



全一海运市场周报

2020.06 - 第2期



◆国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2020.06.08 - 06.12\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【主干航线需求恢复 市场运价涨跌互现】

本周，全球新冠疫情累计确诊人数突破 700 万人，各国疫情管控措施仍是影响市场行情的主导因素。欧美等近期管控措施有所减弱的地区运输需求有所恢复，主干航线总体运价上涨，南美和中东航线运价下跌，综合指数总体上升。6 月 12 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 1015.33 点，较上期上涨 9.7%。

欧洲航线：本地区疫情总体趋于缓和，社会生产逐步恢复，市场货量回升且较为稳定。本周，上海港船舶平均舱位利用率在 95%左右，有个别班次满载。市场基本面较为稳定，部分航商在原有运价上小幅调整。6 月 12 日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为 875 美元/TEU，与上期基本持平。地中海航线，装载率情况略逊于欧洲，即期市场运价小幅上升。6 月 12 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 954 美元/TEU，较上期上涨 2.5%。

北美航线：随着美国部分州开始放松疫情管控力度，运输需求总体有所恢复，特别是美西部疫情略轻的地区，货量明显回升。航商此前大规模停航计划仍在执行，有效控制着运力规模。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，多数班次满载，个别班次还出现甩箱情况。短时需求紧张促使多数航商大幅提高运价，即期市场运价大幅上升。6 月 12 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 2755 美元/FEU、3255 美元/FEU，较上期分别上涨 29.2%和 18.9%。

波斯湾航线：目的地区受疫情影响，斋月后市场运输需求恢复迟滞。近期美国又对相关国家进行制裁，导致部分航商逐步收缩运力，市场需求受到冲击。本周，上海港船舶舱位利用率约在八成左右。受此影响，多数航商降价揽货，即期市场运价再次下跌。6 月 12 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 470 美元/TEU，较上期下跌 13.4%。



澳新航线：当地疫情控制情况好于其它地区，生产经营状况稳步改善，货量稳中有升，供求关系保持良好。本周，上海港船舶平均舱位利用率保持在 95%以上，并有部分航班满载出运。个别航商小幅上调订舱价格，即期市场运价小幅上涨。6 月 12 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1008 美元/TEU，较上期上涨 1.0%。

南美航线：新冠疫情仍在南美多地肆虐，巴西等南美西部国家疫情仍未得到有效遏制。疫情使得目的地市场货量下滑，特别是南美西部地区的运输需求处于低谷，上海港船舶平均装载率在 90%左右徘徊。需求前景不明导致即期订舱价格再次下跌，且跌幅扩大。6 月 12 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 936 美元/TEU，较上期下跌 18.4%。

日本航线：本周运输需求平稳，市场运价小幅波动。6 月 12 日，中国出口至日本航线运价指数为 729.82 点。

(2) 远东干散货运输市场

【各船型市场涨多跌少 综合指数继续攀升】

本周国际干散货运输市场整体表现活跃，大部分市场运价呈上升走势。其中海岬型船市场在铁矿石货盘的支撑下大幅走升，巴拿马型船市场有涨有跌，超灵便型船市场再次上扬，远东干散货指数(FDI)综合指数连续两周上涨，已涨至 1 月 7 日以来的最高。6 月 11 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 719.61 点，运价指数为 675.89 点，租金指数为 785.20 点，较上周四分别上涨 12.8%、12.4%和 13.3%。

海岬型船市场：海岬型船两洋市场表现强劲，远程矿航线运价涨幅更大。由于国际矿价持续高位运行，澳大利亚矿商趁本财年结束前持续加大出货力度，同时巴西等远程矿货盘较前期明显增加，市场表现活跃，海岬型船市场船运需求上升，且 FFA 远期合约价格上涨，众多利好因素集中释放，船东信心增加，市场情绪高涨，海岬型船市场运价继续上涨，已达 2 月下半月以来的最高水平。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 11981 美元，较上周四上涨 39.3%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 6.072 美元/吨，较上周四上涨 16.4%。巴西图巴朗至青岛航线运价为 13.474 美元/吨，较上周四上涨 40.3%。由于前期巴西至中国航线租金水平明显低于太平洋市场租金水平，在货盘增多的刺激下，巴西至青岛航线快速补涨，因此涨幅较大。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场小幅走跌，粮食航线运价继续上扬。太平洋市场，由于国内部分港口进口煤额度已用完，本周印尼回国的煤炭货盘



