



全一海运市场周报

2020.05 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2020.04.27 - 05.01)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【集运市场行情企稳 航线运价互有涨跌】

疫情持续在世界各国蔓延，确诊人数突破 300 万，世界各地纷纷采取管制措施阻止疫情扩散，导致贸易体系受阻。近期中国出口集装箱运输市场因疫情影响持续下行，本周市场有所反弹，但不同航线因基本面有所差异，运价走势出现分化。4 月 30 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 852.27 点，较上期上涨 4.2%。

欧洲航线：主要国家均继续采取严格的控制措施，供应链体系受到冲击，严重影响企业正常生产经营活动。据研究机构 Markit 公布的数据显示，欧元区 4 月综合 PMI 初值 13.5，继续刷新纪录新低，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。运输需求增长乏力，供需基本面基本保持平衡，上海港船舶平均装载率徘徊在 90%左右，整体市场始终面临下行压力。4 月 30 日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为 739 美元/TEU，较上期下跌 1.9%。地中海航线，市场走势基本与欧洲航线同步，近期评级机构惠誉更是将意大利的主权信用评级下调，预计今年意大利经济将萎缩 8%。该地区经济前景悲观，对运输需求造成较大影响，市场面临下行压力。4 月 30 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 840 美元/TEU，较上期下跌 0.5%。

北美航线：据统计，美国新冠确诊病例突破 100 万例，确诊病例和死亡病例在各国中均排第一。据美国谘商会发布的数据显示，4 月消费者信心指数大幅下滑至 86.9，创 2014 年以来的最低水平，远低于 3 月份的 120，显示当地居民消费受到新冠肺炎疫情严重冲击。尽管运输需求缺乏增长动能，但航商通过控制运力投放，保持供求关系平衡，上海港船舶平均装载率在 95%左右。本周航商执行运价上涨计划，市场运价大幅上涨。4 月 30 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 1724 美元/FEU、2773 美元/FEU，较上期分别上涨 15.3%、5.8%。

波斯湾航线：整体货量表现依旧低迷，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，市场运价承压下行。4 月 30 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 637 美元/TEU，较上期下跌 2.0%。

澳新航线：生产经营活动即将步入正常状态，对运输需求产生支撑作用，供求关系良好，上海港船舶平均装载率保持在 90%以上，本周市场运价继续上涨。4 月 30 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 947 美元/TEU，较上期上涨 1.9%。



南美航线：部分航商采取措施控制运力投放，供需基本面有所改善，上海港船舶平均装载率升至 85%~90%之间，即期市场订舱价格大幅上涨。4 月 30 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1050 美元/TEU，较上期上涨 18.5%。

日本航线：本周运输需求基本稳定，市场运价小幅下跌。4 月 30 日，中国出口至日本航线运价指数为 740.93 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【节前观望情绪较浓 散货运价下跌明显】

本周，沿海干散货运输需求向好趋势难以持续，阶段性行情结束，运力供给又显过剩，运价步入下行通道，运价周平均水平与上周只基本持平。4 月 30 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 955.28 点，较上周微涨 0.4%。

煤炭市场：4 月已经来到了月底，基于当月计划运量已基本完成以及下月煤炭月度价格调价窗口期临近，下游用煤企业采购步伐明显放缓。且当前气温逐渐升高，民用电需求基本处于一年中最为疲软的阶段，工业用电较虽处于修复通道，但预计短时间内疲软态势难以扭转。受此影响，4 月 30 日，沿海六大电厂日耗煤量仅 53.88 万吨，存煤可用天数超过 29 天。低迷的耗煤量以及高位的库存已成为常态，而五一长假也已临近，预计长假期间用电耗煤量将有所下滑，市场的观望情绪进一步加重。另外，上周由于进口煤政策收紧以及部分企业抄底煤价，运输需求提前透支，更是加大了运价下行空间。综合上述情况，本周沿海煤炭运输市场未能延续上周相对火爆的行情，市场悲观情绪渐浓，砂石货盘以及五一节后煤炭货盘虽有一定量放出，但难以扭转低迷格局，沿海煤炭运价持续下行。

4 月 30 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 944.44 点。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 18.4 元/吨，较上周五下跌 5.0 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 20.1 元/吨，较上周五下跌 5.5 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 26.9 元/吨，较上周五下跌 4.2 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 24.9 元/吨，较上周五下跌 3.9 元/吨。

金属矿石市场：目前各行业已经基本复工，国内对钢铁需求相对稳定，全国钢厂实际高炉产能利用率达 83.5%。不过伴随疫情全球扩散，未来矿石需求进一步增加空间有限，沿海矿石运输需求总体平稳。4 月 30 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 976.43 点，较上周微涨 0.2%。

粮食市场：在生猪养殖利润的驱动下，养殖行业已经处于回暖复苏状态，但恢复速度仍不及预期，国家局统计公布的一季度生猪存栏环比增长仅 3.5%。另外，当前贸易商有粮在手，观望情绪较浓，多在等待粮价上涨时发货，发运积极性较低。受此影响，本周粮食运价震荡下行。4 月 30 日，沿海粮食货种运价指数报收 650.53 点，较上周下跌 3.4%。



成品油市场：由于国际油价低迷，国内炼厂生产发运普遍维持较高的积极性。此外，国内工厂、工地复工复产情况良好，用油需求趋于正常。成品油供需两端均持续向好，沿海成品油运价继续上涨。4 月 30 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 994.43 点，较上周上涨 0.5%；其中市场运价成分指数报收 898.29 点，较上周上涨 1.1%。

(3) 远东干散货运输市场

【各船型市场跌多涨少 综合指数继续回落】

本周国际干散货运输市场海岬型船和巴拿马型船市场维持颓势，超灵便型船市场在菲律宾镍矿货盘的支撑下止跌回升，远东干散货指数（FDI）综合指数在大中型船下跌的影响下继续回落。4 月 29 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 529.66 点，运价指数为 557.26 点，租金指数为 488.27 点，较上周四分别下跌 2.4%、2.8%和 1.8%。

