



全一海运市场周报

2018.12 - 第2期



◆国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2018.12.03 - 12.07)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【美洲航线需求下降 拖累运价指数下跌】

本周中国出口集装箱运输市场行情总体平稳，但各板块走势出现分化，部分市场运价出现复苏，但美洲航线市场运价明显下跌，拖累综合指数走低。12月7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861.55点，较上期下跌3.2%。

欧洲航线：随着新年的临近，目的地市场需求逐步转暖，货量稳步上升。本周，上海港船舶平均舱位利用率为95%，部分航班满载出运。部分航商小幅推涨运价，即期市场运价上升。12月7日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为774美元/TEU，较上期上涨3.6%。地中海航线，市场供需状况略逊于欧洲航线，上海港船舶平均舱位利用率为90%-95%之间，航商只对各自订舱价格作小幅调整，即期市场运价微涨。12月7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788美元/TEU，较上期上涨0.6%。

北美航线：随着相关关税政策暂停出台消息的公布，以及运输旺季步入尾声，货主集中出货的意愿降低。受市场存量货盘的影响，航线舱位还处于相对高位。上海港船舶平均舱位利用率为95%左右，有部分班次满载出运，但市场已无增开加班船的现象。受上述基本面影响，航商普遍下调各自订舱价格，美西、美东即期市场运价均有一定幅度下跌。12月7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2030美元/FEU、3136美元/FEU，较上期分别下跌7.3%、7.8%。

波斯湾航线：近期供需状况总体平稳，在部分航商持续出台停航等运力控制措施的影响下，上海港出运班次的船舶平均舱位利用率达到95%左右。运价方面，部分航商小幅上调订舱运价，即期市场运价上涨。12月7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523美元/TEU，较上期上涨1.0%。

澳新航线：伴随前期圣诞尾货出清，航线货量处于传统短时回调区间，上海港船舶平均舱位利用率为7成左右，有个别班次停航。随着新年将至，有个别航商试探性小幅推涨以迎接下一个传统上升区间的到来，但多数航商仍维持现有运价或小幅微调运价揽货，即期市场运价基本持平。12月7日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为563美元/TEU，较上期微跌0.2%。

南美航线：受运输市场季节性波动周期和地区经济形势影响，航线货量处于相对低位，市场表现疲软。本周上海港船舶平均舱位利用率为85%左右。基于上



述基本面，市场竞争有所加剧，为维持各自市场份额，多数航商采取降价揽货策略，即期市场运价再次大幅下跌。12月7日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为692美元/TEU，较上期下跌10.2%，已连续5周下跌。

日本航线：本周货量基本稳定，市场运价总体平稳。12月7日，中国出口至日本航线运价指数为705.04点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【需求不振成交冷清 综合指数跌跌不休】

本周，受下游总体需求疲软影响，沿海散货运输市场行情低迷，成交冷清，运输价格呈下行走势。12月7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1030.10点，较上周下跌5.7%。其中煤炭、金属矿石、粮食运价指数下跌，成品油运价指数上涨，原油运价指数维稳。

煤炭市场：本周，受冷空气活动频繁影响，我国沿海大部分地区迎来降温，居民用电量出现明显提升。据统计，本周沿海电厂日耗煤量整体震荡上行，并于周四突破60万吨。不过，各环节煤炭库存依旧高企。前期电厂持续不断地刚性拉运积累叠加入冬以后电厂日耗量一直不如预期，目前六大电厂合计库存仍高达1800万吨，存煤可用天数超过30天。北方港口库存也在继续堆高，截至12月5日，环渤海七港存煤合计2130万吨，小幅增加。从各方数据来看，下游库存高企，抵消了电煤耗量增加带来的利好，采购意愿较低，加上本周煤炭订货会召开，电煤博弈进入“成果战”阶段，观望情绪浓厚，需求得不到提振。临近周末，市场初现部分“预期性”利好：首先，强冷空气南下，刺激民用电消费，气象利好给运价带来需求端的支撑；第二，G20峰会期间，中美双方领导人宣布贸易战“休战”90天，两国停止加征新的关税，给运价带来政策端的利好；第三，外贸市场近期行情好于内贸市场，内外贸兼营船流向外贸市场，给运价回暖带来市场方面的支撑。本周沿海煤炭运输市场运价一路下行，不过在种种利好预期下，船东心态提升，运价在周五出现止跌迹象。

12月7日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1044.54点，较上周下跌6.7%。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22.8元/吨，较上周下跌4.3元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为25.1元/吨，较上周下跌4.5元/吨；秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为28.4元/吨，较上周下跌4.3元/吨。

金属矿石市场：华北地区雾霾情况加重，部分地区限产加码。同时，由于近期钢材价格及利润均出现大幅下降，钢厂检修意愿增强，供应短期出现小幅收缩。需求方面，现货跌幅放缓，终端采购情绪有所回升，但消费淡季大背景下，刚性需求逐渐萎缩。受此影响，矿石拉运需求整体不振，运价下跌。12月7日，沿海金属矿石货种运价指数报收1013.52点，较上周下跌6.7%。