仍然较少，虽然澳洲有些煤炭和铁矿货盘，但市场整体不活跃，太平洋市场租金、运价小跌。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 7544 美元，较上周四微跌 0.9%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 6250 美元，较上周四下跌 5.9%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 4.450 美元/吨，较上周四下跌 1.5%。粮食航线，上半周南美市场粮食货盘不多，但因国际燃油价格上涨，粮食航线运价稳中微涨。下半周，南美市场释放一波月底装期的粮食货盘，国际燃油价格及 FFA 远期合约价格持续上涨，粮食航线运价涨势扩大。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 24.238 美元/吨，较上周四上涨 2.6%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场再次上扬。本周虽然回国的煤炭、镍矿等货盘不多，但南非出口的煤炭、铁矿以及印度出口的铁矿货盘增加，市场行情升温，消耗东南亚地区不少运力，市场气氛好转，租金再次上涨。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 6388 美元，较上周四上涨 6.5%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 7918 美元，较上周四上涨 4.5%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 4150 美元，较上周四上涨 1.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 5.504 美元/吨，较上周四上涨 4.8%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.291 美元/吨，较上周四上涨 1.7%。

(3) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价波动盘整 成品油运价每况愈下】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 6 月 5 日当周美国除却战略储备的商业原油库存增幅大超预期，此外，精炼油库存增幅不及预期，汽油库存增幅超预期。在 OPEC 及其盟友开始消耗全球供应过剩一个多月后，美国石油库存继续攀升至历史新高，突显了 OPEC 及其盟国在平衡市场方面所面临的困难。由于各国放松疫情管控措施，石油需求已开始缓慢复苏，叠加美国或将继续制裁委内瑞拉石油出口的消息，使得油价在前半周不断上涨，下半周全球疫情形势的恶化，以及沙特额外减产的意愿降温，重新给油价带来压力。本周原油价格先涨后跌，布伦特原油期货价格周四报 37.02 美元/桶，较上期下跌 7.26%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价波动盘整，苏伊士型油轮运价不断下滑，阿芙拉型油轮运价持续下行。中国进口 VLCC 运输市场运价有所企稳。6 月 11 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 1127.37 点，较上期上涨 3.69%。

超大型油轮 (VLCC)：中东 6 月货盘依旧偏弱，美国制裁传言和船舶压港因素对运价形成一定支撑。本周 VLCC 市场有所企稳，日均 TCE (等价期租租金) 在 4-4.5 万美元之间徘徊。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS59.67，较上周四上涨 5.1%，CT1 的 5 日平均为 WS58.10，较上周下跌 4.9%，TCE 平均 4.1 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS59.25，上涨 1.9%，平均为 WS58.85，TCE 平均 4.5 万美元/天。



苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平不断下滑。西非至欧洲市场运价下跌至 WS49，TCE 约 1.5 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，尼日利亚至地中海，6 月 23 至 24 日货盘，成交运价约为 WS50。黑海到地中海航线运价下跌至 WS50，TCE 约 0.4 万美元/天。中国进口主要来自中东和俄罗斯，一艘 13 万吨级船，阿拉伯湾至中国，6 月 28 至 30 日货盘，成交运价约为 WS60。一艘 14 万吨级船，俄罗斯至中国北部，6 月 21 日货盘，成交包干运费为 66 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线整体下滑，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平持续下行。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS72（TCE 约 0.7 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS65（TCE 约 0.5 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，杰伊汉至地中海，6 月 16 至 17 日货盘，成交运价约为 WS65。短程运价下跌至 WS71（TCE 约 0.1 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS43（TCE 约 0.1 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS78（TCE 约 1.2 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS78（TCE 为 1.3 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，6 月下旬货盘，成交包干运费为 55 万美元。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线涨跌互现，欧美航线继续下探，综合水平每况愈下。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS91（TCE 约 0.6 美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS69（TCE 约 0.7 万美元/天），7.5 万吨级船运价上涨至 WS95（TCE 约 2.0 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS82 水平（TCE 约 0.7 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS93（TCE 约 0.8 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 1.4 万美元/天。

