



全一海运市场周报

2019.02 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2019.02.18 - 02.22\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求总体不足 航线运价普遍下跌】

本周，由于元宵节刚过，工厂普遍开工不足。随着部分航商节前囤积货源逐渐消化，航商舱位利用率出现明显分化。中国出口集装箱运输市场运输需求处于青黄不接状态，总体需求不足。受此影响，即期市场订舱运价均出现一定程度下跌。2月22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847.75点，较上期下跌4.6%。

欧洲航线：由于春节假期因素影响，市场运输需求仍以消化节前囤货为主。虽然市场有一定规模的运力控制计划，但由于运力基数较大，货量缺口明显，部分航班舱位利用率跌至九成以下。由于市场需求不足，即期市场订舱价格出现下跌。2月22日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为831美元/TEU，较上期下跌8.3%。地中海航线，市场情况与欧洲航线基本相同，为争取有限的货源，航商间竞争加剧，即期市场运价下跌。2月22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857美元/TEU，较上期下跌6.8%。

北美航线：随着节前囤积货源基本消化，受工厂复工进度缓慢影响，市场新增运输需求恢复缓慢。运力方面，市场虽仍有停航等运力措施，但供需关系仍不平衡，美西、美东航线部分航班的舱位利用率已分别跌至九成和九五成以下。部分航商看淡近期市场表现，并主动下调运价以加强揽货力度，即期市场运价下跌。2月22日，上海出口至美西和美东基本港市场运价（海运及海运附加费）分别为1720美元/FEU和2837美元/FEU，较上期分别下跌6.2%和4.4%。

波斯湾航线：由于节假日因素影响，航线货量下降，但由于部分航商持续的运力控制措施，该航线总体运力规模得到有效控制，供求关系相对稳定。上海港船舶平均装载率较其它航线略好，总体在95%左右，本周市场运价小幅下跌。2月22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690美元/TEU，较上期下跌1.8%。

澳新航线：市场需求疲软，由于节前囤货已基本出清，上海港船舶舱位利用率下滑，个别班次装载率分化严重，从不足五成到九成不等。由于需求缺口呈扩大态势，航商在采用停航等运力控制措施同时，加大了揽货力度，运价下跌。2月22日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为468美元/TEU，较上期下跌6.8%。



南美航线：节后市场运输需求下滑，受各航商运力控制力度以及节前囤货量不同影响，各出运航班舱位利用率分化明显，从九成到五成不等。由于航线上还有部分囤积货源，供需基本面尚可，部分航商推出新一轮涨价计划，即期市场运价略有下跌。2月22日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为1290美元/TEU，较上期下跌1.1%。

日本航线：本周货量总体平稳，市场运价基本稳定。2月22日，中国出口至日本航线运价指数为724.13点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【船货双方陷入僵持 综合指数震荡运行】

本周，市场需求出现见顶信号，各方对北方下水煤价后期走势有所分歧，市场成交呈减少趋势，沿海运输市场本周呈震荡走势。2月22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962.99点，较上周上涨1.6%。其中煤炭、金属矿石、粮食运价指数上涨，成品油运价指数下跌，原油运价指数维稳。

煤炭市场：本周周初开始，沿海六大电厂日耗从50万吨开始逐步攀升，北方下水煤价进一步走高，下游运输需求受到带动，沿海各航线运价延续上周小幅攀高走势。周中开始，沿海六大电厂虽然日耗进一步攀升至超60万吨，但六大电厂库存维持在1700万吨的高位，加上市场上对北方下水煤价后续走势有所分歧，外贸进口煤炭政策仍存不确定性，市场观望情绪升温，下游电厂拉运积极性降低，沿海各航线运价出现触顶回调态势。下游水泥厂及钢厂虽然陆续复产，但在上周进行补库后，本周采购需求明显回落。沿海市场上周船少货多的状态亦有所反转，一方面节前部分船东停航船舶在运价回暖后陆续复航，另一方面由于外贸货源紧缺，部分兼营船重新进入沿海航线运营，造成了本周短期内船多货少的市场格局。

2月22日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收973.75点，较上周上涨2.1%。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20.4元/吨，较上周下跌0.8元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为22.9元/吨，较上周下跌0.9元/吨；秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为25.1元/吨，较上周下跌0.8元/吨。

金属矿石市场：春节后钢材市场总体需求仍较为低迷，房地产项目复工仍未完全展开，钢材现货需求回暖仍需时日。钢厂方面由于节前库存较高，现阶段虽陆续复产，但仍处于消耗节前库存当中，整体需求仍待恢复。沿海金属矿石运价小幅波动，较上周基本持平。2月22日，沿海金属矿石货种运价指数报收926.46点，较上周上涨1.3%。

粮食市场：北方港口玉米价格仍然走弱，近期的天气状况进一步影响东北以及全国玉米价格走低，市场观望情绪较浓，北方粮食发运积极性受到压制，集港



量不甚理想，整体出货节奏缓慢，粮食运输价格小幅波动。2月22日，沿海粮食货种运价指数报收707.64点。

成品油市场：近期受欧佩克减产和国际贸易局势缓和支撑，国际原油价格整体呈现上涨走势，带动国内原油变化率上涨。机构表示，本轮国内成品油限价或将实现“四连涨”。运价方面，节后下游库存较为充裕，市场消耗尚未完全启动，装卸时间拉长，周转放慢，运价波动下行。2月22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964.23点，较上周下跌0.4%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【三大船型走势不一 综合指数小幅震荡】

