



全一海运市场周报

2020.05 - 第4期

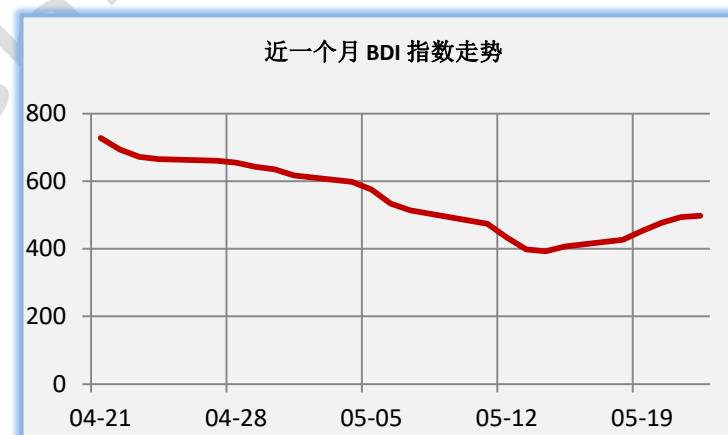
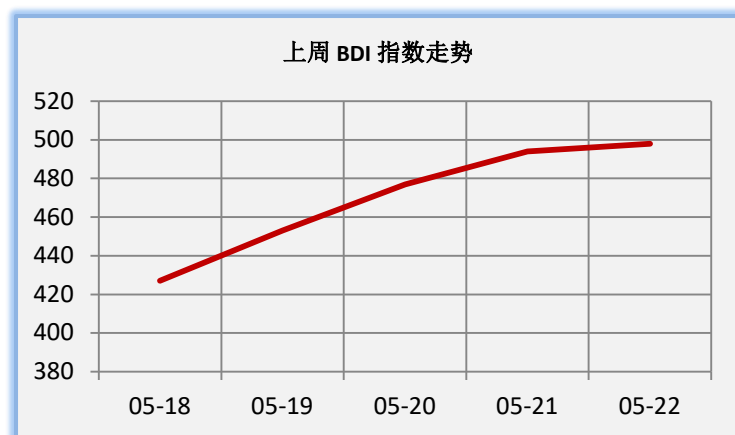


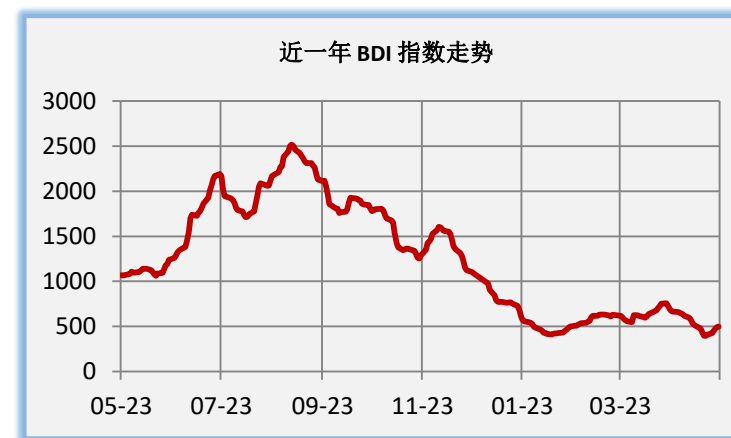
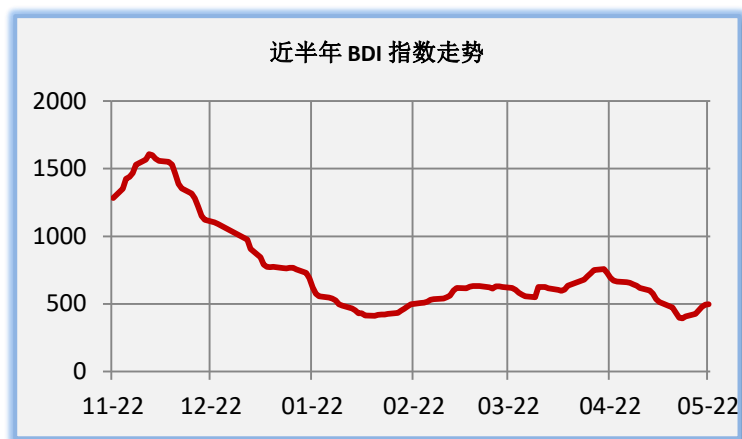
◆ 国内外海运综述