粮食市场：进入12月份，随着产区新粮陆续上量，深加工企业到货量有所增加，部分企业库存处于高位，玉米价格出现小幅下调。东北港口玉米市场跟随



产区保持弱势运行，集港量明显增加。南方港口玉米市场稳中偏弱运行，销区整体维稳，用粮企业观望为主。运价方面，受煤炭运价低迷影响，粮食运输价格下跌。12月7日，沿海粮食货种运价指数报收946.30点，较上周下跌8.4%。

成品油市场：12月，下游计划出货略有增多，而部分港口前期大量船舶压港，可用运力缩减，面对转暖的需求，货主找船难度有所加大，沿海成品油运价略有回升，不过运输需求总体依旧低迷，运价反弹幅度极为有限。12月7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930.82点，较上周上涨0.2%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【三大船型涨跌不一 综合指数震荡下行】

在历经上周快速大幅涨跌后，本周国际干散货市场整体较为平淡，三大船型小幅波动、涨跌不一，远东干散货综合指数窄幅震荡下行。12月6日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为990.03点，运价指数为894.08点，租金指数为1133.95点，较上期分别微跌0.8%、下跌2.3%和上涨1.1%。

海岬型船市场：经历上期市场大起大落之后，本周海岬型船两洋市场维持小幅震荡走势。需求方面，由于钢材价格持续低位，铁矿石价格也一路走低，下游钢厂及贸易商补库意愿较低；国内沿海铁矿石库存跌破1.4亿吨大关，为去年11月以来的最低水平，进口铁矿石处于供需双弱。太平洋市场上，本周开始保持淡静，船货双方都持观望态度，成交量较低，西澳到青岛的铁矿石航线运价跌至7.5美元/吨左右。周中由于发货人对即期船期的需求上升，成交量价回温，西澳到青岛的铁矿石航线运价涨至8.6美元/吨左右。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为8.307美元/吨，较上期微跌0.3%；中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为18333美元，较上期下跌1.1%。巴西远程矿航线上相对安静，船货双方的分歧较大，市场僵持，成交不多。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为15.709美元/吨，较上周四下跌11.5%。

巴拿马型船市场：本周巴拿马型船太平洋市场走势略有分化。东澳煤炭以及NoPac煤炭、粮食货盘较少，北方地区空出运力压力依然较大。但随着冬季来临，日韩采购有所提振，南太平洋地区在印尼煤炭货盘的助力下，整体成交水平继续稳步回调。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为11060美元，较上期上涨2.9%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为9777美元，较上期上涨1.7%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.452美元/吨，较上期上涨1.9%。粮食航线上，由于国内压榨厂榨利不佳，终端库存较高，下游采购意愿不足，南美至中国航线上仍然船多货少。据悉8.2万载重吨船，12月10-20日南美东海岸交船，新加坡-日本还船，成交日租金为15000美元，另有空放补贴50万美元。美湾出货不多，市场仍然在观望中美贸易进展。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为33.614美元/吨，较上期下跌0.1%。

超灵便型船市场：本周超灵便型船东南亚市场略微复苏。虽然中国进口煤政策仍未放松，但明年一月份到港询盘增加，印尼煤炭出货增多，成交量价水平提



升。6日市场报出6.1万载重吨船，12月7-8日钦州交船，途经印度尼西亚，中国还船，成交日租金为10000美元。镍矿活跃度也略增，虽然北方钢材市场相对低迷，区域内租金、运价整体止跌企稳。周四，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为7369美元，较上期上涨2.8%；新加坡经印尼至中国南方航线TCT日租金为9563美元，较上期上涨4.0%；中国渤海湾内-东南亚航线TCT日租金为6217美元，较上期上涨2.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价7.378美元/吨，较上期微涨0.8%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为8.266美元/吨，较上期微涨0.3%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价波动上行 成品油运价持续上升】

据美国能源信息署EIA公布数据，美国11月30日当周商用原油库结束了此前10周连涨，创7月以来最大单周降幅。同时，美国原油出口创历史新高，75年来首次成为原油和成品油净出口国。美国页岩油开采空前繁荣无疑给本周正在维也纳召开会议，讨论减产计划的欧佩克成员国造成了压力。如果欧佩克进一步削减产量，将有可能失去更多的市场份额。本周原油价格波动盘整，布伦特原油期货价格周四报59.82美元/桶，较上周下跌0.4%。全球原油运输市场大船运价先扬后抑，中型船运价波动下滑，小型船运价波动上行。中国进口VLCC运输市场运价小幅上涨。12月6日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报1333.68点，较上期上涨6.1%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场先扬后抑。上半周，中东、西非航线延续上周五涨势，尤其西非航线受西非至印尼航线大涨提振较上周跳涨近10个点；下半周，两大市场成交减少，运价转跌。受近期燃油价格下跌支撑，两大航线TCE均超5万美元/天，创2016年12月以来新高。成交记录显示，中东12月25-27日装期货盘成交运价为WS97.5；西非1月上旬装期货盘成交运价为WS92.5。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价（CT1）报WS97.58，较上周四上涨4.7%，CT1的5日平均为WS98.10，较上周上涨6.7%，等价期租租金平均5.1万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价（CT2）报WS97.69，上涨7.9%，平均为WS98.40，TCE平均5.6万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价综合水平波动下滑。西非至欧洲市场运价下跌至WS115，TCE约3.0万美元/天。该航线一艘13万吨级船，西非至地中海，12月19至21日货盘，成交运价为WS122.5。黑海到地中海航线运价小幅下跌至WS160，TCE约5.8万美元/天。亚洲进口主要来自波斯湾，一艘13万吨级船波斯湾至印度，12月18日货盘，成交运价为WS118。中国进口主要来自西非，一艘13万吨级船，加蓬卢西纳至中国，12月18至20日货盘，成交运价为WS135。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线运价小幅下跌，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平波动上行。7万吨级船加勒比海至美湾运价小幅下跌至WS128（TCE约1.1万美元/天）。跨地中海运价上涨至WS191水平（TCE约4.2万美元/天）。该航线一艘8万吨级船，杰伊汉至地中海，12月13至14日货盘，成交运价为WS182.5。北海短程运价大幅上涨至WS176（TCE约5.0万美元/天）。波罗的海短程运价大幅上涨至WS144，TCE约4.7万美元/天。波斯湾



