



全一海运市场周报

2020.05 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2020.05.11 - 05.15\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场仍受疫情左右 航线运价各有涨跌】

新冠疫情在全世界范围内蔓延，确诊人数突破 440 万。疫情仍是影响市场行情的主导因素。本周，中国出口集装箱运输市场总体变化不大，不同地区航线受疫情影响程度各有不同，运价各有涨跌。5 月 15 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 854.08 点，与上期基本持平。

欧洲航线：欧洲多国的疫情出现持续缓和迹象，部分国家已经逐步着手放松管控措施和出台恢复经济的政策。受此影响，近期欧洲货量呈缓慢恢复状态，而航线运力在各航商持续停航的管控下得到有效控制，供需基本面有所改善。上海港船舶平均装载率在 90%以上，部分班次满载。市场运价在上述基本面的推动下继续反弹，即期市场订舱价格上涨。5 月 15 日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为 831 美元/TEU，较上期上涨 11.7%。地中海航线，市场走势与欧洲航线基本相同。5 月 15 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 875 美元/TEU，较上期上涨 2.6%。

北美航线：美国的防疫形式依然严峻，累计新冠确诊病例已经突破 145 万例，每日仍保持 2 至 3 万例的高增长率。这使得美国试图重启经济的努力变得举步维艰，企业生产经营受阻，失业人数激增，运输需求下降。在航商的持续努力下运力规模控制在相对合理的水平，上海港船舶平均装载率美西航线在 95%左右、美东航线在 90%左右。运价与美国东西岸线的疫情严重程度基本吻合，美东航线运价跌幅大于美西航线。5 月 15 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 1686 美元/FEU、2542 美元/FEU，较上期分别下跌 2.5%和 6.4%。

波斯湾航线：目的地市场正处于斋月期间，加上疫情原因，市场整体货量处于低位。由于部分航商持续采取停航等运力限制措施，运力规模得到有效控制。供需关系弱势中表现尚可，上海港船舶平均装载率保持在 90%左右，市场运价略有上调。5 月 15 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 656 美元/TEU，较上期上涨 2.5%。

澳新航线：当地疫情相较其它地区表现较为平稳，经济逐步恢复，货量处于稳定状态，供求关系保持平衡。上海港船舶平均装载率在 90%以上，个别班次满载。航线运价总体平稳，部分航商为提高货载小幅降价揽货，即期市场运价小幅下跌。5 月 15 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 935 美元/TEU，较上期下跌 1.6%。



南美航线：随着新冠疫情在南美洲肆虐，许多国家加入了封国行列。疫情的加剧使得目的地市场，特别是南美西地区的运输需求出现不同程度萎缩。航商控制运力规模，上海港船舶平均装载率在 90%左右，即期订舱价格在前期连续反弹后再次回落。5 月 15 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 998 美元/TEU，较上期下跌 15.4%。

日本航线：本周运输需求基本平稳，市场运价小幅上涨。5 月 15 日，中国出口至日本航线运价指数为 755.35 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【船东挺价货主接招 综合指数继续上涨】

本周，在多重因素影响下，沿海煤炭运输市场供需格局发生转变，船东挺价心态较强，运价大幅上涨。5 月 15 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 1047.07 点，较上周上涨 7.9%。其中煤炭、金属矿石、粮食、成品油运价指数上涨，原油运价指数维稳。

煤炭市场：随着气温增高，疫情防护等级下降，写字楼中央空调开启，下游市场基本步入正常生产节奏，工业用电和民用电需求均有所回升。本周，沿海六大电厂日耗平稳增长，整体运行于 65 万吨水平；六大电厂库存整体继续下降，跌至 1500 万吨。北方港口库存在大秦线检修及下游需求增加的双重因素影响下，也出现明显下降，跌至 2250 万吨水平，较上月末减少约 300 万吨水平。沿海煤炭市场供强需弱的基本面有所改善，煤炭价格走稳，部分紧俏煤种价格上涨。运输市场方面，上半周，沿海煤炭运输价格延续了上周上涨走势，在期货煤炭上半月交割、华南及长江部分港口封航、煤炭价格强势上涨等众多消息面信息的影响下继续向上跳涨，船东心态增强，谈判态度强硬。不过伴随运价迅速升至高位，货主观望情绪渐浓，且近期下游采购的货盘多已装船出运，北方港口部分煤种存煤紧张，市场步入盘整行情，租船热情略有降温，沿海煤炭运价小幅下跌。

5 月 15 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1070.32 点，较上周上涨 11.2%。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 30.6 元/吨，较上周五上涨 7.8 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 33.0 元/吨，较上周五上涨 8.3 元/吨；秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 37.1 元/吨，较上周五上涨 6.4 元/吨。

金属矿石市场：随着国内宏观政策加码对冲疫情影响，5 月至今钢材需求延续 4 月份较好水平，钢材库存继续较快下降，提振市场信心。市场对于下半月价格相对看好，加上两会临近，多数商家认为政策上对于价格或有一定支撑。铁矿石运输市场表现平稳，运价小幅波动。5 月 15 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1016.01 点，较上周上涨 2.9%。

粮食市场：临近国储玉米拍卖时间窗口，国内玉米价格高位小幅回落试探，预计短期国内玉米粮源紧缺。另外 5 月还有一百万吨左右进口高粱玉米到港，影



响玉米价格。不过随着疫情稳定，饲料生产形势转好，粮食运输市场需求增加，运价在煤炭运价带动下大幅上涨。5月15日，沿海粮食货种运价指数报收816.67点，较上周上涨19.4%。

成品油市场：国际油市运行平稳，短期油价将继续维持低位整理的态势；国内市场方面，由于零售价调整窗口仍未开启，市场行情波动将继续以供需方面的消息为指引。运输市场，在炼厂持续提升原油加工力度的推动下，运输需求维持高位，运价延续上行走势。5月15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1004.57点，较上周上涨0.7%。