1. 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18日		5月19日		5月20日		5月21日		5月22日	
BDI	427	+20	453	+26	477	+24	494	+17	498	+4
BCI	94	+68	174	+80	174	0	180	+6	162	-18
BPI	599	-4	599	0	607	+8	623	+16	635	+12
BSI	456	+6	462	+6	471	+9	478	+7	486	+8
BHSI	233	+3	237	+4	239	+2	243	+4	249	+6





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 20 周	第 19 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	9,000	9,750	-750	-7.7%
	一年	10,000	10,500	-500	-4.8%
	三年	12,500	12,750	-250	-2.0%
Pmax (76K)	半年	7,750	8,000	-250	-3.1%
	一年	8,500	8,500	0	0.0%
	三年	10,000	10,000	0	0.0%
Smax (55K)	半年	8,500	8,250	250	3.0%
	一年	8,750	8,750	0	0.0%
	三年	9,250	9,250	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	7,000	7,000	0	0.0%
	一年	7,500	7,500	0	0.0%
	三年	8,500	8,500	0	0.0%

截止日期: 2020-05-19



2. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'MBA Giovanni' 2010 93361 dely Zhoushan 25/28 May trip via east Australia redel China \$6,800 - Norden

'Eleni' 2008 86949 dely aps N France end May trip redel Singapore-Japan intention grains \$11,500 Glencore Agri

'Andros' 2010 82158 dely Yosu 06 Jun trip vi NoPac redel Singapore-Japan \$6,500 - Cobelfret

'Captain George' 2013 82140 dely aps East Coast South America mid June trip redel SE Asia intention grains \$11,750 + \$175,000 bb - Ausca

'Artemis I' 2019 82000 dely retro Singapore 06 May trip via EC South America redel Singapore-Japan \$7,250 - Olam

'KM Singapore' 2013 80559 dely Hong Kong 25 May trip via Indonesia redel China \$7,000 - Grand Fortune

'Guo Yuan 32' 2013 75854 dely Cigading 25 May trip via Indonesia redel S China intention coal \$8,500 - cnr

'Coronis' 2006 74381 dely Yosu 24/25 May trip via NoPac redel Singapore-Japan \$5,500 - cnr

'Ocean Tianbo' 2016 63455 dely Vung Tau, Vietnam 26 May trip via EC India redel China \$9,500 - cnr

'Konkar Theodoros' 2015 60897 dely South Africa prompt trip redel Vietnam \$10,500 + approx \$110,000 bb - cnr

'JY Guardianship' 2011 56884 dely Singapore 23/25 May trip via EC India redel China approx. \$9,250 - cnr

'Ithomi' 2011 56441 dely passing Singapore prompt trip via EC India redel China \$9,000 - cnr



3. [航运市场动态](#)

【拆船市场逐渐复工】

南亚的拆船业正逐渐复工,为全国各地日益增多的船舶闲置吨位提供了另一种处理方式。

过去六周,新冠疫情在印度、巴基斯坦以及孟加拉国的爆发导致了对工作人员的严格限制,因此拆船市场几乎处于停滞状态。

现金买家 Best Oasis 报告称,在巴基斯坦,按照标准的操作流程,允许大多数外国船员靠岸下船。靠岸前,船舶至少需要有 15 天的航程;如船舶从上一港口启程在靠港前航程不足 15 天,则需要在加达尼锚地停留,直到满足 15 天航程为止。

一个月前,针对停靠印度港口载有印度船员的船舶,印度制定了印度船员上下船标准操作流程。

印度的现金买家以及船舶回收协会要求航运部门制定标准操作流程,为滞留在船上的外籍船员提供下船支持。

同时,据联合船舶经纪报道称,由于即将到来的飓风,孟加拉政府已经允许一些拆船厂拆除在吉大港锚地等候的船舶。

全球最大的船舶现金买家 GMS 在最新周报中表示,印度和孟加拉的限制有所放松,但对载有外籍船员的船舶仍有诸多限制。

GMS 表示:“未来几周,国际船舶的限制可能会进一步放松。但目前而言,只有那些获得特别豁免或船上载有本土船员的船舶才能在印度和孟加拉国靠岸。”

