



全一海运市场周报

2018.11 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2018.11.19 - 11.23\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求总体平稳 部分航线运价下调】

本周，中国出口集装箱运输市场运输需求总体平稳，主干航线运价有所分化，部分航线步入淡季，运价回调幅度较大，综合指数总体回落。11月23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903.90点，较上期下跌5.0%。

欧洲航线：圣诞出货小高峰步入尾声，货主出货情况有所放缓，市场需求依然总体保持平稳并未出现明显回落。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在90%左右。航线供需关系维持平衡状态，仅有部分航商根据各自情况对市场运价进行微调，即期市场运价小幅波动。11月23日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为738美元/TEU，较上期上涨0.4%。地中海航线，市场情况稍逊于欧洲航线，上海港船舶平均舱位利用率在85~90%。部分航商各自订舱价格小幅调整，幅度不大。11月23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755美元/TEU，较上期下跌0.3%。

北美航线：美国11月密歇根大学消费者信心指数终值97.5，预期98.3。美国11月17日当周首次申请失业救济人数22.4万人，预期21.5万人。两项数据均不及预期。显示美国就业和消费小幅放缓，但仍处于良好水平。受中美贸易争端影响，运输需求持续保持较高水平，供求关系仍显紧张。美西航线，上海港船舶平均装载率继续保持在95%以上，部分航班满载出运。部分航商投放加班船争夺市场货源，后市货量不足航商调价幅度较大，即期市场运价承压下行。11月23日，上海出口至美西基本港市场运价（海运及海运附加费）为2247美元/FEU，较上期下跌11.2%。美东航线，舱位紧张的情况仍然持续，上海港船舶平均装载率保持在95%以上，多数航班满载出运。市场运价短期涨幅较大，同时大部分航商预期后市货量会有不足，主动调整运价。11月23日，上海出口至美东基本港市场运价（海运及海运附加费）为3652美元/FEU，较上期下跌2.3%。

波斯湾航线：航线需求处于低位，市场仍有较大规模运力停航，供需关系总体趋于平衡。上海港出运班次的船舶平均舱位利用率达到95%左右。本期，即期市场运价小幅波动。11月23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513美元/TEU，较上期下跌1.0%。

澳新航线：航线进入传统淡季，市场货量随着圣诞货物出清开始回落，近期运力供给有所增加，上海港船舶平均舱位利用率下滑至85~90%之间，供求关系有所恶化。为维持各自市场份额，多数航商采取降价揽货策略，即期市场运价承压下跌。11月23日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为632美元/TEU，较上期下跌6.4%。



南美航线：运输需求受季节因素影响表现疲软，同时近期航线运力有所放大，航商各自装载情况差异较大，上海港船舶平均舱位利用率在 70%~90%不等。价格方面，部分航商进一步下调了各自订舱报价，即期航线运价大幅下跌。11 月 23 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 996 美元/TEU，较上期下跌 15.9%。

西非航线：本周运输需求保持平稳，近期运价稳步上升，装载率维持在 9 成以上。11 月 23 日，上海出口至西非基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2581 美元/TEU，较上期上涨 1.7%。

日本航线：市场货量平稳，航商装载水平总体波动不大，航线运价平稳。11 月 23 日，中国出口至日本航线运价指数为 712.87 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【运输需求持续低迷 沿海运价低位下跌】

本周，需求低迷继续主导行情，沿海散货运输市场弱势运行，过剩运力难以消化，运价继续下跌。11 月 23 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 1122.86 点，较上周下跌 2.5%。

煤炭市场：目前，煤炭需求低迷态势延续，天气虽有转凉，但取暖季尚未全面开启，电厂日耗煤量难有明显回升。据统计，23 日沿海六大电厂日耗煤量仅 55.1 万吨，存煤可用天数超 32 天。低耗量高库存影响下，煤炭价格继续弱势运行，本期环渤海动力煤价格指数报收于 570 元/吨，环比下降 1 元/吨。面对上述情况，电厂采购积极性持续低迷，加上 11 月整体计划运量本就不多，且已临近月底，当月拉运计划已基本完成，运输需求低迷态势尽显，过剩运力难以消化。不过，目前也有部分利好支撑船东挺价心态。一方面，近期进口煤限制政策从严执行，据相关消息，国家将限制今年进口量不得超过去年，在前 10 月同比增长 2593.3 万吨的背景下，近两月的进口煤量将相当有限。另一方面，虽然冬储煤迟迟未展开，但传统旺季的 12 月份，下游电厂的计划采购都将明显回升，煤炭需求也将一定程度转好。受上述情况影响，部分船东报价依旧坚挺，船货双方博弈加剧，沿海煤炭运价小幅下跌。

11 月 23 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1157.02 点，较上周下跌 3.3%。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 30.8 元/吨，较上周五下跌 0.6 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 33.5 元/吨，较上周五下跌 0.5 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 40.3 元/吨，较上周五下跌 0.1 元/吨；华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 38.3 元/吨，较上周五下跌 2.0 元/吨。

金属矿石市场：目前，钢厂生产积极性不减，港口库存创近一年新低，需求保持较强的消化能力。而 2018 年采暖季的错峰生产政策，因更加强调“严禁一刀切”及地方政府的灵活性，对最严格限产预期的时刻已经过去，市场悲观预期弱化。受此影响，铁矿石运输需求总体平稳，运价跌幅相对较小。11 月 23



日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1108.57 点，较上周小幅下跌 1.3%。

粮食市场：从南方玉米主销区情况来看，市场需求虽然没有出现大幅下滑的迹象，但看淡的情绪却在转浓。与此同时，与销区玉米价格停滞不前相比，产区特别是东北产区玉米价格是芝麻开花节节高，产销区价格逐渐向“倒挂”方面转化。加上北方农民惜售，可发运货源不多，粮食运输需求整体较为低迷。11 月 23 日，沿海粮食货种运价指数报收 1098.28 点，较上周下跌 3.6%。

成品油市场：受沙特原油产量持续增加，美国原油库存超预期增长等利空因素叠加，本周国际油价继续下跌。调价窗口预计将于 11 月 30 日再次打开，成品油价格或将迎来“三连跌”。下游企业观望情绪加重，采购意愿普遍不强，运输市场船多货少，运价延续下跌走势。11 月 23 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 931.25 点，较上周下跌 0.5%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【海岬型船超跌反弹 中小型船继续下探】

本周海岬型船超跌反弹，巴拿马型船和超灵便型船延续下跌走势，国际干散货运输市场整体仍不乐观，运价处于较低水平。在海岬型船反弹的影响下，远东干散货综合指数跌幅收窄。11 月 22 日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为 831.04 点，运价指数为 816.94 点，租金指数为 852.20 点，较上期分别下跌 0.5%、上涨 0.7%和下跌 2.2%。

