



# 全一海运市场周报

2020.05 - 第2期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. [中国海运市场评述\(2020.05.04 - 05.08\)](#)

#### (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】

疫情持续在世界范围内扩散，确诊人数突破 360 万，虽然疫情传播在欧美国家逐步放缓，部分国家已制定初步恢复计划，但与此同时，印度、俄罗斯等新兴市场国家的疫情传播情况不容乐观，世界贸易体系依旧面临阻碍。本周中国出口集装箱运输市场总体平稳，不同航线因基本面差异出现分化。5 月 8 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 855.07 点，较上期上涨 0.3%。

**欧洲航线：**据 ZEW 欧洲经济研究中心公布的数据显示，4 月欧元区 ZEW 经济景气指数为 25.2，从上月的历史低位回升。虽然主要国家仍旧采取控制措施，但由于疫情情况改善，部分国家已开始制定恢复计划。运输需求保持平稳，供需基本面平衡，上海港船舶平均装载率升至 90%以上，市场运价在连续下跌之后出现反弹。5 月 8 日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为 744 美元/TEU，较上期上涨 0.7%。地中海航线，市场走势基本与欧洲航线同步，沿岸意大利、西班牙等国疫情传播逐渐放缓，该地区经济受冲击情况严重，影响运输需求，但运价在连续下跌之后出现企稳迹象。5 月 8 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 853 美元/TEU，较上期上涨 1.5%。

**北美航线：**美国新冠确诊病例接近 130 万例，确诊病例和死亡病例在世界各国中均排第一，美国被迫采取管制措施，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 5 月 2 日当周首次申请失业救济人数 316.9 万人，连续七周单周初请人数超过 300 万，当地居民消费受到较大冲击。运输需求增长乏力，美西、美东航线市场运价出现分化，美西航线基本持平，美东航线下跌。5 月 8 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 1730 美元/FEU、2717 美元/FEU，较上期分别上涨 0.3%、下跌 2.0%。

**波斯湾航线：**疫情继续在目的地国家扩散，整体货量表现基本稳定，部分航商继续采取停航等措施控制运力规模，供求关系基本平衡，上海港船舶平均装载率保持在 85%~90%之间，市场运价小幅上涨。5 月 8 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 640 美元/TEU，较上期上涨 0.5%。

**澳新航线：**疫情在当地得到有效控制，经济逐步回归正常状态，运输需求回升，供需基本面稳固，上海港船舶平均装载率升至 95%左右，市场运价小幅上涨。5 月 8 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 950 美元/TEU，较上期上涨 0.3%。



**南美航线：**疫情在当地扩散加快，刺激医疗及生活必需品等货物需求上升，加之部分航商控制总体运力规模，供求关系良好，上海港船舶平均装载率升至 90% 左右，即期订舱价格继续上涨。5 月 8 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1180 美元/TEU，较上期大幅上涨 12.4%。

**日本航线：**本周运输需求下滑，市场运价小幅下跌。5 月 8 日，中国出口至日本航线运价指数为 747.89 点。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【节后市场氛围火热 煤炭运价涨幅可观】

本周，在南方地区气温上升、煤价底部企稳等因素影响下，下游采购积极性提振，沿海散货运输需求转好明显，部分航线运力略显紧张，运价持续上涨。5 月 8 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 970.20 点，较上周上涨 1.6%。

**煤炭市场：**进入 5 月份，沿海煤炭运输市场迎来部分利好，假日期间及节后，市场热情度升高，运输需求转暖，运价涨幅可观。目前，国内疫情已基本得到控制，且随着时间拉长，疫情影响明显减弱，公共卫生预防措施正在逐步放开。市场信心提振，各行业全面复工，带动工业用电持续恢复。另外，民用电需求也在此时适当发力，南方气温明显升高，尤其华南部分省市气温已接近夏季水平。工业用电、民用电同时回暖，用电耗煤量持续上行。据统计，5 月 8 日，沿海六大电厂日耗煤量 63.3 万吨，较 4 月底上升近 10 万吨单日。另外，煤炭价格企稳也是刺激下游采购的一大因素，随着煤炭价格跌至市场比较认可的最低水平，价格引起的观望情绪对采购需求的限制也已降至最低。综合上述情况，本周沿海煤炭运输需求增多，尤其华南地区，伴随高温及进口煤限制，内贸煤需求提振较好，巴拿马船较为紧张，加之广州航线受虎门大桥影响封航，阻碍部分运力周转，进一步拉升运价。

5 月 8 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 962.69 点，较上周上涨 1.9%。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 22.8 元/吨，较上周五上涨 4.4 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 24.7 元/吨，较上周五上涨 4.6 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 30.5 元/吨，较上周五上涨 3.6 元/吨。华南航线运价涨幅可观，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 30.7 元/吨，较上周五上涨 5.8 元/吨。

**金属矿石市场：**随着国内新冠肺炎疫情得到控制，目前各行业已经基本复工，钢铁的重要下游建筑业和制造业复工率均较此前有比较明显的提升。建筑业已接近全部恢复，房地产也出现了比较明显的赶工现象。基建方面，受到专项债放量刺激，各地基建开工速度较快，对铁矿石运输需求形成一定支撑。5 月 8 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 987.43 点，较上周上涨 1.1%。

**粮食市场：**由于我国将于本年度基本恢复生猪的存栏量，各地正大力发展生猪养殖，促进生猪生产的一系列政策落地，国内生猪生产加快恢复，对猪饲料的需求量与日俱增，粮食运输需求呈现较好态势。不过，当前贸易商惜售心理较强，大部分贸易商看涨后市，且不少已建立相当一部分库存，一定程度限制了



运价上涨空间。5月8日，沿海粮食货种运价指数报收 683.97 点，较上周上涨 5.1%。

**成品油市场：**受国际油价仍运行于低位影响，国内炼厂普遍保持较高的生产热情，出货量维持在较好水平，沿海成品油运输需求延续向好态势。面对明显转好的需求，运力供给却有点跟不上步伐，近几周缺船现象持续，供不应求格局下，沿海成品油运价继续上行。5月8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 997.56 点，较上周上涨 0.3%；其中市场运价成分指数报收 904.54 点，较上周上涨 0.7%。

### (3) 远东干散货运输市场

#### 【各船型市场表现分化 综合指数继续下探】

本周国际干散货运输市场各船型表现分化，海岬型船市场延续跌势，巴拿马型船太平洋市场回暖，超灵便型船市场稳中有涨，远东干散货指数（FDI）综合指数因海岬型船运价走软继续下探。5月7日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 504.78 点，运价指数为 527.37 点，租金指数为 470.90 点，较上期分别下跌 4.7%、5.4%和 3.6%。