(3) 远东干散货运输市场

【各船型市场跌多涨少 综合指数继续下滑】

本周国际干散货运输市场各船型跌多涨少，海岬型船市场继续下探，巴拿马型船太平洋市场稳中小跌，超灵便型船市场延续涨势，远东干散货指数（FDI）综合指数继续下滑。5月14日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为471.54点，运价指数为492.98点，租金指数为439.38点，较上周四分别下跌6.6%、6.5%和6.7%。

海岬型船市场：海岬型船两洋市场继续下探。太平洋市场，本周西澳铁矿石货盘尚可，但因远程矿航线运价持续走软，船东空放南美意愿减弱，太平洋市场运力逐渐堆积，船多货少格局延续。此外，由于运力过剩，租家议价优势明显，且FFA远期合约价格持续下探，打击船东信心，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价已下跌至2016年5月以来的最低水平。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为3134美元，较上周四下跌40.1%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为3.594美元/吨，较上周四下跌8.9%。远程矿航线，受巴西图巴朗港口泊位检修影响，铁矿石发货量预计下降38万吨，巴西及南非铁矿石货盘稀少，且前期空放南美的运力较多，可用运力过剩，主要租家踪影难觅，市场氛围不佳，远程矿航线运价下跌至7美元/吨以下。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为6.799美元/吨，较上周四下跌19.1%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场稳中有跌，粮食航线运价继续下探。太平洋市场，一方面，随着国内复工复产加速推进，沿海六大电厂日耗已接近去年同期水平，内贸行情趋好，进口煤炭需求有所释放。另一方面，本周北太平洋市场货盘较少，市场可用运力主要集中在北太平洋区域，太平洋市场租金、运价稳中小跌。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为5939美元，较上周四下跌1.6%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为4913美元，较上周四下跌0.9%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为3.663美元/吨，较上周四下跌1.8%。粮食航线，本周南美粮食市场活跃度下降，市场前期空放运力堆积，仍待消化，此外，南美粮食运价水平已回落至21美元/吨左右，船东空放意愿有所减弱，随着FFA远期合约价格持续走软，市场整体氛围疲软，租家借机压低报价，南美粮食运价延续跌势。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为20.719美元/吨，较上周四下跌3.9%。



超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场延续涨势。本周市场上铝矾土，水泥熟料等货盘较多，镍矿货盘尚可，回国煤炭货盘不多。周初受新加坡国际燃油价格反弹带动，船东信心增强，且市场即期运力相对偏紧，部分区域运力紧张，船东挺价意愿增强，东南亚市场租金、运价继续上涨。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 4513 美元，较上周四上涨 20.3%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 5959 美元，较上周四上涨 14.3%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 3050 美元，较上周四上涨 25.0%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 4.646 美元/吨，较上周四上涨 4.2%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 6.678 美元/吨，较上周四上涨 2.5%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价小幅波动 成品油运价一落千丈】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 5 月 8 日当周美国除却战略储备的商业原油库存在经历了 15 周的涨幅之后意外下降，下降的主要原因来自于原油产量的下滑和进口的减少。不过市场仍需等待下一周的数据验证，如果美国原油库存能够在减产和减少进口的带动下再次库存下滑的话，那么对于油价的支撑作用将会比较明显。同时，以沙特为首的欧派克及其成员国，本周宣布在协议中同意减产额度的基础上进一步减产，以便平衡因新冠疫情爆发引起能源市场严重的供过于求。本周原油价格波动上行，布伦特原油期货价格周四报 30.95 美元/桶，较上期上涨 3.55%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价震荡盘整，苏伊士型油轮运价小幅下滑，阿芙拉型油轮运价止跌回暖。中国进口 VLCC 运输市场运价小幅波动。5 月 14 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 1124.02 点，较上期上涨 3.11%。

超大型油轮 (VLCC)：中东市场静待 6 月装期货盘，美湾货盘减少致运力向西非集聚，本周 VLCC 市场继续承压，运价小幅波动，日均 TCE (等价期租租金) 在 4.5 万美元附近徘徊。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS60.38，较上周四上涨 4.3%，CT1 的 5 日平均为 WS59.82，较上周下跌 21.7%，TCE 平均 4.6 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS57.85，上涨 1.4%，平均为 WS58.09，TCE 平均 4.9 万美元/天。

苏伊士型油轮 (Suezmax)：运输市场综合水平小幅下滑。西非至欧洲市场运价小幅下跌至 WS87，TCE 约 4.3 万美元/天。黑海到地中海航线运价小幅波动至 WS89，TCE 约 3.8 万美元/天。该航线一艘 13.5 万吨级船，新罗西斯克至地中海，5 月 30 日货盘，成交运价为 WS92.5。中国进口主要来自南美和北美，一艘 13 万吨级船，巴西至中国，5 月 30 至 31 日货盘，成交运价约为 WS89.5。一艘 13 万吨级船，加拿大至中国，5 月 26 至 28 日货盘，成交包干运费为 540 万美元。

阿芙拉型油轮 (Aframax)：运输市场亚洲航线小幅回升，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平止跌回暖。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS144 (TCE 约 3.8 万美元/天)。跨地中海运价下跌至 WS111 (TCE 约 3.2 万美元/天)。北海短程运价上涨至 WS115 (TCE 约 3.4 万美元/天)。波罗的海短程运价小幅上涨至 WS90 (TCE 约 3.4 万美元/天)。波斯湾至新加坡运价小幅上涨至 WS147 (TCE 约 4.3 万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价小幅上涨至 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，5 月下旬货盘，成交包干运费为 96.5 万美元。

