



全一海运市场周报

2019.05 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2019.05.06 - 05.10\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求略有下滑 航线运价跌多涨少】

本周中国出口集装箱运输市场需求略有下滑。受多种利空因素影响，除欧洲航线外，多条航线货量和运价出现下跌，综合指数下跌。5月10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756.88点，较上期下跌2.7%。

欧洲航线：近期欧洲市场经济下行压力有所放缓，运输需求出现回暖。欧洲航线货量攀升，加之近期航商对航线运力控制，上海港船舶平均舱位利用率保持在95%以上，部分班次满载出运。受此影响，部分航商再次小幅上调运价，即期市场订舱价格上升。5月10日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为768美元/TEU，较上期上涨7.1%。地中海航线，市场情况略逊于欧洲航线，即期市场运价基本持平。5月10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726美元/TEU，较上期持平。

北美航线：受市场出现贸易不确定利空因素的综合影响，市场货量略有下滑。近期航线运力控制力度逐步放松，供需形势走弱。美西航线上海港船舶平均舱位利用率在90%左右。基于上述情况，部分航商对后市并不抱乐观态度，即期市场运价下跌。5月10日，上海出口至美西基本港市场运价（海运及海运附加费）为1442美元/FEU，较上期下跌8.1%。美东航线由于受运河枯水期影响，上海港船舶平均舱位利用率保持在95%以上的高位，部分班次满载。5月10日，上海出口至美东基本港市场运价（海运及海运附加费）为2711美元/FEU，较上期略有上涨。

波斯湾航线：目的地市场本周进入斋月，航线货量出现下滑。近期航线总体运力规模无太大变化，上海港船舶平均利用率为90%左右，即期市场运价下跌。5月10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620美元/TEU，较上期下跌9.1%。

澳新航线：近期需求表现疲软，市场货量有所下滑。各航商货量不均，装载率差异较大，上海港船舶舱位利用率在70%至95%不等。基于上述基本面，多数航商采取小幅降价揽货策略，市场运价继续走低。5月10日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为288美元/TEU，较上期下跌3.4%。

南美航线：市场货量略有下滑，上海港船舶平均装载率在95%左右。价格方面，市场竞争有所加剧。为了保持市场份额，多数航商采取降价揽货的策略，即期市场订舱价格下跌。5月10日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为940美元/TEU，较上期大幅下跌17.5%。



日本航线：本周货量基本平稳，市场运价小幅上涨。5月10日，中国出口至日本航线运价指数为737.09点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【多方因素综合影响 综合指数小幅上扬】

本周，在大秦线检修、五一假期、海砂严打、下游压港等多方因素影响下，沿海散货运输市场先抑后扬，运价小幅上涨。5月10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1107.60点，较4月26日上涨3.4%。其中煤炭、粮食、金属矿石运价指数上涨，成品油、原油运价指数维稳。

煤炭市场：受五一假期影响，用电需求继续回落，日耗煤量整体偏低。五一假期期间，沿海六大电厂日耗煤量跌至52万吨，较前期下跌约8万吨；电厂库存继续攀升至1550万吨，电煤消费淡季特征较为明显。供应方面，随着大秦线集中检修结束，运输屏障解除，北方港口库存均有不同程度上涨，供需格局趋于宽松。需求方面，下游电厂日耗偏低库存高企，长协煤稳定供应，加上假期因素影响，需求疲软。同时，海砂严打使本就冷清的市场雪上加霜，大船运力回流至煤炭运输市场，货主压价，煤炭运价出现连续下跌。之后，随着外贸市场行情转好，大船运力向外流出；沿海地区气温回升，电厂日耗回归60万吨水平；海砂卸港压港、乍浦港吃水限制导致严重压港积压部分运力等因素影响，船东心态提振，集体挺价，沿海煤炭运输市场价格出现上涨行情。

5月10日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1151.62点，较4月26日上涨3.8%。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33.1元/吨，较4月30日下跌2.3元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为36.0元/吨，较4月30日下跌2.8元/吨；秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为36.6元/吨，较4月30日下跌2.6元/吨。

金属矿石市场：受基建开工建设影响，钢材市场4月表现偏强，带动整体建筑钢材去库存化，价格明显反弹，摆脱震荡区间。伴随钢厂生产利润的不断扩大，建筑钢材产量突破新高，铁矿石需求量持续增加。金属矿石运价继续上涨。5月10日，沿海金属矿石货种运价指数报收1076.93点，较4月26日上涨4.5%。

粮食市场：南北港口玉米价格依旧处于倒挂状态。受此影响，北方出货积极性减弱，市场流通粮源阶段性偏紧，南方港口货量下降。需求方面，近期深加工企业利润大幅下降，开工积极性受到抑制，对原料玉米需求减少。运价方面，粮食运输市场受煤炭运输市场行情带动，运价上涨。5月10日，沿海粮食货种运价指数报收883.06点，较4月26日上涨4.2%。

成品油市场：当前汽油市场处于需求淡季，国内多数主营单位4月月度任务完成欠佳。柴油方面，户外开工率处于高位，市场需求旺盛。受此影响，上游炼厂柴油缺货，船舶在港口等候导致压港；下游汽油库存积压，卸港发生压港。成品油运输市场运价较上周整体持平。5月10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975.00点。



(3) 中国进口干散货运输市场

【海岬型船震荡上行 中小型船相对平稳】

本期国际干散货运输市场三大船型走势不一，海岬型船“五一”节前大幅跳涨，节后迅速回落后再度回升；巴拿马型船和超灵便型船稳中上涨。远东干散货指数（FDI）综合指数在海岬型船市场的拉动下大幅震荡上行。5月9日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为835.13点，运价指数为796.4点，租金指数为893.22点，较节前（4月25日周四，下同）分别上涨8.5%、4.3%和14.7%。

海岬型船市场：本期海岬型船两洋市场快速拉涨后迅速回落，临近周末小幅回温。太平洋市场上，因澳洲各大发货商赶在“五一”小长假前集中发货，澳大利亚铁矿石出口强劲反弹，市场交投活跃，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价大幅涨至6.5美元/吨以上。随着前期恶劣天气滞留运力和澳洲部分港口的压港限制短期运力供给，加之国际油价大涨，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价在“五一”节前一天内猛涨1美元至7.5美元/吨，市场氛围热切。随后市场转入平静，成交平淡，运价快速回落至6美元/吨以下，周四开始FFA远期合约价格上涨，船东提升报价，9日市场报出，受载期为5月25-27日，澳大利亚丹皮尔至青岛航线成交运价为6.5美元/吨。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为6.468美元/吨，较节前上涨7.5%；中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为11386美元，较节前上涨48.8%。巴西远程矿航线上，节前巴西铁矿石出货回升，加上前期船舶装货中断使巴西主要港口出现了严重的压港情况，运价在月底几日接连大涨飙升至16美元/吨以上。随后由于缺乏货盘，市场快速回落至15美元/吨以下，周四随着FFA远期合约价格上涨市场小幅回暖。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为14.889美元/吨，较节前上涨11.1%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船两洋市场变化不大，稳中微涨。粮食市场，发货人发货节奏稳定，节前节中成交价格稳中有升，节后由于中美贸易摩擦影响，FFA远期合约价格下滑，市场氛围转弱，但成交价格保持平稳。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为32.089美元/吨，较节前微涨0.6%；美湾密西西比河至中国北方港口（6.6万吨货量）粮食运价为42.562美元/吨，较节前微涨0.9%。太平洋市场上，节前成交逐步放缓，市场稳中走弱。节后在南美粮食坚挺的支撑下市场氛围好转，加之印尼煤炭等货盘较为活跃，即期运力相对紧张，成交价小幅上涨。8日市场报出，8.2万载重吨船，5月9-10日长江口交船，途经北太平洋美国西海岸，南中国还船，成交日租金为10250美元。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为9061美元，较节前微涨0.1%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为7961美元，较节前上涨6.0%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为5.844美元/吨，较节前微跌0.5%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场续涨。本期东南亚市场镍矿、钢材货盘不多，煤炭、铝矾土货盘较为活跃，加之前期即期运力较为紧张，租金、运价稳中小涨。临近周末，货盘略有减少，涨幅有所放缓。周四，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为7959美元，较节前上涨7.1%；新加坡经印尼至中国南方航线TCT日租金为9664美元，较节前上涨2.9%；中国渤海湾内-东南亚航线TCT日租金为6229美元，较节前微涨0.9%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为7.268美元/吨，较节前微涨0.8%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为8.28美元/吨，较节前微涨0.8%。



