



全一海运市场周报

2019.01 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2019.01.07 - 01.11\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场运行总体平稳 航线运价涨跌互现】

本周中国出口集装箱运输市场总体表现平稳，航商对月中的运价上涨反应不一，市场涨跌互现，综合指数与上期基本持平。1月11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940.08点，较上期微跌0.1%。

欧洲航线：受“春节”前期货主集中出货影响，运输需求处于高位，多数班次接近满载。由于市场货量增长不及往年同期，总体货量平稳。市场并未完全接受航商月初上涨的运价，即期市场运价下跌。1月11日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为979美元/TEU，较上期下跌1.7%。地中海航线，市场形势与欧洲航线相近，上海港船舶平均舱位利用率稳定在95%以上，并有多数班次满载。航商只对各自运价做小幅调整，即期运价小幅下跌。1月11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980美元/TEU，较上期下跌1.7%。

北美航线：时值运输传统高峰期，货量较前期有一定回升。但由于之前一段时期市场货量透支过多，航线货量较往年同期下滑明显。部分航商出台运力控制措施，航线供需整体表现尚属平稳。美西航线，上海港船舶平均舱位利用率在90%左右；美东航线，上海港船舶平均舱位利用率在95%左右，有部分班次满载。运价方面，市场对航商月初的运价推涨出现回吐，美西、美东即期市场运价均有一定幅度回落。1月11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1895美元/FEU、3040美元/FEU，较上期分别下跌2.0%、2.5%。

波斯湾航线：“春节”前货量有一定幅度上升，加之得益于此前部分航商持续运力控制，航线供求关系显著改善。上海港船舶平均舱位利用率达到95%的水平，并有多数班次满载出运。价格方面，部分航商再次小幅调高订舱价格，即期市场运价上升。1月11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814美元/TEU，较上期上涨3.2%。

澳新航线：市场近期货量出现一定幅度下滑，航线运力规模也无明显变化，供需状况表现一般。上海港船舶平均舱位利用率约在85%的水平。由于装载率不高，航商采取不同程度的降价揽货策略，市场运价下跌。1月11日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为551美元/TEU，较上期下跌10.0%。



南美航线：春节前期，市场货量较为充足，运输需求上升。上海港船舶平均舱位利用率约在 95%左右。受上述基本面影响，部分航商在月中大力推涨运价，即期市场运价大幅走高。1月11日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1675 美元/TEU，较上期上涨 35.4%。

日本航线：本周货量基本稳定，市场运价总体平稳。1月11日，中国出口至日本航线运价指数为 713.66 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【节前备货情绪不高 沿海运价止涨回落】

本周，受相关大宗散货需求转弱及库存压力影响，下游企业节前补库积极性普遍不高，沿海散货运输市场行情开始转弱，周运价水平显企稳迹象。1月11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 1070.73 点，较上周小幅上涨 0.3%。

煤炭市场：本周，沿海煤炭运输市场行情走势逐步趋弱，运价先涨后跌。具体走势来看，上半周，在冬季取暖需求的影响下，煤炭需求表现较好。沿海六大电厂日耗煤量虽有小幅下滑，但仍维持在 77 万吨左右的高位，电厂库存跌至半年来最低水平。1月9日，沿海六大电厂存煤量为 1362.4 万吨。同时，煤炭价格开始反弹，加之一月进口煤已陆续开始通关，但到岸周期较长，短期内难以对内贸煤需求形成冲击。电厂及贸易商补库意愿增强，运输需求相对较好。然而上述利好因素对市场的支撑却在持续减弱。近期电厂库存虽有一定程度下滑，但经过前两轮冷空气期间的补库，存煤量仍处于较高水平，本周四六大电厂库存量已显回升迹象。考虑到今年冬季下游电厂整体日耗水平不如往年，且春节长假不断临近，后期煤炭需求可预见性减少，电厂补库意愿正持续减弱。而煤炭价格也呈现出止涨企稳态势，进一步加重市场观望情绪。运力方面，目前煤炭供应充足，主要发运港船舶等待时间均较短，船舶周转正常，运力供应出现过剩。受上述情况影响，下半周开始，货主压价心理增强，部分船东开始低价接单，沿海煤炭运输价格于步入下行通道。

1月11日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1030.52 点。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，各航线运价都有 2 元/吨左右的跌幅，秦皇岛-上海（4-5 万 dwt）航线运价为 26.8 元/吨，较上周五下跌 2.0 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 29.7 元/吨，较上周五下跌 1.7 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 37.3 元/吨，较上周五下跌 1.3 元/吨；华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 33.1 元/吨，较上周五下跌 2.2 元/吨。

受金属矿石市场：前期库存偏低的影响，钢厂近两周对铁矿石进行了冬储补库，运输需求相对较好。全国 45 个港口铁矿石库存为 14182.2 万吨，环比上周降 106.0 万吨；日均疏港总量 279.5 万吨，环比上升 15.4 万吨。不过需求方面的转好并未在运价上予以体现，受煤炭运输市场行情趋弱影响，铁矿石运价平稳运行。1月11日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1040.38 点，与上周持平。



粮食市场：近期，粮食运输需求有所改善，距离春节前用粮企业和贸易企业停收仅 3 周左右时间，农民售粮高峰和春节备货叠加，上游供应及下游需求同时转好。不过在煤炭运价下半周下滑的压力下，粮食运价走势难有实质性改善。1 月 11 日，沿海粮食货种运价指数报收 902.45 点，较上周下跌 2.3%。

成品油市场：沿海成品油运输市场行情持续向好。春节临近，下游节前备货需求释放，且国际油价反弹，成品油价格上调预期浓厚，市场买涨心理发酵，带动运输需求转好。运力方面，下游港口仍有船舶压港情况，且前期低谷行情期间部分停航船舶尚未回归，可用运力不多。综合上述情况，沿海成品油运输市场运力显供不应求，运价继续上涨。1 月 11 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 958.24 点，较上周上涨 0.5%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【煤粮船运需求低迷 中小型船持续走跌】

尽管本周海岬型船远程矿航线货盘增多，运价有所上涨，但煤炭、粮食货盘不给力，巴拿马型船和超灵便型船市场均表现疲软，远东干散货运输市场整体表现较弱，远东干散货（FDI）综合指数下跌。1 月 10 日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为 902.07 点，运价指数为 835.69 点，租金指数为 1001.65 点，较上周四分别下跌 3.1%、1.3%和 5.4%。

海岬型船市场：本期海岬型船两洋市场走势分化，太平洋市场先稳后跌，远程矿航线冲高回落。巴西远程矿航线，由于从 12 月下旬开始，远程矿航线运价就处于 16 美元/吨左右的较低水平，市场空放运力较少。本周上半周市场表现活跃，货盘较多，大西洋即期可用运力趋紧，远程矿航线运价明显上涨，周中，受载期为 2 月 1-5 日，巴西图巴朗至青岛航线的成交价为 17.9 美元/吨。下半周，市场活跃度下降，巴西图巴朗至青岛航线运价有所回落。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 17.419 美元/吨，较上周四上涨 6.9%。太平洋市场，由于前期空放大西洋运力较少，大部分集中在太平洋市场，因此运力较多，在远程矿航线运价大涨的支撑下，上半周澳大利亚至青岛航线运价稳定在 6.5-6.7 美元/吨的水平。下半周，随着远程矿航线运价回落，市场气氛转弱，加上太平洋市场货盘整体不多，运价开始下跌。据悉周末澳大利亚丹皮尔至青岛航线有 6.25-6.4 美元/吨的成交。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 6.446 美元/吨，较上周四下跌 4.4%；中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 13886 美元，较上周四下跌 7.7%。