海岬型船市场：本周海岬型船市场止跌反弹，太平洋市场反弹幅度较大，但总体仍处于低位震荡。近期海岬型船市场表现低于预期，旺季不旺。上周四海岬型船市场运价水平跌至今年 4 月中旬以来的最低，西澳至青岛航线较上月底跌幅达 38%。在市场适量货盘的拉动下，本周运价超跌反弹，西澳至青岛航线反弹至周初的 6.426 美元/吨的水平。但由于 FFA 远期合约价格仍在下跌，后续货盘有限，市场悲观情绪较浓，加上大部分运力不愿做长航线，太平洋市场运力堆积，市场上涨动力不足，市场运价又回调至 6 美元/吨的水平。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 6.047 美元/吨，较上期上涨 10.2%；中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 8324 美元，较上期上涨 15.5%。澳洲纽卡斯尔至舟山航线运价为 9.667 美元/吨，较上期上涨 2.3%。巴西远程矿航线，尽管 vale 有部分拿船需求，但总体货量有限，本周巴西图巴朗至青岛航线运价止跌，小幅波动。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 15.076 美元/吨，较上周四下跌 3.3%；南非萨达尔达尼亚至青岛航线运价为 11.501 美元/吨，较上周四上涨 2.1%。

巴拿马型船市场：本周巴拿马型船市场租金、运价继续下探。太平洋市场，一方面，国内电厂煤炭库存处于高位，采购需求极为有限；其次，在严控进口煤消息传出之后，据悉部分电厂、贸易商或取消煤炭货盘，或推迟发货，太平洋市场整体缺乏货盘支撑；另外，南美粮食运价也快速下挫，市场整体气氛较差，太平洋市场租金、运价继续走低，接近年内最低水平。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 10544 美元，较上期下跌 7.1%；中国南方经印尼至韩



国航线 TCT 日租金为 9417 美元, 较上期下跌 9.3%; 印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.288 美元/吨, 较上期下跌 5.3%。粮食航线上, 正处南美淡季, 粮食货盘越来越少; 受中美贸易战影响, 美国出口至中国大豆大幅下滑, 尽管至欧洲及其它国家出口量有所增加, 总体出口量大幅萎缩, 对市场形成利空; 本周粮食运价加速下跌。周四, 巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为 33.755 美元/吨, 较上期下跌 5.7%。

超灵便型船市场: 本周超灵便型船东南亚市场延续低迷态势, 正处菲律宾雨季, 镍矿货盘较少; 另外, 煤炭、钢材等货盘也不足, 超灵便型船市场租金、运价继续走跌。周四, 中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 7282 美元, 较上期下跌 4.9%; 新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 9332 美元, 较上期下跌 6.4%; 中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 6313 美元, 较上期下跌 7.3%; 印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价 7.378 美元/吨, 较上期下跌 3.2%; 菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 8.297 美元/吨, 较上期下跌 2.4%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价小幅反弹 成品油运价小幅波动】

需求疲软而产量增长令市场情绪悲观, 摩根大通 (JP Morgan) 本周大幅下调油价预计, 将 2019 年的布伦特原油平均价格从 83 美元/桶调到 73 美元/桶。国际油价跌幅扩大, 布伦特原油期货价本周跌幅为 6.4%, 周四报 62.35 美元/桶, 并创今年新低。全球原油运输市场成交转热, 大船运价小幅反弹, 中小型船运价震荡上行。中国进口 VLCC 运输市场运价有所反弹。11 月 22 日, 上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 1240.39 点, 较上周四上升 1.7%。

超大型油轮 (VLCC): 运输市场成交量小幅回升, 运价止跌小涨。本周, 中东航线 12 月上旬货盘逐步释放, 运价止跌回升; 西非航线也报出几笔 12 月下旬货盘成交, 运价止跌微涨。成交记录显示, 中东 12 月 1 日至 3 日装期货盘成交运价为 WS92.5; 西非 12 月 24 日至 26 日装期货盘成交运价为 WS89.50。周四, 中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS 91.62, 较上周四上涨 1.7%, CT1 的 5 日平均为 WS90.40, 较上周下跌 1.7%, 等价期租租金平均 4.3 万美元/天; 西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS89.69, 上涨 1.7%, 平均为 WS88.17, TCE 平均 4.5 万美元/天。

苏伊士型油轮 (Suezmax): 运输市场西非、俄罗斯和美国的出口货盘本周增多, 运价获得支撑大幅反弹。西非至欧洲市场运价从 WS120 涨到 WS140 水平, TCE 从 3 万美元/天提升至 4 万美元/天以上。黑海到地中海航线运价涨幅较小, 从 WS170 低位升至 WS170 高位, TCE 小幅提高至 6.5 万美元/天。美国石油产量不断增加, 今年 9 月已成为全球最大产油国, 产量为 1100 万桶/日水平, 并向全球出口。美国至欧洲航线是苏伊士型船货盘, 至亚洲航线 VLCC 与苏伊士型船并存。

阿美拉型油轮 (Aframax): 运输市场欧洲航线震荡上涨。跨地中海运价继续上行, 本周从 WS140 附近涨到 WS170 上下 (TCE 超过 3 万美元/天)。北海短程



运价小幅提升至 WS120 水平；波罗的海短程运价维持 WS90 水平，两条航线的 TCE 均不足 2 万美元/天。7 万吨级船加勒比海至美湾运价稳定已有半个月，本周大幅下跌，从 WS230 水平(TCE 约 4 万美元/天)跌至 WS170 水平(TCE 不足 2.5 万美元/天)。亚洲航线运价波动走高，波斯湾至新加坡运价小幅提升至 WS150 水平(TCE 不足 2 万美元/天)；东南亚至澳大利亚运价大幅上涨至 WS150 (TCE 超过 2 万美元/天)。

国际成品油轮 (Product)：本周成品油运输市场亚洲航线运价小幅波动，欧美航线运价表现上涨。波斯湾至日本航线 7.5 万吨级船运价保持 WS120 (TCE 超过 1 万美元/天)；5.5 万吨级船运价维持在 WS130 以下 (TCE 不足 1 万美元/天)；印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅上升至 WS155 左右 (TCE 接近 0.7 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价大幅提高至 WS150 水平 (TCE 接近 1 万美元/天)；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价稳定在 WS140 水平 (TCE 约 0.8 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 小幅提高至 1.8 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际散货船价普跌 国际油轮以涨为主】

11 月 21 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 801.30 点，环比微涨 0.65%。其中，国际油轮船价综合指数、沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别上涨 0.50%、0.06%、1.88%；国际散货船价综合指数下跌 2.07%。

国际干散货运输市场延续低迷，运价震荡探底，BDI 指数周二收于 1023 点，环比下跌 3.85%，二手散货船价格全线下跌。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1440 万美元、环比持平；57000DWT--1658 万美元、环比下跌 3.75%；75000DWT--1936 万美元、环比下跌 1.91%；170000DWT--3096 万美元、环比下跌 2.65%。目前，巴西远程矿成交货盘稀缺，运力堆积，船东下调报价；美东、美湾粮食成交货盘稀少，货少船多；中国控制煤炭进口，部分贸易商取消原有订单；加上燃油价格下跌，干散货即期市场运价进一步探底，远期租金继续下跌，预计二手散货船价格短期延续跌势。本周，二手国际散货船价格普遍回落，买家乘机出手购船，成交量大幅增加，共计成交 35 艘 (环比增加 24 艘)，总运力 276.34 万 DWT，成交金额 59965 万美元，平均船龄为 7.94 年。

