



# 全一海运市场周报

2019.03 - 第2期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. [中国海运市场评述\(2019.03.04 - 03.08\)](#)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【运输需求恢复缓慢 航线运价普遍续跌】

本周，由于各市场节前囤积货源基本出清，而国内工厂复工进度较为缓慢，市场整体货量不足，中国出口集装箱运输市场运输需求恢复缓慢。为争取有限的货源，多数航商再次小幅下调运价，即期市场订舱运价均再次出现下跌。3月8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766.92点，较上期下跌4.6%。

**欧洲航线：**节前囤货已经基本消化完毕，市场运输需求恢复较为缓慢。虽然欧洲市场仍有部分的运力控制计划，但由于运力基数和货量之间仍有较大缺口，上海港船舶平均舱位利用率约在90%左右。由于市场需求恢复不及预期，多数航商继续降价揽货，即期市场订舱价格下跌。3月8日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为754美元/TEU，较上期下跌5.3%。地中海航线，航线运力控制计划已基本取消，各班次装载率差异有所分化，上海港船舶平均舱位利用率约在85~90%之间。航商对后市的预期略有差异，即期市场运价下跌。3月8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776美元/TEU，较上期下跌4.2%。

**北美航线：**受工厂复工进度缓慢拖累，市场新增运输需求增长乏力。市场虽仍有个别停航等运力措施，但整体运力规模已逐步恢复，供需关系缺乏有力的支撑。美西、美东航线上海港船舶平均舱位利用率约在85~90%之间。受此影响，航商为保持市场份额，普遍采取降价揽货策略，市场竞争加剧，美西、美东即期市场运价均再次下跌。3月8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1431美元/FEU和2479美元/FEU，较上期分别下跌7.6%和6.1%。

**波斯湾航线：**航线货量还处于复苏期，部分航商持续在该航线采取运力控制措施，总体运力规模得到控制。上海港船舶平均装载率在95%左右，供求关系相对稳定，但还没有达到节前水平。本周市场运价继续小幅下跌。3月8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612美元/TEU，较上期下跌4.2%。

**澳新航线：**市场需求逐步恢复中，但各航商货量恢复速度差异较大。上海港船舶舱位利用率总体还处于较低水平，个别班次装载率分化仍比较严重，从不足80%到95%以上不等。运价方面，由于前期下跌幅度较大，且市场运价处于相对低位，下跌空间有限，本期运价小幅下跌。3月8日，上海出口至澳新基本港



市场运价（海运及海运附加费）为 383 美元/TEU，较上期下跌 2.8%。

**南美航线：**市场货量处于平稳回升中，货量的增速基本可以弥补节前囤货消化的空缺。上海港船舶平均舱位利用率在 90%~95%之间，供需状况逐渐改善。市场对部分航商月初运价推涨的接受情况尚属理想，部分航商推出新一轮月中涨价计划，本周即期市场运价略有下跌。3 月 8 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1469 美元/TEU，较上期下跌 1.9%。

**日本航线：**本周货量基本稳定，但市场运价总体平稳。3 月 8 日，中国出口至日本航线运价指数为 721.34 点。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【工业用电需求释放 综合指数继续攀升】

本周，下游工业企业复工复产较为积极，工业用电需求释放，非煤货种运输亦较为火热，运输市场价格继续攀升。3 月 8 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 1018.33 点，较上周上涨 5.8%。其中煤炭、金属矿石、粮食运价指数上涨，成品油、原油运价指数维稳。

**煤炭市场：**本周，沿海部分地区气温回升，居民用电较上周回落，工业用电在下游企业持续复工复产下继续上涨，沿海六大电厂日耗煤量约为 68 万吨水平，较上周小幅下跌约 2 万吨。电厂库存则跌破 1700 万吨大关，在 1650 至 1680 万吨徘徊，较上周出现小幅下降。本周关注重点为煤价，内蒙古矿难加上两会召开，使得煤矿安监检查格外严格，产地煤炭整体供给受限，港口煤炭货源收紧，同时，产地与港口煤价形成倒挂，贸易商捂盘惜售心态增强，下游用户出现恐慌心理。但煤价的持续快速上涨，反而抑制了下游用户采购需求的释放，特别是在当前下游电厂库存充足，月初长协合同尚未执行完的情况下，电厂普遍偏向拉运长协煤，同时消耗部分电厂库存。不过煤炭价格的上涨还是给运输市场带来了利好，本周沿海煤炭运输市场行情火热，成交频繁，主要是部分钢厂和水泥厂，自身囤煤较少，因煤价上涨，不得不加快拉运节奏，带动煤炭运价快速上涨。不过，下半周，随着煤炭期货价格先行回落，下游采购需求有所减弱，加上部分外贸船的回归，运价滞涨回落。

3 月 8 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1045.68 点，较上周上涨 7.6%。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 27.0 元/吨，较上周上涨 4.3 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 29.9 元/吨，较上周上涨 4.8 元/吨；秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 30.6 元/吨，较上周上涨 4.0 元/吨。

**金属矿石市场：**本周全国两会正式召开，宏观利好消息集中释放，尤其基建投资力度加大，成为今年新的增长点，对市场信心有一定提振。而南方地区度过连续阴雨天气后，下游需求稳步启动。与此同时，供应方面在环保加码以及三月中下旬钢厂集中检修等情况影响下将受到一定限制，市场供需情况转好。3



月 8 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 979.79 点，较上周上涨 5.9%。

**粮食市场：**随着非洲猪瘟持续恶化，下游需求整体低迷。生猪价格低迷不振，厂家盈利困难，饲料企业节后补库力度有限，多以消耗库存为主，采购心态较谨慎。受上述情况影响，本期粮食运价涨幅较小。3 月 8 日，沿海粮食货种运价指数报收 748.80 点，较上周上涨 2.1%。

**成品油市场：**伴随油价持续上涨，下游采购、提货热情较高，加之中石油、中石化本月计划下海量增加，运输需求相对较好。同时，面对集中释放的下游需求，港口资源有限，船舶待港等货时间较长，有效运力缩减。3 月 8 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 965.74 点，较上周基本持平。

### (3) 中国进口干散货运输市场

#### 【大小船涨跌互现 综合指数小幅波动】

本周海岬型船市场缺乏利好因素支撑，运价继续下探；巴拿马型船和超灵便型船在煤炭和粮食货盘的支撑下稳中有升，大船和中小型船有涨有跌，远东干散货指数（FDI）综合指数小幅波动。3 月 7 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 681.68 点，运价指数为 686.79 点，租金指数为 674.03 点，较上周四分别下跌 0.2%、0.9%和上涨 1.0%。