巴拿马型船市场：本期巴拿马型船两洋市场继续走弱。太平洋市场，国内电厂煤炭库存充足，随着后续钢厂检修以及春节假期的到来，工业用电将会受到一定影响，市场对进口煤炭需求冷淡。另外，远程的粮食航线运价下跌较快，巴拿马型船太平洋市场日租金继续走跌。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 10478 美元，较上周四下跌 1.4%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 10065 美元，较上周四下跌 2.6%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.355 美元/吨，较上周四下跌 1.6%。粮食航线，南美粮食货盘较少，本周上半周中美双方就经贸问题举行副部级磋商，市场传出中国采购了约 90 万吨，近 15 船的美国大豆。由于规模较少，并未提振市场，且空放运力较多，粮食运价继续走弱。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为 30.268 美元/吨，较上周四下跌 5.2%。美湾密西西比河至中国北方港口航线（6.6 万货量）运价为 43.859 美元/吨，较上周四下跌 4.6%。



超灵便型船市场：自 12 月下旬以来，超灵便型船东南亚市场持续下跌。煤炭、粮食船运需求低迷，钢材、镍矿等货盘也稀少，市场依然维持船多货少局面，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 7636 美元，较上周四下跌 1.7%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 9671 美元，较上周四下跌 3.3%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 5950 美元，较上周四下跌 2.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价 7.302 美元/吨，较上周四下跌 2.1%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 8.169 美元/吨，较上周四下跌 0.9%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价持续下跌 成品油运价小幅上涨】

国际油价自 2018 年四季度从近四年高位深跌 40% 以来，全球主要产油国加大减产力度，数据显示，12 月 OPEC 石油产出创两年最大降幅，其中，大部分减产来自于沙特。本周三，沙特再次表示为努力平衡原油市场，计划将进一步削减原油出口。除了 OPEC 重申减产因素之外，另有交易算法的改变、贸易局势的缓解、美元走弱等是市场普遍关注到的利好因素。本周原油价格大幅反弹，布伦特原油期货价格周四报 61.68 美元/桶，较上周上涨 10.24%。全球原油运输市场大船运价波动下行，中型船运价稳中有升，小型船运价持续下跌。中国进口 VLCC 运输市场活跃度下降，运价续跌。1 月 10 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 938.94 点，较上期下跌 7.85%。

超大型油轮 (VLCC)：运输市场活跃度较上周下降，运价延续跌势。本周，中东航线货量减少，运力增多，成交量较上周减少约 1/4，运价续跌。西非航线成交稀少，运价跌幅较上周扩大。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS58.65，较上周四下跌 6.6%，CT1 的 5 日平均为 WS 60.55，较上周下跌 10.6%，等价期租租金平均 3.3 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS 57.19，下跌 9.5%，平均为 WS 58.88，TCE 平均 3.4 万美元/天。

苏伊士型油轮 (Suezmax)：运输市场运价综合水平稳中有升。西非至欧洲市场运价小幅上涨至 WS92 左右，TCE 约 2.9 万美元/天。黑海到地中海航线运价稳定在 WS134，TCE 约 5.2 万美元/天。该航线一艘 14 万吨级船，埃及至土耳其，1 月 12 日货盘，成交运价为 WS132.5。中国进口主要来自南美洲和非洲，一艘 14 万吨级船委内瑞拉至中国宁波，2019 年 1 月 23 日货盘，成交包干运费为 500 万美元。一艘 13 万吨级船利比亚至中国宁波，2019 年 1 月 24 至 26 日货盘，成交包干运费为 393.5 万美元。

阿美拉型油轮 (Aframax)：运输市场亚洲航线运价保持稳定，地中海及欧美航线运价稳中有降，综合水平持续下跌。7 万吨级船加勒比海至美湾运价大幅下滑至 WS150 (TCE 约 2.7 万美元/天)。跨地中海运价保持在 WS166 水平 (TCE 约 4.3 万美元/天)。北海短程运价下跌至 WS105 (TCE 约 1.8 万美元/天)。该航线一艘 8 万吨级船，英国东岸至欧洲大陆，1 月 14 日货盘，成交运价为 WS105。波罗的海短程运价下跌至 WS86，TCE 约 2.2 万美元/天。波斯湾至新加坡运价维持在 WS126，TCE 约 2.0 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价稳定在 WS117，TCE 为 2.1 万美元/天。中国进口主要来自俄罗斯，一艘 10 万吨级船，科



兹米诺至中国，1月中旬货盘，成交包干运费为65万美元。

国际成品油轮 (Product)：本周成品油运输市场亚洲航线小幅波动，欧美航线涨跌互现，综合水平小幅上升。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅回升至 WS159 (TCE 约 1.2 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS154 (TCE 约 2.1 万美元/天)；7.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS128 (TCE 大约 2.2 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS113 水平 (TCE 大约 0.8 万美元/天)；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS141 (TCE 大约 1.2 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 1.9 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【超灵便型散货船价格上涨 内河散货船价格震荡往复】

1月9日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为781.56点，环比上涨0.35%。其中，国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别上涨0.52%、0.78%、0.69%，沿海散货船价综合指数微跌0.27%。

国际干散货运输市场气氛略有回暖，海岬型散货船租金运价小幅提高，二手散货船价格稳中有涨。本周，5年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1458万美元、环比上涨0.44%；57000DWT—1580万美元、环比上涨2.50%；75000DWT—1928万美元、环比上涨0.18%；170000DWT—3209万美元、环比上涨0.16%。目前，铁矿石、粮食、煤炭和镍矿等货盘陆续放出，国际干散货运输市场相对活跃，成交量回升，市场后期依旧看好，预计二手散货船价格短期将平稳波动。本周，二手散货船市场成交有所恢复，共计成交13艘（环比增加11艘），总运力60.11万DWT，成交金额11840万美元，平均船龄14.15年。

在美元普遍走低、中美贸易谈判进展顺利以及OPEC开始实施减产计划的提振下，原油实现大逆转。布伦特原油期货收于58.09美元/桶（周二），环比续涨7.97%。多重利好因素逐步浮出水面，市场预期原油仍将反弹。国际油轮运价窄幅波动，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—2096万美元、环比上涨0.45%；74000DWT—2125万美元、环比上涨0.39%；105000DWT—3003万美元、环比上涨0.37%；158000DWT—3968万美元、环比上涨0.97%；300000DWT—5799万美元、环比上涨0.49%。目前，国际油轮1年期租费率维持稳定，即期运价涨跌互现，预计二手油轮价格以稳为主。本周，二手国际油轮成交稀少，共计成交3艘（环比减少1艘），总运力3.62万DWT，成交金额2390万美元，平均船龄为12.33年。

受前期运价下跌影响，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—129万人民币、环比下跌0.27%；5000DWT—767万人民币、环比下跌0.28%。当前，因气温剧降，火电厂补库积极性好转，煤炭价格触底反弹，贸易商和火电厂抄底采购，船东挺价心态增强。但同时，外贸质优价廉的进口煤炭配额增加，市场观望情绪也在增多，下游以拉运长协煤为主；钢价震荡下跌，高炉开工率降低，铁矿石运输需求减弱；北方粮食供应增加，春节前生猪存栏量显著降低，南方粮食采购需求疲弱；综合考虑，沿海散货运价易跌难涨，预计散货船价格短期平稳波动。本周，沿海散货船成交量