海岬型船市场小幅攀升后迅速回落，巴拿马型船持续反弹、临近周末上涨乏力，超灵便型船稳步上扬、表现不俗。在中小船型的支撑下，远东干散货（FDI）综合指数呈震荡上行走势。2月21日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为659.3点，运价指数为681.84点，租金指数为625.48点，较上期周四分别上涨4.1%、0.2%和11.2%。

海岬型船市场：海岬型船两洋市场压力较大。远程矿航线上，巴西事故影响逐渐削弱，但本期内矿石货盘寥寥无几，淡水河谷也并未在市场上拿船，成交量价逐步下跌，临近周末已跌破13美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为12.741美元/吨，较上期下跌4.0%。太平洋市场，上周末西澳至青岛铁矿石航线上的成交船期集中在3月初，受装港吃水较差的影响，船东提升叫价，西澳至青岛航线成交运价一度升至5.5-5.6美元/吨。进入本周，装港吃水逐渐恢复正常水平，加之受巴西远程矿航线市场低迷的压制，尽管澳大利亚的主要矿商的货盘较为活跃，西澳至青岛铁矿石航线运价继续下探，周四再度回落至5美元/吨左右。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为5.014美元/吨，较上期下跌2.5%；中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为5111美元，较上期下跌12.9%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场持续反弹，但后劲不足，临近周末市场呈现下跌趋势。印尼煤炭货盘依然活跃，往印度和韩国方向货盘较前期增多，区域内租金、运价稳步攀升；但随着澳洲煤炭在中国通关时间延长影响的进一步加剧，国内市场考虑风险加大，采购需求有所减少，澳洲煤炭往中国的货盘较少，太平洋区域内需求压力略增，市场呈滞涨回落的走势。20日市场报出7.5万载重吨船，2月20-21日海门交船，途经印度尼西亚，南中国还船，成交日租金为5900美元。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为7050美元，较上期上涨9.6%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为5567美元，较上期上涨14.1%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为4.825美元/吨，较上期上涨5.8%。粮食航线，南美粮食旺季尚未完全开启，加之早期到港运力较多，租金承压，不过在油价上涨的推动下，粮食运价整体表现平稳。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为26.432美元/吨，较上期微跌0.2%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场继续反弹。受印尼煤炭、中国北方钢材以及越南clinker等货盘支撑，超灵便型船东南亚市场租金、运价持续拉涨，



涨幅较上期扩大。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 6841 美元，较上期上涨 31.3%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 9105 美元，较上期上涨 32.9%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 5636 美元，较上期上涨 24.6%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.564 美元/吨，较上期上涨 13.5%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.587 美元/吨，较上期上涨 3.9%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价止跌反弹 成品油运价小幅下跌】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，美国 2 月 15 日当周原油库存增幅再次高于预期，当周美国原油出口和产出均创历史新高。但以沙特为首的 OPEC 成员国已经连续三个月大幅减产，此外，本周 OPEC 成员国尼日利亚也发表声明表示，为了支撑油价，将考虑加入其他 OPEC 成员国的减产计划。在沙特、委内瑞拉、伊朗因素的综合作用下，OPEC 出口有望进一步降低，有助于支撑油价。本周原油价格波动上行，布伦特原油期货价格周四报 66.96 美元/桶，较上期上涨 3.09%。全球原油运输市场大船运价大幅反弹，中型船运价稳中有降，小型船运价波动上行。中国进口 VLCC 运输市场呈现出量价齐升态势。2 月 21 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 934.23 点，较上期大涨 31.61%。

超大型油轮 (VLCC)：运输市场呈量价齐升态势。受美湾及加勒比地区船舶 TCE 较高的刺激，中东及西非运力空放至美湾地区增多，现货市场可用运力骤减，随着中东 3 月货盘逐步放出，市场运价大幅反弹。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS57.92，较上周四大涨 32.0%，CT1 的 5 日平均为 WS54.07，较上周上涨 23.0%，等价期租租金平均 2.4 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS 57.50，上涨 31.1%，平均为 WS 54.35，TCE 平均 2.7 万美元/天。

苏伊士型油轮 (Suezmax)：运输市场运价综合水平稳中有降。西非至欧洲市场运价维持在 WS68 左右，TCE 约 1.3 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，3 月 3 日货盘，成交运价为 WS73.75。黑海到地中海航线运价小幅下跌至 WS84，TCE 约 1.5 万美元/天。中国进口主要来自非洲和日本，一艘 13 万吨级船利比亚至中国宁波，2019 年 3 月 6 至 8 日货盘，成交包干运费为 290 万美元。一艘 13 万吨级船日本冲绳至中国泉州，2019 年 2 月 26 至 28 日货盘，成交包干运费为 66 万美元。