目前,印度允许载有印度船员的船舶靠岸,但不允许载有国际/外籍船员的船舶靠岸或停在锚地。土耳其也是如此。

在孟加拉国,如果未能得到警察和移民局的特别许可,外籍船员不得下船。

克拉克森在最近一期周报中指出:“目前看来,确实有更多船东开始试水,向船舶回收领域输送了更多船舶。”

来源:龙 de 船人



【6月1日起，集装箱的重量验证要求明确了，具体解读看这里！】

日前，交通运输部以2020年第6号令颁布了《关于修改〈中华人民共和国船舶安全监督规则〉的决定》（以下简称《规则》），自2020年6月1日起施行。为便于各相关单位和人员更好地理解《规则》内容，切实做好贯彻实施工作，现将《规则》出台的背景和主要修订内容解读如下：

一、修订背景

近年来，《中共中央 国务院关于推进安全生产领域改革发展的意见》《交通强国建设纲要》等对交通运输安全生产工作提出了明确要求。随着我国经济社会的不断发展，集装箱运输已经成为当前国际航运的重要方式，集装箱超载、重量不准确等情况时有发生，给人命和财产安全带来威胁。

此外，国际海事组织通过国际公约及其修正案的形式增加了集装箱重量验证有关要求，交通运输部在前期履约过程中也形成了可复制可推广的集装箱安全管理经验。为贯彻落实交通运输安全生产工作有关要求，履行我国缔结加入的国际公约，提高安全管理水平，需要对《规则》进行修订。

二、修订的主要内容

一是明确了集装箱重量验证要求。按照《国际集装箱安全公约》和《国际海上人命安全公约》的规定，集装箱载运货物时，不得超过其最大营运总质量；按照《国际海上人命安全公约》规定，载货集装箱在交付船舶运输前，均须对其实际重量进行验证。

为此，交通运输部印发了《交通运输部关于执行〈1974年国际海上人命安全公约〉第VI/2条2015年修正案的通知》（交海发〔2016〕92号），对外贸载货集装箱重量验证提出了要求，并取得了积极成效。《规则》新增的第四十七条中，明确了对拟交付船舶国际运输的集装箱进行重量验证中的托运人和承运人义务，要求托运人在交付船舶运输前对集装箱重量进行验证，承运人对未取得验证信息或者验证重量超过最大营运总质量的集装箱不得装船，将3年多的实践经验上升到部规章层面。

二是明确了重量验证的方法和允许的误差范围。《规则》规定可以通过整体称重法、累加计算法进行重量验证，并借鉴了欧盟、日本等航运国家和地区的通行做法，规定了托运人验证重量与实际误差不得超过5%且最大误差不超过1吨。

三是明确了集装箱超过最大营运总质量和较大误差的法律责任。集装箱超过最大营运总质量或者验证重量与实际重量误差较大，给船舶、码头设施及相关人员安全带来威胁。为此，《规则》对该类违法行为设定了相应的法律责任，并对最大营运总质量进行了解释说明。

来源：交通运输部



【Drewry 预计：2020 年全球港口集装箱吞吐量将下降 8%】

据英国劳氏日报（Lloyd's List）报道，Drewry 对今年的集装箱运输市场调整了预测，称今年将是自 2008 年金融危机以来最具挑战性的一年，集装箱运输行业前景惨淡。如果下半年疫情不能得到控制或者明年再度爆发了新疫情，市场预期将进一步下调。

Drewry 表示，随着现在各国解封并启动各项经济刺激计划，今年下半年港口活动将有所改善。然而，由于当前疫情的影响，2020 年全球港口集装箱吞吐量预计将下降 8%。

在一次航运市场研讨会上，分析师表示，发达经济体的集装箱吞吐量将下降得更为明显，发达国家受到的经济冲击将更为显著。

同一时间，马士基首席执行官施索仁 (Sren Skou) 对外表示，预计今年的箱量将同比下降四分之一。

Drewry 集装箱研究高级经理 Simon Heaney 说：“我们认为，疫情将导致第二季度全球港口集装箱吞吐量减少 16%。此外，随着封锁解除，经济刺激方案开始生效，经济活动将在今年下半年有所改善。”