(4) 中国船舶交易市场

【国际散货船价普跌 沿海散货船价上涨】

6 月 10 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 968.29 点，环比上涨 1.12%。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 0.52%、3.85%；沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数上涨 4.16%、0.12%。

受前期各国无限量货币超发宽松刺激政策影响，全球大宗商品价格可能迎来新一轮走高。铁矿石价格已经飙升，贸易商抢购热情不减，海岬型散货船运价快速反弹，拉动波罗的海干散货运价指数 BDI 连续 8 个交易日上涨，周二收于 714 点，环比上涨 30.77%，但二手散货船价格却大幅下跌。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—977 万美元、环比下跌 5.50%；57000DWT—1457 万美元、环比下跌 6.67%；75000DWT—1616 万美元、环比下跌 0.26%；



170000DWT—2344 万美元、环比下跌 2.78%。近期，巴西淡水河谷因疫情宣布伊塔比拉综合矿区停工（全球减少 10%以上的矿砂供给量），铁矿石价格上涨 5.53%，海岬型船 1 年期期租租金应声上涨 14.89%（其它船型也跟风上涨 6-7%），但这些上涨并没有产业基础或者实业背景作为支撑，预计二手散货船价格短期或止跌回稳。本期，国际二手散货船买卖成交量下降，共计成交 8 艘（环比减少 1 艘），总运力 48.89 万 DWT，成交金额 6315 万美元，平均船龄 11.13 年。

热带风暴克里斯托巴尔导致越来越多钻机暂停，尼日利亚原油供应出现问题，欧佩克+采取了更严格方法确保成员国不违反减产承诺，国际原油价格继续上涨，布伦特原油期货收于 41.18 美元/桶（周二），环比上涨 4.07%，这是布原油时隔三月重新站稳 40 美元关口。国际原油和成品油运价震荡下行，二手油轮船价跌多涨少。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2488 万美元、环比下跌 0.09%；74000DWT—2398 万美元、环比上涨 0.11%；105000DWT—3667 万美元、环比下跌 1.96%；158000DWT—4773 万美元、环比上涨 0.39%；300000DWT—7756 万美元、环比下跌 0.67%。国际油轮各大船型 1 年期期租租金走势不一，成品油轮租金上涨，原油轮租金下跌，二手油轮船价短期稳中看跌。本期，国际二手油轮市场成交的油轮均为船龄在 13 年以上的老旧油轮，共计成交 9 艘（环比减少 4 艘），总运力 97.03 万 DWT，成交金额 10110 万美元，平均船龄 19.22 年。

国内沿海散货运价在阶段性高位盘整，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—192 万人民币、环比上涨 3.10%；5000DWT—894 万人民币、环比上涨 6.10%。国内复工后的阶段性恢复行情告一段落，市场略显疲惫，运价小幅回调，预计沿海散货船价格短期或有调整。本期，沿海散货船成交稀少，共计成交 4 艘（环比增加 2 艘），总运力 0.7 万 DWT，成交金额 2193 万元人民币，平均船龄 8.35 年。

内河散货运输市场基本平稳，二手内河散货船价格涨跌互现。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 0.36%；1000DWT—116 万人民币，环比上涨 1.96%；2000DWT—229 万人民币，环比下跌 3.21%；3000DWT—346 万人民币，环比上涨 2.40%。本期，内河散货船市场成交量一般，共计成交 85 艘（环比减少 50 艘），总运力 17.06 万 DWT，成交金额 16841 万元人民币，平均船龄 8.81 年。

