



全一海运市场周报

2019.08 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2019.08.12 - 08.16\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场表现总体平稳 美洲航线运价回落】

本周,中国出口集装箱运输市场表现总体平稳,南北美洲市场运价回落,综合指数小幅下跌。8月16日,上海航运交易所发布的上海出口集装箱综合运价指数为803.82点,较上期下跌2.2%。

欧洲航线: 市场处于夏季运输旺季,货量保持在高位。航线上仍有航商有计划的停航以控制运力规模,供需关系保持良好。本周,上海港船舶平均舱位利用率在95%以上,多个航班满载出运。除个别航商小幅调高运价,航商多数保持原有运价不变,即期市场运价基本持平。8月16日,上海出口至欧洲基本港市场运价(海运及海运附加费)为812美元/TEU,较上期基本持平。地中海航线,航线整体运力规模有所下降,上海港船舶平均舱位利用率在95%左右,部分班次满载。各航商运价调整相较欧洲航线更为活跃,总体涨多跌少,即期市场运价小幅上涨。8月16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1017美元/TEU,较上期上涨4.4%。

北美航线: 由于中美贸易磋商不断出现反复,货主的贸易计划不断经受考验,近期市场反应已日趋麻木。受北美仓库仍有库存和8月下旬部分航商航线运力有所回升等因素影响,航线运输形式整体呈现旺季不旺的态势。本周,上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率保持在95%左右,而华北部分港口的平均舱位利用率还要更低。受市场基本面下滑影响,多数航商下调了对后市的预期,即期市场运价再次明显下跌。8月16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1368美元/FEU和2543美元/FEU,较上期分别下跌7.2%和4.4%。

波斯湾航线: 目的地市场运输需求受地区局势影响在保持低位盘整态势,在航商有计划的停航班次等运力控制措施的维护下,航线供需状况维持相对平衡,上海港船舶平均舱位利用率在95%左右。市场运价走势表现比较平淡,多数航商维持原有运价或在原运价基础上小幅调价,即期市场运价基本持平。8月16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684美元/TEU,较上期基本持平。

澳新航线: 市场近期处于传统旺季,货量稳定在较高水平。为改善前期运力过剩状况,部分航商持续地推行运力控制措施,航线供需关系维持良好。上海港船舶平均舱位利用率在95%以上,多数航次满载。受此影响,虽多数航商维持现有运价水平不变,但仍有部分航商在小幅推高运价,即期市场运价再次上升。8月16日,上海出口至澳新基本港市场运价(海运及海运附加费)为609美元/TEU,较上期上涨3.0%。



南美航线：运输市场货量较为稳定，虽部分航商扩大运力投入，但供需关系总体保持较好。上海港船舶平均舱位利用率在 95%~100%水平，较多班次满载。各航商的定价策略有所差异，市场运价涨跌互现。航线总体运价水平在上期涨价后出现回调，即期市场运价下跌。8 月 16 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2028 美元/TEU，较上期下跌 3.6%。

日本航线：本周货量基本平稳，市场运价保持稳定。8 月 16 日，中国出口至日本航线运价指数为 721.94 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【台风影响运价上涨 综合指数应声上扬】

8 月 10 日，超强台风“利奇马”在浙江省沿海登陆，之后迅速北上，影响北方港口生产作业，大批船舶积压港口，周转效率明显减慢，受此影响，运价上涨，综合指数应声上扬。8 月 16 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 1021.14 点，较上周上涨 1.4%。其中煤炭、金属矿石、粮食、成品油运价指数上涨，原油运价指数维稳。

煤炭市场：伴随今年第一个超强台风周末登录沿海地区，沿海各地高温天气得到缓解，民用电减少，本周，沿海六大电厂日耗煤量降至 75 万吨水平，电厂库存降至 1675 万吨水平，大幅高于去年同期水平。受台风影响，环渤海各港均出现不同程度封航现象，锚地船舶压港较为严重。同时，伴随降雨，北方港口堆场煤炭淋水，煤质受损，销售受限，环渤海七港库存快速上涨。截至周三，秦皇岛港、唐山港存煤合计 2317 万吨，同比上涨 132 万吨。运力方面，外贸市场持续向好，内外贸兼营船普遍逗留外贸航线，加上台风影响下，北方及南方港口积压船舶较多，大量运力尚未释放，周转效率减慢，导致市场运力富余较少。综上，上游供给充裕，而下游实际采购需求在高库存及近期较为充裕的进口煤的支撑下仍然较弱。在台风的影响下，本周沿海散货运输市场成交较前期有所增加，引发船东挺价情绪，但是台风对运输市场带来的影响不如预期，除个别高价成交外，运输价格整体小幅上涨。

