



全一海运市场周报

2019.07 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2019.07.08 - 07.12\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场需求总体平稳 航线运价小幅波动】

本周,中国出口集装箱运输市场需求总体平稳,市场行情小幅波动,综合指数略有上升。7月12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817.41点,较上期上涨0.8%。

欧洲航线:市场虽即将进入传统旺季,但货量的增速和增幅并不明显。航线上仍有部分富余舱位,上海港船舶平均舱位利用率在90~95%之间。运价在连续数周小幅回调后,仍有部分航商小幅降价揽货,即期市场运价再次小幅下跌。7月12日,上海出口至欧洲基本港市场运价(海运及海运附加费)为676美元/TEU,较上期下跌1.7%。地中海航线,市场表现与欧洲相近,上海港船舶平均舱位利用率保持在90%。除个别航商小幅降价,多数航商维持现有运价水平,即期市场运价小幅下跌。7月12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697美元/TEU,较上期下跌1.1%。

北美航线:近期货量稳定在高位,显示航线已逐步转入旺季,市场运输需求上升。加之部分航商近期将班轮改用小船型,航线运力规模得到控制。本周,上海港船舶平均舱位利用率接近100%,部分班次出现爆舱情况。受此影响,运价在上期小幅回调后,航商小幅调高了各自的订舱价格,即期市场订舱价格上涨。7月12日,上海出口至美西、美东基本港市场运价(海运及海运附加费)分别为1659美元/FEU、2864美元/FEU,较上期分别上涨0.6%、3.6%。

波斯湾航线:目的地区域近期局势较为紧张,后市发展较难预期。但市场货量还处于较为稳定的水平,航线上仍有停航等运力控制措施出台,供需关系保持较为良好,上海港船舶平均舱位利用率在95%。部分航商为保持市场份额降价揽货,即期市场运价小幅下跌。7月12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773美元/TEU,较上期下跌1.2%。

澳新航线:运输需求恢复增长,市场复苏迹象明显。由于部分航商前期加强了运力控制,航线整体装载情况有较大改善,上海港各航班舱位利用率提升至90%以上。由于市场对前期运价上涨接受度较高,部分航商再次推涨运价,即期市场运价大幅走高。7月12日,上海出口至澳新基本港市场运价(海运及海运附加费)为416美元/TEU,较上期上涨19.5%。

南美航线:市场货量攀升,近期航商运力控制措施也较为有效,供需关系保持良好。上海港船舶平均舱位利用率在95~100%水平,多数班次满载出运。运价



在回调后恢复上升，即期市场运价上涨。7月12日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为2180美元/TEU，较上期上涨8.2%。

日本航线：本周货量基本平稳，市场运价保持稳定。7月12日，中国出口至日本航线运价指数为728.55点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【兼营船舶大量“外出” 煤炭运价止跌回升】

本周，沿海散货运输需求低迷态势延续，下游库存高位，观望情绪浓厚，虽然下半周运力方面传递出利好，然而促涨动力有限，运价整体震荡于低位。7月12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947.43点，较上周下跌3.5%。

煤炭市场：本周，沿海煤炭运输市场行情呈先抑后扬走势，运价于周中迎来拐点，触底反弹。具体走势来看，上半周，即便煤炭市场已步入传统旺季，且已跨过7月中旬，但主要沿海地区雨水天气较多，气温未如约升高，空调用电需求增长有限。加之国内多省市进行大气污染防治强化整治，水泥、建材等耗煤企业错峰生产，用电耗煤需求持续低迷。据统计，7月12日，沿海六大电厂日耗煤量为60.7万吨，较去年同期下跌17.5%，库存持续运行于1800万吨以上水平，存煤可用天数30.2天。低日耗高库存持续制约下游采购积极性，另外，近期非煤货种监管力度加强，运输货盘稀缺，沿海煤炭运力过剩矛盾突出，运价跌至5个月以来新低。不过下半周开始，市场情绪逐步好转，伴随国内运价探底，而国际干散货运价攀升高位，大量兼营船舶涌入海外市场，为内贸航线分担些许压力。加上前期部分船舶因亏损停航抛锚，运力过剩局面略有缓和，船东挺价意愿强烈，沿海煤炭运价触底反弹。

7月12日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收940.26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19.7元/吨，较上周五上涨1.1元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为21.5元/吨，较上周五上涨0.9元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为28.0元/吨，较上周五上涨0.4元/吨；兼营船舶“外出”，国内巴拿马型船供给略显紧张，华南航线运价涨幅相对明显，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为26.9元/吨，较上周五上涨2.1元/吨。

金属矿石市场：今年以来，钢铁行业去产能及限产力度有所下降，与铁矿石需求相对应的粗钢及生铁产量快速增长。虽然铁矿石价格持续上涨，下游钢铁企业面临日益严峻的盈利压力，但目前存有一定利润的情况下，钢厂毫无减产情绪，刚性需求支撑，金属矿石运输需求稳定。由于本周沿海煤炭运价呈现探底回升走势，周平均水平整体处于低位。大行情影响下，本周金属矿石运价指数呈下跌走势。7月12日，沿海金属矿石货种运价指数报收936.49点，较上周下跌2.7%。

粮食市场：目前玉米深加工企业陆续迎来夏季检修，加之各地区猪瘟难以有效控制，生猪存栏大幅减少，养殖需求较差，玉米购销气氛冷清，沿海粮食运输



需求持续低迷。7月12日，沿海粮食货种运价指数报收738.26点，较上周下跌5.2%。

成品油市场：本周，国际原油价格上涨明显，恰逢调价窗口，买涨情绪下，出货热情提振，运输需求改善明显。而前期上下游港口积压的船舶并未释放，运力供不应求持续加剧，沿海成品油运价迎来较好涨幅。7月12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975.21点，较上周上涨0.6%；其中市场运价成分指数报收915.26点，较上周上涨1.3%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【大中型船持续向好 综合指数继续上攻】

本周国际干散货运输市场整体气氛不错，其中海岬型船市场运价小幅回落后再次上涨；巴拿马型船市场稳中有升；超灵便型船市场止跌企稳。远东干散货指数在大中型船市场的带动下延续上周的涨势。7月11日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为1127.69点，运价指数为1000.41点，租金指数为1318.61点，较上周四分别上涨8.3%、5.0%和12.2%。