**海岬型船市场：**海岬型船两洋市场延续跌势。太平洋市场，劳动节假期结束后，市场整体活跃度较差，仅个别租家在市场上询船，尽管部分船东选择空放运力至南美，分流太平洋市场运力，但是难改需求疲软的现状，船多货少格局犹存，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价已从 30 日 4.2 美元/吨回落至 4 美元/吨以下。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 5236 美元，较上期下跌 21.4%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 3.943 美元/吨，较上期下跌 3.2%。远程矿航线，五一小长假结束后，又逢新加坡卫塞节，市场假期氛围浓厚，成交清淡。巴西 5 月装期的铁矿石货盘稀少，外加南美空放运力增多，FFA 远期合约价格下跌，船东降价成交，远程矿航线运价大幅下滑。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 8.406 美元/吨，较上期下跌 17.8%。

**巴拿马型船市场：**巴拿马型船太平洋市场回暖，粮食航线运价延续跌势。太平洋市场，五一假期结束后，内贸煤炭运需释放，吸引内外贸兼营船回流，此外，南美粮食运需不减，不少船东选择空放运力至南美，太平洋市场可用运力相对紧张，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 6038 美元，较上期上涨 0.3%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 4958 美元，较上期上涨 1.2%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 3.731 美元/吨，较上期下跌 3.6%。粮食航线，据悉巴西 4 月份大豆出口量达 1630 万吨，同比增长近 73%，且巴西雷亚尔兑美元汇率持续走软，巴西大豆价格优势增强，加之目前尚处南美粮食传统旺季，中国对巴西大豆进口需求强劲。但由于船东空放南美的运力持续增多，市场运力仍然供过于求，南美粮食运价继续下滑。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 21.556 美元/吨，较上期下跌 5.3%。

**超灵便型船市场：**超灵便型船东南亚市场稳中有涨。本周市场上煤炭、水泥熟料货盘增多，镍矿、铝矾土货盘尚可。运力方面，由于内贸市场行情火热，部分内外贸兼营运力回流，东南亚市场可用运力偏紧，租金、运价延续涨势。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 3750 美元，较上期上涨 22.1%；新



加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 5214 美元，较上期上涨 14.5%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 2440 美元，较上期上涨 10.3%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 4.457 美元/吨，较上期上涨 5.4%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 6.516 美元/吨，较上期上涨 2.6%。

#### (4) 中国外贸进口油轮运输市场

##### 【原油运价大幅走弱 成品油运价急速回调】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 5 月 1 日当周美国除却战略储备的商业原油库存增幅不及预期，精炼油库存大幅增加，随着美国 23 个州取消封锁措施，美国汽油消费需求回升，汽油库存大幅减少。EIA 数据好于预期，缓解原油储存压力，但 OPEC 第二大产油国伊拉克尚未明确表态是否完全履行 OPEC 与其它产油国达成的减产协议。同时安哥拉和尼日利亚也未落实减产计划，在 4 月产量激增的情况下，仍使得油市供应过剩。疫情对原油需求的影响时间可能比预期更长，短期内原油需求很难回归到疫情前的水平。本周原油价格强势回暖，布伦特原油期货价格周四报 29.89 美元/桶，较上期上涨 27.63%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价大幅走弱，苏伊士型油轮运价直线下滑，阿芙拉型油轮运价一落千丈。中国进口 VLCC 运输市场运价直线跳水。5 月 7 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 1090.17 点，较上期下跌 59.31%。

**超大型油轮 (VLCC)：**油价强势反弹导致浮仓需求明显下降，部分租家低价转租船位，本周 VLCC 市场较节前大幅走弱，运价直线跳水，日均 TCE (等价期租租金) 一举跌破 5 万美元。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS57.88，较上周三下跌 60.2%，CT1 的 5 日平均为 WS76.44，较上周下跌 50.5%，TCE 平均 6.4 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS57.04，下跌 58.0%，平均为 WS74.54，TCE 平均 6.8 万美元/天。

**苏伊士型油轮 (Suezmax)：**运输市场综合水平直线下滑。西非至欧洲市场运价下跌至 WS91，TCE 约 4.4 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，5 月 15 日货盘，成交运价为 WS90。黑海到地中海航线运价下跌至 WS91，TCE 约 3.8 万美元/天。亚洲进口主要来自中东和欧洲，一艘 13.2 万吨级船，伊拉克至印度，5 月 21 日货盘，成交运价约为 WS108。一艘 13 万吨级船，杰伊汉至泰国，5 月 18 至 20 日货盘，成交包干运费为 440 万美元。

**阿芙拉型油轮 (Aframax)：**运输市场亚洲航线全线回调，地中海及欧美航线大幅下跌，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 WS125 (TCE 约 3.0 万美元/天)。跨地中海运价大幅下滑至 WS131 (TCE 约 4.1 万美元/天)。北海短程运价大幅回调至 WS102 (TCE 约 2.5 万美元/天)。波罗的海短程运价大幅下跌至 WS85 (TCE 约 3.0 万美元/天)。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS140 (TCE 约 3.9 万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS135 (TCE 为 3.8 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 100 万美元。

**国际成品油轮 (Product)：**运输市场亚洲航线全面下跌，欧美航线大幅下滑，综合水平急速回调。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS396 (TCE 约



6.0 美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS404 (TCE 约 9.5 万美元/天)，7.5 万吨级船运价下跌至 WS443 (TCE 约 14.5 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价大幅下滑至 WS128 水平 (TCE 约 1.8 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价大幅下跌至 WS169 (TCE 约 2.4 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 3.3 万美元/天。

## (5) 中国船舶交易市场

### 【老旧油轮成交紧俏 二手船价稳中有跌】

5 月 6 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 934.27 点，环比微跌 0.05%。其中，国际油轮船价综合指数、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 0.01%、0.67%、0.72%；沿海散货船价综合指数微涨 0.64%。

国际干散货各大船型受铁矿石、煤炭和粮食货盘不足影响，运价跌幅明显，波罗的海干散货运价指数 BDI 继续处于下跌通道，周二收于 572 点，环比下跌 12.67%，二手散货船价格跌多涨少。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1008 万美元、环比上涨 0.41%；57000DWT—1773 万美元、环比上涨 0.27%；75000DWT—1653 万美元、环比下跌 2.86%；170000DWT—2390 万美元、环比下跌 0.44%。近期，国际干散货船租金走势开始结构性调整，海岬型和巴拿马型船 1 年期期租租金各自下调 10%、15.37%，其他船型租金基本稳定，预计二手散货船价格短期震荡走跌。本期，国际二手散货船买卖依旧不活跃，仅成交 7 艘，总运力 58.23 万 DWT，成交金额 5252 万美元，平均船龄 15 年。