(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价不断下探 成品油运价波动下行】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，美国 5 月 3 日当周原油和汽油库存同时减少，此前，美国原油库存大增，屡创新高，因此本周 EIA 的数据令市场颇感意外。由于特朗普决定不会更新伊朗 5 月到期的原油豁免政策，目的是将伊朗的原油出口降至零。但是欧盟及主要欧洲国家联合发布了措辞强硬的声明，誓言继续推动与伊朗的合法贸易。有消息称沙特或将满足 6 月份扩大出口的“适度要求”，来保持市场稳定。本周原油价格小幅下跌，布伦特原油期货价格周四报 71.04 美元/桶，较上期下跌 3.35%。全球原油运输市场大船运价不断下探，中型船运价小幅上涨，小型船运价大幅上升。中国进口 VLCC 运输市场运价持续探底。5 月 9 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 604.98 点，较上期下跌 14.40%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场延续船多货少格局，运价持续探底。假期结束，市场氛围依然清淡，中国进口原油航线货量不足，运力堆积，运价延续节前跌势。成交记录显示，西非至中国 6 月 9 日装期货盘成交运价为 WS38。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS36.69，较节前（4 月 25 日）下跌 14.4%，CT1 的 7 日平均为 WS38.97，较节前下跌 10.4%，等价期租租金平均 0.98 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS 38.35，下跌 14.4%，平均为 WS 40.97，TCE 平均 1.3 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价综合水平小幅上涨。西非至欧洲市场运价小幅上涨至 WS65 左右，TCE 约 1.2 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，尼日利亚至地中海，5 月 15 至 18 日货盘，成交运价为 WS66.25。黑海到地中海航线运价小幅下跌至 WS78，TCE 约 1.2 万美元/天。该航线一艘 14 万吨级船，新罗西斯克至地中海，5 月 12 日货盘，成交运价为 WS77.5。亚洲进口主要来自非洲，一艘 13 万吨级船阿尔及利亚至韩国，5 月 25 至 27 日货盘，成交包干运费为 285 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均有不同程度的上涨，综合水平大幅上升。7 万吨级船加勒比海至美湾运价小幅上涨至 WS79（TCE 约 0.2 万美元/天）。跨地中海运价大幅上涨至 WS107（TCE 约 1.6 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，杰伊汉至地中海，5 月 16 至 17 日货盘，成交运价为 WS100。北海短程运价上涨至 WS119（TCE 约 2.3 万美元/天）。波罗的海短程运价上涨至 WS94，TCE 约 2.2 万美元/天。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS113，TCE 约 1.4 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价小幅上涨至 WS99，TCE 为 1.3 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，5 月中旬货盘，成交包干运费为 60 万美元。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线运价持续上涨，欧美航线涨跌互现，综合水平波动下行。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS128（TCE 约 0.7 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS118（TCE 约 1.2 万美元/天）；7.5 万吨级船运价上涨至 WS107（TCE 大约 1.5 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS98 水平（TCE 约 0.4 万美元/天）；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价大幅下滑至 WS115（TCE 大约 0.6 万美元/天）。



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

【沿海散货船成交增加 灵便型散货船价跌 4%】

5 月 8 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 829.21 点，环比微跌 0.03%。其中，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 0.80%、0.61%，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 0.11%、0.45%。

国际干散货货盘活跃程度较复活节前大幅降低，但煤炭货盘需求尚好，运价和租金小幅波动，BDI 指数震荡收于 936 点（周二），环比上涨 1.63%，二手散货船价格跌多涨少。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1163 万美元、环比下跌 4.02%；57000DWT--1673 万美元、环比上涨 0.97%；75000DWT--1882 万美元、环比下跌 1.00%；170000DWT--3052 万美元、环比上涨 0.49%。目前，铁矿石货盘较少，市场预期并不乐观，海岬型散货船运价走跌；太平洋市场煤炭和南美粮食货盘尚可，但受中美贸易战阴影影响，市场气氛略显疲软，运价稳中有跌；干散货各大船型 1 年期期租费率跌多涨少，预计二手散货船价格短期走势稳中看跌。本期，二手散货船市场成交量基本活跃，共计成交 12 艘（环比持平），总运力 71.50 万 DWT，成交金额 13960 万美元，平均船龄 11.33 年。

由于特朗普威胁加征关税，市场一度担心中国可能会考虑取消本周的新一轮贸易谈判，风险情绪遭受打压令油价承压重挫，但随后中国方面表态仍计划前往美国进行谈判，这令油价跌势得到控制并显著缩减跌幅。布伦特原油期货收于 70.19 美元/桶（周二），环比下跌 1.89%。原油轮运价小幅下滑，成品油轮运价小幅上涨，二手国际油轮船价小幅波动。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2277 万美元、环比下跌 1.35%；74000DWT--2206 万美元、环比上涨 1.93%；105000DWT--3062 万美元、环比上涨 0.47%；158000DWT--4539 万美元、环比上涨 0.21%；300000DWT--6237 万美元、环比上涨 0.12%。目前，国际油轮市场船多货少，即期运价小幅阴跌，油轮 1 年期期租费率有涨有跌，预计二手油轮价格短期将震荡调整。本期，二手国际油轮成交量上升，共计成交 11 艘（环比增加 6 艘），总运力 112.81 万 DWT，成交金额 24020 万美元，平均船龄 10.64 年。

五一假期过后，火电日均耗煤平稳，短期需求涨幅有限，电厂和贸易商运煤积极性不高，船货双方观望气氛明显，沿海散货市场表现较为清淡，运价小幅下挫，二手沿海散货船大船价平、小船价跌。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--135 万人民币、环比下跌 1.14%；5000DWT--822 万人民币、环比上涨 0.15%。目前，海砂等非煤货种受天气影响，运输需求减少，煤炭需求也未见明显好转，货主压价力度加大，沿海散货运价小幅走跌，预计散货船价格短期震荡盘整。本期，沿海散货船成交量小幅增加，共计成交 6 艘，总运力 2.41 万 DWT，成交金额 1859 万元人民币。

内河散货运输市场维持坚挺，特别是南方“珠江—西江”区域，内河建材运输需求量大，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



