

一周运价简评

1. 海岬型船

BCI 本周五报收-294点, 同比上周末下跌60个点。海岬型船5期租平均水平周一报出2,660美元/天, 至周五报收于2,245美元/天。然而受燃油价格波动影响, 货船收益水平也随之震荡, 运价水平本周大部分时间也在走软。图巴朗至中国的C3航线上运价本周一报13,575美元/吨, 周五已跌至12.95美元/吨。安静的西澳大利亚市场最近在即期市场中的成交报道很少, 以5.75美元/吨的运价开始本周, 闭市报收于5.595美元/吨。

2. 巴拿马型船

BPI 本周五报收636点, 同比上周末上涨95个点。多数区域的价格在过去一周里都有上升。南美东海岸再次成为焦点和主要动力, 基于3月初到期的价格比上次成交要高。从南美东海岸至远东的航次中, 在本周开始的中间价位大约是12,250美元/天, 另加225,000美元空放补贴。至周末时已上涨至13,300美元/天, 另加330,000美元空放补贴。在亚洲, 交易因冠状病毒的疫情影响而大幅减少。

3. 超灵便型船

BSI 本周五报收470点, 同比上周末下跌21个点。南美东海岸刚开始价位非常低, 一艘56,000载重吨的船以略低于3,000美元/天的租金成交, 走一个泛大西洋航次。之后, 一艘51,000载重吨的船以大约7,000美元/天的价格被租下走一个相似的航次。地中海市场仍保持稳定, 而美湾市场听说在本周结束前询盘稍有增多。在亚洲, 有人说印尼的询盘增多了, 但因货船数量增加使得价格受阻无法上升。

期租水平 2月14日(美元/天)

船型	2月14日	比较上周	2019年2月	2018年2月
海峡型	2445	215↓	7111	12846
巴拿马型	5724	853↑	5069	10782
超灵便型	5171	229↓	6410	9852
灵便型	5234	234↓	4721	7761

数据来源: 波罗的海航运指数中文网

2月10日运价回顾(美元)

船型	航线	本周一价	价格变动
170000/10%	西澳铁 Dampier - 青岛	5.725	0.561↓
170000/10%	巴西铁 Tubarao - 青岛	13.488	3.102↓
170000/10%	南非铁 Saldanha-青岛	10.036	2.4↓
130000/10%	东澳煤 Newcastle- 舟山	8.817	1.308↓
85000/10%	东澳煤 Hay Point - 舟山	9.99	0.58↓
70000/10%	印尼煤 Samarinda- 广州	4.581	0.344↓
45000/10%	印尼煤 Taboneo- 广州	6.132	0.182↓
50000/10%	菲律宾镍 Surigao-日照	7.025	0.173↓

数据来源: 上海航运交易所 CDFI

本报告中的信息均来源于已公开的资料, 我公司对这些信息的准确性及完整性不作任何保证。报告中的信息或表达公司的实际出价或征价。本报告的版权仅作为我公司内部学习、交流, 未经书面许可任何机构和任何个人不得以任何形式刊登、发表或引用。

1. 海岬型船租金水平下跌
2. 巴拿马型船租金水平上涨



3. 超灵便型船租金水平下跌

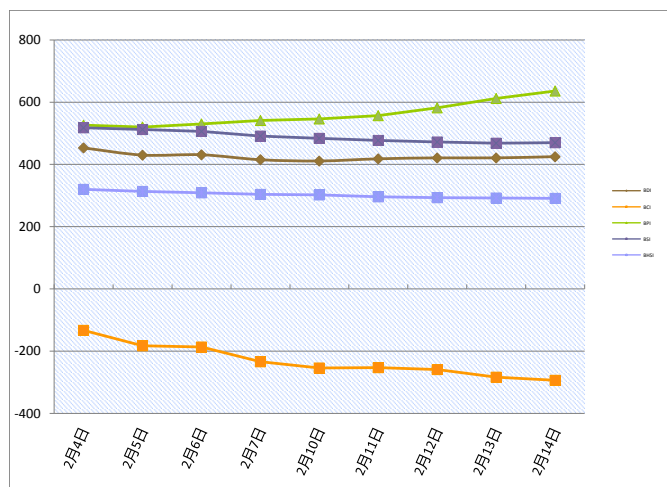
人民币 FFA 远期评估(2月14日)