海外多国计划逐步放宽疫情管制以提振需求，市场对于 5 月执行的 OPEC+联合减产重燃期待，加之美国商业原油库存增幅低于预期，国际油价持续 7 个交易日上涨，布伦特原油期货收于 30.97 美元/桶（周二），环比上涨 36.19%，国际油轮即期运价在阶段性高位来回拉锯，二手国际油轮船价震荡盘整。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2545 万美元、环比下跌 1.43%；74000DWT—2451 万美元、环比下跌 0.06%；105000DWT—3720 万美元、环比下跌 1.59%；158000DWT—4910 万美元、环比上涨 1.01%；300000DWT—8283 万美元、环比上涨 2.10%。当前，国际油轮 1 年期期租租金环比上期平均上涨 18.17%，VLCC 油轮每桶原油的运费接近每桶原油的价格（8 美元/桶），廉价的石油促使浮式储油船的租船量继续飙升，未来 1/3 的油轮或用于储存原油，市场预期油轮运输市场的坚挺或延续到 8 月份，二手油轮船价短期或平稳波动。由于原油轮租金的上涨，老旧油轮作为浮式储油装备正物尽其用，生锈的巨轮在拆解前已为投资人带来惊人的利润，投机需求紧俏，大批 18-25 年船龄的老船能在市场上毫不费力地找到新船东。本期，国际二手油轮市场成交活跃，共计成交 13 艘，总运力 142.81 万 DWT，成交金额 18369 万美元，平均船龄 17.5 年。

国内沿海干散货运输市场阶段性行情结束，运价小幅回吐，二手沿海散货船价格涨跌不一。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—172 万人民币、环比上涨 2.00%；5000DWT—880 万人民币、环比下跌 1.61%。当前，受供应宽松影响，煤炭价格还将下行；粮食或有一波价涨，贸易商捂盘待涨；成品钢材价格上涨，但铁矿石运输需求增量不大；综合考虑，干散货货盘难以支撑沿海散货运价上涨，预计沿海散货船价格短期稳中看跌。本期，沿海散货



船成交活跃，共计成交 10 艘，总运力 6.31 万 DWT，成交金额 7332 万元人民币，平均船龄 13.25 年。

内河散货运价维持平稳，二手内河散货船价格经过多周上涨后再次回调盘整。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 0.39%；1000DWT--118 万人民币，环比下跌 1.50%；2000DWT--224 万人民币，环比下跌 0.50%；3000DWT--319 万人民币，环比下跌 0.39%。本期，内河散货船市场成交量保持活跃，共计成交 120 艘，总运力 16.60 万 DWT，成交金额 17044 万元人民币，平均船龄 9.32 年。

来源：上海航运交易所

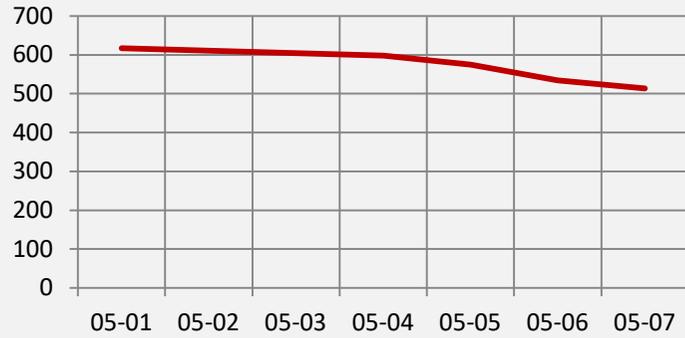
## 2. [国际干散货海运指数回顾](#)

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

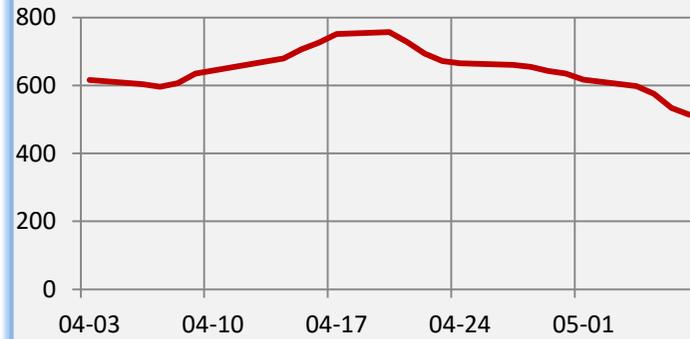
波罗的海指数	5月4日		5月5日		5月6日		5月7日	
BDI	598	-19	575	-23	534	-41	514	-20
BCI	743	-77	669	-74	519	-150	461	-58
BPI	702	-2	692	-10	678	-14	667	-11
BSI	416	+3	417	+1	420	+3	423	+3
BHSI	234	-5	233	-1	231	-2	228	-3



上周 BDI 指数走势



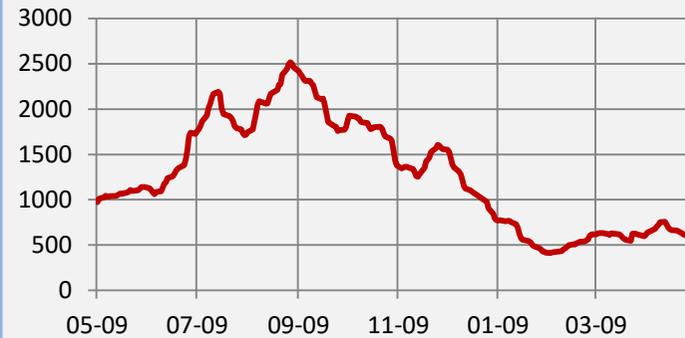
近一个月 BDI 指数走势



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 18 周	第 17 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	11,250	11,750	-500	-4.3%
	一年	11,500	12,500	-1000	-8.0%
	三年	13,000	13,250	-250	-1.9%
Pmax (76K)	半年	8,250	8,500	-250	-2.9%
	一年	8,750	9,000	-250	-2.8%
	三年	10,000	10,000	0	0.0%
Smax (55K)	半年	8,250	8,250	0	0.0%
	一年	8,750	8,750	0	0.0%
	三年	9,250	9,250	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	7,250	7,250	0	0.0%
	一年	8,000	8,000	0	0.0%
	三年	8,500	8,500	0	0.0%

截止日期: 2020-05-05

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Olympic Gemini' 2006 82992 dely CJK spot trip via Australia redel China approx \$7,000 - CNR

'Cemtex Sincerity' 2018 82200 dely Gibraltar prompt trip via EC South America redel China approx \$12,250 Ausca Shipping

'Coral Opal' 2012 78090 dely NC South America 20/25 May trip redel Continent approx \$6,000 - Oldendorff

'Shandong Hai Chang' 2011 75200 dely NC South America 20/25 May trip redel Continent \$4,500 Oldendorff

'Best Unity' 1997 69303 dely Chaozhou 12/15 May trip via Indonesia redel south China \$4,500 - Kaishun



'Safesea Anya' 2010 56805 dely Paradip 10/13 May trip via EC India redel China \$7,300 - Fastfreight

'Spar Draco' 2006 53565 dely Skaw prompt trip redel east Mediterranean \$4,000 - cnr

'Pacific Cebu' 2002 52646 dely Yangon prompt trip via EC India redel China \$5,000 - cnr