阿芙拉型油轮 (Aframax)：运输市场亚洲航线运价稳中有降，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上涨至 WS154 (TCE 约 2.6 万美元/天)。跨地中海运价小幅下跌至 WS87 水平 (TCE 约 0.6 万美元/天)。该航线一艘 8 万吨级船，杰伊汉至地中海，2 月 23 日货盘，成交运价为 WS85。北海短程运价上涨至 WS114 (TCE 约 1.9 万美元/天)。该航线一艘 8 万吨级船，挪威至英国大陆，2 月 28 日货盘，成交运价为 WS110。波罗的海短程运价上涨至 WS104，TCE 约 2.9 万美元/天。波斯湾至新加坡运价稳定在 WS90，TCE 约 0.6 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS90，TCE 为 1.0 万美元/天。中国进口主要来自俄罗斯，一艘 10 万吨级船，科兹米诺至北中国，3 月上旬货盘，成交包干运费为 55 万美元。



国际成品油轮 (Product)：本周成品油运输市场亚洲航线涨跌互现，欧美航线小幅波动，综合水平小幅下跌。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS120 (TCE 约 0.6 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 WS109 (TCE 约 1.0 万美元/天)；7.5 万吨级船运价下跌至 WS113 (TCE 大约 1.6 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价小幅上涨至 WS120 水平 (TCE 大约 0.8 万美元/天)；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅下跌至 WS134 (TCE 大约 1.0 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 1.8 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际散货船价以跌为主 沿海散货船价稳中有涨】

2 月 20 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 823.26 点，环比上涨 0.64%。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 0.12%、0.13%、1.32%，国际散货船价综合指数下跌 0.26%。

印尼的煤炭、中国的钢材货等盘陆续放出，带动巴拿马型、超灵便型和灵便型散货船租金、运费低位反弹，BDI 指数周二收于 635 点，环比反弹 6.19%。但远程矿航线货盘减少，海岬型散货船运价继续走跌，二手散货船价格以跌为主。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1463 万美元、环比下跌 0.46%；57000DWT--1628 万美元、环比上涨 1.06%；75000DWT--1965 万美元、环比下跌 1.48%；170000DWT--3233 万美元、环比下跌 0.06%。目前，国际干散货物运输市场租金和运价处于低谷，船舶营运收入多数难以覆盖成本，预计二手散货船价格短期震荡回调。本期，二手散货船市场成交缩量，共计成交 10 艘（环比减少 2 艘），总运力 61.92 万 DWT，成交金额 9120 万美元，平均船龄 15.2 年。

中美贸易磋商再度释放积极利好信号，美联储加息步伐放缓，加之沙特最大的海上油田 Safaniyah 因故障部分关闭等影响，国际油价牛市有望回归。布伦特原油期货收于 66.45 美元/桶（周二），环比上涨 6.46%。美国总统特朗普周末表示，与中国的谈判“极度顺利”，并指出华盛顿方面较之前更加接近“达成实质性协议”，只要双方能够达成协议，将取消关税，大宗商品受到提振。国际原油运价受季节性因素影响小幅下滑，成品油运价亚洲航线震荡、欧美航线上涨，二手油轮船价涨跌不一。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2100 万美元、环比上涨 0.05%；74000DWT--2214 万美元、环比上涨 0.43%；105000DWT--3057 万美元、环比上涨 0.35%；158000DWT--4283 万美元、环比上涨 0.12%；300000DWT--5889 万美元、环比下跌 0.24%。国际能源署 (IEA) 最近发布报告称，油价走低以及中国石化项目为原油需求提供支撑，但美国经济增速放缓则将限制需求的上升空间，2019 年的全球原油需求增幅 140 万桶/日不变。目前，国际油轮 1 年期租费率止跌企稳，预计二手油轮价格或波动盘整。本期，二手国际油轮成交量大幅萎缩，共计成交 7 艘（环比减少 13 艘），总运力 38.88 万 DWT，成交金额 10250 万美元，平均船龄 10.86 年。

沿海散货运价稳步上扬，二手散货船价平稳波动。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--137 万人民币、环比上涨 0.10%；5000DWT--826 万人民币、环比上涨 0.18%。近期，因长协煤（价格低）兑现率较低，导致近期长协派船运输增多，加上北方降雪和封航影响，占用了部分运力，运输市场



供需基本平衡，沿海散货运价小幅波动，预计散货船价格短期稳中有涨。本期，沿海散货船成交量稀少，成交船舶吨位以 1000DWT 左右为主。

内河散运需求尚好，二手散货船价格涨多跌少。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--49 万人民币、环比上涨 4.70%；1000DWT--95 万人民币、环比下跌 1.87%；2000DWT--182 万人民币、环比上涨 3.34%；3000DWT--304 万人民币、环比下跌 0.30%。有专家表示，相比于 2018 年，预计 2019 年的资金面只能算是中性偏松，但是无法与 2016 年相比，毕竟整体债务、杠杆处于偏高位置，资金面不会过于宽松。去年底基建发力的预期，早前已经反映到价格表现中，建材价格或有回跌，此对内河建材运输需求利好，预计内河散货船价或将小幅盘整。本期，内河散货船成交量活跃，共计成交 142 艘（环比增加 27 艘），总运力 16.19 万 DWT，成交金额 13541 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

