



全一海运市场周报

2020.05 - 第5期



◆国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2020.05.25 - 05.29\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【集运市场行情向好 多数航线运价上涨】

新冠疫情在欧美国家的传播速度趋于平稳，部分国家开始恢复经营活动，世界贸易体系开始稳步复苏。本周中国出口集装箱运输市场呈现向好态势，多数航线运价上涨，带动综合指数上升。5月29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920.38点，较上期上涨8.6%。

欧洲航线：疫情在欧洲基本稳定，德国等国家已放松管制措施，逐步恢复正常生产经营活动。据研究机构 Markit 公布的数据显示，欧元区5月制造业 PMI 初值 39.5，较前值上升，显示欧洲经济出现回暖迹象。运输需求总体向好，供需基本面稳固，上海港船舶平均装载率保持在95%左右的水平，即期运价上涨。5月29日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为863美元/TEU，较上期上涨4.4%。地中海航线，市场走势基本与欧洲航线同步，疫情缓和的意大利、西班牙等国制定了恢复计划，带动运输需求回暖，供求关系改善，即期运价上涨。5月29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924美元/TEU，较上期上涨5.1%。

北美航线：据统计，美国新冠确诊病例和死亡病例在世界各国中均排第一，但疫情蔓延速度有所放缓，当地继续采取管制措施，企业经营生产活动受到限制，刺激外部生活物资需求上升，支撑航线运输需求增长。加之航商对总体运力投放进行控制，供求关系平衡，上海港船舶平均装载率保持在90%以上的水平，市场运价上涨。5月29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2097美元/FEU、2732美元/FEU，较上期分别上涨25.0%、7.4%。

波斯湾航线：疫情继续在目的地国家扩散，加之目的地国家仍处于斋月，整体货量表现不佳，部分航商虽采取停航等措施控制运力规模，但未能有效改善供求关系，上海港船舶平均装载率徘徊在85%~90%之间，市场运价走低。5月29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581美元/TEU，较上期下跌6.0%。



澳新航线：疫情在当地得到有效控制，整体经济稳步回归正常状态，带动运输需求向好，供需基本面稳固，上海港船舶平均装载率保持在 90%以上，市场运价上涨。5 月 29 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 959 美元/TEU，较上期上涨 2.3%。

南美航线：疫情在当地加快扩散，巴西等国确诊人数高速增长，刺激医疗及生活必需品等货物需求，部分航商继续采取停航等措施控制总体运力规模，供需基本面良好。本周部分航商执行运价上涨计划，即期市场订舱价格大幅上涨。5 月 29 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1211 美元/TEU，较上期大幅上涨 30.2%。

日本航线：本周运输需求基本平稳，市场运价小幅下跌。5 月 29 日，中国出口至日本航线运价指数为 745.63 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【煤炭供应阶段性紧张 综合指数波动调整】

经过连续数月努力，国内疫情已经得到初步控制。多地取消低风险地区人员 14 天隔离要求，全国复工、复产基本展开，行业开工率得到了明显提升。本周，在多重因素影响下，沿海煤炭运输市场供需格局转变，运价调整。5 月 29 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 1055.60 点，较上周下跌 1.6%。其中煤炭、金属矿石、粮食、运价指数下跌，成品油运价指数上涨，原油运价指数维稳。

煤炭市场：随着梅雨季节到来，华南华东地区雨水增多，高温天气有所缓解，水电占用部分火电份额，本周，沿海六大电厂日均耗煤量整体小幅下滑，运行于 63 万吨水平；电厂库存也出现小幅下降，跌至 1430 万吨。受大秦线检修和两会影响，煤炭市场供应收缩，供需格局继续转变，港口库存快速下降。主产区到港货源相对不足，部分畅销煤种缺货凸显；加之进口煤因额度受限，部分外贸需求转向内贸；以及煤电长协尚未签订，互相博弈；北方港口调进长时间低于调出。综上，本周沿海煤炭运输市场资源供应阶段性紧张，需求小幅缩减，叠加月底计划基本完成，下游暂缓订货订船，市场货少船多，运价大幅下跌。不过，随着大秦线月底检修结束，上游煤炭资源陆续放出，新的月度计划即将开始执行，沿海煤炭运输市场行情转好，运价显止跌迹象。

5 月 29 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1060.84 点，较上周下跌 3.6%。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 24.9 元/吨，较上周五下跌 8.4 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 26.4 元/吨，较上周五下跌 9.4 元/吨；秦皇岛-广州（6-7 万



dwt) 航线运价为 32.0 元/吨, 较上周五下跌 7.4 元/吨。

金属矿石市场: 随着国内钢材消费逐渐进入旺季, 高炉、电炉开工率持续提升, 钢铁企业复工复产情况良好, 速度快于下游主要行业, 供大于求矛盾有所显现。需求端来看, 基建工程赶工对建材需求有一定支撑, 但随着 6、7 月份华南、华东地区将进入梅雨季节, 需求阶段性下滑预期难以避免。本周铁矿石运输市场表现平稳, 运价小幅波动。5 月 29 日, 沿海金属矿石货种运价指数报收 1024.49 点, 较上周下跌 0.1%。