美国原油活跃钻井数量继续增加，沙特有意增产的消息持续施压油价，即使美元的回调为油价提供了一定的支撑，但油价的下行风险目前仍未消散。布伦特原油期货周二收于 66.35 美元/桶，环比下跌 5.46%。国际原油运价稳中有升，成品油运价小幅上涨，二手油轮船价以涨为主。本周，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--1966 万美元、环比上涨 1.30%；74000DWT--2120 万美元、环比下跌 2.01%；105000DWT--2681 万美元、环比上涨 1.50%；158000DWT--3825 万美元、环比上涨 0.13%；300000DWT--5441 万美元、环比上涨 1.00%。短期内对从伊朗进口原油进行制裁，或对全球原油市场造成重大错位。未来伊朗原油进口到印度和中国的数量减少，取而代之的是其他市场的原油；美国石油出口量增加，这增加了长途海运需求；加上 VLCC 油轮船队运力净增长几乎为零，油轮运输市场供需或重新恢复平衡，油轮船东将恢复盈利。目前，国际油轮租金、运价继续上涨，预计二手油轮价格将震荡反弹。本周，



二手国际油轮成交活跃，共计成交 26 艘（环比增加 4 艘），总运力 299.38 万 DWT，成交金额 64560 万美元，平均船龄为 10.15 年。

沿海煤炭、矿石和粮食运输需求略有萎缩，船用燃油价格下跌，运价小幅回调，二手散货船价格横盘波动。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--124 万人民币、环比上涨 0.06%；5000DWT--779 万人民币、环比上涨 0.07%。目前，国内煤炭供应总体宽松，价格重心下移，沿海火电厂日均耗煤维持低位，下游用煤企业采购以刚需为主；钢厂生产进入淡季，铁矿石采购节奏放缓；新粮收购价格回升，但粮农惜售，南北粮食货盘不足；加上内外贸兼营船舶抢食沿海市场，沿海运价小幅下行，预计散货船价格短期稳中有跌。本周，沿海散货船成交较少，成交船舶吨位以 5000DWT 左右为主。

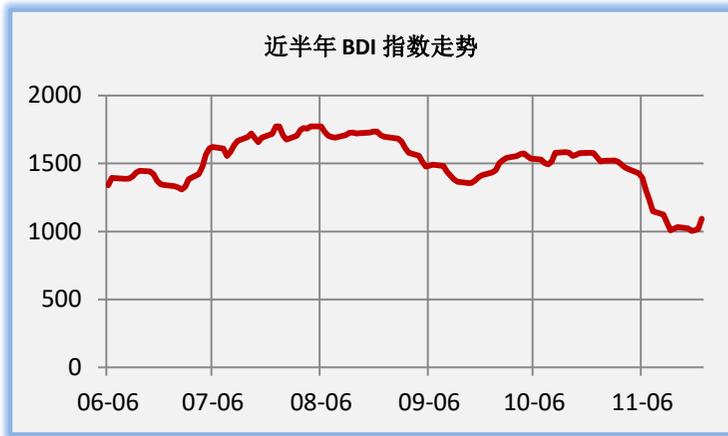
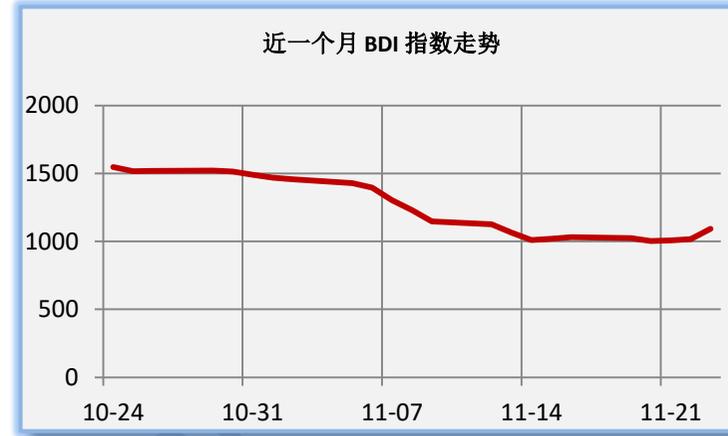
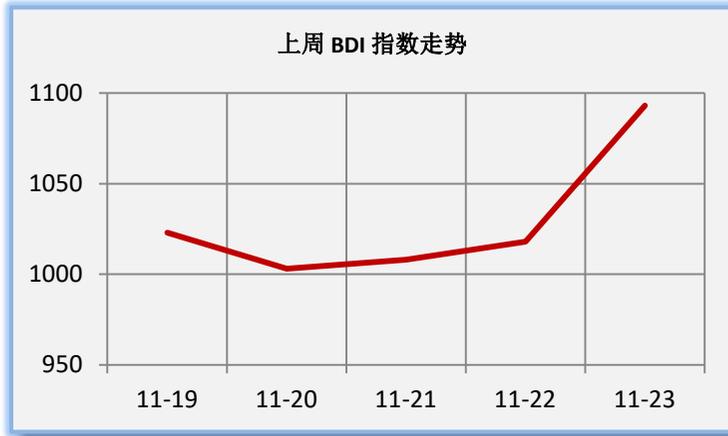
内河散运需求一般，二手散货船价格涨跌互现。本周，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--50 万人民币、环比下跌 0.11%；1000DWT--96 万人民币、环比上涨 3.40%；2000DWT--195 万人民币、环比下跌 0.52%；3000DWT--298 万人民币、环比上涨 4.89%。本期，内河散货船成交量萎缩，共计成交 73 艘（环比减少 11 艘），总运力 5.89 万 DWT，成交金额 5816 万元人民币。

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 | 11月19日 | | 11月20日 | | 11月21日 | | 11月22日 | | 11月23日 | |
|--------|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|------|
| BDI | 1,023 | -8 | 1,003 | -20 | 1,008 | +5 | 1,018 | +10 | 1,093 | +75 |
| BCI | 1,050 | -7 | 1,002 | -48 | 1,056 | +54 | 1,089 | +33 | 1,358 | +269 |
| BPI | 1,437 | -16 | 1,416 | -21 | 1,393 | -23 | 1,378 | -15 | 1,376 | -2 |
| BSI | 964 | -5 | 963 | -1 | 959 | -4 | 956 | -3 | 952 | -4 |
| BHSI | 645 | -1 | 644 | -1 | 642 | -2 | 638 | -4 | 635 | -3 |





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

| 船型 (吨) | 租期 | 第 46 周 | 第 45 周 | 浮动 | % |
|-------------|----|--------|--------|-------|--------|
| Cape (180K) | 半年 | 12,000 | 17,500 | -5500 | -31.4% |
| | 一年 | 14,000 | 18,000 | -4000 | -22.2% |
| | 三年 | 15,000 | 17,000 | -2000 | -11.8% |
| Pmax (76K) | 半年 | 11,000 | 13,500 | -2500 | -18.5% |
| | 一年 | 11,750 | 14,000 | -2250 | -16.1% |
| | 三年 | 12,000 | 12,750 | -750 | -5.9% |
| Smax (55K) | 半年 | 10,750 | 12,750 | -2000 | -15.7% |
| | 一年 | 11,000 | 13,000 | -2000 | -15.4% |
| | 三年 | 12,000 | 12,000 | 0 | 0.0% |
| Hsize (30K) | 半年 | 10,000 | 10,750 | -750 | -7.0% |
| | 一年 | 10,000 | 10,500 | -500 | -4.8% |
| | 三年 | 9,000 | 9,000 | 0 | 0.0% |