一般，成交船舶吨位以 5000DWT 左右为主。

内河散运需求一般，二手散货船价格震荡盘整。本周，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--45 万人民币、环比下跌 2.91%；1000DWT--90 万人民币、环比上涨 0.23%；2000DWT--175 万人民币、环比下跌 0.92%；3000DWT--282 万人民币、环比上涨 0.91%。有专家认为，2019 房地产政策调控或结构化边际松动，一线、二线城市行政管理适度松动，融资环境边际改善；商品房销售面积趋势性下行；土地市场成交面积较上年减少，新开工增速可能缓降；开发投资增速或小幅回落，全年增速约 3%-5%。此对内河建材运输影响不是太好，预计内河散货船价或震荡盘整。本周，内河散货船成交量大幅下降，共计成交 27 艘（环比减少 52 艘），总运力 3.39 万 DWT，成交金额 3036 万元人民币。

来源：上海航运交易所

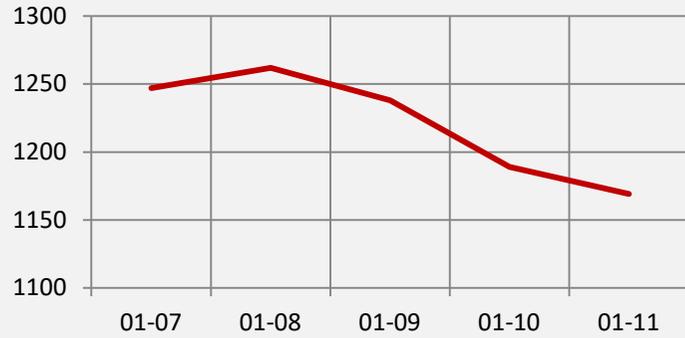
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

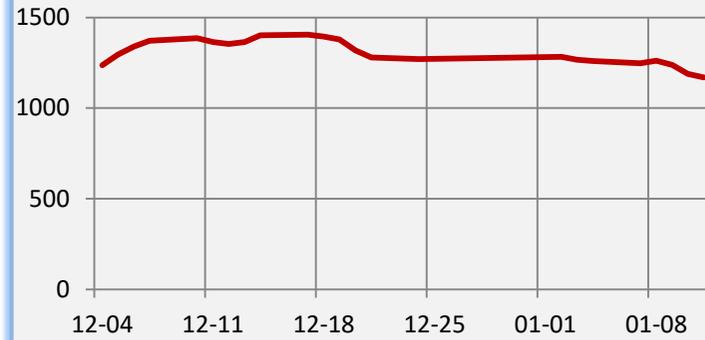
波罗的海指数	1月7日		1月8日		1月9日		1月10日		1月11日	
BDI	1,247	-13	1,262	+15	1,238	-24	1,189	-49	1,169	-20
BCI	2,016	+13	2,117	+101	2,078	-39	1,987	-91	1,966	-21
BPI	1,300	-31	1,257	-43	1,218	-39	1,170	-48	1,137	-33
BSI	933	-13	918	-15	893	-25	870	-23	842	-28
BHSI	563	-8	556	-7	546	-10	536	-10	524	-12



上周 BDI 指数走势



近一个月 BDI 指数走势



近半年 BDI 指数走势



近一年 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 01 周	第 52 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	17,500	17,000	500	2.9%
	一年	18,000	18,000	0	0.0%
	三年	16,500	16,500	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	12,250	12,250	0	0.0%
	一年	13,000	13,000	0	0.0%
	三年	12,000	12,000	0	0.0%
Smax (55K)	半年	12,250	12,250	0	0.0%
	一年	12,500	12,500	0	0.0%
	三年	12,250	12,250	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	9,750	9,750	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: 2019-01-08

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Shinyo Endeavour' 2002 170578 dwt dely Hong Kong 11/12 Jan trip via West Australia redel Singapore-Japan \$9,000 - Jiangsu Steamship

'Golden Ioanari' 2011 81827 dwt dely Kwangyang 16/17 Jan trip via NoPac redel Singapore-Japan \$9,500, chopt redel India \$9,750 - cnr

'Apollon' 2018 81800 dwt dely Kwangyang 16/17 Jan trip via NoPac redel Singapore-Japan \$12,000 - Cargill

'Stella Dawn' 2014 81700 dwt dely Kaoshiung 13/15 Jan trip via Port Latta redel China \$9,500 - Klaveness

'Odysseas I' 2013 81662 dwt dely US Gulf 16-20 January (waiting about 7 days) trip redel PMO/SE Asia incl Arabian Gulf \$14,000 +



\$400,000 bb - Cargill

'Alpha Ethos' 2015 81277 dwt dely Fazendinha 25/30 Jan trip redel Skaw-Cape Passero \$12,000 + \$200,000 bb - Glencore

'Platanos' 2011 81123 dwt dely US Gulf 15 Jan trip redel South Korea (via Panama) \$14,400 + \$440,000 bb - Golden Ocean

'Argolis' 2005 76150 dwt dely EC South America 24/31 Jan trip redel SE Asia slightly below \$13,000 + \$300,000 bb - Cargill

'Dimitrios T' 2000 72917 dwt dely Paranagua 10/19 Feb trip redel N.China \$13,000 + \$300,000 bb - ECTP

'Maritime Prosperity' 2012 61453 dwt dely CJK 15/20 Jan trip redel WC India intention steel approx. \$7,000 - cnr

'Santa Virginia' 2014 61271 dwt dely CJK 12/13 Jan trip via NoPac redel Japan \$11,000 - Marubeni

'Hammonia Korsika' 2010 56722 dwt dely WC India 15/18 Jan trip redel South Korea intention salt \$11,100 - cnr

'Yangtze Galaxy' 2012 56453 dwt dely Singapore 16 Jan trip redel China intention bauxite approx. \$10,250 - cnr

'African Queen' 2007 55000 dwt dely SW Pass prompt trip redel WC Central America \$20,500 - Bunge

'Imperial Fortune' 2006 53505 dwt dely Hong Kong prompt trip via Indonesia redel S Vietnam \$6,200 - cnr

4. [航运市场动态](#)

【2019 年全球超大型集装箱船将迎来交付潮】

今年全球超大型集装箱船将迎来交付潮，地中海航运（MSC）将成为集装箱船交付运力最多的船东，中远海运集团将成为接收超大型集装箱船数量最多的船东。

Alphaliner 最新发布的统计报告显示，2019 年全球前几大班轮公司将有总计近百万 TEU 集装箱船交付。地中海航运将接收 20 艘新建集装箱船，总运力超过 300000TEU，达到 334550TEU。其中包括地中海航运一系列 11 艘 23000TEU 超大型集装箱船中的前 3 艘，届时将成为全球最大的集装箱船。这 11 艘超大型集



集装箱目前正在由韩国大宇造船和三星重工建造。Alphaliner 表示，在这些新船交付后，地中海航运与马士基航运的运力差距将进一步缩小。

中远海运集团今年将接收的新建集装箱船运力位居全球第二，共计 12 艘、180970TEU，其中大部分将在今年上半年交付。这之中包括一系列 6 艘 19200TEU 至 21200TEU 超大型集装箱船，将使中远海运集团船队中 18000TEU 以上集装箱船数量增加至 28 艘。在接收这些新船后，中远海运也将进一步拉大与达飞的距离，坐稳全球第三的宝座。