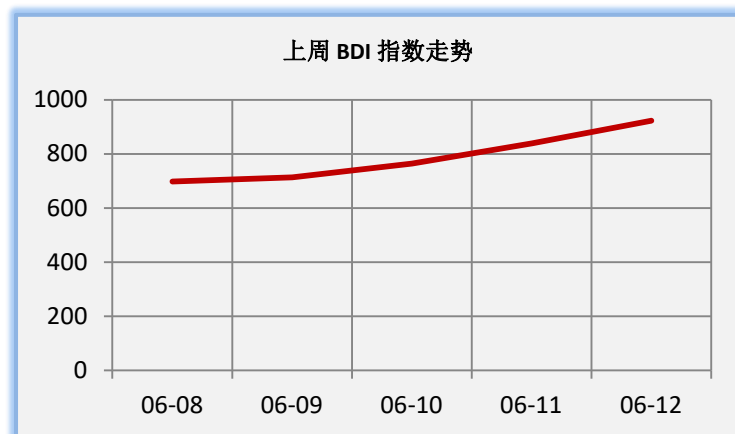
来源：上海航运交易所

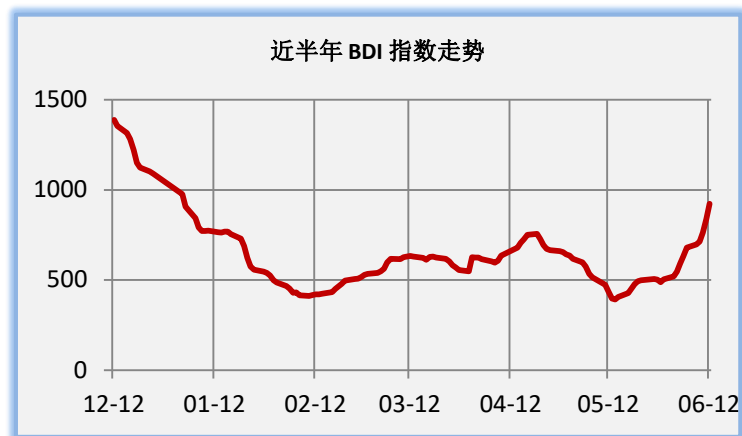


2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	6月8日		6月9日		6月10日		6月11日		6月12日	
BDI	698	+19	714	+16	764	+50	839	+75	923	+84
BCI	810	+74	859	+49	1,039	+180	1,300	+261	1,523	+223
BPI	809	-5	799	-10	796	-3	821	+25	852	+31
BSI	515	+8	532	+17	556	+24	575	+19	597	+22
BHSI	299	+5	304	+5	309	+5	315	+6	321	+6





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 23 周	第 22 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	12,000	8,750	3250	37.1%
	一年	12,250	10,250	2000	19.5%
	三年	13,500	12,500	1000	8.0%
Pmax (76K)	半年	8,000	8,000	0	0.0%
	一年	8,750	8,750	0	0.0%
	三年	10,250	10,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	8,750	8,500	250	2.9%
	一年	9,000	8,750	250	2.9%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	7,250	7,000	250	3.6%
	一年	7,500	7,500	0	0.0%
	三年	8,750	8,750	0	0.0%

截止日期: 2020-06-09



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Seamate' 2010 177775 dely Huanghua 15 June trip via Pacific redel Singapore-Japan \$ 9,750 - Jiangsu

'Diavolezza' 2016 89772 dely Dahej 15/25 Jun trip via S Africa redel Singapore-Japan \$ 12,300 - cnr

'Mynika' 2013 84108 dely aps EC South America 23/24 Jun trip redel Singapore-Japan intention grains \$ 13,000 + \$ 300,000 bb - Cofco Agri