协议号	远期价格(美元)	远期价格(人民币)	变化	汇率
CTC0220	3381	23613.91	10.65%↓	6.9843
CTC0320	5653	39482.24	6.17%↓	6.9843
CTC0420	8738	61028.81	2.31%↑	6.9843
CTC0520	11503	80340.4	7.74%↑	6.9843
CTCQ220	11407	79669.91	6.20%↑	6.9843
CTCQ320	16991	118670.24	4.57%↑	6.9843
CTCQ420	17934	125256.43	4.38%↑	6.9843
CTC2021	13828	96578.9	4.30%↑	6.9843
PTC0220	4619	32260.48	5.16%↑	6.9843
PTC0320	7509	52445.1	7.29%↑	6.9843
PTC0420	9556	66741.97	5.52%↑	6.9843
PTC0520	9984	69731.25	5.14%↑	6.9843
PTCQ220	10024	70010.62	5.40%↑	6.9843
PTCQ320	10950	76478.08	3.50%↑	6.9843
PTCQ420	10878	75975.21	3.44%↑	6.9843
PTC2021	9763	68187.72	1.34%↑	6.9843
STC0220	5253	36688.52	7.27%↓	6.9843
STC0320	6996	48862.16	1.71%↑	6.9843
STC0420	8671	60560.86	4.95%↑	6.9843
STC0520	8996	62830.76	1.39%↑	6.9843
STCQ220	9025	63033.3	2.41%↑	6.9843
STCQ320	10136	70792.86	2.57%↑	6.9843
STCQ420	10050	70192.21	2.33%↑	6.9843
STC2021	9221	64402.23	1.13%↑	6.9843

数据来源: 波罗的海指数网站

橙色表示与上周同期上升, 蓝色表示与上周同期下跌。

波罗的海干散货指数



干散货船舶

干散货船舶交易

新船交付

Tsuneishi Cebu 船厂交付了一艘 63,600 载重吨的散货船 'BW Nara'，船东是 Kambara Kisen KK。New Times SB 船厂交付了一艘 208,000 载重吨的散货船 'Golden Courage'，船东是 Golden Ocean Group。

二手船市场

Shinyo International 以 1400 万美元左右的售价，将“SHINYO ALLIANCE” (176,269 载重吨, 建于 2005 年, Universal SB (Tsu)建造)卖给韩国买家。这是今年首单海岬型船交易。'Crown 53' 设计的超灵便型船“NOVO MESTO” (53,626 载重吨, 建于 2005 年, Sinopacific Zhejiang 建造, C4x35T) 以 630 万美元的价格出售给印尼买家，调查报告预定今年年底完成。最近，Seven Seas Maritime 已经将“ARCADIA” (50,362 载重吨, 建于 2002 年, 上海船厂建造, C4x30T) 售出，售价略低于 500 万美元。此价格稍低于去年 12 月成交的“HYDE” (50,354 载重吨, 建于 2001 年, 上海船厂建造, C4x35T)，此船以 546 万美元成交。

新造船市场

过去几周所签订的合约非常有限，特别是中国船厂，受最近冠状病毒疫情爆发和延长的假期影响较大。因人工和设备短缺，在中国船厂生产进度受阻，不过预计是短期的。然而长期影响仍是未知数。

租船交易摘要

- 'Sealink' 建于 2010 年, 180116 载重吨, 新加坡即期交船, 途经西澳大利亚, 中国-日本区域还船, 租金 6,000 美元/天, 空放补贴 120,000 美元—租家 Pacbulk
- 'Navios Harmony' 建于 2006 年, 82790 载重吨, 2月 20-21 日 Diliskelesi 交船, 途经 Taman, 土耳其还船, 租金 5,250 美元/天—租家 Nordic Shipping
- 'CL Mona' 建于 2013 年, 81504 载重吨, 2月 19 日丹戎宾交船, 途经南加里曼丹, 香港还船, 意向载煤, 租金 6,000 美元/天—租家诺登
- 'Wu Zhu Hai' 建于 2008 年, 76428 载重吨, Macun 即期交船, 途经三马林达, 中国还船, 租金 4,000 美元/天—租家 Spark Shipping
- 'Ionic Storm' 建于 2005 年, 56032 载重吨, 富查伊拉即期交船, 途经阿曼, 印度尼西亚还船, 意向载石膏, 租金 8,000 美元/天—租家不详
- 'Dimitris A' 建于 2008 年, 82518 载重吨, 2月 13 日新加坡交船, 租期 5-8 个月, 世界各地还船, 第一个 40 天租金 5,200 美元/天, 之后租金 10,900 美元/天—租家邦吉
- 'Taho Asia' 建于 2018 年, 84625 载重

吨, 2月 24-29 日青岛交船, 租期一年, 可选择再加一年, 世界各地还船, 第一年租金 12,750 美元/天, 选择期租金 13,250 美元/天—租家 RTSA

- 'Odysseas L' 建于 2013 年, 货量 80000 吨 (10%增减), 从密西西比河 CMT 到鹿特丹, 受载期 2月 26 日到 3月 2 日, 运价 10.85 美元/吨, 船方不承担装卸, 装率是 60000 吨/晴天工作日 (包括星期日节假日)/卸率是 25000 吨/晴天工作日 (包括星期日节假日)—租家 Uniper (E.ON)