至新加坡运价下跌至 WS157, TCE 约 2.1 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS141, TCE 为 2.2 万美元/天。

国际成品油轮 (Product) : 本周成品油运输市场受天气影响, 各航线均出现不同程度的上涨, 综合水平不断上升。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS166 (TCE 约 0.9 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS182 (TCE 约 2.0 万美元/天); 7.5 万吨级船运价上涨至 WS188 (TCE 大约 3.1 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS204 水平 (TCE 大约 1.8 万美元/天); 欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS200 (TCE 大约 1.7 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 3.1 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【巴型货船价格坚挺 内贸船舶船价小跌】

12 月 5 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 785.69 点, 环比微跌 0.37%。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上涨 0.67%、0.92%, 沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别下跌 0.48%、1.05%。

国际干散货运价明显回升, BDI 指数回踩至 1203 点后反弹, 周二收于 1237 点, 环比上涨 1.64%, 二手散货船价格涨多跌少。本周, 5 年船龄的国际散货典型船舶估价: 35000DWT--1436 万美元、环比下跌 0.15%; 57000DWT--1594 万美元、环比上涨 3.00%; 75000DWT--1919 万美元、环比上涨 1.82%; 170000DWT--3038 万美元、环比下跌 0.78%。目前, 铁矿砂货盘依旧较少, 海岬型散货船租金延续跌势, 印尼煤炭价格下跌, 货盘增多, 巴拿马型和超灵便型散货船运力局部紧张, 租金上扬, 预计二手散货船价格短期分船型走势各异。本周, 受前期干散货运价震荡回调影响, 二手买家操作谨慎, 市场成交疲软, 共计成交 10 艘 (环比减少 5 艘), 总运力 49.87 万 DWT, 成交金额 14640 万美元, 平均船龄为 7.9 年。

俄罗斯同意与沙特共同减产, 美元全线回撤也为油价反弹提供了助力, 布伦特原油期货周二收于 62.08 美元/桶, 环比上涨 2.78%。与此同时, 卡塔尔宣布将退出石油输出国组织 (OPEC), 减产计划不确定性开始攀升, 油价涨幅开始缩减, 供应担忧情绪仍存, 短期内国际油价难以有效回暖。国际原油运价小幅上涨, 成品油运价持续上升, 二手油轮船价涨多跌少。本周, 5 年船龄的国际油轮典型船舶估价: 47000DWT--2026 万美元、环比上涨 1.68%; 74000DWT--2106 万美元、环比下跌 0.12%; 105000DWT--2830 万美元、环比上涨 0.37%; 158000DWT--3770 万美元、环比下跌 0.31%; 300000DWT--5635 万美元、环比上涨 1.25%。目前, 国际油轮 1 年期期租费率继续上涨, 即期运价延续上涨态势, 预计二手油轮价格将稳中有涨。本周, 二手国际油轮成交量尚可, 共计成交 13 艘 (环比持平), 总运力 94.47 万 DWT, 成交金额 26995 万美元, 平均船龄为 8.77 年。

沿海散货运输需求依旧疲软, 运力相对过剩, 运价小幅下探, 二手散货船价格稳中有跌。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、环比下跌 0.48%; 5000DWT--774 万人民币、环比下跌 0.48%。目前, 铁矿石、钢材和粮食运输需求较弱, 煤价还有下行空间, 沿海电厂库存普遍居高



不下，电厂和贸易商观望情绪依旧。燃油价格下跌，沿海散货运输市场货少船多，货主压价严重，船东让价空间加大，运价持续低迷，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 8000DWT 左右为主。

