



全一海运市场周报

2020.06 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2020.06.01 - 06.05\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【主干航线需求平稳 市场运价小幅波动】

本周，中国出口集装箱运输市场需求总体依旧维持在相对低位，其中主干远洋航线运输需求总体企稳，次干远洋航向需求表现分化。在航商持续的大规模运力缩减计划下，市场总体供需关系保持在良好水平，多数航线运价平稳，综合指数总体小幅上升。6月5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925.50点，较上期微升0.6%。

欧洲航线：当地疫情状况已基本得到控制，各类生产经营行为和社会性活动正处于恢复阶段，经济状况好转带动运输市场逐步回归常态。航商继续保持此前的大规模运力停航措施，市场总体运力供给处于低位。本周，上海港船舶平均舱位利用率在95%以上，并有多条航班满载出运。由于市场基本面趋稳，多数航商维持上周涨后运价，并有小部分航商跟进运价上涨，即期市场运价总体。6月5日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为880美元/TEU，较上期上涨2.0%。地中海航线，运输需求总体表现稳定，市场供需关系维持在良好水平。本周，上海港船舶平均舱位利用率保持在95%以上。市场运价总体平稳，仅小部分航班订舱价格有小幅波动，即期市场运价总体。6月5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879美元/TEU，较上期上涨0.8%。

北美航线：市场运输需求总体略有回升，但各区域表现略有差异。航商的大规模停航计划促使市场供需关系保持稳定。本周，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率均在95%以上，其中美西南方向航班舱位较为紧张且部分航班有爆舱现象。由于基本面状况持续保持良好，多数航商维持上周涨后运价，仅部分航班运价有小幅调整，即期市场运价总体仍有小幅上升。6月5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2132美元/FEU、2738美元/FEU，较上期分别上涨1.7%和0.2%。

波斯湾航线：因目的地区域仍受疫情困扰，各类需求及经济活动仍受较大影响，市场运输需求在斋节后表现依然低迷。虽然航商维持了较大力度的运力停航



规模，但供需关系依旧不佳。本周，上海港船舶舱位利用率约在八成左右，且不同航商间差异较大。为提升装载率，多数航商采取削价竞争策略，即期市场运价继续回落。6月5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543美元/TEU，较上期下跌6.5%。

澳新航线：当地生产经营活动正逐步回归正轨，市场运输需求表现稳定。航商的运力缩减计划，市场供需保持在良好水平。本周，上海港船舶平均舱位利用率保持在95%以上，并有个别航班满载出运。多家航商小幅上调订舱运价，即期市场运价持续回升。6月5日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为998美元/TEU，较上期上涨4.1%。

南美航线：，当地疫情扩散状况尚未得到有效控制，对市场运输需求带来较大不确定性。运力方面，除了此前开始执行的运力停航计划外，市场仍有临时的航班停航。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在95%左右。由于总体需求低迷，多数航商回调订舱运价，涨后运价未能企稳。6月5日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为1147美元/TEU，较上期下跌5.3%。

日本航线：本周运输需求平稳，市场运价小幅下跌。6月5日，中国出口至日本航线运价指数为749.67点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【煤炭市场供需两弱 散货运价继续下探】

本周，在煤炭市场供需两弱大背景下，沿海散货运输市场整体表现疲软，下游观望情绪浓厚，采购节奏较慢，运输需求持续低迷，运价继续下跌。6月5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1025.30点，较上周下跌2.9%。

煤炭市场：进入6月，沿海煤炭运输市场月初反弹预期落空，煤炭市场供需两弱，运价持续下跌。具体情况来看，煤炭供给端：伴随“两会”以及大秦线检修的结束，煤炭供应量稳中有升，但短期内调进量的增多难以填补之前的缺口，发运港以及产地煤炭库存依旧偏低，恢复正常水平仍需时日。需求端：近期全国大部分地区气温有所下降，且雨水较多，民用电需求回落，电厂日耗煤量明显下滑。据统计，6月5日，沿海六大电厂日耗煤量为60.1万吨，周中一度跌至55万吨水平，日耗煤量周平均值较上周同期下跌8%。煤炭需求疲软，煤炭市场价格走势趋弱，而6月煤炭长协价格于下半周才敲定，迟迟未公布使得下游电厂及贸易商一度观望情绪高涨，采购延续较慢节奏。煤炭市场供需两弱格局下，煤炭运输需求表现继续5月底的疲弱态势。运输市场新增需求多为