- 船名待定, 货量 75000 吨 (10%增减), 从海因波特或达尔林普尔湾或艾伯特角港到维沙卡帕特南, 受载期 3月 5-14 日, 运价 12.35 美元/吨, 船方不承担装卸, 装率是 35000 吨/晴天工作日 (不包括星期六星期日节假日)/卸率是 20000 吨/晴天工作日 (不包括星期六星期日节假日)—租家 SAIL

数据来源: 波罗的海航运指数中文网
<http://www.balticexchange.cn>

干散货船舶买卖概况 单位 (百万美元)

船名	船龄	船型 DWT	船厂	成交价
Tohoku Maru	2020	91,818	Oshima Shipbuilding	
New Pinnacle	2020	39,042	Shikoku Dock.	
Key Sonority	2020	81,600	Tsuneishi Cebu	
Arcadia	2002	50,362	Shanghai Shipyard	high 4
Novo Mesto	2005	53,626	Sinopacific Zhejiang	6.3
Shinyo Alliance	2005	176,269	Universal SB (Tsu)	reg 14
Triton Valk	2009	55,651	Mitsui SB (Chiba)	11.3
Ocean Garnet	2010	93,143	COSCO Dalian SY	11
Ocean Sapphire	2012	93,029	COSCO Dalian SY	high 12
Sunny Young	2011	81,967	Daewoo (DSME)	15.5
Aquajoy	2003	171,009	Sasebo HI	11.3
拆解船	船龄	船型 DWT	拆解地	成交价
Berge Enterprise	1997	211,485	Bangladesh	10.01
Blue Island 8	2000	152,398	Bangladesh	
Xina	1995	71,024	Bangladesh	

拆船指数

拆船指数(美元/轻吨)	2月14日	变化
孟加拉国拆船	391.00	6.00 ↓
印度拆船	381.40	5.60 ↓
巴基斯坦拆船	377.40	3.50 ↓

*20001LT 及以上散货船

原油价格 美元/桶

种类	2月14日	2月7日	变化
布伦特	56.47	54.82	3.01% ↑
西德州	51.57	51.10	0.92% ↑

船用燃料油(美元/吨) 2月14日

地区	IFO380	Marine Fuel 0.5% Bunker	MGO、MDO
新加坡	317.25 (+12.25)	510 (-25)	520 (-10)
上海	355 (-15)	540 (-30)	565 (-20)
香港	330 (+5)	526 (-14)	539 (+9)
釜山	382.75 (+32.75)		577.75 (+10.25)
日本	315 (+2)	527.25 (-22.75)	618 (-2)
Fujairah	307 (+22)	505 (-25)	640 (0)
鹿特丹	471 (+24)		489 (+24)

铁矿石贸易

铁矿石专题快报

淡水河谷发布 2019 年第四季度产销报告

(来源: Mysteel)

2020年2月11日,淡水河谷(Vale)发布2019年第四季度产销报告。报告显示:

产量方面:四季度铁矿石粉矿产量为7834万吨,环比下降9.6%,同比下降22.4%。四季度球团产量为942万吨,同比下降15.4%。2019年全年粉矿产量为3.02亿吨,同比下降21.5%;而全年球团产量为4180万吨,同比下降24.4%。产量下降的主要原因是溃坝事故后,矿区关停导致生产中断。2019年上半年季节性雨季影响强于往年。但S11D矿区产量增加、库存水平下降,以及Vargem Grande、Brucutu和Alegria矿区逐渐复产,抵消了部分减量。

销量方面:2019年第四季度,Vale粉矿和球团销售为8890万吨,环比增加4.4%,销量高于产量,原因是库存在降低。2019年全年,Vale粉矿和球团的总销量达3.125亿吨,完成年度目标销量(3.07-3.12亿吨)。Alegria矿区已经于2019年11月复产,产能为800万吨。对于剩下4000万吨未复产的产能,Vale计划在2020年恢复1500万吨,在2021年恢复剩余的2500万吨。Vale正在积极与巴西国家矿业局(ANM)和米纳斯吉拉斯州检察院(MPMG)进行商讨,以求顺利实现复产计划。

Vale2020年的粉矿目标产量仍保持在3.4-3.55亿吨,实际产量将取决于停产矿区的复产进度。由于球团料供应问题及Laranheiras大坝处于暂停运营状态,VALE官方表示2020年其球团生产目标下调至4400万吨,2020年第一季度铁矿石粉矿产量目标下调至6300-6800万吨。

2019年12月中国进口铁矿石货量分析

国家	本月进口数量	环比	年度累计进口数量
南非	4,503,126.48	74.22%↑	
澳大利亚	61,278,938.06	19.20%↑	
巴西	22,276,784.02	4.90%↓	
各国合计	101,303,137.89	11.75%↑	1,070,573,315.195

数据来源:中国海关

铁矿石价格分析(2月14日)