海岬型船市场：本周海岬型船两洋市场先抑后扬。本周远程矿航线周初受铁矿石价格回调影响运价小幅回落，后因多重利好因素带动运价继续上行。大西洋往返航线行情火热，外加部分运力安装脱硫塔，市场运力吃紧；加之巴西主要矿商集中发货，市场交投活跃，FFA远期合约价格上涨，叠加油价上涨，市场整体表现较好。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为22.550美元/吨，较上周四上涨5.0%。太平洋市场，运价自上周创年内新高后，周初小幅回落，市场整体平稳，周中运价受远程矿航线行情所带动，延续涨势。10日市场报出，受载期为7月25-27日，澳大利亚黑德兰至青岛航线成交价为9.15美元/吨。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为24116美元，较上周四大涨18.8%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为9.240美元/吨，较上周四上涨5.0%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船两洋市场稳中向好。粮食航线，本周南美货盘依旧坚挺，黑海至远东地区的货盘较多，外加部分海岬型船南美货盘分拆至巴拿马型船运输，市场运力吃紧，不少船东将印度、东南亚的巴拿马型船空放至南美，市场信心增强，南美至中国粮食航线运价延续涨势，且涨幅扩大。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为35.830美元/吨，较上周四上涨7.1%。太平洋市场，本周印尼煤炭货盘增多，部分海岬型船东澳煤炭货盘被分拆至巴拿马型船运输，外加南美粮食市场行情带动，市场气氛活跃，租金、运价继续上涨。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为12336美元，较上周四上涨11.2%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为11217美元，较上周四上涨11.7%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.785美元/吨，较上周四上涨7.4%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场止跌企稳。本周东南亚市场煤炭货盘增多，市场上也有一些镍矿、铝矾土、沙子等货盘放出，市场整体氛围较上周有所好转，租金、运价止跌回稳。周四，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为7167美元，较上周四上涨0.6%；新加坡经印尼至中国南方航线TCT日租金为



9223 美元，较上周四上涨 0.5%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 5731 美元，较上周四下跌 0.6%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.926 美元/吨，较上周四上涨 0.4%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.754 美元/吨，较上周四上涨 0.3%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价持续探底 成品油运价不断下行】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，7 月 5 日当周，美国原油库存连续四周下降。虽然，美国原油产量在 2019 年不断刷新历史新高，然而，近几周的库存持续下降，限制了油价的下行空间。随着 OPEC 组织不断延长原油减产协议以及俄罗斯最大的石油生产商俄罗斯石油公司产量下降的影响，本周原油价格波动上行，布伦特原油期货价格周四报 66.94 美元/桶，较上期上涨 5.82%。全球原油运输市场大船运价持续疲软，中型船运价波动下行，小型船运价持续下滑。中国进口 VLCC 运输市场运价继续探底。7 月 11 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 764.67 点，较上期下跌 0.60%。

超大型油轮（VLCC）：船多货少的供需格局短期难以改变，尤其是中东地区的老旧船舶更对市场产生下行压力。本周 VLCC 运输市场疲弱依旧，运价继续探底，平均 TCE 回落至 1.8-1.9 万美元/天。成交记录显示，中东至中国航线 7 月 24 至 26 日装期货盘成交运价为 WS48；西非至中国航线 8 月 6 日装期货盘成交运价为 WS47.5。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS47.23，较上周四下跌 1.4%，CT1 的 5 日平均为 WS47.58，较上周下跌 2.9%，等价期租租金平均 1.8 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS47.31，上涨 0.6%，平均为 WS47.26，TCE 平均 1.9 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价综合水平波动下行。西非至欧洲市场运价小幅下跌至 WS59 左右，TCE 约 0.9 万美元/天。该航线一艘 14 万吨级船，西非至地中海，7 月 22 日货盘，成交运价为 WS63.75。中国进口主要来自非洲，一艘 13 万吨级船，利比亚至中国宁波，7 月 26 日货盘，成交包干运费为 290 万美元。一艘 13 万吨级船，利比亚至中国宁波，7 月 30 日货盘，成交包干运费为 275 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线运价小幅下跌，地中海及欧美航线运价稳中有跌，综合水平持续下滑。跨地中海运价下跌至 WS87（TCE 约 0.8 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，阿尔及利亚至地中海，7 月 17 至 18 日货盘，成交运价为 WS87.5。北海短程运价小幅波动至 WS90 左右（TCE 约 0.7 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，英国至欧洲大陆，7 月 14 日货盘，成交运价为 WS87.5。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS97，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，科兹米诺至中国北方，7 月下旬货盘，成交包干运费为 57.5 万美元。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线运价有升有降，欧美航线持续下跌，综合水平不断下行。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅波动至 WS108（TCE 约 0.3 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS93（TCE 约 0.6 万美元/天），7.5 万吨级船运价下滑至 WS81（TCE 约 0.5 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS73 水平（TCE 跌破保本线）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS130（TCE 约 1.0 万美元/天）。



欧美三角航线 TCE 大约在 1.1 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【超灵便型货船价跌 6.64% 巴拿马型货船上涨 4.75%】

7 月 10 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 844.11 点，环比上涨 0.14%。其中，国际油轮船价综合指数和国际散货船价综合指数分别微跌 0.47%、0.38%，沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别微涨 0.57%、0.03%。

太平洋和大西洋市场的铁矿石、粮食和煤炭货盘集中释放，各往返航线散货船运价强势回升，租金大幅跳涨；东南亚煤炭、镍矿和铝土矿货盘表现不尽人意，超灵便型船各航线运价回落；BDI 指数连续反弹 15 天，周二收于 1759 点，环比上涨 21.65%，二手散货船价格大幅震荡。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1274 万美元、环比上涨 0.50%；57000DWT--1412 万美元、环比下跌 6.64%；75000DWT--1797 万美元、环比上涨 4.75%；170000DWT--3073 万美元、环比下跌 0.11%。当前，远程矿和远程粮航线运价经历短暂回调后，再次转向上涨，市场租船活跃，租金和运价稳步上行，国际干散货船运输市场行情好转认可度增加，预计二手散货船价格短期震荡反弹。本期，二手散货船市场成交量基本活跃，共计成交 15 艘（环比减少 3 艘），总运力 76.86 万 DWT，成交金额 15880 万美元，平均船龄 8.67 年。

美国原油库存减少，美伊紧张局势影响错综复杂，提振国际原油市场，但风险情绪遭受打压拖累了国际油价的表现。布伦特原油期货收于 64.16 美元/桶（周二），环比上涨 2.82%。本期，原油轮运价持续回调，成品油轮运价小幅震荡，二手国际油轮船价以跌为主。5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2191 万美元、环比下跌 1.69%；74000DWT--2268 万美元、环比上涨 0.11%；105000DWT--3203 万美元、环比下跌 1.56%；158000DWT--4236 万美元、环比上涨 0.19%；300000DWT--6427 万美元、环比上涨 0.99%。有迹象显示全球经济正在走弱，美国作为全球最大的原油消费国，原油需求可能正在放缓，国际油轮即期运价较为平静，但油轮 1 年期租费率有所上调，预计二手油轮价格短期平稳波动。本期，二手国际油轮成交量一般，共计成交 5 艘（环比增加 2 艘），总运力 81.86 万 DWT，成交金额 8925 万美元，平均船龄 16.41 年。