截止日期: 2018-11-20

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Anangel Horizon' 2016 180940 dwt dely Gibraltar 28/30 Nov trip via Colombia redel Gibraltar-Skaw \$13,000 - Cargill

'Axios' 2017 82000 dwt dely Qinzhou 24/25 Nov trip via Bunbury and Arabian Gulf redel PMO \$10,500 - Bahri

'Flaminia' 2018 81800 dwt dely EC South America 06 Dec trip Arabian Gulf with grains redel PMO \$14,750 + \$475,000 bb - Al Ghurair

'Ever Grand' Solebay relet 2013 81688 dwt dely EC South America 20/30 Dec trip redel Singapore-Japan \$15,000 + \$500,000 bb - CJ International



- 'Audacity' 2018 81600 dwt dely Phu My 25/27 Nov trip via Australia redel China with grains \$12,000 - Oldendorff
- 'JY Ocean' 2018 81200 dwt dely CJK 26 Nov trip via Australia redel Singapore- Japan approx. \$9,750 - cnr
- 'Flag Lama' 2017 80891 dwt dely Songxia 26/30 Nov trip via E.Australia redel India approx. \$9,750 - cnr
- 'Aeolian Vision' 2011 80650 dwt dely EC South America 20/25 Dec trip redel Singapore-Japan \$14,500 + \$450,000 bb - Cargill
- 'Great Talent' 2005 76773 dwt dely aps Arabian Gulf 20/27 Nov trip redel India with limestone \$14,250 - Oldendorff
- 'Osmarine ' 2006 76596 dwt dely Hong Kong 24/25 Nov trip via E.Australia redel Korea \$9,250 - Ssangyong
- 'TD Hamburg' 2017 63463 dwt dely US Gulf Ely Dec trip redel Singapore-Japan \$27,000 - JX Ocean
- 'Sirius Sky' 2017 60514 dwt dely Canakkale prompt trip via Black Sea redel Indonesia \$27,000 - Meadway
- 'Dauntless ' 2002 28473 dwt dely Barranquilla prompt trip via Vila Do Conde redel Arabian Gulf \$13,750 - Richstone

4. [航运市场动态](#)

【Drewry: 未来联盟或将完全不存在】

在最新的一份分析研究中，Drewry 再度审视集运业以及即将被提上审议议程的适用于班轮公司的集体豁免条例（Block Exemption Regulation），并认为集运业的未来或将与现在大不一样。

Drewry 表示，很难说未来的集运市场还将会有联盟，就像目前大型班轮公司分属于三大联盟阵营。

不久前，国际运输论坛（International Transport Forum）严厉批判三大联盟，并建议逐步废除让班轮公司免于遵守欧盟竞争法规的豁免条例。集运公司的客户们，也同样谴责这一条例。

不过，在 Drewry 看来，对少数联盟的担忧是没有根据的，尤其是在竞争态势下形成的联盟。



今年 12 月底前，业内参与者可向欧盟委员会发表各自的看法，究竟是支持还是反对竞争豁免条例。ITF 强调，目前的联盟太过强大，以至于非联盟船公司很难进入到东西贸易航线中来。ITF 呼吁竞争豁免条例于 2020 年 4 月到期后，不必再延长。而另一边，船公司则声称，条例非常简单，而且框架相当灵活。如果没有这一条例的话，成本以及法律不确定性将会增加。

“如果豁免条例没有了，欧洲与世界其他地区的司法管辖将出现分歧，这会使专注于欧洲航线的船公司处于不利的地位，”世界航运公会（World Shipping Council）发表评论说，“市场仍然是分散的，即使是规模最大的船公司，也难以独自复制当前的服务水平。”

此前，赫伯罗特首席执行官 Rolf Habben Jansen 也曾表示，如果欧盟委员会决定终止对集装箱班轮公司的特别竞争规则，将会使集装箱运输企业面临更多困难。

Drewry 强调，未来联盟或将完全不存在，并指出当前联盟的形成是业界为了降低成本，当时韩进破产造成严重的财务危机。

Drewry 认为，没有船舶共享协议，市场集中将会以更快的速度进行，因为这将给欧洲航线造成更高的进入门槛。联盟的存在，至少让更多的船公司成为超大型集装箱船俱乐部的一员，而不是像其他情况，比如必须购买周运营服务所需的所有船舶。

而从另一个角度来看，如果集装箱船变得越来越大甚至超过当前的最大值，那么对联盟的需求将更加迫切。

Drewry 相信，没有联盟了，维持相似的港口覆盖面意味着需要投入更多的船舶。

“而随着船公司变得越来越大，数量越来越少，具备独自部署大型船舶的能力，联盟的经济效益将会削弱。相比于目前每条航线涉及 15 家船公司，3-4 个联盟或舱位共享协议（VSA），我们预计未来比如每条航线上只有 4 家独立的大型船公司，而没有联盟。”

此外，“托运人不应惧怕联盟，实际上市场集中的过程也在助推着竞争。而这一过程仍在继续，并且如果没有集体豁免条例的话，有可能进一步提速。”

来源：航运界

【无需担忧 BDI 持续下跌，干散货市场长期向好!】

进入 11 月份以来，好望角型船运费市场连续 11 个工作日大幅度下跌，租金水平由 10 月 30 日的 19501USD/DAY 下跌至 11 月 14 日的 7987USD/DAY，跌幅达到 59%。本轮市场下跌的原因，很大程度上，是 BHP 运矿列车脱轨事故诱发，叠加矿山阶段性控货、FFA 踩踏下跌的影响，加上相关机构协同采取行动，联手借



突发事件打压市场从而在即期市场和 FFA 市场上同时获利，凭借高度垄断地位操控运费市场，对市场参与各方的信心造成了明显的负面冲击。

但是中长期来看，短期的操纵改变不了好望角型船市场向好的趋势。当前的干散货航运市场，已经由之前的严重攻击过剩转变为供需弱平衡的态势，经历了近 10 年大熊市的参与者也更为理性成熟，市场结构和供需形势都更为健康。在全球经济稳中向好、钢铁产量稳步增长、巴西铁矿石产出仍处于扩张期、干散货运力增长维持低位等有利因素支撑下，好望角型船市场趋势依然向好。

国际钢铁协会 10 月 16 日发布钢铁行业展望，预计 2018 年全球钢铁需求量将达到 16.58 亿吨，同比增长 3.9%，预计 2019 年全球钢铁需求将达到 16.81 亿吨，同比增长 6%至 7.81 亿吨，2019 年将稳定在 7.81 亿吨。新兴经济体的钢铁需求预计分别在 2018 年和 2019 年增长 3.2%和 3.9%。发达经济体 2018 年和 2019 年钢铁需求预计增长分别为 1.0%和 1.2%。中长期来看，印度、东盟等地区的城市化进程逐步启动，将成为拉动钢铁需求增长的重要力量。产能方面，OECD 最新报告显示 2017 年全球钢铁产能从 23.565 亿吨下调至 22.512 亿吨，但 52000 万吨的新增产能目前正在建设或将在 2018-2020 年投产，而且还有 3900 万吨产能目前处于规划阶段，很有可能也会在这一期间启动，这将促进全球粗钢产量继续保持增长。

