



全一海运市场周报

2019.03 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2019.02.25 - 03.01)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求总体低迷 多数航线运价下调】

本周，由于节前囤积货源基本消化完毕，而国内工厂虽然陆续复工，但产生足够货源仍待时日，中国出口集装箱运输市场运输需求总体较低迷，大部分航线舱位利用率下滑，各航商装载情况出现分化。受此影响，市场竞争加剧，大部分航线即期市场订舱运价下跌。3月1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803.71点，较上期下跌5.2%。

欧地航线：据研究机构Markit发布的数据显示，欧元区2019年2月制造业采购经理指数(PMI)初值跌至49.2，不及预期，较1月数值下跌1.3，显示出欧洲经济复苏仍有反复。本周市场运输需求恢复程度较低，虽然市场仍有一定规模的运力停航，但由于运力基数较大，供求关系并未好转，上海港船舶平均舱位利用率约在85~90%左右，部分航班舱位利用率跌至八成以下，各航商订舱情况有所分化。由于运力供给恢复速度略快于需求，多家航商看淡近期市场，并主动下调运价以加强揽货力度，即期市场订舱运价普遍下跌。3月1日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为796美元/TEU，较上期下跌4.2%。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。3月1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810美元/TEU，较上期下跌5.5%。

北美航线：美国2月密歇根大学消费者信心指数初值95.5。2月23日当周首次申请失业救济人数22.5万人。两项数据均略超预期。显示美国经济增速总体仍比较强劲。本周，节前囤货已基本消化，但工厂复工进度缓慢，市场新增运输需求严重不足。运力方面，市场仍有部分停航措施，但未能阻止供需关系恶化，上海港船舶平均装载率美西、美东分别在80%、85%左右。为竞争有限的货源，航商间竞相调价，即期市场订舱运价承压下行。3月1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1549美元/FEU和2640美元/FEU，较上期分别下跌9.9%和6.9%。

波斯湾航线：运输需求维持此前弱平衡，部分航商继续执行运力控制措施，但效果一般，上海港船舶平均舱位利用率在85~90%之间。运价方面，部分航商为追求市场份额下调运价，市场运价承压下行。3月1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639美元/TEU，较上期下跌7.4%。

澳新航线：节后市场需求疲软，各航商装载情况差异较大，上海港各航次船舶平均舱位利用率在80%左右。供求关系有所恶化，部分航商加大了降价揽货力度，市场运价加速下跌。3月1日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为394美元/TEU，较上期下跌15.8%。



南美航线：市场运输需求有所改善，部分航商囤积货源仍有余量。本月初大部分航商宣布上调运价以提振市场，即期市场运价短期上扬。3月1日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为1498美元/TEU，较上期上涨16.1%。

日本航线：本周货量稍显低迷，但市场运价总体稳定。3月1日，中国出口至日本航线运价指数为723.55点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【多重利好刺激下游需求 沿海煤炭运价止跌回升】

本周，在煤炭价格上涨预期以及用煤需求改善等因素的刺激下，下游采购积极性回暖，沿海散货运输需求较之前有所改善。3月1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962.71点。

煤炭市场：正月十五过后，虽然用电需求回暖程度不及预期，但经过一段时间的修复，下游工厂开工率趋于正常，用电耗煤情况于本周有所改善。据统计，3月1日，沿海六大电厂日耗煤量70.24万吨，较上周同期上涨14.1%。在存煤量基本持平的情况下，存煤可用天数下降3.5天。与此同时，煤炭价格方面也传递出利好，近期矿难使得坑口复产速度也有所减慢，加上市场传出澳洲煤进口限制力度将有所加大，煤炭价格上涨预期浓厚。下游采购积极性持续转好，而新一月的拉运计划也已开始提前布置，运输需求较之前明显改善。运力方面，前期国内运输市场持续低迷，部分兼营船舶转战外贸航线，致使沿海可用运力缩减。综合上述情况，鉴于沿海煤炭运输市场运力过剩矛盾明显缓解，且油价上涨拉高运输成本，船东挺价心态明显走强，沿海煤炭运价在周初触底之后持续反弹。

3月1日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收906.24点。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22.7元/吨，较上周五上涨2.3元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为25.1元/吨，较上周五上涨2.2元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为31.6元/吨，较上周五上涨1.9元/吨；华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为26.6元/吨，较上周五上涨1.5元/吨。

金属矿石市场：南方连续降雨天气及两会临近影响工地开工，钢材销售不畅，且钢厂利润由于铁矿石采购价格较高受到压缩，生产积极性受到影响，对铁矿石的补库需求偏弱，部分钢厂按需补库。3月1日，沿海金属矿石货种运价指数报收925.08点。

粮食市场：目前，北方粮食现货收购价格已跌至低位，锦州港主流收购价1740~1750元/吨，基本与2018年低点持平，鲅鱼圈主流收购价1710~1720元/吨，已经低于去年低点。而贸易商以及下游销区企业库存偏低，存在较大补库需求。随着玉米现货端利空因素逐渐释放，粮食运输需求开始转好。3月1日，沿海粮食货种运价指数报收733.40点，较上周上涨3.6%。



成品油市场：新一轮成品油调价窗口于 2 月 28 日 24 时开启，国内成品油调价迎来“四连涨”。在买涨心理促使下，下游采购囤货积极性有所提升。而伴随节后工厂开工率持续回升，配送货源发运需求较好，有效消化过剩运力。受上述情况影响，沿海成品油运价小幅上涨。3 月 1 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 965.63 点，较上周上涨 0.1%；其中市场运价成分指数报收 896.09 点，较上周上涨 0.3%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【中小型船稳中有涨 综合指数小幅回升】

本周海岬型船市场仍无亮点，整体货盘有限，运价延续下跌走势；巴拿马型船在粮食和煤炭货盘的共同支撑下，继续上攻；超灵便型船市场热度略减，租金涨幅收窄。远东干散货指数（FDI）在中小型船的支撑下小幅回升。2 月 28 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 682.79 点，运价指数为 693.26 点，租金指数为 667.09 点，较周四分别上涨 3.6%、1.7%和 6.7%。