海岬型船市场：海岬型船太平洋市场低位小幅波动，远程矿航线运价跌幅相对大些。太平洋市场，本周澳大利亚铁矿石货盘稳定，但由于缺乏远程矿货盘支撑，且油价较低，澳大利亚丹皮尔至青岛航线成交价在 4.0-4.1 美元/吨小幅波动。周三，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 6658 美元，较上周四下跌 10.2%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 4.074 美元/吨，较上周四下跌 3.1%。远程矿航线，尽管南非港口已开放，但铁矿石发运量仍处于低位；巴西淡水河谷也未现身市场，市场整体相对安静，租家压价明显，运价延续上周末的跌势。周三，巴西图巴朗至青岛航线运价为 10.228 美元/吨，较上周四下跌 6.4%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场租金水平小幅下滑，粮食航线运价跌幅明显。太平洋市场，本周市场有些澳大利亚至中国的煤炭货盘，以及北太平洋市场的粮食货盘，但整体货量不足且 FFA 远期合约价格走跌，市场整体气氛不佳，太平洋市场租金稳中小跌。周三，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 6017 美元，较上周四下跌 2.5%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 4900 美元，较上周四下跌 1.7%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 3.869 美元/吨，较上周四下跌 2.5%。粮食航线，尽管巴西主要港口正常运行，粮食货盘也较多，但由于空放运力过多，南美市场总体船多货少，租家不断降低报价，且国际燃油价格下跌，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价自 4 月 15 日以来持续走跌。周三，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 22.769 美元/吨，较上周四下跌 4.5%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场止跌回升。尽管市场依然缺乏煤炭货盘，但上周末菲律宾调整疫情防控措施，大部分镍矿主产区调整为一般性隔离，矿山开始预报 5 月船期，镍矿货盘增加，再辅以越南至中国的水泥熟料货盘和印尼至中国的铝土矿货盘支撑，超灵便型船市场租金止跌回升。周末，镍矿货盘减少，市场租金涨势趋缓。周三，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 3071 美元，较上周四上涨 21.4%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 4555 美元，较上周四上涨 11.7%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 2213 美元，较上周四上涨 13.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 4.229 美



元/吨，较上周四上涨 6.1%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 6.350 美元/吨，较上周四上涨 4.8%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价量价齐跌 成品油运价小幅下滑】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 4 月 24 日当周美国除却战略储备的商业原油库存增幅不及预期，精炼油库存增幅超预期，汽油库存意外减少。目前，海上储油量已达到创纪录的 1.6 亿桶，还有近 7000 万桶成品油也储存在全球各地的油轮上，海上浮式储量快速增加也从侧面反映了陆上存储空间已经所剩无几，短期来看决定油价走势的是原油库存，在全球原油库存回落之前，油价很难出现持续性的反弹。在全球经济下滑的背景下，原油需求大幅度降温，减产协议短期内无法解决油市面临的供过于求的现状。本周原油价格小幅波动，布伦特原油期货价格周三报 23.42 美元/桶，较上期上涨 6.41%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价量价齐跌，苏伊士型油轮运价一落千丈，阿芙拉型油轮运价止涨回落。中国进口 VLCC 运输市场运价回调明显。4 月 29 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 2679.09 点，较上期下跌 22.16%。

超大型油轮（VLCC）：产油国减产临近，VLCC 运输市场货量不济，船东降价意愿增强。本周 VLCC 市场运价回调明显，日均 TCE（等价期租租金）回落至 14 万美元附近。成交记录显示，中东至远东航线 5 月 11-13 日装期货盘成交运价为 WS150。周三，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS145.46，较上周四下跌 23.9%，CT1 的 5 日平均为 WS154.40，较上周下跌 9.3%，TCE 平均 14.9 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS135.77，下跌 19.5%，平均为 WS142.66，TCE 平均 14.6 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平一落千丈。西非至欧洲市场运价大幅下跌至 WS126，TCE 约 6.8 万美元/天。黑海到地中海航线运价下跌至 WS136，TCE 约 7.4 万美元/天。中国进口主要来自中东和加拿大，一艘 13 万吨级船，阿拉伯湾至中国，5 月 7 至 8 日货盘，成交运价约为 WS150。一艘 13 万吨级船，加拿大至中国，5 月 10 日货盘，成交包干运费为 710 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线小幅回调，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平止涨回落。7 万吨级船加勒比海至美湾运价续涨至 WS223（TCE 约 6.8 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS206（TCE 约 7.9 万美元/天）。北海短程运价回落至 WS203（TCE 约 9.3 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS174（TCE 约 8.6 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS181（TCE 约 5.7 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS163（TCE 为 5.1 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 月中旬货盘，成交包干运费为 110 万美元。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线涨跌互现，欧美航线均出现不同程度的回调，综合水平小幅下滑。印度至日本 3.5 万吨级船运价回落至 WS406（TCE 约 6.2 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价小幅波动至 WS454（TCE 约 11.0 万美元/天），7.5 万吨级船运价上涨至 WS501（TCE



约 16.8 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下滑至 WS251 水平 (TCE 约 4.3 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价大幅下跌至 WS360 (TCE 约 6.1 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 7.7 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【VLCC 油轮成交增多 沿海散货船价上涨】

4 月 29 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 934.72 点, 环比微涨 0.39%。其中, 国际散货船价综合指数和沿海散货船价综合指数分别上涨 1.34%、3.75%, 国际油轮船价综合指数和内河散货船价综合指数分别下跌 0.65%、1.45%。