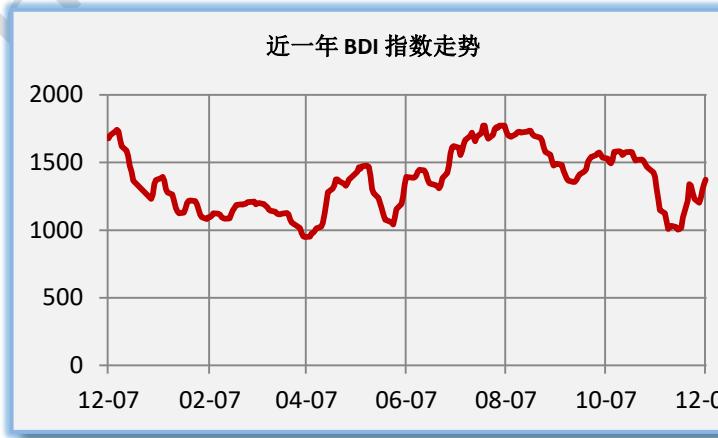
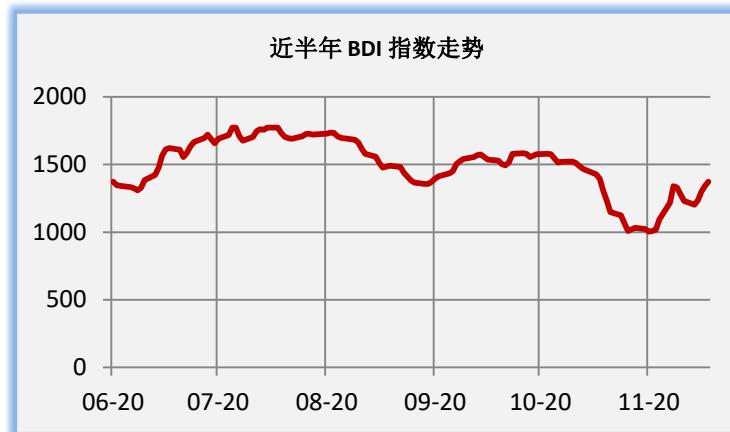
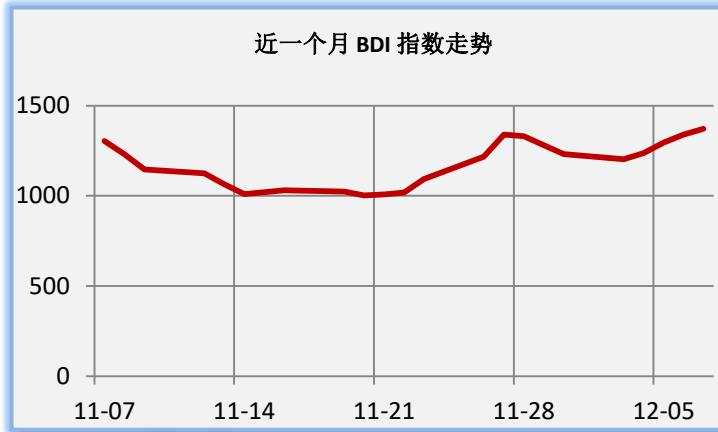
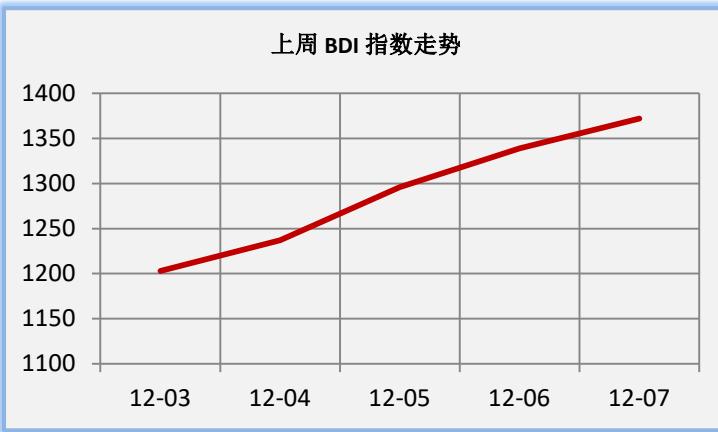
内河散运需求减少，运价下行，二手散货船价格以跌为主。本周，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--46 万人民币、环比下跌 3.39%；1000DWT--93 万人民币、环比下跌 2.57%；2000DWT--182 万人民币、环比下跌 1.65%；3000DWT--299 万人民币、环比上涨 3.11%。目前，我国的房地产政策明显走稳，政策基本不再继续加码，发布政策骤减不代表之前的政策撤销了，经过政府的努力，我国的房地产市场已经回归理性，调控也找到了平衡点。此对内河建材运输影响是中性，预计内河散货船价或震荡盘整。本周，船价下跌，买家购船积极，内河散货船成交有所减少，共计成交 66 艘（环比减少 24 艘），总运力 7.88 万 DWT，成交金额 5917 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	12月3日	12月4日	12月5日	12月6日	12月7日	
BDI	1,203	-28	1,237	+34	1,296	+59
BCI	1,638	-117	1,739	+101	1,925	+186
BPI	1,469	+6	1,474	+5	1,472	-2
BSI	945	+1	949	+4	950	+1
BHSI	626	0	625	-1	625	0





(2) 租金回顾

期租租金（美元/天）

船型 (吨)	租期	第 48 周	第 47 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	12,500	12,000	500	4.2%
	一年	15,500	15,250	250	1.6%
	三年	15,750	15,750	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	11,500	11,000	500	4.5%
	一年	12,250	11,750	500	4.3%
	三年	12,000	12,000	0	0.0%
Smax (55K)	半年	10,750	10,750	0	0.0%
	一年	11,000	11,000	0	0.0%
	三年	12,000	12,000	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	10,000	10,000	0	0.0%
	一年	10,000	10,000	0	0.0%
	三年	9,000	9,000	0	0.0%