8 月 16 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1029.58 点，较上周上涨 1.8%。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 26.3 元/吨，较上周上涨 2.1 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 28.6 元/吨，较上周上涨 2.2 元/吨；秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 34.4 元/吨，较上周上涨 2.9 元/吨。

金属矿石市场：由于近期钢材市场价格的普遍跌落，钢铁企业实现利润水平急剧萎缩，有些企业和钢材品种甚至出现亏损。受此影响，部分钢厂限产保价，部分钢厂主动检修，在钢厂陆续主动作为的情况下，市场信心提振。沿海金属矿石运输市场成交平稳，运价小幅上涨。8 月 16 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 973.13 点，较上周上涨 1.3%。



粮食市场：玉米市场粮源不缺，特别是 19 年早熟玉米即将上市，供应端竞争异常激烈；需求端虽然有很多政策优惠，但是在非洲猪疫苗尚无踪影的环境下，并未取得较大的进展，供需关系难以扭转。沿海粮食运输价格继续低位波动。8 月 16 日，沿海粮食货种运价指数报收 828.81 点，较上周上涨 1.3%。

成品油市场：本周国际油价大涨后再度暴跌，波动幅度较大，但整体处于回暖趋势，在成本支撑方面利好国内成品油市场价格。同时因台风登陆华东地区，交通运输暂时受限，为下半周累计市场需求，致使原油暴跌对成品油市场影响较小。此外，当前成品油零售价和批发价格价差较大，刺激下游采购情绪，加上中石油调整配送价格影响，沿海成品油运输价格继续上涨。8 月 16 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 1065.94 点，较上周上涨 0.5%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【台风滞留部分运力 综合指数单边上行】

上周末“利奇马”超强台风登陆国内华东部分地区，滞留部分运力，对市场影响较大，本周国际干散货运输市场运力供给阶段性紧张，各船型运价普遍上涨。其中海岬型船和巴拿马型船涨幅较大，超灵便型船涨幅略小，远东干散货指数单边上行。8 月 15 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 1277.63 点，运价指数为 1090.43 点，租金指数为 1558.44 点，较上周四分别上涨 13.6%、9.0%和 18.9%。

海岬型船市场：本周海岬型船市场强劲上涨，其中太平洋市场涨幅较大。太平洋市场，周一新加坡假期，上半周澳大利亚铁矿石货盘不多，市场气氛不活跃，但因上周末超强台风滞留不少运力，国内部分港口关闭数日，船舶周转放缓，市场可用运力较少，船东信心增加，太平洋市场运价上涨。下半周市场略显活跃，澳洲对 8 月装期的运力仍有不少需求，运力紧张局面未有缓解，太平洋市场运价继续上涨，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价涨至 10 美元/吨以上。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 27505 美元，较上周四上涨 24.7%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 10.408 美元/吨，较上周四上涨 17.5%。远程矿航线，本周巴西市场整体不活跃，部分 8 月即期高价成交对市场有一定的拉动；另外，受西非和南非部分货盘释放、大西洋地区运力不足、太平洋市场运价大涨等积极因素拉动，远程矿航线运价也有所上涨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 23.149 美元/吨，较上周四上涨 10.4%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场涨势凶猛。粮食航线，继 8 月初中美贸易战升级后，市场对南美预期持续升温。本周南美粮食出货较多，台风致可用运力紧张，加上 FFA 远期合约价格上涨支撑，船东信心倍增，市场表现活跃，货多船少推动南美粮食航线运价稳步上涨。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为 39.061 美元/吨，较上周四上涨 4.4%。太平洋市场，南美较多货盘消耗掉不少太平洋市场运力，台风致船舶周转放缓，南美粮食航线租金坚挺，船东更倾向于做长航线，种种因素导致太平洋市场可用运力较少；同时，太平洋市场有煤炭货盘支撑，租金、运价大幅上涨。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 14860 美元，较上周四上涨 22.6%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 13381 美元，较上周四上涨 17.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 7.461 美元/吨，较上周四上涨 8.4%。