巴西淡水河谷受疫情影响, 暂停部分矿区开采并下调 2020 年总铁矿石产量, 利空全球干散货船运输总需求, 恐慌情绪弥漫散运市场, 船东主动降价揽货, 波罗的海干散货运价指数 BDI 连续 6 个交易日下跌, 周二收于 655 点, 环比下跌 10.03%, 二手散货船价格震荡盘整。本期, 5 年船龄的国际散货典型船舶估价: 35000DWT—1004 万美元、环比上涨 2.02%; 57000DWT—1768 万美元、环比上涨 1.95%; 75000DWT—1701 万美元、环比上涨 1.81%; 170000DWT—2401 万美元、环比下跌 0.64%。疫情带来全球船员换班限制, 国际干散货船 1 年期租金跌多涨少, 同时经济环境的不确定性也在很大程度上促使二手船交易的投资决定放缓, 预计二手散货船价格短期稳中看跌。本期, 国际二手散货船买卖较为低迷, 共计成交 7 艘, 总运力 65.61 万 DWT, 成交金额 10440 万美元, 平均船龄 9.14 年。

海外多国考虑逐步解除因疫情带来的全面封锁, 加之欧美股市反弹, 国际油价震荡上涨, 布伦特原油期货收于 22.74 美元/桶 (周二), 环比上涨 17.64%, 但日益增长的供过于求使得油市的复苏显得异常疲弱, 国际油轮运力偏紧, 运价上升, 二手国际油轮船价涨跌互现。本期, 5 年船龄的国际油轮典型船舶估价: 47000DWT—2582 万美元、环比上涨 0.20%; 74000DWT—2453 万美元、环比下跌 1.77%; 105000DWT—3780 万美元、环比下跌 2.92%; 158000DWT—4861 万美元、环比下跌 1.68%; 300000DWT—8112 万美元、环比上涨 2.12%。当前, 全世界的存储空间饱和倒计时正以周计算, 美国洛杉矶至加州大湾区和南非 “Saldanha” 海湾地区共计约有 70 艘储满或原油的 VLCC 油轮在来回 “游行”, 两地区油轮储存的原油约占世界日均耗量的 2/5。新加坡约有 30 艘 VLCC 停航在马六甲海峡, 用来储油的油轮还在增加, 可用运力进一步减少, 油轮运价继续上升, 预计二手油轮船价短期小幅震荡。本期, 部分油轮船东借势运价上涨, 乘机抛出老旧 VLCC 油轮以维持整个油轮船队的 “年轻性”, 国际二手油轮市场成交活跃, 共计成交 13 艘 (其中 10 艘为 VLCC 油轮), 总运力 336.89 万 DWT, 成交金额 42230 万美元, 平均船龄 15.69 年。

煤炭进口限制政策进一步趋严, 国内煤矿扩大产量, 内贸煤炭需求放量, 带动沿海散货运价小幅反弹, 二手沿海散货船价格顺势上涨。本期, 5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价: 1000DWT—169 万人民币、环比上涨 6.02%; 5000DWT—894 万人民币、环比上涨 0.21%。当前, “五一” 假期来临, 煤炭、矿石、粮食临时采购接近尾声, 运价开始下滑, 预计沿海散货船价格短期以稳为主。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。



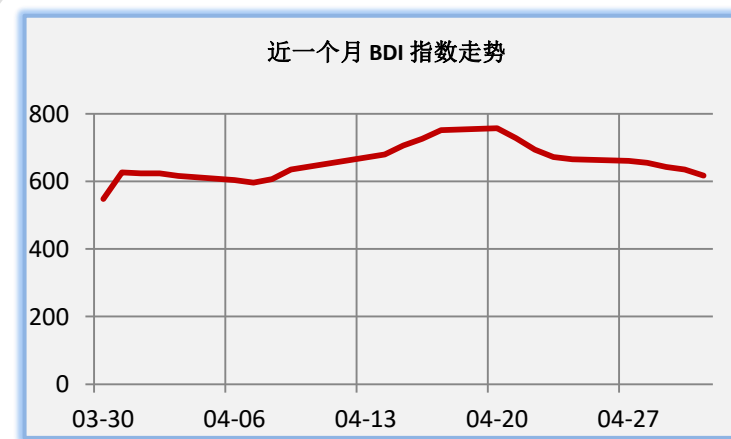
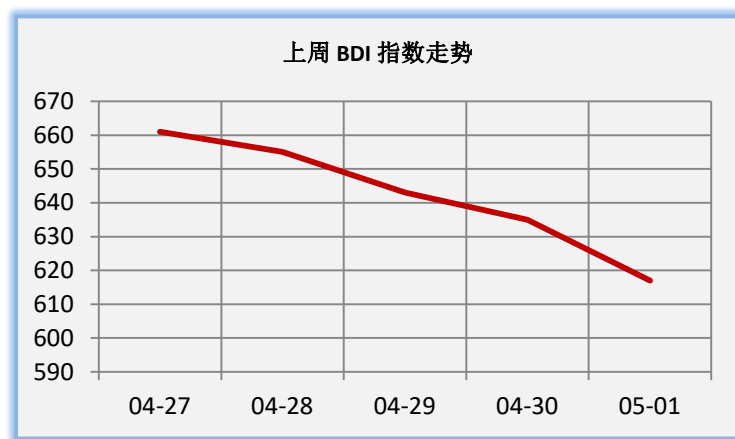
内河散货运价基本平稳，二手内河散货船价格经过两周上涨后出现回调。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--52 万人民币，环比下跌 3.90%；1000DWT--119 万人民币，环比上涨 1.49%；2000DWT--225 万人民币，环比下跌 2.38%；3000DWT--320 万人民币，环比下跌 1.39%。本期，内河散货船市场成交活跃，共计成交 145 艘，总运力 24.97 万 DWT，成交金额 28883 万元人民币，平均船龄 8.33 年。