克拉克森数据显示，中远海运集团预计将在今年接收的这 6 艘超大型集装箱船包括江南长兴重工建造的 4 艘 21200TEU 超大型集装箱船，以及南通中远海运川崎和大连中远海运川崎分别建造的 1 艘 19200TEU 集装箱船。另外，中远海运集团今年还将接收 3 艘 13500TEU 集装箱船和 2 艘 1140TEU 集装箱船。这些船舶交付后，中远海运将合计运营 28 艘 18000TEU 以上超大型集装箱船。

Alphaliner 同时表示，在去年收购东方海外之后，中远海运将在 2019 年继续保持强劲增长。

长荣海运今年将接收新运力排名第三，接收的新建集装箱船数量同样超过了两位数，包括 6 艘将由今治造船交付的 20388TEU 超大型集装箱船。去年年底，长荣海运曾表示，2019 年公司部署新船船队将进入新一波高峰期，总共有 7 艘 20000TEU 和 5 艘 2800TEU 集装箱船交付。

全球最大的班轮公司马士基航运今年仅将接收 6 艘新建集装箱船，新增运力总计仅为 73606TEU。马士基航运之前已经宣布不会在进行大型的新造船项目扩大手持订单量。

根据 Alphaliner 的数据，阳明海运、ONE、达飞轮船以及新加坡太平船务也将接收一些新船。另外，在全球前 12 大班轮公司中，有四家公司今年没有任何新船需要交付运营，分别是赫伯罗特、现代商船、以星航运和万海航运。

来源：国际船舶网

【2019 年，绿色航运是风口！】

根据有关报告显示，随着全球环境治理力度的不断加大，以及刚刚实施的“限硫令”，全球航运业面临的环境保护压力和履行社会治理 (ESG) 职责压力越来越大，为此业界预测：绿色发展将成为全球航运业 2019 年的主旋律，而绿色航运也将成为投资机构新的投资风口。

我们看到，原本业界对 2018 年航运业复苏抱有很大信心，但 2018 年似乎并没有带来预期愿景，尤其是下半年，更是让业界凉透了心：中美贸易战负面影响持续发酵、船用燃油价格上涨、油运市场陷入 20 年最低谷……甚至连说好的“圣诞行情”、“春节行情”都被不景气给吞没了。



从 BDI 指数来看，2018 年干散货运输市场下半年景气度逐渐走低，在 7 月底达到最高点后，一路走低，甚至在 11 月一度几近跌破 1000 点，目前仍在 1200 点左右徘徊，离业界航运复苏的心理期望有较大差距。

虽然 2018 年航运不景气，但是不影响全球航运发展的趋势走向，既绿色低碳和环保。而这一绿色发展主旋律，尤其是“限硫令”的正式实施，以及压载水管理和温室气体排放等相关规定的推出，都将使航运业全部产业链上的各个节点都做出调整，如燃油市场，高硫油市场逐步萎缩，低硫燃油占据更多市场，其他新能源和绿色能源燃料获得市场新契机(如 LNG、太阳能、风能)，带动各种研发和产品迅速跟进。

再如船舶绿色设计和改造，也将迎来新的火爆市场，像安装洗涤塔就是绿色环保背景下崛起的一个大市场。据前不久的相关报道，目前全球有 3500 艘船等待安装洗涤塔，并且市场仍在增加中。

航运业是一个非常具有投资吸引力的航业，每到一个转型发展的拐点，只要外部资金嗅到资金裂缝，马上就会从四面八方涌来。而当前航运业面临的绿色发展风口，都涉及新的资金投入，这对潜在投资者非常具有吸引力。业界预测，2019 年将开启绿色航运投资新纪元。

2018 年航运复苏不尽如人意，2019 年虽然前景仍面临不确定性，但绿色环保的发展大趋势是明朗的，这是业界各方应当抓住的杠杆，进而考虑如何通过操纵这一行业绿色发展的杠杆，撬动更多有利市场，起到四两拨千斤的效应。

来源：海事服务网 CNS

【高、低硫油价差：\$40-104 之间！】

2020 即将到来，高低硫油之间的价格差一直以来都牵动着航运业的神经。信德海事网 1 月 9 日报道，根据普氏能源(Platts)和台湾炼油商中油公司(CPC Corp.)的初步预测数据显示，3.5%的传统高硫油与 0.5%合规低硫油之间的价格差将在 40 美元-104 美元/吨之间。而如果高低硫油之间的价格差要是落在了预测最低的 40 美元左右，那么船东选择低硫油的经济优势将几乎不会存在。

上周，中油公司在其网站上正式发布了台湾五个港口——高雄、基隆、台中、花莲和苏澳——的低硫 180 cst 燃油每日公布价格。

本周四，高雄、基隆、太重港的 0.5% 180 cst 的标价为\$421/吨比 3.5% 硫含量的燃油价格高出了 104 美元/吨，花莲苏澳港高低硫油价差仅为 100 美元/吨。MGO 价格仍然最高，在 615 美元/吨。



相比之下，S&P Global Platts 对对高低硫油价差的预测更低，其认为这个价差将能低至 40 美元/吨。

1 月 17 日至 2 月 1 日装运的低硫油较普氏新加坡 (Platts Singapore) 380 cst 高硫货物平均溢价约 44 美元，价差被认为很小。

Platts 表示，新加坡 0.5%燃油与 380 cst 高硫燃油之间的 FOB 相对较低的价格差反映出在明年 1 月强制使用这种符合规定的燃料之前，目前对这种燃料的需求还是相对较低。

为了应对 2020 全球限硫新规，船东们通常有燃烧低硫油、安装脱硫设备以及使用 LNG 等新型燃料等三种方式来达到合规要求。而促使船东们选择脱硫设备的主要驱动因素是较高的高低硫油价格差。然而，目前这些早期的评估对此前船东们的价格假设提出了质疑，尽管后期当符合要求的低硫燃料油需求增加时，价差可能会发生变化。

来源：信德海事网

【这 5 种环保船是未来航运的趋势！】

据最新报告显示，与航运相关的排放量占全球碳排放总量的 3%。随着全球航运业的发展，预计这个比例在未来 40 年内将增长 150%-250%，所以现在是时候开展航运绿色革命了。过去几年里，一些环保技术船只已经进入市场，在减少海洋污染和保护环境方面有不同程度贡献，已经成为未来绿色航运发展趋势。在这里，小编盘点了 10 种绿色环保型船舶，它们在未来大有前景，快来看看吧。

1. 马士基 Triple E 集装箱船——降低油耗 37%

马士基推出的 Triple E 集装箱船，包括一系列超过 18000 TEU 的超大型集装箱船，它们长度为 399.2 米，在建造时是世界上最大的集装箱船，但随后被 CSCL Globe 等大型集装箱船超越。

“Triple E”这个名称源于三个设计原则：规模经济、节能和环境改善。其主要设计特点之一是其双重 29.68 兆瓦超长冲程二冲程柴油发动机，以 19 节的速度驾驶两个螺旋桨。这一设计采用慢速蒸汽策略，预计可降低油耗 37%，每个容器的二氧化碳排放量降低 50%。