海岬型船市场：海岬型船低位下探，跌幅有所收窄。远程矿航线上，尽管巴西事故影响逐渐淡出视野，但远程矿航线货盘仍寥寥无几，尤其是淡水河谷在远程矿航线几乎无运输需求，船东信心受挫，运价继续走跌。由于目前巴西图巴朗至青岛航线运价已处于 2018 年以来的最低水平，预计后期下跌空间有限。27 日，3 月下半月受载期，巴西图巴朗至青岛航线成交价为 12.5 美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 12.574 美元/吨，较上周四下跌 1.3%。太平洋市场，由于远程矿航线货盘少、运价低，船东不愿将船空放至大西洋，导致太平洋市场运力集中，而铁矿石货盘相对有限，加上澳洲煤受限，太平洋市场运价继续低位下探。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 4.952 美元/吨，较上周四下跌 1.2%；中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 4786 美元，较上周四下跌 6.4%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场和粮食航线租金、运价继续上涨。太平洋市场，北太平洋市场粮食货盘增多，印尼往马来西亚、印度、韩国、日本等各个方向的货盘均较多，继续给市场注入活力。同时南美粮食船运季慢慢开启，市场氛围不错，船东信心充足，巴拿马型船太平洋市场租金、运价上涨。27 日市场报出 8.3 万载重吨船，舟山即期交船，途经北太平洋美国西海岸，新加坡-日本范围还船，成交日租金为 8500 美元。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 7904 美元，较上周四上涨 12.1%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 5996 美元，较上周四上涨 7.7%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.3 美元/吨，较上周四上涨 9.9%。粮食航线，南美粮食运输旺季陆续开启，3 月下旬货盘增多；同时，上周市场传出中国承诺将购买 1000 万吨美国大豆，提振市场信心，船东普遍看好后市，粮食航线租金、运价上涨。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为 27.7 美元/吨，较上周四上涨 4.8%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场继续回温，但涨幅缩小。相比上周，东南亚市场货盘有所减少，目前镍矿货盘仍不多，超灵便型船东南亚市场租金、运价涨势放缓。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 7655 美元，较上周四上涨 11.9%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 9991 美元，较上周四上涨 9.7%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 6063 美元，较上周四上涨 7.6%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.085 美元/吨，较上周四



上涨 7.9%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.815 美元/吨，较上周四上涨 3.0%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价延续涨势 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 22 日当周原油库存意外减少，创 7 个月来最大单周降幅。本周初，美国总统特朗普在推特上再次抱怨油价太高，要求 OPEC 放松抬高油价的努力，而伴随着美国创纪录的出口量，使得当日原油价格大幅走低。但这一次 OPEC 似乎没有受到特朗普的影响。沙特能源部长近日表示除了继续减产之外，并考虑在下半年延长减产计划。本周原油价格先跌后涨，布伦特原油期货价格周四报 66.60 美元/桶，较上期微跌 0.54%。全球原油运输市场大船运价持续上涨，中型船运价稳中有降，小型船运价波动下行。中国进口 VLCC 运输市场运价延续涨势，涨幅收窄。2 月 28 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1017.84 点，较上期上涨 8.95%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场运价延续涨势，但涨幅较上周收窄。美湾地区活跃继续提振市场，中东及西非可用运力持续收紧，随着 3 月货盘的稳步成交，运价不断攀升，中东航线运价更是创出年内新高。成交记录显示，中东 3 月 15-17 日装期货盘成交运价为 WS63.5；西非 3 月 27-29 日装期货盘成交运价为 WS61。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS63.33，较上周四上涨 9.3%，CT1 的 5 日平均为 WS60.04，较上周上涨 11.0%，等价期租租金平均 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 62.35，上涨 8.4%，平均为 WS 59.49，TCE 平均 3.2 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 WS67 左右，TCE 约 1.3 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，尼日利亚至地中海，3 月 15 至 16 日货盘，成交运价为 WS67.5。黑海到地中海航线运价小幅下跌至 WS82，TCE 约 1.4 万美元/天。亚洲进口主要来自阿拉伯湾和卡塔尔，一艘 13 万吨级船阿拉伯湾至泰国，3 月 9 至 11 日货盘，成交运价为 WS67.5。一艘 12.4 万吨级船卡塔尔至印度西岸，3 月 17 日货盘，成交运价为 WS80。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线运价小幅上涨，地中海及欧美航线运价涨跌互现，综合水平波动下行。7 万吨级船加勒比海至美湾运价大幅下跌至 WS115（TCE 约 1.4 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS109 水平（TCE 约 1.6 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS103（TCE 约 1.2 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS94，TCE 约 2.3 万美元/天。波斯湾至新加坡运价小幅上涨至 WS93，TCE 约 0.7 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价小幅上涨至 WS93，TCE 为 1.1 万美元/天。中国进口主要来自俄罗斯，一艘 10 万吨级船，科兹米诺至中国营口，3 月中旬货盘，成交包干运费为 54 万美元。

国际成品油轮（Product）：本周成品油运输市场亚洲航线稳中有降，欧美航线持续下滑，综合水平不断下跌。印度至日本 3.5 万吨级船运价保持在 WS120（TCE 约 0.6 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价稳定在 WS110（TCE 约 1.0 万美元/天）；7.5 万吨级船运价下跌至 WS103（TCE 大约 1.3 万



美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS103 水平 (TCE 大约 0.5 万美元/天); 欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS121 (TCE 大约 0.7 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 1.3 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数平稳波动 二手船市成交萎缩】

2 月 27 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 825.06 点, 环比上涨 0.22%。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上涨 0.83%、0.02%、1.40%, 内河散货船价综合指数下跌 0.78%。

海岬型散货船运价小幅攀升后迅速跌落, 巴拿马型散货船运价反弹后上涨乏力, 超灵便型散货船运价稳步上涨, 各大船散货船型分航线走势不一, BDI 指数低位震荡, 运价处于盈亏平衡点之下, 二手散货船价格小幅震荡。本期, 5 年船龄的国际散货典型船舶估价: 35000DWT--1431 万美元、环比下跌 2.21%; 57000DWT--1686 万美元、环比上涨 3.53%; 75000DWT--1971 万美元、环比上涨 0.31%; 170000DWT--3191 万美元、环比下跌 1.29%。目前, 国际干散货船 1 年期期租费率稳中有跌, 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 9 艘 (环比减少 1 艘), 总运力 73.29 万 DWT, 成交金额 13270 万美元, 平均船龄 11.44 年。