机构	品位	贸易方式	单位	本日	周环比
Mysteel	62%Fe	CFR Tianjin	USD	88.35	5.5↑
TSI	62%Fe	FOB Brazil	USD		
TSI	62%Fe	FOB W.Australia	USD		
中联钢铁	62%Fe	CFR CHINA	CNY		
北矿所	62%Fe	CFR CHINA	CNY		
Mysteel	62%Fe	CFR TANGSHAN	CNY	647	27↑

数据来源:THE STEEL INDEX,北矿所,中钢联,我的钢铁

矿粉 FOB 价格 单位:美元/吨

名称	品位	发货地	2月14日	2月7日	变化
澳洲 Pb Lump	62.5%	Dampier			
澳洲 Pb Fine	61.0%	Dampier	86.80	81.30	5.50↑
澳洲 Newman Fine	62.3%	Hedland			
澳洲 Yandi Fines	57.3%	Hedland	75.30	69.95	5.35↑
巴西 SSFT	62.5%	Tubarao	87.45	82.95	4.50↑
巴西 IOCJ	64.5%	PDM	103.7	98.25	5.45↑

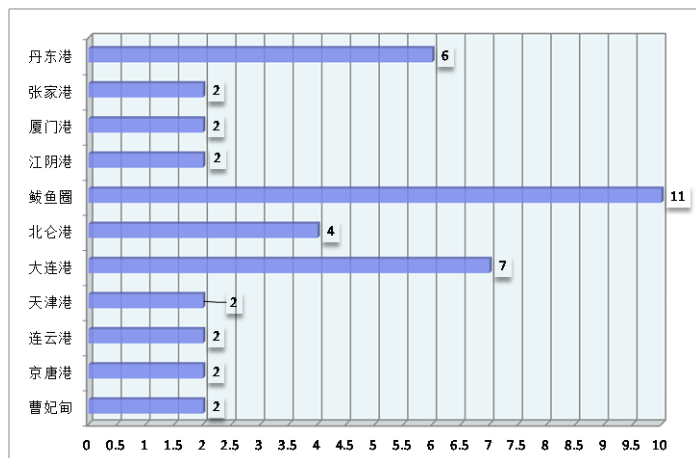
数据来源:我的钢铁

国内市场钢材价格指数

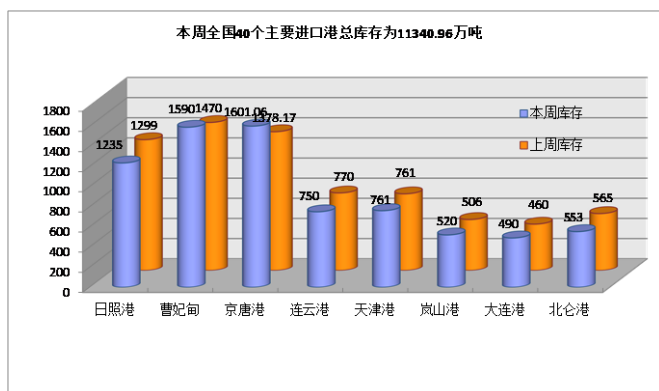
品种	2月14日	2月7日	涨跌
钢材综合	133.10	134.89	1.33%↓
长材	151.35	153.16	1.18%↓
扁平	115.65	117.41	1.50%↓
一次材	141.63	143.84	1.54%↓

数据来源:我的钢铁

待港时间较长的铁矿石港口(天)



本报告中的信息均来源于已公开的资料,我对这些信息的准确性及完整性不作任何保证。报告中的信息或表达公司的实际出价或征价。本报告的版权仅作为我公司内部学习、交流,未经书面许可任何机构和人士不得以任何形式刊登、发表或引用。



本年全国40个主要进口港总库存为11340.96万吨

煤，炭贸易

煤、炭专题快报

煤炭市场供需双弱，煤价为何在上涨？

(来源：界面新闻)

新型冠状病毒疫情影响下，全国煤矿复工节奏延缓，下游电厂日耗有限。但因港口存煤持续低位，动力煤价格迎来一波涨幅。据中国煤炭资源网 2 月 12 日最新一期的统计数据显示，CCI5500 动力煤价格报 576 元/吨，连续八期持续上涨，期间累计涨幅达 15 元/吨，较上月同期价格上调 2.7%；CCI5000 动力煤价格报 516 元/吨，较上月同期上调 2.8%。

易煤资讯研究院总监张飞龙对界面新闻表示，上游供应方面，煤矿开工率及负荷均不高，且运输物流受阻；下游的开工同样较低，电厂燃煤需求不大，基本是春节以来的低点，市场整体呈供需双弱的特征。在供需双弱的背景下，那为何煤价上涨？这主要由于供应方面的“弱”更为凸显。“春节前，港口库存就一直降低。目前库存基本处于两年来的低点。再加上煤矿开工受阻，供应跟不上，报价由此开始上涨。”张飞龙表示。