砂石等非煤货种，过剩运力难以消化，货主压价力度不减，沿海煤炭运价低位下探。

6月5日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1006.73点，较上周下跌5.1%。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23.1元/吨，较上周五下跌1.8元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为25.0元/吨，较上周五下跌1.4元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为31.0元/吨，较上周五下跌1.1元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为30.7元/吨，较上周五下跌1.3元/吨。

金属矿石市场：我国疫情防控进入“下半场”，国内赶工及基建需求恢复超预期，钢材产量连续创出新高。钢铁生产达到历史高位，铁矿石需求也维持在较好水平。受此影响，在沿海散货运输市场整体低迷的背景下，金属矿石运价相对抗跌。6月5日，沿海金属矿石货种运价指数报收1010.80点，较上周下跌1.3%。

粮食市场：在较高养殖利润的刺激下，养殖户养猪热情高涨，但基于能繁母猪存栏量不高，国内生猪养殖存栏量恢复仍较为缓慢，饲料需求复苏乏力。此外，近期进口粮陆续到港，对国内玉米需求形成一定冲击。沿海粮食运输需求低迷，运价跌幅明显。6月5日，沿海粮食货种运价指数报收810.42点，较上周下跌4.2%。

成品油市场：国际油价虽有所回升，但仍处于相对低位，炼厂生产积极性不减。加上新增炼厂投入，国内炼油产能明显提升，持续拉动成品油下水量增长。面对成品油运输需求明显增长，运力供应紧张局势加剧，市场运价延续上涨态势，中石油等大型企业也在根据当前形势陆续上调配送运价。6月5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1182.53点，较上周上涨5.8%；其中市场运价成分指数报收1208.60点，较上周上涨2.6%。

(3) 远东干散货运输市场

【海岬型船涨势喜人 综合指数快速上升】

本周国际干散货运输市场大中型船表现亮眼，海岬型船市场大幅上涨，巴拿马型船延续涨势，超灵便型船市场走弱，远东干散货指数（FDI）综合指数受海岬型船上涨所带动快速上升。6月4日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为637.90点，运价指数为601.32点，租金指数为692.78点，较上周四分别上涨14.1%、11.0%和18.5%。



海岬型船市场：海岬型船两洋市场表现强劲，租金、运价快速上涨。太平洋市场，本周澳洲财年临近收官，澳大利亚铁矿石货盘表现稳定，外加国际铁矿石价格上涨刺激，澳洲各大矿商发货节奏加快，市场交投活跃。此外，巴西远程矿航线行情回暖，长航线运需改善促进太平洋市场消化过剩运力，加之国际燃油价格上涨，太平洋市场租金、运价快速反弹。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 8603 美元，较上周四上涨 63.2%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 5.217 美元/吨，较上周四上涨 29.1%。远程矿航线，巴西 65%品位的铁矿石价格上涨至 115 美元/吨左右，巴西主要矿商发货意愿增强，铁矿石货盘增多，淡水河谷对 6 月底至 7 月上旬装期的运力需求明显，市场氛围逐渐回暖，外加国际燃油价格及 FFA 远期合约价格上涨，船东挺价意愿增强，远程矿航线运价快速上涨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 9.603 美元/吨，较上周四上涨 19.6%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船两洋市场延续涨势。太平洋市场，本周印尼煤炭货盘较往期有所减少，澳洲煤炭货盘尚可，内外贸租金水平基本持平，兼营运力未有明显外流迹象，市场运力供需相对平衡，北太平洋市场表现一般，受南美粮食行情走强所带动，船东信心增强，太平洋市场租金、运价继续上涨。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 7611 美元，较上周四上涨 8.7%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 6642 美元，较上周四上涨 15.0%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 4.519 美元/吨，较上周四上涨 6.3%。粮食航线，本周南美粮食货盘有所增多，巴西大豆已完成收割，发货量较往年有所提升，且巴西大豆相对美国大豆价格优势犹存，贸易商采购意愿较强。此外，市场运力过剩情况持续改善，一方面由于前期运价较低，船东空放南美运力减少，另一方面市场上有一些南非煤炭货盘和印度铁矿石货盘放出，分流部分可用运力。随着国际燃油价格回升，粮食航线运价继续上攻。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 23.631 美元/吨，较上周四上涨 6.5%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场走弱。本周东南亚市场水泥熟料、煤炭等货盘均减少，镍矿货盘交投活跃度降低，铝矾土货盘尚可，北方钢材货盘不多，中国北部区域运力相对充裕拉低租金水平，东南亚市场租金、运价下跌调整。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 5996 美元，较上周四下跌 1.6%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 7578 美元，较上周四下跌 0.8%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 4081 美元，较上周四下跌 3.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 5.250 美元/吨，较上周四下跌 0.9%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.170 美元/吨，较上周四下跌 1.2%。