中美贸易谈判乐观信号继续为油价提供支撑, 布伦特原油期货收于 67.12 美元/桶 (周二), 环比上涨 1.01%。目前, 库欣原油库存激增 341.3 万桶, 创 2018 年 4 月 6 日当周 (46 周) 以来最大单周增幅, 这令油价短期自年内高位有适度回撤可能; 长期来看, 国际原油仍维持上行动能。国际原油运输市场货盘增加, 原油运价止跌反弹, 成品油运价涨跌互现, 二手油轮船价涨跌互现。本期, 5 年船龄的国际油轮典型船舶估价: 47000DWT--2138 万美元、环比上涨 1.82%; 74000DWT--2211 万美元、环比下跌 0.11%; 105000DWT--3060 万美元、环比上涨 0.10%; 158000DWT--4395 万美元、环比上涨 2.60%; 300000DWT--5864 万美元、环比下跌 0.43%。目前, 原油价格小幅波动, 原油运输市场观望气氛浓厚, 即期运价维持平稳, 国际油轮 1 年期期租费率稳中有涨, 预计二手油轮价格或波动盘整。本期, 二手国际油轮成交稀少, 共计成交 3 艘 (环比减少 4 艘), 总运力 27.69 万 DWT, 成交金额 8520 万美元, 平均船龄 8.67 年。

沿海船货双方对市场走势判断不一, 谈判陷入僵局, 中国沿海运价指数 (CBFI) 震荡运行, 二手散货船价大幅震荡。本期, 5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价: 1000DWT--143 万人民币、环比上涨 4.29%; 5000DWT--803 万人民币、环比下跌 2.80%。近期, 下游用煤企业和贸易商库存高位运行, 采购积极性降低; 北方煤炭资源紧张, 发运货盘以长协煤为主; 沿海煤炭运输市场供需两弱, 运力过剩程度加大, 运价小幅下走, 预计散货船价格短期震荡盘整。本期, 沿海散货船成交 6 艘, 成交船舶吨位以 1000DWT、5000DWT 左右为主。

内河散运需求一般, 运价稳中有跌, 二手散货船价格跌多涨少。本期, 5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价: 500DWT--50 万人民币、环比上涨 2.88%;



1000DWT--92 万人民币、环比下跌 3.73%；2000DWT--185 万人民币、环比上涨 1.84%；3000DWT--293 万人民币、环比下跌 3.67%。经过两年多的宏观调控，国内房地产市场已经从之前的过热状态转为总体平稳，不少城市房价出现降温，一二线城市的二手房价格开始下行，楼市拐点出现，未来房地产调控将以地方主导，稳地价、稳房价和稳预期作为重点工作之一。目前，房地产项目复工尚未开展，建材运输需求总体较为低迷，预计内河散货船价或将小幅盘整。本期，内河散货船成交量萎缩，共计成交 65 艘（环比减少 77 艘），总运力 10.49 万 DWT，成交金额 9149 万元人民币。

来源：上海航运交易所

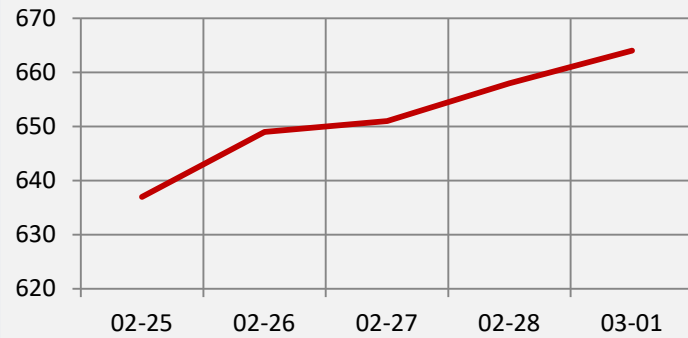
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

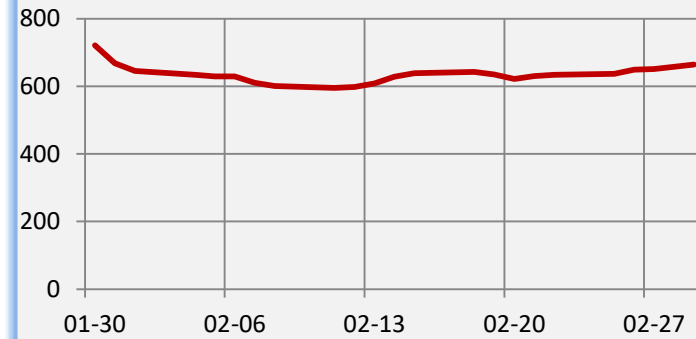
波罗的海指数	2 月 25 日		2 月 26 日		2 月 27 日		2 月 28 日		3 月 1 日	
BDI	637	+3	649	+12	651	+2	658	+7	664	+6
BCI	520	-25	522	+2	500	-22	459	-41	383	-76
BPI	685	+19	713	+28	752	+39	813	+61	863	+50
BSI	721	+14	729	+8	738	+9	749	+11	759	+10
BHSI	366	+7	372	+6	382	+10	388	+6	393	+5



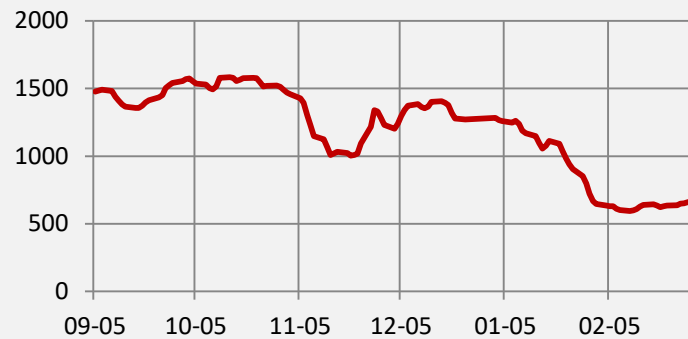
上周 BDI 指数走势



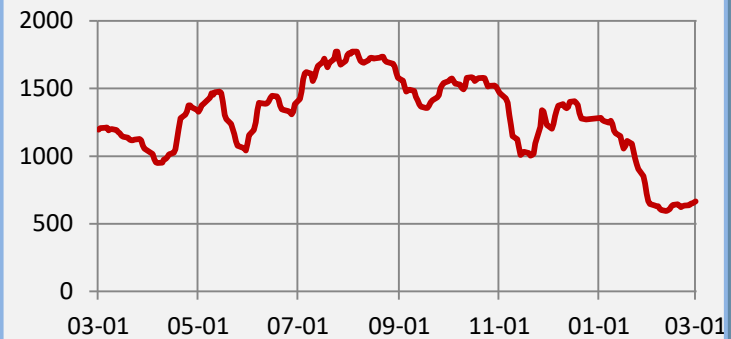
近一个月 BDI 指数走势



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 08 周	第 07 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	10,000	11,250	-1250	-11.1%
	一年	10,500	13,000	-2500	-19.2%
	三年	12,000	13,250	-1250	-9.4%
Pmax (76K)	半年	9,000	8,500	500	5.9%
	一年	10,500	10,000	500	5.0%
	三年	10,250	10,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	10,250	9,750	500	5.1%
	一年	10,750	10,500	250	2.4%
	三年	10,250	10,000	250	2.5%
Hsize (30K)	半年	8,250	8,000	250	3.1%
	一年	8,500	8,250	250	3.0%
	三年	8,750	8,750	0	0.0%