粮食市场: 临储玉米拍卖政策确定之后, 国内各地区玉米价格应声而落且下调幅度逐渐扩大。短期内在拍卖消息利空的影响下, 国内主产区玉米深加工企业或继续下调报价, 而贸易商出粮节奏也会加快, 市场将迎来玉米供应的小高峰。本周粮食运输市场运价随煤炭运价小幅下跌。5 月 29 日, 沿海粮食货种运价指数报收 845.85 点, 较上周下跌 1.9%。

成品油市场: 近期国内柴油批发价格上涨, 汽油受车用空调带动加之下游抄底操作, 价格也顺应走高, 终端消耗稳中向好。上游地炼及主营炼厂维持较高水平开工负荷, 资源产出量较大, 市场货盘增多, 运输需求维持高位, 运价延续上行走势。5 月 29 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 1118.00 点, 较上周上涨 6.9%。

(3) 远东干散货运输市场

【各船型市场走势分化 综合指数先扬后抑】

本周国际干散货运输市场大船及中小型船走势分化, 海岬型船市场先稳后降, 巴拿马型船和超灵便型船市场表现稳健, 租金持续上涨, 远东干散货指数 (FDI) 综合指数先扬后抑。5 月 28 日, 上海航运交易所发布的远东干散货指数 (FDI) 综合指数为 558.97 点, 运价指数为 541.79 点, 租金指数为 584.75 点, 较上周四分别下跌 0.1%、1.1%和上涨 1.3%。

海岬型船市场: 海岬型船市场先稳后降。上周海岬型船市场经历了大跌后的强劲反弹, 本周初值新加坡及英国银行假日, 市场表现安静, 海岬型船市场运价平稳, 澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价在 4.5 美元/吨左右小幅波动; 下半周, 尽管太平洋市场货盘较多, 市场气氛相对活跃, 但由于自 5 月中旬以来远程矿航线租金水平明显低于太平洋市场, 大部分运力集中在该市场, 导致市场仍是船多货少, 租家议价优势明显, 太平洋市场运价承压下行, 且跌势明显。周



四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 5270 美元，较上周四下跌 21.5%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 4.042 美元/吨，较上周四下跌 15.6%。远程矿航线，本周巴西、南非市场货盘不多，运价小幅波动。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 8.026 美元/吨，较上周四下跌 0.1%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场持续上升，粮食航线运价开始回升。太平洋市场，尽管本周印尼煤炭现货货盘不如上周多，但由于国内沿海运输市场租金水平明显高于外贸市场，内外贸兼营船普遍留在内贸市场，中国南方地区可用运力仍趋紧，巴拿马型船太平洋市场租金继续稳中上行，已连续两周上涨。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 7000 美元，较上周四上涨 11.1%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 5775 美元，较上周四上涨 11.2%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 4.250 美元/吨，较上周四上涨 8.8%。粮食航线，南美持续释放的粮食货盘不断地消化市场运力，且由于前期放空运力减少，市场由运力过剩逐渐转向平衡甚至略有趋紧的状态，加上本周南美市场有不少 6 月中下旬装期的粮食货盘放出，粮食航线运价结束长达一个月的下跌后开始回升。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 22.194 美元/吨，较上周四上涨 6.2%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场涨势趋缓。东南亚市场租金已连续一个月上涨，目前水平较上涨前翻了一倍；镍矿、水泥熟料等货盘仍在释放，但煤炭货盘有所减少，东南亚市场租金涨势放缓，周末高位调整，上涨乏力。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 6092 美元，较上周四上涨 13.6%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 7641 美元，较上周四上涨 8.9%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 4213 美元，较上周四上涨 12.9%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 5.300 美元/吨，较上周四上涨 6.4%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.260 美元/吨，较上周四上涨 3.7%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价先抑后扬 成品油运价波动上行】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 5 月 22 日当周美国除却战略储备的商业原油库存、精炼油库存意外大增，不过随着需求的缓慢恢复，炼厂的开工率也有所回升，汽油库存终呈下滑趋势。本周沙特和俄罗斯确认了共同履行 4 月达成的 OPEC+减产协议的重要性，OPEC+定于 6 月 9 日至 10 日召开会议，就是否将减产协议延长至 2020 年底展开进一步讨论。5 月以来，随着各大产油国削减产量，且各国逐渐重启经济，油市供需面有所改善，但市场仍担心全球最大的两个经济体之间可能发生的贸易冲突，或将延缓全球经济的复苏。本周原油价格小幅下跌，布伦特原油期货价格周四报 34.79 美元/桶，较上期下跌 2.08%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价先跌后涨，苏伊士型油轮运价稳中有降，阿芙拉型油轮运价一落千丈。中国进口 VLCC 运输市场运价先抑后扬。5 月 28 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 1249.69 点，较上期上涨 23.19%。