国际成品油轮 (Product)：运输市场亚洲航线大幅下滑，欧美航线全线下挫，综合水平一落千丈。印度至日本 3.5 万吨级船运价大幅下跌至 WS132 (TCE 约 1.5 美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价大幅下跌至 WS211 (TCE 约 4.6 万美元/天)，7.5 万吨级船运价大幅下跌至 WS226 (TCE 约 7.0 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价大幅下跌至 WS88 水平 (TCE 约 1.0 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS150 (TCE 约 2.1 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 2.4 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际航区船价小跌 内贸船价稳中有涨】

5 月 13 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 940.99 点，环比微涨 0.72%。其中，国际油轮船价综合指数和国际散货船价综合指数分别下跌 0.13%、2.04%；沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数上涨 1.12%、1.31%。

全球对原材料的需求低迷，铁矿石和煤炭货盘稀少，巴拿马型和海岬型散货船即期运价大跌，波罗的海干散货运价指数 BDI 加速下挫至 433 点 (周二)，环比下跌 24.30%，二手散货船价格全线下跌。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—986 万美元、环比下跌 2.25%；57000DWT—1702 万美元、环比下跌 4.00%；75000DWT—1633 万美元、环比下跌 1.19%；170000DWT—2387 万美元、环比下跌 0.11%。近期，国际干散货船各大船型 1 年期租租金分别下挫 2%-8%不等，运价由租家决定，船东很难对市场持乐观心态，预计二手散货船价格短期持续走跌。本期，国际二手散货船买卖依旧不活跃，仅成交 7 艘 (环比持平)，总运力 30.57 万 DWT，成交金额 4645 万美元，平均船龄 10.71 年。

各国相继宣布减产的消息不足以抵消市场对海外或爆发第二波疫情的担忧，国际油价 7 连涨后紧跟 4 连跌，布伦特原油期货收于 29.98 美元/桶 (周二)，环比下跌 3.20%，国际油轮即期运价开始走弱，二手国际油轮船价跌多涨少。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2530 万美元、环比下跌 0.62%；74000DWT—2465 万美元、环比上涨 0.55%；105000DWT—3736 万美元、环比下上涨 0.43%；158000DWT—4756 万美元、环比下跌 3.12%；300000DWT—8416 万美元、环比上涨 1.61%。OPEC 在近期公布的原油展望报告中表示，全球二季度原油需求将遭到最大程度的破坏，并且这一影响将在三季度和四季度延伸，预计分别造成的需求损失为 1200 万桶/日、600 万桶/日和 350 万桶/日，美国成品油出口国需求也大幅下降。目前，原油库存创纪录，需求遭到严重破坏，油轮“搁浅航次 (浮舱储油)”增加，油轮市场变得越来越不透明，即期运价一周累计下跌超过 60%，1 年期租费率环比下跌 17%-30%，航运周期低谷或将来临，二手油轮船价短期小幅下跌。本期，国际二手油轮市场成交一般，共计成交 6 艘 (环比减少 7 艘)，总运力 50.06 万 DWT，成交金额 12400 万美元，平均船龄 9.33 年。



国内南方大部分地区气温上升，火电用煤需求增加，下游采购积极性加强，沿海煤炭、铁矿石和煤炭运输需求明显好转，运价涨幅可观，二手沿海散货船价格稳中有涨。本期，5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--175万人民币、环比上涨1.49%；5000DWT--884万人民币、环比上涨0.49%。当前，工业全面复工带动工业用电恢复，加上进口煤炭受阻和内贸煤炭价格止跌反弹，刺激下游采供激情，沿海散货运价在煤炭运价上涨的引领下开始好转，船东挺价心态增强，预计沿海散货船价格短期稳中看涨。本期，沿海散货船成交活跃，共计成交9艘（环比减少1艘），总运力1.33万DWT，成交金额3680万元人民币，平均船龄11.70年。

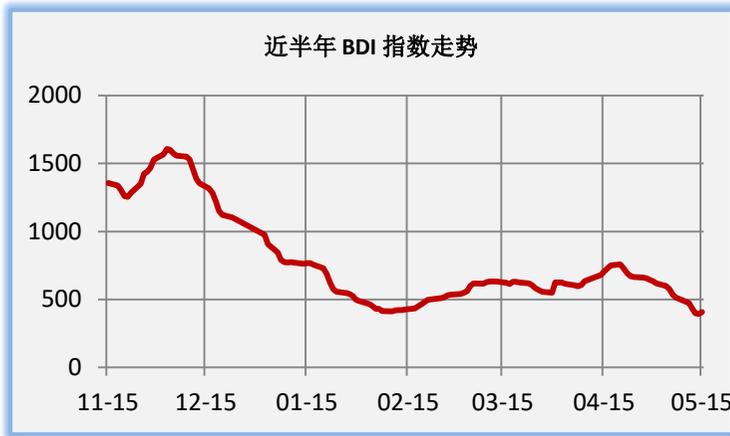
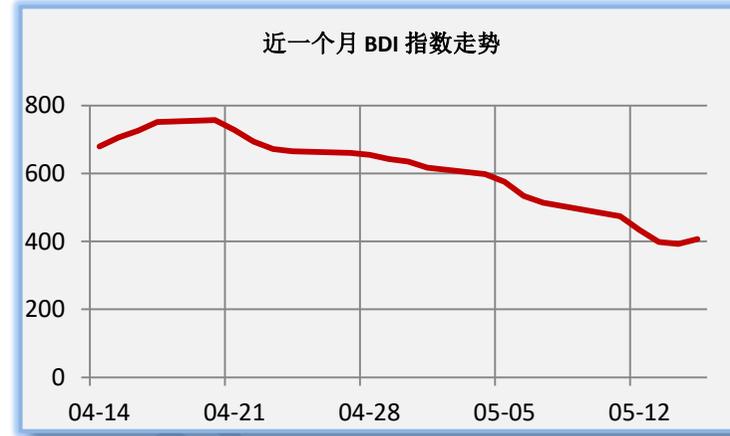
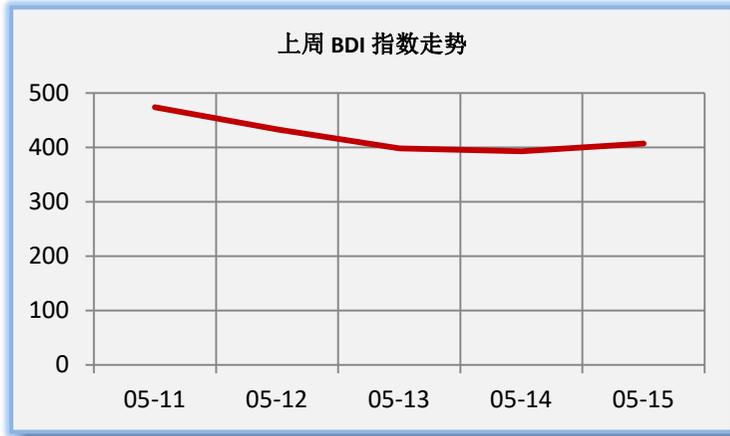
内河散货运价基本平稳，二手内河散货船价格下跌2周后止跌回稳。本期，5年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--53万人民币，环比上涨0.89%；1000DWT--116万人民币，环比下跌1.54%；2000DWT--230万人民币，环比上涨2.72%；3000DWT--329万人民币，环比上涨3.23%。本期，内河散货船市场成交量基本活跃，共计成交97艘（环比减少23艘），总运力20.32万DWT，成交金额21173万元人民币，平均船龄8.97年。