'Handy Stranger' 2014 34753 dely Rouen prompt trip redel Morocco \$3,500 - Baltnav

'Navios Serenity' 2011 34690 dely Turkish Mediterranean prompt trip redel west Africa intention bagged cement \$5,500 - cnr

#### 4. [航运市场动态](#)

##### 【2020 全球海运有多难？三大巨头有话说】

“一个大概的数字是，跨太平洋的亚欧航线中，25%-30%已经被取消。”航运巨头马士基对现状并无避讳。

“最近几个月中，为应对需求下降，我们通过减少部分航次以减少集装箱船的过剩容量。”地中海航运也在进行相同的瘦身疗法。

受益于全球贸易成长起来的海运业，也因疫情之下的前者受阻，正经历前所未有的困境。产业链中断、货运量暴跌，从马士基到地中海航运，从亚欧到北美线，越来越多的班轮被标注停航。过去一周，北京商报记者分别采访了三大航运巨头和航运业专家，了解 2020 全球海运有多难。

##### 停航潮与储油热

5月3日22时，“阿尔赫西拉斯”号安全顺利地靠泊洋山港。10天前，长399.9米、宽61米、型深33.2米、实际容量达到23964TEU的HMM“阿尔赫西拉斯”号在韩国大宇造船海洋公司玉浦造船厂顺利下水，成为海运界别的新晋“船王”。

1956年4月26日，“理想X”（Ideal X）号载着58个33英尺集装箱，从美国纽瓦克港出发前往休斯敦港，开创了海上集装箱运输的先河。作为集装箱运输的发明者，马尔科姆·麦克莱恩一定不会想到，64年后，全球“船王”的容量已经超过了400艘“理想X”号的容量总和。

“由于世界各国大封锁措施导致的全球货物需求急剧减少，预计韩国海运和经济将面临巨大困难，有了全球最大集装箱船的助力，韩国航运业将走向复兴！”



在演讲中，韩国总统文在寅对这艘“船王”的未来充满希望。

不过，就在航运业刷新着容量新高的同时，黑天鹅的突袭也让这个国际贸易动脉被拦腰切断。航运咨询机构 Sea-Intelligence 的统计数据显示，受疫情影响货物需求大幅下滑，由马士基航运 Maersk 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 1/5 的航次。

另一联盟 THE 也没好到哪去。该联盟成员 Hapag-Lloyd、HMM、Ocean Network Express (ONE) 和 Yang Ming 已经修改了 5 月和 6 月的时间表，以应对市场需求的减少。

运力也正急速下降。丹麦海洋情报公司 eeSea 进行的最新分析显示，4 月的集装箱运力下降了 11%，5 月将有 11% 的航次被取消，实际部署的运力也仅占正常运力的 80%。与去年同期相比，包含已停止的航线服务，5 月的运力降幅将为 21%，6 月则有 15% 的航次宣布取消。

不过，油运行业是个例外。上海国际航运研究中心国际航运研究所所长张永锋坦言，现在油价整体处于低位，对于航运公司是一个提振，因为石油运输在航运公司里面占的比例算是比较高的。

联合国贸易和发展会议 (UNCTAD) 发布的《2019 年海运报告》显示，2019 年初，全球船队总数为 95402 艘，总载重量为 19.7 亿载重吨 (DWT)。其中，散货船和油轮在全球船队中保持最大的市场份额，分别为 42.6% 和 28.7%，而集装箱船市场份额为 13.4%。

随着近期油价暴跌、存储需求上升，海上储油成了热门生意。张永锋表示，现在一些船舶已经开始用作储备油轮了。相关数据显示，2 月时，浮式储油的油轮数量还不到 10 艘，现已增至大约 48-55 艘。石油分析机构 Vortexa 指出，其中有 32 艘为超大油轮 (VLCC)。原油运价也开始暴涨，从 2 月中旬的 3 万美元/天涨至 21 万美元/天，涨幅高达 600%。

不过，国际航运组织波罗的海国际航运公会 (BIMCO) 首席航运分析师桑德提醒称，虽然目前油运业正经历着十年来最赚钱的季度之一，但未来的风险在于，一旦减产开始，盈利之旅可能会陷入停顿。5 月 1 日起，由 OPEC、俄罗斯和其他产油国组成的 OPEC+ 将开始减产 970 万桶/日。

#### 高增长与下坡路

“谁控制了海洋，谁就控制了一切。”2000 多年前，古罗马哲学家西塞罗曾这样描述人类对于海洋霸权的追逐。

2000 多年后，事实的确如此。成本低、覆盖广、容量大等诸多优势让海运成了全球贸易的动脉。数据显示，在国际贸易中，一吨货物每一公里的运输成本，



公路是海运的 26 倍，航空是海运的 95 倍。

UNCTAD 的报告显示，2019 年全球商品贸易总额在 19 万亿美元左右，“从商品重量的维度计算，海运贸易量占全球贸易总量的 90%；按商品价值的维度计算，则占贸易额的 70%以上”，即 19 万亿美元中有 13.3 万亿美元的贸易是通过航运实现的。

全球贸易的繁荣也成就了马士基这样的航运界恐龙。2005 年，马士基收购铁行渣华获欧盟批准，轰动全球航运业。交易完成后，马士基将拥有 800 艘集装箱船，年营业额达 2100 亿丹麦克朗，占全球集装箱航运市场的 17%。彼时，马士基手握超过 180 亿丹麦克朗的净利润，其中集装箱航运业占 45%。

那一年，全球贸易保持着高速增长态势。按照联合国贸发会议《2006 年世界投资报告》的数字，2005 年全球外国直接投资流入量达 9160 亿美元，比 2004 年提高了 29%。

直到 2009 年之前，马士基从未尝过亏损的滋味。那次的黑天鹅事件为疾驰的航运业带来了一股寒流。当年，马士基集团亏损了 12.92 亿美元，其中航运部门亏损了 3.83 亿美元。这是马士基成立 105 年以来史上首次出现年度亏损。

“目前的航运市场，从 2008 年金融危机之后一直在往下走，2015 年、2016 年触底，2017-2018 年开始反弹。如果没有疫情影响，从市场这几年的走势来看，2020 年有回调的趋势，但本身就比较脆弱，是一个弱平衡下的态势。”张永锋指出。

UNCTAD 的数据也显示，2018 年，全球集装箱货运量为 1.51 亿 TEU，同比增长 2.6%，远低于 2017 年同比 6% 的增速，也与 2000 年左右两位数的增速形成鲜明对比，甚至还不到过去 20 年间 5.8% 这一平均增速的一半。

与此同时，运力过剩也困扰着这一行业。与 2018 年同期相比，2019 年初，全球船队总载重量增长了 2.6%。但自 2011 年以来，除 2017 年略有回升之外，这一增长率一直持续走低。

