

一周运价简评

1. 海岬型船

BCI 本周五报收 712 点, 同比上周末下跌 354 个点。过去一周里海岬型船市场相对平稳, 终于为近数月的大幅下探探上了休止符。然而海岬型船 5 个期租平均水平仍小幅走软, 本周以 9438 美元/天开始, 至周末报收于 8352 美元/天。市场的基本面似乎已经稳定了下来, 太平洋市场的船东倍感沮丧, 不知何时能看见触底反弹; 而大西洋版块因运力收紧情况稍好开价相对要高。

2. 巴拿马型船

BPI 本周五报收 870 点, 同比上周末上涨 99 个点。本周起步缓慢, 但在周中价格小幅回升, 至周末前交易节奏再次慢了下来。不过, 虽然有所上涨, 但仍离一月前的市场水平一段距离。南美东海岸再次成为主力给予市场支撑, 不仅包括大西洋, 还覆盖了位于东南亚的货船。太平洋市场有所回升, 北部区域需求量增多。其中一艘 82,000 载重吨的船成功以 7,500 美元/天的租金成交, 走一个到北太平洋的航次, 基于中国交船。

3. 超灵便型船

BSI 本周五报收 560 点, 同比上周末下跌 10 个点。本周市场持续低迷, 许多区域价格仍在下行。定期期租交易很少, 一艘空在亚洲北部的 Ultramax 货船以 10,750 美元/天成交, 租期 4-6 个月。不过总体上船货双方的意见分歧仍非常大。大西洋市场里, 虽然某些区域询盘增多, 但仍受困于运力过剩。本周结束前, 可以注意到询盘增多, 但运力依然过剩。

期租水平 1 月 17 日(美元/天)

船型	1 月 17 日	比较上周	2019 年 1 月	2018 年 1 月
海岬型	8352	1086↓	14112.36	15539
巴拿马型	7830	891↑	8204	11147
超灵便型	6156	111↓	8424.05	10310
灵便型	6825	527↓	6849.82	8549

数据来源: 波罗的海航运指数中文网

1 月 17 日运价回顾(美元)

船型	航线	本周五价	价格变动
170000/10%	西澳铁 Dampier - 青岛	6.884	0.504↓
170000/10%	巴西铁 Tubarao - 青岛	17.939	0.697↓
170000/10%	南非铁 Saldanha-青岛	13.300	0.654↓
130000/10%	东澳煤 Newcastle- 舟山	10.608	0.567↓
85000/10%	东澳煤 Hay Point - 舟山	10.700	0.124↑
70000/10%	印尼煤 Samarinda- 广州	5.000	0.087↑
45000/10%	印尼煤 Taboneo- 广州	6.341	0.127↓
50000/10%	菲律宾镍 Surigao-日照	7.260	0.188↓

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

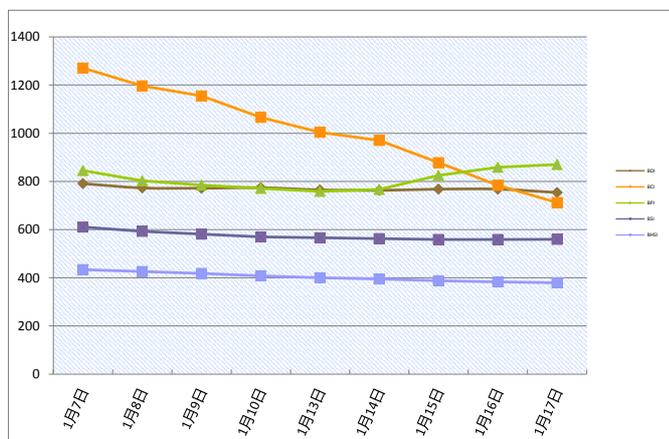
人民币 FFA 远期评估(1 月 17 日)