超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场止跌小升。上半周东南亚市场货盘一般，但因运力紧张（台风、禁止异地报关致中国南方部分港口压港），租金、运价止跌企稳。下半周，煤炭、镍矿、孰料、沙子等货盘略有增加，租金、运价小幅上涨。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 9604 美元，较上周四上涨 6.7%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 11568 美元，较上周四上涨 5.4%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 6588 美元，较上周四上涨 5.0%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.413 美元/吨，较上周四上涨 4.1%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 8.869 美元/吨，较上周四上涨 4.2%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价小幅波动 成品油运价不断下行】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，8 月 9 日当周，美国原油库存连续第二周上升，总库存量也从去年 11 月以来的八个月新低回涨，同时，因上周炼厂产量下降，成品油库存减少，汽油需求触及高位。贸易紧张局势和英国脱欧不确定性以及美债收益率的首度倒挂，都释放出全球经济不断放缓的强烈信号，市场对当前和未来全球经济状况表示担忧，在 OPEC+仍致力于减产的背景下，油价仍受到原油库存增加的拖累。本周原油价格先涨后跌，布伦特原油期货价格周四报 58.48 美元/桶，较上期上涨 1.67%。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，小型船运价小幅下滑。中国进口 VLCC 运输市场运价冲高后回落。8 月 15 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 870.89 点，较上期上涨 1.11%。

超大型油轮（VLCC）：受上周末 8 月下旬货盘集中放出的影响，上半周市场成交增加，运价不断走高，下半周货盘相对有所收缩，中东航线运价涨幅收窄，西非航线运价更是止涨转跌，综合水平冲高后回落。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS53.73，较上周四上涨 3.3%，CT1 的 5 日平均为 WS53.94，较上周上涨 12.1%，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 WS53.96，下跌 1.8%，平均为 WS54.54，TCE 平均 3.1 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小幅下跌至 WS57 左右，TCE 约 1.3 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，利比亚至欧洲大陆，8 月 28 至 30 日货盘，成交运价为 WS57.5。黑海到地中海航线运价保持在 WS70，TCE 约 1.1 万美元/天。亚洲进口主要来自美湾和俄罗斯，一艘 13 万吨级船，美湾至新加坡，8 月 22 至 24 日货盘，成交包干运费为 290 万美元。一艘 13.5 万吨级船，新罗西斯克至南韩，8 月 29 至 30 日货盘，成交包干运费为 310 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线运价小幅下滑，地中海及欧美航线运价稳中有升，综合水平波动盘整。7 万吨级船加勒比海至美湾运价小幅上涨至 WS75（TCE 约 0.4 万美元/天）。跨地中海运价保持在 WS73（TCE 约 0.5 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，杰伊汉至地中海，8 月 21 至 22 日货盘，成交运价为 WS72.5。北海短程运价稳定在 WS84（TCE 约 0.4 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，挪威至欧洲大陆，8 月 12 至 13 日货盘，成交运价为



WS87.5。波罗的海短程运价维持在 WS55（TCE 约 0.2 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价小幅下跌至 WS104（TCE 约 1.4 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS88（TCE 为 1.2 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲及欧美航线全线下滑，综合水平不断下行。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS121（TCE 约 0.7 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS106（TCE 约 1.1 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS108（TCE 约 1.7 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS81 水平（TCE 约 0.3 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS91（TCE 约 0.4 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 0.9 万美元/天。

（5）中国船舶交易市场

【（超）灵便型货船价涨 超大型油轮船价反弹】

8 月 14 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 844.51 点，环比微涨 0.07%。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上涨 0.66%、3.08%；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 0.73%、0.22%。

