



# 全一海运市场周报

2019.03 - 第4期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. [中国海运市场评述\(2019.03.18 - 03.22\)](#)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【需求恢复不及预期 航线运价小幅下滑】

本周中国出口集装箱运输市场行情较为平淡，随着国内工厂陆续复工，市场货量逐步回升，但恢复速度不及预期。为保持市场份额，多数航商小幅下调运价，综合指数小幅收跌，但跌幅明显收窄。3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727.88点，较上期下跌1.9%。

**欧洲航线：**近期欧洲多项经济指标表现不及预期，市场运输需求恢复较为缓慢。由于欧洲运力基数较大，货量仍有较大缺口，上海港船舶平均舱位利用率约在90%左右。因市场需求恢复不及预期，部分航商仍小幅降价揽货，即期市场订舱价格下跌。3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684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，各航商装载率差异较大。上海港船舶平均舱位利用率总体约在85~90%之间，即期市场运价小幅下跌。3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732美元/TEU，较上期下跌2.1%。

**北美航线：**运输需求处于恢复状态。市场整体运力规模已逐渐恢复，货量呈现逐步增长态势，但暂不及预期的迅速，供需关系有待进一步恢复。美西、美东航线上海港船舶平均舱位利用率在90%左右。各航商对后市的态度略有不同，部分航商小幅降价揽货，多数持观望态度维持现有运价不变，个别航商则试探性小幅提价。受此影响，美西、美东即期市场运价小幅下跌，但跌幅并不明显。3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1329美元/FEU和2338美元/FEU，较上期分别下跌1.2%和0.8%，跌幅较上期收窄。

**波斯湾航线：**航线货量平稳恢复中，在各航商的持续努力下，该航线总体运力规模得到一定控制。上海港船舶平均装载率在90~95%之间，个别班次满载出运。航线价格近期没太大起色，为保持各自市场份额，部分航商再次小幅降价揽货，即期市场运价小幅下跌。3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575美元/TEU，较上期下跌2.5%。

**澳新航线：**市场需求逐步恢复，但各航商货量恢复速度不均。个别班次装载率差异仍较明显，上海港船舶舱位利用率总体处于85%至95%的水平。由于前期市场运价处于历史低位，受装载率回升影响，市场运价小幅反弹。3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375美元/TEU，较上期上涨4.7%。



**南美航线：**运输需求恢复中，但货量略显不足，上海港船舶平均装载率南美西基本维持在 90%左右的水平。运价方面，在月初和月中部分航商连续推涨运价后，即期市场运价出现较大幅度的回吐。3 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 1298 美元/TEU，较上期下跌 13.4%。

**日本航线：**本周货量基本平稳，市场运价小幅波动。3 月 22 日，中国出口至日本航线运价指数为 723.16 点。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【运力过剩格局延续 综合指数反弹乏力】

本周，运力过剩格局继续延续，运输需求虽有所增加，运价反弹幅度较小。3 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 980.46 点，较上周下跌 1.5%。其中煤炭、金属矿石指数下跌，粮食、成品油运价指数上涨，原油运价指数维稳。

**煤炭市场：**本周，随着冬季取暖用煤进入尾声，民用电需求快速回落，工业用电需求继续支撑电煤消费，沿海六大电厂日耗煤量小幅回升至 65 万吨水平，电厂库存则继续下跌，跌破 1600 万吨。周初，市场传出消息，海事部门加强对砂石市场的监管力度，非煤货种需求的拉动力减弱。市场运力过剩局面继续放大，陆续出现船舶落空现象，运价支撑动能不足，船东挺价吃力。下半周，市场反馈砂石运输受影响较小，加上 4 月 1 日起国家税率调整，税率波动放大了市场的煤种偏好倾向，部分货主急于月底前发货，成交量增加。同时，月底部分电厂长协履约率尚未完成，加上电厂库存持续下降，存在潜在补库需求，采购热情有所增加。运力方面，近期外贸航线行情好转，内外贸兼营船流向外贸市场，电厂为确保长协拉运，占用市场运力，月底船期运力出现小幅紧张态势，市场情绪发生扭转，船东挺价心理增强，沿海煤炭运输价格上涨。不过，由于下游需求有限，加上煤炭消费淡季的到来，大家普遍不看好后市，运价反弹幅度较小。

3 月 22 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 989.55 点，较上周下跌 2.3%。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 24 元/吨，较上周上涨 1.0 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 26.4 元/吨，较上周上涨 0.8 元/吨；秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 27.8 元/吨，较上周上涨 1.0 元/吨。

**金属矿石市场：**3 月政策面上的各种利好消息与节后钢厂、社会库存高企的基本面在相互博弈，使得钢价宽幅波动但总体维持稳定。不过受钢材出口走弱以及增值税税率下调的影响，需求端面临较大压力。受其影响，矿石运价小幅下跌。3 月 22 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 952.38 点，较上周下跌 1.0%。

**粮食市场：**东北产区玉米市场稳定运行为主，目前基层粮源陆续减少，部分地区已经售罄。随着一次性储备启动，各地国储库开始收粮。下游需求有所好转，深加工企业玉米到货量近期略有下滑，整体玉米市场处于基本平衡状态。粮食运价小幅波动。3 月 22 日，沿海粮食货种运价指数报收 744.46 点，较上周上



涨 0.3%。

**成品油市场：**原油价格上涨，成品油价格上调预期增加，需求增加。本周上游产地集中出货，上游港口出现严重压港，下游港口卸货较为困难，市场 1 万吨以上大船一船难求，运价大幅上涨。3 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 977.34 点，较上周上涨 1.0%。

### (3) 中国进口干散货运输市场

#### 【大船运价再度下行 中小船稳中有升】

受台风及淡水河谷再关闭一座矿山两大利空因素影响，本周海岬型船市场再度下跌；巴拿马型船市场受粮食及煤炭货盘支撑，运价稳中有升；超灵便型船相对平静，运价小幅波动，远东干散货指数（FDI）综合指数先升后降。3 月 21 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 721.56 点，运价指数为 715.23 点，租金指数为 731.06 点，较上周四分别上涨 1.5%、0.4%和 3.1%。