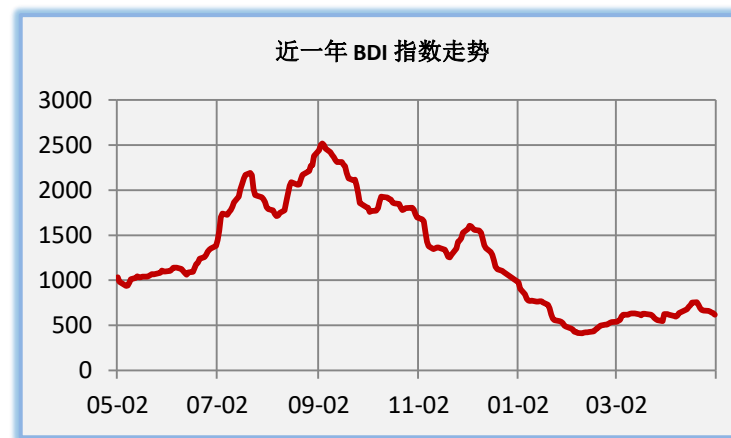
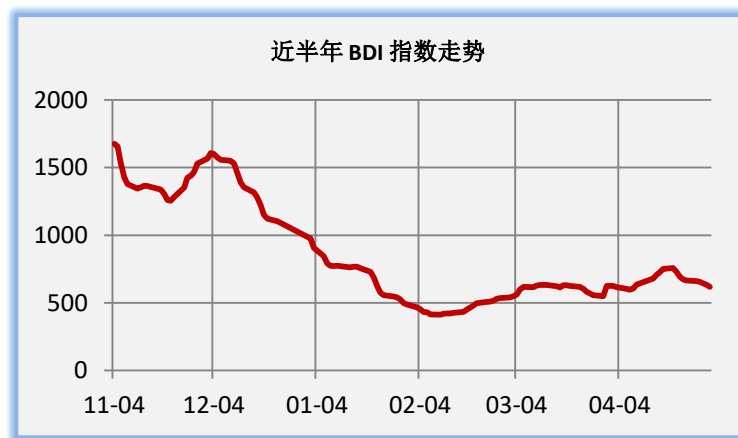
来源：上海航运交易所

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 27 日		4 月 28 日		4 月 29 日		4 月 30 日		5 月 1 日	
BDI	661	-4	655	-6	643	-12	635	-8	617	-18
BCI	962	-2	945	-17	926	-19	895	-31	820	-75
BPI	741	-6	731	-10	720	-11	711	-9	704	-7
BSI	392	+4	397	+5	404	+7	410	+6	413	+3
BHSI	245	-2	241	-4	239	-2	238	-1	239	+1





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 17 周	第 16 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	11,750	12,250	-500	-4.1%
	一年	12,500	13,000	-500	-3.8%
	三年	13,250	13,250	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	8,500	9,000	-500	-5.6%
	一年	9,000	9,500	-500	-5.3%
	三年	10,000	10,250	-250	-2.4%
Smax (55K)	半年	8,250	8,500	-250	-2.9%
	一年	8,750	9,000	-250	-2.8%
	三年	9,250	9,500	-250	-2.6%
Hsize (30K)	半年	7,250	7,500	-250	-3.3%
	一年	8,000	8,250	-250	-3.0%
	三年	8,500	8,500	0	0.0%

截止日期: 2020-04-28



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Golden Shui' CCL relet 2009 169332 dely south Taiwan prompt trip via Pacific redel China \$ 9,750 - China Fancy

'SM Challenger' 2010 93328 dely Caofeidian 05/07 May trip via east Australia redel S Korea \$ 5,500 - Panocean

'Danae' 2001 75106 dely aps EC South America 17 May trip redel Singapore-Japan intention grains \$ 10,850 + \$ 85,000 bb - Cargill

'Clymene' Koch relet 2006 73600 dely aps EC South Ame rica 10 May trip redel Singapore-Japan intention grains \$ 11,500 + \$ 115,000 bb - Olam

'Pacific Activity' 2017 63601 dely S Brazil ely May trip redel Singapore-Japan \$ 11,500 + \$ 150,000 bb - Ausca Shipping

'Doric Shogun' 2016 63347 dely Derince prompt trip via Black Sea redel west Africa intention grains \$ 7,500 - cnr - <recent>

'Taxidiara' 2017 56049 dely Nacala ely May trip redel Arabian Gulf \$ 7,500 + \$ 50,000 bb - Western Bulk Carriers

'Olympic Pioneer' 2012 55340 dely Richards Bay prompt trip redel SE Asia \$ 7,500 + \$ 75,000 bb - Centurion

'Amalia' 2011 34023 dely US Gulf prompt trip redel Morocco \$ 4,000 - Trithorn

4. [航运市场动态](#)

【集装箱船航次取消创下空前水平】

航运咨询机构 Sea-Intelligence 称，新型冠状病毒疫情对集运市场的影响已经达到了顶峰，集装箱船航次取消创下空前水平。

Sea-Intelligence 表示，上周即第 17 周，亚洲-北欧贸易航线取消的航次创新高，约有 38%的航次被取消。在第 19 周，地中海到北美东海岸的航次取消比例约为 33%，亚洲到南美东海岸第 20 周的航次取消比例达到了 59%。然而，尽管 4 月下旬至 5 月的几周时间内取消航次数量达到了顶峰，但市场将继续承受



压力。

“对于亚洲-北欧贸易航线，市场将连续 7 周经历超过 20% 的航次取消，其中三周超过 35%。” Sea-Intelligence 首席执行官 Alan Murphy 表示：“对于亚洲-地中海和亚洲-南美洲东海岸航线，大约有 4 周时间航次取消超过 30%。”

大规模的航次取消也将在回程中引起出口量和空集装箱重新定位方面的问题。

“在未来的 6-8 周内，我们很可能看到一段时期，出口货物和空航量加起来将超过市场上的可用总运力。从历史上看，这导致承运商倾向于闲置集装箱船和遏制订舱，从而提高了运费，” Murphy 表示。

丹麦海事数据提供商 Sea-Intelligence 表示，集装箱航运业的发展可能与 2009 年全球金融危机相似，这意味着 2020 年集装箱航运需求将下降 10% 或减少 1700 万 TEU，可能存在“现实的破产风险”。

“真正的潜在问题是，这将在 2020 年甚至更长的时间里对消费支出产生影响，不仅影响到消费者的消费支出，还影响到企业订购商品的意愿以及订购商品的能力，因为我们还看到，可能出现现金流流动性的问题。” Sea-Intelligence 首席执行官 Alan Murphy 表示。