(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价震荡下滑 成品油运价持续下行】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示,截至5月29日当周美国除却战略储备的商业原油库存意外大幅度减少,但精炼油库存和汽油库存超预期增加,目前美国大多数州已经放松了对阻止新冠疫情蔓延的封锁限制,炼厂活动缓慢恢复,原油库存得以下降,但消费仍跟不上。本周欧佩克+和以俄罗斯为首的盟国将原定于6月9-10日举行的欧佩克+会议提前至6月4日,沙特希望将现有的减产措施维持到今年年底,而俄罗斯则支持从7月1日开始放宽削减力度,会议将讨论短期延长减产协议,可能延长1-3个月。本周原油价格止跌回暖,布伦特原油期货价格周四报39.92美元/桶,较上期上涨14.75%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价稳中有降,苏伊士型油轮运价每况愈下,阿芙拉型油轮运价不断下探。中国进口VLCC运输市场运价震荡下滑。6月4日,上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报1087.20点,较上期下跌13.00%。

超大型油轮(VLCC): VLCC运输市场中东向航线货盘不济,运价未能延续上周末的反弹走势,但西线货盘对运价形成一定支撑,运价震荡下滑,日均TCE(等价期租租金)逐步回落至4万美元附近。成交记录显示,中东至中国航线6月21-23日装期货盘成交运价为WS56。周四,中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价(CT1)报WS56.79,较上周四下跌15.2%,CT1的5日平均为WS61.07,较上周上涨14.4%,TCE平均4.5万美元/天;西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价(CT2)报WS58.17,下跌9.8%,平均为WS60.61,TCE平均4.9万美元/天。

苏伊士型油轮(Suezmax): 运输市场综合水平每况愈下。西非至欧洲市场运价下跌至WS55,TCE约1.9万美元/天。该航线一艘13万吨级船,西非至地中海,6月18至20日货盘,成交运价约为WS58。黑海到地中海航线运价下跌至S62,TCE约1.3万美元/天。亚洲进口主要来自中东和韩国,一艘13万吨级船,沙特至韩国,6月16至18日货盘,成交运价约为WS55.75。一艘13万吨级船,韩国至中国北部,6月3日货盘,成交包干运费为60万美元。

阿芙拉型油轮(Aframax): 运输市场亚洲航线、地中海及欧美航线整体下滑,综合水平不断下探。7万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至WS62(TCE约0.4万美元/天)。跨地中海运价下跌至WS70(TCE约0.8万美元/天)。北海短程运价下跌至WS77(TCE约0.5万美元/天)。波罗的海短程运价下跌至WS60(TCE约1.2万美元/天)。波斯湾至新加坡运价下跌至WS91(TCE约1.8万美元/天)。该航线一艘8万吨级船,中东至新加坡,6月6至7日货盘,成交运价约为WS92.5。东南亚至澳大利亚运价下跌至WS89(TCE为1.9万美元/天)。



国际成品油轮 (Product)：运输市场亚洲航线及欧美航线均出现不同程度的下滑，综合水平持续下行。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS113 (TCE 约 1.1 美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价大幅下跌至 WS86 (TCE 约 1.3 万美元/天)，7.5 万吨级船运价大幅下跌至 WS77 (TCE 约 1.5 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价小幅下跌至 WS93 水平 (TCE 约 0.9 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS126 (TCE 约 1.5 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 2.0 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际航区船价回跌 二手油轮成交活跃】

6 月 3 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 957.56 点，环比下跌 0.12%。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 0.50%、0.85%、1.39%；沿海散货船价综合指数上涨 1.34%。