钢厂保持高盈利，中国铁矿石进口需求支撑较强。供给侧结构改革叠加环保要求提高，促使钢厂保持高盈利。按照计划，2018 年钢铁去产能 3000 万吨，到今年底，十三五计划的 1.5 亿吨钢铁去产能计划基本完成。按前 10 个月的进度，全年国内粗钢产量将达到 9.1 亿吨左右，创表内历史新高。目前废钢的价格高企，钢企将逐步调节炼铁工艺，铁矿石使用量将进一步增加，有利于铁矿石的海运需求增长。

巴西铁矿石将继续增加，长航线运量增长可观。淡水河谷 S11D 项目仍处在达产过程中，2019 年 S11D 项目铁矿石年产量将从目前 6000 万吨提升至 9000 万吨左右，Vale 的目标是将铁矿石总产量长期保持在 4 亿吨左右，同时减少低品位矿产量，用高品位矿取代。2018 年淡水河谷产量预计在 3.8 亿吨左右，2018 年有望增加 2000-3000 万吨。

澳洲出货继续稳步增长，后续增量依然可期。未来几年，澳大利亚将增加约 1.7 亿吨新产能。

运力增长维持低水平，是未来几年干散货市场的重要支撑因素。回顾 2002 年以来的干散货市场走势，2002 年至 2007 年干散货海运需求增速平均为 7.2%，运力增速为 5.4%，需求超过供给 1.8 个百分点，干散货市场得以大幅上涨。2008 年至 2015 年海运需求平均为 4.3%，运力增速高达 9%，需求低于供给接近 5 个百分点，市场大幅下跌并持续维持在低位；2016 年以来，干散货海运需求与运力供给基本持平，均维持在 3%左右，市场低位复苏，逐步恢复至盈亏水平附近。

参考 CLARKSON 和 MARSOFT 等机构的运力订单数据，到 2019 年底，全球干散货运力规模将达到 8.65 亿吨，同比增长 2.8%，与需求增速基本持平，市场弱平衡态势将会持平。总体来看，2019 年全球经济继续平稳增长，已经明显加快的中国改革将有力提振经济增长，对冲短期内外需的下滑，并有望开启新一轮经



济增长热潮，增强干散货市场的信心。同时，因为手持订单收缩，运力增长在近两年内仍将保持低位水平，将为干散货市场逐步恢复供需平衡创造有利条件。在供需基本面稳中向好的态势下，好望角型船市场整体向好的趋势将会持续。

来源：远洋航务 e 刊

【2020 限硫令，除了成本因素，船东还应考虑这些...】

IMO 2020 限硫令生效仅剩一年左右的时间，各大船公司的态度也逐渐清晰起来。那么，从燃油提供商的角度出发，又是如何看 2020 限硫令的呢？近日，借着埃克森美孚 IMO 2020 限硫决议应对措施沟通会，航运界网对此探究一二。

我们知道，应对新规，无外乎三种选择，使用 LNG 等新型燃料、安装洗涤器、选择合规燃油。当然，三种解决方案各有各的优势。比如，从清洁环保的角度来说，LNG 占据绝对优势，从省事的角度来说，合规燃油是不二选择，而安装洗涤器则是降低不确定性的重要法宝。

目前来看，大型集运公司多数青睐低硫燃油，油轮运营船东则毫不吝啬地大手笔押注洗涤器。当然，不少船东还是以组合拳的方式，希望在求稳和尽可能地降低成本方面实现最优。比如，马士基一向主张低硫油，今年 8 月就已向相关燃油供应商确定供应需求，但在第三季度财报上，马士基表示，将投资 8,000 万美元为小部分船舶安装洗涤器；而达飞则是业界最早旗帜鲜明地拥趸 LNG 的，目前正在建的 9 艘 22,000TEU 集装箱船也将配备 LNG 燃料发动系统。不过，低硫燃油仍然是最主要的应对之策。

面对船东们的选择，埃克森美孚船舶润滑油有限公司董事 Iain White 表示，船东们的决策，其中一个重要的参考因素，就是船到底是新船，还是现有的旧船。对于现有的船舶来讲，考虑是否安装洗涤塔，有几个因素需要去考虑。一是洗涤塔本身体积很大，要考虑船上是否有空间可以容纳。二是启动洗涤塔需要能源，因此要考虑船上是否有足够的电力可以驱动。此外，洗涤塔需要消耗海水，这要看船舶是否符合条件，比如泵送的能力是否足够等。其实，综合来看，说到底是个经济性的问题。另外船龄也是一个重要因素，要看是不是值得做洗涤塔这样的投资。

而对于选择低硫油的船东来说，最关心也最为担心的问题就是合规燃油供应能否充足。对此，Iain 表示，未来整个市场，合规燃油的供应量是否足够，实际上还不能确定，因为全球有许多燃油供应商，有六百多家炼油厂。

在 Iain 看来，2020 年，全球的一些主要港口的低硫燃油供应不会有太大问题，但在限硫初期，在某些小型或偏远港口确实可能碰到合规燃油短缺的问题，这也是为什么埃克森美孚建议船东和船舶运营方从现在就开始制订燃油供应计划。不过有一点比较明确的是，目前很多港口其实有充足的馏分油和 MGO（船用轻柴油）供应，这两种油其实也符合未来 IMO 2020 限硫令生效之后的规定。所以，Iain 总结到，对于大部分的港口而言，船东和运营方是可以买到相应的合规燃油的。



而作为燃油供应商，埃克森美孚其实也已经开始展开相关布局。在此次媒体沟通会上，该公司透露，在 2020 年 1 月 1 日之前，将率先在安特卫普、鹿特丹、马赛、热那亚、林查班、新加坡、香港等主要港口确保有合规燃油供应，并保证有足够的供应以满足市场需求。第二批包括北美在内的合规燃油供应港口也会在不久之后宣布。

Iain 认为，新规定对于这个行业来说是非常大的变化，所有船只使用的燃油都发生了根本性的变化，而且这个变化对行业来讲也是史无前例的。现在船舶行业所要经历的一切，也是过去一百年其他的行业所已经经历的变化。对于这个行业来讲，在过去一百年里其实也发生了很多的变化，包括从一开始使用的煤到柴油再到重质燃油，然后现在需要在这个基础上再次改变，未来可能还会有各种不同的燃油，对于船东和运营方来讲其实就是要做出这个选择，没有所谓的哪种选择是最好的或者唯一正确的，但是这个选择是必须要做的。

埃克森美孚航空及船用润滑油市场部总经理 Nicolas Lleras 则认为，新规对润滑油也会产生影响。不同的燃油解决方案，可能需要匹配不同的润滑油。比如，如果使用低硫油，就需要匹配相应的低碱值产品；如果是安装洗涤器的，则可以用高碱值的产品；在腐蚀性比较强的环境下，建议使用碱值为 100 的产品。埃克森美孚表示，正在努力开发多元化的产品，以满足不同的市场需求，比如适应高腐蚀性环境的美孚佳特™5100 汽缸油最新推出的、最新推出的匹配低硫油环境的美孚佳特™540 低速二冲程柴油机汽缸油等。

此外，与当前为了适应不同运营环境中不同燃油的使用而储备两种不同的润滑油不同，未来如果合规燃油选择决定之后，润滑油的选择也就显而易见了，Iain 表示，“从这个意义上来讲，未来对船东来说其实也相对变得更为轻松。”