**海岬型船市场：**海岬型船两洋市场再度下跌。随着采暖季限产结束，钢厂高炉将逐步复产，本周高炉产能利用率小有回升。航运市场，巴西远程矿航线依旧表现安静，巴西图巴朗至青岛航线运价继续走跌。下半周淡水河谷宣布再关停一座矿山的作业，进一步打压海岬型船市场气氛。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 11.755 美元/吨，较上周四下跌 0.3%。太平洋市场，上周末在澳洲矿商集中出货的支撑下澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价涨至 6 美元/吨左右，由于 3 月份货盘已出完，且巴西远程矿航线依旧未给予市场支撑，上半周太平洋市场表现安静，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价回调。下半周西澳遭遇台风影响，主要铁矿石港口封港，租家基本退出市场，运价快速回落。21 日市场报出，受载期为 4 月 3-5 日，西澳大利亚至青岛航线成交运价为 5 美元/吨。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 5.379 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 5656 美元，较上周四上涨 3.2%。

**巴拿马型船市场：**巴拿马型船太平洋市场稳中有涨，周末有所回调，粮食航线表现强劲。太平洋市场，上半周，虽然北太平洋地区货盘不多，但南边印尼货盘不少，加上南美粮食船运需求较旺，太平洋市场整体气氛不错，租金、运价稳中有升。下半周，印尼货盘有所减少，市场活跃度下降，加上内外贸兼营船的逐步外放，太平洋市场压力显现，租金、运价开始松动回调。21 日市场报出 8.4 万载重吨船，大连即期交船，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 8600 美元。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 8855 美元，较上周四上涨 5.0%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 7235 美元，较上周四上涨 10.2%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.8 美元/吨，较上周四上涨 5.6%。粮食航线，本周 4 月中上旬的南美粮食货盘较多，除大豆外，也有不少南美至东南亚的玉米，市场气氛活跃，粮食航线租金、运价较大幅度上涨。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为 31.31 美元/吨，较上周四上涨 8.1%。

**超灵便型船市场：**超灵便型船东南亚市场表现平稳。本周印尼煤炭货盘不多，整个东南亚市场表现不是特别活跃，租金、运价小幅波动。周四，中国南方/



印尼往返航线 TCT 日租金为 7794 美元，较上周四微涨 0.6%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 9791 美元，较周四下跌 1.7%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 6421 美元，较上周四微涨 1.2%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.131 美元/吨，较上周四微涨 0.2%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.859 美元/吨，较上周四微涨 0.4%。

#### (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】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，美国 3 月 15 日当周原油库存下降，创 2018 年 7 月份以来最大单周降幅。近来，美国原油产量增速趋缓有利于减轻对 OPEC 减产政策的负面冲击，有助于油价的稳步回升。周一，OPEC 与俄罗斯取消了 4 月的会议，俄罗斯认为下个月就讨论是否延长减产还太早，希望先观望一段时间。而沙特则明确表态称会继续减产，因为市场尚未平衡。本周原油价格小幅波动，布伦特原油期货价格周四报 67.63 美元/桶，较上期上涨 0.70%。全球原油运输市场大船运价继续下跌，但跌幅收窄，中型船运价不断下滑，小型船运价波动下行。中国进口 VLCC 运输市场延续跌势。3 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 931.94 点，较上期下跌 3.82%。

**超大型油轮 (VLCC)：**运输市场延续上周量价齐跌态势。中东 3 月货盘成交殆尽，而 4 月货盘放出迟缓，导致运力积聚，成交持续低迷，运价不断下挫，西非市场同步下行。成交记录显示，中东 4 月 1-3 日装期货盘成交运价为 WS59。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS58.81，较上周四下跌 4.7%，CT1 的 5 日平均为 WS59.32，较上周下跌 8.3%，等价期租租金平均 2.8 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS55.96，下跌 2.5%，平均为 WS56.26，TCE 平均 2.8 万美元/天。

**苏伊士型油轮 (Suezmax)：**运输市场运价综合水平不断下滑。西非至欧洲市场运价下跌至 WS49 左右，TCE 约 0.3 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，4 月 2 至 3 日货盘，成交运价为 WS55。黑海到地中海航线运价下跌至 WS68，TCE 约 0.4 万美元/天。该航线一艘 13.5 万吨级船，新罗西斯克至地中海，4 月 3 至 4 日货盘，成交运价为 WS72.5。亚洲进口主要来自中东，一艘 13 万吨级船中东至印度金奈，4 月 1 日货盘，成交运价为 WS83。

**阿芙拉型油轮 (Aframax)：**运输市场亚洲航线运价持续上涨，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小幅下跌至 WS94 (TCE 约 0.6 万美元/天)。跨地中海运价上涨至 WS98 水平 (TCE 约 1.1 万美元/天)。北海短程运价大幅下跌至 WS94 (TCE 约 0.6 万美元/天)。该航线一艘 8 万吨级船，挪威西岸至欧洲大陆，3 月 26 日货盘，成交运价为 WS97.5。波罗的海短程运价大幅下跌至 WS81，TCE 约 1.5 万美元/天。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS108，TCE 约 1.2 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS103，TCE 为 1.4 万美元/天。中国进口主要来自俄罗斯，一艘 10 万吨级船，科兹米诺至中国北方港口，3 月下旬货盘，成交包干运费为 60 万美元。



**国际成品油轮 (Product)：**运输市场亚洲航线小幅上涨，欧美航线量价齐升，综合水平持续上涨。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS125 (TCE 约 0.6 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS115 (TCE 约 1.1 万美元/天)；7.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS99 (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上涨至 WS97 水平 (TCE 大约 0.3 万美元/天)；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅上涨至 WS168 (TCE 大约 1.6 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

### 【国际散货船价格继续下跌 阿美拉型油轮大涨 4.58%】

3 月 20 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 823.13 点，环比微涨 0.52%。其中，国际油轮船价综合指数和内河散货船价综合指数分别上涨 1.25%、0.72%，国际散货船价综合指数和沿海散货船价综合指数分别下跌 0.79%、0.20%。