国内沿海散货运输市场船多货少，运价继续探底，二手沿海散货船价格小船价续涨、大船价微跌。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--157 万人民币、环比上涨 1.38%；5000DWT--731 万人民币、环比下跌 0.92%。当前，沿海煤炭、铁矿石和粮食货盘供应增量有限，内外贸兼营船舶转战国际市场，沿海可用运力相对减少，运价或止跌回稳，预计散货船价格短期稳中有跌。本期，沿海散货船成交 5 艘，总运力 1.57 万 DWT，成交金额 19526 万元人民币，平均船龄 5.25 年。

内河散货运输市场基本平稳，二手散货船价格涨跌互现。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--51 万人民币、环比下跌 0.98%；1000DWT--



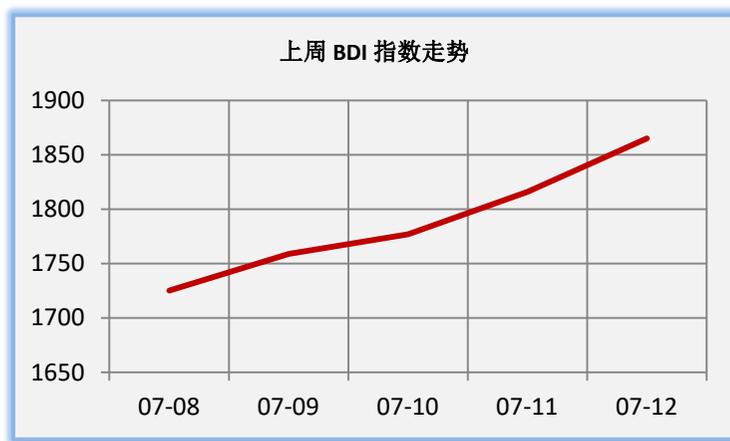
94 万人民币、环比下跌 1.66%；2000DWT--205 万人民币、环比上涨 0.69%；3000DWT--294 万人民币、环比上涨 1.93%。目前，国内采砂和运沙持续严控，内河建材运输需求一般，运价稳中有跌，预计内河散货船价震荡盘整。本期，内河散货船成交量恢复性增长，共计成交 66 艘（环比增加 34 艘），总运力 19.22 万 DWT，成交金额 13996 万元人民币，平均船龄 8.65 年。

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	7月8日		7月9日		7月10日		7月11日		7月12日	
BDI	1,725	-15	1,759	+34	1,777	+18	1,816	+39	1,865	+49
BCI	3,260	-86	3,343	+83	3,361	+18	3,416	+55	3,541	+125
BPI	1,695	+30	1,739	+44	1,791	+52	1,881	+90	1,945	+64
BSI	829	+9	835	+6	845	+10	860	+15	879	+19
BHSI	454	+6	458	+4	463	+5	468	+5	472	+4





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 27 周	第 26 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	23,000	19,000	4000	21.1%
	一年	24,000	18,000	6000	33.3%
	三年	16,000	15,500	500	3.2%
Pmax (76K)	半年	12,000	11,750	250	2.1%
	一年	12,250	11,750	500	4.3%
	三年	11,750	11,500	250	2.2%
Smax (55K)	半年	10,750	10,000	750	7.5%
	一年	11,000	10,250	750	7.3%
	三年	10,500	10,500	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	9,500	9,000	500	5.6%
	一年	9,500	9,000	500	5.6%
	三年	9,250	9,250	0	0.0%

截止日期: 2019-07-09



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Xin Han' 2013 82297 dwt dely Hong Kong 15/16 Jul trip via Indonesia redel China \$12,750 - cnr

'Ionic Kibou' 2015 81889 dwt dely US Gulf 18/25 Jul trip via COGH redel Singapore-Japan \$17,000 + \$700,000 bb - Golden Ocean

'Shun Ying' 2012 81108 dwt dely psg Singapore spot trip via ECSA redel Singapore-Japan \$12,750 - Cargill

'Shail Al Wajbah' 2005 76633 dwt dely Kaohsiung 13 Jul trip via Indonesia redel Japan \$13,000 - Asahi

'Shi Dai 1' 2007 76611 dwt dely Xiamen 15/16 Jul trip via Indonesia redel China \$11,750 - Ausca

'Sino Luck' 2011 75725 dwt dely Xinsha prompt trip via Indonesia redel China \$11,500 - Lotus Ocean

'Seacon 9' 2012 74844 dwt dely EC South America 26 Jul trip redel SE Asia \$16,250 + \$625,000 bb - Omega

'Hispania Graeca' 2001 74133 dwt dely EC South America early Aug trip redel Singapore-Japan \$15,000 + \$500,000 bb - cnr

'Charm Loong' 2001 73105 dwt dely psg Singapore spot trip via ECSA redel SE Asia \$12,750 - Norden

'Draftdodger' 2016 66000 dwt dely EC South America 24 Jul trip redel Arabian Gulf excl I/I \$15,500 + \$550,000 bb - Invivo

'CP Nanjing' 2017 63526 dwt dely EC South America prompt trip redel China \$14,750 + \$475,000 bb - cnr - <recent>

'Spirit of Seatrek' 2015 63132 dwt dely CJK prompt trip via NoPac redel SE Asia \$8,450 - DHL

'Bulk Colombia' 2011 57937 dwt dely Ponta Da Madeira prompt trip redel Mediterranean \$18,000 - Bunge - <recent>

'Venture Spirit' 2016 43482 dwt dely Aratu prompt trip via NC South America redel Baltic \$18,000 - cnr



(2) 期租租船摘录

'Feng Li Hai' 2017 63424 dwt dely Dakar 17 Jul 7/9 months redel Atlantic approx. \$14,500 - Norden

4. [航运市场动态](#)

【克拉克森研究：2019 年上半年航运市场总结】

本周克拉克森研究发布了最新 2019 年上半年航运市场总结报告，报告仔细回顾了今年上半年航运市场各个板块的表现。2019 年上半年，克拉克森海运指数平均值较去年增长 8%，略高于自 2009 年金融危机以来的平均水平。一些板块获得了不错的表现，但仍有一些板块表现有待改善。

运费收益，有所进步

2019 年上半年航运市场的整体表现有所进步，但看起来离“全优生”仍有一段路要走。

油轮市场的表现较一年前明显改善(上半年平均收益同比增长 80%)，但是由于季节性因素，相对较短的冬季高峰，大量新船交付以及炼油厂维护检修等原因的影响，今年上半年油轮平均收益仍低于自 2009 年以来的均值。

散货船市场受累于需求端的冲击(特别是铁矿石供给受各种事件影响收缩)则经历了一个非常艰难的上半年。尽管近期散货船市场收益有所恢复，但整体而言散货船平均收益仍比去年同期低 22%，比 09 年金融危机后的均值低 21%。

另一方面，2019 年上半年集装箱船市场平均收益水平略高于 09 年金融危机后的均值，其中大型集装箱船的收益表现令人欣喜(9,000 箱集装箱船 3 年期租金达到 36,000 美金/天)。