**海岬型船市场：**海岬型船市场依旧惨淡，租金、运价进一步低位下探。本周钢厂高炉开工率有所下滑，自巴西矿难事故之后，国际铁矿石价格一路上涨，加上钢厂利润空间不大，普遍采取低库存策略，采购步伐放缓。远程矿航线上仍未见到淡水河谷身影，市场成交极为有限，巴西图巴朗至青岛航线运价继续下跌。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 11.928 美元/吨，较上周四下跌 5.1%。太平洋市场，远程矿航线运价仍未有止跌迹象，太平洋市场货盘不多，运价继续下探，市场出现海岬型船抢巴拿马型船货盘的现象。7 日，市场报出 17 万载重吨船，3 月 11-12 日日照交船，经西澳大利亚，新加坡-日本范围还船，成交日租金为 3500 美元。受载期为 3 月 24 日-4 月 2 日，西澳大利亚至青岛航线成交价为 4.5 美元/吨。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 4.648 美元/吨，较上周四下跌 6.1%；中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 3321 美元，较上周四下跌 30.6%，已跌至 2017 年 3 月以来的最低水平。

**巴拿马型船市场：**巴拿马型船太平洋市场和粮食航线租金、运价稳中有升，周末现下滑迹象。太平洋市场，印尼东加里曼丹部分港口内河水位不足，驳船无法正常运作，部分发货人宣布不可抗力，市场整体活跃度较上周略有下降，但上半周巴拿马型船太平洋市场租金仍保持坚挺。临近周末，海岬型船市场悲观情绪波及，且海岬型船开始争抢巴拿马型船货盘，巴拿马型船市场气氛转弱，租金、运价开始松动。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 8925 美元，较上周四上涨 12.9%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 7017 美元，较上周四上涨 17.0%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.733 美元/吨，较上周四上涨 8.2%。粮食航线，本周南美粮食航线成交不多，市场预期较高，粮食航线租金、运价继续上涨。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为



28.873 美元/吨，较上周四上涨 4.2%。

**超灵便型船市场：**超灵便型船东南亚市场上涨乏力。本周东南亚市场煤炭、镍矿等货盘一般，超灵便型船东南亚市场租金、运价表现平稳。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 7932 美元，较上周四上涨 3.6%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 10245 美元，较周四上涨 2.5%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 6356 美元，较上周四上涨 4.8%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.227 美元/吨，较上周四上涨 2.0%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.87 美元/吨，较上周四上涨 0.5%。

#### (4) 中国进口油轮运输市场

##### 【原油运价小幅波动 成品油运价波动盘整】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，美国 3 月 1 日当周原油库存增加远超预期，不过成品油库存降幅扩大。本周，原油市场表现平稳，随着委内瑞拉原油产量的下降，俄罗斯加速减产，全球原油减产速度早已快于预计。因此，如果原油市场重新获得平衡，OPEC 很有可能在 5 月或 6 月前解除生产限制，制定新的计划。本周原油价格小幅波动，布伦特原油期货价格周四报 65.92 美元/桶，较上期下跌 1.02%。全球原油运输市场大船运价小幅波动，中型船运价稳中有降，小型船运价波动下行。中国进口 VLCC 运输市场运价冲高回落。3 月 7 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 1071.75 点，较上期上涨 5.30%。

**超大型油轮 (VLCC)：**运输市场冲高回落。受前期可用运力收紧支撑，加之中东成交持续升温，带动西非市场上行，中东、西非航线运价周中均续创年内新高，后半周小幅回调。成交记录显示，中东 3 月 19-21 日装期货盘成交运价为 WS65；西非 4 月 3-5 日装期货盘成交运价为 WS66。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS66.85，较上周四上涨 5.6%，CT1 的 5 日平均为 WS67.32，较上周上涨 12.1%，等价期租租金平均 3.6 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS 65.42，上涨 4.9%，平均为 WS 65.50，TCE 平均 3.7 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下跌至 WS62 左右，TCE 约 1.0 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，3 月 19 日货盘，成交运价为 WS67。黑海到地中海航线运价稳定在 WS81，TCE 约 1.4 万美元/天。亚洲进口主要来自阿拉伯湾和中北美，一艘 13 万吨级船拉斯塔努拉至泰国，3 月 15 至 17 日货盘，成交运价为 WS70。一艘 14.5 万吨级船墨西哥至印度西岸，3 月 31 日货盘，成交包干运费为 320 万美元。

**阿芙拉型油轮 (Aframax)：**运输市场亚洲航线运价稳中有升，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下跌至 WS98 (TCE 约 0.8 万美元/天)。跨地中海运价下跌至 WS103 水平 (TCE 约 1.3 万美元/天)。北海短程运价小幅上涨至 WS107 (TCE 约 1.5 万美元/天)。波罗的海短程运价小幅下跌至 WS93，TCE 约 2.2 万美元/天。该航线一艘 10 万吨级船，普里莫尔斯克至欧洲大陆，3 月 12 日货盘，成交运价为 WS95。波斯湾



至新加坡运价小幅上涨至 WS96，TCE 约 0.8 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价稳定在 WS94，TCE 为 1.1 万美元/天。

**国际成品油轮 (Product)：**本周成品油运输市场亚洲航线小幅下跌，欧美航线涨跌互现，综合水平波动盘整。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS117 (TCE 约 0.5 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 WS108 (TCE 约 1.0 万美元/天)；7.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS98 (TCE 大约 1.2 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价大幅下跌至 WS76 水平 (TCE 跌至保本线之下)；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS145 (TCE 大约 1.2 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 1.2 万美元/天。

## (5) 中国船舶交易市场

### 【散货船价以跌为主 内河船市成交活跃】

3 月 6 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 816.76 点，环比下跌 1.01%。其中，国际散货船价综合指数、沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别下跌 0.92%、0.08%、2.79%，国际油轮船价综合指数上涨 0.99%。