一德期货分析师关大利对界面新闻表示，疫情对煤炭供需造成了很大影响。“煤矿复工慢，运输也有问题，导致价格一天一块钱的涨”。“目前大企业基本复工了，但地方矿进展慢，全国煤矿整体复工率在六成左右。”关大利说。

内蒙古鄂尔多斯、山西大同和陕西榆林是全国三大产煤城市。中煤协最新统计显示，到 2 月 10 日，陕西省省属煤矿大多已恢复生产，全省已恢复生产的煤矿 51 处，日均产量 75.74 万吨；山西省的 70 家煤炭企业也处于正常生产状态。

汾渭能源最新研究报告指出，鄂尔多斯市最近公布了一批复工复产名单，约占其总产能的 27%。今年假期较往年延长 10-14 天，电厂煤碳日耗持续低位。往年春节假期结束后，日耗逐步恢复至 60 万吨水平。今年春节假期开始至今（1 月 21-2 月 7 日），沿海电厂日耗从 52 万吨减少至 37 万吨，目前下游尚未大规模复工，后期仍有继续回落的可能。该机构认为，若气温持续恢复，电厂日耗面临进一步下滑风险。

RUTLAND

2019年12月煤炭进口量(万吨)

国家	十二月	十一月	环比
澳洲			
印尼			
蒙古			
俄罗斯			
各口岸总量	277.2	2078.1	86.66%↓

数据来源：海关统计资讯网

主要港口煤炭库存分析（2月7日）

港口	本周	上周	环比
秦皇岛港	390	440.5	11.50%↓
曹妃甸港	304	363	16.30%↓
广州港	274	243.8	12.30%↑
国投京唐港	421.9	468.3	9.90%↓
环渤海四港	1115.9	1271.8	12.3%↓
纽卡斯尔港	202.9	166.2	22.08%↑

数据来源：我的钢铁网

煤炭指数分析（2月12日）

发布机构	品种	贸易方式	单位	价格	比上周
Platts	Premium Low Vol FOB Australia	FOB E.AUS	美元		
Platts	HCC 64 Mid Vol FOB Australia	FOB E.AUS	美元		
Platts	Premium Low Vol CFR China	CFR 中国	美元		
Platts	HCC 64 Mid Vol CFR China	CFR 中国	美元		
CCI8 (2月7日)	5500 大卡动力煤	CFR 广州	CNY	515.97	8.46↑
环渤海湾动力煤	5500 大卡动力煤	FOB 渤海湾	CNY	558	3.00↑

数据来源：PLATTS、秦皇岛煤炭网、中国煤炭资源网

谷物贸易

谷物专题快报

2019/20 年度巴西大豆产量预测值上调

0.8%

(来源: 我的农产品)

圣保罗 2 月 13 日消息: 巴西农业部下属的国家商品供应公司 (CONAB) 称, 2019/20 年度 (9 月到次年 8 月) 巴西大豆产量将达到创纪录的 1.232 亿吨, 比上年提高 7%, 比 1 月份预测值高出 0.8%。

大豆单产预计为每公顷 3.35 吨, 比上年提高 4.4%, 因为 10 月份以来的降雨充沛。大豆播种面积预计为 3680 万公顷, 比上年提高 2.6%, 因为天气有利。

CONAB 在 12 月份报告里预测 2019/20 年度大豆出口量为 7200 万吨, 比上年提高 3%。期末库存预计为 218 万吨, 比上年减少 39%。

巴西外贸部上个月发布报告称, 2019 公历年巴西大豆出口量为 7400 万吨, 同比减少 11%。

巴西仍然是中国的头号大豆供应国。中国海关发布的 12 月份贸易数据显示, 巴西占到中国当月大豆进口量的 80%。但是随着中美签署第一阶段协议, 加上巴西国内大豆压榨需求提高, 生物燃料的强制掺混量提高, 可能限制未来数月巴西大豆出口增长。

马托格罗索农业经济研究院 (IMEA) 在 1 月份报告里称, 国内豆油需求将会显著提高, 因为政府强制掺混生物柴油。巴西植物油行业协会 (ABIOVE) 称, 豆油是巴西生产生物柴油的主要原料, 占到近 75% 比例。ABIOVE 称, 巴西销售的柴油含有 11% 生物柴油, 称之为 B11。到 2020 年 3 月份时将提高到 12% (B12), 到 2023 年时将提高到 15% (B15)。

除了豆油消费提高, 巴西国内豆粕采购量也在提高。由于非瘟影响亚洲市场, 全球对肉制品的需求提高, 巴西国内大豆压榨需求增长的趋势将会持续, 以生产更多要高蛋白动物饲料, 满足养牛业的消费需求。

2019 年 12 月大豆进口量(万吨)

国家	十二月	十一月	环比
巴西			
美国			
俄罗斯			
阿根廷			
总量	954.3	827.8	15.28%↑

数据来源: 海关统计资讯网 我的农产品网

2019 年 12 月玉米进口量(万吨)