截止日期: 2019-02-26

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'CMB Chardonnay' 2012 95740 dwt dely Immingham 06 Mar trip via

'Piet' 2011 93183 dwt dely Rotterdam 27 Mar trip via USEC redel Continent \$4,500 - Bunge

'Ledra' 2013 83987 dwt dely Singapore 06/07 Mar trip via Indonesia redel SE Asia \$10,000 - Oldendorff

'Ionic Katana' 2005 82936 dwt dely Haldia 05/15 Mar trip via ECSA redel Singapore-Japan \$9,600 - cnr

'Darya Devi' 2013 81930 dwt dely Recalada 16/22 Mar trip redel SE Asia \$13,350 + \$335,000 bb - cnr



'Xing Chang Hai' 2018 81824 dwt dely Cai Mep 03/06 Mar trip via Indonesia redel Korea \$11,500 - cnr

'Tong Ying' 2018 81610 dwt dely EC South America 10/11 Mar trip redel Singapore-Japan \$13,000 + \$300,000 bb - Olam

'Puppis Ocean' 2014 81070 dwt dely Zhoushan 10 Mar trip via NoPac redel Singapore-Japan \$10,500 - Norden

'CF Diamond' 2011 75619 dwt dely EC South America 24 Mar onwards trip redel Singapore-Japan \$13,100 + \$310,000 bb - Bunge

'Shi Dai 9' 2012 75423 dwt dely Qinzhou 04/05 Mar trip via Indonesia redel Malaysia \$8,250 - cnr

'Da Ying' 2003 75318 dwt dely EC South America 10/11 Mar trip redel Singapore-Japan \$12,500 + \$250,000 bb - cnr

'Amalfi' 2009 75206 dwt dely EC South America 24 Mar trip redel Singapore-Japan \$13,350 + \$350,000 bb - Bunge

'Captain Diamantis' 2000 74757 dwt dely EC South America 11/12 Mar trip redel Singapore-Japan approx \$11,900 + \$190,000 bb - Ausca

'Indigo Cefiro' 2012 58737 dwt dely Navlakhi prompt 2-3 laden legs redel Arabian Gulf - Japan - cnr

'Petrel Bulker' 2011 57809 dwt dely Puerto Nuevo prompt trip redel WC South America \$12,500 - K Line

'Sophia K' 2008 53496 dwt dely Lianyungang prompt trip via China redel WC India \$7,000 - cnr

'Anna M' 1997 44183 dwt dely CJK prompt trip redel W Africa \$5,500 first 65 days thereafter \$9,500 - cnr

4. [航运市场动态](#)

【2019 年全球 30 大化学品运输船东出炉】

近日，新加坡液体化学品航运咨询公司 ShipsFocus 发布 2019 年全球化学品运输船东排名，TOP5 船东分别是 Stolt Nielsen、Odfjell、MOL Nordic Tankers、Navig8 Chemicals 和 Team Tankers。



挪威两家巨头 Stolt Nielsen 和 Odfjell, 分别以 108 艘、269 万载重吨和 82 艘船、260 万载重吨, 继续保持其全球第一、第二的位置。MOL Chemical Tankers 在收购 Nordic 之后, 以 83 艘船、203 万载重吨位列全球第三, 进一步缩小与前两大船东的差距, 同时也与第四大竞争对手 Navig8 Chemicals 拉开距离。此外, 排名第五的百慕大化学品运营商 Team Tankers, 在收购 Laurin 和 Anglo-Atlantic 之后, 一跃跻身前五, 船舶数量和运力由上一年的 31 艘、51.81 万载重吨增长至 47 艘、117 万载重吨。

2018 年, 化学品运输板块并购活动明显, 除了前述提及的之外, Ace-Quantum 收购 BW 集团 13 艘化学品船, 为此, 前者的运力上升 55%, 成为 TOP10 的一员。Golden Stena Weco (GSW) 和 Bay Crest Management 合并后成立 GSB Tankers。

另一方面, Navig8 Chemicals 运力缩减 26%, 失去全球第三的宝座, 为 MOL Nordic Tankers 所超越。

而所有的这些变化, 也让不少亚洲运营商有机会出现在 TOP30 榜单上, 比如 Tatsumi Marine、Woolim Shipping、Glory Shipmanagement 等。

在 TOP30 榜单中, 挪威依然保持其统治地位, 包括 Stolt 和 Odfjell 在内的 6 家公司入榜, 占全球化学品运输运力的 25% 以及 TOP30 总运力的 40%。

新加坡的战略位置, 让这个岛国占有 TOP30 运力的 16%, 有 5 家公司在榜单之列。

来自美国和中国公司各有 4 家, 在 TOP30 中各占运力的 11% 和 8%。来自中国的四家公司分别是中化、上海轩润海运、东莞丰海海运和上海伟马。

全球共有 509 家化学品运输船东和 2247 艘化学品船, 前 30 大船东占总运力的 64%, 船舶平均大小和船龄分别为 10.3 年和 22968 载重吨。

来源: ShipsFocus

【事大了, 美国制裁委内瑞拉, 海上的油船幽灵越来越多...】

导读: 委内瑞拉每日石油产出数百万桶, 而今输出受制, 问题大了, 尤其是 1 月份美国新的制裁措施出台后, 这些持续产出和卖不出去的石油, 在委内瑞拉国内已经没有足够的空间来储存了——装载有 836 万桶原油、价值超过 5 亿美元的油轮无奈地彷徨在委内瑞拉沿海。

控制了世界的原油, 就相当于遏制了全球工业的血液。为此, 美国在国际原油市场上一再挥舞制裁大棒, 2018 年, 先是制裁伊朗, 令全球本就不平静的原油市场更加波澜四起, 接下来就是全球石油储量第一的委内瑞拉了。



