



# 全一海运市场周报

2018.12 - 第4期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. [中国海运市场评述\(2018.12.17 - 12.21\)](#)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【市场走势出现分化 运价行情涨跌互现】

本周中国出口集装箱运输市场行情总体平稳，但受不同因素影响，各板块走势分化明显。临近年底，市场需求总体呈现小幅复苏态势，但北美市场走势持续下跌，综合指数小幅走低。12月21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833.85点，较上期下跌1.7%。

**欧洲航线：**随着新年临近，目的地市场需求持续升温，货量稳步提升。本周，上海港船舶平均舱位利用率稳定 95%以上，多数班次满载出运。部分航商继续推涨运价，即期市场运价上升。12月21日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为872美元/TEU，较上期上涨4.8%。地中海航线，市场供需状况稍逊于欧洲航线，上海港船舶平均舱位利用率在 95%左右，航商小幅推涨运价，即期市场运价上涨。12月21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839美元/TEU，较上期上涨2.2%。

**北美航线：**由于在相关关税政策暂停出台前，市场已经透支了较大规模运输需求，本周航线货量明显下滑。虽然部分航商采取了大规模缩减运力措施，但市场仍普遍出现亏舱现象，上海港船舶平均舱位利用率为 90%左右。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21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1763美元/FEU、2750美元/FEU，较上期分别下跌8.9%、5.2%。

**波斯湾航线：**近期供需状况总体平稳。鉴于此前航线货量持续徘徊在低位，部分航商持续出台停航等运力控制措施，并采取航线撤并等措施对区域内航线运力配置进行了优化和调整。本期，上海港船舶平均舱位利用率达到 95%左右，个别班次满载出运。受此的影响，部分航商上调订舱价格，即期市场运价上涨。12月21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597美元/TEU，较上期上涨12.6%。

**澳新航线：**近期市场表现较为平静，随着新年将至，货量略有回升。上海港船舶各航班舱位利用率差异较大，总体约在 8 成左右，有个别班次停航。多数航商仍维持现有运价水平，即期市场运价未有明显变化。12月21日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为564美元/TEU，较上期持平。

**南美航线：**受地区经济形势影响，运输市场需求前期处于相对低位。时至年底，航线货量略有复苏，部分航商同时出台停航等运力控制措施。本周，上海港船舶平均舱位利用率在 85%至 95%之间。运价方面，部分航商仍采取小幅降价揽货策略，以维持各自市场份额，即期市场运价下跌。12月21日，上海出口至



南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 616 美元/TEU，较上期下跌 5.1%，已连续 7 周下跌，但跌幅较前期明显收窄。

**日本航线：**市场货量基本稳定，航线运价平稳。12 月 21 日，中国出口至日本航线运价指数为 714.09 点。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【需求不振成交冷清 综合指数小幅下跌】

本周，沿海散货运输市场行情整体平稳，运价小幅波动。12 月 21 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 1066.17 点，较上周上涨 2.1%。其中煤炭、金属矿石、成品油运价指数上涨，粮食运价指数下跌，原油运价指数维稳。

**煤炭市场：**本周，冷空气南下，华东沿海地区气温回升，相应的，用电量出现小幅下降。据统计，本周沿海六大电厂日耗煤量徘徊于 73 万吨，较上周微跌 2 万吨。电厂库存在前期冷空气影响以及近期的持续消耗下，终于跌破 1700 万吨，存煤可用天数也出现不同程度的下降。北方港口随着本周天气转好，装船量恢复性增高，港口存煤小幅释放，截至 12 月 19 日，环渤海五港存煤合计 1744 万吨，震荡走跌。从数据分析，沿海煤炭上下游库存虽出现下跌，但仍处于高位，电厂基本还是以长协煤拉运和消耗自身库存为主，采购需求并不强烈。加上当前煤炭产销格局相对宽松，现货市场煤炭价格一路下跌，贸易商也停止囤货，以观望情绪为主。此外，临近年底，明年的进口限制政策尚未明朗，进口煤较内贸煤有一定的价格优势，市场对下月外贸煤进口期望较高。综上，本周煤炭运输市场需求面整体偏弱。不过，由于近期外贸行情转好，吸引一部分内外贸兼营船，同时非煤货盘也占据了一定的市场运力，煤炭运价并未出现大幅下跌，呈震荡下行走势。

12 月 21 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1099.20 点，较上周上涨 3.1%。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 26.9 元/吨，较上周下跌 1.0 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 29.1 元/吨，较上周下跌 1.3 元/吨；秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 33.1 元/吨，较上周下跌 1.2 元/吨。

**金属矿石市场：**钢厂产能利用率继续回落，季节性因素以及近期利润回落导致钢厂主动检修意愿有所增强。需求方面，终端成交上周环比继续小幅回落。钢材库存小幅波动，总库存微增。受此影响，矿石拉运需求整体不振。12 月 21 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1039.41 点，北仑至镇江 3-4 万吨航线报收 22.0 元/吨，较上期下跌 1.0 元/吨。

**粮食市场：**目前市场粮源充足，加上进口玉米的到港，产区玉米价格随着年关的临近，继续下跌的可能性较大。销区的玉米价格较为稳定，饲料厂库存充足，对当前价位持观望心理，市场交易趋于冷淡，粮食运输价格下跌。12 月 21 日，沿海粮食货种运价指数报收 902.45 点，较上周下跌 3.2%。



**成品油市场：**原油价格涨势不足，市场成交低迷。临近年底，部分炼厂面临还贷压力，积极打通出口通道，努力开拓终端市场，成品油运输市场成交情况转好。不过运输需求总体依旧低迷，运价反弹幅度极为有限。12月21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936.19点，较上周上涨0.3%。