这些预测与劳氏日报最近几周收到的港口吞吐量报告相符，其中包括中国、欧洲和北美的一些港口。

Simon Heaney 补充称，世界正在适应新的规则，预计港口集装箱吞吐量一直到明年都将出现负增长。在明年之前随着世界改变了原有的生活规则，经济或还将保持负增长。

基于此，Drewry 已经将全球港口集装箱吞吐量增长修正为-8%，这将是 2009 年全球贸易崩盘以来最糟糕的表现。

在疫情向全球蔓延之前，Drewry 曾预测全球港口吞吐量将增加 2%到 3%。然而，正如 Simon 重申的那样，目前没有什么确定的。他表示，“如果不能控制疫情，或者明年爆发新的疫情，预计情况将会更为糟糕。”

国际货币基金组织此前表示，在最坏的情况下，2020 年全球 GDP 最多将下降 6%，这意味着港口集装箱吞吐量将下降 12%。Drewry 对此补充到，接下来的 2021 年还会有 6%的下降。

Simon 认为，这样的结果将对集装箱行业产生非常严重的影响，肯定需要进行更彻底的重振计划，不仅仅是当前看到的闲置运力。长期的低迷无疑会增加船



公司破产的风险。在这种噩梦般的情况下，我们会看到大量船只进入闲置、报废状态并出现裁员的情况，但我们有理由乐观地认为，该行业能够安然度过这场“浩劫，尤其是订单量偏低”。

“由于新船数量的减少，加之有着超过十年的管理经验，我们认为，在我们的一般预测情景中，船公司应该能够安然度过这场危机。当然，需求端仍存在巨大的下行风险。在这种情况下，将需要更为显著的运力（调整）反应。” Simon 强调说，船公司担心的一个问题是，需要多长时间才能重新站稳脚跟。

“经济复苏的力度将真正取决于政府提出的经济拯救措施，以及企业和消费者信心能够得到多大程度的支持。”

此外他表示，任何对病毒的恐惧”会通过改变消费者行为在短期内抑制经济活动。政府为了维持经济运转，其债务也在激增，可能在短期至中期内影响集装箱吞吐量。但从长期看，人们还存在这样的疑问：疫情将如何重塑供应链的未来。

来源：航运界

【油价暴跌、航运费用飙升，超级油轮的好时候来了？】

一度出现的负油价意味着原油生产商将需要向交易员支付费用，以去除手中的原油库存。

油价暴跌，产油大国一片哀嚎，很多石油贸易商以及投机者却看到了不断扩大的期货溢价所带来的巨大商机，纷纷开始囤油，而且，不只是陆上囤油，以往成本较高的海上囤油也成了香饽饽。

瑞士能源咨询公司 Petromatrix 创始人、前石油贸易商奥利佛·杰考布（Olivier Jakob）说：“陆上和海上的油库都将被装得满满的，贸易商们的春天又来了。”

与此同时，油轮运营商、原油存储公司等也纷纷投入抢油和囤油大潮。

对于一些对海外原油依赖较重的国家来说，现在是它们大量购买原油、增加战略石油储备的好机会。

因此，外界对于中国超级油轮的动向给予了很大关注。

实际上，更值得关注的问题是：中国的超级油轮，能否因此得到加速发展的契机？



1、这是一则假新闻！

3月17日，网上开始疯传一篇题为《中国84艘巨轮拔锚起航 全球最大船队直扑海湾 外媒感叹实力悬殊》的消息，称中国有84艘超级油轮集体拔锚起航，直扑沙特去“抢油”；还说30万吨级的超级油轮数量奇缺，“土豪油霸”沙特想租都租不到，而“中国坐拥最大超级油轮船队”。

到2020年4月份，全球超级油轮租赁市场的缺口达到60艘之多，日租金从之前的每天10万美元（约合70.77万元人民币）猛涨到每天20.3万美元（约合143.67万元人民币）。

于是，不管中国的超级油轮是参与“抢油”或是进行出租，这次都能赚到盆满钵满。

然而，没过多久，这个消息就被业内人士确认为假消息。原因很简单，它既不符合常识，也不符合实际情况。

中国的确是世界上拥有超级油轮最多的国家之一。据资料显示，中国目前拥有的超级油轮共119艘，其中招商轮船投资的中国能源运输有限公司51艘、中远海运能源运输股份有限公司52艘、香港华光海运6艘、岚桥集团6艘、中石油4艘。