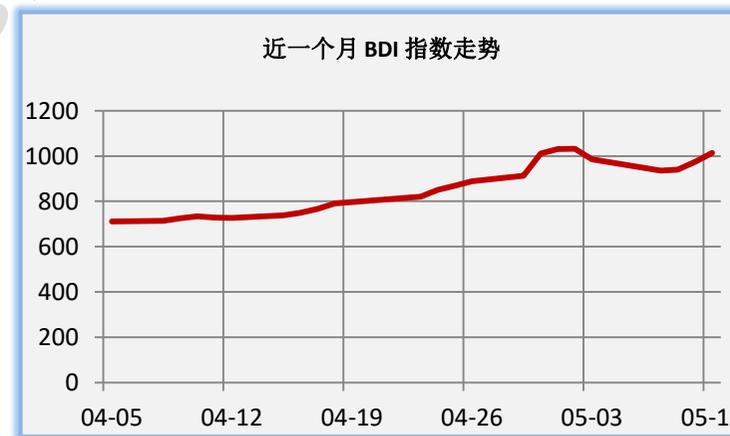
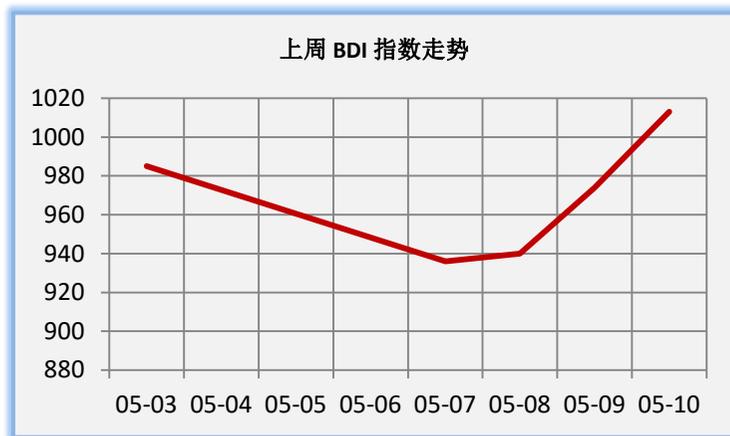
船估价：500DWT--55 万人民币、环比上涨 2.36%；1000DWT--100 万人民币、环比上涨 1.46%；2000DWT--177 万人民币、环比下跌 3.54；3000DWT--286 万人民币、环比上涨 1.57%。目前，内河建材运输市场需求持续看好，内河散货运价稳中有涨，预计内河散货船价震荡盘整。本期，内河散货船成交量基本活跃，共计成交 96 艘（环比减少 22 艘），总运力 11.87 万 DWT，成交金额 10707 万元人民币。

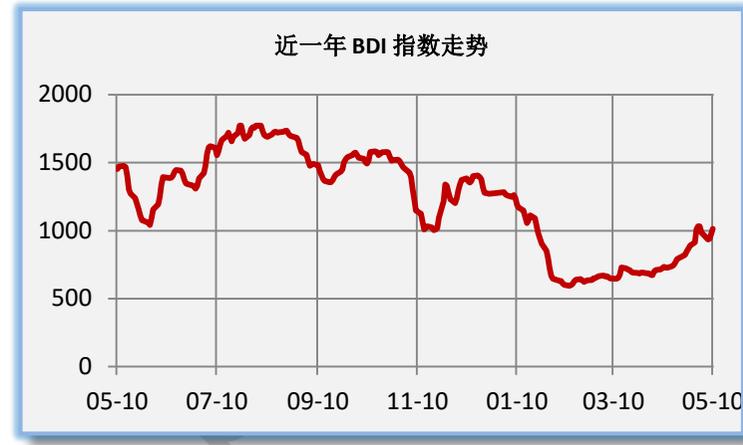
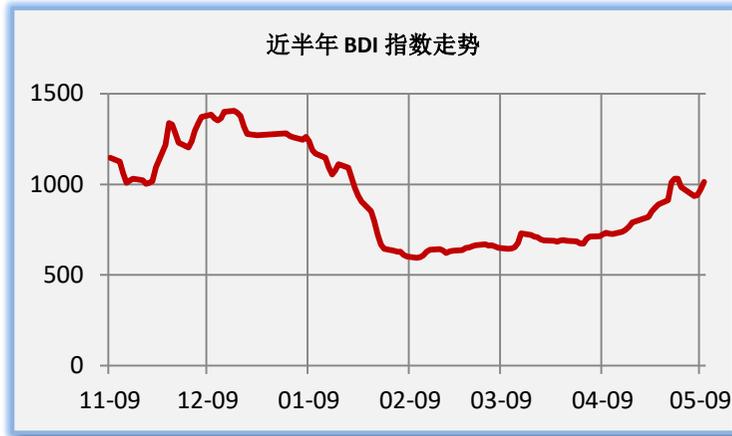
来源：上海航运交易所

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	5月7日		5月8日		5月9日		5月10日	
BDI	936	-49	940	+4	974	+34	1,013	+39
BCI	1,119	-171	1,159	+40	1,270	+111	1,371	+101
BPI	1,189	-1	1,188	-1	1,193	+5	1,198	+5
BSI	761	+9	770	+9	776	+6	779	+3
BHSI	382	0	382	0	382	0	382	0





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 18 周	第 17 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	13,500	13,000	500	3.8%
	一年	16,000	15,000	1000	6.7%
	三年	14,750	14,500	250	1.7%
Pmax (76K)	半年	10,750	10,500	250	2.4%
	一年	11,500	11,000	500	4.5%
	三年	11,000	10,750	250	2.3%
Smax (55K)	半年	10,250	10,250	0	0.0%
	一年	10,750	10,750	0	0.0%
	三年	11,000	11,000	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	9,000	9,000	0	0.0%
	一年	9,250	9,250	0	0.0%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%

截止日期: 2019-05-07



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Yasa H Mulla' 2011 83482 dwt dely aps US Gulf 17 May trip redel Skaw-Passero \$12,500 - cnr

'Medi Hong Kong' 2006 82790 dwt dely Go Gia 11/15 May trip via Indonesia redel Philippines approx. \$10,250 - Nordic

'KM Fukuyama' 2013 82224 dwt dely Taiwan 12/15 May trip via Indonesia redel China \$10,000 - Cargill

'Sea Proteus' 2013 81761 dwt dely Taichung 12/15 May trip via E.Australia redel India \$9,000 - Bunge

'Star Betty' 2011 81168 dwt dely aps EC South America 27 May trip redel Singapore-Japan \$15,300 + \$530,000bb - cnr

'Guo Yuan 32' 2013 75806 dwt dely Hong Kong 13/18 May trip via Taboneo redel N.China \$9,600 - Sinoeast

'Rosco Lemon' 2002 75746 dwt dely aps EC South America 26 May trip redel Singapore-Japan \$14,750 + \$475,000 - Cargill

'Glyfada I' 2009 75639 dwt dely Fangcheng 11/12 May trip via Indonesia redel China \$8,250 - Louis Dreyfus

'Fortune Genius' 2002 74362 dwt dely Hosan prompt trip via CIS redel China Approx. \$8,750 - Xianglong

'Ocean Loong' 1997 73317 dwt dely Taichung 15 May trip via Indonesia redel China \$8,750 - cnr

'Star Monica' 2015 60935 dwt dely Port Elizabeth prompt trip redel Singapore-Japan \$12,500 + \$250,000 bb - BG Shipping

'Porthos' 2010 56825 dwt dely Mumbai prompt trip redel Chittagong intention aggregates approx. \$9,600 - Seacoast

'Ageri' 2012 56754 dwt dely Chittagong prompt trip redel WC India \$7,000 - Seacoast



4. [航运市场动态](#)

【BDI 指数再“沉”至千点以下 业内称航运业复苏需报废更多船只】

航运业经过整合控制成本后，2018 年均获得较好成绩。据同花顺统计数据显示，2018 年，A 股 10 家水上运输业上市公司全部实现盈利。

有业内人士评价：“受宏观经济、贸易需求、原油价格、行业自身因素(如船队结构和订单变化、环保规范)等影响，航运各主要子行业走势不一，油轮市场持续回落后保持底部运行，四季度有所回暖；国际干散货市场继续缓慢复苏；集装箱航运市场相对平稳。”