受太平洋粮食航线运价企稳回升影响，BDI 指数 4 连涨，周二收于 1864 点，环比上涨 7.19%，二手散货船价格强势反弹。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1269 万美元、环比上涨 5.69%；57000DWT--1573 万美元、环比上涨 7.21%；75000DWT--1734 万美元、环比下跌 0.73%；170000DWT--2991 万美元、环比上涨 0.58%。当前，中美贸易战暂有缓解迹象，加上台风影响部分船期，国际干散货船即期运价稳中有涨，远期租金涨多跌少，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基本活跃，共计成交 15 艘（环比减少 3 艘），总运力 88.26 万 DWT，成交金额 20035 万美元，平均船龄 9 年。

OPEC 及其盟友表示将致力于通过减少供应来平衡原油市场，减产幅度远高于承诺的规模；伊朗局势依旧紧张，美国在波斯湾大量投放武器；减产预期缓解需求忧虑，国际原油三连涨。布伦特原油期货收于 63.1 美元/桶（周二），环比上涨 4.00%。本期，国际原油轮运价持续反弹，成品油轮运价小幅上涨，二手国际油轮船价触底反弹。5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2138 万美元、环比上涨 1.77%；74000DWT--2198 万美元、环比上涨 0.54%；105000DWT--3179 万美元、环比下跌 0.02%；158000DWT--4225 万美元、环比上涨 0.16%；300000DWT--6605 万美元、环比上涨 0.63%。当前，美债收益率的倒挂引发市场担忧美国经济将陷入衰退，全球经济放缓令原油需求增速减少，国际油轮即期运费由涨转跌，但 1 年期期租租金稳中有涨，预计二手油轮价格短期平稳震荡。本期，二手国际油轮成交量维持疲软，共计成交 7 艘（环比减少 1 艘），总运力 114.52 万 DWT，成交金额 14240 万美元，平均船龄 14.71 年。

国内沿海散货运输需求较为低迷，运价小幅回跌，二手沿海散货船价格惯性下跌。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--158 万人民币、



环比下跌 0.79%；5000DWT--727 万人民币、环比下跌 0.62%。当前，受台风影响船舶运力周转减缓，下游用煤企业和贸易商采购意愿增强，补库节奏加快，沿海散货运价小幅上涨，预计散货船价格短期止跌回稳。本期，沿海散货船成交稀少，买家以观望为主。

内河散货运输市场基本平稳，二手散货船价格跌多涨少。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--51 万人民币、环比下跌 0.09%；1000DWT--100 万人民币、环比下跌 0.18%；2000DWT--204 万人民币、环比上涨 1.81%；3000DWT--267 万人民币、环比下跌 2.79%。当前，基建和房地产市场表现疲软，钢材、水泥和黄沙等建材运输需求一般，内河散货运价稳中有跌，预计内河散货船价震荡盘整。本期，内河散货船成交量维持活跃，共计成交 78 艘（环比持平），总运力 19.62 万 DWT，成交金额 15558 万元人民币，平均船龄 9.78 年。

来源：上海航运交易所

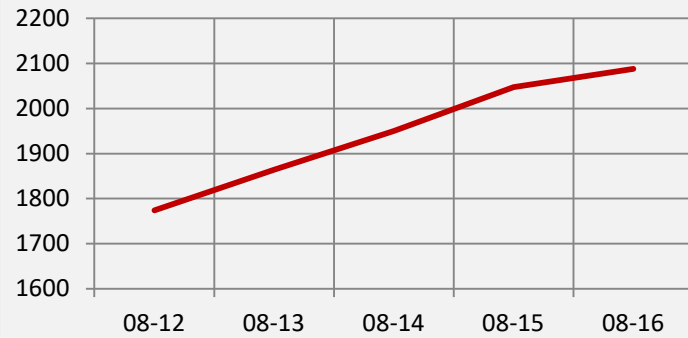
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