海岬型船市场货盘有限，运价持续下跌，但巴拿马型和超灵便型船市场在粮食和煤炭货盘的共同支撑下，运价反弹。BDI 指数低位波动收于 663 点 (周二)，环比上涨 1.84%，运价仍在盈亏平衡点之下，营运收入难以覆盖成本，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--1393 万美元、环比下跌 2.65%；57000DWT--1714 万美元、环比上涨 1.67%；75000DWT--1941 万美元、环比下跌 1.49%；170000DWT--3154 万美元、环比下跌 1.15%。目前，国际干散货船 1 年期租费率稳中有跌，预计二手散货船价格短期下跌概率较大。本期，二手散货船市场成交略有增加，共计成交 13 艘 (环比增加 4 艘)，总运力 73.59 万 DWT，成交金额 16233 万美元，平均船龄 9.92 年。

美国就业数据向好，美联储未进一步释放鸽派信号，导致美元全线走强，加之美国原油产量创历史新高，国际油价小幅收跌，布伦特原油期货收于 65.86 美元/桶 (周二)，环比下跌 0.78%。近期，美湾、中东及西非原油货盘稳步成交，运力持续收紧，原油运价小幅攀升，成品油运价稳中有降，二手油轮船价以涨为主。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2179 万美元、环比上涨 1.91%；74000DWT--2211 万美元、环比下跌 0.02%；105000DWT--3060 万美元、环比上涨 0.01%；158000DWT--4422 万美元、环比上涨 0.62%；300000DWT--5980 万美元、环比上涨 1.99%。据统计，中国 2 月财新制造业 PMI 数据较上月反弹，但仍低于荣枯线 50，显示中国工厂活动连续第三个月收缩，中国的石油需求或进一步降温。全球经济放缓将导致燃料消耗下滑，需求担忧盖过供应紧缩，油价陷入震荡走势。国际油轮即期运价表现平稳，1 年期租费率稳中有涨，预计二手油轮价格或小幅震荡上行。本期，二手国际油轮成交量小幅回升，共计成交 10 艘 (环比增加 7 艘)，总运力 69.78 万 DWT，成交金额 14340 万美元，平均船龄 12.1 年。

煤炭价格上涨刺激下游采购需求，货盘增加致使运力需求改善，沿海运价止跌回升，二手散货船价小幅震荡。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：



1000DWT--144 万人民币、环比上涨 1.02%；5000DWT--788 万人民币、环比下跌 1.80%。目前，国内限制澳洲进口煤炭力度加大，国内煤炭价格上涨可期，火电厂和贸易商采购积极性转好，沿海运力过剩状态得已缓解，燃油价格的上涨拉高了船舶营运成本，船东涨价心态增强，沿海运价有望延续上涨态势，预计散货船价格短期震荡回稳。本期，沿海散货船成交 5 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，二手散货船价格全线下挫。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、环比下跌 1.68%；1000DWT--90 万人民币、环比下跌 1.66%；2000DWT--180 万人民币、环比下跌 2.67%；3000DWT--278 万人民币、环比下跌 4.98%。3 月 5 日，十三届全国人大二次会议开幕，国务院总理李克强作政府工作报告，未提房住不炒，预计今年楼市调控以“稳”为主。目前，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，船舶价格下跌，内河散货船成交量大幅增加，共计成交 160 艘（环比增加 95 艘），总运力 17.08 万 DWT，成交金额 15280 万元人民币。

来源：上海航运交易所

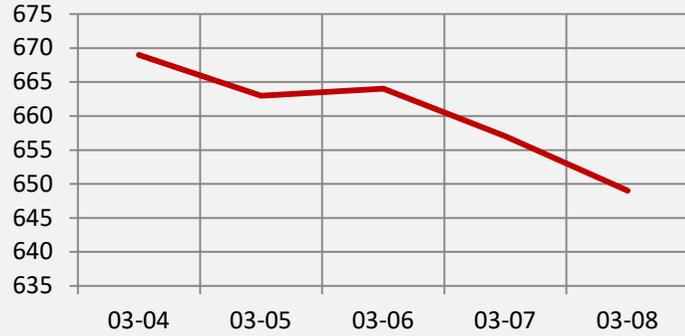
## 2. [国际干散货海运指数回顾](#)

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

波罗的海指数	3月4日		3月5日		3月6日		3月7日		3月8日	
BDI	669	+5	663	-6	664	+1	657	-7	649	-8
BCI	355	-28	299	-56	270	-29	236	-34	235	-1
BPI	900	+37	924	+24	938	+14	926	-12	894	-32
BSI	767	+8	776	+9	783	+7	790	+7	790	0
BHSI	397	+4	407	+10	413	+6	418	+5	421	+3



上周 BDI 指数走势



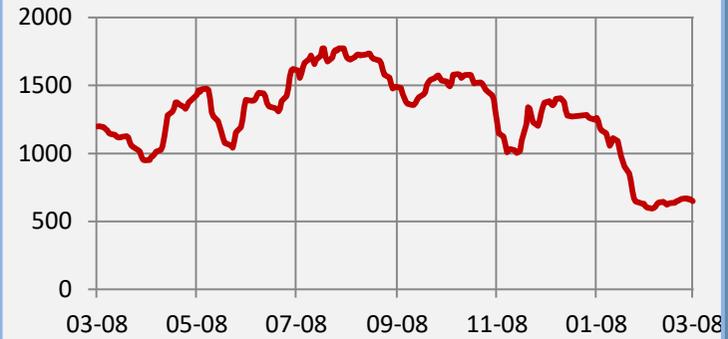
近一个月 BDI 指数走势



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 09 周	第 08 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	8,500	10,000	-1500	-15.0%
	一年	10,000	10,500	-500	-4.8%
	三年	11,500	12,000	-500	-4.2%
Pmax (76K)	半年	9,500	9,000	500	5.6%
	一年	10,500	10,500	0	0.0%
	三年	10,750	10,250	500	4.9%
Smax (55K)	半年	11,000	10,250	750	7.3%
	一年	11,500	10,750	750	7.0%
	三年	11,000	10,250	750	7.3%
Hsize (30K)	半年	8,500	8,250	250	3.0%
	一年	8,750	8,500	250	2.9%
	三年	9,000	8,750	250	2.9%

截止日期: 2019-03-05

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'RB Leah' 2017 82000 dwt dely psg Canakkale 21/25 Mar trip redel Singapore-Japan \$14,000 - Cargill

'Alicia' 2012 63500 dwt dely WC India prompt trip redel N.China intention salt \$11,500 - Seacoast

'Ocean Venus' 2012 61464 dwt dely Singapore 11/13 Mar trip via Indonesia redel China \$10,500 - Tongli

'Moonray' 2009 56812 dwt dely Singapore spot trip Indonesia redel WC India \$9,300 - cnr