液化石油气船市场的收益水平继续其上升趋势并且保持到了今年上半年底(84,000 立方米液化气船收益在 6 月底达到 70,000 美金/天，主要受到美国和澳洲出口增长的推动)。2019 年上半年液化石油气船平均收益较 09 年金融危机后的均值仍低 6%，但远远好于去年同期平均收益低于该均值 65%的水平。

滚装船在 2019 年上半年的平均收益依然保持在金融危机后的均值之上。邮轮手持订单依然处于最高水平(约为 500 亿美金)。

海工市场有所恢复，虽然北海区域平台供应船收益仍比金融危机后的平均收益低 10%，但和去年同期平均收益低于该均值 35%相比依然有所改善。



船队运力，增长可控

全球船队运力依然保持良好表现，2019 年上半年船队运力增速达到 1.9%，低于自金融危机以来的平均值。尽管上半年新船交付量同比小幅增长 9%达到 5,100 万载重吨且拆船量同比下降 45%到 1,080 万载重吨，但整体而言全球船队运力增速看起来仍处于可控范围内。以载重吨计，目前手持订单量仅为当前全球船队规模的 10%，全年船队增速预计达到 1.9%，这将是近 20 年来最低的增速水平。2019 年上半年新船订单量同比减少 54%至 2,500 万载重吨，比金融危机以来的平均水平低 49%；同期二手船交易量较之去年也减少了 22%，仅为 3,400 万载重吨，低于金融危机以来的平均水平。

海运贸易，倍感压力

相比之下，全球海运贸易的增势有所放缓。目前我们已将 2019 年全球海运贸易量增速由年初的 3.2%下调到 2.2%(按吨海里计算为 2.5%)。这主要考虑到一系列事件对市场潜在的影响，主要包括“贸易战”(详见 Shipping Intelligence Network 上“贸易战”专题报告)，巴西淡水河谷溃坝事件，澳洲飓风，OPEC 减产以及中国经济走势。大部分事件分开来看影响都是可控的，但是在一起会产生叠加效应，特别是会影响广泛机构投资者的情绪。我们在“贸易战”专题报告中指出基准情境下该事件对航运市场的负面影响看起来较为有限(考虑到美国能源出口会推动长距离运输需求)，但是同时我们也提示到需要密切关注中美贸易谈判的进展，及其对市场带来的潜在积极或消极的影响。

环保法规，积极应对

前两期的半年回顾报告中我们曾提到航运业需要在环保规范和技术方面做出更多努力。目前我们所统计的相关数据表明 2019 年全球范围内约有 1%的船舶运力将会由于安装脱硫设备而暂时停租离开市场。同时我们预计油轮市场的运力需求将在 2020 年增长 3%，主要考虑到 2020 年硫排放新规而引起的潜在的石油贸易变化。最新的“船用脱硫装置统计 & IMO 2020 市场影响评估”的中文总结将于本周五发布。

来源：克拉克森航运情报

【BDI 指数 5 个月飙升近 3 倍多因素催生大牛市】

波罗的海干散货指数 8 日结束了此前连续上涨 16 天的疯狂走势，什么因素推升了市场需求的剧烈增长，火热的海运市场背后是否蕴藏机遇？

在全球经济增速放缓和贸易形势不明朗的大背景下，航运业重要经济指标——波罗的海干散货指数（BDI）近期连续大幅上涨。

截至 8 日收盘，波罗的海干散货指数报 1725 点，下跌 0.9%，结束了自 6 月 14 日以来连续 16 天上涨的走势。上周该指数累计上涨 28%，创 2014 年以来最佳



单周表现。

年初报价一度暴跌超 40% 的国际海运市场为何出现如此过山车般的行情？这一涨势的持续性能保持多久？

从两年新低反弹

海运市场的景气程度往往与世界经济的波动密切相关，波罗的海干散货指数反映着世界几条主要航线的即期运费变化。

今年 2 月，受整体需求下滑及中国春节假期等因素影响，波罗的海干散货指数一度连跌 13 天，最低触及 595 点，创下两年新低。

但进入二季度以来，受到澳大利亚和巴西这两大主要出口国货运规模强劲复苏提振，波罗的海干散货指数持续走高，并在 5 月中旬重返 1000 美元大关。根据 Refinitiv 编制的船舶跟踪和港口数据，经历了 3~4 月出口短暂疲软后，澳大利亚 5 月货物出口量达到 7790 万吨，6 月为 7680 万吨，日均超过 250 万吨的水平创 2017 年 12 月以来新高，此前恶劣气候对该国货物运输的影响正在减弱。巴西 6 月货物出口量达到 3060 万吨，较 4 月的 1650 万吨和 5 月的 2350 万吨出口量明显回升，考虑到去年 3220 万吨的平均水平，巴西依然具有不小潜力。

另一方面，市场新增运力偏少导致供应运能紧张加剧。航运业研究机构 Vessels Value 报告显示，全球新船订单量在 2019 年第二季度跌至历史低点，包括三大船型在内的主流船型近乎腰斩，新造船市场再度面临严峻的形势。其中，散货船新船订单量同比下降了 73%，油轮和集装箱船的降幅也超过 40%。

波罗的海干散货指数包含海岬型/好望角型 (Capesize)、巴拿马型 (Panamax)、超灵便型 (Supramax) 三种船型运价，权重占比分别为 40%、30% 和 30%。其中，海岬型船只载重量超过 10 万吨，主要用于铁矿石和煤炭等工业物资的长途运输，巴拿马型船只载重量在 6 万~8 万吨，主要运输谷物和糖等民生物资，超灵便型船只载重量在 5 万~6 万吨，主要运输谷物、化肥、水泥等产品。

多因素催生大牛市

第一财经记者查阅波罗的海交易所每周报告发现，近期铁矿石、粮食等干散货货运需求正在明显回升。

海岬型货轮日均租金 8 日报 25822 美元，下跌 2.6%，依然处于 2018 年 9 月以来高位，占海岬型船发运需求 1/3 的铁矿石成为推动海岬型船报价的主要因素。受到年初巴西淡水河谷溃坝停产及热带气旋袭击澳大利亚铁矿石产区影响，全球铁矿石产量预期明显下降，淡水河谷预计全年将减产近 4000 万吨，澳大利亚铁矿石出口量或将出现自 2001 年以来的首次下滑，受此影响，国际铁矿石价格一路走升并刷新 5 年高点，目前普氏 62% 铁矿石价格交投于 115 美元附近，



年内涨幅近 75%。

近期亚洲地区、特别是中国的旺盛需求（6 月底港口总库存降至 1.153 亿吨，较去年同期下降近 30%）和较高的铁矿石价格正在刺激出口商加大对目前紧张的海运运能的争夺。周报指出，巴西淡水河谷旗下 Brucutu 铁矿上诉成功后于 6 月 22 日复产，该国正在加大铁矿石出口力度以与澳大利亚展开竞争。此外，黑海地区铁矿石外运进一步加大了大西洋航线海岬型船运能的不足。Evercore ISI 分析师查佩尔（Jon Chappell）表示，考虑到从巴西到中国的航程是澳大利亚到中国航程的三倍，载荷量更大的海岬型货船正变得愈发抢手。