海岬型散货船运价下跌，但巴拿马型散货船运价上涨强劲，拉动波罗的海干散货运价指数 BDI 呈现“V”字形走势，周二收于 546 点，环比上涨 9.64%，二手散货船价格稳中有跌。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1034 万美元、环比上涨 0.19%；57000DWT—1561 万美元、环比下跌 3.00%；75000DWT—1620 万美元、环比下跌 0.06%；170000DWT—2412 万美元、环比下跌 0.05%。近期，国际干散货船各大船型 1 年期期租租金环比上涨 0.78%-8.34% 不等，预计二手散货船价格止跌回稳。本期，国际二手散货船买卖成交量下降，共计成交 9 艘（环比减少 6 艘），总运力 41.59 万 DWT，成交金额 5850 万美元，平均船龄 13.78 年。

受益于全球产油国的大规模减产，美国俄克拉荷马州库欣原油库存变化值连续 3 周录得下滑，原油价格大幅收高，布伦特原油期货收于 39.57 美元/桶（周二），环比上涨 9.55%，国际原油和成品油运价波动上行，二手油轮船价平稳波动。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2490 万美元、环比下跌 0.65%；74000DWT—2396 万美元、环比下跌 1.02%；105000DWT—3740 万美元、环比下上涨 1.14%；158000DWT—4755 万美元、环比上涨 1.93%；300000DWT—7808 万美元、环比下跌 1.18%。美国内乱堪比中东战场，且国际贸易前景趋于紧张，全球原油需求的恢复之路走得不平稳，国际油轮各大船型 1 年期期租租金继续下挫 4.13%-12.20% 不等，二手油轮船价短期看跌。本期，国际二手油轮市场成交活跃，共计成交 13 艘（环比增加 1 艘），总运力 228.79 万 DWT，成交金额 36040 万美元，平均船龄 13.77 年。



国内沿海散货运价在阶段性高位回调，二手沿海散货船价格惯性上涨。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--187 万人民币、环比上涨 1.83%；5000DWT--894 万人民币、环比上涨 0.47%。随着梅雨季节来临，煤炭运输需求减弱，运价震荡下行，预计沿海散货船价格短期平稳波动。本期，沿海散货船成交量一般，共计成交 2 艘（环比减少 2 艘），总运力 0.4 万 DWT，成交金额 600 万元人民币，平均船龄 10.58 年。

内河散货运价维持平稳，二手内河散货船价格大幅震荡。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 2.12%；1000DWT--113 万人民币，环比下跌 6.01%；2000DWT--236 万人民币，环比上涨 0.77%；3000DWT--338 万人民币，环比下跌 1.72%。本期，内河散货船市场成交活跃，共计成交 135 艘（环比增加 53 艘），总运力 22.41 万 DWT，成交金额 25717 万元人民币，平均船龄 8.89 年。

来源：上海航运交易所

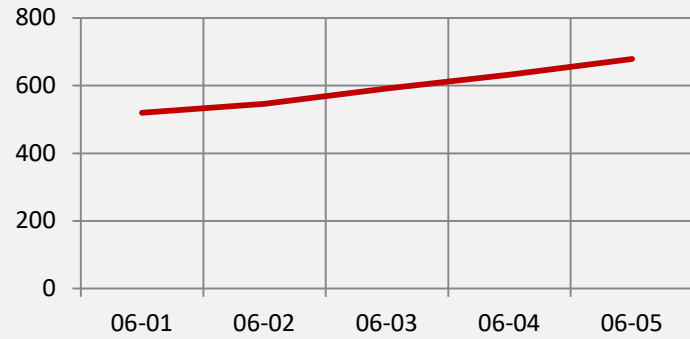
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

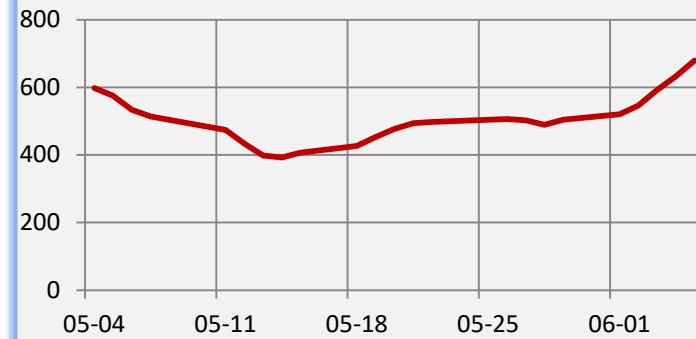
波罗的海指数	6 月 1 日		6 月 2 日		6 月 3 日		6 月 4 日		6 月 5 日	
BDI	520	+16	546	+26	592	+46	632	+40	679	+47
BCI	82	+36	167	+85	356	+189	518	+162	736	+218
BPI	777	+23	795	+18	809	+14	815	+6	814	-1
BSI	497	-3	495	-2	494	-1	499	+5	507	+8
BHSI	274	+3	279	+5	285	+6	290	+5	294	+4