超大型油轮（VLCC）：VLCC 运输市场周初延续弱势盘跌格局，临近周末，在油价下跌和船舶压港等因素刺激下明显反弹，运价先抑后扬，日均 TCE（等价期租租金）跌破 3.5 万美元后探底回升，一举冲高至 5 万美元上方。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS67，较上周四上涨 26.6%，CT1 的 5 日平均为 WS53.40，较上周下跌 7.5%，TCE 平均 3.7 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS64.5，上涨 18.6%，平均为 WS54.11，TCE 平均 4.2 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平稳中有降。西非至欧洲市场运价维持在 WS72，TCE 约 3.0 万美元/天。黑海到地中海航线运价小幅下跌至 S73，TCE 约 2.3 万美元/天。亚洲进口主要来自非洲，一艘 13 万吨级船，利比亚至中国宁波，5 月 28 至 30 日货盘，成交包干运费为 450 万美元。一艘 13 万吨级船，利比亚至新加坡，6 月 8 至 9 日货盘，成交包干运费为 350 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下滑，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 WS75（TCE 约 1.0 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS81（TCE 约 1.5 万美元/天）。北海短程运价大幅下跌至 WS93（TCE 约 1.7 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS76（TCE 约 2.3 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS112（TCE 约 2.7 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS109（TCE 为 2.7 万美元/天）。亚洲进口主要来自俄罗斯，一艘 10 万吨级船，科兹米诺至韩国，6 月上旬货盘，成交包干运费为 67 万美元。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线整体下滑，欧美航线大幅上涨，综合水平波动上行。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS134（TCE 约 1.5 美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS130（TCE 约 2.4 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS116（TCE 约 2.9 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS95 水平（TCE 约 1.0 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价大幅上涨至 WS142（TCE 约 1.8 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 2.3 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际油轮船价普跌 沿海散货船价普涨】

5 月 20 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 951.90 点，环比上涨 1.16%。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 1.30%、0.47%；沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数上涨 2.75%、1.46%。



因大宗散货货盘供给差异，海岬型和巴拿马型船运价下跌，灵便型和超灵便型船运价反弹，波罗的海干散货运价指数 BDI 连续 17 个交易日下跌后 3 连涨至 427 点（周二），环比下跌 1.39%，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—1003 万美元、环比上涨 1.70%；57000DWT—1665 万美元、环比下跌 2.17%；75000DWT—1621 万美元、环比下跌 0.72%；170000DWT—2389 万美元、环比微涨 0.06%。近期，国际干散货船各大船型 1 年期期租租金环比分别降低 1%-2.5%不等，跌幅收窄，预计二手散货船价格走势短期震荡向下。本期，国际二手散货船买卖成交量小幅回升，共计成交 12 艘（环比增加 5 艘），总运力 56.26 万 DWT，成交金额 12130 万美元，平均船龄 9.42 年。

OPEC+俄罗斯等国继续推进减产，欧美多国持续放宽疫情管制提振需求前景，加之疫苗研制传出积极消息，国际油价大幅上扬至两个月以来的新高，布伦特原油期货收于 34.65 美元/桶（周二），环比上涨 15.58%，国际原油运价小幅波动，成品油运价大幅下挫，二手油轮船价以跌为主。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2525 万美元、环比下跌 0.17%；74000DWT—2419 万美元、环比下跌 1.87%；105000DWT—3765 万美元、环比下上涨 0.79%；158000DWT—4689 万美元、环比下跌 1.41%；300000DWT—8103 万美元、环比下跌 3.73%。全球石油市场的前景“有所改善”，需求略高于预期，原油及燃料需求正自谷底回升；油价下跌的痛苦影响到所有生产商，产油国供应在近期油价大幅下跌后正遵守承诺实施减产；鉴于全球经济衰退，消费者行为谨慎，南亚、非洲、拉美等新兴市场地区的疫情高峰可能尚未到来，在相当一段时间内，全球原油消费将保持在较低（低于 1 亿桶/日）的水平；国际油轮各大船型 1 年期期租租金分别下挫 0%-10%不等，跌幅减少，二手油轮船价短期或以跌为主。本期，国际二手油轮市场成交一般，共计成交 6 艘（环比持平），总运力 77.08 万 DWT，成交金额 15350 万美元，平均船龄 14.5 年。

国内沿海散货运输市场在煤炭运价领涨的带动下，金属矿石和粮食运价普涨，且船东报价坚挺，二手沿海散货船价格继续上涨。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—182 万人民币、环比上涨 4.16%；5000DWT—887 万人民币、环比上涨 0.32%。随着全国疫情防控等级下调，沿海散货货盘增多，加上北方发运港口船舶压港等货以及长江封航影响船舶周转效率，可用运力减少，支撑运价上涨，预计沿海散货船价格短期稳中看涨。本期，沿海散货船成交量一般，共计成交 7 艘（环比减少 2 艘），总运力 0.84 万 DWT，成交金额 3680 万元人民币，平均船龄 12.76 年。