协议号	远期价格 (美元)	远期价格 (人民币)	变化	汇率
CTC0120	8850	60957.03	12.27%↓	6.8878
CTC0220	7856	54110.55	21.85%↓	6.8878
CTC0320	9463	65179.25	16.00%↓	6.8878
CTC0420	11238	77405.09	7.78%↓	6.8878
CTCQ220	11719	80718.12	6.16%↓	6.8878
CTCQ320	15875	109343.82	3.83%↓	6.8878
CTCQ420	16494	113607.37	3.43%↓	6.8878
CTC2021	12203	84051.82	0.63%↓	6.8878
PTC0120	6544	45073.76	2.46%↓	6.8878
PTC0220	7619	52478.14	0.93%↓	6.8878
PTC0320	9616	66233.08	1.12%↓	6.8878
PTC0420	10259	70661.94	0.35%↑	6.8878
PTCQ220	10428	71825.97	0.20%↓	6.8878
PTCQ320	10534	72556.08	1.05%↑	6.8878
PTCQ420	10484	72211.69	1.59%↑	6.8878
PTC2021	9456	65131.03	0.21%↑	6.8878
STC0120	6089	41939.81	5.24%↓	6.8878
STC0220	6928	47718.67	6.06%↓	6.8878
STC0320	8618	59359.06	2.69%↓	6.8878
STC0420	9157	63071.58	0.85%↑	6.8878
STCQ220	9518	65558.08	1.37%↑	6.8878
STCQ320	9868	67968.81	0.89%↑	6.8878
STCQ420	9789	67424.67	0.46%↑	6.8878
STC2021	9146	62995.81	0.02%↑	6.8878

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

JMU Tsu Shipyard 船厂交付了一艘 208,815 载重吨的散货船 'CSC Creator', 船东是 China Steel Express. Nantong COSCO KHI 船厂交付了一艘 82,000 载重吨的散货船 'Captain John P', 船东是 Efnav.

二手船市场

Diamond Star Shipping 已将他们的 eco 卡姆萨尔型货船 "MAJESTIC SKY" (81,949 载重吨, 建于 2014 年, Tsuneishi Tadotsu SB 建造) 以 2160 万美元的价格卖给了某个日本买家。某日本船东将他们的超灵便型船 "EASTERN" (58,740 载重吨, 建于 2013 年, Kawasaki HI Kobe 建造, C4x30T) 以刚超过 1500 万美元的价格卖给了某希腊买家。此价格比 "DRACO OCEAN" (58,605 载重吨, 建于 2013 年, Nantong COSCO KHI 建造, C4x30.5T) 的售价要稍低些, 此船于 2019 年 12 月以 1480 万美元的价格售出, 船舶调查报告将于今年 10 月完成。此外, NYK 的灵便型船 "GLOBAL GARLAND" (32,115 载重吨, 建于 2009 年, Hakodate Dock, C4x30T) 已售给了希腊买家, 售价在 750 万-800 万美元之间。

新造船市场

在 2019 年, 全球报出的新建船共 925 艘, 受市场交易和环境新规及技术的影响, 较去年下降 33%。尽管散货船订单较去年下跌 54%, 但此部分订单仍占全球总量的绝大部分, 共报出 252 艘船下单建造。

租船交易摘要

- 'Costanza' 建于 2010 年, 92672 载重吨, 1 月 20-21 日直布罗陀交船, 途经美国东海岸, 印度或中国还船, 租金 15,250 美元/天—租家不详
- 'Navios Prosperity' 建于 2007 年, 82535 载重吨, 2 月 4-6 日南美东海岸引航站交船, 越南还船, 意向载谷物, 租金 14,500 美元/天, 空放补贴 450,000 美元—租家诺登
- 'Star Charis' 建于 2013 年, 81710 载重吨, 1 月 20-25 日南美东海岸引航站交船, 新加坡-日本还船, 意向载谷物, 租金 14,300 美元/天, 空放补贴 430,000 美元—租家 Cofco
- 'Mistral' 建于 2012 年, 74866 载重吨, 1 月 18-19 日 Bunati 引航站交船, 中国还船, 意向载煤矿, 租金 5,000 美元/天, 空放补贴 50,000 美元—租家 Sinocean
- 'Brahms' 建于 2011 年, 75200 载重吨, 1 月 21 日敦刻尔克交船, 2 个连续航次, 新加坡-日本还船, 租金 13,750 美元/天—租家 Nordic Shipping
- 'Libra Confidence' 建于 2019 年, 63220 载重吨, 2 月 1-5 日德班交船, 中国还船, 租金 11,500 美元/天, 空放补贴 150,000 美元—租家 Western Bulk Carriers