“集装箱船市场变得‘黯淡无光’。”国际海事战略组织(MSI)坦言。作为全球贸易的枢纽，海运对于供给和需求端的反应异常灵敏，当需求暴跌，供给承压，海运也间接被中断。航运研究机构 Clarksons Research 在报告中警告，今年全球海运贸易量可能减少逾 6 亿吨，为逾 35 年以来的最大降幅。

对于现在的贸易形势，商务部研究院国际市场研究所副所长白明表示，还没到回暖的时候，3、4 月稍微有所缓和，但也只是产能方面的缓和。现在遇到的最大问题就是其他国家因为疫情的影响，无法产生订单，需求下降。



## 复苏难与忙自救

“可能形势比想象中的还要严峻”，在接受北京商报记者采访时，张永锋指出，疫情对于这个市场的冲击的确很大。航运本就是贸易下的派生行业，现在疫情全球性暴发，限制了交通出行、消费，扩展开来就会影响到制造业，以及整个经济领域的贸易往来。在这种情况下，全球对于疫情采取的措施肯定会对贸易产生影响。

3月疫情在全球暴发以后，印度、美国、菲律宾、孟加拉、意大利等多个国家的港口几乎一片狼藉。在菲律宾、孟加拉国，由于封锁状态持续，物流、货代公司关闭，港口堆场严重拥堵，到4月1日，吉大港货场堆放了44926个集装箱；在巴基斯坦主要港口卡拉奇，每天有超过6000个集装箱在港口卸货，很多货物无法被取走。

锦程国际物流的业务顾问告诉北京商报记者，现在货物发国外大部分是正常的，但有些国家封港，需要发到指定的港口，有些国家需要放14天才能取货。收货人可能会因为内部交通的管控收不了货，从而选择不收货。“空运稍微多一些，因为很多涉及到防疫物资；现在的确海运的量会少一些，包括航线方面的减少，有些船公司会进行整合。”

张永锋分析称，疫情首先就会影响到需求，从受影响的直接程度来看，对于客运的影响是最明显的，其次就是对于货运的影响。末端消费的低迷，对于集装箱的冲击会比较大，因为集装箱与生活的关联比较大，相较之下，对于矿石、煤炭、油等大宗商品的影响比较小。但接下来可能会轮到大宗商品了。

第二，张永锋提到，现在全球船队是处于供过于求的状态，停航的船舶越来越多，再加上库存高企，一个是原材料的库存，比如原油，一个是成品高企，生产的汽车等消费品卖不出去，这个库存的高企也会传导到船队里面。此外，从企业层面来看，受到疫情影响，其现金流也会受到影响，人员等各方面的成本会比较高。

日前，全球管理咨询公司美国AlixPartners的《全球集装箱班轮行业展望》报告中指出，全球集装箱班轮业的资产周转率下降，债务增加了210亿美元，Altman Z（一种常用的破产风险衡量指标）在最近12个月的平均水平，从2018年的1.35降至了1.16。据美国顾问公司AlixPartners使用这一评分系统分析，太平船务、长荣海运、阳明海运和HHM等7家公司Altman Z评分低于1.3，破产风险较大。

目前，各公司都在积极自救。在回应北京商报记者的置评请求时，地中海航运MSC发言人表示，“我们在必要时为受影响的货物提供了替代路线和应急计划。总体而言，我们始终致力于提供往返中国的货运服务”。

达飞轮船则在回复中表示，集团已进行了产能调整并推出了新服务，例如“商务通行包”，这是一种新的全球性综合定制解决方案，可用于调整装运速度，



支持业务活动和保护货物以及远程开展业务活动。

“整体而言，现在航运市场的运价波动比较大，中国春节过后这段时间内处于一个低位，近期则是出现了一个反弹，但接下来，市场还有下探的可能性，因为整体利空的可能性比较大”，张永锋还提到，现在全球都在采取量化宽松，未来可能会导致通货膨胀的情况，这种汇率的变化也会对行业产生比较大的冲击，因为航运本身就是重资产行业，运费结算也是依靠美元。“短期内贸易要想回暖还是比较难的，且航运直接和国际贸易挂钩，还是需要等到全球疫情平稳之后才有希望”，白明表示。根据 WTO 的预测，在较乐观情况下，今年全球商品贸易将下滑 13%，在较差情况下，将重挫 32%。Sea-Intelligence 在报告中直指，班轮业在 2020 年可能会损失 234 亿美元，航运业部门可能会受到最大的打击。

来源：北京商报

### 【当限硫令遇上 2020】

2019 年，航运市场最受关注的莫过于国际海事组织 2020 限硫令。为了应对国际海事组织 2020 限硫令，该让船舶加装脱硫塔还是直接换用低硫油，业界从始至终吵吵嚷嚷，好不热闹。

时间来到 2020 年。想加装脱硫塔的装好了；各港口低硫油也已准备充足——甚至高硫油已难觅踪影；一些不符合国际海事组织 2020 限硫令的船舶也被查处了……世界整装待发，迈入崭新的限硫令时代！

然而，新冠肺炎疫情来了，石油价格战来了。前者让登轮检查成为“哈姆雷特式”的设问；后者让高低硫油间的价差跌破市场预期。加装脱硫塔的船舶，其风光只在年初维持了一两个月就戛然而止。

4 月 14 日，国际海事组织发布通函，强调在新冠肺炎疫情大流行期间，国际海事组织 2020 限硫令检查应采用自主、实际、务实和灵活的办法，建议港口国监督检查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。

而此前的 3 月 27 日，英国海岸警卫队宣布暂停对船舶燃料油的合规性检查。

但是，这一切并不意味着国际海事组织 2020 限硫令从此暂停了。事实上，3 月，上海海事局还是对一艘违规船舶进行登轮检查，并采取了滞留措施。

新冠肺炎疫情也好，石油价格战也罢，再怎么惨烈都有过去的一天，而人类对环保的追求是不会回头的。



表面看似国际海事组织的政令面临大考,实则大考的是全球对“绿色航运”的决心和意志。中国在低硫船用燃料油实施、供应等方面已实现整体布局,人类对环保目标的追求是不会回头的

限硫令,“绿色航运”风继续吹

进入 2020 年,新冠肺炎疫情来了,石油价格战来了。前者让登船检查成为“哈姆雷特式”的设问(To be or not to be);后者让高低硫油间的价差跌破市场预期。加装脱硫塔的船舶,其风光只在年初维持了一两个月就戛然而止。市场人士对于国际海事组织(IMO)2020 限硫令是否能继续执行持质疑态度。

然而,表面看似 IMO 的政令面临大考,实则大考的是全球对“绿色航运”的决心和意志。中国在低硫船用燃料油实施、供应等方面已实现整体布局,人类对环保目标的追求是不会回头的。

国际社会做法不一,似有松动

自 1 月 1 日,IMO2020 限硫令如期实施,规定船舶必须使用含硫量低于 0.50% $m/m$  的燃料,或加装脱硫塔满足合规要求。同时,IMO 规定,自 3 月 1 日起,未加装脱硫塔的船舶,将禁止携带不合规燃油。