国家	十二月	十一月	环比
美国			
老挝			
乌克兰			
俄罗斯			
总量	73	10	630%↑

数据来源: 中国海关总署

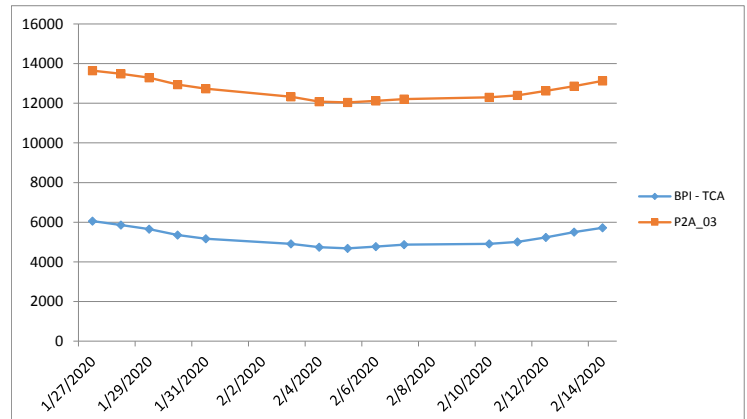
2019 年 12 月大麦进口量(万吨)

国家	十二月	十一月	环比
乌克兰			
法国			
加拿大			
澳大利亚			
总量	24	41	41.46%↓

数据来源: 中国海关总署

波罗的海巴拿马型船期租水平

数据来源: 波罗的海航运指数中文网



(P2A-03: 在斯科角和直布罗陀范围内交船, 进行一个到远东的航次, 还船范围为台湾和日本。)

油轮

超大型油轮

本周中东海湾市场没有变动，中国炼油厂仍在减缓进口，再加上新冠疫情的影响，还有之前对中国远洋油轮的禁令又恢复了。待成交的油轮数量也随之增多，然而能够满足船东们期望的活跃租家没有几个。270,000 吨出货量至中国的运价反弹至国标 40 左右的水平，而 280,000 吨出货量至美湾、途经好望角航线上的运价依然持平，停留在国标 30。在西半球市场，基于 260,000 吨出货量、从西非至中国的运价停滞在国标 45 左右的水平。基于 270,000 吨出货量、从美湾至中国航线上，本周交易依然比较活跃，运费升高了 150,000 美元，至 660 万美元。

苏伊士极限型油轮

从西非至英国-欧洲大陆航线上，基于 130,000 吨出货量的运价效仿了超大型油轮，本周大部分时间也仍停留在国标 85-90 之间。不过在写本报道之际，租家们似乎说服了船东们，运价跌破国标 80 点关

口，一艘转租给 Petroineos 的油轮报出以国标 78.75 的运价成交。135,000 吨出货量、从黑海至地中海的运价也没有变动，仍在国标 90-95 之间。同时，因运力过强，基于 140,000 吨出货量，从巴士拉至地中海航线上的运价排行在国标 40 上下。尽管如此，一票从巴士拉至希腊的货物报出以相当于国标 35 的运价成交。

阿芙拉极限型油轮

此船型本周市场氛围比较积极，所有航线上的价格都有升高。80,000 吨出货量、从杰伊汉至地中海的运价是国标 85，较一周前上涨 16%。欧洲北部的航线中，基于 80,000 吨出货量、穿越北海的运价上涨 37 点，至国标 132.5。而 100,000 吨出货量、从波罗的海至英国-欧洲大陆的运价上升 28 点，至国标 115 的水平。跨过大西洋，70,000 吨出货量、从加勒比海至美湾航线上的运价再次上涨 25 点，至略高于国标 180 的水平。另一条从美湾至地中海航线也非常繁忙，基于 70,000 吨出货量的运价再次攀

升 10 点，至国标 170。

成品油油轮

对船东们来说又是平静的一周。基于 75,000 吨出货量，从中东海湾至日本航线上的运价仍停在刚超过国标 80 的位置。基于 55,000 吨出货量的市场运价在稳定在国标 92.5 左右。基于 37,000 吨出货量、从英国-欧洲大陆至美国大西洋沿岸的航线上，运价一开始小幅下跌至国标 150。接着有个到西非的询盘支付了国标 185 左右的运价，使得泛大西洋航线的市场价位升至国标 150-155 之间。据说道达尔与一艘船确认合同中，从 ARA 区域出发，运价是国标 150，不过此价格是基于棕榈油。基于 38,000 吨出货量、从美湾至英国-欧洲大陆的回程航线上的运价保持稳定，现在仍坐在国标 87.5-90 的区间。基于 30,000 吨成品油、穿越地中海的运价小幅下跌至国标 175 左右，之后回升至国标 197.5 的水平。另外到黑海的航次需支付国标 210 的运价。