截止日期: 2018-12-04

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

’Prabhu Shakti’ 2009 83690 dwt dely Kawasaki 09 Dec trip via E. Australia redel India \$11,000 - Sinoeast

’Beskidy’ 2013 82138 dwt dely Hamburg 13 Dec trip via Baltic to Jeddah redel Passero \$13,750 - Glencore

’MBA Future’ 2009 81637 dwt dely retro Gibraltar 05 Dec trip via Trombetas redel Continent \$13,750 - Norden

’George P’ 2012 81569 dwt dely retro Gangavaram 01 Dec balance of period max 13 July 2019 redel worldwide approx \$13,000 - cnr

’Ornak’ 2010 79677 dwt dely psg Canakkale 09/10 Dec trip via Black Sea redel Continent \$11,500 - cnr



’La Donna I’ 2014 79107 dwt dely Cai Lan spot trip via Indonesia redel S. Korea \$11,000 - cnr

’Ocean Wind’ 2005 76619 dwt dely Rotterdam 15/18 Dec trip via Baltic redel China ferts \$23,000 - Itiro

’Cemtex Venture’ 2006 73546 dwt dely EC South America 21 Dec trip redel SE Asia \$14,000 + \$400,000 bb - Olam

’Porto Leone’ 2014 63756 dwt dely aps SW Pass prompt trip redel Egypt \$22,000 - Klaveness

’Great Rainbow’ 2015 63464 dwt dely Navlakhi 08 Dec trip redel China intention salt \$15,000 - cnr

’Feng Shou Hai’ 2017 63365 dwt dely SW Pass Mid Dec 08/10 Dec trip redel Egypt intentional coal approx \$23,000 - Ultrabulk

’Sofie Victory’ 2016 63073 dwt dely Richards Bay prompt trip redel Pakistan \$12,900 + \$290,000 bb - Cargill

’Ocean Phoenix Tree’ 2017 62623 dwt dely Norfolk prompt trip via US Gulf redel Israel \$26,000 - XO Shipping

’Sunleaf Grace’ 2011 61683 dwt dely SW Pass 13/18 Dec trip redel Italy intention petcoke \$22,000 - Levantia

’Lowlands Brabo’ 2010 32280 dwt dely Mesaieed prompt trip via Arabian Gulf redel S. China \$10,350 - Meadway

4. 航运市场动态

【克拉克森研究：中美贸易战对粮食海运贸易的影响】

2017 年中美双边粮食贸易量总计达 3,900 万吨，占全球粮食海运贸易总量的比重为 8%，是全球仅次于中国—巴西的第二大双边粮食贸易。然而，2018 年 7 月起中国开始对美国大豆加征 25% 的进口关税，这一举措正在逐步影响全球粮食海运贸易，并且在今年接下来的时间里该影响会愈发明显。

在过去的 20 年里随着中国饮食结构的快速变化，中国大豆进口量稳定增长，从 2000 年的 1,000 万吨增长至 2017 年的 9,500 万吨，占到同期全球粮食海运贸易增量的三分之一有余。2017 年中国大豆进口量占全球粮食海运贸易量的比重高达 20%。在这 9,500 万吨的中国大豆进口量中，约 53% 从巴西进口，约 35% 从美国进口，还有少量进口自阿根廷、乌拉圭和加拿大。但是随着今年以来中美贸易紧张关系的持续发酵，中国大豆进口的增势正面临着一定风险。2018 年 7 月 6 日美国正式对从中国的进口的约 340 亿美元的商品加征 25% 的关税；作为反击，中国也于同日对同等规模的美国商品加征 25% 的进口关税，其中便包括



大豆和其他粮食。

美国大豆出口：另觅市场？

这一加征关税的举措起初并没有对全球大豆海运贸易造成立竿见影的影响。由于不同地区农产品成熟季节不同，因此第二三季度中国的大豆进口大多来自于南半球，主要是巴西；而 2018/19 农历年巴西大豆产量创下历史新高，这也使得 2018 年 1-9 月中国大豆海运进口量仅呈现小幅下滑。然而自 7 月 6 日起中国开始对美国大豆加征关税后，今年夏天中国买家不再像往年那样提前大量采购美国大豆，即便美国农业部最新预测表明 2018/19 农历年美国大豆产量达到历史最高水平。供给过剩的背景下，2018 年 10 月美国大豆价格下跌至 10 年最低水平，这促使许多其他国家开始大幅进口美国廉价大豆。在 2018 年的前 9 个月里，美国大豆出口量同比增加 5% 达 3,200 万吨，其中出口至墨西哥和欧盟的大豆数量分别同比增加了 14% 和 66%，出口至伊朗的大豆数量也呈现稳定增长。