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11日		5月12日		5月13日		5月14日		5月15日	
BDI	474	-40	433	-41	398	-35	393	-5	407	+14
BCI	292	-169	123	-169	-17	-140	-48	-31	26	+74
BPI	658	-9	645	-13	628	-17	614	-14	603	-11
BSI	431	+8	434	+3	440	+6	446	+6	450	+4
BHSI	230	+2	228	-2	229	+1	230	+1	230	0





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 19 周	第 18 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	9,750	11,250	-1500	-13.3%
	一年	10,500	11,500	-1000	-8.7%
	三年	12,750	13,000	-250	-1.9%
Pmax (76K)	半年	8,000	8,250	-250	-3.0%
	一年	8,500	8,750	-250	-2.9%
	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	7,000	7,250	-250	-3.4%
	一年	7,500	8,000	-500	-6.3%
	三年	8,500	8,500	0	0.0%

截止日期: 2020-05-12

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Bulk Portugal' 2012 82224 dely aps EC South America 29/30 May trip redel Singapore-Japan intention grains \$11,350 + \$135,000 bb - Comerge

'Puma Max' 2012 81339 dely Lisbon spot trip via Itaquí redel China intention grains \$10,500 - Olam

'Derby' 2011 80333 dely Port Dickson spot trip via west Australia redel China \$6,500 - Norden

'Ocean Ambition' 2016 63577 dely Richards Bay prompt trip redel Singapore-Japan \$11,000 + \$150,000 bb - China Fancy



'Laura' 2015 63399 dely Tanjung Manis prompt trip via Indonesia redel south China \$9,000 - Xianglong

'Parnon' 2011 56498 dely Tuticorin prompt trip via WC India redel China \$8,500 - Seacon

'Xiu Yu Hai' 2016 38836 dely Recalada wwr trip redel east Mediterranean intention grain \$5,750 - Norvic

(2) 期租租船摘录

'Agri Queen' 2009 77171 dely China 10/20 Jun 11/13 months option 1 year redel worldwide \$8,600, optional year \$10,500 - Swiss Marine

4. [航运市场动态](#)

【航运公司纷纷退租船舶缩小船队规模囤柴过冬】

为应对因疫情所导致的市场寒冬,多家航运公司纷纷祭出大招,将采取包括退租船舶、船舶以及多种削减营运成本方式来保障现金流,囤柴过冬。

K LINE 将进一步缩减船队

5月11日,知名的世界级航运公司日本K line 发布财务报告公开表示,为应对不确定的未来,公司将通过缩减船队规模(Shrinking our fleet scale)及优化船队配比,闲置和中止船舶运营的方式来减少船队运营开支。进而确保手上有充足的流动资金(Securing sufficient liquidity on hand)。

在5月11日发布的财务摘要报告中,K line 表示由于疫情所带来的巨大不确定性的存在,公司将不对今年的财务业绩做预期。

根据国际货币基金组织近日预测,预计2020年全球GDP增长率:-3%,另根据克拉克森研究对于海运运量方面的预测显示,2020年全球海运贸易增长率(以吨英里为计算基准)为:-4.7%。

“目前,我们还无法预测新型冠状病毒(COVID-19)全球传播对全球经济和海运货物流动的影响程度。因此,我们无法对集团的财务业绩做出合理的预测。目前,对2020财年和股息支付的预测尚未确定。”



实际上,早在 3 月 20 日,世界最大集装箱航运公司马士基就曾宣布,“因新冠疫情在全球蔓延,这对公司接下来几个季度的业绩表现产生重大不确定性,暂停对全年业绩预期的判断。”

荷兰国际集团全球航运主管斯蒂芬·费斯特近日就在一个网络论坛上表示:“未来几个月对班轮公司来说将非常艰难。”

说回来,K line 方面还表示,“我们今年的首要任务是在 2020 财年控制对我们财务业绩下滑幅度。”该公司表示,如上文所述,其重点将是减少营运支出,确保额外流动性,并采取措施解决股权亏损问题。

缩减船队规模?一直在进行

据信德海事网了解,这家总部位于东京的世界级航运公司最大的租用船舶船队来自其干散货业务板块,其包含 183 艘船的干散货船队中租用船舶数量占到了 125 艘。

2018 年的时候,K Line 曾取消了一系列的集装箱船和散货船租赁,导致该公司录得 1110 亿日元(合 10.2 亿美元)的巨额净亏损。当时,该公司表示,取消上述合同“是为了在未来一段时间内,从根本上提高我们的盈利能力”。