然而,4 月 14 日,IMO 发布通函,强调在新冠疫情大流行期间,IMO2020 限硫令检查应采用自主、实际、务实和灵活的办法,建议港口国监督检查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。

据路透社 3 月 27 日报道,由于新冠病毒,英国宣布暂停 IMO2020 限硫令对船舶燃料油的合规性检查。英国海岸警卫队表示,暂停检查船舶的燃料油是否符合限硫令的要求,是作为减少新冠肺炎疫情爆发对航运供应链影响的措施之一,以确保航运供应链畅通。

相对英国,新加坡却依然严格执行。据报道,新加坡船舶及港口管理局在一季度共开展 326 次港口国监控和船旗国监控检查,并扣押两艘使用不合规燃料的船舶。一季度在停靠新加坡港口的船舶中,除安装开环式脱硫塔并在靠港时使用合规燃油的船舶外,约 96%的船舶都使用了合规燃油。

有业内人士表示,或许要到新冠肺炎疫情大流行消退之后,IMO2020 限硫令的执行方可回归正常。

中国管理机构扎实推进



中国海事仲裁委员会(浙江)自贸试验区仲裁中心调解员、计量争议仲裁中心副秘书长黄晨亮在接受《航运交易公报》记者采访时表示,在全球新冠肺炎疫情防控期间,全世界的关注点都集中在防疫上,IMO 此刻更关心的是船员换班等问题,但在 IMO 未出台相关规定之前,不能因此认为 IMO2020 限硫令已经暂缓实施。中国海事局 2019 年根据 IMO 的要求发布过具体实施方案的通知,因此近期也不太可能暂缓实施 IMO2020 限硫令。

2019 年 10 月 25 日,中国海事局制定《2020 年全球船用燃油限硫令实施方案》(《方案》),规定自 2020 年 1 月 1 日起,国际航行船舶在中国管辖水域不得使用含硫量超过 0.50% $m/m$  的燃油,进入中国内河船舶排放控制区不得使用硫含量超过 0.10% $m/m$  的燃油(2022 年扩大至海南水域),不得在中国船舶大气污染物排放控制区内排放开放式废弃清洗系统洗涤水。《方案》在船舶履约、保税船用燃油供应、海事监管等方面提出具体要求,规定对船舶装载不合规燃油的处置措施,建立全国统一的船舶燃油报告信息系统,加强对到港国际航行船舶以及供油单位监督检查,建立部门信息通报机制,监督船舶使用合规燃油。

黄晨亮进一步表示,《方案》的发布在行政法上属于规范性文件,也是广义上的法律。可以理解为 IMO2020 限硫令已经国内法化了,没有相反的通知之前,不能说法律层面暂停实施。中国海事局曾发布《关于规范实施船舶大气污染物排放控制区监督管理工作的通知》,自 2019 年 1 月 1 日开始,在中国排放控制区的港口水域和渤海水域禁止排放开放式废气清洗系统洗涤水。从中可以看出,关于“绿色航运”的实施,中国是有一个整体的布局,不会调整也很难调整。从逻辑上看,实际操作层面由于人手或者防疫措施等原因造成了落实难的问题,不能倒推法律上就暂停了。

中国油品生产贸易同步进行

在低硫油供应方面,2019 年,中国炼油厂已有所布局,并完成试生产任务。根据隆重资讯数据,2020 年,中国市场低硫油规划产能为 1815 万吨(2019 年完成试生产总产量 7.585 万吨)。其中,中石化 1000 万吨(2019 年完成试生产产量为 5.015 万吨);中石油 400 万吨(2019 年完成试生产产量为 1.67 万吨);中海油 360 万吨(2019 年完成试生产产量为 0.5 万吨);中化 55 万吨(2019 年完成试生产产量为 0.4 万吨)。

除了已经布局好低硫油供应外,中国还出台低硫油出口退税政策。1 月 22 日,国家财政部、国家税务总局、海关总署联合发布《关于对国际航行船舶加注燃料油实行出口退税政策的公告》,规定自 2 月 1 日起,对国际航行船舶在中国沿海港口加注的燃料油实行出口退(免)税政策,增值税出口退税率为 13%。该项出口退税政策的出台将给国内炼化行业、保税船供油商以及期货市场带来发展机遇。

有业内人士向《航运交易公报》记者表示,在低硫油与高硫油价差不大的当下,从另一个角度来看,也正是航运企业布局低硫油的最好时机。

疫情期间,上海海事局开展低硫油相关问题检查:在某轮发生故障次日,上海宝山海事局派出港口国监督检查官登轮检查,并对该轮实施滞留

船舶换油恪守“两个船位”原则 宝山海事局 姜红军



2008年10月,国际海事组织(IMO)海上环境保护委员会(MEPC)在第58次会议上通过国际防止船舶造成污染公约(MARPOL)附则VI修正案,其中14.1.3条规定全球航行船舶使用0.5% $m/m$ 低硫燃油标准。该项规定于2020年1月1日起正式实施。

与此同时,中国、欧洲、北美等地亦划定排放控制区(ECAs),中国规定在其管辖的排放控制区水域不得使用含硫量超过0.50% $m/m$ 的燃油,进入内河船舶排放控制区不得使用含硫量超过0.10% $m/m$ 的燃油。

笔者建议对船舶燃油换油操作可能存在的风险予以考虑,以免潜在事故的发生。笔者近期经手的一件与船舶燃油换油操作有关的案例颇具代表性。

### 事件起因

3月14日下午,一艘M籍散货船“KX”轮自张家港开航驶往泰国途中,在途径上海宝山海事局辖区水域因船舶主机突然停车造成船舶失控的紧迫局面。该轮在失控后向海事管理机构发来情况说明:一是,该轮自3月6日进入长江口前主机燃油系统已经换用轻油,并在案发前一直使用轻油,期间一直未更换过任何其他型号的燃油。二是,本次主机突然停车系由主机燃油系统在使用轻油过程中,燃油自动冲洗滤器堵塞而致,手动冲洗多次无效后换用主机燃油旁通滤器后主机燃油压力恢复正常。

### 检查经过

故障发生次日,上海宝山海事局派出港口国监督检查官登轮检查,在检查机舱警报系统时发现在主机停车的时间段附近有主机燃油进机压力过低的报警记录。另外还发现在主机燃油压力过低报警前,有主机燃油温度过高报警记录,后续呈现多次的“正常—报警—正常”的主机燃油温度报警记录。

港口国监督检查官查看主机报警温度设定情况后发发现:该轮主机燃油进机温度设定在95 $^{\circ}C$ ~98 $^{\circ}C$ ,即燃油温度在高于98 $^{\circ}C$ 时触发主机燃油高温报警,而相应地低于95 $^{\circ}C$ 则触发主机燃油进机低温报警。通过记录搜索,再次确认该轮在事故发生时间段内的主机燃油温度报警起始于主机燃油温度过高报警。

然而,该轮轮机长辩称主机停车发生时,并未留意到主机燃油温度的警报,其主要精力集中在对燃油低压力的处置上;否认主机停车之前存在燃油切换或是开启燃油加热带等误操作,并认为燃油滤器故障是造成主机燃油系统失压的原因。同时,该轮机长坚称:船舶航行至宝山水域附近时,发现主机燃油进机压力过低报警后马上手动冲洗主机燃油压差自动反冲洗滤器,在主机燃油压力升压效果不明显的情况下准备切换至旁通滤器时,主机突然燃油失压而停车。

此外,询问大管轮有关燃油自动反冲洗滤器拆检后的清洗情况,其答复称:拆洗该滤器后未发现明显脏堵。很明显,该轮轮机长的说法与主机燃油温度报警的证据不符,也与大管轮的说法不相吻合!