'Medi Okinawa' 2011 56118 dwt dely Guangzhou 12 Mar trip via Indonesia redel Philippines approx. \$8,750 - cnr



'Dubai Galactic' 2007 55418 dwt dely Okke, S Korea prompt trip via CIS redel India intention coal \$8,500 - cnr

'Rosita' 2004 52292 dwt dely Philippines 11/12 Mar trip via Indonesia redel China \$10,800 - CCX

#### 4. [航运市场动态](#)

##### 【IMO 2020 来势汹汹，高额成本或引发航运业大动荡】

国际海事组织(IMO)在《国际防止船舶造成污染公约(MARPOL)》中制定了 2020 年的硫限制令，将在显著减少重质燃油使用的同时，增加馏分油和液化天然气的使用，并将“新型”燃料引进市场以满足 0.5%硫限制的需求。航运行业大量使用重质燃油，很难预测含硫 0.5%的燃料的具体情况。有市场人士表示，对于自 2020 年开始生效的遏制船舶污染的限硫令，将使得航运业不得不面临更为高昂的成本账单，对其他各种大宗商品市场也将造成广泛影响。

去年年中，日本三大航运巨头之一商船三井社长兼首席执行官池田润一郎就对外发出警告称，如果船东不能承担为满足国际海事组织(IMO)2020 限硫令所带来的额外成本，船东将面临大灾难，集装箱航运业将面临财务危机甚至破产。

在接受英国金融时报采访时，池田润一郎对此表示，如果船东不得不承担这一成本，“我们(船东)都将破产”。他表示，考虑到低硫燃料和目前使用的燃料价格差异可能为每吨 300 美元，限硫令将为航运业带来额外 500 亿美元的成本。如果行业不能将成本转嫁出去，很多航运企业可能会因此破产。

对于船东和船舶运营而言，会根据各级燃料的价格差异、合规燃料的可获得性，以及使用装备液化天然气发动机或废气清洁系统的船舶的初期投资，做出最终选择。

去年年底，在上海举办的埃克森美孚 IMO2020 限硫决议应对措施媒体沟通会上，埃克森美孚船舶润滑油有限公司表示，“对我们而言，没有所谓最好的选择，只有最适合的。在 IMO 2020 限硫令的过渡期，我们希望能够帮助船东、运营商根据各自的船型、年限、路线等具体情况量身定制，从燃油、润滑油、还有服务三个方面，做出最优选择。比如，协助用户选择合规燃料和适配润滑油，配合用户制订燃油供应计划，优化油品库存，监控发动机表现，助力其减少总体运营成本。”

面对 2020 年限硫令的“多米诺反应”，埃克森美孚船舶润滑油有限公司董事 Iain White 透露，埃克森美孚将能够在 2020 年 1 月 1 日之前，就在欧洲的安特卫普、鹿特丹、热那亚和马赛，泰国的林查班，以及香港、新加坡等主要港口率先公布低硫燃油供应，第二批包括北美在内的合规燃油供应港口也会在不久之后宣布。当然确保合规燃油供应的背后，是埃克森美孚已经在低硫燃油生产上加大投资和产能，以确保能够满足用户需求。



全球商业咨询公司 AlixPartners 预测，根据 2018 年低硫燃料油 (LFSO) 的价格，为了符合硫排放上限新规，集运业将会面临额外的 100 亿美元燃料成本。

AlixPartners 在一份报告中表示，运营商将面临 IMO 硫排放新规的严峻挑战。为了符合新规，集装箱船需要选择价格远远高于目前使用的高硫燃料油 (HFO) 的 LFSO (低硫燃油) 或者船用轻柴油 (MGO)，或者安装洗涤器。然而，必须注意到洗涤器面临供应不能满足需求的可能。

报告称：“大规模船队的根本性转变可能会影响运营商的利润率，这取决于运营商对燃油成本增加方面的控制。”

2018 年，班轮公司合计的阿特曼 Z-score 数值 (一种财务预警模型，用以衡量一个公司的财务健康状况，并对公司在 2 年内破产的可能性进行诊断与预测。研究表明该公式的预测准确率高达 72% 至 80%) 为 2.02。AlixPartners 指出，尽管运营商的财务状况已经不再处于困境，但这一数值仍处于“灰色区域”，而 IMO 硫排放新规可能进一步增加财务压力。

AlixPartners 的警告与波罗的海国际航运公会 (BIMCO) 的观点相似。BIMCO 也表示，如果不能转嫁 IMO 硫排放新规带来的燃料成本，班轮公司可能面临破产。

根据 AlixPartners 的分析，船公司要在 2018 年的基础上提高亚欧航线 40% 的燃料附加费 (BAF)，即每 FEU 增加 270 美元，才能获得同样的财务结果。而跨太平洋东向航线上，燃料附加费要提高 33%，即每 FEU 增加 150 美元。这两条航线相加，每年将增加 30 亿美元的成本，而对整个行业而言，预计每年的额外成本将增加 100 亿美元。

报告指出，“2019 年，运营商需要大幅增加燃料附加费才能保持原有利润，但不能保证这些费用能维持不变或者能及时恢复利润。如果不这么做，现金流将会显著降低。”

此外，2020 年低硫燃料的供应和价格存在不确定性。“如果低硫燃料供应紧张引发价格上涨，燃料成本将可能进一步攀升，使得成本回收任务变得更加困难和紧迫。”

来源：航运研究中心

### 【坐等挑战！全球最大集装箱船 TOP10】

第一艘集装箱船诞生于 1957 年，其装卸效率比常规杂货船高 10 倍，停港时间大为缩短，并减少了装卸中的货损量，因此而得到迅速发展。目前根据承载力，集装箱船可分为 7 个类型，由小到大分别是小支线型、支线型、大支线型、超巴拿马型、巴拿马型、新巴拿马型和超大型集装箱船 (ULCV)。



当前，全球掀起了建造大型集装箱船的竞赛，最大集装箱船的记录不断被刷新，我们来看看当前世界上的十大集装箱船吧！

#### 1. OOCL Hong Kong (东方海运香港)

该船由东方海外订造，于 2017 年 5 月命名并交付，由三星重工建造。该船在世界上首次超过 21000 TEU，属于东方海外的一项工程奇迹，其精确承载能力为 21413 标准箱，长 399.87 米，宽 58.8 米，深 32.5 米，是有史以来最大的集装箱船，它服务于东亚-北欧的贸易通道。