目前看来,该公司的这一策略似乎正在慢慢产生效果。该公司表示,2019 年退出的散货船租赁使其去年盈利总额提高了 16 亿日元。同样,由于结构改革和公司在 ONE 中的股权,2019 年 K Line 集装箱业务的业绩提高了 384 亿日元。

整体而言,在截至今年 3 月的 12 个月内,K Line 的营运船队从 520 艘缩减至 468 艘,其中自有 201 艘船和租用 267 艘。

在去年船队规模缩减的大部分船舶都是一些租进的干散货船舶以及取消租赁合同的集装箱船。在截至 3 月 31 日的 12 个月内,K Line 出售了 4 艘散货船,另外 30 艘干货船的合同或被取消或没有续签合同。同期集装箱船队减少了 18 艘,目前船队规模为 46 艘,7 艘为自有(比去年少了 1 艘),39 艘为租用船舶(比去年减少了 11 艘)。

除开缩减船队等措施外,K Line 表示,它还将努力在 2020 年全面修订其投资计划,并将专注于利用其优势和“未来增长潜力”的业务。此外,该公司还表示将出售房地产等资产收回现金。

MOL 也准备退租、闲置船舶,削减投资



实际上,如信德海事网近日报道《应对寒冬,这家世界级航运公司准备退租、闲置船舶,削减投资》,同为日本航运公司三巨头之一的三井商船 MOL 在更早之前就做出了上述类似决策。

近日,商船三井 MOL 发布 2019 年年度财务报告。该公司宣布全年实现较为满意的 326 亿日元(合 3.05 亿美元)净利润的同时宣布了上述紧急应对计划。

MOL 在报告中表示,预计运量的下降将导致运费和收入的下降,我们将努力通过闲置船舶、交还短期租船、暂停新的投资、处置资产以及通过减速航行等方式来降低运营成本等方式来增加公司的现金储备。

此外,MOL 还表示已经与主要贷款机构签署了 1400 亿日元的协议,如果公司出现现金短缺的情况,那么其可以在未来 3 至 4 年内提取。

该公司预计,如果冠状病毒的影响只持续到 2020 财年的前 6 个月,其全年运营亏损将达到 100 亿日元;如果持续到全年,其亏损将达到 400 亿日元。

就目前的情况而言,MOL 表示想要准确评估冠状病毒对世界经济、日本及其自身业务的影响是“不可能的”。

有金融分析师表示,在 2008 年金融危机之后,MOL 采取了措施,以使其能够更好地应对其业务免受诸如本次新型冠状病毒等一次性事件所带来的影响。这些措施包括增加以长期货运合同为支撑的租船合同,以及减少其在干散货市场的现货市场敞口。这些措施还包括削减资本支出等。

然而,本次疫情对航运业的影响相当广泛,集装箱板块、干散货板块、LNG 海上运输以及汽车运输等多板块无一幸免。这就使得这家多元化船东和航运运营公司仍大量暴露于新冠疫情所带来的严酷市场环境之下,如该公司的汽车海运业务、集装箱运输业务和干散货业务等。

Unifeeder 将退租至少五分之一的船舶

无独有偶。近日,DP World 旗下的支线集装箱航运公司 Unifeeder 首席执行官 Jesper Kristensen 近日也在接受航运媒体 shippingwatch 时明确表示,Unifeeder 正受到集装箱市场严重低迷的冲击,将不得不在全球范围内削减 10-20% 的运力,包括将船只还给船东。

Unifeeder 世界最大的短途集装箱航运公司之一。根据 Alphaliner 提供的数据显示,目前该公司旗下经营着 61 艘小型集装箱船舶,按照运力排名为世界第 19 大集装箱航运公司。

值得一提的是,该公司一项秉承轻资产运营方式,该公司旗下的 61 艘船舶全为租用船舶。这也意味着,如果该公司缩减 10%-20% 的运力,将直接有大约 6 艘-12



艘的船舶面临着退租。

此外, 除开削减运力外, 该公司也或将裁剪部分工作岗位。

Jesper Kristensen 表示, “我们正在调整我们的网络和服务于各个市场的船只数量。我们也在对岸上的生产能力进行调整, 我们将在各个国家使用不同的模式来减少工作时间, 等等。”

Kristensen 介绍到, 直线集装箱航运公司就像是大型航运公司的孩子, 支线型集运公司转运的集装箱数量几乎与大型航运公司干线上运输的箱子数量保持 1:1 的关系。受疫情影响, 今年的大型集装箱航运公司已经大幅停航了约 10%-20% 的运力。因此, Unifeeder 的总运力也将减少 10% 到 20%。

囤柴过冬, 航运公司各有办法

如有大型航运公司将租用船舶退租给 tonnage provider 船东。

如信德海事网此前报道, 诸如 Gearbulk 和太平船务 PIL 等都期望与相关合作方(船东)谈判寻求延期支付或减少船舶租金。

在这样的情况下, 作为吨位提供者的船东日子显然也不好过。同样根据信德海事网此前报道, 《风暴将至! 有些航运公司“缺钱”了, 开始与银行谈判》目前就有很多干散货船东正就如何应对由冠状病毒引起的艰难市场环境与自己的船舶融资人在接洽, 以寻求可能的帮助——延长还款期或更改还款条件等。

大规模违约潮或将在航运业内出现

正如 K line 在其财报中所担忧的那样, 目前业内并不知道还继续在全球范围内蔓延的新冠疫情最终会给全球经济以及航运业带来打击将会有多严重。

如果情况进一步的恶化, 航运业内或将难以避免出现违约潮。

租船人对船东违约, 船东对银行或融资机构违约, 船东对船厂违约等等。

根据信德海事网此前报道《冬天来了!“新冠”对航运业打击超 08 年金融危机》, 在 4 月 26 日, 由大连海事大学港澳校友会主办的《2020 年春天云聚会暨国际海运论坛》上就有多位航运业内人士表达了对航运业债务违约的担心。