澳大利亚的铁矿石和巴西的粮食货盘增多，运价企稳回升，BDI 指数震荡反弹收于 721 点 (周二)，环比上涨 11.44%，国际干散货运价仍在盈亏平衡点之下，散货船东营收收入难以覆盖成本，二手散货船价格继续走跌。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1385 万美元、环比下跌 0.28%；57000DWT--1686 万美元、环比下跌 0.51%；75000DWT--1907 万美元、环比下跌 1.00%；170000DWT--3069 万美元、环比下跌 1.37%。目前，国际干散货船 1 年期期租费率止跌回稳，预计二手散货船价格短期惯性下跌。本期，二手散货船市场成交基本活跃，共计成交 15 艘 (环比减少 1 艘)，总运力 112.40 万 DWT，成交金额 13920 万美元，平均船龄 5.93 年。其中，Scorpio 集团旗下的 Scorpio Bulkers 与招银租赁签署了一份关于 7 艘干散货船舶的售后回租协议，通过本次交易，公司将增加 5720 万美元的流动性。

沙特和俄罗斯等国均表态将继续推进减产行动，减产行动有望得到进一步扩大，原油价格适度上涨，布伦特原油期货收于 68.30 美元/桶 (周二)，环比上涨 2.44%。原油价格在 4 个月高位附近整固，全球原油轮运价波动下行，成品油轮运价小幅上涨，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--2267 万美元、环比上涨 1.65%；74000DWT--2157 万美元、环比下跌 0.61%；105000DWT--3200 万美元、环比上涨 4.58%；158000DWT--4429 万美元、环比上涨 0.02%；300000DWT--6080 万美元、环比持平。国际油轮即期运价稳中有涨，油轮 1 年期期租费率小幅上调，预计二手油轮价格短期小幅上涨。本期，二手国际油轮成交量一般，共计成交 9 艘 (环比增加 2 艘)，总运力 67.48 万 DWT，成交金额 9775 万美元，平均船龄 16.22 年。

受煤炭货盘萎缩拖累，沿海散货运输需求趋弱，散货运价承压下跌，二手沿海散货船价跌多涨少。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--148 万人民币、环比上涨 0.43%；5000DWT--791 万人民币、环比下跌 1.20%。目前，非煤货种持续增加，沿海散货运价已跌至成本线附近，船东抱团挺价心态强烈，运价继续下跌空间不大，预计散货船价格短期震荡盘整。本期，沿海散货船成交 7 艘，成交船舶吨位以 1000DWT、5000DWT、10000DWT 左右为主。



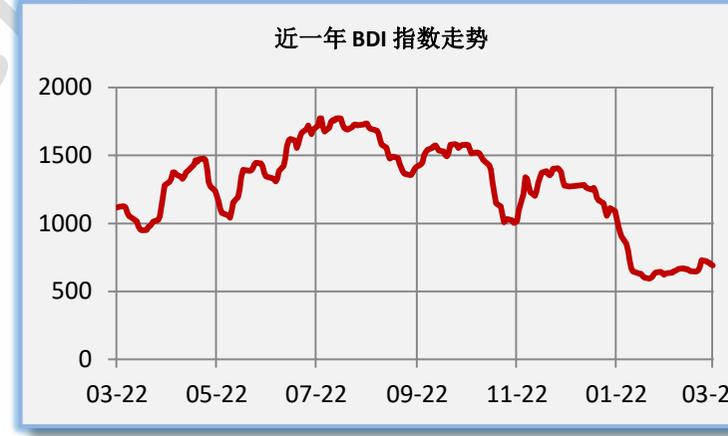
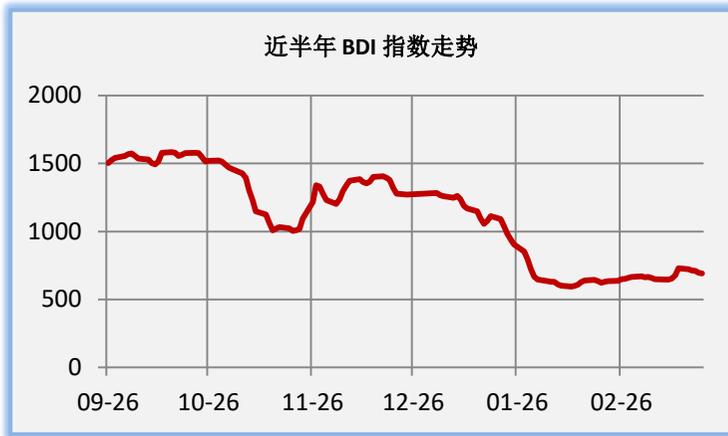
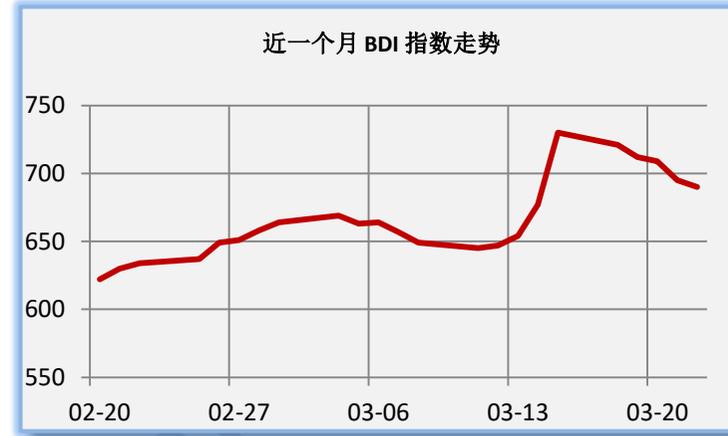
内河散运需求增多，运价稳中有升，二手散货船价格涨多跌少。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--50 万人民币、环比上涨 3.42%；1000DWT--95 万人民币、环比上涨 2.99%；2000DWT--173 万人民币、环比下跌 3.68%；3000DWT--271 万人民币、环比上涨 0.44%。国家住建部发文，房地产调控将保持政策连续性和稳定性，防止大起大落。目前，内河散货运输货盘增加，预计内河散货船价或小幅盘整。本期，内河散货船成交量维持活跃状态，共计成交 73 艘（环比减少 61 艘），总运力 10.71 万 DWT，成交金额 10509 万元人民币。

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18日		3月19日		3月20日		3月21日		3月22日	
BDI	721	-9	712	-9	709	-3	695	-14	690	-5
BCI	476	-44	421	-55	399	-22	288	-111	251	-37
BPI	905	+22	922	+17	962	+40	1,009	+47	1,027	+18
BSI	787	+1	789	+2	796	+7	813	+17	826	+13
BHSI	440	+3	443	+3	446	+3	449	+3	455	+6