2. 日本邮船的 Eco Ship 2030——以 LNG 为动力，辅以太阳能电池和风帆推动

日本邮船的 Eco Ship 2030 是一个大胆设计概念，这款船型设计以环保为主导，采用了我们能想到的所有环保技术，包括燃料电池技术以及太阳能电池和风帆，预计 2030 年面世。



该环保概念集装箱船的设计载货量为 8000TEU，全长 353 米，实现了船体轻量化，减小了阻力。按照设计，该船主要以液化天然气为动力，辅以太阳能电池及风帆推动，二氧化碳排放量由 195 克/标箱·海里降至 62 克/标箱·海里，整体排放量降幅达 69%。而且该船只需以液化天然气为燃料提供 40 兆瓦的推进功率，这与目前集装箱船 64 兆瓦的柴油动力相比，总能量消耗降低 37.5%，能源效益更高。

3. STX(欧洲)的 Eoseas

Eoseas 是 STX(欧洲)的五船五翼游轮概念，使用 LNG-柴油，并通过太阳能和风能降低燃料消耗，目标是将能耗降低 50%。

4. Eco Marine Power 的风太阳能船——刚性帆+光伏电池

Eco Marine Power 的绿色船舶项目已经有一段时间了，作为第一艘使用刚性帆与光伏电池的船舶，Eco Marine Ship 将成为未来最具潜力的船舶之一。

5. 壳牌的 FLNG——世界上最大的浮动结构

壳牌开发的浮动液化天然气设施，是世界上第一个 FLNG 开发项目，也是最大的浮在海洋上的设施。虽然从严格意义上来说不是一艘船，但这个 FLNG 对于绿色船舶未来发展所起到的借鉴意义不可忽视。

来源：海事服务网 CNSS

5. [船舶市场动态](#)

【新造船市场展望：穿越黎明前的黑暗】

展望未来，在中美经济增速大概率共振下行的情况下，海运需求承压；环保规范生效前，船东决策不定；美元加息，船东融资成本上升；新造船价格处于短期高位，抄底需求降低。在上述因素的影响下，预计 2019 年新造船市场成交量将在 6500 万 DWT 左右。

但未来随着航运供需边际改善、环保新规带动需求、航运市场底部企稳、手持订单位于低位、造船产能逐渐出清，船市熊市 2.0 将逐渐接近向复苏 1.0 过渡，预计 2020 年后年均新船成交量将攀升至 9000 万 DWT 以上。

一、全球经济下行压力加大、海运贸易增速放缓



全球经济增长同步趋缓。2018 年以来全球经济增长由同步复苏逐步走向分化，而导致经济增长分化的原因是多方面的：一是特朗普政府推出的减税等财政刺激政策显著推升了美国经济增速；二是包括中国在内的新兴国家经济增速持续下行，其对欧洲经济外需的拖累大于对美国的影响。2019 年随着减税刺激政策的效应逐步弱化，预计美国经济内生性增长动能的下行趋势会逐步显现，进而使得全球经济增速趋于放缓。

国际货币基金组织 (IMF) 2018 年 10 月的《世界经济展望》预计 2019 年的全球增长率为 3.7%，比 4 月的预测低 0.2 个百分点。这是 IMF 自 2016 年以来首次下调全球增长前景预期。根据 Clarksons 的预计及预测，2018 年的海运贸易增速为 2.8%，2019 年的增速为 3.1%，均低于全球 GDP 的增速，这与 2017 年海运贸易增速 5% 大于全球 GDP 增速有较大不同。

二、中国经济结构转型、美国出口增加带动新造船市场格局改变

2018 年中国经济主要指标基本实现，产能利用率和制造业投资回升至近年较高水平等成为经济亮点，但经济运行中新的问题凸现。如经济下行压力加大；信用扩张减缓，流动性不足；债务风险面临挑战；外需面临中美贸易战冲击；美联储加息周期造成人民币贬值和国际资本外流压力。展望短期内，2020 年前我国 GDP 增速仍将保持在 6% 以上，由于政府的承诺之一是要实现 2020 年人均收入比 2010 年翻一番，宏观调控将保持经济在合理区间。但是，凯恩斯理论的中国实践结合特有的制度环境留下了明显的路径依赖，隐性债务负担、人口老龄化、初级城市化需求饱和、创新能力较弱等问题将制约着未来，预计 2020 年后中国 GDP 增速将下降一个平台。

社科院研究显示我国目前已进入工业化后半阶段，并预计 2020 年将基本实现工业化、2030 年将全面实现工业化。我国粗钢总需求短期内大概率见顶，外加合规钢铁企业通过多加废钢以增加粗钢产量。已经占到全球铁矿石进口量 70% 以上的中国，未来需求的下降可能对于散货船市场形成压力。预计 BDI 指数 2019 年仍有破千的可能。

与发达国家同期相比，我国煤炭消费比例仍然过高，天然气消费比例则偏低。提高以天然气等清洁能源使用占比，是发达国家大气污染治理的成功经验。近年来我国天然气消费量保持快速增长，从 2007 年的 733 亿方迅速增长至 2017 年的 2433 亿方，过去 10 年复合增速 13%。在能源结构升级及环保治理高压之下，中国天然气消费将在未来一段时间内保持高速增长。这将使得 LNG 船的成交量仍将保持一定程度的活跃。另外，中国拥有 LNG 船队 169 万方，仅占全球 LNG 船队的 2%，未来两大国有船东下单的可能性较高。

随着美国页岩油和天然气产量不断增长，叠加习特会后中国大概率将增加从美国的能源进口，来自美国的石油天然气的海上运输将增加，长程需求的增加将带动大型油船和 LNG 船的订单。

三、船队增速降低、手持订单低位有利于市场恢复



2018 年 12 月底全球船队规模为 19.7 亿 DWT，船队增速为 2.5%，与 2011 年 9% 的增速已有较大程度的下滑，预计 2019 年船队增速为 3.1%。船队增速的下降有利于航运供需的边际改善。历史上船队规模曾经出现过连续几年的负增长，才换来的航运供需再次平衡。

2018 年 12 月底，全球手持订单 2.03 亿 DWT，手持订单占到船队比例的 10.3%，尽管我们认为这一比例仍有一定的下降空间，但已经接近底部，船东倾向于保持一定的手持订单规模。

四、环保规范生效将带动拆旧造新需求

日趋严格的环保要求正在深刻地影响着全球航运造船市场。2016 年年初排放控制区氮氧化物排放标准 Tier III 正式生效，在此之后建造的新船行驶至排放控制区时均需满足 Tier III 的要求，船东为规避由此带来的成本增加，在 2015 年出现了一波抢订单，2015 年 9 月的新船成交为 1562 万 DWT，是 2014 年以来单月成交的最高峰。而 2016 年的新船市场创下 30 余年来低值也有部分归因于需求的提前释放。2017 年以来随着航运造船市场的回暖，新造船成交量有所上升，同时国际压载水公约生效、全球硫化物排放要求升级、NOX 排放控制区扩容、温室气体排放也提上日程，日趋严格的环保要求影响着船东的投资决策。压载水设备的安装已经别无选择，能选择的仅是时间问题，而对于航运业影响最大的莫过于 2020 年即将开始的全球海域 0.5% 的限硫令（未安装船舶尾气脱硫设备不能加载重油），之前划设的四大排放控制区仍然实行 0.1% 的限制。