委内瑞拉每日石油产出数百万桶，而今输出受制，问题大了，尤其是 1 月份美国新的制裁措施出台后，这些持续产出和卖不出去的石油，在委内瑞拉国内已经没有足够的空间来储存了——装载有 836 万桶原油、价值超过 5 亿美元的油轮无奈地彷徨在委内瑞拉沿海。

根据彭博社报道的船舶跟踪数据，委内瑞拉国家石油公司（PDVSA）一支拥有 16 艘船的油轮船队随时待命，一旦有买家下单，就立即出发。并且委内瑞拉国家石油公司也已经降低了石油产量。

据知情人士透露，PDVSA-Rosneft 合资公司（委内瑞拉国家石油公司与俄罗斯石油公司的子公司）、美国能源公司雪佛龙、道达尔和挪威国家石油公司等下属的石油投机商，正将委内瑞拉原油转化为炼油厂可加工的石油。

为尽快解决石油积压，委内瑞拉国家石油公司不得不降低石油价格，但尽管如此，市场购买意愿依然不高。在美国不断施加压力下，油轮船队储存的石油越来越多，委内瑞拉油轮船队积压越来越严重。

而一旦委内瑞拉最大的客户——美国，一旦彻底关上向委内瑞拉进口石油的大门，委内瑞拉国家石油公司将很难在印度和中国等国家之外找到新买家。

虽然委内瑞拉一直很难出售其石油，但在加拿大自行实施的石油削减和石油输出国组织的供应削减了委内瑞拉生产的石油类型后，世界其他地区仍在努力寻找重型石油。一方面委内瑞拉石油严重滞销，一方面世界不少国家正在加紧寻找新的替代来源，国际原油市场的这种结构性短缺，正在促使国际原油市场走向地震。

来源：海事服务网 CNSS

【未来 20 年 100 家船公司中就有 60 家会消失】

据航运咨询公司 Seaintelligence 报道，近 20 年以来，集装箱行业的航运公司数量大幅减少，行业整合中 100 家航运公司中就有 60 家消失，并且这种趋势很可能继续下去。

分析公司 Seaintelligence 称，自 2000 年以来，已有 60 家船公司消失。这种情况是通过破产、退出市场或被另一家航运公司收购而发生的。

这也清楚地证明了该行业在过去 19 年经历了“剧烈的变化”。

▲20 年来每 10 家班轮公司中就有 6 家消失了



该分析公司预计，这种趋势很可能在未来几十年继续下去。其中因素包括低需求增长的压力、迫在眉睫的低硫燃料成本，以及数字工具的投资需求，这些工具可能会进一步减少集装箱行业的参与者。

“因此，在 2038 年，也就再过 19 年，不仅会看到目前排名前 100 的航运公司中有 60 家将会消失，而且剩下的 40 家航运公司中有 60% 可能也会消失。40 家船公司中只有 16 家在 2038 年会仍然存在。” Seaintelligence 写道。

同时该分析公司还写道，在已参与收购的班轮公司中，法国的 CMA CGM 和德国的 Hapag-Lloyd 在此期间扩大的运力最大。

例如，法国航运公司 CMA CGM 的业务在此期间增长了超过 2,000%，Hapag-Lloyd 的业务规模增长了 1500%。Seaintelligence 表示，这些增长率是通过收购和有机增长相结合实现的。

MSC 也在这一时期有所增长，但与上述两家竞争对手不同的是，MSC 的增长是完全有机的。

马士基 (Maersk) 在近 20 年的运营中，尽管在此期间运力“仅”增长了 550%，但一直是全球最大的航运公司。

这些分析研究是基于合并后的公司，这意味着，例如，马士基涵盖了马士基航运 (Maersk Line)、Safmarine 和 MCC 等子公司。

▲40 家研究的船公司中，到 2038 年只有 16 家还会存在

Seaintelligence 指出，该行业最引人注目的破产案是 2016 年倒闭的韩国韩进海运 (Hanjin Shipping)，然而，一些利基市场的参与者也遭遇了类似的命运。

在此期间，40 家航运公司的船队运力总计增加了 2,020 万标箱，增幅为 320%。但以船舶数量衡量，增幅要小得多，为 3900 艘，增幅为 26%。

以下是大家熟悉，但或因倒闭，或因收购，或因合并，最终消失在以上运力排行榜的船公司名单。

东方海外 OOCL

2018 年 7 月中远海运与上港集团联合要约收购东方海外，收购完成后，东方海外成为 COSCO 旗下公司，虽然品牌独立，但已从 Alphaliner 全球运力排行榜消失！



汉堡南美 Hamburg Sud

百年航运品牌汉堡南美(HABSUD)成立于 1871 年，2017 年马士基航运完成收购汉堡南美！

汉堡南美成为马士基旗下公司，虽然品牌独立，但已从 Alphaliner 全球运力排行榜消失！

阿拉伯联合国家轮船 UASC

2017 年 5 月 24 日，阿拉伯轮船与赫伯罗特宣布合并，被 Hapag-Lloyd 收购后，原有的“UASC”品牌没有保留，完全消失在国际航运业！

美国总统轮船 APL

美国总统轮船，是一家有 150 多年历史的船公司。1997 年被 NOL(东方海皇)收购，2016 年被法国达飞收购。品牌独立，但已从 Alphaliner 全球运力排行榜消失！

南美轮船 CASV

CSAV 南美轮船是一家成立于 1872 年，是一家智利航运公司，2016 年被赫伯罗特收购，收购后原 CSAV 品牌完成退出航运界

China Shipping

2017 年，中海和中远两大集团整合并为“中国远洋海运集团有限公司(China cosco shipping group)

CCNI

南美智利是一家总部设在智利的船公司，成立于 1930 年，CCNI 南美智利曾拥有覆盖包括全球五大洲的网络服务机构，以及遍布全球的 215 个销售点分布在多达 58 个国家。于 14 年被汉堡南美航运公司收购。



正利航运 CNC

正利航运(CNC)成立于 1971 年 7 月，2007 年被达飞轮船收购。品牌独立，但已从 Alphaliner 全球运力排行榜消失！

SYMS

山东省烟台国际海运有限公司成立于 1985 年，中日航线的航线密度和进出口箱量在该集装箱班轮市场位居前列，2008 年经济危机爆发，负债 5 亿元的烟台海运停航。