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 11 周	第 10 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	9,000	8,000	1000	12.5%
	一年	10,500	10,000	500	5.0%
	三年	11,500	11,500	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	9,500	9,500	0	0.0%
	一年	11,000	11,000	0	0.0%
	三年	11,000	11,000	0	0.0%
Smax (55K)	半年	11,000	11,000	0	0.0%
	一年	11,500	11,500	0	0.0%
	三年	11,000	11,000	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	8,750	8,750	0	0.0%
	一年	9,250	9,000	250	2.8%
	三年	9,250	9,000	250	2.8%

截止日期: 2019-03-19

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Claire Z' 2009 93236 dwt dely aps Richards Bay 01/05 Apr trip redel India \$12,000 + \$200,000 bb - Jaldhi

'Bulk Poland' 2014 82150 dwt dely EC South America 10/11 Apr trip redel Skaw-Passero \$17,750 - Cofco

'Fraternelle' 2016 82086 dwt dely Nakhodka 23/27 Mar trip via NoPac redel Singapore-Japan \$10,500 - Louis Dreyfus

'MSXT Athena' 2018 82000 dwt dely Recalada 09/10 Apr trip redel Singapore-Japan \$15,250 + \$525,000 bb - Cargill

'Cape Kasos' 2012 81403 dwt dely EC South America 01/10 Apr trip via COGH redel Singapore-Japan \$14,700 + \$470,000 bb - Refined Success



'Trans Africa' Cofco relet 2017 81270 dwt dely Up River 05/15 Apr trip redel PMO \$15,250 + \$525,000 bb - Invivo

'Aiantas' 2016 81111 dwt dely Gibraltar 25 Mar trip via ECSA redel Singapore-Japan \$16,000 - Louis Dreyfus

'Ulusoy 12' 2011 79203 dwt dely Santos 13/14 Apr trip redel Singapore-Japan \$14,750 + \$475,000 bb - Ausca

'Ismene' 2013 77901 dwt dely Kakinada 28 Mar trip via ECSA redel Singapore-Japan \$12,000 - Bunge

'Bonanza' 2003 73613 dwt dely Zhoushan 23/25 Mar trip via W.Australia redel S.Korea with grains \$7,000 - Panocean - <recent>

'Cemtex Venture' 2006 73546 dwt dely EC South America 08/09 Apr trip redel Singapore-Japan \$14,500 + \$450,000 bb - Fractal Marine

'Giovanni Topic' 2010 55640 dwt dely Nemrut Bay 30 Mar trip redel West Africa intention clinkers \$9,000 - cnr

'Western Miami' 2015 39300 dwt dely Kuantan prompt trip via Indonesia redel China intention coal \$9,500 - cnr

#### 4. [航运市场动态](#)

##### 【Stolt-Nielsen: 化学品船市场好转明年继续走强】

近日，世界最大的化学品航运公司 Stolt-Nielsen 表示化学品航运市场今年“终于”看到业务状况有所改善，并表示 2020 年市场将继续走强。

Stolt-Nielsen 首席执行官 Niels G. Stolt-Nielsen 表示，由于需求增长与全球贸易同步，化学品油轮市场前景仍保持谨慎乐观。从 2017 年到 2018 年，远洋化学油轮船队的运力年增长率约为 6%，预计到 2020 年和 2021 年，这一增长率将逐渐降至 2% 左右，甚至更低。

“考虑到新船订单量仍然处于低位，我们预计，过剩的船舶运力将最终被消化，形成一个更加平衡的市场。假设全球经济和/或贸易状况没有出现意外的恶化，我们可能最终会在今年晚些时候开始看到化学品海运的改善，并在 2020 年继续走强。”

Stolt Tankers 公司总裁 Mark F. Martecchini 也表示，随着新船进入市场的数量减少，以及持续增长的需求，2019 年对化学品海运市场来讲将是一个转折之年。



Martecchini 表示，如果清洁油轮市场的即期运费保持 2018 年底之前的涨幅，那么至少在短期内，化学品航运市场的“摇摆运力”的退出将进一步支持市场的改善。

“随着进入市场的新船运力的减少，以及预期的摆动运力的减少，化学品油轮市场的即期运费市场应会得到改善，进而最终推动期租合约的上升。”

“转折点的确切时间很难预测，行业预测也各不相同，但 Stolt Tankers 公司预计，情况将在今年年底前有所改善，到 2020 年市场状况将明显改善。”

但谨慎的这位船东同样也表示：“尽管如此，鉴于当前的政治风险和其他不确定性，包括燃料成本的未来走向以及 IMO2020 限硫新规的影响，我们仍需保持谨慎。”

来源：信德海事

### 【好望角型船 FFA 指数春节后首次上扬】

好望角型船 FFA 市场近期持续低迷，但是上周一，好望角型船 FFA 市场指数自 2019 年 2 月以来首次出现上扬。虽然指数回暖，但是上周一的 FFA 交易量仍然有限。

到周二，更多买家在交易日晚些时候回归好望角型船 FFA 市场，促进指数上升。

总体来看，波交所好望角型船 5 条基准航线期租均价（Capesize 5TC）显示出生机，周三较前一日上升 287 美元至 4813 美元。

西澳大利亚-青岛航线发展可期

好望角型船现货市场继续低迷，亚洲-太平洋航线和西澳大利亚-青岛航线都缺乏活力。

上周末，船东在西澳大利亚-青岛航线上显示出了更多决心，贸易参与方因此预计未来市场将表现强劲。

有消息称，西澳大利亚-青岛航线上的运力一段时期以来有所收缩，但是额外货量的涌入帮助亚太地区的运价攀升。

与此同时，一些船东选择在市场低迷期报废了一些好望角型船舶。今年年初以来，共有 11 艘好望角型船报废，少于去年同期的 18 艘船。



巴拿马型和超灵便型获支撑

巴拿马型和超灵便型船 FFA 市场上周虽有小幅下滑，但得到良好支撑。

巴拿马型船平均期租租金周三较上一日下滑 128 美元至 6627 美元，买家在临近交易日结束前表现谨慎，并未追求价格上扬，而是选择抛售。

超灵便型船平均期租租金周三较上一日下滑 12 美元至 8750 美元。整个一周，灵便型 FFA 市场的卖家似乎乐于拖延，尽管指数进入负值。同时，灵便型船平均期租租金周三则上升 28 美元至 6323 美元。