而对于整体运营成本控制，Iain 认为，找到并选择一个优质的服务，也是一项经济之路。拿美孚®优释达®汽缸状况监控服务来说，新一代的美孚®优释达®汽缸状况监控服务，可以在几分钟之内把燃油的含硫量检测出来，为船东的发动机和整个润滑系统运转提供保证。而除了准确性和快速性之外，安全性也是新一代服务的优点之一。相比于传统的油样检测需要大量的试剂，新一代服务不需要使用任何化学试剂，可以保证船上人员的安全。

据 Iain 介绍，美孚®优释达®汽缸状况监控服务在此前在所服务的船舶上收集了超过 50 多万份油样化验数据，从这些数据当中，超过 50%的船只汽缸油的注油率是不合理的。

因此，究竟汽缸油使用怎样的注油率是最合适、最正确的，是一个特别考验技术、经验和服务的活，特别是对于一些老旧船舶使用时间较长的发动机来讲，其实具备减少汽缸油的使用量的空间的，而我们都知，汽缸油在很多的船只油品成本当中也占很大比例。“如果我们能够对发动机、对汽缸进行好的监控的话，就意味着我们的发动机得到更好的保护，发动机里很贵的部件，包括活塞的使用的寿命就能够进一步延长”。埃克森美孚表示，已经从燃油、润滑油、服务三方面做好了应对 2020 限硫令的准备。



至于业界普遍关心的 2020 年及之后的低硫油与高硫油的价差问题，Nicolas 相信市场决定论。他表示，“IMO2020 的出台，市场上不同的产品供求之间会发生非常大的变化，我觉得市场本身会做一个调整，让我们拭目以待。”

来源：航运界

5. 船舶市场动态

【韩国政府再推出造船产业活力提高方案】

11 月 22 日，继《造船产业竞争力强化方案》（16 年 10 月），《造船产业发展战略》（18 年 4 月）后，韩国政府发布《造船产业活力提高方案》。

本方案主要帮助韩国中小型造船企业和配套企业解决金融、雇佣及中长期发展等问题。方案概要主要为以下三部分：

一、为中小型绿色船舶创造市场需求：

- 1) 2021 年 1 月施行排放规定海域（ECA）并完善相关制度；
- 2) 对绿色船舶及设备普及提供 1 万亿韩元（约合 61 亿人民币）支援；
- 3) 支持 LNG、氢燃料、电力船舶的技术开发和 3 艘实船应用；
- 4) 投资 2.8 万亿韩元（约合 170 亿人民币）支持 LNG 加注基础设施建设；

二、短期解决金融和雇佣等困难：

- 5) 提供 1 万亿韩元（约合 61 亿人民币）规模贷款延期和新设 7000 亿韩元（约合 42 亿人民币）金融支援项目：包括船厂-配套企业合作金融项目、进军新兴领域担保项目、扩大中小船企保函规模；
- 6) 延长特别雇佣支援行业时间：各地区灵活利用闲置船厂；



三、中长期通过高附加值船舶开发等提升竞争力：

7) 开发自航智能船舶；

8) 强化中小型船企设计能力；

9) 扩大智能船厂（Smart K-yard）投入范围；

10) 通过构建海外基地等扩大接单支持。

来源：中船工业经研中心

【2018年1~10月船舶工业经济运行情况】

2018年1~10月份，我国造船完工量同比下降，新承接和手持船舶订单继续增长。重点监测企业工业总产值等主要经济指标持续下降。

一、全国三大造船指标两增一降

1~10月份，全国造船完工 3023 万载重吨，同比下降 14%。承接新船订单 2846 万载重吨，同比增长 41.4%。10 月底，手持船舶订单 8546 万载重吨，同比增长 5.2%，比 2017 年底下降 2%。

1~10 月份，全国完工出口船 2772 万载重吨，同比下降 20.2%；承接出口船订单 2530 万载重吨，同比增长 25.2%；10 月末手持出口船订单 7580 万载重吨，同比增长 0.4%。出口船舶分别占全国造船完工量、新接订单量、手持订单量的 91.7%、88.9%和 88.7%。

二、重点监测企业指标情况

1、造船企业三大指标两增一降

1~10 月份，53 家重点监测的造船企业造船完工 2919 万载重吨，同比下降 11.3%。承接新船订单 2697 万载重吨，同比增长 30.4%。10 月底，手持船舶订单 8142 万载重吨，同比增长 4.5%。



1~10 月份，53 家重点监测的造船企业完工出口船 2674 万载重吨，同比下降 13.1%；承接出口船订单 2373 万载重吨，同比增长 26.1%；10 月末手持出口船订单 7238 万载重吨，同比下降 0.1%。出口船舶分别占重点造船企业完工量、新接订单量、手持订单量的 91.6%、88%和 88.9%。

2、工业总产值同比下降

1~10 月份，船舶行业 80 家重点监测企业完成工业总产值 3033 亿元，同比下降 7%。其中船舶制造产值 1390 亿元，同比下降 5.4%；船舶配套产值 230 亿元，同比增长 7.5%；船舶修理产值 105 亿元，同比下降 4.5%。

3、船舶出口产值同比下降

1~10 月份，船舶行业 80 家重点监测企业完成出口产值 1120 亿元，同比下降 7.4%。其中，船舶制造产值 782 亿元，同比下降 8%；船舶配套产值 44 亿元，同比增长 2.3%；船舶修理产值 62 亿元，同比下降 6.1%。

4、企业经济效益同比下降

1~10 月，船舶行业 80 家重点监测企业实现主营业务收入 2215 亿元，同比下降 10%；利润总额 14.8 亿元，同比下降 22.1%。

来源： 国际船舶网

【造船业新订单“涨潮”， 盈利水平有望抬升】

导读:处于长周期底部的民船制造业目前正缓慢回升。记者近日从中国船协获悉，前 10 个月全国承接新船订单 2846 万载重吨，同比增长 41.4%。

处于长周期底部的民船制造业目前正缓慢回升。记者近日从中国船协获悉，前 10 个月全国承接新船订单 2846 万载重吨，同比增长 41.4%。业内专家表示，2016 年是民船周期底部，2017 年全国新造船订单同比增 164%，已显回暖。今年前 10 月的数据延续了 2017 年以来的回升势头，逐步复苏趋势进一步确立。据悉，日前，外高桥造船获得总价 36 亿元的散货船订单，是今年外高桥造船收获的最大民船产品订单。

我国船舶工业最新的经济运行数据可谓有喜有忧，造船企业三大指标两增一降，整体处于周期底部。

据统计，1 月至 10 月，全国造船完工 3023 万载重吨，同比下降 14%；承接新船订单 2846 万载重吨，同比增长 41.4%。10 月底，手持船舶订单 8546 万载重吨，



同比增长 5.2%。

造船企业的经济效益同比仍在下降。统计数据显示，1 月至 10 月，全国船舶行业 80 家重点监测企业实现主营业务收入 2215 亿元，同比下降 10%;利润总额 14.8 亿元，同比下降 22.1%。