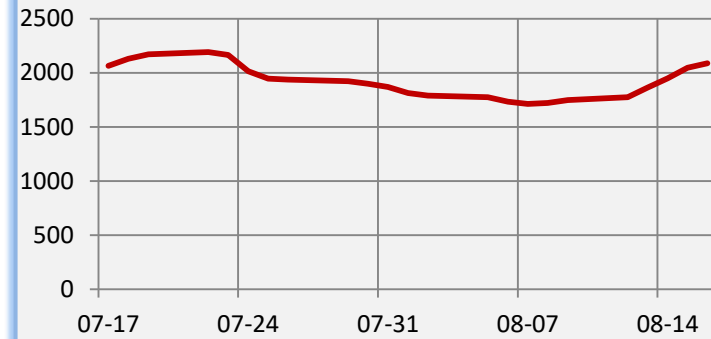
波罗的海指数	8 月 12 日		8 月 13 日		8 月 14 日		8 月 15 日		8 月 16 日	
BDI	1,774	+26	1,864	+90	1,950	+86	2,047	+97	2,088	+41
BCI	3,266	+44	3,454	+188	3,588	+134	3,767	+179	3,826	+59
BPI	1,932	+34	1,999	+67	2,089	+90	2,150	+61	2,169	+19
BSI	975	+5	992	+17	1,022	+30	1,070	+48	1,118	+48
BHSI	524	+1	530	+6	539	+9	550	+11	560	+10



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





3. [航运市场动态](#)

【集装箱船市场恐运力过剩，新造船订单或腰斩】

VesselsValue 首席商务官 Matthew Freeman 最近表示，超大型集装箱船（1.35 万- 2.3 万箱）在过去 12 个月里的交付量增长了 31%，是增长最快的船型。但随着行业参与者寻求整合，像过去几年出现创纪录的新造船大笔订单的情况将会减少。

最近新的联盟 THE Alliance 的成立就是一个很典型的并购协作的案例，该联盟整合了赫伯罗特公司（Hapag Lloyd）、海洋网联船务公司（Ocean Network Express）和阳明海运的大型集装箱船业务。

超大型集装箱船船队的联营池让 THE Alliance 在远东地区与北欧之间的贸易中，在额外需求出现的任何时候都能获得更多机会。这也使他们可以专注于业务运营，而不必担心必须下更多的新造船订单。

运力的增加确实带来了相关的风险。在中美贸易战的背景下，货主对未来需求增长预期较为悲观，而随着中美贸易战的持续，如何让这些巨型的超大型集装箱船满载将是一个挑战。

对集装箱市场运力过剩的担忧，造成新造船订单在同期减少了 54%，从 2018 年上半年的 54.5 万箱下降到 2019 年上半年的 25.2 万箱。随着 IMO 2020 年限硫令即将实施，许多船东正将船舶送往船厂安装脱硫塔，而不是送去拆解，这进一步给集装箱船运价带来下行压力。

来源：国际船舶网

【市场预计 FPSO 将于 2020 年迎来一次重大复兴】

Rystad Energy 称，截止明年年底，南美计划共有 12 个 FPSO 项目获批，成为全球的领先地区。其它地区，亚洲有 4 个，欧洲和非洲各有 3 个，而澳大利亚有 2 个 FPSO 项目。

全球浮式生产储油卸油装置（FPSO）市场预计将于 2020 年迎来一次重大复兴，全球将有 24 个 FPSO 项目，而这在很大程度上得益于巴西的推动。

目前，更多国际化勘探开发公司涌入巴西。2020 年，巴西预计将再收获 7 个 FPSO 项目，从而使该国 2019 年和 2020 年获得的项目总数超过全球总数的三分之一。



今年已确认的 7 个项目总产能为每天 70 万桶石油和约 6000 万方天然气。

Rystad Energy 油田服务研究主管 Audun Martinsen 表示：“不断获批 FPSO 项目的增加预示着 FPSO 市场更乐观的前景。在经历了 2014 年的低迷后，自由现金流的强劲增长推动了深水领域投资的大幅增长，海工运营商又重新站稳了脚跟。”

南美 FPSO 的复兴主要受益于深海勘探和油田开发大规模投资。另一个重要因素是最近巴西放松了本土监管力度，这也吸引了更多新的国际运营商进入该市场。

Martinsen 指出：“巴西的在全球范围内具有更强的竞争力得益于这次 FPSO 项目的复兴，此外，该地区从洗车腐败丑闻中脱离出来，巴西国家石油公司（Petrobras）债务削减，大批盐下油田的发现以及油价回升都助推了此次复兴。这些积极因素也为项目时间表增加了更大的确定性，我们相信巴西国家石油公司的开发不会再长期拖延下去。”