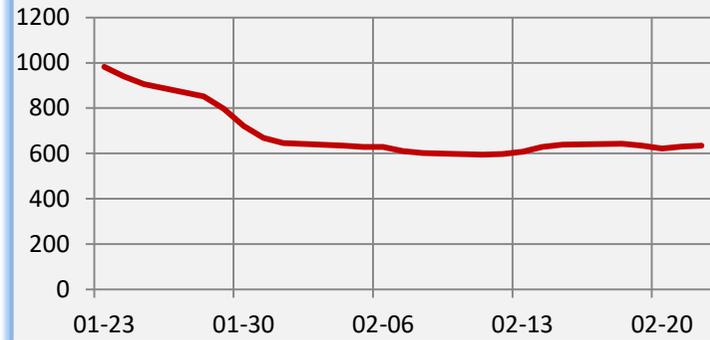
波罗的海指数	2月18日		2月19日		2月20日		2月21日		2月22日	
BDI	643	+4	635	-8	622	-13	630	+8	634	+4
BCI	713	-14	650	-63	578	-72	570	-8	545	-25
BPI	628	+4	639	+11	649	+10	657	+8	666	+9
BSI	594	+34	625	+31	649	+24	686	+37	707	+21
BHSI	322	+7	335	+13	345	+10	353	+8	359	+6



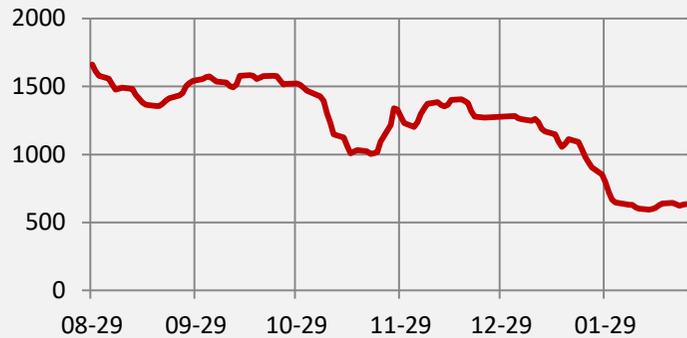
上周 BDI 指数走势



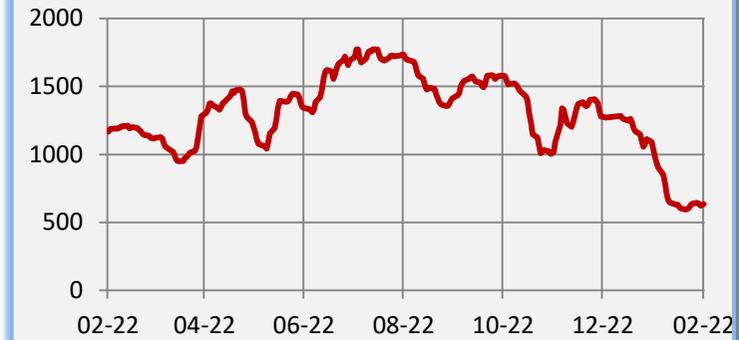
近一个月 BDI 指数走势



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 07 周	第 06 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	11,250	11,750	-500	-4.3%
	一年	13,000	14,500	-1500	-10.3%
	三年	13,250	13,250	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	8,500	8,500	0	0.0%
	一年	10,000	9,250	750	8.1%
	三年	10,250	10,000	250	2.5%
Smax (55K)	半年	9,750	8,750	1000	11.4%
	一年	10,500	9,500	1000	10.5%
	三年	10,000	10,000	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	8,000	7,750	250	3.2%
	一年	8,250	8,250	0	0.0%
	三年	8,750	8,750	0	0.0%

截止日期: 2019-02-19

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Korona D' 2011 179362 dwt dely retro Fangcheng 25 January trip via Brazil option West Africa redel Singapore-Japan \$7,000 - Cargill

'Archon' 2018 82084 dwt dely Cai Mep 25/26 Feb trip via Indonesia redel India \$8,250 - Bainbridge

'New Honor' 2013 82062 dwt dely Santos 26/27 Feb trip redel Singapore-Japan \$12,000 + \$200,000 bb - Olam

'Yu Hong' 2013 82000 dwt dely EC South America 20/31 Mar trip redel Baltic \$8,000 - Cargill

'Kythira 1' 2011 81398 dwt dely US Gulf 03/12 Mar trip via Panama redel South Korea \$12,750 + \$275,000 bb - Cargill