### (3) 中国进口干散货运输市场

#### 【节日气氛浓厚 大船大幅回落】

本期国际干散货市场整体呈现先扬后抑走势。随着圣诞节的临近，市场船运需求减少，海岬型船季节性回落；巴拿马型船和超灵便型船市场在印尼煤炭货盘减少的情况下，下行压力显现，远东干散货综合指数跌至1000点之下。12月20日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为967.37点，运价指数为863.51点，租金指数为1123.16点，较上期分别下跌4.7%、4.5%以及4.9%。

**海岬型船市场：**海岬型船市场季节性全面下跌，太平洋市场跌幅较大，远程矿航线跌势相对缓和。太平洋市场，上半周由于租家赶在圣诞节前出货，即期市场货盘支撑澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价处于8.5-8.7美元/吨的相对高位。下半周，市场节日气氛浓厚，现货货盘少，气氛冷清，加上国际燃油价格大幅下跌（周四新加坡380CST燃油价格346美元/吨，较上周四下跌12.2%），太平洋市场运价大幅下挫，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价跌至7美元/吨之下，而上年同期该航线运价为9.261美元/吨。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为6.868美元/吨，较上期下跌16.8%；中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为16081美元，较上期下跌15.1%。远程矿航线，上半周随着太平洋市场运价上涨以及1月巴西货盘放出，巴西图巴朗至青岛航线运价维持在17.2-17.3美元/吨；下半周，远程矿航线表现安静，运价回落。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为16.105美元/吨，较上周四下跌1.3%。

**巴拿马型船市场：**巴拿马型船市场稳中小升，周末有下行压力。太平洋市场，一方面，前期因进口煤政策趋紧而推迟的煤炭货盘释放出来；另外，印尼煤仍有价格优势刺激采购，太平洋市场印尼煤货盘增加支撑市场上行。周末，市场煤炭货盘有所减少，由于船东仍看好美湾市场，降价意愿不明显，太平洋市场租金微跌。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为11727美元，较上期上涨3.2%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为10812美元，较上期上涨4.6%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.725美元/吨，较上期上涨2.5%。粮食航线上，南美市场询盘不多，美湾有部分船运需求，但总体量有限，对市场影响不大。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为33.345美元/吨，较上期微跌0.7%。

**超灵便型船市场：**超灵便型船市场先扬后抑。前期在印尼煤炭货盘增加的支撑下，超灵便型船东南亚市场表现好转。下半周，市场货盘明显比上周有所减少，支撑不足，市场下行压力增大，租金、运价开始走跌。周四，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为8032美元，较上期上涨1.0%；新加坡经印尼至中国南方航线TCT日租金为10359美元，较上期上涨1.1%；中国渤海湾内-东南亚航线TCT日租金为6519美元，较上期上涨1.2%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价7.667美元/吨，较上期上涨1.1%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为8.422美元/吨，较上期上涨0.4%。



#### (4) 中国进口油轮运输市场

##### 【原油运价小幅波动 成品油运价小幅下跌】

据美国能源信息署 EIA 公布数据，美国 12 月 14 日当周商用原油库存减少，连降三周。由于欧佩克成员国、俄罗斯和美国增加产量，市场对于全球需求增长放缓的担忧，10 月至今，美油和布油已累跌超 30%。虽然此前欧佩克成员国达成减产协议，但市场反应仍然平淡，油价并未出现大幅反弹。本周原油价格持续下跌，布伦特原油期货价格周四报 54.35 美元/桶，较上周下跌 11.0%。全球原油运输市场大船运价持续下跌，中型船运价不断上涨，小型船运价波动上行。中国进口 VLCC 运输市场运价续跌，但跌幅收窄。12 月 20 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1125.78 点，较上期下跌 3.60%。

**超大型油轮（VLCC）：**运输市场货量略增，运价较上周跌幅收窄。本周，中东航线市场成交升温，但可用运力充沛，运价续跌，跌幅收窄。西非航线成交稀少，运价一路下行。成交记录显示，中东 1 月 9-11 日装期货盘成交运价为 WS 83.5；西非 1 月 22-24 日装期货盘成交运价为 WS 80。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS 84.08，较上周四下跌 2.5%，CT1 的 5 日平均为 WS 84.56，较上周下跌 6.3%，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 WS 80.15，下跌 5.1%，平均为 WS 82.71，TCE 平均 4.5 万美元/天。

**苏伊士型油轮（Suezmax）：**运输市场运价综合水平不断上涨。西非至欧洲市场运价大幅上涨至 WS135，TCE 约 4.1 万美元/天。黑海到地中海航线运价小幅波动于 WS144 左右，TCE 约 5.1 万美元/天。该航线一艘 13.5 万吨级船，新罗西斯克至地中海，2019 年 1 月 18 至 19 日货盘，成交运价为 WS130。中国进口主要来自亚洲和中北美洲，一艘 13 万吨级船新加坡至中国大连，12 月 25 日货盘，成交运价为 WS112.5。一艘 13 万吨级船墨西哥东岸至中国，12 月 25 至 27 日货盘，成交包干运费为 485 万美元。

**阿芙拉型油轮（Aframax）：**运输市场亚洲航线运价维持稳定，地中海及欧美航线运价涨跌互现，综合水平波动上行。7 万吨级船加勒比海至美湾运价小幅上涨至 WS217（TCE 约 4.0 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS185 水平（TCE 约 4.1 万美元/天）。北海短程运价小幅上涨至 WS204（TCE 约 6.8 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，挪威西岸至欧洲大陆，12 月 27 日货盘，成交运价为 WS210。波罗的海短程运价上涨至 WS174，TCE 约 6.5 万美元/天。波斯湾至新加坡运价保持在 WS148，TCE 约 2.1 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价稳定在 WS136，TCE 为 2.3 万美元/天。