不过，集运行业出现两个利好因素。一个是石油价格暴跌，这表明以燃油价格为基础实施的燃油附加费获得短期提振，现在要支付的燃油成本要低得多。第二个利好因素是，当新型冠状病毒在中国达到顶峰时，承运人在取消航班时表现出的纪律性，因此没有降低运费率。

Murphy 表示：“这意味着尽管受到中国新型冠状病毒疫情的影响，到目前为止，运费率仍相对稳定，如果我们能够看到新一批的航班取消，稳定的运费率也将持续到下一个时期。”

来源：国际船舶网

【中韩船企逐鹿 LNG 船建造市场】

近日，在与韩国三大船企的对决中，中国船舶集团旗下沪东中华造船（集团）有限公司（以下简称“沪东中华”）拔得头筹，率先与卡塔尔签署超过 200 亿元的 LNG 船建造合同，创下中国造船出口合同的新记录。中韩造船业在 LNG 船建造领域全面竞争的号角也已经吹响。

沪东中华在国际市场不断“圈粉”



LNG (Liquefied Natural Gas) 船是在零下 163 摄氏度低温下运输液化气的专用船舶，是高技术、高难度、高附加值的“三高”产品，被称作“海上超级冷冻车”。它和大型豪华邮轮、航空母舰，是造船工业皇冠上的 3 颗明珠。

此次竞争中，沪东中华是唯一一家代表中国的造船企业，与在 LNG 船市场拥有长期优势的韩国三大船企“逐鹿中东”。据了解，沪东中华的这笔订单可能涉及“8+8 艘” LNG 船，每艘价格约为 1.8 亿美元，总价值约为 28.8 亿美元。新船计划在 2024 年和 2025 年交付。

沪东中华在 LNG 船领域深耕 20 多年。早在 1997 年，中国启动第一个海外引进 LNG 项目之初，沪东中华就同步启动了大型 LNG 船的研制，并于 2008 年成功交付中国第一艘大型 LNG 船。沪东中华通过自主创新建造了 4 代 LNG 船（G1“长青系列”、G2“长健系列”、G3“长安系列”和 G4“长兴系列”）。为响应船东需求，融合最新的技术和设计理念，沪东中华推出其最新自主研发设计的全新升级版设计“G4+长辉”系列 17.4 万立方米 LNG 船，又成功开发出世界最先进超大型 25 万立方米 LNG 船、17.5 万立方米 ARC7 极地破冰型 LNG 船，推动中国 LNG 装备产业链“列车”驶入“新时代”。

近年来，沪东中华在国际市场不断“圈粉”，订单纷至沓来，已建成 20 余艘 LNG 船，单船最大运载量 17.4 万立方米，不断开辟着海上丝路，繁荣经济贸易，为建设“美丽中国”运来源源不断的清洁能源。

去年 4 月 2 日，沪东中华牵手世界知名的挪威 DNV GL 船级社宣布：共同开发 27 万立方米的 LNG 运输船，这将是世界上运载能力最大的 LNG 运输船。这一大胆而又前瞻性的研究，将为世界提供更加高效的 LNG 运输创新方案。

去年 11 月 7 日，由沪东中华设计建造的新一代 LNG 船“天枢星”号首航。“天枢星”轮是中远海运能源亚马尔项目首艘 17.4 万方 LNG 新船，建造仅耗时 21 个月，创造了中国造大型 LNG 船建造周期最短纪录。

LNG 船舶建造市场迎来高峰

时隔 7 年，韩国重新从中国手中夺回世界第一的宝座，最大的功臣就是 LNG 船。

克拉克森的数据显示，韩国船企 2018 年接单量占全球市场份额的 44%。2018 年，全球 85% 以上的 LNG 船新船订单都由韩国船企接获。

根据 Wood Mackenzie 的研究，从 2020 年代中期开始，随着澳大利亚、俄罗斯和美国的 LNG 新产能到位，LNG 船新船订单量将“迅速增长”。预计到 2040 年，南亚和东南亚 LNG 需求将增长 4 倍，预计到 2025 年需要再订造 116 艘 LNG 船才能满足需求，到 2035 年这一数字将增至 500 艘。LNG 产量的增长有望在未来 5 年支撑船厂订单，使对高技术和高附加值船舶的需求量增加。



数据显示，1945—2018 年全球共有 17 个国家建造过 LNG 船，其中韩国独占鳌头，其建造艘数超过其他所有国家建造的 LNG 船总和。

而从全球前十大 LNG 船造船厂看，韩国船厂占据世界船厂前三位，日本作为世界 LNG 船建造第二强国，四家船厂进入世界前十，中国仅沪东中华进入世界前十大 LNG 船建造厂。

到目前为止，韩国船企拥有约 90% 的 LNG 船订单，主导了 LNG 船市场。IHS Markit 的分析师指出，在未来 3 年内 LNG 船新船订单量都有可能增加，而目前专门建造散货船的中国船企在 LNG 船领域很难赶上韩国。

中日韩船企合并潮起

中国在造船市场的表现给韩国船企业带来压力。中日韩三国船企都在寻求创新发展。去年，中国韩三国船舶建造市场迎来合并潮。

2019 年 3 月，韩国现代重工宣布收购大宇造船。同年 11 月，中国船舶工业集团有限公司与中国船舶重工集团有限公司实施联合重组，正式成立中国船舶集团有限公司。这也是中船集团和中船重工在 1999 年分拆为两家集团时隔 20 年后重新合并。资料显示，合并后的两大集团资产规模总计将达到 8100 亿元。合并后，中国和韩国这两家船企约占全球近四成的市场份额。

在中韩造船企业采取调整措施的同时，日本造船业也在加速自身变革。去年 11 月 29 日，日本最大的船企今治造船与第二大船企日本造船联合宣布，就资本和业务合作的基本事项达成协议，并签署了相关协议书。而因为面临与中韩船企的激烈竞争，日本三菱重工正考虑将其位于长崎的 Koyagi 工厂出售给大岛造船。三菱重工的 Koyagi 工厂成立于 1972 年，主要负责建造液化天然气（LNG）船和液化石油气（LPG）船。自 2015 年以来，该工厂一直未能获得任何 LNG 船订单，手中最后一艘 LNG 船已于去年 9 月交付完毕。