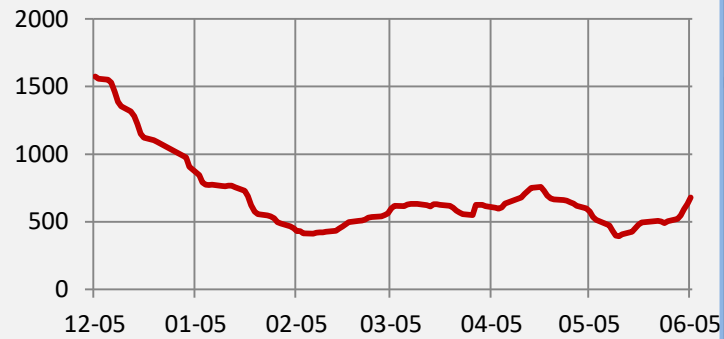
上周 BDI 指数走势



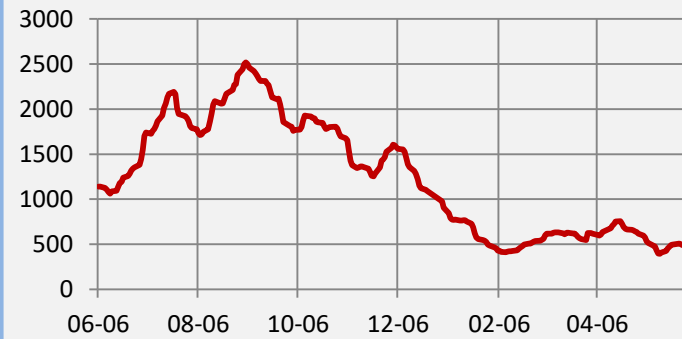
近一个月 BDI 指数走势



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 22 周	第 21 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	8,750	9,000	-250	-2.8%
	一年	10,250	10,250	0	0.0%
	三年	12,500	12,500	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	8,000	7,750	250	3.2%
	一年	8,750	8,500	250	2.9%
	三年	10,250	10,000	250	2.5%
Smax (55K)	半年	8,500	8,500	0	0.0%
	一年	8,750	8,750	0	0.0%
	三年	9,500	9,250	250	2.7%
Hsize (30K)	半年	7,000	7,000	0	0.0%
	一年	7,500	7,500	0	0.0%
	三年	8,750	8,500	250	2.9%

截止日期： 2020-06-02

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Double Paradise' 2011 95712 dely in d/c Longkou 06/10 Jun trip via Weipa redel China intention bauxite \$9,350 - Norden

'Navios Prosperity' 2007 82535 dely aps EC South America 10/20 Jun trip redel Singapore-Japan intention grains \$12,750 + \$275,000 bb - Bunge

'Zheng Run' 2012 81822 dely Krishnapatnam 05/09 Jun trip redel China intention iron ore \$13,000 - Fastfreight



'Evmilos' 2012 81507 dely aps EC South America 20/30 Jun trip redel Singapore-Japan intention grains \$12,700 + \$270,000 bb - Bunge

'Agia Ypomoni' 2012 75700 dely Gibraltar spot trip redel China intention ferts \$12,000 - Meridian Bulk

'Shi Dai 8' 2012 75458 dely Hong Kong 10/12 Jun trip via Indonesia redel China intention coal \$8,750 - Cosco

4. [航运市场动态](#)

【德路里：海员短缺仍将继续扩大，海员配员成本将被提高】

海运圈聚焦 6 月 5 日讯 即使排除 Covid-19 的抑制作用，全球商船船队目前的海员短缺预计仍将扩大。根据全球海运咨询机构德路里最新发布的《Manning Annual Review and Forecast》(海员配员市场年度回顾及预测)研究报告表明，下降的海上职业吸引力和不断上升的码头人员配员比率，未来将会抬高海员的配员成本。

Drewry 估计，目前全球海员短缺数相当于总需求的 2%左右，但由于现在 Covid-19 的大流行导致船只暂时闲置而掩盖了这一点。然而，一旦商船船队完全恢复市场活动，该短缺情况将再次出现，与 2019 年市场预计大体平衡时相比，这意味着供应条件趋紧。