在上述公司中，招商轮船 2018 年归属母公司股东的净利润增幅位居行业首位。公司实现归属于上市公司股东的净利润 11.67 亿元，同比增长 38.15%。

华泰证券行业研究员沈晓峰认为，油运板块已走出底部，即将迎来新一轮上行周期。“预计公司在经历去年的低谷之后，2019 年油运业务将迎来盈利修复。其次，招商轮船经营的干散及 LNG 运输业务均签订长期运输协议，将持续贡献稳定收益。”

从业绩上来看，航运业 2018 年业绩居首位的是中远海发，公司归属于上市公司股东的净利润为 13.86 亿元；此外，中远海控归属于上市公司股东的净利润为 12.3 亿元，位居第二位。

值得注意的是，刚刚回归 A 股的长航油运(现更名：招商南油)获得了归属于上市公司股东的净利润 3.6 亿元的好成绩。

但是，对于航运业是否已经步入复苏阶段，业内有不同看法。

继 2018 年 8 月 6 日，BDI 指数以 1773 点创下过去四年来的新高之后，2019 年 2 月 8 日，BDI 指数跌至 601 点，一周表现创 2008 年 10 月份以来最差，海岬型船只费率下滑。

虽然每年年初被称为行业淡季，但仍有业内人士评价，“干散货费率年初通常会承受一些压力，但最近的降幅是极其罕见的。”

在此背景下，业内直呼“需求放缓以及中国大宗商品进口直线减少将损害船运行业”。

值得一提的是，继 2 月份的大跌后，BDI 指数至 5 月初虽然涨至千点以上，但随即下滑，截至 5 月 7 日，BDI 指数为 936 点。



国际航运咨询分析机构 Alphaliner 表示，去年油价大幅上涨，但在年底再次回落。总的来说，这给航运公司带来了一笔更大的燃油账单，他们目前正努力优化自己的船队，以符合明年年初开始生效的新排放法规。这意味着许多船舶将暂时停运，以便安装洗涤器，而其他船舶将被简单地报废，这可能有助于减少运力并改善今年的市场。

该机构认为，2019 年，航运公司的情况看起来会更好，但是需要采取一系列措施来大幅提高收益，并且需要为不确定的因素做好准备。“与 2018 年相比，我们需要更多的船只报废，这样才能更有力地证明市场前景乐观。”

来源：证券日报

【财经观察：国际油价上涨激起涟漪几何】

今年以来，国际油价整体呈上涨趋势。截至 4 月底，纽约原油期货价格涨幅高达 40%。分析人士指出，本轮油价上涨主要源于供应端异动，波及多国经济，影响民生。

供应压力是“推手”

今年油价上涨始于石油输出国组织（欧佩克）和非欧佩克产油国达成的减产协议。根据协议，自今年 1 月开始，产油国日均原油产量较去年 10 月减少 120 万桶，减产期限 6 个月。但实际减产力度远高于此。

同时，美国对伊朗和委内瑞拉制裁加码，以期“封杀”两国石油出口，加大了供应压力。4 月 22 日，美国白宫宣布此前给予部分国家和地区进口伊朗石油的制裁豁免在今年 5 月初到期后将不再延续，一度推动国际油价涨至去年 11 月以来最高点。

国际市场担心，美国制裁加码可能导致地缘政治风险加剧。伊朗曾表示，如果石油无法出口，将封锁航运要道霍尔木兹海峡。

霍尔木兹海峡是沙特阿拉伯、伊拉克、卡塔尔、阿联酋等中东产油国的原油出口必经之路，全球约三分之一的海运石油贸易依赖于此。一旦航道被封锁，国际原油供应将出现严重危机。

美国卡里布迪斯投资国际公司执行董事道格拉斯·亚当斯认为，美国全面禁止伊朗石油出口将使国际油价在未来 4 个月内面临上涨压力。

为抑制油价上涨，美国正在向欧佩克施压，要求其增产。但欧佩克及俄罗斯在增产问题上表现迟疑。



拖累多国经济

本轮国际油价上涨给多国经济发展蒙上阴影。石油主要依赖进口的土耳其首当其冲。土耳其经济陷入衰退，通胀率高企，本币里拉在过去 12 个月内对美元大幅贬值。分析认为，高油价将加剧土耳其通胀，进一步拖累货币贬值，或将加剧土耳其经济的困境。

原油依赖进口的印度也同样感受到冲击。分析认为，全球油价上涨给印度带来不小的通胀压力，并且可能影响其货币卢比的稳定。

埃及、约旦和黎巴嫩等石油进口国同样不能幸免。国际货币基金组织 4 月 29 日发布报告说，今年以来，地缘政治和油价异动严重拖累中东地区经济增长，预计今年经济增速将从去年的 2% 降至 1.5%。

韩国企划财政部日前表示，将竭力维持国内能源价格稳定、应对国际油价上涨。面对美国对伊朗的制裁，韩国也急需找到替代供应方。据韩联社报道，目前韩国 5.4% 的石油进口依赖伊朗。美国《外交政策》刊文称，韩国要为其化工企业在短期内寻找到替代供应方并不容易。

挤压全球消费

国际油价上涨导致加油费飙升，挤压全球消费者的“荷包”。

日本经济省资源能源厅最新调查数据显示，国际油价上升推动日本加油站普通汽油全国均价连涨 10 周。4 月 30 日，在东京港区一个加油站，普通汽油价格比一个月前上涨超过 10%。

同一天，在德国柏林潘科区一个加油站，普通 95 号汽油价格一个月涨幅也达 10%。“上涨太快”成为多国车主的共识。

在美国，消费者也同样遭遇油价快速上涨的问题。据美国政府公布的数据，为一辆油箱 25.5 加仑（96.4 升）的汽车加满普通汽油，如今所需花费比 2 月份上涨了近 30%。每周加油一次的话，汽油开销约占一个普通工人收入的 14%。

市场研究机构马基特的全球能源分析专家汤姆·克洛扎说，如果伊朗石油出口遭到全面“封杀”，美国汽油零售均价将自 2014 年以来，首次突破消费者心理大关。油价上涨正在“吞噬”美国人的收入增长。

而在叙利亚，高油价加之美国全面禁止伊朗石油出口，已导致该国出现严重的石油短缺，“油荒”持续困扰该国居民，并可能加剧地区冲突，增加地缘政治



风险。

来源：新华社

【全球集装箱运价 4 月下滑 4.2%】

Xeneta 发布的 XSI 公共指数显示，全球集装箱运价 4 月下滑了 4.2%，是去年 6 月以来的最低值。

指数的数据覆盖了 160000 个港到港的运价。4 月末，指数为 104.45 点，下降幅度明显。而今年 2 月和 3 月，集装箱运价曾分别上升 2.5% 和 0.5%。

运价在全球多地都有所下降，欧洲进口下降 4.8%，出口下滑 1.9%；亚洲进口则回落 2.1%，出口减少 3.6%；美国出口则下滑 2%，进口下降 3.4%。

Xeneta 首席执行官 Patrik Berglund 表示，“下降的原因很复杂，但是欧洲线上的运力过剩和中美贸易摩擦（货主为了避免额外费用提前运货）都增加了长期的结构性问题和不确定性。”

Berglund 表示，航运前景仍然很难确定，“地缘政治因素依然难以预测，中美贸易谈判还在继续，似乎没有人能看清英国脱欧的情况及其后果。”

来源：中远海运 e 刊

5. [船舶市场动态](#)

【市场短周期下行趋势已现 熊市 2.0 即将迎来终章?——2019 年一季度船市分析】

2019 年一季度全球新造船市场成交低迷，市场短周期下行趋势已现，而背后则是航运市场尤其是散货船运输行情的惨淡、新船价格的上升、融资利率上升等因素造成的。自 2016 年以来，全球船市进入我们定义的熊市 2.0 阶段，全球活跃造船产能如期出现较大下滑，活跃船厂的数量降至历史低位，航运市场运力边际改善、环保规范催生市场需求等因素带来的复苏力量是否会在 2020 年战胜利空，熊市 2.0 是否会如《权力的游戏》一般在 2019 年迎来终章，还需要一些企业领盒饭，还需要一些企业更加强大，还需要外部需求持续健康。