- 'Great Triumph' 2015 77835 dwt dely EC South America 04/05 Mar trip redel Skaw-Cape Passero \$9,500 - Medmar
- 'Genco Raptor' 2007 76499 dwt dely Kamsar 03/05 Mar trip redel Auginish \$7,000 - Cargill
- 'Kavo Alkyon' 2005 75409 dwt dely Yeosu spot trip via NoPac redel Singapore-Japan \$6,500 - Marubeni
- 'Global Bonanza' 2011 74916 dwt dely Gibraltar prompt trip via Aratu redel China \$10,550 - Pacific Bulk
- 'Inthira Naree' 2014 63456 dwt dely El Dekheila 26/28 Feb trip via Black Sea with grains redel Singapore-Japan \$17,000 - Refined Success
- 'SBI Hera' 2016 60425 dwt dely aps Hamburg end Feb trip with scrap Turkey \$6,000 - cnr
- 'Guo Tou 109' 2015 58089 dwt dely Guangzhou 25 Feb/01 Mar trip via Indonesia redel China intention bauxite \$9,750 - cnr
- 'Magia' EBC relet 2015 57586 dwt dely aps Port Elizabeth ely Mar trip redel China \$11,750 + \$175,000bb - cnr
- 'Sun Xin' 2010 56933 dwt dely Turkish Mediterranean end Feb trip redel W Africa \$8,000 - cnr
- 'Hercules' 2012 56546 dwt dely Masan prompt trip redel Skaw-Mediterranean \$4,000 for 65 days balance \$11,000 - Daewoo
- 'Global Falcon' 2010 51725 dwt dely Sendai 22/25 Feb trip via Japan redel AG \$5,800 - Perfect Bulk
- 'Bering Light' 2008 50292 dwt dely passing Canakkale prompt trip with steels via Black Sea Singapore-Japan \$11,000 - XO Shipping
- 'Bosphorus Prince' 2000 45572 dwt dely aps EC South America end Feb trip redel west Africa \$8,000 - Trithorn Bulk
- 'Strategic Harmony' 2014 39521 dwt dely aps Savannah end Feb trip with wood pellets Continent \$9,000 - Norden
- 'Interlink Dignity' 2015 38668 dwt dely US Gulf prompt trip redel EC Mexico approx \$7,250 - Norden
- 'Ionic Huntress' 2012 34062 dwt dely aps Rouen end Feb trip redel Algeria \$7,250 - cnr



4. [航运市场动态](#)

【Drewry: 集装箱生产价格及租赁价格预计持续下降!】

根据德路里 (Drewry) 的一项新研究, 集装箱生产商每向市场投放一个新的干货箱就会亏损。

德路里分析: “干货箱的产量在 2018 年飙升导致供应过剩价格急剧下降。制造商现在正在努力弥补成本, 他们可能会控制产量以遏制亏损并支撑价格。”

“钢铁价格下跌可能缓解了设备制造商的压力, 但集装箱价格下跌速度一直快于成本下跌, 过去几年微薄的利润在四季度逆转, 建造商每个集装箱亏损 100-200 美元。”

德路里还下调了对集装箱需求量的预测, 因为集装箱市场的总体需求太弱。因此, 德路里指出, 减产可能不足以推高价格。

马士基集装箱工业公司 (MCI) 的新任首席执行官 Sean Fitzgerald 在 2018 年下半年采取了行动, 并关闭了 MCI 三家工厂中的两家。首先是 MCI 在智利圣安东尼奥的工厂被关闭, 这家工厂在 2015 年才刚刚投产。12 月 MCI 又关闭了位于中国东莞的工厂, 此举标志着该公司最终退出了干货箱的生产。目前, MCI 最后一家工厂仅在中国青岛生产冷藏集装箱。

与此同时, 新集装箱制造商之一、拥有最先进生产线的中国 Fuwa (广东富华机械集团), 是给竞争带来压力的因素之一。

Fuwa 的优势在于采用了日本和德国的技术, 创造了一种完全自动化的生产, 机器人可以处理所有集装箱的焊接和组装。此外, 该公司可以供应任何类型的集装箱, 而不仅仅是标准的 20 或 40 英尺大小的集装箱。

德路里预计, 集装箱价格最早将在 2020 年稳定下来。集装箱生产价格以及租赁集装箱的价格预计将持续下降。

来源: Drewry

【第二季度散运市场有望回升!】

受 1 月底巴西淡水河谷溃坝事故影响, 散货船运市场今年 1 月运价持续下跌, 散货船运公司元月营收涨跌互见; 业界估计, 第一季 BDI 将会赶底, 第二季中国向美国购买的黄豆可带动运价回升, 下半年可望明显好转。



散装船运的波罗的海干货船综合指数(BDI)在本月 11 日跌破 600 点, 今年初以来跌幅超过五成, 其中海岬型船跌幅最深, 18 日指数缓步回升至 643 点, 除了全球景气因素, 1 月 26 日巴西 Brumadinh 溃坝事故影响到巴西矿砂产能。

业界估计第一季 BDI 将会赶底, 第二季中国向美国购买的黄豆可带动运价回升, 下半年国际海事组织新环保公约启动, 仍可期待市场大幅好转。

淡水河谷事件原估计会因而减产的 4,000 万吨铁矿石, 占其产量的 10%, 但巴克莱银行分析师指出, 淡水河谷的实际产量损失预计为 2,000 万吨, 因为淡水河谷会在不受矿坝坍塌影响的地区提高产量。投行史迪福(Stifel)的分析师 BenNolan 表示, 淡水河谷的溃坝事件恐给全球干散货海运出货量带来 1%的负面影响。