**国际成品油轮（Product）：**本周成品油运输市场亚洲航线涨跌互现，欧美航线大幅下滑，综合水平不断下跌。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅波动至 WS181（TCE 约 1.2 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS189（TCE 约 2.4 万美元/天）；7.5 万吨级船运价下跌至 WS158（TCE 大约 2.6 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS152 水平（TCE 大约 1.1 万美元/天）；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS154（TCE 大约 1.1 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 2.1 万美元/天。



## (5) 中国船舶交易市场

### 【海岬型散货船价格坚挺 沿海 1000DWT 货船价涨】

12 月 19 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 781.79 点，环比微涨 0.11%。其中，国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数和沿海散货船价综合指数分别微涨 0.76%、1.52%、0.55%，内河散货船价综合指数微跌 0.12%。

国际干散货运价震荡反弹，BDI 指周二收于 1400 点，环比上涨 2.64%，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—1473 万美元、环比下上涨 2.72%；57000DWT—1566 万美元、环比下跌 0.43%；75000DWT—1923 万美元、环比持平；170000DWT—3181 万美元、环比上涨 3.65%。目前，巴西和西澳的铁矿砂出货增多，海岬型散货船运输市场气氛回暖；印尼煤炭和美国粮食货盘大量出现，巴拿马型散货船运输市场信心提振；东南亚煤炭、镍矿和钢材交易活跃，超灵便型散货船运价攀升；国际干散货船 1 年期期租租金小幅上涨，预计二手散货船价格短期以涨为主。本周，圣诞节临近，市场成交量下滑，共计成交 11 艘（环比减少 9 艘），总运力 85.83 万 DWT，成交金额 14680 万美元，平均船龄为 11.73 年。

中国最新公布的零售数据显示其增速已经放缓至 2003 年 11 月来最慢，世界经济增长放缓引发市场对原油需求的担忧，国际原油价格创一年多来的新低，布伦特原油期货周二收于 56.26 美元/桶，环比下跌 6.54%。全球经济增长放缓忧虑加剧无疑令油价雪上加霜，市场对产油国能否严格执行减产还存在怀疑，悲观情绪蔓延多个市场令油价暂难出现实质性反弹，即使美元下挫也难以改变这一势头。国际油轮运输市场货盘好转，原油运价波动上行，成品油运价小幅上升，二手油轮船价稳中有涨。本周，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2045 万美元、环比上涨 0.58%；74000DWT—2107 万美元、环比上涨 0.07%；105000DWT—2951 万美元、环比上涨 1.39%；158000DWT—3833 万美元、环比上涨 1.09%；300000DWT—5716 万美元、环比上涨 0.60%。目前，国际油轮 1 年期期租费率小幅上涨，即期运价持续上调，预计二手油轮价格还有上涨空间。本周，二手国际油轮成交量低迷，共计成交 4 艘（环比减少 7 艘），总运力 17.62 万 DWT，成交金额 2760 万美元，平均船龄为 17.25 年。

国内大部分地区气温剧降，火电日均耗煤显著上升，采暖季用煤旺季特征凸显，电厂补库积极性增多，沿海煤炭运价持续上涨，二手散货船价格涨跌不一。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—126 万人民币、环比上涨 2.38%；5000DWT—753 万人民币、环比下跌 2.00%。目前，煤炭价格延续跌势，火电厂和贸易商采购积极性不强；钢厂高炉开工率下滑，铁矿石运输需求下降；下游粮食需求无明显增加，贸易商观望心态较强；但船东挺价意愿较为强烈，运价震荡盘整，预计散货船价格短期止跌回稳。本周，沿海散货船成交量一般，成交船舶吨位以 1000DWT、5000DWT、25000DWT 左右为主。

内河散运需求平淡，二手散货船价格跌多涨少。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 1.68%；1000DWT—93 万人民币、环比上涨 1.12%；2000DWT—187 万人民币、环比上涨 2.29%；3000DWT—272 万人民币、环比下跌 2.48%。日前，山东菏泽市住建局在其官网发布一则通知，取消新购住房限制转让措施，降低市区商品房预售资金监管措施。这是否是房地产调控放松的信号仍需讨论，但房贷利率或已见底，此对内河建材运



输影响是利好，预计内河散货船价或止跌回涨。本周，内河散货船成交量有所增加，共计成交 74 艘（环比增加 53 艘），总运力 12.23 万 DWT，成交金额 10151 万元人民币。

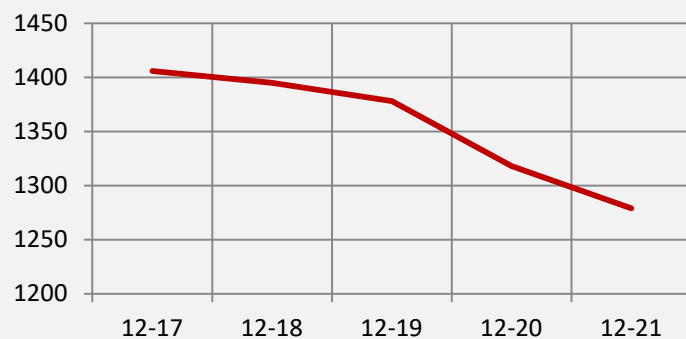
来源：上海航运交易所

## 2. 国际干散货海运指数回顾

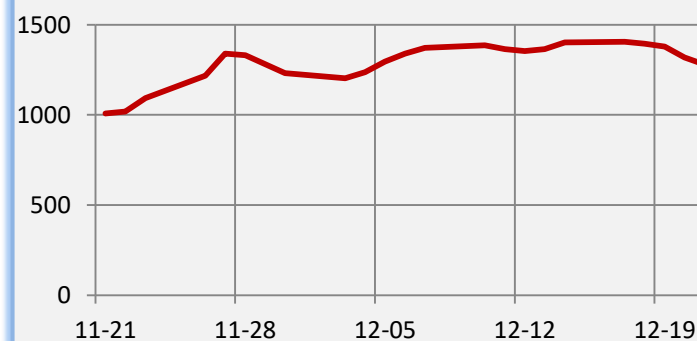
### (1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