益洋航运集团主席、首席执行官苏中一也表达了类似的看法，“疫情对航运业的冲击远远恶劣于 2008 年，目前航运市场运力的需求和供应两方面都非常困难。”苏中一还表示，“我们观察到，由于运输需求和运费大幅下跌，目前市场上的违约风险非常的高，整个航运市场都面临着非常大的挑战。”

慧合航运有限公司董事总经理崔立新就表示到，“本次疫情对航运业的影响比 08 年更严重，08 年的时候市场行情从一个很高的位置“摔下”，但那时候大家至少此前还先挣钱了，而近年来航运业市场一直处于比较冷淡的位置，目前大家都“兜不是很深”。”

中远海运金控副总经理李学强也表达了对航运业内可能出现的违约潮的担心。其表示，实际上今年第一季度已经出现过要求改变支付方式的情况。

来源：信德海事网

【疫情之下，闲置船舶何去何从？】

为应对新冠肺炎疫情带来的巨大冲击，日本大型航运公司商船三井日前宣布，正准备采取一系列紧急措施予以应对，其中包括削减投资和收回租船以及闲置船舶等。

受新冠肺炎疫情影响，世界贸易需求大幅下降，大量船舶遭闲置。数据显示，截至今年 4 月初，全球船队中共有 5778 艘船处于闲置状态。若以总吨计算，闲置船舶约占全球船队的 2.6%。其中散货船队闲置比例为 0.2%，闲置集装箱船闲置比例为 1.7%，豪华邮轮为 21%。

受疫情影响 大量航线停航

航运咨询机构最新的一份报告显示，新冠肺炎疫情给航运业带来了巨大打击。

截至 4 月中旬，总共有 435 个集装箱船舶航次被取消，这相当于总计 700 万 TEU 的运输量被取消。

事实上，在该份报告发布后，包括 2M 联盟——全球第一大集装箱航运公司马士基和第二大的地中海航运（MSC）以及赫伯罗特宣布停航更多的船舶。

法国海运咨询机构 Alphaliner 也表示，受新冠肺炎疫情影响，第二季度集装箱班轮航线将取消 250 多个航次，闲置运力预计突破 300 万 TEU 大关。其中，从亚欧贸易航线中撤销的运力高达三分之一。

此前，全球集装箱船闲置运力的最高纪录，是四年前韩进海运倒破产后创下的 159 万标准箱，约占当时全球总量的 7.8%。2009 年金融危机最严重时，全球



集装箱船的闲置运力是 152 万标准箱，约占全球总量的 11.7%。

而 300 万 TEU 的运力几乎是 2016 年韩进海运破产和 2009 年全球金融危机期间达到的峰值的两倍。相当于停航 150 艘 20000TEU 的超大型集装箱船。

目前看，停航航次已开始涉及今年 5 月和 6 月的船期，且仍有继续扩大的可能。

信德海事提供的数据显示，目前全球集装箱船的总运力约为 2332.01 万标准箱。这意味着，按标准箱计算，今年全球约或有 12.86% 的集装箱船运力被闲置，创下历史最高水平。

此外，4 月 8 日，世界贸易组织（WTO）发布报告称，新冠肺炎疫情的暴发，扰乱了世界各地的正常经济活动和生活，预计今年世界贸易量下降 13—32%。贸易需求大幅下降，使全球关键航线都宣布削减运力。

另外，今年 3 月，进入洛杉矶港的入境集装箱船比去年同期下降了 26%。新加坡的集装箱船吞吐量则下降至去年 8 月以来的最低水平。

国际航运商会主席埃斯本·鲍尔森表示，今年以来，全球海运总量约下降了 15%。

被闲置的船去哪儿了？

目前，闲置船舶主要有两种形式。

一是热闲置，即船舶被锚定并配备人员，当需求恢复时，可以相对快速地准备好。这可节省燃料等运营成本，但需继续支付船员的工资和保险费，并支付租船费。二是冷闲置，即保留少部分船员在船上进行一般维护，但关闭船舶的大部分系统。这意味着，再次启动船只将要花费数百万美元，且需要进行全面的检验，才能出航。

据世界 10 大船舶管理公司之一的 Wilhelmsen 船舶管理公司（WSM）称，目前收到的询问大部分都是关于 3—6 个月的热闲置，也有部分船舶在寻求 9—12 个月的更长时间的闲置。另外，近期，该公司收到的关于船舶闲置服务方面咨询量出现激增，甚至超过了 2009 年全球金融危机期间的水平。

闲置船舶对船东来说是一个艰难的选择，因为船舶在停航情况下，除了会继续产生成本外，这么多闲置船舶去哪里也成为新的问题。



据了解，全球目前有近三分之一约 102 万 TEU 的闲置运力在船厂安装洗涤塔。另外，由于较少的台风数量以及较小的洋流影响，在亚洲范围内，船舶可以选择在马来西亚沙巴州南纳闽岛附近海域抛锚。在欧洲，船东通常安排船舶在挪威南部闲置。

WSM 首席执行官 Carl Schou 表示，“目前，我们正在根据客户的要求，评估亚洲和欧洲地区的几个新闲置地点。然而，最大的挑战是既要找到有遮蔽的水域、锚地和良好岸边基础设施的理想位置，也要考虑人力问题，需要找到能够更换海员的地方。”

Carl Schou 同时也提到，由于新冠肺炎疫情的影响，目前船舶的冷闲置存在一些问题，“船员方面是一个巨大的挑战，因为许多地方仍然被封锁，他们不让船员进来，也不让船员出去。因此这些地方不大容易安排船舶冷闲置。”