大型散货船公司则分析, 淡季会延长多久还有待观察, 主要看巴西政府在安检方面的态度, 较乐观的估计认为会减供 20%, 如果减到 40%以上, 钢铁厂产能都会受到威胁。

这一波运送矿砂的主力船海岬型船受到最大影响, 海岬型船运费指数已自去年封关数 1,905 跌到 18 日的 713 点, 跌幅达 62.57%, 现货市场日租仅剩 7,135 美元, 约成本价一半。

由于中国承诺向美国买的 500 万吨黄豆, 预计第二季会开始装船, 估计 3 月开始粮商就会开始洽租船舶, 对于巴拿马与超灵便型船运价回升会有明显助益, 海岬型船恐要等候下半年环保法规效应显现, 不过有散货船东认为如果其他矿场增产顺利, 第二季就机会回升。

来源: 海事服务网

【马士基和 Zim 大幅削减运力 全球船队规模增长低于需求】

根据航运分析公司 Seaintelligence 的调查, 在全球前 12 家班轮运输公司中, 有 6 家船公司的船队增长低于总体需求的增长。

其中马士基和以星在 2018 年大幅削减了船队规模。

据分析公司 Seaintelligence 称, 马士基及其新合作伙伴以色列 Zim, 在过去一年中的两条航线已经积极缩减了船队规模。

该公司研究了从 2018 年初到今年年初 12 家航运公司船队的发展情况。



该研究表明，在此期间，12家航运公司中有6家在这一时期的运力增长低于总体需求的增长，达到3.8%。

除了马士基和以星大幅削减运力外，万海(Wan Hai)、CMA CGM和MSC等航运公司的船队增长也低于需求。

根据Seaintelligence的数据显示，马士基和Zim在运力方面已经失去了市场份额，但这并不一定意味着两家航运公司的集装箱吞吐量也在下降。

“以HMM为例，他们的业务量增长了10.6%，但这不足以跟上22%的运力扩张。”根据该研究，韩国船公司HMM运力增长最快。

同时Seaintelligence也分析道，“总体而言，如果12家航运公司中有6家的船队增长低于全球需求，而这6家公司“只是”设法使自己的船队数量与市场增长同步增长，这意味着它们的船队利用率将会提高，在其他条件相同的情况下，它们的盈利能力也将会提高。”根据AlphaLiner最新集装箱班轮运力排行榜，全球集装箱班轮公司运力排行情况基本维持稳定不变。

现代商船前日发布的2018财报中显示其箱量和收入都有所增加。5.22万亿韩元(约314亿人民币)的收入比前年上升了4%，箱量则大涨10%至446万TEU，但营业亏损额却高达5765亿韩元(约34.69亿人民币)。巨额亏损并未阻止现代商船在排名中由第十升至第九，现代商船首席执行官C. K. Yoo也表示，2020年将成为现代商船实现重大飞跃的一年。

来源：搜航网

5. 船舶市场动态

【韩国船厂合并会影响LNG船新船价格吗？】

近期韩国现代重工与大宇造船之间的合并案引起了业界热议，许多人不禁思考这场合并究竟会给新造LNG运输船订单价格造成何种影响？希腊LNG船船东GasLog认为，鉴于目前LNG订单量大而船厂产能有限，新船完工时间已经延至2.5-3年，如果实现合并，这两大船厂将面临提高LNG新造船价格的压力。

但是这两家韩国公司的合并究竟会将LNG新船价格提高多少可能还得问问中国船厂。据某位韩国造船业分析师称，尽管韩国两大造船巨头去年一共拿下了超过170万cum大型LNG运输船订单，占据着大约70%的订单份额，单单一场比赛合并给新船定价带来的影响还是有限。如果收购案顺利通过，合并后的公司凭借庞大的订单量确实会获得较大的议价能力。但是在合并完成后的初级阶段里，它们的首要目标应该是削减成本和改善效率，而非提高价格。

预计合并后的大宇造船在运营方面很可能仍将保持独立，至少在接单方面如此，这样的话，一部分竞争就会在新的现代重工集团内部进行。关于LNG新船价



格，好的一面是订单数量将继续增长，尤其是投机订单。坏的一面则是这种高级船型的建造经验不像其他商船那样成熟，这意味着等到相关技术提升之后造船价格还有下降空间。举个例子，LNG 运输船的推进系统远比其他船型要复杂，而高压注气等新技术仍在开发当中。

某位曾在知名船级社工作过的香港航运分析师指出，与既有船型不同，随着建造技术和船厂经验的不断成熟，大型 LNG 运输船的价值有很大的贬值潜力，去年韩国三大船厂能在占据超过 90% 的市场份额而且钢材成本不断上升的情况下将 LNG 新船价格保持在较低水平，原因之一就在于此。造船效率一改善，船厂的成本和收支平衡点就会下降，更何况大多数 LNG 船买家都是有实力的船东，他们的议价能力也很强，韩国船厂得和他们保持长期合作关系。