巴拿马型货轮日均租金 8 日报 13534 美元，继续刷新去年 10 月以来新高。二季度以来北大西洋地区货物贸易量增幅明显，上周一艘巴拿马型货轮上周从北冰洋最大港口城市摩尔曼斯克至摩洛哥朱尔夫莱斯费尔港的报价甚至达到 2.2 万美元，并带动太平洋航线巴拿马型货轮报价上升。

超灵便型货轮日均租金 8 日报 9542 美元，回到 2018 年 3 月的高位。美国湾区（奥克兰港等）和地中海沿岸港口成为密集交易区。市场报价显示，从美国出发运往欧洲和亚太地区的运价普遍在 2 万~2.25 万美元/日的范围内，而地中海沿岸港口的定价区间在 1.1 万~1.3 万美元，亚太地区相对需求较弱，报价在 6000~7000 美元之间。

需要指出的是，从美国出口的货物中粮食成为主角。美国农业部数据显示，目前有近 100 万吨大豆和谷物正在运往亚洲。Clarksons Platou 证券分析师莫凯达尔（Frode Morkedal）指出，刚刚结束的二十国集团（G20）峰会为全球贸易形势改善提供了契机，有望对大宗商品出口带来提振，而农产品需求的回升对超灵便型货船大有益处。

野村证券跨资产策略师高田（Masanari Takada）也在研报中认为，波罗的海干散货指数的上涨一方面反应了近期中国需求的回暖，一方面也体现了全球部分地区贸易活动的复苏。考虑到海运市场 7 月起进入传统旺季，预计下半年包括铁矿石、煤炭和谷物等全球大宗商品市场供需关系有望进一步改善，并继续利好。

来源：第一财经

【希望之光点亮中国航运业】

7 月 8 日，上海国际航运研究中心发布 2019 年第二季度中国航运景气报告，报告显示中国航运景气指数为 102.15 点，较上季度上升 2.82 个点，再次回升至景气线上，去年年底以来的下行趋势得到有效遏制。中国航运信心指数为 91.06 点，较上季度下跌 17.46 点，进入不景气区间。中国航运企业家对行业总体运行情况持相对谨慎态度。

干散货运输企业对市场重拾信心



2019年第二季度，船舶运输企业景气指数为103.13点，与上季度基本持平；船舶运输企业信心指数为87.40点，较上季度下降了22.39点，由微景气区间跌至相对不景气区间。由于企业运力投放力度加大，船舶的舱位利用率继续下滑，虽然运价水平略微上抬，但是企业运营成本却不断增加，企业盈利较上季度略微下滑。得益于企业流动资金充足，企业融资难度相对容易，企业贷款负债略微减少，劳动力需求不断增加，但企业对船舶运力的投资持谨慎态度。

干散货运输企业运营恶化趋势遏止。2019年第二季度，干散货运输企业的景气指数为100.19点，较上季度上升18.47点，重新踩上景气分界线；干散货运输企业的信心指数为106.85点，较上季度大幅上升54.03点，再次进入景气区间。干散货运输企业运营状况不再恶化，企业对市场开始重拾信心，但干散货运输企业盈利继续恶化。虽然海运运费收入水平上涨，但企业运力投放不断增加，船舶周转率不断下降，同时营运成本持续走高，导致企业盈利情况进一步恶化。得益于企业流动资金较为充足，贷款负债持续减少，劳动力需求继续增强。虽然船东的运力投资意愿大幅回升，但企业融资仍相对困难。

集装箱海运企业时隔三年再入不景气区间。2019年第二季度，集装箱运输企业的景气指数为94.27点，较上季度下滑7.99点，下降至微弱不景气区间；集装箱运输企业的信心指数为75.95点，较上季度下降21.62，落入较为不景气区间。

集装箱运输企业大部分指标下滑。集装箱海运企业舱位利用率出现大幅度下滑，运价水平出现大幅下跌，营运成本却不断高涨，企业盈利状况急剧恶化。虽然企业流动资金仍然相对宽裕，企业融资难度相对不高，但是企业贷款负债大幅增加，劳动力需求出现下滑，企业运力投资意愿大幅下降。

港口景气指数保持微景气区间

2019年第二季度，港口企业的景气指数为102.48点，较上季度小幅下降6个点，继续保持在微景气区间，港口企业经营状况总体保持稳定；港口企业的信心指数为90.18点，较上季度下降了31.9点，时隔三年再次进入不景气区间，港口企业家们对行业总体运行状况较为悲观。

港口企业盈利情况也罕见出现下滑。虽然港口的吞吐量充足，但港口收费价格降低，泊位利用率下降，同时营运成本持续增加，导致企业盈利情况下滑。得益于企业流动资金相对充足，企业融资难度不高，资产负债减少，新增泊位与机械投资增加，但是劳动力需求依然不强。

航运服务企业重踩景气分界线

2019年第二季度，中国航运服务企业景气指数为100.51点，较上季度上涨15.04点，从相对不景气区间回升至微景气区间；中国航运服务企业信心指数为96.83点，较上季度上升3.55点，仍处于微弱不景气区间。

从各项经营指标来看，尽管航运服务企业业务预订与业务量大幅上涨，但业务收费价格降低，业务成本持续走高，导致企业盈利状况持续恶化，处于相对不



景气区间。得益于流动资金依旧充裕，企业融资相对容易，劳动力需求势头良好，但贷款拖欠将持续增加，企业固定资产投资需求持续走低。

集装箱海运企业受中美贸易战影响较大

2019 年以来中美贸易战愈演愈烈，并对中国的航运企业产生了较大的影响，近半数的航运企业业务量出现了不同程度的下滑。根据中国航运景气调查显示，有 56.25% 的企业业务量同比变化不大，32.29% 的企业业务量降幅低于 10%，10.42% 的企业业务量下降了 10%-20%，其余 1.04% 的企业业务量降幅高于 20%。

集装箱海运企业业务量下滑幅度较大，在被调查的集装箱海运企业中，有 36% 的企业业务量同比变化不大，52% 的企业业务量降幅低于 10%，其余 12% 的企业业务量下降了 10%-20%。

中国港口企业业务量影响相对可控。在被调查的港口企业中，有 3.70% 的企业业务量涨幅超过 10%，有 3.70% 的企业业务量涨幅低于 10%，有 55.56% 的企业业务量同比变化不大，33.33% 的企业业务量降幅低于 10%，其余 3.70% 的企业业务量下降了 10%-20%。

铁路进港与政府补贴促海铁联运快速发展

近年来我国主要港口集装箱铁水联运发展突飞猛进，2019 年一季度我国集装箱铁水联运量增速更是达到 20.9%，除却内地经济快速发展的原因之外，近期海铁联运设施的无缝连接与政府对发展海铁联运的重视，成为推动我国海铁联运发展的重要推动力量。