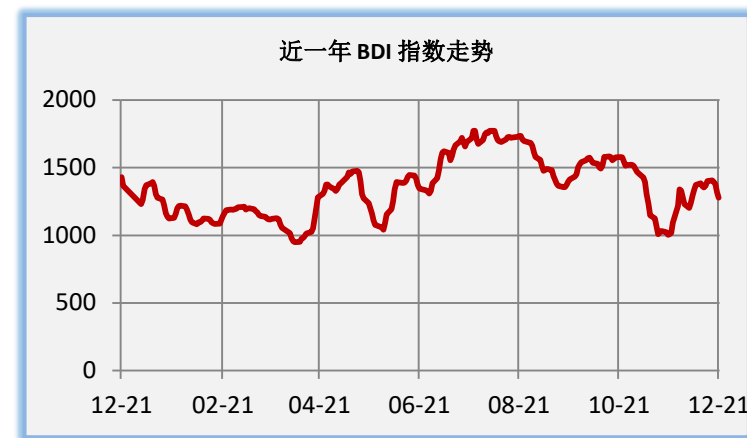
| 波罗的海指数 | 12月17日 |     | 12月18日 |     | 12月19日 |      | 12月20日 |      | 12月21日 |      |
|--------|--------|-----|--------|-----|--------|------|--------|------|--------|------|
| BDI    | 1,406  | +5  | 1,395  | -11 | 1,378  | -17  | 1,318  | -60  | 1,279  | -39  |
| BCI    | 2,433  | +50 | 2,393  | -40 | 2,264  | -129 | 2,071  | -193 | 1,913  | -158 |
| BPI    | 1,490  | +12 | 1,494  | +4  | 1,492  | -2   | 1,473  | -19  | 1,437  | -36  |
| BSI    | 978    | +4  | 977    | -1  | 979    | +2   | 979    | 0    | 977    | -2   |
| BHSI   | 614    | -3  | 611    | -3  | 607    | -4   | 602    | -5   | 597    | -5   |

上周 BDI 指数走势



近一个月 BDI 指数走势





## (2) 租金回顾

### 期租租金 (美元/天)

| 船型 (吨)      | 租期 | 第 50 周 | 第 49 周 | 浮动   | %    |
|-------------|----|--------|--------|------|------|
| Cape (180K) | 半年 | 17,000 | 16,500 | 500  | 3.0% |
|             | 一年 | 18,000 | 17,000 | 1000 | 5.9% |
|             | 三年 | 16,500 | 15,750 | 750  | 4.8% |
| Pmax (76K)  | 半年 | 12,250 | 12,000 | 250  | 2.1% |
|             | 一年 | 12,750 | 12,500 | 250  | 2.0% |
|             | 三年 | 12,000 | 12,000 | 0    | 0.0% |
| Smax (55K)  | 半年 | 12,250 | 11,500 | 750  | 6.5% |
|             | 一年 | 12,500 | 11,750 | 750  | 6.4% |
|             | 三年 | 12,250 | 12,000 | 250  | 2.1% |
| Hsize (30K) | 半年 | 10,000 | 10,000 | 0    | 0.0% |
|             | 一年 | 10,000 | 10,000 | 0    | 0.0% |
|             | 三年 | 9,250  | 9,250  | 0    | 0.0% |

截止日期: 2018-12-18



### 3. 租船信息摘录

#### (1) 航次租船摘录

'Flag Evi' 2014 82629 dwt dely Gibraltar end December trip via USG option NCSA redel Singapore-Japan \$18,000 - Cargill

'Peak Proteus' 2013 82158 dwt dely Kunsan 30 Dec trip via NoPac redel Singapore-Japan with potash \$12,250 - Norden

'CSSC Yuan Jing' 2018 82000 dwt dely Tubarao-Recalada 10/15 Jan trip redel Skaw-Gibraltar \$16,500 - Cargill

'Yangtze Xing Zhong' 2012 81622 dwt dely Stade 25 Dec trip via Baltic redel Gibraltar-Skaw \$12,000 - ACB

'SBI Mazurka' 2017 81232 dwt dely Nansha prompt trip via Australia redel India \$12,000 - Bostomar

'Atlas B' 2008 76554 dwt dely Dafeng 30 Dec trip via NoPac redel Singapore-Japan \$10,250 - Norden

'Hong Fu' 2009 76364 dwt dely San Ciprian 29 Dec trip via USEC redel Jorf Lasfar \$12,000 - Jera Trading

'Nordic Orion' 2011 75603 dwt dely Imjuiden 25/26 Dec trip via Baltic redel Gibraltar-Skaw \$10,000 - ACB

'Patricia V' 2010 75354 dwt dely Cuxhaven spot trip via Baltic redel Gibraltar-Skaw \$9,500 - ACB

'Alpha Afovos' 2001 74427 dwt dely Taiwan 23/24 Dec trip via Indonesia redel China \$11,200 - Sinocean

'Levanto ' 2001 73931 dwt dely Hamburg prompt trip via Baltic and Mediterranean redel Passero \$12,500 - ACB

'Huayang Lily' 2016 63553 dwt dely SW Pass end Dec trip redel east Mediterranean intention petcoke \$23,500 - cnr

'Spring Melody' 2014 63233 dwt dely Campha prompt trip redel Chittagong intention clinker \$12,000 - cnr

'Blue Akihabara' 2014 61630 dwt dely Campha prompt trip redel Chittagong intention clinker \$12,000 - cnr