针对全球限硫令，船东将面临选择。一是继续等待，选择什么都不做，等至 2020 年使用低硫油；二是选择替代燃料，比如使用 LNG、LPG、甲醇、液氢、生物燃料等，目前最可行的替代燃料是 LNG；三是安装船舶尾气脱硫装备。大多船东仍在观望，这将形成一定的空窗期，随着时间愈发接近 2020 年，船东决策的经济性分析将更加可靠。叠加从 2021 年开始 NOx 排放的 ECA 将扩容，预计 2020 年将会有抢单潮的出现。另外，压载水设备、低硫排放等也将促进船队的拆解，从而带来更新需求。

一部分效率低、能耗高、船龄高的船舶大概率将被提前拆解，目前全球船队总计有 19.7 亿 DWT，其中 15 年船龄以上的船舶总计 3.7 亿 DWT，这部分船队的存活概率将较环保规范未出台时有较大幅度的下降，特别是集中在 2019 年至 2024 年，从而带来部分替代更新需求。但考虑到目前各船型均存在不同程度的过剩状态，船舶替代需求将大概率低于船舶拆解量。同时，船舶的提前拆解也将带来 2024 年后拆解量的下降。

来源：中国船检

【复盘 2018 年船市：中国船厂原来输在了这儿！】

2018 年热门船型中国船企接单份额不足 6%。据英国克拉克松研究公司统计，2018 年全球 65 艘大型液化天然气（LNG）船、35 艘超大型集装箱船（14000TEU 及以上）均被韩国三大船企包揽，两型船订单金额约合 160 亿美元；全球 22 艘阿芙拉型原油船，订单总额超过 12 亿美元，中国船企未能承接；全球 41 艘



超大型油船（VLCC），订单总金额超过 34 亿美元，中国船企承接 1 艘；全球 30 艘万箱级集装箱船（14000TEU 以下），订单总额超过 28 亿美元，中国船企承接 5 艘；全球 16 艘超大型液化气船（VLGC），订单总额超过 10 亿美元，中国船企承接 5 艘；全球 49 艘 MR 型成品油船，订单总额超过 18 亿美元，中国船企承接 9 艘。粗略统计，上述热门船型订单总金额约为 230 亿美元，中国船企接单金额约为 13 亿美元（6%）。

韩国三大船企 2018 年共计承接 257 艘、268 亿美元新船订单。单船价值量超过 1 亿美元，平均每个工作日承接 1 艘。

散货船和支线型箱船领域中国船企优势明显。2018 年全球 62 艘大灵便型散货船中国船企承接 49 艘、84 艘巴拿马型散货船中国船企承接 53 艘、61 艘好望角型散货船中国船企承接 54 艘；全球 124 艘支线型箱船中国船企承接 61 艘。

市场份额进一步向十强船厂汇集。按照载重吨计，2018 年前十名船企占全球市场份额为 58%，相较 2017 年提升 3 个百分点。

做好 1~2 型品牌产品同样可以进入接单十强。不同于其他行业，船舶行业的品牌产品应同时具备技术和价格竞争力，拥有品牌产品越多的船企接单排名相应越靠前。从下表可以看出，2018 年接单份额前十位的船企基本上都拥有 1~4 型细分品牌产品，品牌产品对接单的贡献度均非常高，少数几家船企甚至达到 100%。因此，只要把少数几型船在技术、成本、质量上做出绝对的竞争优势，一定能够赢得市场。

数据不一定能预测未来，但一定能呈现真实的现状。2016 年的订单荒将在今年进一步体现，竞争对手 2019 年的经营策略将有过之而无不及。愿中国船企能够正视问题和差距，努力做出更多的品牌产品，结合产能情况和市场环境制定清晰的产品战略，承接更多优质订单。

来源：中国船舶报

【运力或将过剩？LNG 船新船订单创 14 年来最高】

2018 年 LNG 船新船订单量已经达到了 2004 年以来的最高水平，这可能会给市场带来运力过剩的问题。

投行史迪福（Stifel）的分析师 Ben Nolan 近日表示，2018 年大型 LNG 船新船订单量共计 65 艘，这一数字超过了过去 3 年来合计 52 艘的总和。

不过，Nolan 认为，虽然 LNG 装运量的长期增长呈现出稳定的上升趋势，但 Stifel 预计，2021 年至 2023 年期间，由于缺乏出口终端的启动，货运量增长可能有限。

Nolan 的观点得到了一些 LNG 船船东的同意。GasLog 首席执行官 Paul Wogan 之前担心过订单过多的问题。另外，Teekay LNG 首席执行官 Mark Kremin 也曾



敦促船东在订造 LNG 船时保持克制。

Nolan 称，2018 年，有 3 个 LNG 项目作出最终投资决策，总共将产生 29 艘新 LNG 船的需求。因此，Stifel 预计，LNG 船市场可能会进入运力过剩状态，在更多新项目启动之前，将有多达 30 艘过剩的 LNG 船，任何一艘新的 LNG 船都将会加重运力过剩问题。

来源：国际船舶网

【2018 年新造船市场熊市 2.0 有啥特点】

一、新船成交量略有上涨但颓势已现

2018 年全球新船成交 935 艘、7580 万 DWT、2864 万 CGT，以 DWT 计同比下降 12.9%，以 CGT 计同比上涨 4.1%。考虑到克拉克森的统计时滞，预计 2018 年的全年成交量为 8700 万 DWT，与 2017 年成交基本持平。（以 2017 年新船成交为例，2018 年 1 月时的统计数据显示 2017 年新船成交 7382 万 DWT，而 2018 年 12 月数据显示 2017 年新船成交为 8702 万 DWT，相比最初的统计数据增加 18%）。

从月度成交量来看，2018 年新造船成交呈前高后低之势，1 月成交 1225 万 DWT 为年度最高点，之后伴随着中美贸易摩擦的愈演愈烈，新船成交量下半年整体下行，分季度分别成交 2907 万 DWT、1733 万 DWT、1765 万 DWT、1172 万 DWT。

周期性力量重现，此轮船市短周期下行或已出现。从 12 个月新船成交量移动求和的角度看，新造船市场短周期的低点出现在 2016 年 12 月为 2902 万 DWT，高峰出现在 2018 年 3 月为 1.07 亿 DWT，目前呈下行趋势，2018 年 12 月这一值为 7580 万 DWT。

二、新船价格有所回升但船厂分羹有限

新造船价格有所回升，但归于船厂的利润有限。2018 年 12 月，克拉克松新船价格指数为 129.9 点，同比上升 4.2%，这是新船价格连续第 15 个月同比上涨，但环比上新船价格已经有所松动。从供给的成本来看，整个业内都在应对即将来临的环保规范，无论船东是否选择安装脱硫设备，压载水（产品推荐）装备是必须的，部分船型需满足 Tier3 的要求，这都支撑了新船价格的上升，钢材价格的上涨等成本压力使得船厂降价空间有限，船厂也认识到低价接有毒订单的伤害；从需求侧来看，船舶运营收益的增加也支撑了船舶资产价格的上涨。未来二手船价格将出现两极分化，新船或者环保符合要求的船价格将走高，而年龄较旧的船舶大概率将向拆船价格靠拢。从各船型来看，相比 2017 年同期，12 月份气船价格上升 1.2%，油船价格上涨 8.7%，集装箱船价格上升 14.5%，散货船价格上升 9.6%（均为新船价格指数）。