如此一来，在这场游戏中韩国船厂的竞争者就会起到很大作用。如今日本、新加坡以及中国船厂都具有建造 LNG 运输船的能力，但是前两者分别受到劳动力成本高和规模因素的限制。中国大概是韩国船厂在这个领域内最大的对手，正如在超大型集装箱船建造方面一样。目前，中国唯一建造过大型 LNG 船的船厂是中国船舶工业集团下属上海沪东中华造船厂，它曾为商船三井建造过一艘 174000cum 的 LNG 运输船。此外，中国船舶重工集团旗下的大连船舶重工也想进军 LNG 船建造领域。扬子江船厂在这方面也有动作，去年该集团与日本三井造船签署了合作协议，二者将成立合资企业，涉足 LNG 船业务。

一旦国内船厂在高附加值产品建造方面取得突破，新船价格很可能会不升反降。中国某大型金融租赁公司高管曾表达过此类担忧，如果这一天到来，这家公司在 LNG 领域迅速增长的业务将面临严重的资产价格泡沫破裂的风险。尽管如此，中国船厂要取得突破仍需耐心。扬子江船业集团某位高管认为现代重工与大宇造船的结合不会立即给扬子江的企业造成压力，因为该集团的 LNG 合资企业需要一段时间才能转化成具体的产品。真正引发担忧的是，韩国政府如果继续通过韩国产业银行给合并后的船厂提供补贴会恶化市场竞争环境。而且，韩国船厂的整合也许会使中船集团和中船重工之间等待已久的合并加速成形。某位中船集团下属船厂高管坦言，国内同行并不急于在短期之内挑战韩国在大型 LNG 运输船建造方面的优势，无论邻国会不会出现一个更强大的对手。相比于大型 LNG 运输船，建造一艘超大型集装箱船简直是小菜一碟。（编译自 Lloyd' s List 及 Sea Trade）

来源：中国船检

【经纪人呼吁油船船东快到韩国船厂订造新船】

船舶经纪公司 Gibson 在其最新的周报中建议油船船东，抓紧时间优质的韩国船厂下单订船。

Gibson 指出，2019 年是油船订单活动繁忙的一年，VLCC 和 MR 型油船订单再次流行。今年以来，VLCC 和 MR 型油船新船订单量已经分别达到了 12 艘、11 艘。这两种船型在 2018 年也获得船东的极大兴趣，全年新船订单量分别为 42 艘和 49 艘。

随着整合增加，尤其是现代重工和大宇造船海洋将于 3 月开始合并，这两家顶级船厂的油船新造船价格将会上涨。此外，尽管 2018 年的投资远低于纪录水平，但是复杂的 LNG 船和集装箱船的订单量大致翻了一番，这表明未来几年优质船厂的新造船可用空间可能会有些紧张。



此前，有报道称，卡塔尔计划订造最多 60 艘 LNG 船。Gibson 称，如果这一订单属实，这可能会加剧船厂交付档期紧张的情况。

“集中度更高的整合将会减少韩国造船业的产能过剩，再加上其他行业（如 LNG）的需求增加，将会支撑更高的定价，可能会影响新造船的数量，” Gibson 建议。

根据 Gibson 的数据，过去一年，新造 VLCC（不安装洗涤器，韩国）价格上涨了 1000 万美元。

来源：国际船舶网

【印度推出本国造船业扶持政策】

据新印度快报(The New Indian Express)本月 18 日报道，印度政府本周一表示，为推广“印度制造”计划，印度建造的船舶将在新政策下享有租船优先权。印度航运、公路运输部部长 Nitin Gadkari 将于周二发布经修订的指导说明。

印度航运部在一份声明中表示：“为了推动印度制造计划并激励印度造船活动，印度政府迈出了一大步，印度航运部通过向建于印度的船舶提供优先购买权（RoFR）来修订租船指导说明。”

此后，无论何时进行招标来的租船，能提供印度建造船舶的投标人将被优先考虑，以匹配最低的投标报价。

该声明称，预计对印度建造的船舶的优先权将提高对此类船舶的需求，为其提供额外的市场准入和业务支持。本周二，在为期两天的区域海上安全会议开幕式上，Gadkari 将在孟买启动这方面的政策。

在修订指南之前，根据《1958 年商船法》的相关规定，为悬挂印度国旗的船只保留了 RoFR。现有的许可条件已根据印度推行“印度制造”计划政策进行了审查。

该审查也符合为印度国内造船业提供长期战略性推动的需要，印度航运部还制定了行使 RoFR 的资格条件和规则。

其中一条规则称，“只有在租船最低竞标报价是印度以外制造的船的时候，RoFR 才会实行。”印度政府已采取若干措施促进印度造船业，特别是根据造船经济援助政策（2016-2026）来提供长期补贴。”



2018-2019 年，印度政府预算拨款了 3 亿卢比为所有印度造船厂提供财政援助，这不包括印度国防造船厂，其中，已经向三个造船厂发放了 1.189 亿卢比数额的财政援助资金。