传统意义上来说，石油公司将 FPSO 用于大型深水项目，而现在 FPSO 正受到越来越多浅水油田的青睐。在很多情况下，固定平台的安装成本高，停运挑战大，所以 FPSO 比与其它平台解决方案更实用。

事实证明，FPSO 的内置储油能力也更适用于偏远的近海地区，因为在这些地区铺设管道基础设施不具备经济可行性。

Martinsen 补充道：“随着标准化措施不断完善以及深水领域投资的不断增长，FPSO 预计会继续成为全球深海及浅海地区各大油田的另一个有吸引力的开发选择。”

Rystad Energy 预测称，FPSO 承包商 Yinson 以及 Modec 会从这波合同潮中受益。

来源：龙 de 船人

【低硫油转换会给船舶带来新的安全风险？】

频繁转换以不同工艺炼制的低硫油，或将增加船舶发动机发生故障的可能性。

“限硫令”生效时间日趋临近，低硫油的广泛采用是否会给航运业带来额外风险，一直是行业关注的话题。有统计资料表明，欧美海域实施特殊排放控制规则后，约 30% 的船舶失控事故可能与低硫油转换有关。而某航运企业内部统计资料表明，其船队中 80% 的船舶在进行低硫油转化的过程中都发生过漏油风



险。由此可见，在“限硫令”推行中，航运业需关注可能的安全隐患。

导致船舶燃油转换过程中事故频发的原因主要是，低硫油与普通船用燃料油在物理特性与化学成分上存在差异。船用发动机与燃料在使用过程中存在一个相互匹配的过程，一旦燃料的物理特性发生改变，就可能会导致现有的船舶发动机在运转过程中，由于燃烧不稳定而发生故障。

目前船舶燃料市场上销售的低硫油主要为轻质馏分油，也就是通常所说的轻柴油。与常规的船用燃料油相比，这种低硫油在同样的温度下流动性更好，所含的杂质更少，在燃烧前无需加热即可达到发动机所要求的流动性。轻柴油的这一特点将直接导致发动机（特别是长期燃烧重质燃料油的发动机），所运行的环境工况在低硫油转化过程中发生变化，进而影响其工作状态，造成船舶航行安全隐患。

与轻质馏分油相比，在炼油过程中直接脱硫的低硫燃油在物理特性上与目前船用燃料油不存在实质性的差异。然而，全球范围内的炼厂生产低硫油的工艺并不尽相同，采用不同工艺炼制的低硫油除含硫量不同外，其他化学成分也存在一定差异。对于全球航行的船舶而言，如果经常转换以不同工艺形式生产的低硫油，将进一步增加发动机由于燃油频繁转换而发生故障的可能性。

不过与上述两种低硫油相比，对于未来航运安全影响最大的还是混合型低硫油。混合型燃料性价比更高，因此成为航运业在短期内获得 0.5%低硫油的最有效途径。其主要获取方法是，将用于排放控制区的 0.1%低硫燃油与常规船用燃油按一定比例混合，成为含硫量不超过 0.5%的低硫油。不过，这类低硫油的成分更为复杂，因此导致发动机发生故障的风险也更高。

尽管全球范围内低硫油的标准在短期内很难统一，然而由此可能引发的风险并非完全不可控。通常而言，因燃料类型改变而导致船舶发动机工作异常的情况，主要发生在燃料转换过程中与转换完成后 24 小时内，待船舶发动机逐渐适应新燃料后发生故障的可能性就会大大降低。只要避免在狭窄水道与通航密集地区转换燃料，在燃料转换前和转化过程中逐步调整发动机参数，并在机舱安排值班人员以处理燃料转化过程中可能发生的事，就能够将相应风险降到最低。

来源：中国航务周刊

4. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	345.00	375.00	585.00	580.00
Hong Kong	428.00	435.00	590.00	n/a
Tokyo	n/a	n/a	n/a	n/a
Hamburg	295.00	n/a	565.00	n/a