据悉，纳闽岛锚地是 WSM 和 International ShipCare 以及其他几家小型服务商共享锚地，该地的“船位”基本上按照先到先得的原则进行分配。因此，WSM 提醒，如果船东认为这是一个理想的闲置锚地，那么就需要尽早申请。

如何以最经济的方式处置闲置船？

“许多船东认为，冷闲置后的恢复成本是巨大的。然而，如果船舶在闲置期间保持良好，情况就不一样了。” Carl Schou 表示，建议船东应该确保 lay up 服务供应商符合船级社和国际标准化组织制定的标准。另外使用经过船级社认证的服务商也可以降低闲置期间的保费。并且，以正规程序在船舶闲置期间进行良好的保养，这可以减少重新启用期间的大量成本。

如何选择我国封存船舶的锚地？业内人士认为，长江以北适合大规模封存船舶的锚地并不多，大连湾与胶州湾水域有限。气象资料显示，黄渤海地区每年 8 级以上大风天数达 60 天左右，在有的年份冰情严重，容易发生断链事故。长江以及长江以南的海湾适合长期封存船舶的锚地比较多，如舟山、三都澳等。但这些地区每年夏天都会受台风影响，在台风正面袭击时，需加强人员值守或者采取相应措施。热带地区风浪很小，适合长期锚泊，是一个合理选择。但无论是封存还是解封，船舶都要航行很长一段距离，同时船员往返费用昂贵，伙食、油水供应困难，费用不菲，对船舶状态船东难以及时掌控。

此外，也可以推广使用马士基的锚泊方法。由于锚泊船都有旋回圈，不同的船，旋回方向不一定相同，必须保持安全距离。在台风正面来袭的情况下，安全距离需要进一步加大。因此，水域能容纳的船舶数量非常有限。而马士基闲置、封存船舶则采用差不多大小的船首尾相接，各抛一只首锚，一组船安排一套船员值班，在任何情况可以随时处理。若遇大风正面袭击，只需每艘船抛双锚即可，而且船不会旋回，相同水域面积可容纳的船非常多。此法唯一较高的要求是碰垫质量要好，以防止船舶间相互碰撞。

最后，长期封存船舶的要注意：大舱及各舱室要定时通风除湿，以防严重锈蚀，各液舱、冷却系统、管系要将海水全部放空；船壳及压载舱要加焊牺牲阴极



以加强船体及结构件的阴极保护；舷外要放置一根应急钢丝绳，以便紧急情况下，可以单独由拖轮采取措施；要保留值班人员，防火、防盗、防污染、防走锚。

来源：中国水运报

【今年海上石油储存的强劲需求将持续】

油轮运营商欧航公司 (Euronav) 公布了创纪录的第一季度业绩，并预计 2020 年海上石油储存的强劲需求将持续，推动其股价上涨 8.5%。

由于公共卫生事件导致的需求下降，即使在主要产油国减产之后，全世界仍在与石油过剩作斗争。供应过剩促使人们争先恐后地寻找陆上和海上的储存选择。

比利时欧航集团首席执行官 Hugo De Stoop 表示，浮动存储“增加的可能性大于减少的可能性”。

他对路透表示：“目前我们仍处于石油供应过剩的世界，陆上储存已经达到极限，石油必须去别的地方。”

欧航公司的船队目前包括 42 艘超大型油轮，每艘可装载 200 万桶石油，以及 25 艘较小的苏伊士型油轮，每艘可装载 100 万桶石油。公司还有两艘巨型油轮，每艘油轮最大储存容量为 300 万桶原油。

De Stoop 表示，全球有 65 艘超大型油轮在海上至少停留了 15 天，这表明它们可能在储存石油，另有 38 艘苏伊士型油轮也在海上储存石油。

这意味着有近 1.7 亿桶原油储存在海面上，创历史新高。

De Stoop 称，油轮停泊在世界各地的枢纽，特别是美国海湾、中东、新加坡和南非等地，并称欧航的五艘超大型油轮正在签订储存合同。

原油市场一直存在所谓的期货溢价，即远期价格高于当前价格。这种市场结构鼓励交易员将石油储存起来，希望在未来出售石油获得利润。

De Stoop 称，“第一阶段”的储存兴趣是由交易商希望从期货溢价中获利而推动的。

他说：“今天，我们收到的要求大不相同，不是来自贸易商，而是来自那些正在寻找可以储存已生产石油空间的人。”



该公司表示，现在还无法量化公共卫生事件对其结果的长期影响，该公司公布第一季度未计利息、税项、折旧及摊销前利润(EBITDA)为 3.299 亿美元，高于上年同期的 1.253 亿美元。

来源：中国石化新闻网

【三大巨头告诉你，2020 年全球航运有多难？】

“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。”马士基对现状并无避讳。

“最近几个月中，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。

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。

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。

十天之前，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”。

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，受新冠疫情影响导致货物需求大幅下滑。

由世界最大的两家集装箱航运公司MSK和MSC组成的2M联盟将在今年二季度停航亚欧航线和亚洲-地中海航线超过五分之一的航次。

另一联盟THE也没好到哪去。该联盟成员HPL、HMM、ONE和Yang Ming公司已经修改了5月和6月的时间表，以应对市场需求的减少。

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，对于航运公司的影响是一个提振，因为石油运输在航运公司里面占的比例



算是比较高的。

随着近期油价的暴跌，原油消费国的存储需求，使得海上储油成了现在的热门生意。

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30000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10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。

高增长与下坡路

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。

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184亿，其中集装箱航运业占45%。

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年来史上首次出现年度亏损。

“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 年来的最大降幅。

复苏难与忙自救

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。

目前，各公司都在积极自救。

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。

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%，明年将反弹提升 24%。

Sea-Intelligence 在报告直指，班轮业在 2020 年可能会损失 234 亿美元；

而在未来 18 个月内，航运业将遭受创纪录的下岗人数，航运业部门可能会受到最大的打击。

来源：北京商报



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	210~212	238~240	280~285		Firmer.
Tokyo Bay	204~206	255~260	415~420	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	214~216	240~242	350~355	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	195~200	245~250	255~260	MGO Sul max 0.05%	Firmer.
Kaohsiung	227.00	285.00	305.00	+ oil fence charge usd 59	Softer.
Fujairah	160~163	235~240	355~365		Steady.
Rotterdam	152~154	195~205	235~245		Softer.
Malta	S. E.	230~235	270~280		Softer.
Istanbul	227~230	255~260	280~285	Ex Wharf Price	Softer.
Buenos Aires	N/A	305~310	480~485		Steady.