- 'Great Explorer' 建于 2010 年, 货量 170000 吨 (10%增减), 从黑德兰港到青岛, 受载期 2 月 3-5 日, 运价 6.90 美元/吨, 船方不承担装卸, 装率是 80000 吨/晴天工作日 (包括星期日节假日) /卸率是 30000 吨/晴天工作日 (包括星期日节假日)—租家必和必拓
- 'Ma Lian Hai' 建于 2014 年, 货量 100000 吨 (10%增减), 从巴尔的摩到印度, 受载期 2 月 1-10 日, 运价 26.60 美元/吨, 基于 1 装港和 1 卸港, 装率是 35000 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)
- 'Boston' 建于 2007 年, 货量 165000 吨 (10%增减), 从 Nuevo 港到哈代拉, 受载期 2 月 10-19 日, 运价 11.75 美元/吨, 船方不承担装卸, 装率是 50000 吨/晴天工作日 (包括星期日节假日) /卸率是 30000 吨/晴天工作日 (不包括星期五节假日)—租家 NCSC—<卸港港使费 5,000 美元>

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
Kimimachi	2020	91,296	Oshima Shipbuilding	
Winning World	2020	208,970	Nantong COSCO KHI	
MP The Kraft	2020	208,000	Yangzi Xinfu SB	
Majestic Sky	2014	81,949	Tsuneishi Tadotsu SB	21.6
Easter N	2013	58,740	Kawasaki HI Kobe	exss 15
Global Garland	2009	32,115	Hakodate Dock	mid/high 7
Marpessa	1996	17,386	Tianjin Xingang HI	2.15
Hong Tai 158	2008	17,154	Nantong COSCO KHI	14.8
Coos Bay	2012	28,214	I-S Shipyard	8.3
Aoli 5	2011	24,262	Zhejiang Aoli.	
Qi Xiang 22	2012	75,658	Shanghai Shipyard	RMB 100.8
拆解船	船龄	船型 DWT	拆解地	成交价
Crassier	2000	172,492	Indian Sub cont	
Bank	1994	135,069	Bangladesh	
Mia	1992	26,264	Turkey.	

拆船指数

拆船指数(美元/轻吨)	1月17日	变化
孟加拉国拆船	402.50	3.30 ↑
印度拆船	387.00	4.00 ↑
巴基斯坦拆船	383.40	3.90 ↑

*2000LT及以上散货船

原油价格 美元/桶

种类	1月17日	1月10日	变化
布伦特	64.62	65.37	1.15% ↓
西德州	58.52	59.56	1.75% ↓

船用燃料油(美元/吨) 1月17日

地区	IFO380	Marine Fuel 0.5% Bunker	MGO、MDO
新加坡	350 (-30)	650 (-60)	660 (-50)
上海	433 (-7)	680 (-45)	690 (-35)
香港	385 (-30)	660 (-40)	665 (-34)
釜山	410 (+0)		677 (-14)
日本	343 (+3)	650 (+30)	655 (-15)
Fujairah	298 (-22)	665 (-55)	720 (-25)
鹿特丹	530 (NA)		551 (NA)

铁矿石贸易

铁矿石专题快报

力拓2019年四季度皮尔巴拉铁矿石产量 8360万吨，环比下降4%

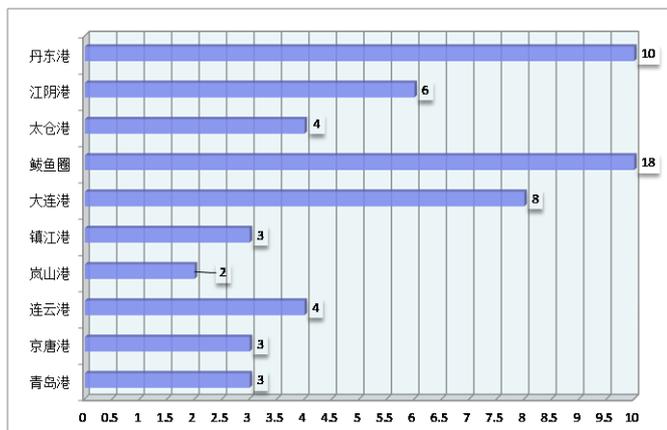
(来源: Mysteel)