来源：龙 de 船人

6. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	436.00	470.00	619.00	n/a
Hong Kong	432.00	436.00	610.00	n/a
Tokyo	458.00	468.00	n/a	710.00
Hamburg	425.00	n/a	624.00	n/a
Fujairah	427.00	n/a	730.00	n/a
Istanbul	445.00	n/a	655.00	n/a
Rotterdam	415.00	480.00	595.00	n/a
Houston	445.00	n/a	645.00	n/a
Panama	455.00	n/a	650.00	n/a
Santos	432.00	463.50	n/a	720.00

截止日期： 2019-02-22

◆ 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07周	第06周	浮动	%	备注
好望角型 Capesize	180,000	5,200	5,200	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,000	3,000	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,800	2,800	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,400	2,400	0	0.0%	



油 轮						
船 型	载重吨	第 58 周	第 57 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	9,200	9,200	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	6,100	6,100	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	5,000	5,000	0	0.0%	
MR	52,000	3,600	3,600	0	0.0%	

截止日期: 2019-02-12

(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
1	TAK	112,000	Sumitomo, Japan	2020	Valles Steamship - Canadian	low \$50.0m	
4+2	TAK	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	-	Sinokor - S. Korean	4,160	IMO II, epoxy phenolic coating
2	TAK	9,200	Taizhou Kouan, China	2020	French	Undisclosed	IMO II/III
3	BC	210,000	Quindao Beihai	2021		5,500	incl. options in
3	BC	210,000	Tianjin Xingang, China	2021		5,500	various
	BC	210,000	COSCO Dalian, China	2021	COSCO - Chinese	5,500	shipyards, long
10	BC	210,000	COSCO Nantong, China	2021		5,500	T/C to Chalco,
	BC	210,000	COSCO Yangzhou, China	2021		5,500	LOI stage
5	CV	15,000 teu	Jiangnan, China	-	CMA CGM - French	13,000	dual fuelled
1	TAK/LNG	174,000 cbm	DSME, S. Korea	2021	Maran Gas - Greek	Undisclosed	
1	TAK/LNG	84,000 cbm	Kawasaki, Japan	2021	Kumiai Navigation - Japanese	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
GLOVIS DONGHAE	BC	97,045		2004	Japan	1,120	Aswan Trading - Qatar	
CALHOUN	BC	76,801		2006	Japan	1,080	Ukrainian	
DIONE	BC	75,172		2001	S. Korea	720	Greek	*internal



DANAE	BC	75,106	2001	S. Korea	720	Greek	*internal
LOCH NESS	BC	61,272	2016	Japan	2,300	Undisclosed	
AFRICAN LOON	BC	61,255	2016	Japan	2,260	Greek	
NAVIOS MERIDIAN	BC	50,316	2002	Japan	720	Chinese	
NORD MUMBAI	BC	36,612	2012	Vietnam	1,250	Greek	

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
GENMAR COMPATRIOT	TAK	72,736		2004	China	675	Greek	
GOLDIE	TAK	45,425		1992	Japan	Undisclosed	Bangladeshi	
LAVELA	TAK	40,099		2010	S. Korea	1,480	Socomar - Italian	
SUNNY POSEIDON	TAK	6,135		2003	Japan	530	Indonesian	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
TAKAHARU MARU	BC	18,433	5,788	1979	Japan	433.00	

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
ADRIATIC X	SEMI SUBMERSIBLE	6,169	8,877	1982		240.00	as is Sharjah

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
WELL DEEP	BC	69,235	9,462	1993	Japan	422.00	as is Chittagong
LAL BAHADUR SHASTI	CV	28,902	8,298	1993		417.00	as is Colombo at auction, extra payment for fuel
LA PRINCESA	ROR	10,523	6,000	1979		225.00	as is Jacksonville, FL for recycling in USA
STAR AURORA	TAK	171,199	21,018	2000	Japan	430.00	as is Singapore



◆ALCO 防损通函

【国际扣船实务 - 澳大利亚】

在澳大利亚，初次船舶扣押是快速、简单且成本不高的。所需要的只是一份令状，扣押令申请，扣押令和一份形式宣誓书。还有申请费用以及法院要求因扣押而产生的成本和费用的存款（保险，法院工作人员的差旅，船只移动等）。提交文件后，法院官员或其代表即就船只进行扣押。为此目的，执行官们可以前往远程港口。

船舶扣押适用《1988 年海事法》（简称该法案）。但是，该法案与 1952 年公约之间有很多相似之处。

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
2019-02-22	671.510	761.680	6.068	85.572	875.580	60.681	976.930	208.610	16,747.000
2019-02-21	672.200	762.680	6.067	85.648	877.020	60.503	976.640	208.470	16,717.000
2019-02-20	675.580	766.220	6.108	86.074	882.320	60.282	973.740	207.820	16,653.000
2019-02-19	676.420	765.050	6.116	86.192	874.130	60.373	979.050	208.510	16,640.000
2019-02-18	676.590	764.120	6.122	86.211	872.880	60.260	978.990	208.200	16,637.000

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	2.41013	2 周	--	1 个月	2.48438
2 个月	2.57638	3 个月	2.64625	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.706	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.89163		

2019-02-22

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司
Web: www.totalco.com E-mail: snp@totalco.com