北欧亚 NORASIA

NORASIA 北欧亚于 2000 年被 CSAV 收购。

DONGNAMA

东南亚海运成立于 1967 年，为韩国一家船公司，致力于亚洲各国家之间的海运业务。2008 年由于经济危机，破产倒闭。

PAN OCEAN

原名为“STX PAN OCEAN”，原属于 STX 系，后由于 2013 年 6 月 STX PAN OCEAN 计划破产。

POSA

POSA 海南泛洋航运有限公司，2009 年初成立，以震惊海内外的“泛洋速度”快速扩张，3 年内跻身国内集装箱运力排名第 4，全球排名第 38 位，规模最大时曾达到国内排名第 3。2013 年 10 月 31 日被当地人民法院裁定破产。

K'Line, MOL, NYK

日本三大集装箱班轮公司，2017 年集装箱业务合并，成立新的品牌 ONE。原有三大品牌逐渐淡出集装箱运输业并从 Alphaliner 全球运力排行榜消失！



Hanjin

韩进海运曾作为韩国最大，世界十大船公司之一，于 16 年 8 月底宣布破产。以一只由 200 多艘集装箱船、散货船和液化天然气船组成的船队，运营着全球 60 多条定期和不定期航线，每年向世界各地运输上亿吨货物。

来源：搜航网

5. 船舶市场动态

【机遇已现，压力犹存。2019 年属于中国修船业吗?】

2018 年，我国修船业继续保持良好运行状态。1 月 18 日召开的中国修船企业“斯佩克”(SPCC)第六十七次会议统计显示，2018 年，SPCC 成员单位共实现修船产值 138.1 亿元，同比增长 2.1%。展望 2019 年，与会修船企业认为，抓住眼前的时机提升效益，着眼未来的发展转型升级，是贯穿全年的主题。

修船市场日趋活跃

会议统计显示，2018 年，SPCC 成员单位共完工修理船舶 4505 艘，同比减少 6.3%。产值总量和完工艘数“一升一降”以及修船企业普遍盈利的情况，反映了全国修船行业持续向好的发展态势。

骨干修船企业在高端改装和修理领域持续发力，完成了全球首艘超大型集装箱船加长改装项目、全球最大橙汁运输船改装项目和国内首艘薄膜型 LNG 船货舱修理项目，继续保持豪华邮轮修理、FPSO 改装和海洋工程装备修理领域的领先地位。

随着我国正式加入国际船舶压载水管理公约，以及国际防止船舶造成污染公约生效日期的日益临近，压载水处理装置和尾气脱硫装置加装业务表现活跃。2018 年，我国主要修船企业承接加装脱硫塔业务 896 个，比 2017 年增长近 90%;承接压载水处理装置项目比 2017 年增长 15%以上。

“接下来的 2~3 年将是修船企业的发展机遇期。”与会企业分析，2017 年下半年开始的航运业稳步复苏和全球经济的回暖提高了船东的修船意愿，2018 年开始的油价提升对海工的复苏带来了机会。最重要的是，国际海事组织(IMO)有关船舶压载水处理系统和船用低硫油两项公约的实施，对未来几年的修船需求将产生强劲拉动。

环保问题不容回避



修船企业同时面临着重大挑战。与会企业分析，践行绿水青山就是金山银山的理念，履行自身所肩负的对员工健康、环境保护的社会责任，必然导致开放式喷砂除锈作业方式被逐步淘汰。

目前，舟山一家修船企业借鉴行业中的经验，在 20 万吨级船坞中试行超高压水除锈。接下来，这家企业还将在 2020 年对另一座“巴拿马”型船坞进行超高压水除锈工艺的替代。不过，这家企业反映，超高压水除锈设备的维护成本超过开放式喷砂设备，而且要想在满足环保要求前提下达到开放式喷砂的施工效率，需要巨额投入。

另外，固废危废的处置也是一道难题。据了解，很多修船企业所在地区的危废处置能力明显供不应求，处置价格一路攀升。在舟山地区，环保监管认可的油泥处置价格已达 3900 元/吨。远期来看，涂装作业产生的挥发性有机物 (VOCs) 排放也需要船企提前重视。

修船行业组织建议，骨干企业要大力实施技术革新、设备升级，推动绿色修船。2018 年 12 月 4 日，“SPCC 修船峰会 2018”对实施绿色修船五年攻坚战达成了多项共识。修船行业组织据此已编制了《关于绿色修船五年攻坚的行动计划方案》。

企业成本不断增加

除了环保政策带来的成本增加外，修船企业原材料价格、用工成本的上升已严重挤压了利润空间。舟山一家修船企业分析，随着近几年的持续投入和发展，舟山地区各企业的综合服务水平得到明显提升，差距进一步缩小，由此造成了对优质人力资源的旺盛需求。受此影响，2018 年，这家企业本工数量有所减少，劳务外包费用增长了 10%。

进入 2019 年，部分修船企业因承接订单增加，劳动力存在缺口。上海一家修船企业在脱硫塔项目上已有大量实绩，想要进一步提升安装产能因劳动力不足而非常困难。另外，由于后期外协加工费用可能上升、人工成本上涨超过预期，有的修船企业当前承接一些订单比较谨慎。

依靠现有条件，苦练内功，不断提升管理水平，才能有效应对成本上升的严峻形势。一家骨干修船企业表示，今年将继续推进管理体系优化，进一步提高船坞、码头的利用率。同时，加强质量管控，强化外包施工队教育和培训，加大检验力度，减少返工带来的时间和成本浪费。

业界人士建议，还应以更大力度降成本。例如，减少材料和动能的浪费，下大力气在采购、使用、回收等方面制订和落实各种制度，使各种物资和动能的消耗比以往粗放式管理下有明显降低；加强区域共享和沟通协调，努力控制外包、外协成本；科学、合理使用资金，把资金花在刀刃上，全面降低非生产性支出。

来源：中国船舶报



【船东：今年下半年起油船市场需求强劲】

在冬季市场季节性和积极的供需基本面推动下，2018 年第四季度原油船现货市场价格大幅上涨。

油船船东 Teekay Tankers 近日预计，今年上半年油船市场可能会承受一定压力，但从下半年开始到 2020 年，多重积极因素将会使原油船需求基本面变得更加强劲。

Teekay Tankers 表示，2018 年第四季度，欧佩克原油产量增加至每日 3240 万桶，为 2017 年 7 月以来的最高水平，高于 2018 年初的 3140 万桶/日。其中大部分增长来自中东，较高产量抵消了委内瑞拉和伊朗产量的下降。到 2018 年底，俄罗斯石油产量达到创纪录的 1150 万桶/日，这对地中海、黑海和波罗的海地区的中型油船需求有利。