'Great Praise' 2006 52424 dwt dely Tianjin 23 Dec trip redel Indonesia \$5,500 - cnr

'Global Andes' 2013 51182 dwt dely Saganoseki, Japan 31 Dec/04 Jan trip via Japan redel PG intention slag approx. \$6,800 - Polaris

'S Brilliant' 2004 48821 dwt dely US Gulf 24/27 Dec trip redel Italy intention grains \$21,000 - Meadway

## (2) 期租租船摘录

'Seattle' 2011 179362 dwt dely Qingdao 26 December 16/19 months redel worldwide \$16,000 - SwissMarine

'Ocean Scallion' 2013 82215 dwt dely Dalian 05/07 Jan 8/10 months redel worldwide \$12,750 - cnr

## 4. [航运市场动态](#)

### 【2019 年，哪六大新兴趋势值得船东关注】

根据 Navis 进行的一项行业调查研究，2019 年海运行业将面临的最大机遇是技术的快速发展变革，新的一年船东需密切关注以下 6 大新兴趋势：

- 1、航运企业将增加信息技术预算，包括自动化、智能业务、大数据分析以及云服务等。
- 2、提高业界合作与标准化，70%的受访者表示期望接下来 5 年航运公司与港口之间能够达成实时合作。
- 3、尽管担心受到贸易保护主义的影响，82%的受访者仍然相信明年能够减少损失、实现盈利。
- 4、智能集装箱的运用将进一步扩大。
- 5、港口自动化运营将持续优化，调查显示未来 5 年将启动 60 个港口自动化项目。
- 6、船舶运力管理、运营以及环保效率都将得到改善。

来源：中国船检



### 【超过 70 艘 VLCC 交付~明年油船市场压力大】

船舶经纪人 Gibson 的数据显示，如果加上今年延期交付的船舶，明年 VLCC 新船交付量将超过 70 艘，仅在第一季度就将有 24 艘 VLCC 交付运营。

强劲的交付量给明年的油船市场带来了负面基调，特别是在石油输出国组织（OPEC）宣布削减产量之后。Gibson 认为，这至少将会影响明年上半年的油船市场。

预计明年这个阶段将会有多达 60 艘以上的 VLCC 进行废气洗涤器改装，因此导致供应中断，从而在一定程度上缓解供应过多的局面。不过，Gibson 表示，假设每次改装需要 1 个月的时间，按年计算，这仅相当于从船队中拿出 4-6 艘 VLCC。Gibson 补充表示，如果大批船舶都集中在明年下半年改装，影响将会很大，诞生如果分布平均影响会有限。此外，还要考虑到有些改装可能直接在正常进坞时进行，因为每年都有一定数量的船舶要进干船坞检测修理。

Gibson 指出，潜在的不利因素不仅仅会影响 VLCC，还会波及所有的原油船领域。除了 OPEC 减产之外，对于阿芙拉型油船市场而言，主要的下行风险来自于俄罗斯的产量下降、苏伊士型油船市场也将受到来自中东、俄罗斯和西非出口减少的影响。

尽管如此，Gibson 表示，来自美洲的原油供应很可能会弥补 OPEC 减产的部分，同时增加了吨英里需求，但不确定美洲石油产量每天预期增加的 110 万桶是否足以吸收预计的船队增长。

来源：国际船舶网

### 【马施云：航运信心指数略有下跌】

马施云表示，在截至 11 月底的 3 个月内，航运信心指数略有下滑。

从受访者处获得的反馈显示，平均信心水平为 6.0（满分为 10），而 2018 年 8 月记录的数字为 6.3。

除了船舶经纪人的信心指数从 4.9 上涨到 5.2，几乎所有类别的受访人信心指数都有所下降。船东的信心指数从 6.8 降至 6.4，经理人的信心指数从 6.2 降到了 6.0，承租人的信心指数则从 7.0 降至 6.8。

从地区来看，欧洲和北美地区有所下滑，分别从 6.2 和 6.8 降到 6.1 和 5.2。亚洲地区则保持平稳，维持在 6.3，仍旧是过去 12 个月以来的最高值。



受访者在未来 12 个月内做重大投资和开发的可能性也维持在 5.5。其中，亚洲地区从 6.1 上升至 6.2，而欧洲地区则从 5.3 下跌至 5.2。

受访者中认为未来一年财务成本会增加的比例从 59%升至 67%，其中包括 71%的船东、80%的承租人和 63%的经理人，此前分别为 70%、50%和 45%。

认为未来 12 个月油轮运价会上升的受访者从 60%上升至 67%。在干散货板块，认为运价会上涨的受访者仍在 38%，而认为会下降的受访者上升了 4%至 15%。集装箱板块则有 25%的受访者认为运价会上涨，比上一期下降了 1%，而有 24%的受访者认为会下降。

此外，有 24%的受访者认为，到 2020 年 1 月 1 日，高硫油和符合 IMO 规定的低硫油之间的价差会在每公吨 250-324 美元；有 23%认为在 175 美元-240 美元，有 18%表示在 325 美元-300 美元，余下的 12%则坚持 100 美元-174 美元。

马施云航运和交通合伙人 Richard Greine 表示：“航运业有波动性，总会有起起伏伏。虽然航运信心指数在接近年尾出现小幅下跌让人有些失望，但我们也不要忘记，2018 年的信心指数是 4 年以来最高的。”

来源：中远海运 e 刊

## 5. 船舶市场动态

### 【克拉克森：中龄船船东未来将进退两难】

据克拉克森研究分析显示，全世界有 63%的船舶年龄在 10 年及以下，大部分船龄较小的船舶是在 2010-2012 年间交付，这主要得益于 2006-2008 年的订单繁荣。从船型来看，干散货船舶占据低龄船队的 41%，油轮、集装箱以及气体运输船分别占 22%、18%和 6%。