市场短周期下行趋势已现



新造船市场开年成交惨淡。2019 年一季度全球新船成交 1426 万 DWT、637 万 CGT，以 DWT 计算同比下降 54%、环比下降 16%。Clarksons 最新统计数据 displays 2018 年全球新船成交 8765 万 DWT、3207 万 CGT，以此为分母，2019 年一季度成交量仅占到 2018 年全年的 16.3%、19.8%。

周期性力量重现，此轮船市短周期下行进入加速阶段。从 12 个月新船成交量移动求和的角度看，新造船市场短周期的低点出现在 2017 年 3 月为 2656 万 DWT，高峰出现在 2018 年 3 月为 1.12 亿 DWT，伴随着市场热情的消退和新船价格的上涨，新船成交量呈下行趋势 2019 年 3 月这一值为 6950 万 DWT。此前两轮船市短周期的低位分别为 2009 年的 4222 万 DWT、2012 年 11 月的 5188 万 DWT。我们预计此轮船市短周期的低点可能位于 4500DWT 至 5000 万 DWT 之间。

新船成交结构与 2018 年整体类似，油散集气四分天下。以 DWT 计，2019 年一季度油船、散货船、集装箱船、液化气船分别成交 435 万、421 万、266 万、201 万 DWT，分别占到全球成交的 30.6%、29.5%、18.6%、14.2%。以 CGT 计，排序发生较大变化，2019 年一季度油船、散货船、集装箱船、液化气船分别成交 82 万、93 万、123 万、159 万 CGT，分别占到全球成交的 12.9%、14.6%、19.3%、25.0%。豪华邮轮以 CGT 计也占到了 13.3% 的份额。

新船价格与航运运费出现背离

新造船价格涨势减弱、人民币升值降低中国船厂竞争力。2019 年 3 月，克拉克松新船价格指数为 130.9 点，同比上升 2.8%，这是新船价格连续第 18 个月同比上涨，但环比上新船价格已经有所松动。从各船型来看，相比 2018 年同期，3 月份气船价格上升 2.0%，油船价格上涨 4.8%，集装箱船价格上升 10.9%，散货船价格上升 6.9% (均为新船价格指数)。在中美关系缓和后，人民币迎来一波升值，目前稳定在 6.7 左右，以人民币计价的新船价格已经出现下降，一定程度上降低了中国船厂的市场竞争力。

新船价格与航运运费收入出现背离，预示市场将进入调整期。在通常情况下，如果新船价格价格较低，一些资金较为雄厚的航运企业，或者具有较强融资能力的船东，即使航运市场的运价、租金均较低，仍愿意投资新船，反之，如果造船市场繁荣，新船价格较高，如果有航运市场的高运费来补偿，则对航运企业来说有时也愿意投资建造新船。而目前新船价格位于短期高位，而航运运费不断下行，Clarksons 综合运费指数 2019 年 3 月份为 11130 美元/天，而 2018 年 12 月时为 15897 美元/天，这其中贡献最大的是散货船运费的大幅下跌。新船价格和航运运费两者走势的偏差是市场成交趋冷的重要原因。

各船型成交分季度对比

散货船市场成交低迷，BDI 指数位于低位给散货船成交蒙上阴影。2019 年一季度散货船成交位于 2018 年以来的季度低位，Clarksons 统计的订单详情中包括新时代船厂接获韩国船东的 5 艘 21 万吨散货船、北海重工接获山东海运的 2 艘 21 万吨散货船；中国租赁公司下单较多，国银租赁在新大洋下单 6 艘 8.2 万吨、4 艘 6.35 万吨散货船，中航租赁在山东关船厂下单 10 艘 8.5 万吨散货船。BDI 指数再现极端行情，由于年初淡水河谷 (Vale) 下属铁矿发生溃坝，巴西出口铁矿石装货量骤降，导致很多运货船只闲置，2 月中国工业生产因农历春节而出现季节性放缓，这使得 BDI 指数迅速跌破了 600 点，目前 BDI 指数已反



弹至 800 点附近。但考虑到散货船资产的通用性，预计散货船市场仍有一定的活跃度。

集装箱船市场成交反弹，中美贸易摩擦缓和但美欧再起波澜。集装箱船成交环比涨幅较大，除了成交依旧保持活跃的支线型集装箱船，第一季度也有超大型集装箱船成交，在中法两国元首的见证下，中船工业接获法国达飞的 10 艘 15000TEU 集装箱船，今治造船继续其在本集团内订船的节奏，一季度下单 4 艘 11000TEU 集装箱船。一季度成交 35 艘 3000TEU 以下集装箱船，且 26 艘由中船工业旗下船厂接获。2019 年一季度中美贸易谈判逐渐深入，原定的 90 天时限延期，双方透露近期将达成协议。在中美贸易摩擦缓和之际，为了应对“因欧盟补贴空客公司而对美国造成的经济伤害”，美国政府正筹划对价值约 110 亿美元的欧盟产品加征高额关税，欧盟也开出一份价值约 200 亿美元的美国商品征税清单。

LNG 船市场成交略降，但市场对于中国进口信心犹在。2019 年一季度 LNG 船市场成交同比和环比均出现降低，但从历史成交来看 LNG 船仍保持相对活跃。三星重工接单 5 艘 17.4 万方 LNG 船、2 艘 18 万 LNG 船，大宇造船接获 4 艘 17.4 万方 LNG 船，俄罗斯红星船厂接获 1 艘 17.3 万方 LNG 船，沪东中华接获中船租赁的 2 艘 17.4 万方 LNG 船。16 万方 LNG 船即期运费收益 2019 年 3 月份已经降至 51800 美元/天，与去年同期基本持平。2018 年，亚洲特别是中国 LNG 进口量再次超出预期，吸纳了持续增加的供应量，中国为改善城市空气质量持续努力，2018 年中国进口 LNG 总量为 5388 万吨，相比 2017 年增加了 40%，目前仍低于日本的 LNG 进口量位居全球第二。新的液化天然气项目通常需要长期销售协议来获得融资，从 2014 年到 2017 年，液化天然气买家越来越希望签订短期、小批量、高灵活度的合同。然而 2018 年签订的合约平均期限为 13 年，比 2017 年的 6 年翻了一倍多；总合同量也翻了一倍多，达到 2018 年的约 6 亿吨。这将有助于全球液化天然气的长期健康发展。

油船市场成交位于低位，未来需关注长程需求增加和能源结构调整。自 2018 年三季度以来，油船成交位于低位，2019 年一季度的成交量基本与 2018 年三、四季度持平。一季度，大宇造船接获 6 艘 30 万吨以上 VLCC，现代重工接获 2 艘 30 万吨 VLCC，外高桥接获 2 艘 30 万吨 VLCC。油船市场在 10 月份以来从绝对低位好转之后，目前再次下行，Clarksons 油船综合运费 2019 年 3 月份为 15528 美元/天。短期内，美国出口带来的长程增加以及低硫油新规带来的成品油海运需求增加，将有利于油船市场。而长期来看，目前全球每年排放 330 亿吨与能源有关的二氧化碳，要将全球的气温增长控制在 2° C 以内，到 2040 年之前，二氧化碳排放量需要下降到约 180 亿吨/年，石油在未来能源结构中的比例必将下调，这对于油船需求不利。