北京时间1月17日，力拓发布2019年四季度产销报告，报告显示：

产量方面：2019年第四季度，皮尔巴拉业务铁矿石产量为8360万吨，环比降低4%，同比降低3%。2019年全年铁矿石产量为3.27亿吨，同比减少3%。主要原因是2019年上半年的天气影响以及矿区生产受到影响，以及为了保证PB粉的品质。

发运量方面：2019年第四季度，皮尔巴拉业务铁矿石发运量为8680万吨，环比增加1%，同比降低1%。2019年全年发运量为3.27亿吨，同比减少3%。

2019年11月27日，力拓宣布对Greater Tom Price项目投资7.49亿美元（即Western Turner Syncline第二阶段），项目位于西澳大利亚州的皮尔巴拉地区，以维持生产能力。除了从澳大利亚的发运销售，力拓自2019年10月开始尝试在港口卖现货。



2019年11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	2,584,809.62	36.29%↓	
澳大利亚	51,408,702.88	4.78%↓	
巴西	23,424,547.08	2.62%↓	
各国合计	90,651,725.44	2.38%↓	969,270,177.308

数据来源：中国海关

铁矿石价格分析 (1月17日)

机构	品位	贸易方式	单位	本日	周环比
Mysteel	62%Fe	CFR Tianjin	USD	95.75	2.9%↑
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	716	9↑

数据来源：THE STEEL INDEX, 北矿所, 中联钢, 我的钢铁

矿粉 FOB 价格 单位：美元/吨

名称	品位	发货地	1月17日	1月10日	变化
澳洲 Pb Lump	62.5%	Dampier			
澳洲 Pb Fine	61.0%	Dampier	94	91.6	2.4↑
澳洲 Newman Fine	62.3%	Hedland			
澳洲 Yandi Fines	57.3%	Hedland	81.55	79	2.55↑
巴西 SSFT	62.5%	Tubarao	96.3	93.15	3.15↑
巴西 IOCJ	64.5%	PDM	100.85	106.2	5.35↓

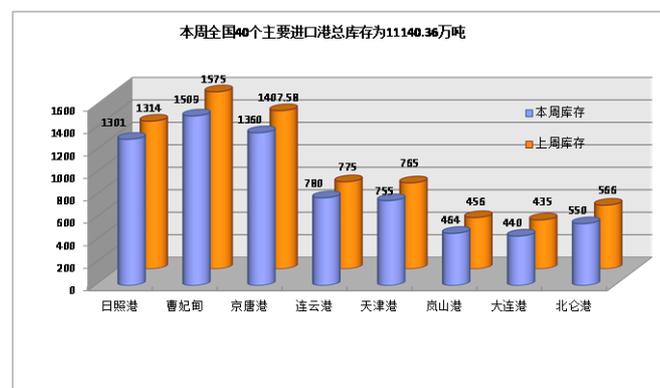
数据来源：我的钢铁

国内市场钢材价格指数

品种	1月17日	1月10日	涨跌
钢材综合	139.1	139.41	0.22%↓
长材	155.29	155.46	0.11%↓
扁平	123.62	124.05	0.35%↓
一次材	147.99	148.22	0.16%↓

数据来源：我的钢铁

待港时间较长的铁矿石港口(天)



煤，炭贸易

煤、炭专题快报

船多货少局面不改沿海煤炭运价持续下跌

(来源：中国煤炭资源网)