来源：Seatrade

### 【散货船、油船和集装箱船市场动向】

从 VesselsValue 收集到的现有数据来看，2018 年，全球干散货船交易数量相比上一年下降了约 14%。尽管波罗的海干散货运价指数 (BDI) 在过去五年的时间中处于最高点，且 2018 年早些时候，这一市场出现了让人兴奋的情形。这种市场兴奋尤其体现在销售和购买活动中。去年第二季度，全球大宗商品市场的交易量呈现出自 2017 年第一季度以来的最高水平，而且也明显高于 2018 年的任何其他季度。

然而就目前市场状况而言，从业者的信心依旧严重不足，这一情况直接体现在波罗的海干散货运价指数的直线下跌上面。2018 年，我们看到了干散货船队的价值和利率的上升，但在 2019 年，我们发现并看到了市场的快速调整。在宏观经济层面上，全球干散货船的交易数量的下降可能最先表明了这一点，干散货船队在一般航运市场周期中的地位也是如此。

考虑到市场不景气，任何与干散货运输市场相关的二手船的买卖活动都不太可能相对增加。整个 2019 年，船东及运营商或将看到的干散货船队价值和收益纷纷下降的情况。与此同时，这种情况也可能会导致船舶拆解量的增加，而这则可能会缓解市场对船舶供给方面过大的担忧。乐观的想法是，之后我们或将可以看到干散货船市场利率的回升。

2018 年第四季度，较小型的干散货船市场的交易速度有所增加。通过分析，我们可以认为这一趋势是由于较小型船市场的相对积极的供求关系推动的。相比而言，船东或运营商对较大型的好望角型散货船的市场兴趣正在减弱，因为在他们看来，该型船舶的资产价值似乎略微超过当前周期所呈现出的价值峰值。

油船市场



回顾 2018 年，全球油运市场中的大多数细分领域的低回报为整个市场的整合创造了难得的机会。与此同时，油船船东更愿意将船舶进行拆解处理，这样做的理由是因为废钢价格相对较高，从而激起了他们对报废船舶的兴趣。而这样的决定使得拥有多数老旧船舶的油船船东更容易做出拆解船舶的决定。

自 2017 年第三季度以来，全球油运市场油船交易数量从持续低迷到稳步增长，这表明了市场参与者正在积极调整他们的头寸，以利用潜在的市场波动。稍显遗憾的一点是，全球油运市场恢复得并不算特别顺畅，以至于船东或运营商不得不保持极大的耐心等待预期的市场回报。随着即期市场的波动，那些手握更多旧吨位的船东终于看到油运市场的潜力在短期内上涨了。

油运市场的高度多样化二手船买家提供了最佳的机会。2018 年，全球二手油船交易量曾出现过过去两年以来的最高季度峰值。同时，在过去两个交易季度中，灵便型油船的数量对全部类型油船的销售和购买总体水平作出了显著的贡献。

展望已经到来的 2019 年，全球油运市场前景的不确定性依旧会制约一些买家参与交易的积极性，而在国际海事组织(IMO)实施环保新规之前，这样的市场紧张局面依旧存在。目前，我们还不清楚市场如何在这种情况下有何种明确的走向及定价。

### 集装箱船市场

集装箱运输市场在前些年的一轮破产高潮之后，出现了一种局面——市场中的机会主义者购买运力的行为已经有所放缓。这种情况也明显地体现在交易量上。2018 年最后两个季度，全球集装箱运输市场的船舶交易数量仅占 2018 年运力销售和购买交易总量的 28%。

我们一定不会忘记就在 2017 年，集装箱运输市场还在痛苦挣扎，以至于当时一艘只有七年船龄的巴拿马型集装箱船被当作废品出售。而目前的情况是，集装箱运输领域现存的船东或承运商都在苦苦地等待所期待的市场回报，并希望它能尽快改善，以帮助自身收回前期资产，以及尚未偿还的债务。

2018 年年中，集装箱运输市场中的定期租船费率的飙升，给船东带来了相对乐观的想象空间，尤其是在小型船舶市场更是如此。截至目前，我们看到市场中有更多的船东或运营长买卖船舶，但交易中的超大型集装箱船占总体交易的比重相对较大。与此同时，我们也看到了一些正在进入该领域的机会主义买家，而他们正在尝试“周期等待”，以便收获认为可能出现的较高的投入产出比。

### 总结

放眼整个航运市场，希腊买家在油船和干散货船交易领域最为活跃，这与我们看到的强劲的现货市场需求相吻合，集装箱船交易市场最近出现的几笔高价交易则主要来自于日本，希腊船东在这一市场只是购买了大量便宜或相对小型的运力，且其中许多船舶交易来自善于资本运作的财团。



2018 年第四季度，来自中国的买家在干散货船和油船交易市场中的活跃度排在全球第二位第四季度散货船和油轮购买活动中排名第二。当然，如果中国买家不是更喜欢购买新造船而是二手船的话，交易量或将超过希腊而成为全球第一。

从更一般的观察来看，2018 年第四季度，全球范围内的二手集装箱船交易额明显低于干散货船和油轮市场的交易额。这在一定程度上是因为集装箱运输市场比干散货船和油船市场小，与此同时，集装箱运输市场中的新造船订单也已较多，且船东或运营商的运力扩张关注点在于具备经济效益的超大型集装箱船上，这使得集运市场运力显著增加，市场供需关系紧张。

2019 年第一季度，许多不确定的市场因素仍旧困扰着航运业。国际海事组织将于 2020 年实施的环保新规将是市场从业者首先面对的重要挑战。不仅如此，一些贸易层面上的问题也让航运业雪上加霜，比如石油输出国组织的生产谈判、世界两大经济体之间的贸易摩擦，以及制造业大国的制造业增长放缓等问题。航运业真正复苏的时间点仍需静静观察。

来源：中国船检

## 5. 船舶市场动态

### 【船舶企业应把握市场回暖机遇】

中国船舶工业行业协会最新数据显示，2018 年，全国造船完工 3458 万载重吨，同比下降 14%；承接新船订单 3667 万载重吨，同比增长 8.7%；中国船企利用国际航运市场小幅回暖、新船市场持续活跃的契机，积极开拓市场，国际市场份额继续保持领先地位。但同时也要看到目前船舶行业存在附加值船型竞争力需提升、融资难、综合成本较高等问题。