展望未来，尽管船队增长放缓，但由于预期雇用做法的修订，延长休假期和减少值班时间，对海员的需求预计将加快，从而对码头人员配员比率产生影响。与此同时，近年来，海员的净供应一直在放缓，预计不会跟上需求的增长，这导致相对于商船的需求而言，整体短缺在扩大。

Drewry 海员配备高级分析师 Rhett Harris 表示：“随着来自岸上角色的竞争加剧，外加生活方式及其相关的心理健康挑战，使海员这个职业变得不再跟之前那样具有吸引力。因为备受瞩目报道的被困海员和被迫延长服役期的新闻故事，Covid-19 的爆发进一步打击了该职业的名誉。”

由于预期收益疲弱，船东将面临削减成本的压力，预计日益扩大的海员短缺问题将给海员薪酬带来上升压力。Drewry 估计，2020 年，总体海员配员成本会持平，但未来几年将回升。



Harris 补充说：“工资压力将进一步体现，以保持与岸上工作的竞争力，特别是在新型冠状病毒（COVID-19）爆发后，该病毒突出了海上职业的健康和生活方式风险。除了工资外，在整个工作任期内，平衡在船时间长度和全船离船比例预计将成为员工和雇主的主要考虑因素。”

对专家职位的技能和经验仍有需求，而且整体而言，供应比海员配员市场更为紧张。对来自传统低成本供应国的海员的需求也可能会增加，这将进一步加剧通货膨胀的海员配备成本压力。

“过去几年，行业保持率良好，就业市场普遍稳定。然而，船舶运营商需要警惕海员的可用性趋势以及海上职业的吸引力不断下降等问题。海员无法在短时间内被招募和培训以获得所需的经验，” Harris 总结道。

来源：德路里

【随着闲置船队的增加，拆船厂将掀起新一轮的集装箱船拆解浪潮】

海运圈聚焦 6 月 4 日讯 印度次大陆的拆船市场现已大规模重新开放，并正在为掀起一波新的集装箱船拆解浪潮做准备。

根据总部位于伦敦的船舶经纪人 Braemar ACM 的数据，迄今为止，今年仅有 14 艘船被拆解，而 2019 年同期为 58 艘。

不过，由于新冠肺炎大流行影响，有报告称，在此期间有多达 20 艘船舶被出售拆解，现在正在等待切割工具。

自 1 月以来，拆解率下降了约 25%，目前印度、巴基斯坦和孟加拉国的拆船商的价格范围约 300-330 美元 / 轻吨。的确，据报告，非营运集装箱船船东 Costamare 公司于 5 月 26 日以 1090 万美元的价格将 1997 年建造的超巴拿马型集装箱船 “” 号出售给印度拆船公司，该船是以 330 美金每轻吨拆解的。

这艘 7403 teu 名为 “Kokura” 号的集装箱船，将成为有史以来被拆解的最大集装箱船，但随着闲置运力船队的快速增长，并将突破 300 万标准箱，这一不想看到的拆解记录可能会是短暂的。

此外，为使供应与需求大幅下降相匹配，海上承运人尽可能在退租船舶，导致集装箱船闲置大幅增加。而且，今年全球需求复苏的可能性不大，有退租船舶



的的集装箱船船东除了考虑拆船外，几乎没有其他选择。

一位经纪人消息人士本周对 The Loadstar 表示，集装箱船交易市场“已死气沉沉”，除了那些陷入困境的船东和投机取巧的买家之外。

他说：“除非他们真的必须这样做，否则没有人会出售，而且提供的报价几乎都不高于拆解总收入，即使是对较年轻的船只来说也是如此。”

他补充说：“船东的另一个问题是日租金的下降最终将渗透到他们船舶资产价值中，并可能使他们违反与贷款人签订的抵押协议。”

一位业内分析师称，集装箱船船东正陷入“恶性循环”。

“一旦船舶退租，船东几乎没有什么机会获得新的租船合同，特别是对于老旧船舶来说，所以他们可能会决定考虑拆解方案，但如果真的能找到买家，他们将面临价格冲击。”

他表示：“我最近听说土耳其拆船商的价格低至 200 美元 / 轻吨，按这个价格，他们甚至可能无法清算债务。而且，由于目前全世界对钢铁的呼声并不高，废钢价格可能进一步走低。”