不过，新造船订单的回暖已经持续了近两年时间，预示着造船业正在走出低谷。加之新造船价格逐步抬升，叠加船钢板价格下降，船企盈利水平有望“水涨船高”。

记者注意到，中国新造船价格指数 CNPI 显示中国的三大主流船型价格仍在缓慢上升，升幅为 0.4%至 819 点。其中，干散货船综合指数 CNDPI 升 0.5%至 848 点，油轮综合指数 CNTPI 升 0.2%至 864 点，集装箱船综合指数 CNCPI 升 0.6%至 851 点。

业内人士表示，由于造船产能在短期内相对刚性，“所以价格上升一般情况下是需求提升所致”。从 10 月的需求来看，“十分强劲”。

来源：上海证券报

6. 世界主要港口燃油价格

| BUNKER PRICES | | | | |
|---------------|---------|---------|--------|--------|
| PORTS | 380 CST | 180 CST | LSMGO | MGO |
| Singapore | 448.00 | 483.00 | 605.00 | 600.00 |
| Hong Kong | 465.00 | 470.00 | 630.00 | n/a |
| Tokyo | n/a | n/a | n/a | n/a |
| Hamburg | n/a | n/a | n/a | n/a |
| Fujairah | 460.00 | n/a | 760.00 | n/a |
| Istanbul | 470.00 | n/a | 680.00 | n/a |
| Rotterdam | 395.00 | 435.00 | 575.00 | n/a |
| Houston | 390.00 | n/a | 640.00 | n/a |
| Panama | 440.00 | n/a | 680.00 | n/a |
| Santos | 458.00 | 489.50 | n/a | 747.00 |

截止日期： 2018-11-22



◆ 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46周 | 第45周 | 浮动 | % | 备注 |
| 好望角型 Capesize | 180,000 | 5,000 | 5,000 | 0 | 0.0% | |
| 卡姆萨型 Kamsarmax | 82,000 | 2,900 | 2,900 | 0 | 0.0% | |
| 超灵便型 Ultramax | 63,000 | 2,700 | 2,700 | 0 | 0.0% | |
| 灵便型 Handysize | 38,000 | 2,400 | 2,400 | 0 | 0.0% | |
| 油轮 | | | | | | |
| 船型 | 载重吨 | 第45周 | 第44周 | 浮动 | % | 备注 |
| 巨型油轮 VLCC | 300,000 | 9,100 | 9,100 | 0 | 0.0% | |
| 苏伊士型 Suezmax | 160,000 | 6,050 | 6,050 | 0 | 0.0% | |
| 阿芙拉型 Aframax | 115,000 | 4,800 | 4,800 | 0 | 0.0% | |
| LR1 | 75,000 | 4,400 | 4,400 | 0 | 0.0% | |
| MR | 52,000 | 3,600 | 3,600 | 0 | 0.0% | |

截止日期: 2018-11-20

(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+4 | TAK | 19,700 | Wuchang SB Group, China | 2020-2021 | Wilmar International - Singaporean | Undisclosed | IMO II |
| 10 | BC | 180,000 | SWS, China | 2020-2021 | BoCom FLChinese | 5,200 | TC to Shandong Shipping |
| 2 | BC | 82,000 | Chengxi, China | 2021 | Wah Kwong Shipping - Hong Kong | Undisclosed | |
| 6 | CV | 2,700 teu | Zhoushan Changhong, China | 2020 | X-Press Feeders - Singaporean | Undisclosed | |
| 2 | CRUISE | -- | WestSea Viana, Portugal | - | Mystic Cruises - U.S.A | 13,400 | |
| 1 | CRUISE | 200 pax | CMHI, China | 2022 | Sunstone Ships - U.S.A | Undisclosed | option declared |
| 1 | ROPAX | 900 pax | Dae Sun, S. Korea | 2020 | Hanil Express - S.Koren | 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 |
| NEW SHANGHAI | BC | 180,145 | | 2011 | China | 2,750 | Berge Bulk - Singaporean | |
| CHAMPIONSHIP | BC | 179,238 | | 2011 | S. Korea | Undisclosed | Cargill | |
| SOUTHERN EXPLORER | BC | 177,493 | | 2002 | Japan | 1,355 | Navitas Compania Naviera - Greek | |
| NEW HUZHOU | BC | 175,949 | | 2010 | China | 2,350 | Berge Bulk - Singaporean | |
| NEW QUZHOU | BC | 175,886 | | 2010 | China | 2,350 | Berge Bulk - Singaporean | en bloc each |
| NEW TAIZHOU | BC | 175,885 | | 2010 | China | 2,350 | Berge Bulk - Singaporean | |
| HOUYO | BC | 93,492 | | 2007 | Japan | 1,410 | Union Maritime - British | |
| TSUNEISHI ZHOUSHAN SS-200 | BC | 81,600 | | 2018 | China | 3,075 | BW Dry Cargo - Norwegian | |
| OCEAN WIND | BC | 76,585 | | 2006 | Japan | 1,075 | Greek | |
| SILVER PHOENIX | BC | 74,759 | | 2006 | China | 980 | Undisclosed | |
| NAVIOS MAGELLAN | BC | 74,333 | | 2000 | Japan | 700 | Chinese | |
| WIGAN | BC | 58,018 | | 2010 | China | 1,100 | Asiatic Lloyd - German | |
| WALSALL | BC | 56,874 | | 2012 | China | 1,100 | Asiatic Lloyd - German | en bloc each* |
| SSI INVINCIBLE | BC | 57,017 | | 2010 | China | 1,230 | Chinese | Tier II |
| OCEAN VENDOR | BC | 56,874 | | 2012 | China | | | |
| OCEAN CARRIER | BC | 56,853 | | 2012 | China | 2,600 | Chinese | en bloc |
| STAR DELTA | BC | 52,434 | | 2000 | Japan | 610 | Chinese | |
| RED JACKET | BC | 52,224 | | 2008 | Japan | 1,410 | Undisclosed | |
| FORTIS AMALTHEA | BC | 47,263 | | 1999 | Japan | 635 | Greek | |
| AYIA MARINA | BC | 45,217 | | 1996 | Japan | 400 | Chinese | DD due 02/2019 |
| GLORY HONGKONG | BC | 40,000 | | 2012 | China | 1,060 | Greek | |
| XING YUAN HAI | BC | 34,443 | | 2015 | Japan | 1,850 | Greek | |
| XING ZHI HAI | BC | 34,443 | | 2015 | Japan | 1,850 | Greek | |
| XING JING HAI | BC | 34,443 | | 2015 | Japan | 1,850 | Greek | en bloc each** |
| XING NING HAI | BC | 34,443 | | 2015 | Japan | 1,850 | Greek | |
| MISTRAL | BC | 29,859 | | 2010 | China | | | |
| BORA | BC | 29,724 | | 2010 | China | 1,700 | Canfornav - Canadian | en bloc* |
| ASIAN BEAUTY | BC | 28,218 | | 2011 | Japan | 950 | Japanese | with TCB |

| 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 |
| HEUNG-A LAEM CHABANG | CV | 21,788 | 1,785 | 2016 | S. Korea | 2,000 | Kotoku Kaiun - Japanese | |



| 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 |
| KRYSSHOLM | GC | 4,284 | | 2011 | Turkey | Euro 5.5m | Norwegian | |