在被中国航运景气调查的企业中，有 25.42% 的企业认为，内陆地区(特别是中西部地区)经济快速发展，增加了运力的需求，进一步促进了铁水联运的快速发展。23.73% 的企业认为铁路进港力度加大，铁水联运操作模式更便捷。同时有 23.73% 的企业认为主要得益于政府补贴力度大，促进运输企业选择铁水联运。11.86% 的企业认为对比其他运输方式，铁路运价低，竞争优势大。还有 10.17% 的企业认为铁路、水路集装箱标准统一，方便运输过程的安排运作。5.08% 的企业则认为是其他的综合因素促进集装箱铁水联运快速发展。

三季度船舶运输企业延续复苏态势

根据中国航运景气调查，2019 年第三季度中国航运景气指数预计为 103.62 点，仅较上季度上涨 1.47 点，维持在微景气区间。中国航运信心指数预计为 85.12 点，较上季度下降 5.95 点，跌入相对不景气区间。

第二季度中国航运景气报告指出，2019 年二季度的一个重要的变化就是中国航运信心指数再次低于中国航运景气指数，而上次出现同等状况的时间是 2011



年的二季度，自此之后迎来了长达数年的航运低谷期，当航运企业家信心差于航运企业经营情况时，中国航运业将面临较大的挑战。

船舶运输企业将继续微弱复苏。根据中国航运景气调查显示，2019年第三季度，船舶运输企业的景气指数预计为107.05点，较本季度上升3.92点；船舶运输企业信心指数预计为86.81点，仍处于相对不景气区间。

干散货运输企业将迎来大幅反弹。2019年第三季度，干散货运输企业景气指数预计为121.76点，干散货运输企业信心指数预计为134.13点。集装箱海运企业依然处于不景气区间，根据中国航运景气调查显示，2019年第三季度，集装箱运输企业的景气指数值预计为99.04点；集装箱运输企业的信心指数计为76.68点。

中国港口企业信心继续下探。2019年第三季度，中国港口景气指数预计为104.88点，处于微景气区间，经营景气状况有所好转；中国港口信心指数预计为82.18点，下降8点，落入相对不景气区间。

从各项经营指标来看，虽然港口的吞吐量上涨，但泊位利用率不断降低，收费价格持续下滑，同时营运成本持续走高，导致企业盈利情况进一步恶化。得益于企业流动资金较为充足，企业融资相对容易，贷款负债持续减少。虽然新增泊位与机械投资回升，上升至较为景气区间。但劳动力需求仍旧不足，处于微弱不景气区间。

航运服务企业将再入不景气区间。2019年第三季度，航运服务企业的景气指数预计为97.78点，较本季度下降2.73点，跌入微弱不景气区间；中国航运服务企业信心指数预计为85.80点，较本季度下滑11.03点，降至相对不景气区间。

从各项经营指标来看，尽管航运服务企业业务量持续增加，但业务收费价格下降，业务成本持高不下，业务预订有所下降，导致企业盈利状况将进一步恶化，进入微弱不景气区间。得益于流动资金依旧充足，贷款拖欠持续减少，企业融资仍相对容易，但劳动力需求将持续下降，企业固定资产投资需求持续走低。

来源：中国水运报

【沿海市场怎么了?! 超低运价能走多远】

七月，本应是沿海市场传统旺季。但是今年入夏以来，市场却一反常态。昨日，市场出现超低价格成交，引起圈内一片哗然，这一价格不仅是跌破船东运营成本线，更是被狠砸到地板的低价。

传统旺季遭受跌价



近段时间，沿海煤炭运输市场十分低迷。7月5日沿海煤炭干散货运输指数收报551点，距离今年2月初的年内最低516点仅一步之遥。客观来讲，今年水电发电力旺盛，挤压煤电需求，下游电厂煤炭库存高企。从船东主观因素来看，在目前市场低位的情况下，争相杀价拿货的情况越来越多，从侧面反映了市场的恐慌情绪在逐步蔓延。

基本面依然良好

回到基本面上看，我们的沿海市场远没有达到这种“熔断”的地步。下半年，随着东南沿海入夏，煤炭需求将有所增强，虽然今年我国受厄尔尼诺现象影响，雨水较多，水电出力有所增加。但2019年煤炭先进产能释放有望继续发力，叠加煤炭进口继续受限，沿海煤炭运输需求将有望继续保持增长。在中国经济保持中高速增长背景下，2019年沿海煤炭下水量预计增长2.5%左右。运力方面，受交通部第53号公告进口二手船船龄8年以内的限制，加上船价上涨使得购入成本增加，二手船进口将受到明显限制，预计2019年沿海运力增速降至2.4%，明显低于2018年13.1%的增速。

恶性竞争导致非理性下跌

总的来看，当前市场的超跌，有迎峰度夏煤炭需求未达预期，但更重要的是受市场心理冲击以及短时无序竞争的影响。一是，部分中小船东无视市场长期波动风险，大肆买入二手船舶，致使市场供需关系恶化。二是，市场下行时船东间恶性杀价竞争，导致市场非理性践踏下跌。

沉住气，守底线

越是在这种低迷的时刻，船东们越是应该沉得住气。进场踩踏、恶性杀价破坏的是市场的健康生态，换来的只不过是短暂的喘息和继续的阴跌；而理性报价、适时停航观望才能止住继续下滑的脚步，争取到合理的生存空间。众人拾柴火焰高，一起抱团取暖才是度过寒冬的最佳选择。维护行业健康生态体系，理性控制运力发展，避免互相杀价踩踏，需要我们共同努力。一个健康的航运生态圈不应当出现这种恶性杀价的情况，抵制恶性低价竞争，是我们船东生存和发展最后的底线。

外贸市场已经率先大幅反弹，昨日，波罗的海干散货指数BDI收报1700点，在近三个月猛涨超过130%，创下年度新高。外贸行情向好，有助于减少沿海运力的压力，拥有兼营运力的船东可以一起分享外贸的高额红利，让内贸市场得以喘息。我们有理由相信，在先进产能释放发力、进口煤从紧，非煤货种稳健，兼营船外放的支撑下，以及国际市场的传导带动下，后期沿海市场一定会逐步走出低迷、稳步回升。

来源：中国远洋海运e刊



5. 船舶市场动态

【韩国倡导船海配套企业“合纵联横”】

为应对造船市场恢复缓慢和环境保护日趋严格带来的经营难题，韩国政府和船海物资设备配套企业的组织机构近日提出，将引导众多中小船配企业开展“合纵联横”式的“共生共赢”合作经营活动，并通过投资和技术研发谋划长远，将韩国的船海配套业发展成为世界一流水平。