中国更多船企加入 LNG 船制造行列

与此同时，日本船企加强了与中方的合作。

去年 8 月，扬子江船业集团与日本三井 E&S 造船和三井物产共同成立的合资船厂—江苏扬子三井造船有限公司正式开始运营。这家新的合资船厂计划于 2022 年开始建造用于运输中东 LNG 的中型 LNG 船，到 2026 年前后将开始建造 18 万立方米级超大型 LNG 船。

同样是去年，中船集团宣布，江南造船（集团）有限责任公司、中船集团第七〇八研究所、上海船舶运输科学研究所、上海中远海运液化天然气投资



有限公司、中远海运重工有限公司和中国船级社（CCS）等六家企业与英国劳氏船级社（LR）签署协议，合作开发设计首艘 GTT Mark III 薄膜型 22 万立方米液化天然气（LNG）运输船。

业内人士表示，更多造船企业加入 LNG 船的建造队伍，有利于改变中国仅有一家船厂能建造 LNG 船的窘境。但中国与韩国的巨大差距，不仅是 LNG 船本身的技术难度，也包括了一系列相关配套产业的差距。

目前，LNG 船配套需要的特种材料和机电设备，如聚氨酯泡沫板、不锈钢波纹板、玻璃棉、刚性绝缘、柔性绝缘等液舱围护系统组件，特种的低温阀门，低温管绝缘材料，双燃料发动机，低温气体压缩机，再液化装置等方面，韩国都形成了本土配套生产能力。中国想要赶超对手，必须在配套产业上坚决投入资金，一点一点地完善相关产业链条。

来源：中国水运报

【限硫令的 2020 年：“脱硫”与“低硫”格局骤变！】

2020 年之前，航运业一直将国际海事组织 (IMO) 限硫令视为 2020 年的最大挑战。然而，很快，新型冠状病毒肺炎疫情的暴发让限硫令只能“屈居次位”，同时令限硫令的实施变得面目全非，有的国家宣布暂停实施限硫令，有的国家虽未明文宣布，但其港口已暂停登船进行限硫令检查。此外，由于自 3 月初开始油价暴跌，以及高硫油逐渐难以获得，航运公司开始改变对安装脱硫装置应对限硫令的态度。

疫情为限硫令按下暂停键？

4 月 14 日，IMO 发布通函，强调在新冠疫情大流行期间，限硫令检查应采用自主、实际、务实和灵活的办法，建议港口国检查 (PSC) 集中于那些存在高风险因素的船舶、适时开展远程检查、对检查周期进行 3 个月内的延期等。

事实上，许多国家的港口已经对船舶检查实施了灵活务实的策略，有的国家已经宣布暂停检查船舶是否符合限硫令要求，比如英国。英国海事与海岸警卫队 (MCA) 3 月宣布，为保持货物的流动性，暂停船舶是否符合限硫令的检查。此前，由于成本、高硫油库存等因素，阿拉伯联合酋长国、菲律宾、俄罗斯、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、白俄罗斯和亚美尼亚等国就宣布要推迟实施限硫令，而疫情的蔓延更是让情况变得更为复杂。

据了解，虽然新冠疫情暴发后，中国航运业由中国船东协会牵头向政府提出暂停实施限硫令的措施，但最终中国并未宣布暂停实施。业内人士分析认为，暂停实施限硫令有利有弊，弊端主要集中在可能形成中国“保护主义”的国际形象，以及导致我国在低硫燃油供应链上领先优势的丧失等。正是基于这些考虑，中国并未明文宣布暂停实施限硫令。但由于疫情在全球肆虐，登船检查船舶是否符合限硫令要求面临较大困难。



有港口方面人士表示,虽然我国并未出台正式文件宣布暂停实施限硫令,但登船检测已经较少,除非海关提前对船上成员做完新冠病毒核酸检测。有的港口则采用由船员或代理取样后送检的办法,但船上是否违规载有高硫油等很难检查。此外,利用无人机嗅探技术检查燃油硫含量是否超标在我国很多港口应用较多,去年7月,上海海事局就利用无人机查获了全国首起违规船舶硫排放案件,这种模式在疫情暴发期间被越来越多的港口采用。3月20日,张家港海事局开始应用无人机挂载尾气检测装置对船舶尾气进行取样分析,通过测得尾气中二氧化硫等数值,分析判断船舶燃油含硫量是否超标。这种方式可帮助执法人员快速筛选涉嫌使用不合格燃油的船舶,减少疫情期间登船和人员接触风险。

脱硫装置的好日子这么短?

目前,船舶满足限硫令要求的主要方式是使用低硫油,业内估计在85%左右,而采用安装脱硫装置的不到15%。按照以前的燃油价格与高低硫油价差情况,安装脱硫装置的船舶在经济性上的优势十分明显,但随着燃油市场的急剧变化,这种比较优势正在消失。

3月8日,在同俄罗斯的减产磋商破裂后不久,石油输出国组织的“带头大哥”沙特阿拉伯发动了一场激烈的价格战,拉开了此轮原油暴跌的序幕。在接下来的3周里,国际油价经历了自1991年海湾战争以来幅度最大的惨烈下跌。3月底,布伦特原油价格最低跌至每桶23美元以下,纽约原油期货价格则跌破20美元,仅有今年年初时的1/3。4月20日,美国原油5月合约期货价格收于每桶-37.63美元,跌幅超300%,出现史无前例的一幕。与此相关的高低硫油价差也从年初的最高超过每吨300美元骤降至每吨20美元。高低硫油价差的大幅下降,有原油价格下跌的因素,也有低硫油逐步实现规模化生产供应增多等原因。据不完全统计,随着中国燃油出口退税业务的陆续开展,国内低硫燃油实现了规模化生产,今年3月,中国保税用低硫船用重质燃料油总产量为54万吨左右,环比上涨168%。业内人士表示,每吨20美元的高低硫油价差显然难以维持脱硫装置的经济性优势,而且,其运营成本、船舶航运时的燃油增加成本以及对载货空间的占用,使得当初安装脱硫装置变成一个冲动的选择。