中美大豆贸易：影响显现

然而逐步进入第四季度后，加征关税对中美大豆贸易的影响开始逐渐展现。2017 年约 45% 的美国大豆集中在第四季度出口，其中 70% 出口至中国。然而今年，虽然美国大豆价格在加征关税后仍旧十分有竞争力（主要由于大豆丰产和中美贸易战等一系列因素），但是中国从美国进口的大豆数量却保持史无前例的少。自今年 7 月加征关税以来，中国仅从美国进口了 70 万吨大豆，而去年同期则高达 1,350 万吨。据统计，9 月初以来美国平均每周出口至中国的大豆数量仅为 100 万吨，同比减少了 40%。2018 年全年美国大豆出口量预计将同比减少 12% 至 4,700 万吨，而中国大豆进口量预计将同比减少 11% 到 8,500 万吨。从船舶需求来看，随着美国出口至中国的远距离运输减少，以吨海里计算的美国大豆出口量预计今年将同比减少约 23%；相反，由于中国加大从巴西进口大豆，因此 2018 年全年巴西大豆出口量（以吨海里计）预计将同比增加 18%。而全球大豆海运贸易量以吨海里计预计将同比减少 2%，这将是自 2011 年以来的第一次下滑。

由此看来，中美贸易战正在影响全球大豆海运贸易，而这进一步会影响到散货船板块，主要是巴拿马型和大灵便型散货船可能会面临需求减弱的风险。当然，由于贸易摩擦事件发展得非常快，我们仍需紧密关注这一话题。

来源：克拉克森航运情报

【宁波海运即将进入油轮市场】

海运圈聚焦 11 月 30 日讯 据国外媒体报道，中国干散货运营商宁波海运已选择中航鼎衡造船作为 10,000 dwt 成品油轮新造船项目的首选投标人。



根据招标文件，该船的建造价格为人民币 1.1 亿元（约合 1580 万美元），预计将在 19 个月内完工。

该订单将标志着宁波海运进入油轮市场，根据 VesselsValue 的数据，宁波海运目前共运营一支由 36 艘船舶组成的船队，其中包括 26 艘散货船和 10 艘 feedermax 型集装箱船。

来源：海运圈聚焦

【问题燃油（Bad bunkers）已蔓延至中国，律师已介入！！】

从今年 3 月份以来，“问题燃油”无疑成为了航运业内一个令人焦心的热门话题。

该问题首先在美国休斯敦被发现，后来陆续在包括荷兰、巴拿马以及新加坡等国际重要燃油加注中心都曾有类似的“问题燃油”被发现。一度曾造成数百艘船舶出现大大小小的事故，有船舶严重机损甚至也有船舶疑是因此而搁浅。有一为船长甚至因为疑是加注问题燃油后主机故障最终搁浅而被法院判刑。

而根据 Seatrade Maritime News 报道，律所 Campbell Johnston Clark (CJC) 的消息称，问题燃油问题也已经蔓延到了中国，他们最近就在处理这么一起案子。

据称，这起案件中，船舶燃油受到一种名为 4-肉桂苯酚英文名称:4-Cumylphenol 的物质影响，而这种物质也不在 ISO8217 检验体系中，并且目前也不知道这种物质最终来源于何处。

据该律所合伙人 Ian Short 透露，CJC 在新加坡已经接到多起因问题燃油所引起的案子，目前正在处理其中的两起，包括一起发生在中国。目前发生在中国的这起案子中的燃油样品正被送到实验室做进一步的检测。

随着劣质燃油的不断扩散，污染来源也变得愈加模糊。而如果问题发生船东和租船公司之间就会立即产生争议。谁来负责问题燃油的清理费用、谁来负责机损损失、船期损失怎么分担这些都是需要律师们介入的地方。此外，进一步的能不能以及怎样对油商提起索赔也都是问题。

大多数租船合同都包含 ISO8217，而且在许多情况下，还包含了超出 ISO 标准参数的适用性条款。但实际情况是很难确定被污染的燃料究竟对船舶造成实际伤害有多大。“某些人聊的确可能引起主机的过度磨损，但租船人仍能辩称这样的燃料能够用于船舶，但船东当然会说我们不应被强迫使用该种燃油，因此关于燃油含有污染物的程度以及是否适用于船舶就需要专业的第三方的专家的意见。”



问题燃油事件从今年 3 月开始出现后，现在已经有船东开始在使用新加燃油前使用另外的专业方式进行检测。但通常，由于类似实验室较少且有大量检验工作需要完成，导致这需要花费更多的时间。这由此也产生了另外一个时效上的问题，许多燃油供应合同中所包含的严格时间限制：14 天的通知时间限制，以及 30 天的全部索赔时间限制。

CJC 目前就在美国法院寻求对这一失效限制进行抗辩。

来源：信德海事

5. 船舶市场动态

【下单超大型船，现代商船信心从哪里来？】

韩国航运公司现代商船(HMM)表示十分有信心装满新预定的超大型集装箱船。

今年 9 月，HMM 正式下单 20 艘超大型集装箱船，其中包括 12 艘 23000TEU 和 8 艘 15000TEU 船，并且全部安装洗涤塔，预计于 2020 年交付营运。

公司表示：“HMM 希望固定成本大幅减少，燃料使用效率大幅提升，燃料成本能够通过洗涤塔系统适当缩减。这种在成本上极具竞争力的组合将吸引更多客户、合作方和投资者。”

全球排名前列的班轮公司在过去几年都预定了载箱量为 2 万箱以上的超大型集装箱船，希望以此实现规模经济。今年交付的集装箱船中，超大型集装箱船占统治地位。根据 BIMCO 的数据，2018 年迄今交付的 150 艘船中只有 2 艘的运力在 4000-10000TEU 之间。众多超大型集装箱船进入增速缓慢的远东-欧洲航线，导致今年该航线的运价持续低迷。在市场不利因素的影响下，很多班轮公司很难装满这些大船，因此无法获得规模经济优势。