成品油油轮运价回顾 2 月 14 日

数据来源：波罗的海航运指数中文网

货量	航线	本周五价	价格变动
75000	中东海湾-日本 (CPP, naphtha condensate.)	WS 84.06	2.81↑
55000	中东海湾-日本 (CPP, UNL, naphtha condensate)	WS 94.17	1.95↑
38000	美湾到欧陆 (CPP, UNL, diesel)	WS 89.29	3.92↓
80000	地中海-远东 (naphtha)	\$ 2464286	7143↓

原油油轮运价回顾 2 月 14 日

数据来源：波罗的海航运指数中文网

货量	航线	本周五价	价格变动
280000	中东海湾-美湾	WS 30.23	0.46↑
270000	中东海湾-新加坡	WS 43.21	0.88↑
270000	中东海湾-中国	WS 42.04	0.64↑
260000	西非到中国	WS 46.79	0.83↑

航运新闻摘要

疫情影响，BCI 负值下探

航运信息网

2020年2月下旬，波罗的海综合运价指数 BDI 下跌 66 点，跌幅 13.55%，其中海岬型指数 BCI 已步入负值区间，下跌 264 点，跌幅 1320.00%，巴拿马型指数上升 38 点，涨幅 6.62%。

海岬型市场仍在下滑，短期内难见转机。中国受新冠疫情影响，煤炭消费，钢铁生产和铁矿石进口等领域过去一段时间几乎停滞。与此同时，尽管近期巴西发生洪水，淡水河谷仍维持全年 3.4-3.55 亿吨的生产目标，这意味着一旦中国市场恢复，巴西的出货量将大幅增加。据悉，1 月，巴西的铁矿石总出口量仅为 2000 万吨。

国际货币基金组织(IMF)在最新的《世界经济展望》报告中再次下调了 2020 年和 2021 年的全球增长预期，全球经济增速预期放缓，影响市场参与者信心水平。

此外，占全球干散货海运进口总量近 40% 的中国，由于受到新型冠状病毒的影响，农历新年假期进一步延长，企业复工步伐放缓，导致需求大幅降低。与需求端的走软相对，供给端也接受挫。今年以来，巴西和澳大利亚的铁矿石产量一直非常疲弱。1 月 25 日，巴西主要产矿地区米纳斯吉拉斯州遭遇了 110 年来最严重的 24 小时强降雨，并引发洪水。据悉，2020 年前四周，只有 82 艘船舶在巴西完成装货，较往年减少了 41%。而 2 月 6 日起，澳洲西岸形成飓风达米恩，在澳洲重要的铁矿石出口港黑德兰港附近兜圈。一度造成西澳多个港口关闭，影响铁矿石出货，双重打击之下，今年以来干散货市场持续回落。

供过于求，石油贸易商欲租 VLCC 储油

国际船舶网

为了缓解新型冠状病毒疫情爆发以来出现的供过于求局面，全球三大石油贸易商正在寻求使用油船来临时储存原油。

消息人士透露，由于新型冠状病毒导致中国市场石油需求急剧下降，促使中国公司要求延期交货，目前，Vitol SA、荷兰皇家壳牌公司和 Litasco SA 等多家石油贸易商要求租用 VLCC 用于储存原油。

中国是世界最大的原油进口国之一，然而，自新型冠状病毒疫情爆发以来，交通运输活动减少将使得中国车用燃油消费降低，继而对国内原油需求及进口产生潜在负面影响，原油价格受到波及。

分析师指出，海上浮式储油的出现显示出中国市场购买疲软的程度。对于石油贸易商而言，储存从账面上来看并不赚钱，在海上储油通常也比陆地更加昂贵。当前，石油贸易商只是希望寻找 VLCC 用以在几周或几个月的时间里储存石油。通常而言，贸易商有时会要求定期租船，其中就包括用于储存。

据了解，近期已经有总计 20 艘 VLCC 和 14 艘苏伊士型原油船被预订用作海上储油。船舶经纪公司 Braemar ACM 指出，近期有多家石油贸易商正在询问短期租金价格，这可能有助于缓解油船市场的需求疲软。

尽管如此，新型冠状病毒对石油需求的沉重打击，加上大连中远海运油运制裁取消后多达 26 艘 VLCC 得以重返市场，进一步加剧供需失衡的问题，导致 VLCC 日租金持续下跌，目前 VLCC 现货日租金仅为 16700 美元。

低硫油市场：从历史高位回落

中远海运 E 刊

市场分析师和贸易商表示，受季节性因素和中国疫情的影响，亚洲低硫船用燃料油(VLSFO)市场已从年初创下的历史高位回落，同时供应预期也有所改善。

此前，航运和石油行业因实施 IMO2020 新规而出现数月的市场波动，此次 VLSFO 价格下降也是稳定市场基本面的一个早期迹象。

五位消息人士表示，新冠肺炎疫情加剧了船用燃料需求的放缓步伐。迪拜 Starfuels 石油经纪人 MattStanley 表示：“由于中国第一季度经济活动受限，需求将不可避免地出现下滑。”