截止日期: 2020-05-14

◆ 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 19 周	第 18 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	2,550	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,200	2,200	0	0.0%	

油 轮						
船 型	载重吨	第 19 周	第 18 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: 2020-05-12

(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+2	Tanker	158,000 dwt	Hyundai HI, S. Korea	2022	Nereus Shipping - Greek	6,100	
1+1	Tanker	114,000 dwt	Daehan, S. Korea	2021	Neda Maritime - Greek	5,000	LR2, Tier III
2	Bulker	210,000 dwt	Qingdao Beihai, China	2021-2022	China Development Bank Leasing - Chinese	5,220	against T/C to RWE AG

◆ 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			
CHINA STEEL GROWTH	BC	175,775		2002	China	1,620	Taiwan, PRC	en bloc
CERBA	BC	80,370		2010	S. Korea	1,300	Undisclosed	
ELNATH	BC	76,728		2005	Japan	780	Undisclosed	
TRENTA	BC	56,838		2010	China	680	Indonesian	basis ss/dd surveys & BWTS due next month
ENDEAVOUR STRAIT	BC	56,806		2010	China	undisclosed	Safesea - U.S.A	
TAURUS TWO	BC	53,630		2006	China	480	Far East	
MATUMBA	BC	53,591		2005	China	620	Chinese	
NOVA GORICA	BC	53,100		2008	China	700	Undisclosed	
SHARPNES	BC	35,510		2015	Philippines	1,300	Greek	en bloc each, BWTS
SWIFTNES	BC	35,510		2015	Philippines	1,300	Greek	fitted
BALTIC BREEZE	BC	34,386		2010	S. Korea	810	Greek	en bloc each*, basis BWTS and ss/dd
GENCO BAY	BC	34,296		2010	S. Korea	810	Greek	surveys due
SAM PANTHER	BC	33,395		2010	S. Korea	700	Undisclosed	basis ss/dd surveys due end of this year
CLIPPER KAMOSHIO	BC	32,226		2009	Japan	690	Vietnamese	



PACIFIC LOGGER	BC	31,877	2000	Japan	360	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
DAEWOO 5474	TAK	300,000		2020	S. Korea	9,350	Thenamaris - Greek	ECO/BWTS, scrubbers fitted
RIDGEBURY ALINA	TAK	164,626		2001	S. Korea	1,850	Greek	
RIDGEBURY ASTARI	TAK	149,991		2002	Japan	1,850	Greek	
PREM	TAK	36,032		2001	S. Korea	600	Undisclosed	
CRESQUES	TAK/LPG	54,656		2015	S. Korea	7,150	Japanese	12-yrs leaseback

◆ 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
STELLAR RIO	BC	229,450	46,226	1994	S. Korea	290.00	
NPS CENTURY	BC	172,036	21,407	2000	S. Korea	308.00	
CRATEUS	BC	42,487	9,135	1997	Brazil	295.00	
STAR OF LUCK	CV	21,480	6,986	1997	S. Korea	305.00	

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
AS VEGA	CV	29,098	10,590	2001	Poland	269.00	as is Port Said
AEGEAN LEADER	VEHICLES CARRIER	13,157	12,924	1993	Japan	285.00	Old sale, NK Class/HKC Green Recycling required

◆ ALCO 防损通函

【全球大流行病中的网络安全问题】

虽然国际海事组织（IMO）已经敦促船东和船舶营运人在 2021 年前将网络风险纳入船舶安全管理体系，但网络罪犯早已悄然而至。尤其在新冠病毒这样的全球大流行病的危机下，不怀好意的网络罪犯往往会乘机通过各种恶意的方法来获取利益。

为解决“拒绝物理访问”、“船舶被隔离”和“旅行限制”等实务操作上的问题，船东目前正在积极开放远程访问，对船舶使用远程数字勘察工具，并鼓励



岸上人员在家远程工作。

【主张不可抗力 - 该怎么做? 减损的三步措施】

新冠疫情导致许多公司在其合同中寻求不可抗力条款的庇护，关于这方面的简报可以在我们的网站上找到。但是，在宣布不可抗力之后，下一步该怎么办？难道就简单地等一切都过去吗？现实情况是，当事方仍然有责任减轻不可抗力事件造成的影响。本文对不可抗力的基本知识进行了梳理，并提出了减损的三步措施，以帮助保护您的利益。

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
2020-05-15	709.360	766.580	6.612	91.507	867.670	61.171	1034.970	458.840	505.430
2020-05-14	709.480	767.650	6.632	91.533	868.200	60.995	1041.710	457.920	503.450
2020-05-13	708.750	768.950	6.611	91.444	868.700	61.065	1039.170	458.450	503.730
2020-05-12	709.190	766.240	6.590	91.499	874.300	61.092	1036.330	459.330	505.810
2020-05-11	707.690	766.860	6.619	91.302	878.150	61.047	1037.390	461.820	507.720

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	0.0615	1 周	0.10588	2 周	--	1 个月	0.18213
2 个月	0.30213	3 个月	0.38563	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.66538	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--



全一海运有限公司



10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.76175		
-------	----	-------	----	-------	---------	--	--

2020-05-14

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

Total Shipping