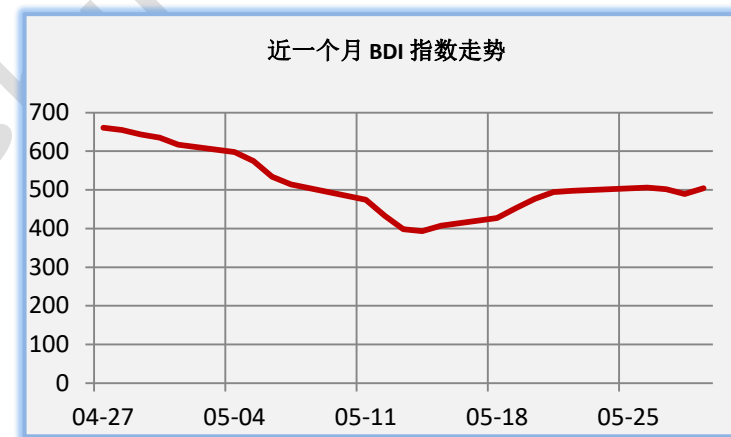
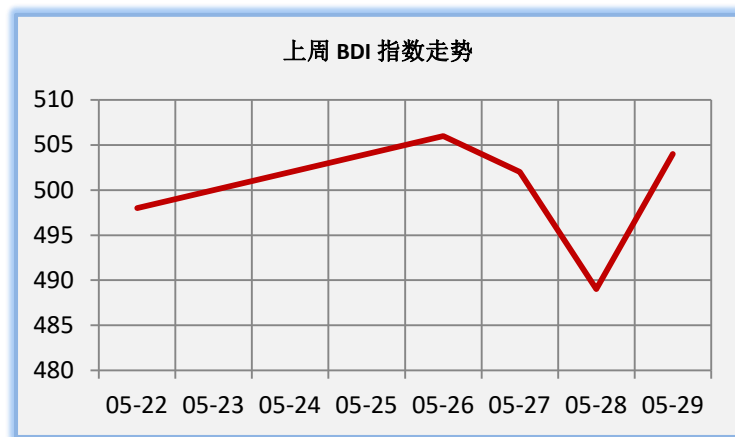
内河散货运价基本平稳，二手内河散货船价格大船价涨、小船价跌。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—52 万人民币，环比下跌 0.35%；1000DWT—114 万人民币，环比下跌 1.88%；2000DWT—241 万人民币，环比上涨 4.88%；3000DWT—338 万人民币，环比上涨 2.69%。本期，内河散货船市场成交量基本活跃，共计成交 97 艘（环比持平），总运力 19.02 万 DWT，成交金额 21023 万元人民币，平均船龄 8.53 年。

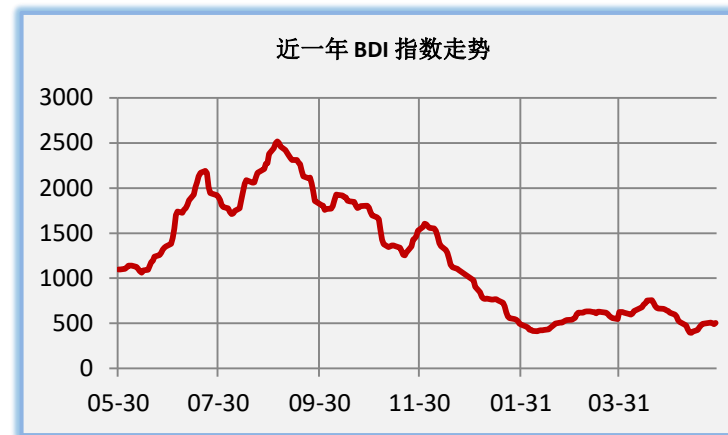
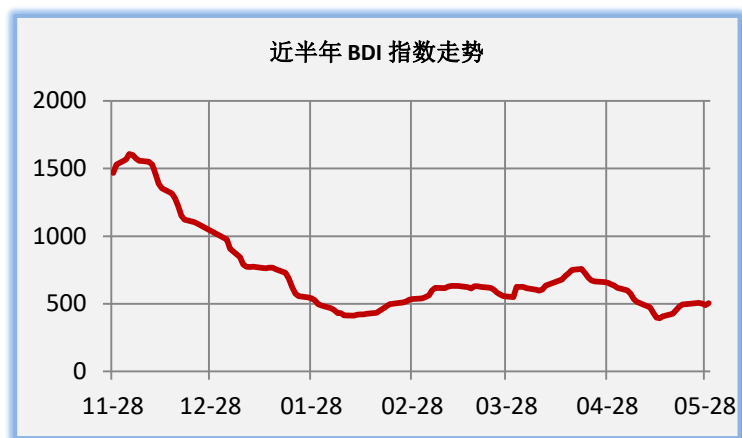


2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	5月26日		5月27日		5月28日		5月29日	
BDI	506	+8	502	-4	489	-13	504	+15
BCI	147	-15	108	-39	27	-81	46	+19
BPI	656	+21	689	+33	720	+31	754	+34
BSI	495	+9	500	+5	502	+2	500	-2
BHSI	257	+8	262	+5	267	+5	271	+4