根据东方海外的说法，正是中国的“一带一路”倡议和香港-东盟自由贸易协定的签署，促使其建造了这样一艘海上巨无霸。

#### 2. 中远海运“宇宙号”

中远海运“宇宙号”载重量为 21237 标准箱，长 400 米，宽 58.6 米，是迄今中国最大的货船，它由中国船舶工业集团于 2018 年建成并交付。

为了获得最佳性能和提高燃油效率，“宇宙号”配备了 ABB 涡轮增压器，帮助其实现每小时 22 海里的最高速度。

该船的重量为 199000 吨，已成为 21 世纪海上丝绸之路的旗舰船，将中国海岸通过南海和印度洋连接到欧洲和非洲，在实施中国的“一带一路”倡议中发挥着至关重要的作用。

#### 3. 达飞海运 Antoine De Saint Exupery

该船由韩进重工菲律宾船厂建造，于 2017 年推出，并于 2018 年 2 月投入使用，其容量为 20954 标准箱，长 400 米，宽 59 米，重量为 202684 吨，服务于法国亚洲 1 号线 (FAL-1)，该航线是连接亚洲和北欧的最长航线。

它是一种环保型船舶，拥有新一代发动机和贝克尔扭曲鳍，能显著降低油耗 (-25%) 和二氧化碳排放 (-4%)。此外，该船还有一个过滤器和紫外线灯系统，用于处理压载水，确保更好地保护海洋生物多样性。

#### 4. “马德里马士基”轮

这艘货船是马士基旗下的集装箱船，由大宇造船建造，是第二艘超过 20000 TEU 的集装箱船，容量为 20568 TEU，载重吨位为 192672MT，长 399 米，宽 58.8



米。虽然该船的官方容量等级设定为 19630 标准箱，但马士基航运公司成功做了修改设计，从而打破了 20000 TEU 的容量。

#### 5. 长荣海运“长富轮”

这艘巨型货船拥有令人难以置信的高达 218000 吨的 DWT，长度为 400 米，宽度为 58.8 米，比 4 个足球场的总长度还要长。

它由今治造船西条工厂于 2018 年建造，是今治造船公司建造的第一艘 20000 TEU 集装箱船，其姊妹船即 Ever-Goods, Genius, Given 和 Gifted，将交付给目前经营它的台湾货运巨头长荣海运。它的有效吃水深度为 12 米，最高记录速度为每小时 11.4 海里。

#### 6. MOL“真理号”

这艘船悬挂巴拿马国旗，由著名的日本海洋网联船务(ONE)经营，由日本今治造船 Saijo 船厂建造，长 400 米，宽 58.5 米，载重量为 189766 吨，容量为 20182 标准箱，在亚欧-北欧贸易线上运营。MOL“真理号”拥有各种先进技术，如低摩擦船体涂料、高效螺旋桨、高效发动机，以及经过优化的船体形状，一系列举措让二氧化碳排放量减少 30%。

#### 7. MOL“胜利号”

MOL“胜利号”是世界第七大集装箱船，由韩国三星重工于 2017 年 3 月为日本商船三井公司建造。该船是世界上第一艘 20000 TEU 集装箱船，最大载重量为 20170 标准箱，主发动机是 MAN B&W G95ME，最大输出功率为 82440 kW，足以使船舶以 22 节的速度航行，而最大记录速度为 24 节。

该船拥有各种先进的节能技术，包括低摩擦水下涂料、高效舵和简易螺旋桨，有助于提高燃油效率。

#### 8. 中远海运“金牛座”轮

“金牛座”轮是中远海运运营的另一个奇迹，该船于 2018 年由外高桥造船建造，是一艘专门用于集装箱运输的单体船，船长 399.8 米，宽 58.7 米。

有趣的是，它是 DNV GL 级的五艘姊妹船之一，每艘船上都有 5 个著名星座的名称，即中远海运——金牛座、双子座、处女座、天秤座和射手座。它们每艘船的装载量均为 20119 标准箱，总吨位为 194864 吨。



## 9. MV “巴尔赞”轮

这艘超大型集装箱船(UCLV)属于 DNV GL 级，于 2015 年由现代重工建造。该船的 DWT 为 199744，总吨位为 195636，其作为世界最大集装箱船的记录一直保持到 2015 年。与之前由中国或日本公司拥有和经营的船舶不同，该船由阿拉伯联合航运公司(UASC)拥有。

与马士基 EEE 级集装箱船相比，该船碳排放量要低得多。事实上，它具有最低的碳排放水平，其“能源效率设计指数”比国际海事组织 2025 年设定的限值低还要近 50%。

## 10. MSC “戴安娜”号

地中海航运公司的 MSC Diana 长度为 399.9 米，宽度为 58.8 米，吃水深度为 30.2 米。这艘 Pegasus 级集装箱船的自重为 197708 吨，载重量为 19462 标准箱。该船于 2016 年由三星重工业建造，目前在利比里亚国旗下登记并航行。

目前，集装箱船的大型化建造竞赛仍未停止，最大的集装箱船记录不断被刷新，不知道这一 TOP10 榜单能维持多久。

来源：CNSS 海事服务网

### 【2020 后，哪种情况下船舶仍可使用高硫油？】

国际海事组织 IMO 在上周的一次重要会议同意，2020 年 1 月 1 日以后，如果船舶能够证明他们对符合标准的低硫油的质量和安全的担忧，他们将被允许燃烧高硫燃油。

此前，业内普遍担心，新一代混合低硫燃料油可能更容易受到催化颗粒 catfines 的污染，从而更容易导致机械故障、发动机故障，在最糟糕的情况下可能还会造成严重的船舶事故的发生。而这一决定显然也是 IMO 对于此做出的一个积极回应。

如信德海事网此前的一系列跟踪报道，从去年春季以来，从美国休斯顿港开始随后蔓延到新加坡、巴拿马以及亚洲多个港口的“问题燃油”事件里至少有 200 多船舶因为加注了有问题的燃油而在全世界范围内被报告出现了大大小小的机械故障，甚至是出现船舶搁浅等重大海上事故的情况。（相关超链接：[→ 问题燃油事件持续，船东将油商告上法庭，其中一起发生在天津](#)）