那么新的一年船舶制造企业如何既能把握住良好的市场又能突破目前存在的问题，年初船舶工业协会给出了较为详细的建议。

#### 航运市场与新船需求增加

2019 年，全球新船市场面临的环境依旧错综复杂，机遇与挑战并存。近年来，船队增速持续低于海运贸易增速，全球航运市场进入缓慢复苏状态，这为新船市场走出低谷创造了条件；叠加国际环保新规即将进入密集生效期，部分老旧船舶大概率因经济性较差被迫提前拆解，有望给造船企业带来订单。我国将继续聚焦打赢蓝天保卫战工作，同时随着进出口市场的扩大，新船需求将有所增加。

综合各方专家研究结果，初步预计 2019 年全球新船成交量在 7000 万载重吨左右，造船完工量在 9000 万载重吨左右，年底手持订单量可望保持在 1.8 亿载



重吨的水平。2019年，我国造船完工量约3500万载重吨，新接订单量约3000万载重吨，年底手持订单量约8500万载重吨。

根据目前的市场状态，船舶协会建议，船舶企业应把握行业开放带来的新机遇，2018年《外商投资准入特别管理措施(负面清单)(2018年版)》发布，取消了船舶(含分段)、制造与修理须由中方控股的要求。之前我国已全面放开船舶配套和海工装备领域，此举标志着我国船舶工业实现了全面对外开放。船舶工业实现全面对外开放，顺应了经济全球化的时代潮流，符合我国产业发展的现实需要，对我国船舶工业高质量发展具有积极影响。

全行业应深刻理解船舶工业全面对外开放的重要意义，加强形势研判，把握发展方向，紧紧抓住船舶工业全面开放带来的新机遇，加快技术创新和产品优化升级，加强人才培养，将产业链从制造向研发和服务两端延伸，增强市场竞争能力，推动船舶工业高质量发展。

转型升级更为迫切

船舶协会还建议，骨干船舶企业应持续提高竞争能力，面对当前船舶市场持续低迷，原材料价格和劳动力成本快速上涨，以及苦脏累险作业招工难等问题，船舶行业转型升级任务更为迫切。

此外，船企要深入贯彻落实《推进船舶总装建造智能化转型行动计划(2019~2021年)》和《智能船舶发展行动计划(2019~2021年)》文件精神，推动船舶总装建造智能化发展，通过信息化和工业化的深度融合，推进降本增效工作持续开展，不断提升船舶建造质量、效率和效益。

同时，面对激烈的市场竞争环境，要紧跟国际造船新规范、新标准的要求，密切联系船东，打造品牌船型，继续保持的主力船型上的领先优势。此外，骨干船企还要坚持创新驱动，顺应市场结构性变化，加大研发投入力度，在细分船型市场不断取得新的突破。

当前，我国船舶工业正处于结构调整转型升级的关键时期，行业产业集中度逐年提升，新船订单向骨干企业集中的特点越发明显，一批产品质量高、管理能力强、经营效益好的优质船舶企业正在走出低谷。

因此需要我国金融机构根据船舶工业发展的实际情况实行差别化管理，贯彻落实“一企一策”的授信政策，帮助优质企业渡过难关。并且，鼓励有条件的中资金融租赁公司与国内优质船舶企业建立双向沟通联系机制，探索发展共赢的合作模式，共同推动船舶工业高质量发展。

此外，行业需要加强整体布局，支持船企满足战略性能源运输对装备的需求。随着我国能源消费结构的转型升级，对清洁能源特别是对天然气的需求将保持稳定增长。



目前，我国通过陆地管道和海上运输进口天然气，对外依存度超过 43%。相比于海上运输天然气，陆地管道运输容易受到地缘政治、特殊时期自用等复杂因素影响，供气的连续性无法得到保障，海上运输具有成本低、接驳接收站便捷、有利于加强储备调峰等特点。

但目前我国自有 LNG 运输船队运力远远不能满足国家能源安全运输的要求。建议国家相关部门结合国家能源战略需求，统筹布局天然气气源项目谈判、天然气船队运输、天然气装备建造和天然气消费终端等协同发展，支持有能力的船舶企业开展 LNG 船建造和技术研发。

来源：中国工业报

### 【订单萎缩，韩国船厂神经紧张】

2019 年 2 月份，全球新船订单量明显减少，韩国船企成功接获了 90%左右的新船订单，接单量位居全球第一，韩国船企近期的努力看似得到了回报。然而最新数据显示，在今年前三个月的新船订单总合中，韩国船厂所占的比例平均不到 20%，短暂的风光背后却是令韩国船厂神经紧绷的巨大压力。

造船市场由于船东需求疲软承受巨大压力，在这种情况下，韩国船厂虽加大了营销力度，却在近期提高了新船价格。据新造船市场经纪人称，近期 3%-5%的涨价已经导致船厂的要价与买家的出价之间形成了断层，新造船订单的签约也因此陷入僵局。

某经纪人指出：“必须得做出点改变了。除非租船市场复苏，呈现出真正的积极转变，否则船厂就必须下调造船价格，以此创造需求。这一行是不可能出现奇迹的。”除了一小波 LNG 运输船订单和少量 VLCC 订单之外，2019 年前两个月的造船市场局面可谓是“死气沉沉”、“一塌糊涂”。

根据克拉克森航运信息网发布的数据，今年的新船订单量与去年相比只有三分之一。今年 1、2 月份分别签署了 101 和 34 笔新造船合约，去年同期的数量则分别是 288 和 114。韩国船厂的接单情况似乎格外萧条，在目前已产生的 161 项新船合约中，韩国船厂仅占 29 项。

新船订单数量下滑是由好几个互相关联的因素造成的。有一些经纪人将原因归结于价格的上涨，过去 12 个月里 VLCC 的造价已从 8000 万美元左右升至 9000 万美元以上，新造阿芙拉型油轮的价格则从 4000 多万美元涨到了 5000 万美元左右的水平。某经纪人指出：“这个价位根本就没有买家愿意出手，无法形成市场。”

该经纪人还指出韩国产业银行（KDB）和韩国进出口银行是新船订单涨价的幕后推手，正是这些银行向船厂施压，促使它们提高了造船价格。KDB 向现代重工出售其在大宇造船的股份恰好赶上新船价格上涨，这绝非巧合。