尽管大多数船舶年龄都在 10 年以下，全球船队中仍有许多高龄船舶，船龄在 20 年以上的船舶占 10%，其中大部分属于利基市场，比如货船、小型客运渡轮以及多用途船等。

夹在这两种船龄区段中间的就是年龄在 11-20 年的中龄船舶，它们在全球船队中占比 27%，其中油轮占据的份额最大。克拉克森认为拥有这种中龄船舶的船东将面临进退两难的困境，因为 2020 限硫新规即将生效，如果要符合法规要求，就需在此类船舶上投入大笔资金，船东需要抉择要不要继续运营这些船。

据克拉克森预测，在 2020-2024 年期间船龄达到 20 岁的船舶尤其容易受影响，它们占目前全球总运力的 12%。

来源：国际船舶网



### 【专家：中国与日韩造船差距正在加大】

“近十年，中国与日韩的造船差距不仅没有减小，反而加大了。全球 90% 以上的 VLCC 和 LNG 等高附加值船舶都是韩国接单，市场优质订单集中在少数几家韩国船厂手中。”可见，尽管我们手持造船订单位居世界前列，但我们只是造船大国而不是强国。

12 月 6 日，在第八届广州国际海事展中的第三届海洋科技发展（广州）论坛上，中国船舶工业综合技术经济研究院副院长、研究员包张静一语惊人。他列举上述事实来说明中国造船业所面临的深层次问题。

包张静深入分析了当前全球船舶市场的形势：世界上手持订单 1 万总吨以上的活跃船厂数量已由 2007 年年初 709 家下滑至 2018 年 119 家。然而，主要造船国都不会拱手相让市场份额，都在寻求进一步提升竞争力。现在主要造船国都进入新的转型升级阶段。中国在转型升级，日韩也在转型升级。在转型升级阶段，中国造船企业要正视自身的六大短板：在研发领域关键前瞻性、颠覆性技术落后；效益较低；中国的劳动力成本也并不比韩国和日本低，因为中国劳动力效率较低，对比每修整总吨工时，韩国在 10 以内，日本在 10 左右，而中国主要船厂在 20-30 之间；船舶配套国产化水平平均只有 60%，而日韩达 90% 以上；品牌认知度低；产品结构多为附加值不高的散货船。

如何解决与日韩差距拉大的现实，包张静认为，要站在巨人的肩膀上去创新，不是闭门创新。因为创新与变革始终是发展内在驱动力。目前，国际海事规则规范日益严格，船舶节能减排水平不断提高；环保和成本双重因素推动，双燃料动力应用日益广泛；新一代信息技术在船上大量应用，智能船舶从概念走向现实；极地航线开发力度加强，极地船舶技术研发加速。

包张静建言，我国造船业实现高质量发展具有十分迫切的要求。只有坚持质量第一、效率优先，以深化供给侧结构性改革为主线，以创新为第一动力，才能推动质量变革、效率变革、动力变革，实现船舶工业质量效益提高、产业结构优化、发展方式转变、增长动能转换，打造形成新时代船舶工业竞争新优势，支撑海洋强国和制造强国战略建设，推动我国经济持续健康发展。

关于造船市场的发展趋势，包张静认为，“船舶市场仍在进一步筑底。尽管行业周期性波动规律还将延续，但船舶工业整体螺旋式向上的基本趋势不会变。”全球至少还有 1.5 亿载重吨产能，而未来市场需求只有 8000 万载重吨，因此新造船中短期内难改有效需求不足的局面。由于油价难升、运营市场利用率提升和大量库存难以出清等因素，海工装备市场复苏难度进一步加大。

来源：国际船舶网



## 【中国船厂重点关注 2019 年三种主要船型市场】

基于 2018 年的表现，在即将到来的 2019 年，有三种主要的船型需要关注，包括好望角型散货船、大型 LNG 船和 MR1 型油船。

好望角型散货船，高回报和高风险并存

Vessels Value 最新报告指出，由于中美贸易战的预期前景给原材料买家带来了市场的不确定性，好望角船市场在 2018 年出现了惊人的波动，市场在今年秋季意外下跌，打乱了原本对于散货船来说强劲的一年。

BIMCO 指出，2018 年三季度，好望角船的运费比 2017 年同期提高了 52%，增速有所提高。2019 年初的前景则基本看跌，其中 1 月和 2 月在吨英里需求方面出现明显的季节性下降，船队规模也在逐渐增加。

Good Bulk 及 Seanergy Maritime 公司则认为，好望角船市场尽管是最不稳定的干散货领域，但仍然具有高回报，同时船东也将面临高风险。

2018 年三季度，中国船厂交付了 6 艘超大型矿砂船，使 2018 年新交付的 VLCC 总数达到了 15 艘，另还有 18 艘手持订单，大多数将于 2019 年交付。BIMCO 数据显示，在过去的一年，好望角船队增长了 2.9%。

Vessels Value 预计，如果铁矿石出口商达到计划中的装运目标，那么好望角船的现货运费在第四季度可能高于每天 25000 美元。而随着托运商们考虑分割铁矿石货物，现货价格的上涨将波及巴拿马型船市场。

大型 LNG 船，未来需要更多船舶

业内人士表示，LNG 市场面临一个更复杂的前景。全球对清洁燃料的需求已经持续增长，LNG 船的租金将保持在接近 20 万美元/天。

然而，目前中国的暖冬已经抑制了一些眼下的 LNG 需求，吨英里数有所下降。市场的长期前景看好，但目前市场可能已经见顶。

未来 3 年的展望显示，从 2018-2021 年，新增液化天然气总产能 9100 万吨。这其中有接近 5000 万吨新产能来自美国。从需求方面来看，目前的 10 万立方米以上（不含 FSRU 和 FLNG）LNG 船的手持订单数量为 93 艘。