本周，沿海煤炭运价继续处于下跌通道。截至1月16日沿海煤炭运价指数为532，较前一日下跌12点，跌幅为2.21%；较上周同期下跌84点，跌幅为13.64%；较去年同期下跌122点，跌幅18.65%。

虽然沿海六大电厂日耗依旧维持在65万吨之上，但各大电厂以消耗自身库存为主，对市场煤采购需求极低，货盘释放较少，使得市场仍呈现船多货少局面，成交冷清。加之近期水泥、砂石等工厂的陆续停工，非煤货盘也随之减少，不足以对运价形成支撑。因此，即使随着年底的临近，停航船舶逐渐增多，但沿海煤炭运价依旧处于下行状态。

但随着近期运价的连续下跌，已跌至运营成本线附近，因而跌幅较前期略有收窄。各航线运价与上周同期相较持续大幅下跌，不过跌幅有所收窄，在3.3-4.5元/吨之间。

据汾渭能源电煤部1月17日了解，临近春节假期，港口发运户陆续放假，所剩货源不多，下游需求少量，成交基本维持在指数平。

后期下游工业、企业将陆续停工放假，南方地区工业用电量下滑，预计沿海电厂日耗将有所下降。在日耗回落的情况下，电厂在继续拉运长协煤的同时，会减少市场煤的采购，煤炭供需两弱，市场处于休眠期，沿海运价继续呈下降趋势。

环渤海港口船舶调度情况：截至1月17日，秦皇岛港锚地船舶23艘，预到船舶5艘；黄骅港锚地船舶37艘；国投曹妃甸港锚地船舶4艘，预到船舶8艘；曹妃甸港二期锚地船舶0艘，预到船舶4艘；华能曹妃甸港锚地船舶0艘，预到船舶3艘；国投京唐港锚地船舶2艘，预到船舶2艘。

环渤海港口库存情况：截至1月17日，秦皇岛港库存448万吨，较前一日减少1.5万吨；黄骅港库存176万吨，较前一日增加4万吨；国投曹妃甸港库存366万吨，较前一日减少1万吨；国投京唐港库存144万吨，较前一日减少2万吨。

RUTLAND 2019年11月煤炭进口量(万吨)

国家	十一月	十月	环比
澳洲			
印尼			
蒙古			
俄罗斯			
各口岸总量	2078.1	2568.5	19.09%↓

数据来源：海关统计资讯网

主要港口煤炭库存分析（1月17日）

港口	本周	上周	环比
秦皇岛港	448	477.5	6.18%↓
曹妃甸港	365.5	363	0.69%↑
广州港	237.7	255.3	6.89%↓
国投京唐港	479	481.9	0.60%↓
环渤海四港	1292.5	1322.4	2.26%↓
纽卡斯尔港	166.2	190.7	12.85%↓

数据来源：我的钢铁网

煤炭指数分析（1月15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 (1月3日)	5500 大卡动力煤	CFR 广州	CNY	507.39	2.87↓
环渤海湾动力煤	5500 大卡动力煤	FOB 渤海湾	CNY	553	1.00↑

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

巴西大豆多次涨价后 中国或转向北美进口

(来源：金十数据)

根据官方的最新统计，2019年全年，中国累计进口大豆的数量为8851.1万吨，同比去年小幅增长，而在供应中国市场的国家中，巴西仍是最大赢家，供应量占中国进口量的75%以上。因而去年巴西积极访问，表示中国是重要合作伙伴，希望扩大双方合作。不过，在赚取了大量创汇收入后，本月初巴西却做出意外举动，宣布对在华原产的尼龙纱线加费0~2409美元/每吨。

这给中国买家提了醒，不能在大豆进口上过于依赖任何一方市场。出于这方面的考虑，自2019年以来，我国实施了大豆振兴计划，确立2019年国产大豆种植面积要增产1000万亩，力争在2020年将大豆种植面积提高到1.4亿亩。如今国产大豆产量恢复增长，那么这对国产大豆的振兴将是一个积极的信号。