日前，在韩国船舶和海工装备配套物资设备企业最集中的釜山市，釜山造船海洋配套物资设备企业协会举办了以“造船业展望”为题的大型研讨会。研讨会指出，由于美国大兴贸易保护主义并挑起贸易战，全球的海运量明显下降，特别是亚洲至北美洲往返航线上的集装箱船货运流量降幅较大。今年一季度，中国至美国的海运量同比下降 7.9%，自北美洲至中国的海运量同比大幅下降 26.6%，而且今后的市场前景也十分不明朗，这给船东下单订造新船“浇上一盆凉水”，导致对船市恢复速度会加快的希望落空。英国克拉克松研究公司的船市调研报告显示，今年 1~5 月，全球新船成交量为 941 万修正总吨（CGT），比去年同期的 1522 万 CGT 下降了逾三分之一。此外，国际海事组织（IMO）限硫令的实施，使船东们建造新船的成本增加，而且因为对安装脱硫装置、采用低硫油、采用液化天然气（LNG）动力等方式的利弊看法不同，许多船东站在十字路口上观望，不急于下单订造新船。受上述两大因素影响，韩国造船企业今年前 5 个月新船接单量由去年同期的 410 万修正总吨（CGT）降至 283 万 CGT，大大落后于中国船企新船接单 406 万 CGT 的成绩。研讨会分析认为，上述几点韩国船海配套企业产生了严重影响。与此同时，中国的船舶海工装备物资设备技术和产品质量日益提高，企业竞争力不断提升，因此，虽然韩国目前还在集装箱船、液化天然气运输船和海洋工程装备等领域具有优势，但今后面临的竞争会进一步激烈。

研讨会为韩国船海配套企业开出了保持和增强竞争力的“处方”。一是从长远着眼，将具有国际竞争力的配套企业进行“合纵联横”，可以是企业合并，也可以是几个企业的强项业务联合，还可以是技术强者与生产强者的联手等。会上有专家提出，挪威曾是造船强国，后来虽然退出整船建造市场，但造船的根基——船舶配套却一直保持着世界先进水平。这对韩国的船海配套企业具有深刻的启迪意义，因此，韩国的配套企业发展前景远大，未来完全可能成为支撑韩国造船业的重要支柱。

二是目前造船已进入技术转换时代，亲环境船舶、智能船舶、新一代燃料推进船舶（包括 LNG 燃料、氢燃料、电力推进等）、无人驾驶船舶、智能造船厂等，任何一项离了相应的配套物资设备都运转不起来。所以，从长远发展角度看，配套企业进行投资和技术研究才是可持续发展大计，在当前的困难期更要咬紧牙关去下决心和作决断。

三是船海配套企业要根据自己的特点和特长去开拓有增长空间的业务领域，更可以联手已进入该业务领域并取得了成绩的企业共同开拓市场，以期获得资金、技术和人员支援以及稳定的客户群体。研讨会一致认为，韩国船海配套企业要勇于打破传统的“我是配角”的思维模式，做好当“主角”的准备。

来源：中国船舶报



【NGO：二季度全球报废船舶共计 193 艘】

非政府组织拆船平台（NGO）的报告显示，2019 年第二季度全球报废船舶共计 193 艘，其中 146 艘前往南亚海滩拆解。

本季度前往南亚拆解的船舶中，有一半以上抵达拆船厂前几周就将船旗更换为科摩罗、纽埃、帕劳、圣基茨和尼维斯等地。根据记录，至少 2 艘前往南亚的船舶提前撤销了在欧洲的船籍登记，以规避法律制裁。

拆船平台称，希腊船东 Alpha Bulkera 的 2 艘散货船——挂马耳他船旗的“ALPHA MILLENIUM”号和挂希腊船旗的“MARVELOUS”号——在抵达孟加拉国吉大港海滩之前将船旗转变为科摩罗。

此外，马士基航运、Chartworld 集团、Costamare 和 KGJS (Kristian Gerhard Jebsen Skipsrederi) 至少有 5 艘旧船在前往拆船厂之前，最后一次在欧盟港口停靠。

拆船平台指出：“这些公司可能是在欧盟水域做出将这些船舶出口报废的决定的，这直接违反了欧盟废料运输规定。很明显，我们需要做出更多的努力来确保当前关于船舶回收的法律得到妥善执行，因为获取最高利润似乎是大多数船东在报废旧船时考虑的唯一决定性因素。”

4 月至 6 月期间，拆船平台记录了三起拆船厂事故，造成孟加拉国吉大港海滩上至少 5 名工人丧生，今年拆船业的死亡人数至少达到 8 人。上个季度，在孟加拉国拆船厂至少有 6 名工人受重伤。

来源：国际船舶网

【新船订单锐减！韩国船企连续两月位居第一】

继今年 5 月接单量大幅反超中国之后，6 月份韩国船企再次揽获了全球一半以上的新船订单，连续两个月位居全球第一。

根据克拉克森在 7 月 9 日披露的最新数据，6 月份全球新船订单量共计 18 艘 66 万 CGT，相比上个月的 112 万 CGT 锐减了 41%。其中，韩国船企接单量为 6 艘 34 万 CGT，占市场份额的 52% 左右，排名全球第一。

中国船企 6 月接单量排名第二，共计 7 艘 24 万 CGT，占市场份额的 36% 左右。日本船企接单量排名第三，共计 5 艘 9 万 CGT，占市场份额约 14%。



随着中美贸易纠纷的持续给全球航运业带来冲击，今年上半年，全球新船订单量总计 1026 万 CGT，与去年同期相比减少了 42%。

大部分船型领域的新船订单量相比去年同期都有所减少。其中，作为韩国船企主力船型的 LNG 船上半年新船订单量为 206 万 CGT，同比下滑 8%。VLCC 新船订单量同比大跌 72%，12000TEU 及以上集装箱船新船订单量减少 50%，散货船新船订单量减少 56%。

数据显示，中国船企上半年接单量超过韩国位居全球第一，共计 176 艘 432 万 CGT，占市场份额的 42%左右。韩国船企位居第二，接单量共计 69 艘 317 万 CGT，占全球市场份额的 31%。意大利船企排名第三，接单量共计 111 万 CGT，占全球市场份额的 10.8%。日本第四，共计 110 万 CGT，占全球市场份额 10.7%

截止 6 月底，全球手持订单量为 7889 万 CGT，与上个月相比减少了 2%。中国船企手持订单量依然位居全球第一，达到 2870 万 CGT，占全球市场份额的 36%。排名第二的是韩国船企，共计 2062 万 CGT，占全球市场份额 26%。日本船企排名第三，共 1405 万 CGT，占比 18%。

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	490.00	525.00	620.00	615.00
Hong Kong	495.00	500.00	625.00	n/a
Tokyo	495.00	505.00	n/a	750.00
Hamburg	423.00	n/a	613.00	n/a
Fujairah	445.00	500.00	705.00	n/a
Istanbul	445.00	n/a	655.00	n/a
Rotterdam	414.00	449.00	589.00	n/a
Houston	429.00	n/a	633.00	n/a
Panama	430.00	n/a	620.00	n/a
Santos	517.00	548.50	n/a	767.00