'Daisy Glory' 2019 82058 dely aps NC South America 20/30 Jun trip redel Singapore-Japan \$ 13,000 + \$ 300,000 bb - Cargill

'Sakizaya Respect' 2018 81582 dely Haldia 10/20 Jun trip via EC South America redel Singapore-Japan \$ 10,350 - cnr

'DL Adonis' 2010 79329 dely Fangcheng 13/15 Jun trip via Indonesia redel S China \$ 6,750 - cnr

'Coral Jasper' 2012 78078 dely aps EC South America 20 Jun trip redel SE Asia intention grains \$ 12,500 + \$ 250,000 bb - Bunge

'Orient Beauty' 2005 76598 dely aps EC South America 27/28 Jun trip redel Singapore-Japan intention grains \$ 12,800 + \$ 280,000 bb - ECTP

'Navios Taurus' 2005 76596 dely aps EC South America 27 Jun trip redel Singapore-Japan intention grains \$ 12,600 + \$ 260,000 bb - ADMI

'Glyfada I' 2009 75639 dely Sendai 13/18 Jun trip via NoPac redel Singapore-Japan \$ 7,000 - cnr



'JPS Barcelona' 2010 55548 dely Chittagong prompt trip via EC India redel China \$ 13,500 - Delta Corp

'Red Jacket' 2008 52224 dely CJK prompt trip via Indonesia redel CJK \$ 6,250 - cnr

4. [航运市场动态](#)

【三大主力船型运输市场分析：西非成全球成品油转运中心】

劳氏周报最新消息指出，欧美港口的集装箱吞吐量开始出现复苏迹象，而经济若能更快的复苏则将给干散货航运业带来良好前景。全球 51 艘油轮共储存成品油约 2970 万桶，西非成为全球成品油浮式储存中心。

集装箱运输市场

今年第一季度对集装箱运输来说无疑是巨大的挑战。达飞是最后一家公布第一季度业绩的大型集装箱航运公司，今年 1 至 3 月该公司保持盈利，但第二季度的箱量可能下降 15%。首席财务官 Michel Sirat 对集运市场表示乐观，认为运力管理和运价控制将继续让行业受益。

虽然面临挑战，但当下经过整合的集运市场与 2008 年金融危机乃至 2016 年韩进航运破产时相比已完全不同。迄今为止，运价保持相对稳定。Sea-Intelligence 首席执行官 Alan Murphy 指出，需要思考的核心问题是：如果承运人在需求下降 16.7%时将运价提高 12.1%，那么运价还有多少提升空间？

从供需的角度来看，疫情导致的封锁措施开始放松，一些地区的需求再次回升，在欧洲和美国，进口集装箱数量开始出现复苏的迹象。在供应端，承运人已将大量运力闲置。最新数据显示，预计至少到第三季度，运力仍将保持在较低水平，班轮公司正在对航线做相应调整。

许多业内人士对市场仍保持乐观。阿布扎比港口公司与 Bengal Tiger Lines 宣布开通新的支线服务，认为区域内的制造业和贸易量将长期呈增长趋势。即使是在美国这个疫情严重的国家，休斯敦港也在推进扩建计划，以期在未来有更好的发展。



干散货运输市场

据世界钢铁协会（World Steel Association）估计，今年钢铁总需求将萎缩 6.4%，明年则将反弹 3.8%。协会表示，中国经济的较快复苏将缓解整体降幅。

钢铁消费和生产疲软将对钢铁和废钢的海运贸易造成压力。由于钢铁生产的关键原料铁矿石在欧洲、日本、韩国等地的需求下降，如果巴西的供应不中断，铁矿石将更多地被销往中国。

受疫情影响，巴西一家地方法院已经下令关闭淡水河谷在伊塔比拉的三座矿井。淡水河谷 10%的铁矿石产量将受此影响，但预计全年 3.1 亿吨至 3.3 亿吨的计划不会受到太大影响。截至本周二，好望角型船运价上涨至 8055 美元/日。