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 21 周	第 20 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	9,000	9,000	0	0.0%
	一年	10,250	10,000	250	2.5%
	三年	12,500	12,500	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	7,750	7,750	0	0.0%
	一年	8,500	8,500	0	0.0%
	三年	10,000	10,000	0	0.0%
Smax (55K)	半年	8,500	8,500	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	7,000	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: 2020-05-26



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'JY River' 2019 82000 dely Zhuhai 01 Jun trip via Indonesia redel Malaysia \$6,250 - SDTR

'Sinchart Beijing' 2012 81664 dely aps NC South America 17/22 Jun trip redel Skaw-Gibraltar \$6,500 Oldendorff

'HC Sunshine' 2000 77672 dely Donguan 02/06 Jun trip via Indonesia redel south China \$7,370 - cnr

'Nord Hydra' 2014 77134 dely aps East Coast South America 09 Jun trip redel Singapore-Japan intention grains \$12,250 + \$225,000 bb - Oldendorff

'Pictor' 2002 76598 dely Rizhao 01/03 Jun trip via S Australia redel China intention iron ore \$6,250 - Daelim

'Bulk Atacama' 2014 61384 dely passing Durban 02/03 Jun trip via Saldanha Bay redel China \$11,500 + \$125,000 - Topsheen

'Stove Friend' 2016 57679 dely Richards Bay 11/15 Jun trip redel Vietnam \$11,600 + \$160,000 bb - cnr

'Ocean Cross' 2007 53617 dely Arabian Gulf prompt trip redel east coast India \$10,850 - J Lauritzen

'Apageon' 2005 52483 dely Continent prompt trip redel east Mediterranean intention scrap \$5,300 - Lalemant

'Hamburg Team' 2019 39300 dely Esperance prompt trip redel China intention grains \$10,000 - cnr



4. [航运市场动态](#)

【中国对美国集装箱海运量出现复苏迹象】

中国发往美国的集装箱运输量环比转为增加。在新型冠状病毒疫情已经消退的中国，随着经济活动的重启，货物流动正逐步复苏。在因疫情影响、全球集装箱船货轮不断减少的背景下，面对中国逐步恢复的货运需求，运输能力不足的迹象扩大，现货运费也出现上涨。

美国调查机构 Descartes Datamyne 的统计显示，4 月中国发往美国的海上集装箱运输量为 67 万 3851 个（按 20 英尺集装箱换算）。环比增加 87.1%，时隔 3 个月转为增加。

另一方面，与 2019 年 4 月相比减少 8.1%，连续 15 个月低于上年。不过，此前在 3 月（同比下降 36.0%）创出逼近雷曼危机后 2009 年 2 月最低水平，4 月的跌幅明显收窄。

观察具体品类发现，包括电视机等在内的“电子设备”增长 1.8%，达到 6 万 4715 个集装箱。树脂类建材等“塑料”也增长 5.6%，达到 6 万 3375 个集装箱。体积大的“家具类”减少 23.8%，减为 12 万 2162 个集装箱。包括个人电脑在内的“机械类”减少 4.2%，降至 8 万 9991 个集装箱。

由于占运输量 5 成以上的中国出发的集装箱运输复苏，4 月亚洲发往美国的海上集装箱运输量也达到 125 万 4333 个（按 20 英尺集装箱换算）。仅比上年同月减少 0.7%，和 3 月的减少 16.6% 相比迅速复苏。日本的出发量为 4 万 1083 个集装箱，减少 6.9%。

随着货物流动的复苏，目前的现货（即时合约）运费也在上升。中国发往美国西海岸的现货运费截至最近的 5 月 22 日为每个 40 英尺集装箱 1678 美元左右。比 3 月上旬的 1361 美元上涨了约 2 成。

由于运输能力缩小，运费出现上涨。受新冠疫情影响，自 3 月起货轮相继减少。4 月上旬，世界主要航线的货轮减少约 2 成。中国港口滞留的货物加上经济活动重启带来的新货物，导致运力供不应求。日本海事中心也分析称“支撑运费的是货轮减少效应”。



目前很多观点认为，“运输能力的供给收紧，运费不会明显下降”，但今后的不确定性也很大。日本拓殖大学教授松田琢磨表示，“新冠疫情后的复苏时期和全球需求难以预测，同时由于美国经济恶化和中美对立等影响，未来难以预测”。

来源：日经新闻

【新加坡放宽船员换班限制涉及四类人员】

为了满足船员换班的迫切需求、缓解海上滞留船员人数增加问题，新加坡海事及港口管理局（MPA）宣布将放宽船员换班限制。

经过与工业及海事劳工组织代表的讨论，MPA 现在将允许四类人员上下船换班：一、雇佣合约已到期的船员；二、离船不会影响船舶安全的其他船员；三、由于船舶交易后更换船员；四、不属于船员的人员，例如主管及服务工程师。MPA 强调，船员移动依然受到严格的限制条件。

MPA 强调，船员移动仍受到严格的条件限制，相关船员必须能够确认他们在过去 14 天内没有下船、且在此期间没有生病。船员必须获得由新加坡医生签发的适合旅行的医疗证明，以及能证明其需要下船换班的文件，例如其雇佣合同到期、或者船舶买卖协议显示船员更换。