但是，作为航运企业，平时不可能让油轮都闲置着，这些油轮大部分都处于出租状态。突然的油价暴跌提供了抢油契机，但是，之前出租的油轮合同还没有到期，因此不能用作为中国“抢油”的运输平台，而且，租金也不可能按照现时标准。

能够用来“抢油”的，只有少部分未出租的油轮，而且，其中还有相当数量不是空置状态，甚至还有一些处于坞修状态。因此，中国真正能够用来“抢油”的自有油轮数量很少，远远达不到84艘。所谓“赚到盆满钵满”，完全是无稽之谈。

2、获利最大的是美国

当前，确实是增加战略石油储备的好时机，这点从中东到中国的航线费用飙升数倍就可以看出来。

据福布斯网、《金融时报》网站等外媒报道，中东到中国的航线在2月份为2.8万美元（约合19.82万元人民币），而从3月之后则达到平均每日18万美元（约合127.39万元人民币），最高点更是达到惊人的28万美元（约合198.16万元人民币）。

虽然媒体报道的主要是沙特航运公司巴赫里（Bahri）租用超级油轮的价格，但是，如果出货量小，这条航线的日租价不可能暴增到令人咋舌的地步，所以，



不排除中国也在此期间租用较多外国油轮运油的情况。

如果不只算超级油轮，那么世界上拥有油轮数量最多的是希腊，手握油轮总数达 700 多艘；其次是日本的 390 多艘和美国的 300 艘出头。

由此分析，最近国际油轮日租价暴涨，希腊必然是在租船方面获利最多的，其次是日本和美国。

在抢油方面，美国是大手笔。

沙特方面称，在沙特宣布打石油价格战之后，美国炼油厂商购买了沙特至少 200 艘超级油轮的石油总量，从而使沙特对美国石油出口增长了 4 倍。沙特近段时间掏高价租用 20 艘左右超级油轮，就与美国的采购量激增密切相关，因为沙特近段时间运往海外的原油有 1/3 是到美国。

日前，欧佩克+与俄罗斯、美国等产油国达成的减产协议，美国在 5 月 1 日之后的减产量不亚于沙特。尽管这主要是低油价导致美国页岩油气生产陷入困境，但不管怎么说，美国的减产以及从沙特大量购买原油，都让之前趋冷的美沙关系重新回暖。

这样一来，美国成为了油价暴跌以来的最大获利者。

3、油轮为何越造越大？

国际原油价格的暴跌、航运价格的暴增，使许多人认为超级油轮的春天来了。

实际情况并非如此，本轮暴增与之前超级油轮大发展的背景有很大不同。

二战后油轮越造越大，首先是相当长时期内世界经济发展强劲带来的石油需求旺盛。

二战之后，受到战争重创的欧洲各国、日本等都致力于经济恢复和发展，特别是日本，在上世纪 60 年代开始了高速增长。上世纪 70 年代以后，韩国、东南亚等国的经济也开始持续增长。

长达数十年的世界经济发展对于石油的需求很旺盛，特别是欧洲和日本这些贫油国，对于海外石油依赖巨大，需要运回国的原油不断增长，在这种情况下，吨位较小的油轮就明显不能满足需要了——它们的运输成本太高，因此，需要更大的油轮来降低运输成本。



一艘 3.2 万吨的油轮每天消耗燃油约 75 吨，一艘 50 万吨的超级油轮每天消耗燃油 330 吨。也就是说，后者运送原油是前者的 16 倍，而燃油消耗仅 4.4 倍，能源效率为 3.6 倍。

不仅如此，由于船员人数并不是随着船舶尺度和吨位的增大而成比例地增加，再加上超级油轮采用了一系列先进的导航设备和自动化装置，从而使所需船员人数大大节省。因此，超级油轮无论从劳动生产率、能源效率，还是资金效率方面来看，经济性都十分显著。