鉴于该轮主机故障的根本原因未解释清楚,结合所发现的其他严重缺陷,上海宝山海事局对该轮实施滞留,要求船方查找故障产生原因,并要求该轮在缺陷纠正后申请相关船级社登轮实施附加检验以举一反三、查清原因,防止再次发生影响船舶安全的现象。

### 讨论分析

从上述描述不难得出一个整体结论,即导致该轮停车的主要原因系主机燃油失压,主机无法得到相应的燃油供应而导致主机停车。那么主机燃油失压的原因究竟是轮机长声称的燃油滤器问题还是港口国监督检查官登轮所发现的燃油温度问题导致的呢?

### 确保燃油滤器通畅

由于目前市场上含硫量低于 0.10% $m/m$  的燃油产量并不是很大,未安装尾气处理装置的船舶进入中国内河排放控制区有不少是采用燃用轻油的方法应对。通常情况下,轻油品质较好,突然产生滤器堵塞的可能性并不是很大,除非混油后发生残留催化剂(Cat Fine)这类的杂质堵塞滤器。但该轮从 3 月 6 日换用轻油至事发时,主机燃油系统一直处于正常状态。而燃油混油所发生的杂质堵塞滤器问题一般在混油初期,而不可能在长达 8 天以后才发生。况且,该轮大管轮的证词进一步佐证了这一判断。

当然,不能排除自动反冲洗滤器发生堵塞时船员切换燃油旁通滤器操作不当而混入空气,并由此造成燃油低压的结果。但此种情况下,会出现燃油温度反复报警吗?反复的燃油温度警报又该如何解释呢?

### 燃油温度保持适中

众所周知,船舶在燃用燃料油时,因其燃油粘度较高,需要根据其粘温特性提升燃油温度,并确保温度保持在一个合理的范围内以确保合适的燃油进机粘度。过高的燃油进机温度将降低船用燃料油的进机粘度,相反过低的燃油进机温度则提高了船用燃料油的进机粘度,两者均不利于船舶柴油机的发火燃烧工况。

而在船舶使用轻油的情况下,因其本身燃油粘度较低,所以无需加热过程,复查时核实该轮主机燃油进机温度为 36.5 $^{\circ}C$  的实际观察结果也证实了该观点。

机舱的主机燃油温度警报不会作假!这个特定时期反复出现的警报后面应该还隐藏了什么!

经反复核对燃油温度警报的时间记录,发现燃油温度是由高于 98 $^{\circ}C$  开始,再到低于 95 $^{\circ}C$  之间来回报警。此时,粘度计在燃油系统中还起不到相应作用!这是因为使用轻油时,因燃油粘度过低,粘度计还无法起到控制作用。燃油温度的忽高忽低必然是有人故意作为。毕竟在燃油温度控制方面,人为的控制不如带有



PDI (比例积分微分) 调节的粘度计控制精准。

在证据链面前,经船级社和船旗国的一起介入分析,该轮轮机长最后承认:该轮驶离内河排放控制区后准备尽早换油以节省燃油费用(由符合 0.10% $m/m$  标准的轻油换用到符合 0.50% $m/m$  标准的低硫燃油),遂安排当班机工稍微打开加热阀对主机燃油系统进行缓慢预热,以减少温差便于快速换用低硫燃料油。然而,当班机工在操作过程中将燃油加热阀的开度调节过猛造成加热量过大,后续也未注意燃油进机温度快速升高现象,于是便出现了“正常—报警—正常”的燃油温度警报记录。此时,可以推断的是:正在使用中的轻油温度过高导致轻油在燃油系统中的气化,进而造成主机燃油泵混入气体后无法起压,最终引发船舶主机的突然停车、船舶失控。

经该轮所属企业进一步追查得知:该轮轮机长由于担心企业的处罚而企图蒙混过关!

#### 案发思考

本案从表象上看是轮机长由于担心企业对其进行处罚而不愿承认操作失误并隐瞒了事实的案件,究其深层次原因还是换油时机把握不当导致的问题。

从中国的排放控制区的执行上而言,该轮在下水航经上海宝山大灯浮就意味着离开了内河的排放控制区,可以换用符合 0.50% $m/m$  标准的低硫燃油,并无不当!但不能忽视的是,此时引航员仍然在船,该轮仍处于密集航道航行状态,此时换油不当直接导致了主机的突然停车,进一步引发了船舶失控的发生。

在此情况下船舶会失去动力,严重的还将发生船舶碰撞、搁浅等次生事故。所以,船舶在执行排放控制区的燃油换油操作时,务必考虑到换油操作存在的风险。笔者建议在船舶换油操作中要恪守“两个船位”的原则:一是是否满足排放控制区的船位要求;二是当前所处的船位是否适合换油操作。

换而言之,船舶燃油换油操作要恪守“两个船位”原则,必要时提前换妥符合 IMO2020 限硫令要求的高标准燃油或推迟更换为低标准燃油的时间,以在满足 IMO2020 限硫令的同时满足船舶安全操作的需要。为进一步规范这项操作,结合换油操作本身存在的内在风险,笔者进一步建议:一是恪守“两个船位”原则,严格禁止船舶机动航行途中的换油操作。在换油准备工作开始前电话通知驾驶台并征得驾驶台的同意,同时在换油结束后及时告知驾驶台。此举不仅有利于驾驶台帮助核对排放控制区的船位,还能知晓机舱的操作,对可能出现的风险提前做好准备。二是指定负责换油操作的船员且不赋予其他职责,以免顾此失彼。责任船员应紧盯燃油温度和压力的变化,以较为顺滑平稳的节奏完成操作,确保船舶主机持续的动力输出。三是将上述内容写入换油操作程序。一味责怪船员并非良好的管理方法,应该看到目前绝大多数的换油操作程度均强调技术而忽略提醒,并且这一做法符合风险管理要义。四是发生问题后要如实报告,躲躲闪闪、含糊其辞并不能解决问题。以本案为例,也正是由于轮机长的企图蒙混过关的做法,导致船舶产生至少 2 天的船期损失,其教训不可谓不深刻!