MPA 相关人员表示，除了离船的船员之外，登船船员也面临着严格的要求。他们必须能够确认其已经在本国隔离至少两个星期，在此期间一直处于健康状态。登船船员还需要在前往新加坡前两天内在当地接受新型冠状病毒检测，并且必须在飞行前 24 小时内由当地医生出具适合旅行的医疗证明。

所有登船和离船的船员必须直接在机场（或者其他到达地点）及船舶间直接转移，中间不得停靠。如果任何船舶有船员下船，相关船舶不能离开码头，直到其下船船员已经离开新加坡。这会给船舶管理者施压，以确保没有船员偏离计划。

按照 MPA 的规定，任何船员调动都必须提前 14 天通知。

来源：国际船舶网



【三部委发文明确船舶强制报废年限】

交通运输部 国家发展改革委 财政部关于修订发布《关于实施运输船舶强制报废制度的意见》的通知

各省、自治区、直辖市交通运输厅(委)、发展改革委、财政厅(局)，交通运输部长江、珠江航务管理局：

根据《国务院办公厅关于做好行政法规部门规章和文件清理工作有关事项的通知》(国办函〔2016〕12号)要求，决定对原交通部、原国家经贸委、财政部联合印发的《关于发布〈关于实施运输船舶强制报废制度的意见〉的通知》(交水发〔2001〕151号)进行修改，删除文件中“报废船舶违反规定擅自从事运输，视情节轻重，予以扣留封存或者强制拆解，所发生的费用由船舶所有人或经营人承担。”的内容，同时纳入原交通部《关于同意延长黑龙江水系运输船舶强制报废年限的批复》(交水发〔2002〕415号)关于同意将黑龙江水系第四类、第五类内河船舶强制报废年限分别延长至39年、41年的内容。

现将修改后的《关于实施运输船舶强制报废制度的意见》重新发布，请各单位认真执行。《关于发布〈关于实施运输船舶强制报废制度的意见〉的通知》(交水发〔2001〕151号)、《关于同意延长黑龙江水系运输船舶强制报废年限的批复》(交水发〔2002〕415号)和《关于修改关于实施运输船舶强制报废制度意见的公告》(交通运输部公告2012年第16号)同时废止。

关于实施运输船舶强制报废制度的意见

为加强老旧船舶管理，优化船舶运力结构，提高船舶技术水平，保障水路运输安全，促进水运事业健康发展，建立并实施运输船舶强制报废制度。

一、充分认识实施运输船舶强制报废的重要性

改革开放以来，我国水运事业得到了较快的发展，为缓解我国运输能力不足，促进国民经济和对外贸易发展作出了贡献。但是，由于种种原因，目前我国运输船舶存在严重老化，老旧船舶数量多，船舶技术状况差，安全隐患多等突出问题，对国家和人民生命财产构成重大威胁，对航运业健康发展产生了负面影响。实施船舶强制报废制度，尽快淘汰一批老旧运输船舶特别是严重老旧的客滚船舶，对保障船舶运输生产安全，保护人民群众生命和财产安全具有十分重要的意义。实施船舶强制报废制度，有利于优化运力结构，推动航运业结构调整，提高运输服务质量和竞争力，促进航运业健康有序发展。



二、禁止达到报废船龄标准的运输船舶从事水路运输活动

对老旧运输船舶进行严格管理，对已达到强制报废船龄的船舶实施强制报废制度，强制退出水路运输市场，不得在中华人民共和国登记从事水路运输。各类运输船舶的强制报废船龄如下：

(一)海船类报废船龄。

客船类，包括高速客船、客滚船、客货船、客渡船、客货渡船、旅游船、客船，报废船龄为 30 年(含)以上(其中高速客船为 25 年)；

液体货船类，包括油船、化学品船、液化气船，报废船龄为 31 年(含)以上；

散货船类，包括散货船、矿砂船，报废船龄为 33 年(含)以上；

杂货船类，包括滚装船、散装水泥船、冷藏船、杂货船、多用途船、集装箱船、木材船、拖/推轮、驳船等，报废船龄为 34 年(含)以上。

(二)河船类报废船龄。

客船类，包括高速客船、客滚船、客货船、客渡船、客货渡船、旅游船、客船，报废船龄为 30 年(含)以上(其中高速客船为 25 年)；

液体货船类，包括油船、化学品船、液化气船，报废船龄为 31 年(含)以上；

散货船类，包括散货船、矿砂船，报废船龄为 33 年(含)以上；其中黑龙江水系船舶报废船龄为 39 年(含)以上；

杂货船类，包括滚装船、散装水泥船、冷藏船、杂货船、多用途船、集装箱船、木材船、拖/推轮、驳船(含油驳)等，报废船龄为 35 年(含)以上；其中黑龙江水系船舶报废船龄为 41 年(含)以上。



三、加强领导，采取措施，保障运输船舶强制报废制度的顺利实施

各级交通运输主管部门、海事管理机构、船舶检验等部门要严格把关，加强综合管理。对达到报废船龄的运输船舶，海事管理机构不予办理运输船舶登记手续，船检机构不予核发船舶检验证书，交通运输主管部门不予核发船舶营运证件。