| 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 |
| TIANJIN | TAK | 319,896 | | 2015 | China | 6,000 | Delta Tankers - Greek | * |
| GC FUZHOU | TAK | 319,725 | | 2014 | China | 5,400 | Delta Tankers - Greek | |
| FRONT FALCON | TAK | 308,875 | | 2002 | S. Korea | 3,070 | Undisclosed | incl. cash for termination of TC |
| NERISSA | TAK | 299,235 | | 2006 | China | 3,000 | Ngm Energy - Greek | |
| YASA GOLDEN HORN | TAK | 116,095 | | 2007 | S. Korea | 2,000 | Pv Trans - Vietnamese | |
| SINGAPORE RIVER | TAK | 115,126 | | 2009 | Japan | 2,320 | Latsco - Greek | |
| PHOENIX ALPHA | TAK | 104,707 | | 2003 | S. Korea | 1,150 | Indonesian | |
| GENERS COMPANION | TAK | 72,768 | | 2004 | China | 680 | Indian | SS due 01/2019 |
| AEGEAN WAVE | TAK | 51,510 | | 2009 | S. Korea | 1,700 | Undisclosed | |
| HIGH PEARL | TAK | 48,023 | | 2009 | Japan | 1,680 | Transocean - Monaco | |
| FPMC 17 | TAK | 46,872 | | 2009 | China | 1,050 | Greek | dd recently passed |
| SEAWAYS ALCESMAR | TAK | 46,248 | | 2004 | S. Korea | 945 | Greek | |
| PRIME SPLENDOUR | TAK | 45,217 | | 1996 | Japan | 500 | Chinese | ZINC coated |
| KAZDANGA | TAK | 37,312 | | 2007 | S. Korea | 1,100 | Gestion Maritime - Monaco | en bloc each*** |
| KRASLAVA | TAK | 37,258 | | 2007 | S. Korea | 1,100 | Gestion Maritime - Monaco | |
| AI GIANNIS | TAK | 15,748 | | 1998 | Germany | 475 | Undisclosed | |
| TANA | TAK | 6,480 | | 2011 | Turkey | 900 | Sea Tank Chartering - Norwegian | |
| TOLI | TAK | 3,442 | | 2009 | Turkey | 500 | Sanmar - Greek | |
| ENERGY ORPHEUS | TAK/LPG | 49,999 | | 1993 | Japan | 1,030 | Indian | |

◆ 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 |
| ARCA | CV | 21,480 | 6,896 | 1994 | S. Korea | 474.00 | |

| 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 |
| CNP ILO | CV | 14,700 | 5,638 | 1995 | Germany | 462.00 | Green recycling |



| | | | | | | |
|--------------|-------|-------|-------|------|-------|--------|
| MANILA BAY 1 | ROPAX | 3,180 | 7,451 | 1973 | Japan | 215.00 |
|--------------|-------|-------|-------|------|-------|--------|

| 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 |
| LADY MELIS | BC | 25,739 | 6,506 | 1992 | Romania | 215.00 | as is Abijan for recycling in Nigeria |
| DEEPWATER ILLENIUM | DRILLSHIP | 73,884 | 38-40,000 | 1999 | | 340.00 | as is Labuan for Green recycling |
| DEEPWATER FRONTIER | DRILLSHIP | 73,675 | 38-40,000 | 1999 | | 340.00 | as is Labuan for Green recycling |
| ZHEN HUA 8 | HEAVY LOAD CARRIER | 44,926 | 17,405 | 1980 | Sweden | 400.00 | as is U.A.E |
| NORDIC AURORA | TAK | 147,262 | 22,734 | 1999 | S. Korea | undisclosed | as is Abidjan |
| NORDIC SPRITE | TAK | 147,188 | 24,508 | 1999 | S. Korea | undisclosed | |

◆ALCO 防损通函

【现在也许是您审查封闭处所进入程序的好时机】

某主要船旗国警告称，近期发生的封闭处所事故明确地提醒人们，进入该等处所时不遵循正确的程序可能导致海员死亡或重伤。

马绍尔群岛共和国（简称马绍尔群岛）于 2018 年 8 月 30 日发布了一份海上安全公告（MSA 23-18），报告了近期在马绍尔群岛籍船舶上发生的两起封闭处所事故，事故共造成三名海员死亡，两名海员昏迷。虽然两起事故的细节有所不同，但马绍尔群岛的初步调查结果显示，事故都涉及：

【2019/20 保险年度普调率】

截至今日，国际保赔协会集团下属的 9 家协会已宣布 2019/20 保险年度保赔险和抗辩险的普调率。以下为各个协会 2019/20 年度的保赔险和抗辩险普调率供您参考。

GENERAL INCREASE OF 2019/20

| Clubs | Notes | P&I | FD&D |
|-----------|-------|-------|-------|
| API | | 0.00% | 0.00% |
| Britannia | 1 | 0.00% | 0.00% |
| Gard | | 0.00% | 0.00% |
| JPI | | TBA | TBA |



| | | | |
|----------------|--|--------------|--------------|
| London | | 0.00% | 0.00% |
| NOE | | TBA | TBA |
| SOP | | 0.00% | 0.00% |
| Skuld | | N/A | N/A |
| Standard | | 0.00% | 0.00% |
| SSM | | 0.00% | 0.00% |
| Swedish | | TBA | TBA |
| UK | | 0.00% | N/A |
| WOE | | 5.00% | 0.00% |
| Average | | 0.63% | 0.00% |

备注:

以上数字的单位以 ETC 计算。

TBA 有待通知。

N/A 不适用。

BRITANNIA 公布再将 1000 万美元资本分派给於 2018 年 10 月 16 日午夜(英国标准时间)前有入会船舶之会员。

至于 FD&D, 理赔案件所产生费用的最初 7,500 美元由 BRITANNIA 承担, 超出该金额的费用 BRITANNIA 承担三分之二, 会员承担三分之一。另外, 从 2019/20 保险年度开始, 会员所承担的三分之一将以每案件 15,000 美元为上限。

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 | 兰特 | 韩元 |
|------------|---------|---------|-------|--------|---------|--------|---------|---------|------------|
| 2018-11-23 | 693.060 | 790.360 | 6.135 | 88.532 | 892.460 | 60.548 | 946.900 | 198.320 | 16,300.000 |



| | | | | | | | | | |
|------------|---------|---------|-------|--------|---------|--------|---------|---------|------------|
| 2018-11-22 | 693.910 | 790.300 | 6.137 | 88.610 | 886.660 | 60.434 | 948.220 | 200.670 | 16,292.000 |
| 2018-11-21 | 694.490 | 790.060 | 6.165 | 88.670 | 888.780 | 60.284 | 951.100 | 202.910 | 16,270.000 |
| 2018-11-20 | 692.800 | 793.420 | 6.161 | 88.449 | 890.910 | 60.423 | 945.870 | 202.390 | 16,262.000 |
| 2018-11-19 | 692.450 | 790.460 | 6.144 | 88.423 | 889.110 | 60.478 | 953.110 | 202.310 | 16,236.000 |

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 | -- | 1 周 | 2.22213 | 2 周 | -- | 1 个月 | 2.31488 |
| 2 个月 | 2.48013 | 3 个月 | 2.68925 | 4 个月 | -- | 5 个月 | -- |
| 6 个月 | 2.88725 | 7 个月 | -- | 8 个月 | -- | 9 个月 | -- |
| 10 个月 | -- | 11 个月 | -- | 12 个月 | 3.1095 | | |

2018-11-22

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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