“美国出口增加也支撑了油船需求，美国原油产量达到创纪录的 1170 万桶/日，原油出口量在 2018 年第四季度达到 250 万桶/日。这对原油船需求以及海湾油船需求均有利，” Teekay Tankers 表示。

2019 年第一季度，原油船现货市场价格已经走软，这是炼油厂进入季节性的典型时间。

欧佩克削减产能也对原油船需求造成压力，欧佩克（加上选定的非石油国组织合作伙伴）承诺从 2019 年 1 月开始减产 120 万桶/日。早期数据显示欧佩克高度遵守削减共识，近期原油船需求为负。

由于美国即将实施制裁，委内瑞拉原油产量近期也可能下滑，但由于委内瑞拉希望将石油出售到其他市场，如亚洲，这可能被更长的航程抵消。

Teekay Tankers 预计，到 2019 年上半年，欧佩克减产对油船需求产生负面影响；然而，展望 2019 年上半年，由于石油市场供需平衡良好，欧佩克认为石油需求大幅增长，同时增加产量从而推动原油船需求增长。

全球油船船队运力在 2018 年仅增加了 570 万载重吨，即 1%，这是自 2001 年以来油船船队增长率最低水平。高拆解水平是 2018 年船队增长率低的主要原因，共计拆解了 2240 万载重吨，是有记录以来的第五高的拆解年份。

展望未来，Teekay Tankers 预计 2019 年油船船队增长将会增加，因为更稳固的运费环境应该会导致较低水平的拆解出售。该公司预计 2019 年油船船队总体增长率为 3.5%，其中大部分增长在 2019 年上半年。



Teekay Tankers 预计这将进一步增加 2019 年初的油船市场压力，不过，2019 年下半年和 2020 年预计全球油船船队增长率大幅下降，增长率不到 2%。

全球石油需求依然坚挺，预计 2019 年将增长 140 万桶/日（国际能源署、环境影响评估和欧佩克的平均预测）。此外，Teekay Tankers 预计，由于全球炼油能力的提高，油船需求将在 2019 年得到提升。

根据国际能源机构的数据，2019 年新增炼油总量将达到 260 万桶/日，这是有史以来最大的年度增长量。这应该对原油船和成品油船市场需求都有利。Teekay Tankers 还预计新的 IMO 2020 法规将对油船需求产生积极影响，因为这可能导致炼油厂产量增加。

新环保法规还可以对原油船和成品油船开辟一些新的贸易模式和套利机会，这将有利于整体吨英里需求增加。最后，美国墨西哥湾沿岸新管道容量预计将导致美国 2019 年下半年原油出口量从目前的 250 万桶/日增加至约 400 万桶/日，预计这有助于原油船需求和美国海湾需求增加。

总之，Teekay Tankers 认为欧佩克减产、船队增长以及季节性炼油厂的影响可能会对 2019 年上半年油船需求造成压力。

然而，美国原油出口增加、欧佩克原油供应回归、油船船队增长降低以及 IMO 2020 法规等积极因素的影响，这将会导致 2019 年下半年和 2020 年原油船需求基本面更加强劲。

来源：国际船舶网

【1 艘顶 3 艘？韩国船企订单价值远超中国，中国造船业和韩国差距还很大】

手持订单 1474 艘对 461 艘，中国船企是韩国的 3 倍，不过平均每艘订单价值 4132 万美元，相比韩国船企每艘约 1.2 亿美元，中国船企只有韩国船企的三分之一。

据韩媒报道称，虽然在手持订单的艘数方面落后于中日，但凭借在 LNG 船等高附加值船舶建造领域的绝对优势，韩国船企的手持订单每艘单价却遥遥领先，远超全球平均水平，每艘新船平均造价更是达到了中国和日本的近三倍。

根据克拉克森的数据，截止 1 月末，全球手持订单量共计 3111 艘、总价值 2210 亿美元，平均每艘新船造价约为 7103 万美元。其中，韩国船企手持订单量共计 461 艘、总价值 544 亿美元，平均每艘新船造价为 1.18 亿美元，高于全球平均水平。

相比之下，中国船企手持订单量共计 1474 艘、总价值 609 亿美元，平均每艘造价为 4132 万美元；日本船企手持订单量为 557 艘，总价值 244 亿美元，平均



每艘造价为 4380 万美元。中日两国的手持订单单价都低于全球平均水平。

数据显示，尽管韩国船企的手持订单量按艘数计算低于中日，但平均每艘新船的造价却是中日的三倍左右。业内专家称，这主要是因为韩国船企的手持订单集中在超大型集装箱船和 LNG 船等高附加值船舶领域。

与韩国船企不同的是，中日两国的手持订单主要集中在单价较低的散货船领域。其中，中国船企散货船手持订单量共计 490 艘，几乎占其 1474 艘手持订单量的三分之一，而油船和集装箱船手持订单量分别为 190 艘、242 艘；日本船企散货船手持订单量共计 262 艘，相当于其 557 艘手持订单量的一半左右，油船和集装箱船手持订单量分别为 124 艘、88 艘。

相比之下，韩国船企手持订单量大部分为油船、LNG 船和集装箱船，散货船手持订单量仅为 26 艘，油船手持订单量为 185 艘，集装箱船手持订单量为 92 艘，而 LNG 船手持订单量达到了 100 艘。

在韩国船企占据绝对优势的 17.4 万立方米级 LNG 船领域，每艘造价已经从 1.82 亿美元上涨到 1.84 亿美元。克拉克森的数据显示，目前，全球 LNG 船手持订单量共计 137 艘，其中 100 艘由韩国船企建造，而中日两国 LNG 船手持订单量分别只有 22 艘、15 艘。韩国船企 LNG 船手持订单总价值为 193 亿美元，而中国和日本分别只有 24 亿美元、29 亿美元，只有韩国的八分之一左右。

据国际船舶网了解，韩国船企的明显优势还体现在 VLCC、苏伊士型油船以及超大型集装箱船领域，在这些船型领域，韩国船企所占的市场份额基本在 50% 以上，手持订单量超过中日两国的总和。

数据显示，在全球共计 101 艘 VLCC 手持订单中，韩国船企就占了 66 艘，中日两国分别只有 19 艘、16 艘。韩国船企 VLCC 手持订单总价值约 56 亿美元，相比之下，中日两国 VLCC 手持订单价值分别为 16 亿美元、14 亿美元，韩国船企的手持订单价值基本上是中日两国的 3 至 4 倍。