散货船船东和运营商 GoodBulk 第一季度报告亏损，但该公司负责人表示，预计巴西铁矿石出口将出现复苏，并将放松封锁措施，这在今年晚些时候将为公司带来更好的收益。

油气运输市场

全球 51 艘油轮共储存成品油约 2970 万桶。这一数字不包括伊朗船舶。西非现在是全球成品油浮式储存中心，73%的未售或剩余汽油、柴油和航空燃料都储存在尼日利亚和多哥近海的油轮上。劳氏情报（Lloyd's List Intelligence）数据显示，这些海域有 33 艘油轮，装载约 2170 万桶油。

过去几年，大型油轮从东向西航行通常经过好望角，但现在越来越多的石油贸易商将西非作为成品油转运中心，在那里等待转运，而驶往的最终目的地通常是西北欧。

来源：劳氏周报



【世界贸易逐渐复苏，新造船二手船市场活跃】

过去一周，船东在新造船和二手船交易市场上相当活跃。

船舶经纪公司 Intermodal 在其最新一份周报中指出：5 月下旬造船合同数量非常可观，而 6 月第一周订单数量降至更现实的水平，符合当前的市场情绪和需求。今年干散货新造船需求疲弱，中国几家船厂获得的 4 艘 Kamsarmax 订单无疑是近期最引人注目的交易。尽管干散货船的未来前景充满未知，但仍有少数船东愿意投资新船，而不是二手船，因为眼下的造船价格更具吸引力。根据最近报告的交易，总部位于马恩岛的 MX Bulk 公司在中国舟山订造了 3 艘 82000 载重吨的 Kamsarmax，价格为每艘 3300 万美元，将于 2021 年交付。

意大利船舶经纪与服务公司 Banchemo Costa 报告称：近期卡塔尔天然气公司订造了大约 135 艘液化天然气（LNG）运输船，这些船将由韩国现代（Hyundai）、大宇（Daewoo）和三星（Samsung）建造，2023 年至 2027 年交付。在油轮板块，挪威 Mowinckels 公司在新时代船厂订造了 2 艘苏伊士型油轮，2022 年下半年交付。希腊 Pantheon Tankers 也在同一个船厂订造了 1 艘同类型船，计划于 2022 年 6 月交付，价格为 5200 万美元。Sonagol 在现代重工订造了新船，没有明确交付日期，价格约为 5700 万美元。在干散货板块，LT-Ugland 的一家子公司在日本常石造船订造了 3 艘 Kamsarmax，于 2021 年下半年交付，价格不明。Wisdom Marine 在常石集团（舟山）造船厂订购了 2 艘 82000 载重吨 Kamsarmax，计划 2022 年第四季度交付，并在尾道订购了 3 艘 37000 载重吨的 Handysize BC，计划于 2021 年交付。

在二手船市场，干散货船买卖相当活跃。Banchemo Costa 表示，过去 7 天交易了多艘 Handysize。2011 年在佐伯重工建造的 37000 载重吨 MARATHA PRIDE 轮以 800 万美元的高价出售，买家尚不清楚。两个希腊买家分别购买了 2008 年在今治造船建造的 28000 载重吨 IPANEMA 轮和 2006 年在其分厂 Kirinoura 建造的 24000 载重吨 GLORIOUS FUTURE 轮，价格分别为 500 万美元和 400 万美元左右。据报道，2002 年建造的 52000 载重吨 Supramax PACIFIC CEBU 轮以 400 万美元的高价卖给了中国买家。日本幸阳船渠株式会在 2010 年建造的 18 万载重吨好望角型 CAPE AGNES 轮以 1830 万美元的价格卖给了日本买家。2000 年由三星建造的超大型油轮 RIDGEBURY PROGRESS 轮和 RIDGEBURY PURPOSE 轮均以 2500 万美元的价格卖给了中国买家。