与海上承运人以固定日租金签署租船合同的集装箱船船东可以更轻松地休息。但尽管在租约有效期内，他们肯定是绝缘的，但仍希望班轮危机不会带来另一场类似“韩进海运式”的破产。2016 年，韩进海运的破产给船东们留下了数百万美元的未付租约收入。

来源：海运圈聚焦

【集装箱船租赁活跃市场或将触底反弹】

集装箱船租赁市场近期异常活跃， Widebean 型、经典巴拿马型和 1500-3000TEU 型船都签订了大量租船合同。

过去两周，Widebean 型船至少有 7 艘签订了固定合同；经典巴拿马型共有 15 艘签下租船合同，比前两周增加了 7 艘；由于需求持续高涨，2700-2900TEU 型



船的闲置数量已从 15 艘减少到 10 艘。

当下租船需求维持在较高水平，说明租方相信市场正在触底反弹。

与此同时，市场对 5500TEU 及以上的大型船舶的需求也在缓慢回升。据悉，一艘 6800TEU 船获得了 24 个月的租船合同，还有一些 9000TEU 的船舶获得期租租约。

但强劲的合同市场还不足以消化一些过剩的船型运力，租船费率仍然承压，然而也有一些租船人似乎愿意为某些特定的船舶支付更高的费用。

鉴于目前供过于求，且不少航线上的运力持续削减，集运市场短期前景依然充满挑战。据 Alphaliner 的最新调查，闲置集装箱船运力继续攀升，截至 5 月 25 日达到 551 艘，共计 272 万 TEU，创历史最高水平，占全球集装箱船队总运力的 11.6%。

对于租船人来说，运力过剩提供了很多机会，可以用较好的价格租到质量更好的船舶，并满足货物需求增长的预期。

来源：中国远洋海运 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	272~274	324~326	360~365		Firmer.
Tokyo Bay	252~254	315~320	500~505	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	270~272	304~308	385~390	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Softer.
Hong Kong	257~262	310~315	325~330	MGO Sul max 0.05%	Softer.
Kaohsiung	272.00	335.00	375.00	+ oil fence charge usd 59	Firmer.
Fujairah	235~240	305~310	390~400		Firmer.
Rotterdam	234~236	280~285	310~315		Firmer.



Malta	S. E.	295~300	335~340		Firmer.
Istanbul	237~240	295~300	340~345	Ex Wharf Price	Firmer.
Buenos Aires	N/A	320~325	495~500		Firmer.

截止日期: 2020-06-04

◆ 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 22 周	第 21 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,750	4,800	-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 22 周	第 21 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,750	8,750	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,700	5,700	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: 2020-06-02

(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	158,000	New Times, China	2022	Pantheon Tankers - Greek	5,200	
2	Tanker	158,000	New Times, China	2022	Viken Shipping - Norwegian	5,200	



2+2	Tanker	157,000	Hyundai HI, S. Korea	2021	Sonangol - Angolan	5,700	
100	LNG	175,000 cbm	DSME/Hyundai HI/Samsung, S. Korea	2024-2025	Qatar Petroleum - Qatari	1,875,000	Qatar LNG project
3+2	LPG	40,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	2022	Eastern Pacific - Singaporean	5,250	Dual fuelled, against 5-yrs T/C to Equinor
4	Container	1,000 teu	Jiangsu New Yangzijiang, China	2022	Zhejiang Seaport - Chinese	1,370	

◆ 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
MIKA MANX	BC	57,893		2013	Philippines	1,150	Undisclosed	
BLUE MARLIN I	BC	57,000		2008	China	485	Chinese	auction sale, SS overdue
PACIFIC CEBU	BC	52,464		2002	Japan	480	Chinese	
SWAKOP	BC	34,274		2013	China	840	Greek	BWTS fitted
JOO DO	BC	31,350		2003	Japan	450	Undisclosed	
IPANEMA	BC	28,766		2008	Japan	525	Undisclosed	
WAVE FRIEND	BC	28,325		2010	Japan	635	FGM - Greek	BWTS fitted/SS passed
GLORIOUS FUTURE	BC	24,781		2006	Japan	400	Greek	basis ss/dd/BWTS due