是否有能力让这些新下单的庞然大物满载？HMM 表示，客户的信任正在回升，经济形势也愈发稳定，这些关键因素都有望让满舱成为可能。“HMM 船舶的舱位利用率和箱量都有显著提升，往返平均舱位利用率在 2016 年达到 75%，到 2018 年上半年上升至 78%，下半年预计升至 80%。公司承运的总箱量也从 2016 年的 300 万 TEU 大幅提升 30%，达到 2017 年的 400 万 TEU，且在此期间没有进行运力扩张。公司预计 2018 年的总箱量将达到 450 万 TEU。”

HMM 补充说，通过新开辟的 AEX 服务，公司在远东-欧洲线的市场份额增长了 50%，而且从今年 4 月首次运行开始，就一直处于“订满”的状态。

今年 10 月，HMM 通过发行债券获得了 1 万亿韩元融资。这家班轮公司表示将继续提升利润，如果有需要甚至会要求财务自主。“有关 HMM 很难装满这些新建



超大集装箱船的忧虑不足挂齿。”

来源：中国远洋海运 E 刊

【未来 4 年 60 艘订单~FPSO 市场强势复苏】

未来 4 年全球将有约 60 个 FPSO 新项目，浮式生产储卸油船（FPSO）市场已经强势复苏，而中国船厂的崛起已经改变 FPSO 市场的格局。

市场研究咨询机构 Energy Maritime Associates（EMA）总经理 David Boggs 近日表示，FPSO 市场已经重新站稳脚跟，预计复苏将持续到 2022 年。EMA 的统计数据显示，在浮式生产市场持续两年的停滞之后，今年 FPSO 新合同已经达到 11 艘，与 2014 年持平，未来 4 年，全球将有约 60 个 FPSO 新项目，每年 FPSO 新项目合同最多可达 17 艘。

克拉克森在今年 8 月份发布的报告中称，在经历了 2016 年零订单之后，浮式生产装置市场在去年出现了反弹。报告预测，到 2020 年年底，还将有 33 艘 FPSO 和 FLNG 新订单，其中 6 艘将在今年年内下单订造，还有 13 艘在 2019 年订造，14 艘在 2020 年订造。克拉克森的数据显示，在 2020 年年底之前的 33 艘新订单中，FPSO 为 25 艘，FLNG 为 8 艘。合同总价约 250 亿美元。

就 FPSO 的建造和改装而言，目前主要是在中国和新加坡船厂。中国船厂的崛起是 FPSO 市场的一大亮点，中国船厂基本上参与了今年几乎所有的 FPSO 项目，包括外高桥造船、招商局重工、中远海运重工和青岛北海船舶重工等在内的中国船厂目前已经获得了来自大型石油公司的 6 艘 FPSO 合同；不过，其中一半的项目并不是由石油公司与船厂直接合作的，而是通过中间机构，例如，埃克森美孚在外高桥造船的 FPSO 就是通过 SBM Offshore 订造的。

而在新加坡，胜科海事同样也成功揽获 FPSO 建造订单，而吉宝岸外与海事则在 FPSO 改装领域保持领先地位。Boggs 指出，在改装市场上，新加坡船厂依然十分强大。

David Boggs 认为，明年 FPSO 新合同可能会有所增加，预计将达到 12 至 15 个项目。根据 EMA 的推测，到 2022 年，每年将会有 13 至 17 个 FPSO 项目合同，假设油价维持在每桶 70 美元至 90 美元；不过，如果油价维持在 50 美元至 70 美元，每年将会有 10 至 12 个 FPSO 项目；如果油价在 30 美元至 50 美元，每年预计有 7 个 FPSO 合同，但这种情况不大可能出现。

另外，Boggs 指出，EMA 观察到，FPSO 项目更多地向新造船市场转移。EMA 发现，新造船项目占市场 40%，同时仍有大量 FPSO 改装项目，但改装主要针对较小的 FPSO 项目。



EMA 预计，巴西将继续在全球范围内引领 FPSO 需求，巴西国油订购的浮式装置数量将在决定全球浮式装置需求方面发挥关键作用。Boggs 表示，在暂停两年之后，巴西国油于 2017 年恢复了 FPSO 合同的颁发。EMA 预计，到 2022 年，在最乐观的情况下，巴西国油每年将会订造 2 至 4 艘 FPSO；不过，如果油价持续低迷，巴西国油可能只会订造 1 至 2 艘 FPSO。

来源：国际船舶网

◆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 48 周	第 47 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 47 周	第 46 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： 2018-12-04

(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	TAK	49,700	GSI, China	2020	Nanjing Tanker Corporation - Chinese	Undisclosed	
2+1	TAK	22,000	Wuhu Shipyard, China	2020	Donso Shipping - Swedish	Undisclosed	IMO II
1	TAK	10,000	AVIC Dingheng, China	2019	Ningbo Marine - Chinese	18,500	