尽管我国在国产大豆突破上取得成果，但仍然需要看到，我国大豆的需求量在1.1亿吨上，国产大豆的产量短时间很难满足国内需求，因此仍需要大量进口。不过，在进口国外大豆过程中，有必要平衡大豆进口格局，因而最近我国的大豆贸易情况发生了较大变化。

金十数据在此前的文章中曾提到过，由于需求量大增，巴西出口商不断上调出口大豆的价格，这影响了巴西的出口竞争力。据巴西官方的数据显示，2019年12月，中国减少购买巴西大豆，巴西大豆对华出口量为300万吨，同比大减27%。全年来说，2019年，巴西大豆出口量为7400万吨，同比减少11%。

在巴西大豆出口受挫之际，北美的大豆出口却在“回血”。数据显示，2019年12月，中国大豆进口激增67%，进口量达到954万吨，直接促使中国2019年大豆进口仍保持增长。不难想象，北美大豆正在加速回归中国市场，而巴西大豆在华市场份额或面临压力。

值得注意的是，在中国大豆供应格局悄然变化时，加拿大还在等待进入中国大豆市场。

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11月玉米进口量(万吨)

国家	十一月	十月	环比
美国			
老挝			
乌克兰			
俄罗斯			
总量	10	9	10%↑

数据来源：中国海关总署

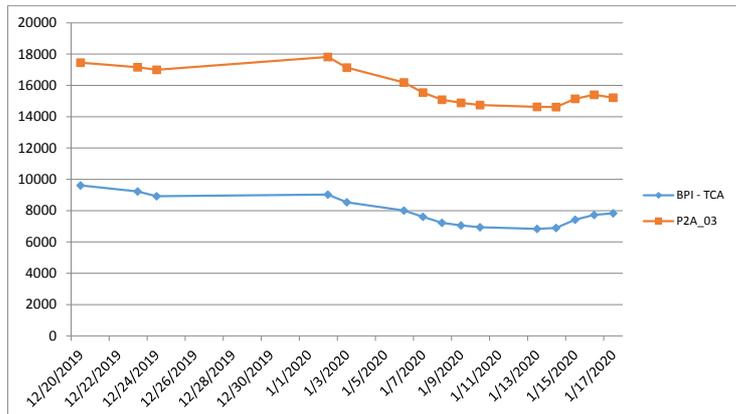
2019年11月大麦进口量(万吨)

国家	十一月	十月	环比
乌克兰			
法国			
加拿大			
澳大利亚			
总量	41	68	39.71%↓

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

中东海湾本周的交易减少了，再加上燃油价格下跌，迫使船东们无法维持原有的运价水平。280,000 吨货量至美湾的运价下跌了约 10 点，至国标 50 的水平。而 270,000 吨货量至中国的运价下降了 25%，至国标 85。大西洋中的情形类似，260,000 吨货量、从西非至中国航线上，周四晚市场交易短暂增多后，运价仍下跌了 30%，至国标 75。基于 280,000 吨货量，从美湾至中国的运费被砍去了 300 万美元，跌至 1150 万美元。

苏伊士极限型油轮

基于 130,000 吨货量，从西非至英国-欧洲大陆航线上因船多货少，运价下跌了 25 点，至国标 130。与此同时，135,000 吨货量、从黑海至地中海航线上的交易也受限，使运价走软，下跌了约 10 点，至国标 150-155 之间。

相反地，140,000 吨货量、从巴士拉至地中海的运价上涨了约 7.5 点，至国标 85。

阿芙拉极限型油轮

80,000 吨货量、从杰伊汉至地中海的运价较一周前下跌 15 点，至国标 145 的水平。至于 80,000 吨货量、穿越北海航线上的运价损失 10 点，至国标 135。另外 100,000 吨货量、波罗的海至英国-欧洲大陆的运价也下跌 5 点，至国标 125。美湾附近的交易有涨有跌。基于 70,000 吨货量，从加勒比海至美湾的运价没有变化，仍在略高于国标 390 的水平。然而受来自欧洲空放船只的影响，从美湾至地中海航线上，70,000 吨货量的运价下跌 10% 左右，至国标 225 上下。