船东可以通过其船旗国向港口国监督 PSC 提供一份所谓的“燃油不可用报告”（简称 FONAR）证明其在正常（不偏航）航线下不可获得符合规定的安全燃料。

就在上周伦敦召开的 IMO PPR6（IMO Pollution Prevention and Response 6）会议上，IMO 确定了 FONAR 的基本格式。当然，想获得这样的豁免也并不轻松，船东需要在这份报告中讲清楚他们为获得符合规定的燃料所做的努力，包括在当地并无替代燃料可用的情况。

此外，船东还需通过船旗国在抵港前提前提交 FONAR 报告，证明自己无法获得合规的燃油。为了减轻不能获得符合要求的燃料的影响，船东还可以提出“操作限制”的申诉，包括担心现有的符合要求的燃料可能会导致“使用不安全”的情况。

一位 IMO 代表表示，这样一个决议“这将减轻船东在对燃油质量可能存在合理担忧时的担忧。”

来源：信德海事

## 5. [船舶市场动态](#)

### 【LNG 船建造市场，谁的机遇？】

2018 年，LNG 船新造船市场的最大赢家非韩国船企莫属，其包揽了全部大型 LNG 船的新船订单，也正因此，使得韩国造船企业在时隔六年之后，重返新船订单量世界第一的“宝座”。随后，韩国三大船企更是相继上调 2019 年接单目标，让还饱受订单不足之困的其他船厂艳羡不已。然而，计划永远赶不上变化。

其实，韩国三大船企相继上调 2019 年接单目标正是看准了巨大的市场需求。IMO 2020 限硫令实施在即，在 2020 年之前，环境友好型船订单的增加，推动了全球造船业的复苏，使得韩国船企摆脱过去几年困扰造船业的经济困境。

全球最大的两家船厂确定合并

2 月 12 日，大宇造船主要债权人韩国产业银行 (KDB) 宣布，现代重工将收购大宇造船，韩国产业银行将在 3 月初与现代重工签署正式的收购协议。

韩国产业银行在 1 月 31 日与现代重工签署了出售大宇造船控股权的临时协议。当时，韩国产业银行表示，将联系另一位潜在买家三星重工。不过，韩国产业银行在 2 月 12 日证实，三星重工已经表明无意参与收购大宇造船的竞争。

作为大宇造船的主要股东，韩国产业银行拥有大宇造船 55.7% 的股份。现代重工收购大宇造船的交易价值预计将超过 2 万亿韩元（约合 17.8 亿美元），有望成



为韩国造船业有史以来最大的一次收购。

按照之前的协议，韩国产业银行将把其持有的大宇造船股份交给现代重工，并购买现代重工价值 1.5 万亿韩元(约合 13.5 亿美元)的股票。韩国产业银行还考虑向大宇造船提供 1 万亿韩元(约合 8.99 亿美元)的财政援助。

作为交换，现代重工将拆分为两个实体，其中一个将在市场上市，现代重工还将向韩国产业银行出售其股票。如果交易按计划进行，现代重工的母公司现代重工控股有限公司将持有新实体 26% 的股票，而韩国产业银行将持有 18%。

韩国产业银行董事长李东杰(Lee Dong-gull)之前表示，这笔交易有望在未来 5 至 6 个月内完成。由于两家船厂合并后，其全球市场份额超过 20%，将对全球造船市场造成极大冲击，因此还需要监管部门的批准。

现代重工和大宇造船的合并让韩国造船业从目前的三巨头模式转变为两巨头，同时也将成为全球造船业真正的“巨无霸”。根据克拉克森的数据，在合并以后，两家船厂总体手持订单量将达到 365 艘、1700 万 CGT，占全球总手持订单量的五分之一以上，市场份额高达 21.2%。合并后手持订单量远远高于手持订单量排名全球第二的今治造船(166 艘、525 万 CGT)。

随后，业界也纷纷对巨无霸诞生将带来的影响做出了警示。

两大船企合并将推高 LNG 船价格

GasLog 首席执行官 Paul Wogan 表示，现代重工和大宇造船合并后，LNG 船新造船价格预计会上涨。

Wogan 预计，现代重工和大宇造船合并后，LNG 船新造船价格可能会面临上涨的压力，因为船厂交付档期已经被 LNG 船填满，而新造船交付时间延长至 2.5 至 3 年。

因此，Wogan 认为，LNG 船市场从三家巨头(现代重工、大宇造船、三星重工)转变为两家(现代重工、三星重工)肯定会给定价带来一些压力。他预计，未来船厂会继续推升 LNG 船价格。

他指出，LNG 船新造船价格上涨已经在市场上初现端倪，尽管没有 GasLog 预期的那样明显。



Wogan 表示，展望 2020 年以后，如果 LNG 船的供需预测能够实现，将需要额外的运力。

Wood Mackenzie 预计，2018 年至 2025 年间 LNG 的复合年增长率为 6%，预计 2019 年是有史以来供应增长最强劲的一年，将增加 40 万吨达到 3.66 亿吨，比 2018 年增长 12%。

“虽然我们现在相信 LNG 运输市场在未来十年内将会走向平衡状态，但是 LNG 供需的长期发展意味着，从中长期来看，这一市场仍然是一个充满活力和发展机遇的行业，” Wogan 表示。

韩国新造船可用空间收紧

船舶经纪公司 Gibson 在其最新的周报中建议油船船东，抓紧时间在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。

LNG 船市场前景明朗未来十年势不可挡

2018 年底出现的 LNG 市场蓬勃发展的景象目前已经逐渐消散，许多市场观察者开始从基本面的角度思考，试图挖掘出促成市场繁荣的原因以及再次实现高速发展的可能性。据 VesselsValue 贸易分析师 Court Smith 称，LNG 运输船市场依然保持着良好的供需平衡关系，但是鉴于多个关键消费地区冬季的需求低于



预期，2019年初的期望值也相应有所下降。在LNG供应量增长速度提高的同时，吨英里需求的增长速度却出现了下滑。不过，尽管增速放缓，吨英里需求仍然处于上升趋势。

从新船订单量来看，LNG船队规模还将持续扩张。市场已经成功消化了2018年超大规模的新船供应量，而且创造的收益也在不断刷新纪录。按照目前的发展趋势，2019和2020年的LNG运输船交付量将超过需求，但是仍然达不到2018年的规模。目前计划拆解的LNG运输船数量很少，有61艘建于2000年之前的船只，它们使用的是效率较差的燃气轮机。2020年后如果LNG市场旺季发展依然疲软的话，在燃油价格升高的推动下，这类老旧船舶很可能会面临淘汰。