此外，经纪人和船厂代表都强调了租船市场的惨淡现状，受前几年的疲弱发展所累，船东很难从租船市场见到回报。他们指出，有一些韩国船厂仍然还有空



余的生产空间，苦于无法填满。相比之下，中国船厂的处境要好很多，他们坐拥大笔船舶建造订单，国内银行也没有给他们施加太大压力。

至于 IMO 2020 限硫法规，业界很少有人将其视为新船订单的阻碍，有一位经纪人解释道，船东要么已经作出决定等待购买合规燃油，要么选择采用洗涤塔技术应对法规要求。行业中甚至还有一种乐观的看法，认为今年第二季度新船订单将出现增长，不过并没有得到一致赞同。经纪人表示，资金雄厚且不易受到货运市场突变影响的大船东可能会继续订造新船。

卡塔尔的 LNG 运输船建造项目、俄罗斯天然气生产商 Novatek 的北极 LNG2 号项目以及莫桑比克即将开展的液化天然气发展项目可能会为韩国三大船厂——现代重工、大宇造船以及三星重工带来订单方面的突破。

不过，新造船领域也有部分人认为新船需求要等到今年年底才会真正出现好转。

来源：中国船检

### 南北船：合并倒计时?两大集团高层会谈

全部高层会谈，观看合作回顾片，共同表示“兄弟齐心、精诚合作”。在十三届全国人大关于优化国有资本布局，加快推进造船等领域的战略性重组的背景下，中船集团和中船重工两大船舶央企的“合并”似乎正式开始预热。

3月14日晚，中船集团和中船重工的官微几乎同时发布消息。

消息称，3月14日，中船集团党组书记、董事长雷凡培在中船集团总部会见了来访的中国重工党组书记、董事长胡问鸣一行。在亲切友好的气氛中，双方观看了合作回顾片，围绕共同服务国家战略，就进一步加强交流沟通、扩大合作范围、促进优势互补，携手推动我国船舶工业实现高质量发展进行了深入交流并达成广泛共识。中船重工党组副书记、总经理吴永杰，中船集团党组副书记、总经理杨金成，双方在京党组成员及相关领导、总部部门负责人参加会见。

雷凡培对胡问鸣、吴永杰一行的到访表示热烈欢迎，并介绍了中船集团改革发展最新情况。雷凡培表示，当前，中船集团以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻落实党的十九大精神，按照高质量发展的要求，坚持创新引领，坚持开放合作，坚持军民融合，面向海洋、深耕海洋，积极发展海洋防务装备产业、船舶海工装备产业、海洋科技创新应用产业和船舶海工服务业四大产业，大力推进大型邮轮、智慧海洋、智能船舶、船用低速机等重大科技创新工程，努力建设世界领先的海洋科技工业集团，履行好“服务国家战略、支撑国防建设、引领行业发展”的发展使命，争当海洋强国、制造强国、科技强国建设和世界一流军队、世界一流企业建设的排头兵。作为兄弟央企，中船集团与中船重工在长期合作中建立了深厚的友谊。希望双方进一步加强交流、互相学习、相互促进，在更多领域开展务实合作，携手推动我国船舶工业做强做优，在服务国家战略的进程中共同实现高质量发展。



胡问鸣对中船集团改革发展取得的成就表示赞赏。他指出，中船集团在船舶海工市场实现逆势增长，民船建造实力、高端船型开发能力不断提升，发展规模日益增强，成绩令人瞩目。中船重工以习近平新时代中国特色社会主义思想和十九大精神为指导，按照党中央决策部署，紧紧围绕建设海洋强国、建设世界一流海军不断增强研发、设计、建造和服务保障能力，推进制造业新旧动能转换以及军民融合、高质量发展等国家重大战略，坚持以军为本、军民融合、产融一体发展，坚持创新驱动引领，加强关键核心技术研发和技术储备，积极推动产业结构重组，打造新能源领域以“风、光、氢、核、重质能源轻烃化”为一体的全产业链发展模式，在四大领域、十大产业方向取得显著成效。希望双方进一步加强沟通交流，加快推进在军品、大型邮轮、清洁能源、智慧海洋、智能制造、国际化等领域的务实合作，兄弟齐心、精诚合作，实现优势互补、互利共赢，共同为国家重大战略的实施贡献力量。

就在3月9日下午十三届全国人大二次会议新闻中心记者会上，国务院国资委主任肖亚庆表示，习近平总书记在中央经济工作会议上发表重要讲话，在深刻分析国内外经济形势的基础上，提出了“巩固、增强、提升、畅通”八字方针。这八字方针是当前和今后一个时期供给侧结构性改革管总的指导性方针。中央企业贯彻落实这八字方针，就是要巩固和扩大“三去一降一补”的成果，持续推进瘦身健体、提质增效，建立健全市场化经营机制，增强活力，提高效率，提升创新发展的能力。同时还要调整优化布局结构，促进各类要素合理流动，推动国有资本做强做优做大，更好地发挥国有企业在供给侧结构性改革当中的作用。

肖亚庆表示，要优化国有资本布局，加大结构调整力度，积极稳妥地推进装备制造、造船、化工等领域的战略性重组，持续推动电力、有色、钢铁、海工设备、环保等领域的专业化整合，扎实推进区域资源的整合，稳步开展国际化经营，不断提高资源的配置效率。

业内都知道两大集团出身同门，后来才按地域南北分道扬镳。1999年7月，中船总公司将旗下企事业单位进行拆分，组成两家特大型国企。以长江为界，长江以北包扩武汉在内的造船工业都属中船重工；长江以南属于中船集团。业内称为南北船。经过十多年的发展，两船都已成为资产过千亿、拥有大批子公司、科研院所的大型集团。

随着两家集团先后开启内部资产的整合，以及造船业未来内外部形势变化对企业参与全球竞争带来的新要求，南北船合并也再次回到业界的焦点之中。

近几年来，业内已经多次传出关于南北船合并的消息。2016年10月8日，胡问鸣首次向媒体作出“造船业合并是大势所趋”，“南北船合并这件事，我们一切听从中央的安排”的回应。从此，“南北船合并只是时间问题”的说法几乎成了业内的共识。

这一次看来合并终于进入倒计时了，“中国神船”终于要启航了。



6. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	425.00	455.00	610.00	605.00
Hong Kong	433.00	436.00	618.00	n/a
Tokyo	465.00	475.00	n/a	725.00
Hamburg	426.00	n/a	620.00	n/a
Fujairah	428.00	n/a	725.00	n/a
Rotterdam	404.00	439.00	576.00	n/a
Houston	420.00	n/a	640.00	n/a
Panama	440.00	n/a	650.00	n/a
Santos	431.00	462.50	n/a	725.00