近期中美贸易摩擦在习特会后有所缓和，人民币一度升值至 6.85 附近，之后又贬值至 6.9 附近，相比于 2017 年的单边升值，2018 年的单边贬值利好我国造船业，从货币的房价购买力和 M2 的存量来看，似乎人民币贬值压力较大，但考虑到我国当前的汇率管控制度、人民币大幅贬值的外溢效应、美元指数未来可能逐渐走弱，再指望通过贬值（2019 年，人民币有可能跟随美元指数先贬值后升值）来提成造船竞争力的办法恐怕行不通。

三、成交结构从三大主力船型向四大主力船型转变

以 DWT、CGT、金额来观察新船成交结构时有不同的视野。以 DWT 计，油船、散货船、集装箱船、LNG 船、LPG 船分别成交 2279 万 DWT、3033 万 DWT、1318 万 DWT、605 万 DWT、95 万 DWT，占比分别为 30.1%、40%、17.4%、8%、1.3%。尽管以 DWT 计，仍是油散集为三大主力船型，但以 CGT 计 LNG 船的份额大幅上升。以 CGT 计，油船、散货船、集装箱船、LNG 船、LPG 船、豪华邮轮分别成交 511 万 CGT、612 万 CGT、586 万 CGT、568 万 CGT、58 万 CGT、201 万 CGT，占比分别为 17.8%、21.4%、20.5%、19.8%、2.0%、7.0%。以金额计豪华邮轮份额显著提升，2018 年前 11 月，油船、散货船、集装箱船、LNG 船、LPG 船、豪华邮轮分别成交 86.7 万美元、76.1 万美元、105.4 万美元、85 万美元、21 万美元、117.5 万美元，占比分别为 14.7%、12.9%、17.9%、14.5%、3.5%、20.0%。

中国造船界向来习惯用 DWT 来衡量自己的国际竞争力，实质以 CGT、金额计算时与国外差距较大，在中国目标为高质量发展的今天，中国造船界也应当多使用 CGT 的数据，从而与国际接轨，同时向金额第一的目标努力。

四、各细分船型涨跌不一，LNG 船成为市场亮点

液化气船、集装箱船成交三连涨，油船、散货船、豪华邮轮成交有所回落。

得益于中国的蓝天保卫战，中国的天然气需求增加迅猛，LNG 船即期收益已于 11 月份达到 18.6 万美元/天创历史新高（近期回落至 10 万美元/天），LNG 船新造订单也快速增加，2018 年 LNG 船总计成交 1154 万立方，其中成交了 66 艘 17 万方以上大型 LNG 船，合计 1133 万方，全部由韩国三大船厂获得，其中大宇造船获得 18 艘、现代重工 30 艘、三星重工 18 艘，我国仅有江南造船获得 2 艘 7.98 万方的 LNG 船。

在经过了 2017 年全球经济强劲复苏之后，集装箱船收益有所增加，特别是支线型船的订单始终保持一定的热度，2018 年的市场尽管受到中美贸易摩擦的影响，但在现代商船、日本今治、长荣海运等的大型集装箱订造下，2018 年的集装箱船订单继续增加。在万箱以上的集装箱船订单中，韩国三大船厂以及日本今治造船成为大赢家，韩国三大船厂共获得 43 艘、70.9 万 TEU，日本今治造船获得 17 艘、18.7 万 TEU，我国仅有扬子江获得 5 艘 12690TEU 的集装箱船。

2018 年的 BDI 指数相比 2017 年并无明显改善，但依旧在 1000 点以上运行，散货船 2018 年累计成交 3033 万 DWT，散货船依旧是中国船厂的天下，中国船厂累计获得 2221 万 DWT，占到全球成交的 73.2%。新时代船厂、外高桥船厂分别接获散货船 416 万 DWT、360 万 DWT，在散货船市场竞争中遥遥领先。



尽管油价降低刺激的油运高峰已经过去，2017 年的油船综合指数在 11000 美元/天附近徘徊，但无法阻止船东订购新船的热情，2017 年油船新船订单为 3460 万 DWT，进入到 2018 年油运市场持续走低（近期受伊朗制裁等因素有所反弹），油船新造市场活跃度有所降低，2018 年累计成交 2280 万 DWT，其中 VLCC 成交 39 艘、1195 万 DWT，其中韩国三大船厂获得 1039 万 DWT，占到 VLCC 成交的 87%。

来源：中国船检

◆ 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 01 周	第 52 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 52 周	第 51 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： 2019-01-08

(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	310,000	Imabari, Japan	2020-2021	Navios - Greek	9,250	



3	TAK	51,000	Zvezda Shipbuilding, Russia	2020	Sovcomflot - Russian	Undisclosed	LNG fuelled, ice class 1B, T/C to Novatek
2+2	BC	210,000	Beihai, China	2021	Shanghai Ganglu - Chinese	5,500	
2	BC	56,000	Taizhou Kouan, China	2020	Shanghai Ganglu - Chinese	Undisclosed	
1	TAK/LNG	174,000	Samsung, S. Korea	2021	Navigare Capital Partners - Danish	18,600	
2	TAK/LNG	174,000 cbm	Samsung, S. Korea	2020	GasLog - Greek	Undisclosed	options declared
1+1	TAK/LPG	86,000	Jiangnan, China	2021	Tianjin Southwest - HK based	Undisclosed	VLGC
2+2	CV	2,500 teu	Chengxi, China	2020	Dole - US based	4,200	

◆ 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
XING DE HAI	BC	82,204		2017	Japan	Undisclosed	CDB Leasing - Chinese	* TC back
XING XIANG HAI	BC	82,204		2017	Japan	Undisclosed	CDB Leasing - Chinese	
ATLANTICA SUN	BC	82,000		2019	China	2,700	Oldendorff - German	Tier II main engine
JIANGSU NEWYANGZI YZJ2015-2131	BC	81,800		2019	China	2,750	Chinese	en bloc each
JIANGSU NEWYANGZI YZJ2015-2122	BC	81,800		2019	China	2,750	Chinese	
CAROL#	BC	77,549		1991	S. Korea	1,350	Undisclosed	en bloc, self-discharger
BERNI	BC	77,548		1991	S. Korea			
OCEAN COLOSSUS	BC	58,831		2010	Japan	1,515	Undisclosed	
KAVALA SEAS	BC	57,000		2011	China	2,450	Chinese	en bloc*
PAROS SEAS	BC	56,200		2011	China			
NORTH QUAY	BC	57,000		2010	China	900	Undisclosed	en bloc each*,
SALFORD QUAY	BC	56,956		2011	China	1,000	Undisclosed	Tier I
TOPAZ HALO	BC	55,612		2011	Japan	1,540	White Sea - Greek	incl BWTS + DD passed
JIN ZHOU	BC	50,209		2001	Japan	740	Singaporean	
UNIORDE	BC	47,240		1997	Japan	475	Undisclosed	
GRAND MARAIS	BC	35,093		2016	China	1,620	Undisclosed	**
NORTH STAR#	BC	35,000		2016	China	1,620	Undisclosed	
PACIFIC FUTURE	BC	29,517		1998	China	370	Chinese	already delivered



CHANG HENG HAI	BC	23,772	2009	China	1,120	CSC Phoenix - Chinese	en bloc each*,
CHANG LING HAI	BC	23,444	2010	China	1,120	CSC Phoenix - Chinese	at auction
DI XIANG	BC	23,308	2009	China	530	Tangshan Dongfang - Chinese	3600 万 RMB