目前LNG市场发展的关键趋势是吨英里需求的结构性增长。出口增速时高时低，比油轮市场发展趋势的波动性还高。这与天然气的使用特性有关，它很容易受到供暖和用电高峰需求变化的影响。LNG出口码头和生产设施的数量正在增加，接下来十年之内市场对清洁燃油的需求也不大可能下降。随着下游的基础设施建设逐渐完善，LNG吨英里需求将会出现进一步上涨。LNG运输船寿命长、成本高，因此该领域的投资决策通常需要审慎评估，再加上顶尖造船厂产能有限，因而新船订单的增长就能相应地得到调节。

尽管目前市场发展走低，但是从长远角度来看，LNG市场前景依然十分明朗，船东们有望在2019年冬季收获惊喜。人们会因为季节性需求增长放缓就开始做最坏的打算，但是未来十年LNG发展浪潮的确是势不可挡。

2024年LNG船用燃料市场规模将达120亿美元

随着排放法规越来越严格，适用范围越来越广，市场对清洁能源的需求不断上升。Global Market Insights最新报告认为，到2024年底前，LNG船用燃料的市场规模将达到120亿美元。

报告指出，因为美国页岩气储量较大，2024年底前，美国LNG船用燃料市场预计将超过300万吨，液化工厂数量和液化天然气生产都将增长，让LNG可以作为船舶燃料被更广泛地使用。

驱动LNG燃料需求增长的动因主要是环保意识的增强和政府积极促进航运业使用天然气燃料的政策。2015年，国际海事组织(IMO)发布了Tier III标准，要求船舶在排放控制区(ECA)控制NOx排放。

相关预测显示，到2024年，全球集装箱船队将扩张40%。高速转换率、地点选择的灵活性和大量转换天然气的能力等优势都将促进船到船LNG燃料的加注。值得一提的是，德国是欧洲最大的集装箱船订单生成地，新造订单数量超过170艘。



报告还表示，LNG 可观的储量和减少碳排放的特质刺激了卡塔尔的 LNG 船用燃料市场。卡塔尔预计将成为液化天然气供应的主要来源国，产能达到每年 7780 万吨。

近日，全球最大的 LNG 加注船“Kairos”号在德国汉堡港举行了命名仪式。IHS Markit 能源研究机构预计，未来 3 年航运市场上 LNG 加注船需求将有所增长，将新增 9300 万吨/年的液化能力。

常言道，挑战常与机遇并存。韩国新造船可用空间缩紧，LNG 市场前景明朗，这是否意味着业界不仅可以借此从巨大的 LNG 市场中分得一杯羹的同时，也迎来了弯道超车的好时期，LNG 船市场被韩国垄断的现象是否就此发生改变？韩国船企的 LNG 船龙头地位是否将被动摇？我们不得而知。

但是，这绝对是 LNG 船市场的一个大风口，要不要做那只被吹起的“猪”，由你决定！

来源：中国船检

### 【韩进重工将成为下一个并购目标？】

在被归入韩国产业银行（KDB）管理之后，韩进重工或将成为下一个并购目标。韩国造船业的格局又将面临一个大变化。

2 月 28 日，韩进重工发布公告称，为了提升其财务状况，韩进重工将收回 86.3% 的已发行股票，包括韩进重工业控股（HHICH）持有的全部 30.98% 股份以及董事长 Cho Nam-ho 持有的 0.5%。其余股份将按 5:1 的比例减持，将韩进重工的总股本从 5303 亿韩元削减至 727 亿韩元（约合 6470 万美元）。

这一程序预计在 5 月完成，届时，韩进重工的最大股东韩进重工控股（HHICH）及其董事长 Cho Nam-ho 将不再拥有任何股份。韩进重工将交由韩国产业银行及其他贷款人联合管理。Cho Nam-ho 是韩进集团已故创始人 Cho Joong-hoon 的次子。

韩进重工的债权人计划任命韩国仁荷大学教授 Lee Byung-mo 担任韩进重工总经理，取代 Cho Nam-ho。Lee Byung-mo 曾在 2011 年担任大宇造船副总裁，在 2015 年出任 STX 海洋造船总裁，在造船行业的重组方面拥有丰富经验。

韩国业内人士猜测，随着韩进重工交由韩国产业银行等债权人管理，韩进重工可能会成为继大宇造船之后、韩国产业银行的下一个出售目标。韩进重工菲律宾苏比克船厂在今年 1 月申请破产之后，也一直在寻找愿意接手船厂运营的投资者。

另外，韩进重工的债权人计划进行价值 6870 亿韩元（约合 6.1 亿美元）的债转股，其中 1600 亿韩元（约合 1.42 亿美元）将转投位于菲律宾的韩进重工苏



比克船厂。此前，韩进重工已经与菲律宾 5 家银行签署了债转股协议，将韩进苏比克的 4.1 亿美元债务转换为股份，从而帮助苏比克船厂继续维持运营。当时，韩进重工表示，公司还在与韩国产业银行（KDB）等韩国债权人协商类似的债转股方案。

据了解，韩进重工旗下拥有两家船厂，包括位于釜山的影岛船厂和菲律宾苏比克船厂。其中，影岛船厂成立于 1937 年，曾是韩国首家造船厂。2015 年，韩进重工集团销售收入曾一度高达 25 亿美元，排名全球第十。

韩进重工影岛船厂的位置靠近釜山老城区，船坞总面积仅为 260000 平方米，被住宅区和商业办公区环绕，因此很难进行翻新和扩张。受限于航运大型化的潮流影响，影岛船厂已经不适应建造大型商船。近年来，韩进重工的商船建造工作基本交由苏比克船厂完成，影岛船厂则主要从事特种船建造工作。

克拉克森的数据显示，韩进重工影岛船厂最后一次接获商船订单是在 2015 年，当时比利时船东 CMB 在韩进重工下单订造了 2 艘 1922TEU 集装箱船，新船在 2017 年交付。今年 1 月，影岛船厂交付完手持订单中最后一艘在建新船，即为韩国全南大学建造的 1 艘训练船。

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	430.00	460.00	618.00	610.00
Hong Kong	438.00	440.00	618.00	n/a
Hamburg	414.00	n/a	619.00	n/a
Fujairah	434.00	n/a	725.00	n/a
Istanbul	440.00	n/a	645.00	n/a
Rotterdam	412.00	447.00	585.00	n/a
Houston	435.00	n/a	645.00	n/a
Panama	442.00	n/a	655.00	n/a
Santos	436.00	467.50	n/a	737.00

