,254		2005	S. Korea	3,825	Greek		
TAKASAKI	TAK	300,390		2005	Japan	3,775	Greek		
SCF CAUCASUS	TAK	159,173		2002	S. Korea	1,950	Far East		



ETERNAL DILIGENCE	TAK	74,994	2006	Japan	1,140	Greek
KAPPA SEA	TAK	6,308	2012	China	500	Singaporean
ARMONIA	TAK	6,295	2012	China	500	Singaporean
AMAZONA	TAK	6,284	2012	China	500	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
NANHAI SHENGKAI	FSO	120,915	21,481	1975	Japan	310.00	

## ◆ [ALCO 防损通函](#)

### 【劳氏救助合同标准格式的挑战 - 船东的角度】

劳氏救助合同标准格式的使用已经超过一个世纪。其约定了救助服务在“无效果、无报酬”基础上，根据获救财产价值给与成功救助者奖励。我们的特约作者 JOHNSON CHIU 比较了 LOF 与国际救助格式、BIMCO 拖航和残骸清除格式以及国际救助联盟格式的差异。他总结，在船员、船舶和环境迫在眉睫的风险下，LOF 仍将是重要的一种合同，而技术和通讯的进步也促使考虑其他合同格式，这对处理小事故的船东更具吸引力，这些轻微事故并不会立即将船员、船舶或环境置于风险中。

传统劳氏标准格式“无效果、无报酬”救助合同的使用一直缓慢而稳定地减少。根据劳氏数据，1980 年签订了 255 个 LOF 合同，但 2014 年只有 37 个，创历史新低。在 20 世纪 90 年代，LOF 合同的平均数量为 138.7，而救助奖励的平均价值为获救财产的 9.56%（1999 年最高为 18.8%）。在 21 世纪 00 年代，年度平均水平下降到 102.6，而救助奖励平均水平则上升到 12.99%（2009 年最高，为 20.4%）。在 2018 年，这一数字甚至低至 53 个（2017 年为 63 个），平均奖励也下降到了 11.9%。

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
2020-04-24	708.030	763.030	6.577	91.345	874.630	61.556	1057.140	451.340	503.410
2020-04-23	708.870	766.690	6.575	91.457	874.060	61.575	1071.040	446.960	500.280
2020-04-22	709.030	769.540	6.583	91.486	871.910	61.947	1086.090	445.900	499.550
2020-04-21	707.520	768.410	6.571	91.289	880.160	61.786	1066.630	448.650	500.920
2020-04-20	706.570	767.910	6.563	91.159	882.430	61.845	1047.660	448.370	503.060

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	0.05825	1 周	0.14138	2 周	--	1 个月	0.48725
2 个月	0.84413	3 个月	0.99138	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.96525	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.96025		

2020-04-23