这 3 年的新增产能很有可能需要更多的船舶，现有运能和造船订单可能难以满足需求。

MR1 型油船，市场收益将趋缓

经过 2016 年货运量的改善以及 2017 年的稳定，MR1 型油船市场出现了结构性下降。不过，船队规模已经开始缩小，这可能有助于抵消部分需求的下降。

BIMCO 指出，11 月，成品油船的收入有所上升，预计在 2018 年的最后几个月，成品油船市场收益将趋缓。

从供应方面来看，自今年 8 月以来，一家韩国船厂获得了 8 艘 MR 型油船订单，预计 2018 年成品油船船队将增长 2.4%，增速是 2012 年以来的最低位。BIMCO 预计 2019 年的船队增长将固定在 2.4%，新船交付和船舶拆解双双会出现下降。

来源： 国际船舶网

## 6. 世界主要港口燃油价格

| BUNKER PRICES |         |         |        |        |
|---------------|---------|---------|--------|--------|
| PORTS         | 380 CST | 180 CST | LSMGO  | MGO    |
| Singapore     | 357.00  | 387.00  | 528.00 | 522.00 |
| Hong Kong     | n/a     | n/a     | n/a    | n/a    |
| Tokyo         | 380.00  | 390.00  | 690.00 | n/a    |
| Hamburg       | 335.00  | n/a     | 535.00 | n/a    |
| Fujairah      | 382.00  | n/a     | 745.00 | n/a    |
| Istanbul      | n/a     | n/a     | n/a    | n/a    |
| Rotterdam     | 315.00  | 350.00  | 485.00 | n/a    |
| Houston       | 335.00  | n/a     | 560.00 | n/a    |
| Panama        | 355.00  | n/a     | 595.00 | n/a    |
| Santos        | 347.00  | 378.50  | n/a    | 659.00 |

截止日期： 2018-12-21



## ◆ 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 50 周 | 第 49 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 49 周 | 第 48 周 | 浮动 | %    | 备 注 |
| 巨型油轮 VLCC      | 300,000 | 9,150  | 9,150  | 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  | 3,650  | 3,650  | 0  | 0.0% |     |

截止日期: 2018-12-18

### (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                                    |
| 4     | TAK | 158,000 | Hyundai, S. Korea    | 2020-2021 | Ciner Shipping - Turkish     | Undisclosed |                                        |
| 1     | TAK | 10,000  | AVIC Dingheng, China | 2020      | Ningbo Marine - Chinese      | Undisclosed |                                        |
| 2+2   | BC  | 210,000 | New Times, China     | 2020-2021 | Polaris Shipping - S. Korean | 5,400       | Tier III, scrubber fitted, CoA to Vale |
| 3+2   | BC  | 210,000 | New Times, China     | 2020-2021 | H-Line Shipping - S. Korean  | 5,400       | Tier III, scrubber fitted, CoA to Vale |
| 2     | BC  | 210,000 | New Times, China     | 2020-2021 | Pan Ocean - S. Korean        | 5,400       | Tier III, scrubber fitted, CoA to Vale |



|   |         |             |                      |           |                               |             |                    |
|---|---------|-------------|----------------------|-----------|-------------------------------|-------------|--------------------|
| 2 | BC      | 59,990      | Taizhou Kouan, China | 2020      | Nanjing Twin Rivers - Chinese | Undisclosed |                    |
| 3 | TAK/GAS | 174,000 cbm | Hyundai, S. Korea    | 2020-2021 | NYK Line - Japanese           | 18,500      | T/C to Diamond Gas |
| 1 | TAK/GAS | 174,000 cbm | Samsung, S. Korea    | 2021      | undisclosed                   | 18,700      |                    |

## ◆ 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                 |
| JIANGSU NEWYANGZI YZJ2015-2131 | BC | 81,800 |     | 2019 | China | 2,750   | Chinese            |                     |
| TINA                           | BC | 75,933 |     | 2000 | Japan | 580     | Chinese            | auction /bss DD due |
| JANNA S                        | BC | 75,200 |     | 2010 | China | 1,050   | German             | bank deal on sub    |
| OCEAN PANKAJ                   | BC | 64,000 |     | 2019 | China | 2,420   | Singaporean        |                     |
| CONTI LAPISLAZULI              | BC | 57,001 |     | 2011 | China | 1,050   | Undisclosed        |                     |
| LUISIA COLOSSUS                | BC | 55,455 |     | 2010 | Japan | 1,475   | New Vision - Greek |                     |
| TIGRIS                         | BC | 52,454 |     | 2003 | Japan | 800     | Chinese            |                     |
| MERLIN                         | BC | 50,296 |     | 2001 | Japan | 680     | Indonesian         |                     |
| BONNIE VENTURE                 | BC | 32,500 |     | 2012 | China | 975     | Monaco             |                     |
| AMSEL                          | BC | 27,308 |     | 1994 | Japan | 220     | Undisclosed        |                     |

| 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           |
| AKERDIJK   | CV | 22,600 | 1,436 | 2011 | China | 925     | Undisclosed |               |
| AALDERDIJK | CV | 22,600 | 1,436 | 2011 | China | 925     | Undisclosed | en bloc each* |
| AMERDIJK   | CV | 22,600 | 1,436 | 2011 | China | 925     | Undisclosed |               |
| ALSTERDIJK | CV | 22,600 | 1,436 | 2011 | China | 925     | Undisclosed |               |

| 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 |
| CENTURY PEARL | GC/SDK | 16,394 |     | 2008 | Japan | 700     | Turkish |     |