截止日期： 2019-07-12



◆ 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27周	第26周	浮动	%	备注
好望角型 Capesize	180,000	5,100	5,100	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,900	2,900	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,700	2,700	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,300	2,300	0	0.0%	
油轮						
船型	载重吨	第27周	第26周	浮动	%	备注
巨型油轮 VLCC	300,000	9,000	9,000	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	6,000	6,000	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,800	4,800	0	0.0%	
MR	52,000	3,500	3,500	0	0.0%	

截止日期: 2019-07-09

(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	300,000	DSIC, China	2021	Wah Kwong Shipping - Hong Kong	8,500	JV with CSIC leasing
2	Tanker	115,000	Hyundai, S. Korea	2021	Neste - Finnish	7,000	ice class 1A
2	Tanker	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2020	Yasa - Turkish	3,800	StSt, dual fuelled
4	Tanker	33,000	Nantong Xiangyu, China	2022	Nisshin Shipping - Japanese	Undisclosed	
5	Bulker	42,000	Tsuneishi Zhoushan, China	2021	Nissen Kaiun - Japanese	2,500	tier II, semi-boxed, scrubber fitted,
5	Bulker	42,000	Tsuneishi Cebu, Philippines	2021	Nissen Kaiun - Japanese	2,500	tess- 42 design
1	Cruise	5,500 pax	Meyer Turku, Finland	2025	Royal Caribbean Cruises - US based	108,300	LNG 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
GLOBAL MERCATOR	BC	182,205		2011	Japan	2,610	Undisclosed	
LOWLANDS PHOENIX	BC	177,036		2004	Japan	1,320	Chinese	
EVELYN SCHULTE	BC	115,340		2012	China	1,550	Oldendorff - German	
RED LOTUS	BC	83,007		2006	Japan	1,250	Chinese	
KAVO MANALI	BC	76,801		2004	Japan	850	Greek	
STAR ANNA	BC	63,038		2015	China	1,750	Greek	
NANTONG K	BC	58,738		2011	China	ex. 1,400	Chinese	
TOMINI SINCERITY	BC	56,881		2012	China	1,080	Chinese	
HERMANN S	BC	56,732		2009	China	900	Undisclosed	
HAMMONIA KORSIKA	BC	56,722		2010	China	1,050	Undisclosed	
NAVIOS ARC	BC	53,514		2003	Japan	720	Chinese	
TAI HAPPINESS	BC	52,686		2004	Japan	740	Undisclosed	
EMMA BULKER	BC	31,887		2010	Japan	1,900	Taylor Maritime - Hong Kong	en bloc
LOUISE BULKER	BC	31,881		2010	Japan			

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
KMARIN AQUA	CV	66,347	4,622	2013	S. Korea	1,900	Undisclosed	incl T/C
SAGITTARIU	CV	23,051	1,730	2001	Poland	370	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
RIDGEBURY EAGLE	TAK	309,064		2002	S. Korea	2,900	Yinson Holdings - Malaysian	
APOLLONIA#	TAK	309,021		2003	S. Korea	3,100	Yinson Holdings - Malaysian	
SEAHERITAGE	TAK	109,229		2005	China	1,450	U. K	
GLOBAL SPIRIT	TAK	45,303		1999	Japan	725	Chinese	
CORAL STARS	TAK	40,037		2004	S. Korea	830	Undisclosed	
PITANGA	TAK	16,934		2009	Turkey	1,000	Undisclosed	
PENYUAN	TAK	7,543		2009	China	350	Undisclosed	



◆ [上周拆船市场回顾](#)

中国							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备注
XIN BIN JIANG	CV	23,596	12,544	1992	Germany	undisclosed	

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
ARI	CV	29,266	10,590	2001	Poland	undisclosed	
KMTC HONGKONG	CV	20,999	7,124	1998	S.Korea	425.00	Fire damaged, incl 390t ROB, option dely Bangladesh

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
HAILI	BC	260,723	38,665	1995	Japan	430.00	as is Singapore plus 860t ROB
ORE MOATIZE	BC	150,393	18,403	1997	Japan	425.00	
EASTERN VIEW	BC	73,350	10,642	1995	S.Korea	415.00	incl 300t ROB
SM HOCHIMINH	CV	21,528	6,652	1998	S.Korea	445.00	
SM BANGKOK	CV	21,184	7,241	1999	S.Korea	445.00	*on enbloc basis

◆ [ALCO 防损通函](#)

【电子化（无纸化）贸易】

藉此通函通知会员们，国际保赔协会集团(IG)已核准使用 GLOBAL SHARE S. A. EDOXONLINE 平台。会员们应该记得，如协会在 2015 年 10 月 28 日发布的通函所载，在 2010 年 2 月以前，国际保赔协会集团下所有协会的承保规则都特别规定，将因使用电子化(即无纸化)贸易系统运送货物有关的责任而在使用“正常”的实体纸质系统时不会产生此种责任者，排除在承保范围以外，而所谓正常的实体纸张系统是指使用可转让式的纸本文件。

自 2010 年 2 月 20 日起，就有关于使用这种电子化贸易系统运送货物所产生的责任，在该系统事先经过集团核准的前提下，予以承保。从那时起，集团已核准由 ELECTRONIC SHIPPING SOLUTIONS, BOLERO INTERNATIONAL LTD (更具体而言系指其 1999 年版规则/作业程序)，以及 E-TITLETM SOLUTION 所管理的电子化(即无纸化)贸易系统。如今 GLOBAL SHARE S. A. EDOXONLINE 亦被加入集团的核准名单中。



【南非 - 禁止船员捕鱼和鱼产品申报】

伦敦保赔协会从南非通代 (P&I ASSOCIATES) 得知, 南非当局会对海员在锚地或港口的船边捕鱼行为采取行动。通代表示, 这种捕鱼行为是非法的, 除非海员持有捕鱼许可证且所捕获的任何鱼类都符合有关渔获量和尺寸的规定。虽然当局以前对捕鱼行为睁一只眼闭一只眼, 但是现在渔业和林业部 (DAFF) 有检查员到船上检查是否有任何非法捕获的鱼类。上周, DURBAN 的三名海员依据 1988 年第 18 号《海洋生物资源法》面临逮捕和起诉, 根据该法令, 违法者可被处以最高 200 万扎尔(约 13.5 万美元)的罚款和/或最高 5 年监禁。

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
2019-07-12	686.620	773.030	6.330	87.779	860.360	59.892	914.720	479.010	525.620
2019-07-11	686.770	773.130	6.340	87.834	858.950	60.149	919.340	478.060	525.220
2019-07-10	688.560	771.490	6.323	88.158	857.910	60.137	926.930	477.000	524.550
2019-07-09	688.530	772.140	6.332	88.243	861.670	60.106	925.090	479.960	525.560
2019-07-08	688.810	773.260	6.350	88.335	862.780	60.035	925.390	481.030	526.920

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	2.359	1 周	2.37475	2 周	--	1 个月	2.325
2 个月	2.32475	3 个月	2.30338	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.21263	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.19325		

2019-07-11

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