融资利率上升抑制新船投资

市场利率的提升抑制各路船东的投资热情。利率对航运市场的影响主要体现在投资上。航运投资的资金无论来源于什么渠道，追根溯源大部分都来源于银行，利率的高低会影响投资的成本和利润。此外，利率还体现了资金的比较价值，无论是将船舶出租归还购置船舶的利息、航运投资的内部收益率，还是船价和租赁的租售比，都能反映航运企业的投资收益率，都和利率有一定的可比性。只有航运投资的收益率高于利率一定幅度时，航运企业投资才会增加。船舶融资界普遍使用的利率参照为三个月伦敦美元拆借利率，目前 3M Libor 已经达到 2.6%，与 2017 年船市本轮短周期复苏时已有了较大程度的提高。



航运企业 2019 年忙于环规生效带来的存量改造

船舶经营者面临的环保新规近期主要有压载水公约和 0.5%的限硫令。压载水公约规定，2019 年 9 月 8 日及以后的首次国际防止燃油证书 (IOPP) 换证时符合 D-2 压载水处理排放标准，IOPP 证书原则上每五年更换一次，据此全球现有国际航行船舶将在 2024 年 9 月 8 日前全部装配合规的压载水管理系统。国际船舶硫氧化物排放控制要求包括 IMO 规定的以及各主权国家根据国情对其领海和内水制订的排放控制要求，而对于航运业影响最大的莫过于 2020 年即将开始的全球海域 0.5%的限硫令(未安装船舶尾气脱硫设备不能加载重油)。由于这两项公约具有追溯性，故与 NO_x 排放仅要求新造船不同，船东的现有船队均需满足相关要求。

对于压载水公约，船东安装压载水设备基本没有争议，争议的仅在于何时安装。现有新船手持订单中选择安装压载水设备的以艘数占到 62%，以吨位占到 92%。现有船队中已安装或即将安装的以艘数占到船队的 8.7%，以吨位占到 30%。

对于 0.5%限硫令，市场上存在多种解决方案，从目前船东的选择也可以看出：现有新船手持订单中选择安装脱硫塔的以艘数占到 2%，以吨位占到 10%；现有船队中已安装或即将安装的以艘数占到船队的 15%，以吨位占到 31.2%。由于脱硫塔并不能解决 NO_x 排放，也不能降低碳排放，故有些船东选择在订造新船时采用 LNG 双燃料或者预留出使用 LNG 燃料的空间，目前 LNG 方案在现有船队中的比例非常低，而在新造船手持订单中以艘数计占到 10%，以吨位计占到 24%。

即使是选了安装脱硫塔，对于不同类型和不同航区的船舶，选择不同运行模式的洗涤设备非常重要。我们认为开式系统 (Open Loop) 比较适合，其性价比较高，在远洋航行中采用脱硫塔+重油的方式，而靠近近海特别是 ECA 区域或者禁止排放洗涤水的区域选择切换低硫油，开式系统初始投资成本降低，从而避免了后期普通燃油与低硫油的差价降至较低的位置带来的投资回收期延长的风险。尽管目前安装脱硫塔装置火热，但是我们预计采用低硫油的仍是主流方案，到 2022 年脱硫塔安装的热情可能逐渐降低。

中日韩三国景气指数再次下滑

中国造船新接重回第一。根据 Clarksons 统计，中日韩在 2019 年一季度分别成交 689 万 DWT、145 万 DWT、473 万 DWT。而根据行业协会的数据中国第一季度仅成交 426 万载重吨，比 Clarksons 的统计结果少了 263 万 DWT。以 CGT 计算，中日韩一季度分别承接 258 万 CGT、47 万 CGT、162 万 CGT，以季度数据来看，中国重新夺回新接第一的位置。

2019 年一季度，全球新船交付 2515 万 DWT、817 万 CGT，以 DWT 计同比上升 1.6%，以 CGT 计同比下降 16.8%。以 CGT 计算，中日韩分别交付 257 万 CGT、184 万 CGT、266 万 CGT，分别占到全球交付的 31.5%、22.5%、32.6%。从 12 月移动交付均值来看，日本交付水平一直保持在较为平稳的位置，而韩国在近两年



交付量大幅降低，中国在经历了较长时间的平稳后也进入下行区域，从这个角度来看，全球活跃产能的降低主要集中在韩国和中国。

手持订单方面，2019年3月底全球船厂手持订单共计2.07亿DWT、8118万CGT，以DWT计同比下降8.4%，以CGT计同比下降4.4%。中国、日本、韩国手持订单分别为2992万CGT、1418万CGT、2133万CGT，分别同比降低6.5%、21.4%、-16.7%。韩国成为中日韩手持订单唯一增长的造船国。

从我们构建的景气指数来看，韩国领先优势降低但仍居三国首位，中国略有上升位居第二，日本持续下降至第三。中国造船供给侧景气指数(CTSI)3月份为69.4，较2月份有所上升，但位于极度不景气区间，三项子指标产能利用率下滑至65%、新接订单保障系数为89%、手持订单保障系数仅为169%；日本造船供给侧景气指数(JTSI)3月份为69.0，三项子指标产能利用率为80%，为三国中最高，新接订单保障系数为67%、手持订单保障系数为166%；韩国造船供给侧景气指数(KTSI)3月份为76.5，从极度不景气区间迈入不景气区间已经有7个月，三项子指标产能利用率为54%、新接订单保障系数为150%、手持订单保障系数仅为155%。从整体来看，中韩两国均面临产能利用率不高的局面，但韩国新接订单保障系数较高，预计其未来产能利用率将有所回升，而日本交付较为平稳，产能利用率仍维持高位，但其新接订单较低，手持订单保障系数持续下跌。

来源：中国水运网

【盘点，看看韩国三大船厂第一季度业绩表现】

5月2日，现代重工(Hyundai Heavy Industries Co.)发布消息称，该公司2019年第一季度实现经营性利润281亿韩元(约合2410万美元)，而去年同期，现代重工经营性亏损达1238亿韩元。今年第一季度的销售额从去年同期的3.04万亿韩元增长到3.27万亿韩元(约合28.1亿美元)，同比增长7.4%；净利润为173亿韩元，而去年同期则亏损1321亿韩元，实现扭亏为盈。

现代重工表示，尽管造船市场仍存在不确定性，但随着近期一系列环保法规即将生效，业内对市场复苏的预期正在回升。此外，大型LNG项目也已启动，未来将集中力量在LNG船板块。

大宇造船出售一艘钻井船，斩获收入3.53亿美元

大宇造船(Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co.)近日宣布，已出售1艘钻井船而获得收入4100亿韩元(约合3.53亿美元)，目前买家为Northern Drilling。此前，大宇造船与美国一客户于2013年签署造船协议，后来由于买家出现财务问题，该合同于2015年终止。

此外，今年3月，大宇造船向安哥拉国有石油公司Sonangol交付了一艘钻井船。



大宇造船表示，已与 Sonangol 公司达成协议，今年将以 9000 亿韩元的价格交付两艘钻井船。随着第一艘钻井船的交付，大宇造船获得了 5600 亿韩元收入。

三星重工第一季度继续亏损

韩国另一家造船厂三星重工(Samsung Heavy Industries Co.)宣布，由于固定成本上升，第一季度亏损继续扩大，净亏损达 1020 亿韩元(约合 8790 万美元)，而去年同期亏损为 595 亿韩元(约合 5113 万美元)。