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
INABA	ROR	20,145		2008	Japan	430	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
RIDGEBURY PROGRESS	TAK	306,397		2000	S. Korea	2,450	Chinese	en bloc each
RIDGEBURY PURPOSE	TAK	306,307		2000	S. Korea	2,450	Chinese	
N. TOPAZ	TAK	306,324		2000	S. Korea	2,700	Greek	
HUNTER ATLA	TAK	300,300		2019	S. Korea	undisclosed	Hunter Tankers - Norwegian	*
HUNTER SAGA	TAK	299,995		2019	S. Korea	undisclosed	Hunter Tankers - Norwegian	*
HUNTER LAGA	TAK	299,995		2019	S. Korea	undisclosed	Hunter Tankers - Norwegian	*
KALAMOS	TAK	281,037		2000	Japan	2,300	Undisclosed	
WEMBLEY	TAK	74,999		2000	S. Korea	760	Middle Eastern	



PREM MALA	TAK	47,044	2000	Japan	480	Middle Eastern	auction sale, SS overdue
RIDGEBURY JULIA M	TAK	45,980	2007	Japan	1,350	Undisclosed	
SOUTHERN DRAGON	TAK	12,648	2008	Japan	815	S. Korean	stst

◆ 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
PAC ALTAIR	GC/MPP	26,742	10,354	2003	China	300.00	

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
GUOFENG ENTERPRISE	BC	265,641	36,385	1993	Japan	278.00	HKC green recycling
GRAND	CV	12,583	5,246	1992	Poland	280.00	as is Singapore
COUGAR ACE	ROR	18,922	13,500	1993	Japan	300.00	incl 1000t bunkers, NK 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
ADAMASTOS	GC	8,034	4,716	2001	China	295.00	

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
STELLAR SAMBA	BC	291,435	39,941	1994	Japan	295.00	*en bloc, SUBCONTINENT OPTIONS
STELLAR IRIS	BC	288,272	35,038	1995	S. Korea	295.00	
CAPE DELGADO	GC	29,827	12,408	2002	China	301.00	as is Mumbai
ZEA ANTWERP	GC/MPP	29,912	12,323	2003	China	301.00	**en bloc, as is MUMBAI
ZEA TOKYO	GC/MPP	29,827	12,323	2002	China	301.00	
HIGHLAND ROVER	OFFSHORE	3,200	1,628	1998	Norway	125.00	as is UK
HIGHLAND CHALLENGER	OFFSHORE	3,115	1,954	1997	Norway	125.00	as is UK
HIGHLAND VALOUR	OFFSHORE	2,989	3,431	2003	Romania	125.00	as is UK
HIGHLAND BUGLER	OFFSHORE	2,986	1,545	2002	Romania	125.00	as is UK
HIGHLAND COURAGE	OFFSHORE	2,750	3,348	2002	Romania	125.00	as is UK



◆ [ALCO 防损通函](#)

【朝鲜 - 联合国、美国和欧盟制裁的执行】

本函是 2019 年 1 月发布的针对朝鲜实施制裁 Notice to Members No.12 2018/2019 公告的最新情况，已根据最近发布的 2019/2020 针对朝鲜制裁的联合国专家小组报告对其进行了更新。

【墨西哥湾的海盗】

在 2020 年 4 月的前三周，墨西哥湾南部海域的支援船遭遇了大量海盗袭击，Gard 协会建议船舶在该地区作业时应保持警惕。

美国海事管理局（MARAD）在 2020 年 4 月 17 日发布了一份警报，称墨西哥湾南部坎佩切湾地区的 Ciudad Del Carmen 和 Dos Bocas 附近报告了一起海上袭击。实质是在 4 月 4 日至 14 日期间一连发生了四起海盗事件。所有四起事件涉及到对近海支援船的袭击，其中一些涉及船员受伤和偷盗。

当船只作业或过境 Ciudad del Carmen 区域时，建议船长应格外小心。

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
2020-06-05	709.650	804.760	6.500	91.566	894.710	60.130	971.500	492.840	525.890
2020-06-04	710.120	797.470	6.515	91.626	892.630	60.035	962.080	491.500	526.120
2020-06-03	710.740	794.680	6.536	91.702	893.190	59.910	965.740	490.950	525.900
2020-06-02	711.670	792.260	6.616	91.821	889.250	60.488	969.500	483.630	524.460
2020-06-01	713.150	792.990	6.619	91.998	881.110	60.855	983.650	475.640	517.930

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	0.05975	1 周	0.095	2 周	--	1 个月	0.17525
2 个月	0.25963	3 个月	0.31763	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.4805	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.62775		

2020-06-04

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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