来源：中国远洋海运 e 刊



【马士基油轮大规模“抛售”近 30 艘油轮】

马士基油轮 Maersk Tankers 正考虑出售旗下近 30 艘各类型成品油轮，包括 10 艘在大船集团建造的 LR 型油轮。

近日，有消息称马士基油轮正考虑出售旗下持有的 25 艘油轮，包括 10 条新造 LR2 和 15 条 MR2 型油轮。

后经知情人士向信德海事网介绍，确有此事。事实上，马士基油轮正在考虑出售更多的船舶。

10+2 艘 LR 型油轮

2017 年马士基油轮在大船集团订造 10 艘 115000 载重吨 LR2 型环保成品油船。原计划，第一艘从 2019 年开始交付。

而如今，马士基油轮正准备全部转手这一批船舶。据信德海事网了解，这批船舶的交付日期也被延迟，4 艘将在今年交付，而另外 6 艘将在明年完成交接。

此外，马士基油轮旗下的另外两艘老旧 LR2 型油轮目前也在市场上寻求报价。两船分别名为 Maersk Pearl 和 Maersk Progress。根据船讯网为信德海事网提供的两轮资料显示，两轮均为 2005 年建造，今年都到了特检期。

以及多艘相对较小的油轮

6 艘现代 MR 型油轮。此外，马士基油轮还准备出售旗下 6 艘 2016 年、2017 年在城东造船建造的现代 MR 型油轮。

另外还有一艘名为 Maersk Erik 和 7 艘此前从 AET 旗下收购的 7 艘 MR1 化学品油轮。此前名为 Bunga Akasia、Bunga Alamanda、Bunga Allium、Bunga Angelica、Bunga Angsana、Bunga Aster 和 Bunga Azalea。目前已经被改名为 Hans Maersk、Harald Maersk、Helene Maersk、Henning Msersk、Henriette Maersk、Henry Maersk 以及 Hulda Maersk。



3 艘 Bro-A 型化学品船舶。分别为 BRO ALMA 轮、BRO ANNA 轮和 BRO AGNES 轮。以及 1 艘名为 Maersk Erik 的船舶。

此外，据信德海事网了解，马士基油轮还在考虑出售更多的船舶。

事实上，马士基油轮此前一直在出手旗下一些老旧船队。

今年 4 月，该公司就出售了一艘名为 Ribe Maersk 的油轮。据船舶估值机构 VesselsValue 的数据显示，Ribe Maersk 轮的出售是继去年出售 15 艘船之后的首次出售。

去年的 15 艘油轮交易中，11 艘是直接在二手买卖交易，4 艘是与工银租赁的售后回租交易。

来源：信德海事

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	292~294	326~328	370~375		Firmer.
Tokyo Bay	262~264	330~335	505~510	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	294~296	322~326	395~400	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	260~265	320~325	340~345	MGO Sul max 0.05%	Steady.
Kaohsiung	292.00	345.00	400.00	+ oil fence charge usd 59	Firmer.
Fujairah	257~262	320~325	415~420		Firmer.
Rotterdam	245~247	295~300	335~340		Firmer.
Malta	S. E.	310~315	345~350		Firmer.
Istanbul	272~275	315~320	360~365	Ex Wharf Price	Firmer.
Buenos Aires	N/A	355~360	500~505		Firmer.

截止日期： 2020-06-11



◆ 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 23 周	第 22 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,750	4,750	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,700	2,700	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,500	2,550	-50	-2.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,200	2,200	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 23 周	第 22 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	3,400	3,450	-50	-1.4%	

截止日期: 2020-06-09

(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+2	Tanker	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2021	Andromeda - Monaco based	3,500	
1	Tanker	3,700	Taizhou Maple Leaf, Chinese	2022	Nanjing Tanker - Chinese	990	against T/C to SECCO
3	Bulker	82,000	Tsuneishi Zhoushan, China	2021	MX Bulk - Isle of Man based	3,300	
1+1	Bulker	82,000	NACKS, China	2021	Masumoto Shipping - Japanese	Undisclosed	
2+8	Container LNG carrier	12,000	Jiangsu New Yangzijiang, China	2022	Tiger Clean Energy - Chinese	Undisclosed	dual fuelled