本季度经营性亏损(Operating Losses)从去年同期的 478 亿韩元缩小至 333 亿韩元，销售额同比增加 17.5%至 1.46 万亿韩元。

2018 年，由于新造船订单减少，三星重工净亏损达 3880 亿韩元。据了解，该船厂共获得价值约 60 亿美元的新订单，低于其 82 亿美元的接单目标。

今年年初，三星重工表示，2019 年接单目标为 78 亿美元，比去年增加 24%；实现 64 亿美元的销售额，比去年增长 29%。

来源：航运界

【VesselsValue: 2019 年哪些船型会大热?】

散货船

干散货市场经历了惊心动魄的六个月：中国在 2018 年底出台限制煤炭进口配额政策，中美贸易战给市场带来不确定性，以及造成数百名平民伤亡的巴西淡水河谷(Vale)决堤事故(在 2019 年 1 月 25 日)。经历第四季度季节性疲软之后，铁矿石和煤炭的市场新变化给干散货运价带来持续的下行压力。

2018 年底，好望角型散货船的运价大幅下跌，并拉低所有类型干散货船的运价。然而在近几周，其他船型运价已经复苏，只有好望角型散货船的运价依旧低迷。

受此影响，散货船估值在 2018 年第四季度略微下跌，并在今年第一季度持续下滑。自 2018 年 12 月 19 日以来，好望角型二手散货船市场没有交易记录。

在供应方面，2018 年第一季度的拆船数量大幅增加，超过 300 万载重吨，新增订单数稀少。

油轮



油轮市场在 2018 年第四季度再度收紧。得益于消费需求、战略储备要求和新建炼油厂的计划，亚洲对石油的需求强劲增长，中国再次成为需求的最大推动力。受石油输出国组织（OPEC）减产和对伊朗制裁的影响，贸易格局不断演变，同时委内瑞拉石油产量和出口量持续下降，这都进一步推动了美国墨西哥湾原油和石油产品的输出。在吨海里需求密集的美国到亚洲的贸易航线，以及常见的季节性因素推动下，即期市场走强。

尽管成品油轮的表现不如大型原油油轮，但是估值在去年第四季度至今年第一季度保持坚挺。我们预测，新造油轮和二手油轮的资产估值仍存在上升空间。

在供应方面，拆船数量从 2018 年第二季度的高点有所回落，但仍是 2013 年以来最繁忙的第四季度。第三季度油轮订单量为 700 万载重吨，第四季度下降到 300 万载重吨。国际海事组织（IMO）2020 年新政策将通过减速增效进一步削减运力。

集装箱船

去年第四季度，亚洲至北美和亚洲至欧洲等主要贸易航线上的集装箱运输量呈现出不同的趋势。北美航线运价走强的主要原因是源于持续的中美贸易战，货主们争相在美国 2019 年 3 月 1 日预期开始的提高关税政策前加快货物运输。然而，目前谈判仍在继续，美国政府已经推迟其加征关税的计划。

6 至 12 个月的期租费用在去年夏季达到峰值，随后在第三和第四季度开始持续下滑。最近超巴拿马型集装箱船运价有所上涨，但是大部分时间运价都低于去年第一季度水平。

去年第四季度拆船数量有所增加，预计 2019 年每季度拆船量将达到 5~6 万标箱（TEU）。与 2018 年相比，情况有所改善，但不会产生重大影响。更重要的是，去年第四季度船速的降低将抑制预测期内供应的增长。

在 2018 年第二季度，集装箱船估值达到近期的最高值，之后一路走低。

液化石油气运输船（LPG）

在 2018 年第四季度的上升期后，超大型气体运输船（VLGC）的收益在 2019 年第一季度出现下滑。美国严寒的天气导致国内使用量和库存量增加，出口量减少。

预计，由于对液化石油气贸易的需求可能超过船队增长，VLGC 的收益在未来几年将有所增加。如果不受地缘政治紧张局势的影响，美国液化石油气、乙烯和丙烯出口的增长将成为贸易增长的主要动力。



收益的持续增加可能会适度地刺激全压式和半加压制冷式小型气体运输船的估值。中型气体运输船（MGC）的资产估值在经历 2015~2018 年的长期下跌后，有望稳步上升。VLGC 收益的增加也将通过这些船型估值的稳步上升而有所体现。

来源: VesselsValue

6. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	426.00	461.00	622.00	616.00
Hong Kong	430.00	435.00	638.00	n/a
Tokyo	n/a	n/a	n/a	n/a
Hamburg	420.00	n/a	643.00	n/a
Fujairah	412.00	465.00	730.00	n/a
Istanbul	430.00	n/a	656.00	n/a
Rotterdam	406.00	446.00	610.00	n/a
Houston	415.00	n/a	645.00	n/a
Panama	418.00	n/a	640.00	n/a
Santos	428.00	459.50	n/a	779.00

截止日期: 2019-05-10

◆ 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18周	第17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 69 周	第 68 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: 2019-05-07

(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	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2020	Japanese (Meiji)	3,800	scrubber fitted, options declared
6	Tanker	25,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2020-2021	U. A. E based (Eships)	Undisclosed	IMO-II, T/C to Shell
1	LNG	174,000 cbm	Samsung, S. Korea	2022	undisclosed	19,040	
2	LPG	86,000 cbm	Jiangnan, China	2021	Belgian (Exmar)	Undisclosed	dual fuelled, T/C to Equinor

◆ 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
NORD GALAXY	BC	76,629		2006	Japan	1,000	Undisclosed	
MEDI VITORIA	BC	76,616		2004	Japan	770	Grand Ocean - Chinese	
CITY OF DUBROVNIK	BC	75,460		1995	Denmark	450	Jiuzhou Shipping - Chinese	
PAQUIS	BC	74,143		2005	Japan	830	Turkish	
HAI QING	BC	73,288		2000	Japan	530	Chinese	
GOLDEN RIVER	BC	63,800		2019	China	2,250	Minsheng Financial Leasing - Chinese	en bloc each
GOLDEN BRIDGE	BC	63,800		2019	China	2,250	Minsheng Financial Leasing - Chinese	
SBI LEO	BC	61,614		2015	China	undisclosed	AVIC Leasing - Chinese	*
SBI ANTARES	BC	61,593		2015	China	undisclosed	AVIC Leasing - Chinese	



SBI MAIA	BC	61,590	2015	China	undisclosed	AVIC Leasing - Chinese	
SBI LYRA	BC	61,559	2015	China	undisclosed	AVIC Leasing - Chinese	
SBI BRAVO	BC	61,200	2015	China	undisclosed	AVIC Leasing - Chinese	
SBI HYDRA	BC	61,115	2015	China	undisclosed	AVIC Leasing - Chinese	
CONTI LARIMAR	BC	56,971	2011	China	980	Chinese	
NAUFCAL AMETHYST	BC	56,889	2011	China	mid \$10m	Asian	
TRENTA	BC	56,838	2010	China	1,010	Chinese	
SEPHORA	BC	55,866	2007	Japan	1,200	Belships - Norwegian	50% cash - 50% shares
ERIA COLOSSUS	BC	55,411	2008	Japan	1,260	Greek	BWTS FITTED
BULK PARAISO	BC	53,503	2007	Japan	1,050	Tanto Intim Line - Indonesian	
THRASHER	BC	53,360	2010	China	1,000	Meratus - Indonesian	
AGHIA SKEPI	BC	52,514	2002	Japan	710	Chinese	
YUNGA	BC	50,806	2010	China	Undisclosed	R-Bulk	
VICTORIA	BC	46,841	1997	S. Korea	420	Undisclosed	
ANTON TOPIC	BC	45,496	1996	Japan	Undisclosed	Undisclosed	
CIELO DI AMALFI	BC	37,322	2007	Japan	1,020	Vietnamese	
JOHANNA G	BC	37,193	2004	China	Undisclosed	HS Schiffart	
IWS KAWANA	BC	32,642	2005	Japan	780	Lebanese	
RHL NOVARE	BC	31,754	2011	China	800	Greek	
HERMANN SCHONING	BC	29,653	2010	China	Undisclosed	HS Schiffahrt - German	T/C back to Canfornav
ARGYROULA	BC	26,516	1997	Japan	440	Middle Eastern	