实施船舶强制报废制度，涉及范围广、实施力度大，有关地方政府及相关管理部门要做好工作，维护社会稳定，切实保证运输船舶强制报废制度的实施。

来源：海事服务网

【原油市场走势，关注这些动态】

近期，国际油价快速反弹，根据路透数据，截至 5 月 22 日，WTI 原油期货价格已经从年内最低的-37.63 美元/桶回升至 33.25 美元/桶，Brent 原油期货价格也从最低的 19.33 美元/桶升至 35.13 美元/桶，有强烈信号表明，原油市场将恢复供需平衡，也就是说，2020 年下半年的供应将迅速从 4 月全球大封锁最严重时期的巨大供应过剩，转向供应不足。

目前，布伦特原油 6 周日历价差已从 4 月第一周的每桶逾 6 美元缩小至不足 70 美分的正价差。不断缩小的日历价差是一个强烈信号，表明实体市场在过去 6 周已变得更为平衡。

不过，在目前油市状况有所改善，原油价格稳步上涨的情况下，原油市场的供需能否真正平衡，美国的页岩油生产将是重要的影响因素。一旦美国页岩油厂商重开关闭的产量或关闭的油井，将冲击市场，从而压垮油市的恢复，这正成为原油市场的忧虑之一。

一家输油管道专业人士表示，一旦 WTI 稳定在 20 美元/桶上下或 30 美元/桶附近，一些页岩油生产商就准备再次开始增产。能源合伙人公司的 MackieMcCrea 也表示，截至 5 月 10 日，二叠纪盆地已关闭的四分之一的油井已经重启。随着 WTI 超过 30 美元/桶，这种趋势或将加速，对油价构成压力。尽管数据显示页岩油公司可能需要更高的油价才能实现盈亏平衡，但大多数页岩钻井公司都急于恢复生产，因为其承担着沉重的债务负担；如果他们不生产石油并出售，那么将无法偿还债务。



当前，美国原油产量的下降更多的是依赖于各产油商的被动减产，美国政府并未推行减产政策。因此，随着油价的回暖，或许将有更多页岩油生产商重新投产。在当前原油市场供需仍未达成平衡的情况下，有关页岩油田中任何地方产量增加的消息都将对价格本身起到利空影响。

而油轮公司 Frontline 首席执行官近日警告称，市场的“乌云”即将来临。一、二季度的大量原油储备意味着当需求缓慢恢复时，有大量石油可供使用。受减产和库存增加压力的影响，最近几周油轮运费市场已开始向下修正。同时，海上浮舱交易不会永远持续下去，可能比预期更快地进入库存提取期。而提取库存则意味着原油以及原油产品的运输需求将出现下滑。Frontline 同时表示，由于近期市场表现强劲，高硫燃料和低硫燃料之间的价差有所下降，公司已决定推迟在 2 艘 VLCC 和 2 艘苏伊士型船上安装脱硫设备。

挪威投行 Cleaves Securities 近日也表示，随着高运费“盛宴”的结束，油轮业即将进入“新常态”。该机构预计，二季度接下来的一段时间内，VLCC 收益将维持在 3 万美元/天左右。

此外，近期支持运价上涨的浮式储油也面临两个方面的风险：

一是运营与法律风险。例如：在提单义务与租家指令相冲突时，应充分考虑租船合同项下租家是否有权将船舶长期用作浮仓，所提供的担保是否充分可靠；油品长期存储，有可能导致部分油品的品质下降或变质，船东在订立租船合同前，应充分评估船舶是否适合长期存储特定油品、是否会导致油品变质，并要求租家提供相应担保；长期锚泊或漂航还可能导致船舶污底的产生进而影响船舶的航速和油耗，一旦严重到违反航速/油耗保证，船东可能面临租家的索赔等。

二是海盗袭击风险。今年以来，随着海上储油油轮数量的持续增加，这些用作海上储存设施的静态油轮船员和货物正成为海盗袭击的目标。特别是几内亚湾海盗活动日益猖獗，政治风险咨询公司 Verisk Maplecroft 高级非洲分析师 Alexandre Raymakers 表示，当地的安全部队受困于非洲大陆其它安全热点问题，且缺乏足够的装备，无法有效对付海盗行为。同时，国际援助前景渺茫，因为国际航线往往避开几内亚湾。因此，当地航运和石油天然气运营商都将面临供应链、出口路线的进一步中断，以及成本的增加。

来源：中远海运 e 刊



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	242~244	304~306	330~335		Softer.
Tokyo Bay	222~224	265~270	470~475	Plus oil fence charge if any.	Softer.
Shanghai	242~244	274~276	375~380	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Softer.
Hong Kong	220~225	273~278	315~320	MGO Sul max 0.05%	Softer.
Kaohsiung	247.00	305.00	335.00	+ oil fence charge usd 59	Softer.
Fujairah	205~210	300~305	390~400		Avail tight.
Rotterdam	195~200	260~265	285~290		Softer.
Malta	S. E.	260~265	315~320		Softer.
Istanbul	232~235	275~280	320~325	Ex Wharf Price	Steady.
Buenos Aires	N/A	315~320	480~485		Avail tight.