另一个刺激超级油轮发展的因素是第二次中东战争到第四次中东战争的影响。

在此期间，阿拉伯国家屡次战败，当时，作为阿拉伯国家“领头羊”的埃及，曾两度关闭苏伊士运河，导致从中东到欧洲的原油运输累计有 10 年之久只能绕道好望角，运输成本随之大幅增加。

基于上述因素，各国都希望发展大型油轮来降低原油运输成本。

4、日欧狂造超级油轮

在这方面，以造船业引领制造业的日本率先开始建造大型油轮。

1959 年，日本建成了世界上第一艘超过 10 万吨的油轮“宇宙?阿波罗”号；

1966 年 1 月，日本建成 15 万吨的“东京丸”号油轮；

同年晚些时候，日本还建成了 20.9 万吨的“出光”号油轮。

伴随着“出光”号的建成，诞生了一个新的名词——巨大型油轮，英文缩写为 VLCC，也就是我们现在所称的超级油轮。

随后，西欧国家也相继建造了大量的 VLCC。到 1975 年，日本、西欧平均每年竣工 59 艘 VLCC，速度之快，创造了世界造船史的新纪录，到现在这个记录也没有被打破。由此，VLCC 成为了国际原油运输市场的主力船型。

在此期间，还出现了特大型油轮，即 ULCC，日本狂造了一批这样的油轮。



1968 年，日本建成了长 345.3 米、32.6 万吨的“宇宙?爱尔兰”号油轮，成为世界上首艘超过 32 万吨的 ULCC；

1971 年，建成 37.2 万吨的“日石丸”号油轮；

1973 年 2 月和 10 月，“GLOBTIK ?东京”号和“GLOBTIK?伦敦”号油轮相继下水，长度都是 378 米、载重吨都是 37.8 万吨；

1975 年，建成 38.4 万吨“日精丸”号油轮；

1975 年底，建成长 381.8 米、载重吨 42.3 万吨的“卑尔根皇帝”号油轮；

1977 年 8 月和 12 月，日立重工业建成了两艘载重吨 51.6 万吨的油轮“ESSO?大西洋”号和“ESSO?太平洋”号。

在日本建造的众多 ULCC 中，有一艘非常值得一提——日本住友重工在 1975 年 9 月开始建造载重吨 48 万吨的“海上巨人”号，于 1979 年完工。

但是，这时，订购该船的希腊船公司破产，住友重工只得将该船转卖给香港船王董浩云。

董浩云接手后，要求船厂在该船中部加上一段 80 米长的油舱，于是，船长增加到 458.45 米，成为世界上最长的油轮；相应的载重吨也增加了 8.7 万吨，从而达到 564763 吨，成为迄今为止世界上装载量最大的油轮。

欧洲也不甘落后。

1976 年，法国建成了长 414.2 米的“巴提留斯”号油轮，载重吨突破 50 万吨大关，达 55.3 万吨日本狂造超级油轮；1979 年，又建成了 3 艘姊妹船。

1978 年，瑞典建成一艘载重吨 49.9 万吨的 ULCC“奈尼（NANNY）”号，长 365 米，宽 79 米，吃水 22.3 米，是至今为止世界上最宽的油轮（这艘油轮也就是 2003 年进长江，去江阴拆解的“海上世界”号）。

不过，油轮的吨位争霸战没有持续下去。

5、中国需要大幅增加超级油轮吗？



随着 1975 年 6 月 5 日苏伊士运河重新开放，10 万吨以下油轮可以通行，这样，ULCC 的成本优越性就大幅下降。

而且，欧洲出于对中东局势的担忧，采取了多方面措施：一是能源结构多元化，二是大规模修建油气管道，三是大力研发和推广节能减排技术，使得欧洲的海上原油运输量大减，ULCC 迅速显得过剩。

日本的 ULCC 主要是外销，既然客户急剧减少，发展 ULCC 的动力也就消失了。

此外，港口条件的限制也是 ULCC 失去发展前景的重要原因。通过实践检验和更仔细的论证，各国最终认为 20-32 万吨的超级油轮是性价比最高的船型。

在这种情况下，中国需要大幅增加超级油轮吗？

我国自从改革开放，经济发展进入了快车道，对石油的需求不断增加，原油供应也从自给自足到现在的海外依存度达到 70%，其中大部分需要通过油轮运输回国，但这并不意味着我国存在大幅增加超级油轮数量的空间。