来源: 航运交易公报



【阳明海运：集装箱船市场不会重演 2009 年惨状】

虽然新型冠状病毒疫情对集运市场造成了巨大冲击,但台湾阳明海运董事长谢志坚仍然乐观地认为集运行业不会重演 2009 年的惨状。

谢志坚近日指出,由于欧美地区爆发了严重疫情,集运市场因此承受了更大的打击,但集运公司已经经历过 2009 年金融危机爆发后杀价抢运的惨痛教训,此次都以自发性减班方式降低损失,只要疫情没有拖太久,就不会重演惨剧。

另外,丹麦和奥地利开始解除封城,市场最快将在 6 月开始复苏。谢志坚预测,考虑到东南亚国家疫情发生较晚,首波出货潮会落在中国大陆,估计大陆出货占比将拉高到近七成。

谢志坚分析,2008 年金融危机爆发后,2009 年市场运力供给严重过剩,当年全球集运公司亏损高达 200 亿美元,但目前集运市场没有太大的运力过剩问题,加上集运公司自制力提高,不会再出现流血杀价抢货状况。

此前,有报道指出,近期全球集运公司取消 212 个航次。对此,谢志坚指出,这一数字为累积数据,而非单周数据。根据 Alphaliner 本月 10 日公布的最新数据,第二季度全球集运公司约减 250 个航次,阳明海运所属的海运联盟 THE Alliance 目前规划第二季度减班 99 次。

受疫情影响,市场需求明显下降,欧美买方都有暂停下单现象,谢志坚认为,最关键的是美国疫情控制状况,大陆解除疫情后民众报复性消费的状况,有助于欧美买方提升下单信心。

美国线年度长约将在本月底到期,有消息称美国超大型百货连锁今年开出的运价仅为 1150 美元/FEU,比去年低 200 美元,理由是市场货少、油价也大幅降低。不过,集运公司认为这两项因素都是短期现象,不肯接受过低的运价,双方还在僵持中。集运公司的策略是将现有合约先延后一个月,要求至少达到去年约 1500 美元/FEU 的平均水平。

来源：国际船舶网

5. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES					
PORT	IF380CST (USD/MTD)	VLSFO 0.5% (USD/MTD)	MGO 0.1% (USD/MTD)	Remark (Barging or Special condition etc)	Comment
Busan	220~222	238~240	280~285		Softer.



Tokyo Bay	216~218	265~270	465~475	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	208~210	255~260	355~360	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Softer.
Hong Kong	195~200	245~250	255~260	MGO Sul max 0.05%	Softer.
Kaohsiung	242.00	300.00	330.00	+ oil fence charge usd 59	Firmer.
Fujairah	162~165	250~255	360~365		Softer.
Rotterdam	162~165	210~215	245~250		Softer.
Malta	S. E.	245~250	280~285		Softer.
Istanbul	172~175	270~275	290~295	Ex Wharf Price	Softer.
Buenos Aires	N/A	290~295	495~500		Steady.

截止日期: 2020-05-07

## ◆ 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 18 周	第 17 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,850	4,850	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,700	2,700	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,550	2,600	-50	-1.9%	
灵便型 Handysize	38,000	2,200	2,200	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 18 周	第 17 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	5,750	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,850	4,850	0	0.0%	
MR	52,000	3,450	3,450	0	0.0%	

截止日期: 2020-05-05



(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	158,000	New Times , China	2022	Dynacom - Greek	5,500	option declared
2	Tanker	50,000	Onomichi , Japan	2022	Asahi Tanker - Japanese	Undisclosed	
1+1	Bulker	82,000	Yangzi jiang, China	2021	Ocean Longevity - HK based	2,600	

◆ 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
AMAZONIT	BC	56,952		2011	China	730	Undisclosed	
ROYAL EPIC	BC	56,026		2008	Japan	780	Greek	
ASIA PEARL III	BC	35,217		2010	China	500	Undisclosed	en bloc each*
ASIA PEARL IV	BC	35,217		2010	China	500	Undisclosed	
SQUAMISH	BC	18,930		2009	Japan	650	Middle Eastern	

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
MAHARAJA AGRASEN	TAK	147,467		1995	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	laid up /damaged
AGATHONISSOS	TAK	106,149		2002	S. Korea	1,300	Capital - Greek	en bloc each
MAKRONISSOS	TAK	106,106		2002	S. Korea	1,300	Capital - Greek	
BARENT SEA	TAK	105,588		2000	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
SIGNAL PUMA	TAK	105,034		2005	China	1,790	Chinese	BWTS fitted, DD passed
ECO JOSHUA PARK	TAK	50,000		2020	S. Korea	2,700	Top Ships - Greek	*50% JV with Hunvor, incl
ECO YOSEMITE PARK	TAK	50,000		2020	S. Korea	2,700	Top Ships - Greek	5+2-yrs TC to Clearlake
SAMSUNG 2282	TAK	50,000		2020	S. Korea	undisclosed	KSS Line - S. Korean	incl 5-yrs TC to GS Caltex at \$17,100/day
RHINO	TAK	39,710		2010	S. Korea	1,525	Greek	



## ◆ 上周拆船市场回顾

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
SHAGANG GIANT	BC	306,902	39,462	1993	Japan	280.00	Previous sale failed; HKC/NK class Green recycling required
JINGU	VEHICLES CARRIER	17,216	11,404	1992	Japan	285.00	Old sale, HKC Green recycling required

## ◆ ALCO 防损通函

### 【通风记录 - 针对高额货物湿损的抗辩】

多年来, GARD 协会处理了许多货物索赔, 这些案件中冷凝水被认为是造成货损的主要原因。在处理此类索赔时, 货舱通风的航行记录在减轻索赔中起着重要作用。

货舱内有形成冷凝水的可能性时, 就需要通风。当外部空气温度低于货舱内空气的露点, 这种可能性就会存在。这会导致表面水汽凝结。适当通风是减少或防止货舱内水汽凝结的唯一方法。有句俗语可以帮助水手们记忆需要通风的情况, “由热至冷, 大胆(或保持)通风, 由冷至热, 无需通风”。

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
2020-05-08	707.880	767.230	6.657	91.328	875.890	60.936	1042.450	459.920	506.530
2020-05-07	709.310	765.480	6.682	91.503	874.140	60.941	1049.200	453.010	500.600
2020-05-06	706.900	765.920	6.640	91.178	879.370	60.892	1042.960	454.680	503.230



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

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	0.061	1 周	0.11075	2 周	--	1 个月	0.198
2 个月	0.35425	3 个月	0.43463	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.688	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.78288		

2020-05-07

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

Web: [www.totalco.com](http://www.totalco.com) E-mail: [snp@totalco.com](mailto:snp@totalco.com)