截止日期: 2020-05-28

◆ 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 21 周	第 20 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,800	4,800	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 21 周	第 20 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,750	8,800	-50	-0.6%	



苏伊士型 Suezmax	160,000	5,700	5,750	-50	-0.9%
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: 2020-05-26

(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	Tanker	307,000	Dalian Shipbuilding, China	2021	China Merchants Group - Chinese	8,400	
2	Tanker	300,000	Hyundai HI, S. Korea	2022	Central Shipping - Greek	8,950	scrubber fitted
2	Bulker	82,000	Yamco, China	2021	Mitsui OSK Lines - Japanese	Undisclosed	
1	Bulker	63,700	Oshima, Japan	2022	Tawan Navigation - Taiwanese	Undisclosed	
2	Bulker	61,000	DACKS, China	2021	DOWA Line - Japanese	Undisclosed	

◆ 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
LM SELENE	BC	93,258		2009	China	915	Undisclosed	
LUCKY STAR	BC	76,662		2002	Japan	650	Chinese	
DIAMOND WIND	BC	76,536		2010	Japan	1,250	Japanese	
BLUE RIPPLE	BC	76,598		2002	China	490	Undisclosed	
CAP FERRAT	BC	75,595		2000	Japan	480	Chinese	
CYGNUS OCEAN	BC	58,609		2013	China	1,250	Undisclosed	
MOONBEAM	BC	58,138		2013	China	1,250	Undisclosed	
BW FLAX	BC	58,096		2010	Philippines	1,050	Undisclosed	
BOMAR OYSTER	BC	56,548		2010	Vietnam	660	German	
KBS STAR	BC	30,548		2007	China	undisclosed	Vietnamese	

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
CAPE NATI	CV	23,263	1,740	2009	China	500	Greek	bank sale



油 轮							
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	备 注
LANDBRIDGE WISDOM	TAK	308,000		2019	China	6,500	7-yrs BB & leaseback with purchase option
SKS SINNI	TAK	159,385		2003	S. Korea	2,100	Greek
BAI LU ZHOU	TAK	110,503		2007	China	1,900	Undisclosed balance of t/c attached to state owned Chinese oil Company till February 2021 @ \$22,000 per day
SEAPACIS	TAK	105,747		2005	Japan	1,575	Undisclosed
TORM KRISTINA	TAK	105,002		1999	S. Korea	1,000	Chinese
HERMITAGE BRIDGE	TAK	47,842		2003	S. Korea	950	Undisclosed
ANICHKOV BRIDGE	TAK	47,842		2003	S. Korea	950	Undisclosed
TORM MARY	TAK	46,349		2002	S. Korea	1,000	Undisclosed
TORM VITA	TAK	46,308		2002	S. Korea	1,000	Undisclosed
MARIT	TAK	22,820		2001	Japan	undisclosed	Undisclosed
PRIMO M	TAK	18,596		2000	Spain	undisclosed	Undisclosed
INCHEON CHEMI	TAK	8,747		2003	Japan	undisclosed	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
CAPE ORCHID	BC	172,569	21,221	2001	Japan	273.00	green recycling
E. R. PUSAN	CV	67,737	24,702	2000	S. Korea	285.00	HKC green recycling

巴基斯坦							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格 (美元) /轻吨	备 注
NEW ATHENS	BC	170,565	21,155	1999	Japan	312.00	



◆ALCO 防损通函

【新冠病毒 - IMO 采取措施应对船员换班的挑战】

根据世卫组织的报告，新冠确诊病例超过 520 万，死亡人数超过 33 万，没有显示出有任何减缓迹象。从航运这方面来说，保持贸易至关重要，同样重要的是，应将不论何种国籍的专业海员和海事人员列为“关键工作者”，以便更安全和有效地实施船员换班和旅行。

IMO 已发布一份新通告列出了 12 步建议措施，以确保在疫情期间船员安全的换班和旅行。

【ICA 条款下的索赔通知 - 相关争议】

在最近的伦敦仲裁案（London Arbitration 3/20）中，争议之一是关于 NYPE 协会内部协议（ICA）条款下的索赔。该争议引发了一些有趣的讨论。

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
2020-05-29	713.160	789.700	6.623	91.989	878.600	61.016	984.720	472.830	517.670
2020-05-28	712.770	785.220	6.615	91.941	874.330	60.976	990.890	471.990	518.200
2020-05-27	710.920	780.660	6.615	91.701	876.620	61.281	993.150	472.470	515.770
2020-05-26	712.930	777.030	6.618	91.958	869.510	61.175	1004.070	466.380	510.030



2020-05-25 712.090 776.530 6.609 91.809 867.850 61.248 1003.490 465.930 509.130

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	0.063	1 周	0.0915	2 周	--	1 个月	0.17263
2 个月	0.27713	3 个月	0.35	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.515	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.67688		

2020-05-28

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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