首先，上面讲过我国现在的超级油轮有很大一部分都是处于出租状态，可见对于自己运输原油不存在平台短缺的问题。

更重要的是，我国现在对于环境越来越重视，因此，我国一方面在加大清洁能源的应用，另一方面在不断发展节能技术。两方面叠加的结果就是我国对原油的需求增幅将会持续下降，甚至在未来对原油的绝对需求量也会下降。

不仅如此，我国这些年逐渐加大了陆上油气管道的建设，之前建成的陆上油气管道也陆续注油注气，海上原油运输的压力今后会越来越小，因此，对于超级油轮的数量需求自然也就没有增长的可能。

其次，世界上的石油供应不是在减少，而是在增加。

特别是美国实现页岩油气革命之后，世界石油供应逐渐过剩，油价今后将会长期保持在较低水平。

今年 3 月沙特发起的石油价格战也是因为各国都不减产石油的赌气之举，再加上仍在发展的新冠疫情对世界经济的负面影响叠加，从而导致油价持续暴跌。这种情况不会长期持续，所以囤油是暂时行为而不是长期行为。



而且，陆上石油存储设施、超级油轮都不是一时半会儿能建成的，等陆上储油罐和海上浮动储油设施（例如比较老旧的油轮）都灌满油时，也许就没有抢油的必要了。

战略石油储备是用来应急，而不是用来进行日常供应，任何一个国家都不可能无限制地增加战略石油储备，过了临界点就是负担。

再次，我国的海上石油运输主要来自中东地区。

整个航线不存在像欧洲那样容易受制于苏伊士运河的情况，而在距离上又要比日本和韩国近得多，这也是对超级油轮需求数量不会太多的重要原因。

6、发展超级油轮技术很有必要

总而言之，单就我国海上石油运输来说，超级油轮的数量在未来应该不会比现在增加多少。

但是，这不是说我国就不用发展超级油轮，原因很简单：

第一，设计和建造超级油轮可以提高我国的造船水平。

超级油轮属于技术比较高的船舶，随着国际上对环境的日益重视，对超级油轮的技术要求越来越高。

2005 年 12 月，国际船级社协会（IACS）通过了双壳体油轮和散货船的共同结构规范（CSR），并于 2006 年 4 月 1 日生效。这意味着 IACS 首次在全球范围内统一船体结构的建造标准。

所谓“双壳体油轮”，就是底部和边部采用连续的双层壳体，能够防止或减少由于搁浅、水灾、碰撞等导致底部或边壳破损等引起的进水、水密完整性失效或油轮沉没造成的海上人命安全、海洋环境污染或油轮全损的危险。

此外，双壳体之间的空间还可以用来承载压载水，压载空间能够在整个装货空间延续。

过去数十年里，超级油轮基本上被日本和韩国垄断，我国所占份额很小，尤其是 32 万吨的超级油轮，直到 2014 年我国自主设计的“凯桂”号建成，才打破日韩的垄断。



由此可见，我国发展先进的超级油轮能够进一步提高造船水平，巩固我国的造船地位。

第二，超级油轮也是有使用寿命的，一般为 40 年。

所以，我国现有的超级油轮以及世界范围内现有超级油轮，都存在不断汰换的过程，这也需要我国发展新的超级油轮来进行应对。

来源：瞭望智库

4. 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	246~248	282~284	300~305		Firmer.
Tokyo Bay	224~226	275~280	450~455	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	250~252	278~280	375~380	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	230~235	285~290	310~315	MGO Sul max 0.05%	Firmer.
Kaohsiung	252.00	310.00	330.00	+ oil fence charge usd 59	Softer.
Fujairah	200~205	285~290	375~385		Firmer.
Rotterdam	205~208	250~255	285~290		Firmer.
Malta	S. E.	270~275	340~345		Firmer.
Istanbul	227~230	280~285	315~320	Ex Wharf Price	Firmer.
Buenos Aires	N/A	315~320	485~490		Firmer.