截止日期：2019-03-08



◆ 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 09 周	第 08 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 60 周	第 59 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: 2019-03-05

(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	Bulker	87,000	Mitsui Engineering & Shipbuilding, Japan	2021	Kassian - Greek	3,650	wide-beam
2	Bulker	85,000	Chengxi, China	2021	Pan Ocean - South Korean	2,900	wide-beam
2	Container	1,800 teu	Hyundai Mipo, S. Korea	2020	Sinokor - S. Korean	Undisclosed	
2+4	LNG	20,000 cbm	CIMC Sinopacific, China	2021	Avenir LNG - Norwegian	Undisclosed	
1	LNG	12,000 cbm	Sembcorp Tanjong, Singapore	2021	MOL - Japanese	Undisclosed	bunkering vessel, GTT Mark III, T/C to Pavilion
2	PCC	3,800 ceu	CMHI, China	2021	CSC Shenzhen - Chinese	Undisclosed	
1	Cruise	6,700 pax	Chantiersdel Atlantique, France	2023	Royal Caribbean Cruises - based	Undisclosed	
1	Cruise	126 pax	Ulstein, Norway	2021	Lindblad Expeditions - US based	Undisclosed	69 cabins, ice class



1	Passenger	1,000 pax	Afai Southern, China	2021	Fujian Strait Ferry - Chinese	Undisclosed	catamaran, 230 cars
---	-----------	-----------	----------------------	------	-------------------------------	-------------	---------------------

### ◆ 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
FH FANG CHENG	BC	81,458		2015	China	1,600	Undisclosed	
FH RIZHAO	BC	79,489		2015	China	1,550	Undisclosed	*
ZHEN BANG	BC	79,343		2015	China	1,550	Undisclosed	
PRIMROSE	BC	74,716		2001	China	525	Chinese	on-line auction
MELBOURNE	BC	61,414		2011	Japan	1,680	Pacific Basin - Hong Kong	en bloc each*
MALMO	BC	61,414		2010	Japan	1,680	Pacific Basin - Hong Kong	
KOREAN LILY	BC	58,713		2010	Japan	1,400	Diligent Holdings - Greek	
STOVE CALEDONIA	BC	58,092		2010	Philippines	1,420	Greek	
SOLAR KING	BC	57,450		2013	China	1,180	Undisclosed	en bloc each**,
SOLAR JADE	BC	56,501		2013	China	1,180	Undisclosed	Committed on subs
DARYA BRAHMA	BC	56,056		2006	Japan	1,090	Greek	
OXYGEN	BC	55,525		2009	Japan	1,350	Baru Delta Maritime - Greek	
GLOBAL PROSPERITY	BC	33,721		2006	Japan	840	Vietnamese	on subs
LUCY OLDENDORFF	BC	32,491		2011	China	Undisclosed	Undisclosed	4-yrs BB

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
HERMA P	CV	66,583	5,041	2006	S. Korea	960	Cyprus Maritime - Greek	
HELENE S	CV	32,878	2,450	2006	Japan	930	Indonesian	

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
SEA LYNX	TAK	318,306		2004	S. Korea	3,150	Nathalin - Thai	
TAMAGAWA	TAK	314,237		2007	Japan	3,850	Zodiac - Singapore	
EUROSPIRIT	TAK	160,373		2000	S. Korea	1,390	Qatari	
HILDEGAARD	TAK	99,123		1999	S. Korea	870	Undisclosed	
FPMC P EAGLE	TAK	74,863		2009	S. Korea	1,610	Eastern Pacific - Singaporean	
FPMC P FORTUNE	TAK	74,862		2009	S. Korea	1,610	Centrofin - Greek	



HIGH FORCE	TAK	53,603	2009	Japan	1,640	Celsius - Danish	
LEOPARD MOON	TAK	49,999	2013	S. Korea	2,700	Unicorn Shipping - U.K	en bloc each
LEOPARD SUN	TAK	49,999	2013	S. Korea	2,700	Unicorn Shipping - U.K	
GAN TRUST	TAK	49,999	2013	S. Korea	2,625	Norway	
CAPE BEALE	TAK	40,327	2005	S. Korea	1,800	S. Korean	en bloc
CAPE BRASILIA	TAK	40,327	2006	S. Korea			
ALIA	TAK	35,669	2003	S. Korea	710	Indonesians	
GAS DIANA	TAK/LPG	49,999	2000	Japan	1,800	Undisclosed	
BUNGA KEMBOJA	TAK/LPG	20,613	1998	Japan	Undisclosed	Undisclosed	

### ◆ 上周拆船市场回顾

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
BERGE DENALI	BC	289,470	32,640	1992	S. Korea	462.00	dely to Chattogram incl 1000t rob

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
GOONZARAN	BC	148,663	17,742	1994	S. Korea	427.00	as is Korea with 790t ROB
ORISSA	BC	65,158	19,017	1979	ITALY	415.00	as is Goa, india , incl.600t bunkers
MODEC VENTURE 11	HPSO	149,748	21,819	1992	Japan	427.00	as is Labuan, gasfree men entry, HKC Green recycling required
RIG 124	JACK UP		7,880	1980	Japan	226.00	
COMET#	JACK UP		5,964	1980	Japan	226.00	en bloc, as is Ras Gharib, Egypt
EL REY	TRAWLER	1,200	6,100	1973	U. S. A	225.00	as is Jacksonville, FL for recycling USA

### ◆ ALCO 防损通函

#### 【中国 - 压载水管理】

随着中国在 2018 年加入《国际船舶压载水和沉积物控制与管理公约》后，协会在华通代华泰保险经纪报道称，该公约已于 2019 年 1 月 22 日正式生效。

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
2019-03-08	672.350	752.640	6.026	85.652	879.970	60.795	986.520	472.120	500.080
2019-03-07	671.100	758.950	6.009	85.494	883.990	60.956	982.860	471.840	499.270
2019-03-06	670.530	757.960	5.993	85.421	882.280	60.798	981.170	475.080	502.100
2019-03-05	669.980	759.660	5.995	85.354	882.910	60.821	980.880	475.010	503.330
2019-03-04	670.490	762.470	5.989	85.426	887.460	60.744	982.760	476.020	504.810

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	2.38688	1 周	2.40388	2 周	--	1 个月	2.4915
2 个月	2.57013	3 个月	2.59663	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.679	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.86363		

2019-03-08