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
HYUNDAI HONOUR	CV	141,550	13,100	2012	S. Korea	15,000	Entrust Global	en bloc**
HYUNDAI RESPECT	CV	141,550	13,100	2012	S. Korea			
GUANG DONG BRIDGE	CV	71,309	5,642	2006	S. Korea	1,300	German	
VENICE BRIDGE	CV	64,986	4,738	2005	S. Korea	1,150	Sinokor - S. Korean	
BALTIMORE BRIDGE	CV	52,184	4,432	2010	S. Korea	1,010	Sinokor - S. Korean	
ASTORIA BRIDGE	CV	51,314	4,228	2009	S. Korea	910	Sinokor - S. Korean	
AMBASSADOR BRIDGE	CV	51,314	4,228	2009	S. Korea	910	Borealis Marifme - U. K	

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
ALLCARGO LEELA	GC	12,974		1999	IR	260	Greek	



THORCO AFRICA	GC/MPP/TWK	12,845	2010	Japan	780	Undisclosed
---------------	------------	--------	------	-------	-----	-------------

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
VIDA	TAK	299,097		2003	China	2,600	U. A. E	basis ss/dd passed March 2019
FORMOSAPETROL CHALLENGER	TAK	281,501		2001	Japan	1,900	Undisclosed	
HYUNDAI SAMHO S900	TAK	158,400		2020	S. Korea	6,600	Frontline - Norwegian	
NORDIC GLAZE	TAK	158,400		2020	S. Korea	6,600	Norwegian	
NORDIC SPIRIT	TAK	151,294		2001	S. Korea	900	Undisclosed	*shuttle
ALEXITA SPIRIT	TAK	126,995		1998	Japan	900	Undisclosed	tankers
NAVE ESTRELLA	TAK	74,999		2011	S. Korea	10,320	AVIC Leasing - Chinese	en bloc
NAVE ANDROMEDA	TAK	74,999		2012	S. Korea			
GLORIOUS	TAK	73,980		1999	Japan	715	Undisclosed	
UNIQUE EXPLORER	TAK	50,093		2010	Japan	1,745	Pallonji - Singaporean	
NAVE ALDERAMIN	TAK	49,998		2013	S. Korea	10,320	AVIC Leasing - Chinese	en bloc
NAVE TITAN	TAK	49,998		2013	S. Korea			
NAVE CAPELLA	TAK	49,998		2013	S. Korea			
KRIF ROCK	TAK	45,905		1999	Japan	600	Undisclosed	
ARDMORE SEAFARE	TAK	45,744		2004	Japan	970	Asian	
CHEMBULK GIBRALTAR	TAK	20,601		2001	Japan	680	Vietnamese	stst
FURE VINGA	TAK	17,999		2018	China	3,300	Desgagnes	
NJORD CLEAR	TAK	16,225		2001	ITALY	600	Chinese	
BOW QUERIDA	TAK	10,106		1996	ITALY	Undisclosed	Beykim Petroculuk - Turkish	
BOW ASIA	TAK	9,901		2004	Japan	1,300	Wilmar - Singaporean	en bloc*
BOW SINGAPORE	TAK	9,901		2004	Japan			
FLEX ENTERPRISE	TAK/LNG	95,889		2018	S. Korea	2,100	Hyundai Glovis - S. Korean	
FLEX ENDEAVOUR	TAK/LNG	95,803		2018	S. Korea	2,100	Hyundai Glovis - S. Korean	**T/C back

◆ 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
BAO CHENG	CV	20,673	7,407	2002	China	453.00	
TANTO HAWARI	CV	4,584	1,892	1985	Japan	405.00	



TEXIS	TAK	40,713	9,437	1996	Croatia	undisclosed	
PINE	TAK	4,997	1,816	1982	Japan	420.00	

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
ELAFONISOS	CV	33,843	10,672	1999		478.00	
HEIJIN	ROR	14,366	110	1989	Japan	426.00	green recycling
MISS GUANT	TUG	1,109	583	1976		343.00	at auction, as is Bhavnagar

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
NAVIOS EQUATOR PROSPER	BC	171,191	20,166	2000	Japan	438.00	as is Singapore
ROYAL ARSENAL	BC	48,203	7,270	1999	Japan	431.00	damaged, under tow, India option Pakistan delivery
WAN HAI	CV	23,724	6,938	1991		400.00	as is Kaohsiung
YANGTZE INNOVATION	GC/MPP	30,537	11,697	2002	China	438.00	as is Malaysia
SWARD	GC/TWK	10,700	4,001	1984	Germany	442.00	delivery India option Pakistan
TALISMAN	OFFSHORE	53,000	112,971	1993	Croatia	undisclosed	
CASTORO OTTO	OFFSHORE	10,450	37,018	1976	Germany	undisclosed	
SHINYO OCEAN	TAK	281,395	38,220	2001	Japan	432.50	as is Sri Lanka, damaged

◆ALCO 防损通函

【油轮运载重油(HFO)的检验要求】

为航运业界同心协力确保较高船舶水平的工作，国际保赔集团继续要求对十年或更大船龄运载重油的远洋船舶安排相关的检验。

因此，所有在过去 12 个月中运载了重油的十年或十年以上船龄的船舶均需安排状况检验，除非：

- 该船舶在过去 12 个月内接受了保赔协会的状况检验；或
- 该船舶在过去 6 个月内接受了特检；或者



●该船舶具有十大船级社 (船级社 IACS) 出具的有效评分为 1 或 2 的状况评估报告 (CAP)。

【装卸时间争议 - 卸货港与海关人员造成的延误】

在 2018 年 11 月 2 日裁决的 SUCDEN MIDDLE-EAST V YAGCI DENIZCILIK VE TICARET LTD SIRKETI (THE “MUAMMER YAGCI”) - QBD (COMM CT) (ROBIN KNOWLES J) [2018] EWHC 3873 (COMM) 一案中, 发生关于正确计算装卸时间及一些除外条款的争议。

该船经糖类租船合同 1999 格式出租。该合同第 28 条 “STRIKES AND FORCE MAJEURE, ” 条款如下:

【最后倒计时...2020 限硫令】

作为《防污公约》附则 VI 的一项要求, 全球限硫令将于 2020 年 1 月 1 日生效。现在, 距离这一期限只剩下不到 8 个月。在这篇短文中, 我们提出了过渡管理方面的建议。建议采取的策略是使用传统的合规燃料, 即从高硫燃油转为使用低硫燃油或馏分。

限硫令意味着全球范围内航行的商船上使用的燃料油的硫含量不得超过 0.50% (质量百分比浓度)。相较于目前适用于指定排放控制区 (ECA) 以外水域的全球性标准 (即 3.50%, 质量百分比浓度), 限硫令下调了允许的硫含量上限。但对于排放控制区以内的水域以及靠泊欧盟港口的船舶而言, 0.10% 的硫含量上限将继续适用。

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
2019-05-10	679.120	761.870	6.185	86.535	883.620	61.149	956.570	474.750	504.370
2019-05-09	676.650	757.510	6.150	86.224	880.480	61.319	960.380	473.110	502.310
2019-05-08	675.960	756.470	6.132	86.125	883.410	61.360	966.290	473.930	501.790



2019-05-07	676.140	756.100	6.096	86.176	884.430	61.420	965.950	472.030	502.000
2019-05-06	673.440	753.240	6.080	85.848	885.680	61.564	970.760	470.390	500.190

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	2.35888	1 周	2.39063	2 周	--	1 个月	2.45338
2 个月	2.49638	3 个月	2.53525	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.58163	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.70213		

2019-05-09

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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

Total Shipping