4	GC	8,093	Krasnoye Sornovo, Russia	2019	Pola Rise LLC - Russian	Undisclosed	248 TEU
2	ROR	4,076 LM	Flensburger SB, Germany	2019	Siem Industries - Norwegian	Undisclosed	
2	TAK/GAS	174,000 cbm	Hyundai Samho, S. Korea	2021	Latsco - Greek	1,850 LNG	

◆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
FRONTIER CORONET	BC	182,674		2011	Japan	2,950	Unisea Shipping - Greek
FIVE STARS BEIJING	BC	181,417		2010	Japan	2,310	Greek
SHAGANG HONGCHANG	BC	179,469		2011	S. Korea	3,300	Greek
SHAGANG HONGFA	BC	179,461		2011	S. Korea	3,300	Greek
AMORITO	BC	179,322		2012	S. Korea	3,300	Hyundai Glovis - S. Korean
EURO FORTUNE	BC	177,477		2005	Japan	1,625	Bright Navigation - Greek
NORD HYDRA	BC	77,134		2014	Japan	Undisclosed	Japanese
OCEAN NEERJA	BC	64,000		2018	China	2,400	Undisclosed
VERONIQUE D	BC	58,698		2012	China	1,600	Greek
ANJELIQUE D	BC	58,698		2012	China	1,600	Greek
PM HAYABUSA	BC	58,065		2013	Philippines	1,720	Undisclosed
GRAND PIONEER	BC	56,565		2011	China	1,090	Chinese
MERCURY OCEAN	BC	53,452		2008	Japan	1,135	Greek
STELLA T	BC	48,224		1997	Japan	470	Chinese

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
CATHARINA SCHULTE	CV	34,457		2006	S. Korea	1,300	Tufton Oceanic - U. K

油 轮							
船名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家
JIANGSU RONGSHENG 1161	TAK	156,900		2019	China	4,950	Delta Tankers - Greek
NAVION SCANDIA	TAK	126,749		1998	Spain	Undisclosed	Andromeda - Monaco
GULF VISION	TAK	114,900		2012	S. Korea	3,150	Greek
GULF VALOUR	TAK	114,900		2013	S. Korea	3,250	Greek
KING DARWIN	TAK	73,604		2007	China	1,300	Clearlake - Singapore



GAN TRIUMPH	TAK	49,999	2010	S. Korea	1,850	JO Tankers - Norwegian	
GAN TRIBUTE	TAK	49,999	2010	S. Korea	1,850	JO Tankers - Norwegian	en bloc each
MR KENTAURUS	TAK	46,763	2007	S. Korea	1,370		Norwegian
ARDMORE SEAMASTER	TAK	45,840	2004	Japan	820		Indian
CHEMROAD FUJI	TAK	33,888	2006	Japan	1,530	Undisclosed	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
KOTA JELITA	CV	22,330	7426	1997	Poland	475 incl. ROB 300t	
PAUL ABRAO	CV	22,026	7404	1996	Germany	460 as is Colombo, incl. ROB 300t	
ARKAIM-5	GC	5,327	1780	1982	Holland	427	
VAN CHERRY	ROR	12,249	13826	1994	Japan	485 as is Singapore, incl. ROB 400t	
BUNGA KELANA 6	TAK	105,811	17063	1999	S. Korea	463	
TENAGA LIMA	TAK/GAS	72,083	29249	1981	France	453	

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
MSC MIRELLA	CV	27,103	11197	1989	Yugoslavia	undisclosed	
BELOKAMENKA	TAK	360,700	52285	1980	Japan	405 as is Labuan, HKC Green recycling, incl. ROB 1200t	
GAS PUFFIN	TAK/GAS	9,433	4356	1991	Germany	495	

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
SHINYO BRILLIANCE	BC	172,589	21198	2001	Japan	440 as is Singapore, subcontinent options	

◆ALCO 防损通函

【不可抗力条款 - 近期案件】

在近期的 CLASSIC MARITIME INC V LIMBUNGAN MAKMUR SDN BHD AND ANOTHER - QBD (COMM CT) (TEARE J) [2018] EWHC 2389 (COMM) - 13 SEPTEMBER 2018 一案中，原告船东与被告租家 LIMBUNGAN MAKMUR SDN BHD 订立包运合同(COA)，将球团铁矿从巴西运往马来西亚。



根据合同，巴西采矿公司 SAMARCO MINERACAO SA (SAMARCO) 提供的球团铁矿从巴西乌布角 (PONTA UBU) 进行装船，而另一家巴西采矿公司 VALE SA (VALE) 提供的球团铁矿经同样在巴西的图巴朗港 (TUBARAO) 进行装船。

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
2018-12-07	686.640	781.110	6.092	87.932	877.640	60.621	971.440	204.620	16,282.000
2018-12-06	685.990	778.330	6.068	87.792	873.250	60.553	969.830	201.760	16,238.000
2018-12-05	684.760	777.640	6.076	87.710	870.860	60.550	976.940	201.840	16,216.000
2018-12-04	689.390	782.840	6.069	88.198	877.270	60.414	965.560	198.670	16,119.000
2018-12-03	694.310	787.340	6.107	88.764	885.620	60.200	960.210	197.860	16,120.000

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	2.18088	1 周	2.21425	2 周	--	1 个月	2.40019
2 个月	2.54525	3 个月	2.77106	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.88581	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	3.10056		

2018-12-07