Fujairah	325.00	n/a	675.00	n/a
Istanbul	375.00	n/a	685.00	n/a
Rotterdam	285.00	325.00	542.00	n/a
Houston	290.00	n/a	595.00	n/a
Panama	315.00	n/a	600.00	n/a
Santos	361.00	392.50	n/a	715.00

截止日期: 2019-08-16

◆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
HEINA	BC	76,598		2005	Japan	1,025	Greek	
CORAL EMERALD	BC	75,632		2007	Japan	1,225	Greek	
NAVIOS ORIANA	BC	61,442		2012	Japan	1,710	Undisclosed	
ACHAT	BC	56,969		2010	China	1,025	Undisclosed	
DAIWAN ACE	BC	34,358		2014	Japan	3,000	Erasmus - Greek	en bloc
DAIWAN BRAVE	BC	34,358		2014	Japan			
IVAN LOPATIN	BC	33,324		2010	China	560	Undisclosed	at auction
SHENG AN DA 69	BC	32,906		2011	China	1,080	Undisclosed	at auction
HEDVIG BULKER	BC	31,872		2011	Japan	1,025	Undisclosed	

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
HERM	CV	9,368	750	2004	S. Korea	200	Holland	

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 THAMES	GC/MPP	17,349	962	2008	China	690	German	en bloc each
BBC RIO GRANDE	GC/MPP	17,299	962	2008	China	690	German	
PAZ NAVIGATOR	GC/MPP	7,873	281	2000	Netherlands	250	Europe	

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
V. K. EDDIE	TAK	305,261		2005	S. Korea	3,800	Undisclosed	



GLEND A MEGAN	TAK	47,147	2009	S. Korea	1,860	Chinese	*
GLEND A MEREDITH	TAK	44,999	2010	S. Korea	1,900	Chinese	
ALPINE DUKE	TAK	46,093	2009	S. Korea	1,900	Greek	
ALICE	TAK	39,316	2013	China	4,000	Amoretti - Italy	en bloc*
AMI	TAK	39,310	2012	China			
TORM SAONE	TAK	36,986	2004	S. Korea	820	Indonesia	
SUN CARNATION	TAK	12,705	2004	Japan	750	Undisclosed	

◆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
HKT HOPE	BC	24,835	5,629	1984	Japan	385.00	

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
APL SINGAPORE	CV	66,520	24,132	1995	S. Korea	undisclosed	at Class NK Certified Green Ship Recycling Yards only
APL KOREA	CV	66,520	24,132	1995	S. Korea	undisclosed	at Class NK Certified Green Ship Recycling Yards only

巴基斯坦							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格 (美元) /轻吨	备 注
JUPITER	BC	38,692	7,847	1996	Germany	375.00	wood chip

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
UNI-AMPLE	CV	15,477	7,016	1997	Taiwan, PRC	372.00	as is Tanung Pelepas

◆ALCO 防损通函

【港口国关注船舶和船员应急准备情况】

今年的港口国当局集中大检查从9月1日开始，并重点关注包括船员应急演习在内的应急系统和程序。

东京和巴黎谅解备忘录组织将于今年开展关于应急系统和程序的联合集中大检查（简称“大检查”或CIC）。大检查从2019年9月1日持续到11月30日。



在写此篇文章时，黑海、印度洋、地中海、利雅得和比尼亚德尔马谅解备忘录组织都已宣布参加。

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
2019-08-16	703.120	781.090	6.627	89.681	850.110	59.632	939.680	476.320	528.050
2019-08-15	702.680	782.780	6.635	89.657	847.020	59.651	940.650	474.530	527.620
2019-08-14	703.120	787.970	6.615	89.616	850.890	59.437	921.430	479.390	533.710
2019-08-13	703.260	789.160	6.684	89.637	850.450	59.496	928.250	475.580	531.960
2019-08-12	702.110	787.670	6.668	89.539	845.280	59.484	926.500	476.650	532.000

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	2.09588	1 周	2.12925	2 周	--	1 个月	2.182
2 个月	2.15313	3 个月	2.12375	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.014	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	1.9325		

2019-08-15