成品油油轮

从船东们的角度来看，本周市场表现相当令人失望。中东海湾至日本航线上，基于 75,000 吨货量的运价下跌了 20 点，现坐在国标 120。基于 55,000 吨货量的价格也承压中，表现同样不如人意，之前曾有交易以国标 142.5 成交，现在据说跌至国标 130。基于 37,000 吨货量，从 ARA 地区（阿姆斯特丹/鹿特丹/安特卫普）至美国大西洋沿岸的航线上，市场价位下降了约 7.5-10 点左右，至国标 157.5-160 之间。其中上票货物是棕榈油的某艘油轮以国标 152.5 的运价成交。穿越地中海航线上的成品油油轮运价下跌 35 点，现在成交价是国标 205。市场的唯一亮点是基于 38,000 吨货量的往大西洋回程航线，从美湾至英国-欧洲大陆的运价涨幅超过了 20 点，至国标 175。

成品油油轮运价回顾 1 月 17 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 119.38	21.87↓
55000	中东海湾-日本 (CPP, UNL, naphtha condensate)	WS 133.89	10.83↓
38000	美湾到欧陆 (CPP, UNL, diesel)	WS 185.14	39.78↑
80000	地中海-远东 (naphtha)	\$ 2475000	482143↓

原油油轮运价回顾 1 月 17 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 51.95	9.42↓
270000	中东海湾-新加坡	WS 88.83	26.42↓
270000	中东海湾-中国	WS 87.64	26.36↓
260000	西非到中国	WS 84.21	23.46↓

航运新闻摘要

预警！法国工会封锁港口， 船只只能停泊在近海 各船 公司受影响

海运圈聚焦

此前，罢工主要集中在火车和巴黎公共交通系统上，港口一直没有受到任何影响。但是，强硬的CGT工会发现最近公共交通系统的罢工已经没办法向政府加大施压力度了。于是他们要求自己旗下的工人从本周二开始进行72小时的港口罢工，从周四起，有7个法国的港口都因为罢工受到不同程度的影响。有的甚至直接被封锁了。到达港口的邮轮、货轮已经延迟或者被取消了。

这七个港口包括：加莱，敦刻尔克，勒阿弗尔，鲁昂，南特-圣纳泽尔，拉罗谢尔和马赛。罢工最严重的地区是勒阿弗尔，拉罗谢尔和马赛，这三个港口现在已经被完全封锁。马赛和科西嘉岛之间的航行被科西嘉岛 Linea 轮渡公司取消，直到星期五才有可能恢复运营。La Rochelle 的港口以及 Nantes-Saint Nazaire 目前的港口也是被封锁状态。Dunkirk 和 Calais 两个港口受到的影响较小，大多数渡轮仍照常航行。Eurotunnel 港口运行正常。

法国大罢工对货物运输受到严重影响，整体物流面临的形势比较严峻。日前 MSC 发布了最新对策公告表示，由于法国国内持续罢工活动，导致多种运输方式瘫痪，MSC 将重新安排一些船只从法国港口出发。而船公司赫伯特也报告称法国港口的罢工情况还没有停止。在 Le Havre 和 Fos sur Mer 地区仍面临罢工，造成码头和船舶拥堵。MMX 服务是目前唯一一个继续前往 Fos 港口的服务。该计划是在可能的情况下使用该服务，通过现有的网络来替代进出 Fos 的货物路线。

苏伊士运河管理局禁止洗涤 水排放

龙 DE 船人

苏伊士运河管理局已经向各船东发出通知，在过境期间严禁船上开环式洗涤塔排放洗涤水。

根据最新通告，苏伊士运河管理局称：“在阿拉伯埃及共和国批准《防止船舶污染国际公约》附则六（MARPOL Annex VI）之前，当局不会对燃油及开环式废气清洁系统设置任何条件或限制。”然而，在通告的澄清函中，运河管理局解释称，尽管在条例批准前对燃油及/或开环式洗涤塔没有限制，然而无论何时，过境期间禁止船舶上的洗涤塔排放洗涤水。废气清洁系统协会（EGCSA）就此事咨询了埃及 Gulf Agency Company，并证实了以上消息。