截止日期： 2020-05-21

◆ 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 20 周	第 19 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,800	4,850	-50	-1.0%	



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 20 周	第 19 周	浮动	%
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: 2020-05-19

(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	114,000	Daehan, S. Korea	2021	Pleiades - Greek	Undisclosed	
1	Tanker	4,250	Ferus Smit, Netherlands	2022	Erik Thun - Swedish	Undisclosed	chemical

◆ 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
CAPE BALTIC	BC	177,536		2005	Japan	1,060	Chinese	
GULF TRADER	BC	75,214		2002	Japan	520	Chinese	
MEISTER	BC	69,118		1997	Japan	330	Chinese	
NANTONG XIANGYU ZZ096	BC	63,500		2020	China	2,225	Blue Planet - Greek	*resale
NANTONG XIANGYU TB1505	BC	63,500		2019	China	2,225	Blue Planet - Greek	
VEGA TAURUS	BC	56,803		2010	China	660	Undisclosed	
OCEAN PRELATE	BC	52,433		2002	Japan	405	Chinese	cranes damaged
SEA ARROW	BC	46,747		1998	Japan	360	Chinese	
EVOLUTION	BC	24,306		1995	Japan	134	Wickwar - Turkish	Auction S.Carolina
UBC BREMEN	BC	24,072		1998	Japan	undisclosed	Undisclosed	



集装箱船								
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备 注
SEASpan HARRIER	CV	132,789	11,923	2018	China	9,175	Hong Kong	**
SEASpan FALCON	CV	132,712	11,923	2017	China	9,175	Hong Kong	
SEASpan OSPREY	CV	132,672	11,923	2018	China	9,175	Hong Kong	
SEASpan RAPTOR	CV	132,584	11,923	2018	China	9,175	Hong Kong	
BREMEN TRADER	CV	23,200	1,800	2019	China	undisclosed	Japanese	
LIBERTY STAR	CV	9,164	706	2000	S. Korea	undisclosed	Chinese	

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 5473	TAK	300,000		2020	S. Korea	9,400	Thenamaris - Greek	scrubber fitted
CHEMTRANS NOVA	TAK	73,870		2006	China	1,150	Undisclosed	
AMAZON GLADIATOR	TAK	72,910		2001	S. Korea	930	Undisclosed	
CIELO DI GUANGZHOU	TAK	38,875		2005	China	880	Undisclosed	
MERSEY SPIRIT	TAK	2,366		1996	Turkey	100	Anapo - Italian	

◆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
PETROJARL CIDADE DE RIO DAS OS	OFFSHORE	45,574	10,400	1981	Germany	undisclosed	

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
KOKURA	CV	84,900		1997	Denmark	330.00	SUBCONTINENT options
APL CHINA	CV	66,520	24,250	1995	Germany	undisclosed	Turkish

◆ALCO 防损通函

【墨西哥：走私非法麻醉品——船舶扣押及船员逮捕的风险】

国际保赔集团 IG、国际航运公会 ICS、BIMCO 和国际船舶经理人协会 INTER MANAGER 提请会员注意，最近在墨西哥发生一系列船舶扣押及船员逮捕事件，在 UBC SAVANNAH 事件中，在该船发现非法麻醉品后，船长未经正式指控而被长期拘留。



自 2019 年 7 月以来, INTER MANAGER 已经记录多起船舶抵达墨西哥港口就被扣留的事件(特别是在 ALTAMIRA 和 ENSENADA 港), 涉及的出发港通常为 ECUADOR, COLOMBIA 或 PANAMA, 也在船上发现了非法麻醉品。其中有些情况是, 当船员在船上发现非法麻醉品, 以最快的速度提前向墨西哥抵达港的地方当局报告, 随后还是发生了扣船和拘留。

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
2020-05-22	709.390	776.700	6.591	91.480	867.230	61.253	998.000	465.860	508.600
2020-05-21	708.680	777.720	6.586	91.439	866.550	61.372	1003.840	466.930	509.520
2020-05-20	709.560	775.570	6.577	91.549	869.860	61.280	1020.410	464.430	509.280
2020-05-19	709.120	773.770	6.600	91.485	864.910	61.377	1022.990	462.470	508.590
2020-05-18	710.300	768.530	6.625	91.632	858.780	61.259	1032.880	456.460	504.040

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	0.06113	1 周	0.0935	2 周	--	1 个月	0.16825
2 个月	0.27738	3 个月	0.3595	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.57663	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.68488		

2020-05-21

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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