◆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 AGNES	BC	181,458		2010	Japan	1,800	Japanese	
JP MAGENTA	BC	88,174		2005	Japan	820	Greek	
DIVINEGATE	BC	61,143		2019	China	2,280	Japanese	
BRAVO V	BC	56,942		2010	China	650	Undisclosed	
ARAGONIT	BC	56,757		2012	China	810	Undisclosed	
MARATHA PRIDE	BC	37,221		2011	Japan	900	Greek	
ALMENDRO	BC	32,662		2003	Japan	435	Undisclosed	
PACIFIC JASMINE	BC	25,159		2010	Japan	570	Greek	

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
SILVER SUN	TAK	105,344		2001	Japan	1,150	Undisclosed	
PORTMAN	TAK	47,431		1998	Croatia	500	Undisclosed	
HANSON	TAK	44,923		1997	S. Korea	500	Undisclosed	
BANYAN PRIDE	TAK	37,808		2002	China	undisclosed	U. K	incl 5 yrs BBC, sale & leaseback
ASKVIKEN	TAK	12,887		2005	S. Korea	350	U. A. E	
SOUTHERN DRAGON	TAK	12,648		2008	Japan	815	S. Korean	*IMO III, stst
SOUTHERN GIRAFFE	TAK	12,647		2008	Japan	800	S. Korean	
SAMSUNG 2319	TAK/LNG	92,000		2022	S. Korea	16,000	U. S. A	
BUENA VENUS	TAK/LPG	3,169		2006	Japan	755	PT Cipta Samudera - Indonesian	

◆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
PACIFIC GARNET	BC	277,047	38,509	1995	S. Korea	292.00	
IRIS EXPRESS	BC	43,003	9,508	1990	Japan	303.00	Wood Chips Carrier
BFP MELODY	CV	14,035	5,048	1998	Spain	323.00	



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
KURE	CV	84,900	33,100	1996	Denmark	318.00	
ALTONIA	CV	22,968	7,867	2000	Poland	317.00	

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
GSL MATISSE	CV	30,600	11,984	1999	Taiwan, PRC	330.00	as is U.A.E
UTRILLO	CV	30,508	11,676	1999	Taiwan, PRC	330.00	as is U.A.E

◆ALCO 防损通函

【再论船舶搁置与恢复营运】

新冠病毒疫情对航运业的影响是以前完全无法想象的。世界各地港口拒绝特定船舶入港、旅行限制导致船员更换推迟、船舶停运、船员遭到解雇，这些运营问题都在迫使部分船东和经营人考虑搁置船舶。

船东的决定

一旦决定搁置船舶，船东就必须做出几项重要决定。其中最重要的便是决定搁置期限，这对于选择何种搁置类型而言至关重要。如果船东预计可以在 12 个月内将船舶重新投入营运，则最好选择热（暖）车搁置，在船上留有最低配置的船员，使机器和设备保持运转。如果计划搁置期限超过一年，则船东可能会选择冷车搁置，以便将日常运营成本缩减为实际搁置费用和值班费用。

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
2020-06-12	708.650	800.360	6.641	91.430	891.390	59.993	990.590	484.310	519.870
2020-06-11	706.080	803.140	6.600	91.100	898.870	60.190	968.710	492.940	526.230
2020-06-10	707.030	801.500	6.559	91.229	899.090	60.412	969.340	491.130	526.930
2020-06-09	707.110	798.490	6.516	91.238	900.100	60.263	963.840	496.400	528.360
2020-06-08	708.820	801.820	6.464	91.459	901.290	60.167	962.250	495.650	528.750

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	0.0655	1 周	0.105	2 周	--	1 个月	0.18475
2 个月	0.2605	3 个月	0.31338	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.41963	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.60463		

2020-06-11