对安装脱硫装置船舶更坏的消息还有高硫油供应的快速减少。中国船舶燃料责任有限公司相关人士介绍说,目前,国际主要港口燃油供应市场上,低硫油占95%以上,国内市场上则几乎100%是低硫油,高硫油在市场上已经很难获得。这主要是市场需求和利益方利益权衡的结果,85%以上船舶使用低硫油,高硫油需求小,港口使用驳船每月至多为船舶加注几百吨高硫油,成本太高,所挣的驳运费连支付加油船员的工资都不够。而且,目前低硫油的含硫量一般接近临界值,在0.47%~0.48%,加油驳船一旦装过高硫油,再想换装低硫油就必须彻底清洗油舱,否则加注的低硫油会超标,而每次的洗舱费用近20万元,因此,高硫油供应对于港口来说,实在是笔不划算的买卖。该人士表示,现在要在新加坡这样的港口加注高硫油,需要提前预定,并有一定的最低加注数量要求。作为中国最大的船舶燃油供应公司中国船舶燃油目前已经不提供高硫油了,前段时间广州一家修船厂装完脱硫装置需要试机,但问遍国内供油商,竟然都没有高硫油供应。“当时在限硫令应对方式的争论中,反对安装脱硫装置的理由就包括未来高低硫油价差变小和高硫油成为小众产品难以获得,没想到这一天来得这么快!”该人士感慨道。

油价的变化取决于市场的供求关系,因此疫情何时过去、生产何时恢复才是决定油价涨跌的根本原因,原油减产与否还在其次。长远来看,疫情终将过



去, 油价终将逐步回升, 由于生产成本的原因, 高低硫油的价差也不会总是维持在每吨 20 美元这样的低位, 因此, 对于安装脱硫装置的船舶来说, 高硫油的难以获得恐怕是比高低硫油价差变小更糟糕的事情, 因为, 如果这种趋势延续甚至加剧, 那么, 即使安装了脱硫装置的船舶未来也不得不使用低硫油。在这种形势下, 安装脱硫装置可以燃烧价格更低的高硫油的初衷将无法实现, 而且还将多付出脱硫装置的购置与安装成本。业内人士表示, 在高低硫油价差不大、高硫油难以获得、脱硫装置运营与维护成本支出等诸多因素叠加的情况下, 未来不排除船舶拆除脱硫装置的可能性。

脱硫装置“拥趸”被套牢?

国际海事组织(IMO)限硫令仅实施 4 个多月, 市场上高低硫油价差已经降至每吨 20 美元, 而且高硫油已经很难获得了, 这令业内许多利益相关方始料未及, 并品尝到市场的残酷无情。可以肯定的是, 当前, 只有那些时刻关注市场风险, “不把鸡蛋放在一个篮子里”且制定了风险评估及应对预案的企业, 才更可能顺利“抽身”。

此前, 脱硫装置一直被认为是应对限硫令最经济的方案, 也正因为如此, 包括希腊船东 Star Bulk 在内的一些航运企业计划为旗下所有船舶安装脱硫装置, 一些刚开始坚决反对脱硫装置方案的航运企业, 如马士基等转而在自己的船队中部分安装脱硫装置。然而, 人算不如天算, 计划赶不上变化, 在今年年初, 高低硫油高达每吨 300 美元的价差只让脱硫装置的风光昙花一现, 仅一两个月后, 随着低硫油供给迅速增加, 两者价差开始缩小, 而新型冠状病毒肺炎疫情的暴发、原油价格战的开打, 更是进一步让可以使用高硫油的脱硫装置经济性不再。少量安装脱硫装置的航运企业还没有太大问题, 大批量安装了脱硫装置的航运企业就面临较大的困难, 尤其是在高硫油难以获得后, 那些船舶如何运营, 还需做好充分准备。

要面对这一尴尬局面的除了加装脱硫装置的航运企业, 还有跑步入场的脱硫装置生产商。当初, 由于脱硫装置需求井喷, 订单爆棚, 许多船配企业进入该领域, 甚至一些行业外企业也来分一杯羹。其中有的企业就是追求“短平快”, 奔着挣“快钱”来的, 虽然也投入一些资金, 但尽量采用“轻资产”模式, 租赁生产线或与生产厂家合作, 这些企业在交付订单后或能收回投资, 而那些投入大量资金建设生产线的企业, 则可能面临投资难以收回的风险。

用“瞬息万变”来形容脱硫装置市场再恰当不过, 而这也正是许多新兴市场的特点。它提醒相关企业及投资者, 新兴市场确实诱人, 但也存在“漩涡”, 存在陷阱, 要在其中“如鱼得水”, 还需多摸清“地形”, 关注风险, 以免深陷其中, 难以自拔。

来源: 中国船舶报

【克拉克森研究: 疫情对造修船、二手船和拆船市场的影响】

克拉克森研究最新发布 Covid-19 专题报告, 跟踪和反映疫情对航运市场的影响。本文内容主要涉及造修船、二手船和拆船市场。



新造船三大指标

交船量：克拉克森研究初步预计 2020 年船舶交付将在 “正常” 未交付率基础上（注：原订单签订时计划预计交付量和实际交付量不同导致正常数据范围内产生订单未交付率）额外增加 3 个月的延期，但是一些特定船型（如邮轮）和疫情影响较大的特定造船国家和船厂的延期情况可能会加剧。

新签订单和手持订单：新造船签单量至少在今年上半年大幅减少，即使结合我们目前预测的上升的延迟交付量，新造船手持订单在船队中的比例（按总吨计算）将由 10% 降至 9.1%。据当前疫情发展来看，克拉克森研究预期全球船厂在 4 季度会积极销售自己的船位，来自本国国内的订单（如中国船东、租赁公司）可能会推动部分订单为船厂提供一定支持。