截止日期: 2019-03-22

◆ 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 11 周	第 10 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 62 周	第 61 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: 2019-03-19



(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
2	Tanker	4,500	Ningbo, China	2020	Marittima Emiliana - Italian	Undisclosed	StSt
2	Bulker	208,000	Bohai, China	2020	Berge Bulk - Singaporean	4,500	Tier II, options declared
4	LNG	180,000 cbm	Samsung, S. Korea	2022	Sinokor - S. Korean	19,350	
5	Container	2,200 teu	Jiangnan, China	2020-2021	ICBC Leasing - Chinese	2,800	BB to maersk
4	Container	800 teu	Shikoku, Japan	2020	Nissen Kaiun - Japanese	Undisclosed	ice class 1B, 300 reefer plugs
2+1+1	PCC	3,600 ceu	Jiangnan, China	2021	UECC - Norwegian	5,000	dual fuelled

◆ 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
TATSUKI MARU	BC	97,765		2002	Japan	800	Aswan Trading - Qatar	
BW ACORN	BC	82,589		2010	Japan	1,800	Undisclosed	
PUPPIS OCEAN	BC	81,070		2014	Japan	2,375	M Maritime - Greek	SS passed, BWTS installed
NORDKAP	BC	77,229		2002	Japan	1,450	Chinese	Geared /en bloc
NORDPOL	BC	77,195		2002	Japan			
OCEAN WIND	BC	76,585		2006	Japan	975	Undisclosed	
MARIKA	BC	76,302		2004	Japan	1,240	Far East	Geared
NAVIOS GALAXY I	BC	74,195		2001	Japan	610	Chinese	
MANDARIN FORTUNE	BC	57,000		2008	China	820	Undisclosed	
ALMANDIN	BC	56,899		2010	China	980	Undisclosed	
MEDI VALENCIA	BC	56,014		2008	Japan	1,280	Undisclosed	
INTREPID	BC	48,913		1999	Japan	550	Chinese	
ALPINE	BC	37,349		2015	China	3,000	Undisclosed	en bloc*
SUMMIT	BC	37,300		2015	China			
NORD ROTTERDAM	BC	36,599		2011	Vietnam	1,150	Undisclosed	
AMAR MERAY T	BC	28,712		1996	Japan	440	Far East	



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
PERTH BRIDGE	CV	17,946	1,133	2000	Japan	Undisclosed	Harbour Link Group - Malaysians	

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
BBC NEW YORK	GC/MPP	9,851	474	2009	China	480	Dutch	

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
GARDENIA	TAK	115,000		2003	S. Korea	1,320	Indonesian	
SOUTHERN SPIRIT	TAK	113,043		2009	China	2,250	Celsius Shipping - Danish	
VERMILION ENERGY	TAK	106,131		1999	Japan	750	U. A. E	
VOYAGER C	TAK	104,864		2003	S. Korea	1,320	Singaporean	
ALPINE MARIA	TAK	49,999		2014	S. Korea	2,700	Greek	en bloc each*
ALPINE MARY	TAK	49,999		2014	S. Korea	2,700	Greek	
VERA CRUZ	TAK	47,165		1999	Japan	620	Quatar	
DUKHAN	TAK	40,232		2003	S. Korea	750	Greek	en bloc each
JINAN	TAK	40,232		2003	S. Korea	750	Greek	
RIZOPON	TAK	34,999		1999	China	475	Undisclosed	
BTS CHRISTINA	TAK	12,633		1999	Japan	280	Undisclosed	
STAVANGER BREEZE	TAK/CHE	45,780		2004	S. Korea	865	Wilmar - 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	
BERGE MANASLU	BC	263,502	39,525	1992	Japan	458.00	incl 690t fuel	
ORE GUAIBA	BC	169,147	22,165	1999	S. Korea	450.00	green recycling	

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	
ZENIT	REF	12,848	7,152	1987	Japan	414.00		

其它								
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备注	
AENEAS	CV	63,059	22,197	2010	China	450.00	dely as is HK with M/E problem	



WHITE PEARL	GC	39,273	11,610	1985	Poland	445.00	delivery to Chattogram / Alang for green recycling
VAN IRIS	PCC	12,229	13,826	1994	Japan	479.00	as is Singapore, extra payment for bunkers
SUNRISE	TAK/LNG	67,460	26,634	1977	France	381.00	as is Batam/ laid up 10 yrs

## ◆ALCO 防损通函

### 【“PACIFIC VOYAGER”案 - 上诉法院决议】

去年 11 月，上诉法院宣告了对“PACIFIC VOYAGER”案的判决，船东在航次租约中承担在特定日期前到达装货港的绝对义务。先前协会曾报道过高等法院早期的决议。

扼要重述

合同双方系经修订的 SHELLVOY 5 标准格式签订了租约，装货港为鹿特丹港，受载期为租约确定后的一个月。

租约签订时，船舶正在履行上一租约从埃及到法国昂蒂弗的航次

### 【煤炭货物在印度的错误交付】

多起错误交货索赔案的发生，突显了无单放货时涉及的风险。

近期，GARD 收到了数起银行声称煤炭货物在印度港口错误交付的案件。

相关货物于 2018 年上半年在各个港口装船，运往印度。抵达印度后，船方在未收到正本提单的情况下，凭无单放货保函 (LOIS)，将货物交付给了收货人。涉案银行表示，其为购买货物提供了信贷，是正本提单持有人。

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
2019-03-22	669.440	761.350	6.043	85.318	878.530	60.616	954.120	476.070	500.910
2019-03-21	668.500	763.760	6.035	85.169	882.120	60.802	955.540	476.290	502.730
2019-03-20	671.010	761.700	6.024	85.481	890.260	60.738	959.070	475.470	503.630
2019-03-19	670.620	760.280	6.024	85.433	889.140	60.798	959.070	476.170	502.690
2019-03-18	670.880	759.540	6.016	85.467	892.030	60.924	965.900	475.200	502.830

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	2.38963	1 周	2.40975	2 周	--	1 个月	2.48775
2 个月	2.56475	3 个月	2.63263	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.67063	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.81763		

2019-03-18