这基本意味着船舶可以继续包括苏伊士运河在内的本国水域继续使用和运输重油。此外，安装有开环式洗涤塔的船舶可以在埃及水域使用这些系统，但在通过运河时需要关闭系统。

此外，运河管理局表示，除散货船和液化石油气运输船过境费上涨5%以外，其他所有船只过境费保持不变。散货船和液化石油气运输船过境费上涨计划于2020年4月生效。

苏伊士运河是全球海运贸易的重要生命线，承载着全球8.3%的全球贸易运输量，其中约25%的集装箱运输货物经过该运河，而亚欧海运集装箱贸易全部都需要在此通行。2019年，苏伊士运河共通航18880艘船舶，相当于12亿吨货物在此通行，同比增长5.9%。

2020 供需关系趋向失衡

BIMCO 上海

BIMCO 预测贸易战将在2020年继续阻碍美国和中国之间的航运市场。不幸的是，参与关税战的不仅是美国和中国。欧盟也面临着来自美国的额外征税，而且我们看到日本和韩国之间的贸易紧张局势正在加剧。

2019年航运市场基本平衡恶化带来的影响将继续蔓延至今年，因为新的一年钟声已经敲响，而市场平衡不会重置为零。BIMCO 继续警告称，不断恶化的船舶供需平衡将不利于船东转移限硫令相关的额外成本。运费将决定额外成本的转嫁程度，因为其他也受到市场条件的影响。市场越好，（运费越高），转嫁成本就越容易。

2020年最值得担忧的是中国好望角型市场的趋势，中国的铁矿石进口量可能连续第三年下降。中国钢铁生产的结构性变化（使用废钢替代进口铁矿石）意味着不能再指望中国铁矿石的需求来提高好望角型船的需求，而中国进口量在2017年已经达到顶峰。

对于散货市场来说，来自中国的坏消息更多。中国的大豆进口已经成为贸易战以及其影响的重要组成部分。但即使不考虑贸易战，中国大豆进口贸易的前景也不乐观。畜牧业消耗了中国大部分的进口大豆，因此有史以来规模最大的生猪宰杀行动将导致大豆的需求大幅下降。中国的生猪数量需要数年才能恢复到宰杀前的水平，即便如此，降低猪饲料中的豆粕含量也将对这些贸易产生持久的影响。

2019年船队的高速增长（4.1%）将持续到2020年，预计届时还将以超过需求的速度增长。这些增长率的累积效应意味着航运需求和船舶供应的不平衡将加剧，给全年的运费带来压力。

印度东海岸航运因缺乏 VLSFO 而陷入停顿

锦程物流

据悉，上周印度政府，炼油厂和业主举行三方会议讨论了迫在眉睫的燃料短缺问题。印度去年曾多次表示，它可能无法遵守今年1月1日开始执行的全球硫含量上限规定。《印度商业线报》称，大多数沿海船舶在 Kandla（根德拉港）和 Cochin（科钦港）都有燃料供应，另外西海岸的情况要好一些。

航运媒体 Splash 表示正在等待许多当地支线运营商的回复，以确认印度东海岸的燃料短缺，其他国家也暗示最近几个月缺乏可用的低硫燃油 VLSFO，最明显的是菲律宾。据悉，在距离2020年“限硫令”实施的前两周，菲律宾船东协会（FSA）表示，菲律宾可能没办法从2020年1月1日开始遵守IMO 2020“限硫令”。菲律宾船东协会主席 Dario Alampay 称，由于国家没有足够的合规燃油，所以实施“限硫令”，他们会面临一些困难，希望IMO可以推迟在菲律宾实施“限硫令”的时间要求。目前，公开对接时遵守2020“限硫令”表示担忧外，除了菲律宾，还有印度、希腊、印度尼西亚、俄罗斯等国家。

但我们知道，国际海事组织IMO已经在多次会议和公开场合明确表示，不会推迟2020年1月1日实施“限硫令”的时间，目前规定实施也只进行了两周，起初有混乱和担忧在所难免，未来如何我们拭目以待。

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