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
CAFER DEDE	CV	26,811	1,849	2008	Turkey	900	Greek	en bloc each**
IBRAHIM DEDE	CV	26,811	1,849	2008	Turkey	900	Greek	
MUNICH TRADER	CV	12,920	1,102	1999	Romania	250	Chinese	

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
SERRA ATASOY	GC	4,200		2011	Turkey	550	Undisclosed	
PRINCESS EASWARY	GC	671		1990	Japan	Undisclosed	Latin American	
LUCINA	GC/MPP	9,857	552	2004	S. Korea	320	Undisclosed	
PIETRO BENEDETTI	GC/MPP/TWK	9,800	264	2012	China	680	Norway	

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
PACIFIC GLORY	TAK	299,999		2001	Japan	2,200	Chinese	
BLUE RIVER	TAK	106,638		2002	Japan	1,150	Stalwart - Greek	
GREEN HELLAS	TAK	50,885		2014	S. Korea	2,600	Chinese	
NORD INSPIRATION	TAK	47,987		2010	Japan	1,680	Fuyo Kaiun - Japanese	
MARINE EXPRESS	TAK	45,989		2009	Japan	1,625	Undisclosed	
FORMOSA SIXTEEN	TAK	45,672		2007	China	800	Monte Nero Maritime - Greek	
JINAN	TAK	40,232		2003	S. Korea	925	Undisclosed	en bloc each***
DUKHAN	TAK	40,231		2003	S. Korea	925	Undisclosed	
SICHEM DEFIANCE	TAK	17,396		2001	Japan	700	Undisclosed	
NJORD CLOUD	TAK	16,882		2004	ITALY	690	European	
CHEMICAL AQUARIUS	TAK	16,600		2012	China	1,120	Greek	
NORTHERN OCEAN	TAK	13,780		1998	China	500	Monjasa - Danish	basis SS & DD due
TRANS BORG	TAK	11,921		2000	Japan	520	Jeil International - S. Korean	incl 1yr TC \$11k/day
DEFNE-S	TAK	6,405		2008	Turkey	720	Poland	
JS GREENSTAR	TAK/LPG	15,210		2013	China	2,500	Undisclosed	en bloc each
JS GREENSEA	TAK/LPG	15,206		2013	China	2,500	Undisclosed	



JS GREENSKY	TAK/LPG	15,188	2013	China	2,500	Undisclosed
JS GREENSUN	TAK/LPG	15,177	2013	China	2,500	Undisclosed
JS GREENSAIL	TAK/LPG	15,022	2014	China	2,500	Undisclosed
JS GREENSPEED	TAK/LPG	15,019	2014	China	2,500	Undisclosed
JS GREENSAND	TAK/LPG	15,016	2014	China	2,500	Undisclosed
JS GREENSTONE	TAK/LPG	15,012	2014	China	2,500	Undisclosed

◆ 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
HARIN TRANSPORT 16	GC	1,750	695	1979	Japan	390.00	
LIMANSKIY	REF	911	1,666	1985	Russia	428.00	

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
SERVAL	CV	13,700	5,825	1995	Poland	450.00	
JASA BAKTI	PCC	12,308	13,557	1992	Japan	436.00	incl. 900 tons bunkers, NK HKC Green recycling

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
SAGADRILL-2	JACK-UP RIG		6,956	1991	Japan	273.00	as is U.A.E
EAGLE AUGUSTA	TAK	195,345	16,380	1999	S. Korea	445.00	as is Singapore
EAGLE ATLANTA	TAK	107,160	16,717	1999	Japan	445.00	as is Singapore
EAGLE ANAHEIM	TAK	107,160	16,717	1999	Japan	445.00	as is Singapore
EAGLE BIRMINGHAM	TAK	99,343	16,726	1997	S. Korea	443.00	as is Singapore
EUROVISION	TAK	71,345	15,310	2000	China	undisclosed	as is Singapore
CHEMTRANS SKY	TAK	63,331	13,310	2000	China	435.00	as is Singapore
ARMADA IMAN	WORK/REPAIR VESSEL	3,341	2,047	1999	Singapore	undisclosed	as is Malaysia



◆ALCO 防损通函

【IMSBC 规则】新规旨在防控煤类货物液化】

《IMSBC 规则》修正案将于 2019 年 1 月 1 日生效。本文中，BROOKES BELL LLP 的 PENELOPE COOKE 解释了即将生效的修正案会对载运煤类货物的船舶产生何等影响。有关《IMSBC 规则》修正案的全部详情，请参阅国际海事组织 MSC. 426 (98) 号决议。

《国际海运固体散货 (IMSBC) 规则》中，将煤描述为一种由非晶形碳和碳氢化合物组成的天然固体可燃物质。尽管煤以易燃性和自热性闻名，然而某些煤类货物也有易于液化的特点。所有煤类货物都具有 B 组化学特性，例如可能发生自热或排放甲烷；除此之外，即将生效的《IMSBC 规则》修正案中提到了煤类货物被认定为 A 组（即易于液化）的标准。因此，煤类货物有可能需要取得与其他 A 组货物（例如精矿、镍矿石和铁矿粉）相同的 TML 证书和含水量证书。

【否定脱硫洗涤器：更多的港口宣布禁止排放 EGCS 废水】

新加坡港已加入将禁止在港口水域使用开环式脱硫洗涤器的行列。

废气净化系统 (EGCS) - 通常指脱硫洗涤器 - 是遵守 IMO2020 全球限硫令公认的对措施。使用脱硫洗涤器已然让航运产业分崩离析。世界各港口都在关注在其水域内使用脱硫洗涤器会造成的影响。

一些港口和地区已发布声明，称他们将不允许排放脱硫设备洗涤废水。

【台湾 - 2019 年低硫燃料规定】

台湾当局确认，从 2019 年 1 月 1 日起，港口地区必须使用含硫量不高于 0.5% 的船用燃料。

“交通部” (MOTC) 规定，所有船舶在进入“台湾管辖的国际商港区”时，必须使用符合规定的燃油（或使用公认的改善措施，如脱硫塔）。

【印度禁止使用卫星电话：六年后仍有违规行为】

在 2011 孟买恐怖袭击之后，印度航运总局 (DGS) 禁止在印度水域使用“欧星舒拉亚 (THURAYA), 美国铱星 (IRIDIUM) 及其他类似卫星电话”。



当禁令生效时，消息已经广泛传播，当地代理也提醒到达印度港口的船只注意。然而，船员持续因违反 DGS CIRCULAR 02/2012 遭到印度当局处罚。

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
2019-01-11	679.090	781.490	6.268	86.634	865.760	60.366	985.270	204.130	16,475.000
2019-01-10	681.600	787.650	6.301	86.959	872.230	60.238	978.480	203.140	16,420.000
2019-01-09	685.260	784.430	6.298	87.419	872.420	60.024	976.410	203.700	16,395.000
2019-01-08	684.020	785.120	6.296	87.283	874.630	60.104	975.530	202.860	16,345.000
2019-01-07	685.170	781.860	6.312	87.463	872.450	60.212	990.840	203.980	16,289.000

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	2.39413	1 周	2.40788	2 周	--	1 个月	2.51419
2 个月	2.65275	3 个月	2.79694	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.86044	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	3.019		

2019-01-10