RefinitivEikon 数据显示，VLSFO 低硫船用燃料油近月和远月价差从 1 月 20 日创纪录的每吨 22 美元跌至本周的每吨 2 美元，而布伦特原油的炼油利润率则从 2020 年初创纪录的 29.35 美元/桶跌至 16.35 美元，为两个半月来的最低点。

分析师和交易员表示，由于中国新的税收政策，预计中国 VLSFO 生产将大幅增长，这也有助于缓解业界对供应紧张的担忧。FGE 亚洲石油主管 Sri Paravaikkarasu 说，“随着炼油厂供应的增加，我们预计 VLSFO 的缺口将逐渐下降。”

消息人士称，VLSFO 市场走弱也反映出越来越多的船舶转向燃烧船用轻柴油的趋势。一位资深的船用燃料交易商表示：“目前市场正在企稳，囤货越来越少，许多船东只在需要时购买燃料。”

而在 IMO 2020 限硫令实施之日前，船舶运营商购买了大量符合要求的燃料，以确保充足的供应。

过巴拿马运河又要贵了 涨价幅度或超 30%

航运界

巴拿马运河管理局(The Panama Canal Authority)表示，将从 2 月 15 日起对通过运河的船只征收“淡水收费”(Freshwater Charge)。如果船只长度超过 125 英尺，则费用将定为 10,000 美元。根据过境时加敦湖(the Gatun Lake)的水位，还会有不同的附加费。国际航运公会(ICS)估计，此举将使通过巴拿马运河的船舶的成本增加多达 15%。

在此之前，巴拿马运河管理局已经对运河通行费率作出修订，新修订费率将于 2020 年 4 月 1 日生效。这种通行费修订可能会使通过巴拿马运河的船舶的额外成本增加多达 17%。如果将这些费用加在一起，那么到 4 月 1 日，通过巴拿马运河的某些船舶可能面临 30% 以上的价格上涨。此次，从宣布新的“淡水收费”到实施日期之间的时间只有一个月，导致航运业几乎没有时间考虑该决定及其潜在影响。

国际航运公会秘书长盖·普拉滕(Guy Platten)表示：“由于全球海运需求受到新冠病毒的严重打击，并且市场正在适应新的硫含量法规，海运业目前在全球范围内面临着越来越大的价格压力。因此，巴拿马运河管理局选择此时加大对海运业乃至全球经济的成本压力是不合时宜的。在没有充分预警的情况下，并且正逢海运业利润率目前处于极低水平，由于‘淡水收费’导致船舶运营成本上升无疑是给海运业雪上加霜。我们呼吁巴拿马运河管理局考虑推迟引入‘淡水收费’，以便海运业有更多时间作出准备。”

上海菁英航运经纪有限公司

上海菁英航运经纪有限公司

上海菁英航运经纪有限公司 前身是 2006 年 6 月成立的香港精英租船有限公司上海代表处，主要致力于干散货领域的航运经纪业务，为客户提供全方位的航运服务。为参与 2020 年建设上海航运中心项目，2011 年被邀正式注册成为中国首批 9 家登记注册的国际知名航运经纪有限公司之一。公司的航运经纪业务员都具有航运经纪人资格证书，其中不乏资深经纪人及外籍员工，还有一批充满活力的年轻人。上海菁英航运经纪有限公司目前是英国伦敦波罗的海交易所，波罗的海海事组织和香港船东协会的会员，在国际航运市场上享有良好的信誉。2013 年 4 月，上海菁英航运经纪有限公司成为 6 家首批获准从事人民币 FFA 交易经纪公司之一。2016 年 2 月，成为新加坡交易所获准从事美元 FFA 交易的经纪公司。

特别是在大宗干散货的好望角型船（CAPE）市场业务上，上海菁英为全球知名船东和中国的大型钢铁企业提供船舶经纪服务并签订多项长期合作协议，其专业的服务品质和全方位的服务理念受到业内人士的一致好评。自成立起，公司一直在不断拓展业务范围，基于好望角型船业务的成功，上海菁英将业务扩展至巴拿马和超灵便型船，为世界范围的船东和租家提供专业服务。

在此之外，在 2011 年 8 月上海菁英航运经纪有限公司获得波罗的海航运交易所授权制作波罗的海航运指数中文网 www.balticexchange.cn，为中国范围内的客户介绍和推广波罗的海航运指数，每日更新和发布中文指数及相关航运信息。同期上海菁英的船舶交易部门成立，拓展新造船、二手船和拆船交易业务。

联系方式：

上海市仙霞路 137 号
盛高国际大厦 1601 室，200051

电话：+8621 5206 9898
传真：+8621 5206 6767

Email: cape@seamasterltd.com
公司网址： www.seamasterltd.com
波罗的海指数中文网网址： www.balticexchange.cn