修船和环保设备安装

克拉克森研究数据显示修船活动已经放缓，船舶维修项目数量持续下降（例如特检）。中国修船厂份额下滑，但目前正在逐步改善。最初受到假期延长影响，随后新冠肺炎疫情对船厂修船活动造成干扰，这导致全球船队中因安装脱硫设备而暂时离开市场的运力占比下滑至 1.1%（之前预计为 1.9%）。再加上低硫油和高硫油之间的价差逐渐缩窄（部分主要港口的高低硫燃油价差已经缩小至 100 美金/吨以内）以及对市场走向的不确定，目前安装脱硫设备的履约情况看起来较弱并需要继续关注安装延迟和取消的动向：超过 750 艘船舶脱硫设备改装目前仍处于 “等待安装” 的状态。

二手船和拆船市场

日常运营挑战仍在持续：船员变动，港口接卸（见报告第 34-35 页）；船舶交付；合同条款激活。疫情带来的船员更换限制，接船的技术限制，同时经济环境的不确定性也在很大程度上使二手船交易的投资决定放缓。拆船市场受到极大干扰，印度次大陆所有主要地区拆船均受到限制，这可能会持续到即将到来的宗教节日。

来源：克拉克森研究

◆ 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 17 周	第 16 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,850	4,900	-50	-1.0%	



卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,700	2,750	-50	-1.8%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,600	2,650	-50	-1.9%	
灵便型 Handysize	38,000	2,200	2,250	-50	-2.2%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 17 周	第 16 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	5,750	5,800	-50	-0.9%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,850	4,900	-50	-1.0%	
MR	52,000	3,450	3,500	-50	-1.4%	

截止日期: 2020-04-28

(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	310,000	NACKS, China	2021	NYK Line - Japanese	9,000	
1	Tanker	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2022	KSS Line - South Korean	4,170	methanol carrier, dual fuelled, against 15-yr T/C to Waterfront Shipping
1	Tanker	50,000	Chengxi, China	2022	Kumiai Senpaku - Japanese	Undisclosed	chemical
1	Tanker	37,000	Chengxi, China	2022	Kumiai Senpaku - Japanese	Undisclosed	asphalt and bitumen tanker
5	Tanker	9,700	Fujian Southeast, China	2021	Orkim Shipping - Malaysian	Undisclosed	product carrier
3	Bulker	210,000	COSCO Yangzhou, China	2022	China Development Bank Leasing - Chinese	5,300	against 8-yr
3	Bulker	210,000	SWS, China	2022	China Development Bank Leasing - Chinese	5,300	T/C to RWE AG
8+8	LNG	175,000	Hudong Zhonghua, China	2025	Qatar Petroleum - Qatari	18,000	
3+2	LPG	5,000 cbm	CIMC Sinopacific, China	2022	Hartmann - German	2,300	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
CHINA STEEL EXCELLENCE	BC	175,775		2002	China	undisclosed	Taiwan, PRC	
PAGANINI	BC	75,118		2008	China	810	Modion Maritime - Greek	
KIFISSOS	BC	63,555		2019	Japan	2,650	Abu Dhabi National Oil - U.A.E	*
ILISSOS	BC	63,555		2019	Japan	2,650	Abu Dhabi National Oil - U.A.E	
CONTI PERIDOT	BC	57,081		2011	China	710	Undisclosed	
IKAN LANDUK	BC	37,115		2013	Japan	1,300	Greek	
LOVELY KLARA	BC	28,186		2002	Japan	430	Undisclosed	
多用途船/杂货船								
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备 注
IVS NIGHTJAR	GC	32,316		2004	Japan	550	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
KELLY	TAK	314,026		2000	Japan			
RENE	TAK	314,014		2002	Japan	9,200	U. A. E	en bloc
MARBELLA	TAK	281,050		2000	Japan			
OLYMPIC LEADER	TAK	309,164		2005	S. Korea	3,970	Greek	
DEWI MAESWARA	TAK	300,149		1998	Japan	2,300	Greek	
GRAND LADY	TAK	299,997		2002	Japan	3,400	U. A. E	
LUCKY TRADER	TAK	298,677		2000	Japan	3,000	U. A. E	
PALLAS ORUST	TAK	114,809		2004	S. Korea	1,400	Undisclosed	
BARENTS SEA	TAK	105,588		2000	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
INTEGRITY	TAK	46,803		2004	S. Korea	900	Chinese	
GLENDA MEREDITH	TAK	46,147		2010	S. Korea	1,900	Undisclosed	
LADY HILDE	TAK/LPG	3,183		1998	Japan	undisclosed	Undisclosed	



◆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
HAMBURG#	GC/MPP	29,980	12,254	2002	China	290.00	as is Mumbai, HKC recycling required
JAKARTA	GC/MPP	29,901	12,254	2003	China	290.00	as is Mumbai, HKC recycling required

◆ALCO 防损通函

【租船合同纠纷——索赔与时效限制】

在新的伦敦仲裁案 1/20 中，涉案船舶在经修改的 GENCON 1994 格式合同下被出租，用于从以色列向巴西运输钾碱。货物在 CONGENBILL 提单下进行运输，并在 2006 年夏初卸载于巴西港口。

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
2020-04-30	705.710	767.440	6.620	91.056	879.960	61.455	1033.840	462.490	508.590
2020-04-29	707.040	765.880	6.623	91.222	879.180	61.629	1046.880	459.950	505.710
2020-04-28	707.100	765.550	6.591	91.227	878.570	61.557	1050.410	456.200	504.060
2020-04-27	707.030	764.860	6.577	91.225	874.290	61.641	1053.160	452.310	501.070
2020-04-24	708.030	763.030	6.577	91.345	874.630	61.556	1057.140	451.340	503.410

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	0.0605	1 周	0.13188	2 周	--	1 个月	0.32963
2 个月	0.5905	3 个月	0.55613	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.7595	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.86463		

2020-04-30

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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