| 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                      |
| ARDMORE SEAVANGUARD | TAK | 49,997 |     | 2014 | S. Korea | Undisclosed | Chinese               | *incl. 7-yr BBB          |
| ARDMORE EXPORTER    | TAK | 49,526 |     | 2014 | S. Korea | Undisclosed | Chinese               | with p.o                 |
| ARDMORE ENGINEER    | TAK | 49,420 |     | 2014 | S. Korea | Undisclosed | Fuyo Kaiun - Japanese | incl. 11-yr BBB with p.o |



|                |     |        |      |          |       |                           |              |
|----------------|-----|--------|------|----------|-------|---------------------------|--------------|
| FALCON GRACE   | TAK | 46,475 | 1999 | S. Korea | 580   | Undisclosed               | en bloc each |
| FALCON VICTORY | TAK | 46,473 | 1999 | S. Korea | 580   | Undisclosed               |              |
| CPO NORWAY     | TAK | 37,321 | 2008 | S. Korea | 9,600 | Tufton Oceanic - U.K      | en bloc      |
| CPO ENGLAND    | TAK | 37,313 | 2008 | S. Korea |       |                           |              |
| CPO FRANCE     | TAK | 37,304 | 2008 | S. Korea |       |                           |              |
| CPO GERMANY    | TAK | 37,297 | 2008 | S. Korea |       |                           |              |
| CPO RUSSIA     | TAK | 37,296 | 2008 | S. Korea |       |                           |              |
| CPO FINLAND    | TAK | 37,293 | 2008 | S. Korea |       |                           |              |
| CPO ITALY      | TAK | 37,282 | 2008 | S. Korea |       |                           |              |
| CPO SWEDEN     | TAK | 37,280 | 2008 | S. Korea |       |                           |              |
| TOPAZ-T        | TAK | 13,966 | 2009 | Turkey   | 900   | McKeil Marine - Canadians | *            |
| TURQUOISE-T    | TAK | 13,947 | 2008 | Turkey   | 850   | McKeil Marine - Canadians |              |

## ◆ 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 |
| ARKAIM-4    | GC     | 6,081 | 2,922 | 1982 | Netherlands | undisclosed |     |
| ORANGE WIND | GC/MPP | 4,944 | 2,340 | 1994 | China       | 435.00      |     |
| CHAN HAN 6  | REF    | 4,392 | 2,202 | 1980 | Spain       | undisclosed |     |

| 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                                          |
| BELFORD DOLPHIN | DRILLSHIP | 42,469 | 27,652 | 2000 | S. Korea | 330.00      | as is Labuan, NK Class HKC<br>Green required |
| BW HELIOS       | TAK/GAS   | 44,995 | 16,094 | 1992 | Britain  | 430.00      | green recycling                              |
| GAZ SUPPLIER    | TAK/LPG   | 49,996 | 17,122 | 1990 | Japan    | 425.00      |                                              |

| 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                      |
| EVER ULTRA      | CV  | 63,388 | 23,640 | 1996 | Japan    | 425.00      | as is Taiwan             |
| MARENO          | CV  | 17,714 | 5,901  | 2000 | Canada   | 444.00      | as is Oman incl 290t ROB |
| EVER ABLE       | CV  | 15,605 | 6,893  | 1995 | Japan    | 380.00      | as is Taiwan             |
| TVL XIAMEN      | CV  | 11,064 | 4,718  | 1997 | Malaysia | 382.00      | as is Taiwan             |
| S KYRIAKOULA    | TAK | 72,353 | 13,794 | 2003 | China    | undisclosed | en bloc, as is Colombo   |
| GEORGIS NIKOLOS | TAK | 72,341 | 13,806 | 2003 | China    | undisclosed |                          |



## ◆ALCO 防损通函

### 【货舱失火-新西兰交通事故调查委员会(TAIC)】

新西兰交通事故调查委员会近日向协会通告了一起因照明系统导致的货舱失火案件。建议会员考虑使用 LED 灯这类灯具，以避免放射高热量的光源给船舶带来的潜在危险。

### 【燃油污染：及时干预的重要性】

航运业现再次遇到与曾经因催化剂粉末的存在而造成燃料污染相类似的问题。而这次的罪魁祸首是酚类和脂肪酸。

一种理论认为，这些污染物源自美国海湾地区的炼油厂。不管污染物源自哪里，现在已经在远至新加坡的燃料供应中发现了污染物。由于缺乏合格的测试设施，及高额的燃油分析费用和较长的等待时间使得这些问题变得更加复杂。

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         |
|------------|---------|---------|-------|--------|---------|--------|---------|---------|------------|
| 2018-12-21 | 688.250 | 788.480 | 6.191 | 87.932 | 872.000 | 60.698 | 992.140 | 209.090 | 16,327.000 |
| 2018-12-20 | 689.360 | 784.780 | 6.132 | 88.068 | 870.410 | 60.648 | 978.770 | 208.500 | 16,355.000 |
| 2018-12-19 | 688.690 | 783.470 | 6.125 | 88.054 | 871.620 | 60.623 | 978.780 | 208.270 | 16,360.000 |
| 2018-12-18 | 688.540 | 781.530 | 6.105 | 88.111 | 868.670 | 60.700 | 966.550 | 209.000 | 16,410.000 |
| 2018-12-17 | 689.080 | 779.400 | 6.081 | 88.194 | 867.320 | 60.719 | 966.940 | 208.720 | 16,411.000 |

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         | 2.38788 | 1 周   | 2.40838 | 2 周   | --      | 1 个月 | 2.50375 |
| 2 个月       | 2.61738 | 3 个月  | 2.82375 | 4 个月  | --      | 5 个月 | --      |
| 6 个月       | 2.9     | 7 个月  | --      | 8 个月  | --      | 9 个月 | --      |
| 10 个月      | --      | 11 个月 | --      | 12 个月 | 3.06544 |      |         |

2018-12-20

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

Web: [www.totalco.com](http://www.totalco.com) E-mail: [snp@totalco.com](mailto:snp@totalco.com)