苏伊士型油船领域的 61 艘手持订单中，韩国船企持有 36 艘，中国船企 16 艘，日本船企仅有 5 艘。韩国船企苏伊士型油船手持订单总价值约为 29 亿美元，中国船企只有韩国的三分之一、约 10 亿美元，日本船企仅 3 亿美元。

另外，全球 15000TEU 及以上超大型集装箱船手持订单共计 62 艘，韩国船企持有 38 艘，中国 14 艘，日本 10 艘。同时，20000TEU 以上集装箱船手持订单共计 32 艘，其中 23 艘由韩国船企建造，还有 9 艘由中国船企建造。

虽然中国造船业手持订单数量已经多年排名全球第一，但是不容争辩的事实是，在高附加值船舶领域，中国造船业还远远落后韩国，时至今日，中国造船业



依然只能称是造船大国，离造船强国还很远。

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 08 周	第 07 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 59 周	第 58 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	157,000	Daehan, S. Korea	2020	Maran Tankers - Greek	6,150	Tier III, option declared
2	BC	85,000	Chengxi, China	2021	Foremost Group - US based	2,900	
2	BC	22,000	Chengxi, China	2021	Oldendorff Carriers - German	Undisclosed	self-unloader
4	TAK/LNG	174,000 cbm	Samsung, S. Korea	2021-2022	Undisclosed	19,300	



◆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
SBI SAMBA	BC	84,867		2015	Japan	2,140	Chinese	incl 5y BB @ 6,850pd
ASIA CONFIDENCE	BC	81,129		2017	China	Undisclosed	CDBL - Chinese	
TE HO	BC	77,834		2004	Taiwan, PRC	690	Undisclosed	
JPO DELPHINUS	BC	56,819		2009	China	900	S. Korean	
SAGITTARIUS OCEAN	BC	37,052		2014	Japan	1,460	Maestro Shipping - Swiss	
ESTIA	BC	28,701		2004	Japan	590	Vietnamese	
AROSA	BC	28,542		1996	Japan	445	Middle Eastern	old sale
HANSE GATE	BC	27,781		2004	China	455	Turkish	German insolvency sale
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
NYK APOLLO	CV	81,171	6,492	2002	Japan	1,300	Cypriot	
INDEPENDENT CONCEPT	CV	20,993	1,574	2007	China	600	Contships - Greek	en bloc each
INDEPENDENT ACCORD	CV	20,955	1,432	2007	China	600	Contships - 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
GULF GLORY	TAK	298,414		2002	Japan	2,400	Kunlun Holdings - Chinese	
ALBANEL	TAK	109,266		2009	China	Undisclosed	Andromeda - Monaco	
ISOLA BIANCA	TAK	50,927		2008	S. Korea	1,540	Greek	
LEOPARD#	TAK	47,991		2010	Japan	1,700	Undisclosed	
HIGH STRENGTH	TAK	46,592		2009	Japan	1,640	Transocean Maritime - Monaco	basis T/C attached
CHILTERN	TAK	44,999		1999	S. Korea	690	Seven Islands - Indian	
PORT STEWART	TAK	38,875		2003	China	680	Undisclosed	subject to bank finance
NORDIC RUTH	TAK	35,820		2000	S. Korea	610	Nigeria	
LODESTAR GENESIS	TAK	14,281		2005	Japan	720	Singaporean	
OMAIR	TAK	13,034		2004	Japan	550	Greek	
COASTAL JUPITER	TAK	5,518		2013	China	450	Hong Lam Marine - Singaporean	



◆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
CHANG FA KOU	ROR	11,678	7,833	1985	Japan	470.00	
MEDELIN TOTAL	TAK	41,476	8,212	1992	Japan	435.00	
MOURAD DIDOUCHE	TAK/LNG	83,228	30,000	1980	France	455.00	

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
COPAN	BC	17,777	4,482	1986	Japan	undisclosed	

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
ANANGEL DESTINY	BC	171,997	22,142	1999	S. Korea	432.00	sold enbloc as is Singapore
ANANGEL DYNASTY	BC	171,101	21,625	1999	S. Korea	432.00	sold enbloc as is Singapore
ELISE	CV	65,695	20,000	2006	S. Korea	460.00	as is Chinese, incl. 180t bunker ROB
MARIBOR	CV	51,845	17,355	2005	Taiwan, PRC	443.00	as is Singapore
OCEAN PROLOGUE	CV	18,294	5,955	1995	China	434.00	as is Singapore

◆ALCO 防损通函

【洞悉：委内瑞拉制裁】

美国于 2015 年首次对委内瑞拉政府实施制裁。美国和欧盟都指定了该政权中涉及制裁的个人或实体。2019 年 1 月，美国大幅加强对委内瑞拉政府的制裁力度，目标直指委内瑞拉石油公司（PDVSA）。

应当指出，制裁条例变更无需事先通知且立即生效。委内瑞拉的局势动荡不定，美国、欧盟和其他国家可能加大或减轻制裁，以反映政治事态发展。

【海事安全 - 国际海事局发布 2018 年海盗事件报告】

国际海事局发布了关于 2018 日历年海盗和持械抢劫统计数据的最新报告。



该报告显示，自 2017 年起海盗和持械抢劫相关事件总体呈上升趋势，2018 年报告有 201 起。

这一年发生在西非海域的袭击数量急剧上升。在科特迪瓦和刚果民主共和国之间水域的袭击报告增加了一倍多。

【期租最后航次及后续纠纷】

在最近的 LONDON ARBITRATION 1/19 一案中，该船以经修订的 NYPE 1946 合同范本签订租约，包含“2-3 个满载航段，最短 40 天”。租约第 22 条规定可以运输“任何常规货物”。

附加条款第 29 条载有广泛的除外货物和限制清单，其中包括：

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	澳元	加元
2019-03-01	669.570	761.210	6.009	85.297	887.940	60.765	984.830	475.280	508.530
2019-02-28	669.010	760.820	6.032	85.231	890.570	60.797	983.670	478.020	508.820
2019-02-27	668.570	761.680	6.047	85.177	886.350	60.845	981.640	480.790	507.810
2019-02-26	669.520	760.630	6.029	85.302	878.520	60.745	979.310	479.950	507.700
2019-02-25	671.310	761.380	6.059	85.537	877.000	60.664	974.410	480.120	511.170

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	2.38275	1 周	2.40775	2 周	--	1 个月	2.49038
2 个月	2.56713	3 个月	2.61513	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.68575	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.86488		

2019-02-28

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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