



全一海运市场周报

2019.09 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2019.09.02 - 09.06)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场表现略有下滑 多数航线运价回落】

本周，中国出口集装箱运输市场表现略有下滑，市场货量增长势头趋缓，多数远洋航线运价小幅回落，综合指数下跌。9月6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795.05点，较上期下跌3.0%。

欧洲航线：市场虽仍处于传统运输旺季，但运输需求增长势头趋缓。部分航班仍有临时停航计划，市场运力规模略有下滑，航线总体供需关系维持稳定。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在95%左右。由于航商预期中的传统“中秋”和“国庆”假期前集中出货现象尚不明显，市场舱位供给略显充裕。为维持船舶转载水平，多数航商下调订舱运价，即期市场运价继续下行。9月6日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为710美元/TEU，较上期下跌6.2%。地中海航线，市场运输需求总体平稳，但各航商舱位利用率有所分化，上海港各航班舱位利用率分布在90%~100%范围内。受此影响，部分航商下调订舱价格以提升装载水平，即期市场运价小幅下跌。9月6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877美元/TEU，较上期下跌2.0%。

北美航线：中美贸易持续带来的长期影响开始体现，运输需求波动加大。市场货量总体保持了旺季期间上升势头，但仍未及历年同期表现以及航商预期。虽然航商已减少加班船的投入力度，但市场基本面未能进一步走强。本周，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率均维持在95%左右。因市场仍有较多富余舱位，多家航商对月初涨后运价进行了回调，也有部分此前观望航商小幅上调订舱运价，即期市场运价总体小幅下滑。9月6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1566美元/FEU和2631美元/FEU，较上期分别下跌3.0%和2.2%。

波斯湾航线：因目的地市场商业活动相对低迷，产品去库存速度较慢，新增需求不足致航线货量表现疲软。为维持供需平衡，市场上仍有一定规模的运力控制措施。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在90%~95%之间。多数航商对各自航班订舱运价进行了小幅调整，总体跌多涨少，即期市场运价小幅下跌。9月6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633美元/TEU，较上期下跌3.7%。

澳新航线：市场运输需求维持在高位，同时在运力控制措施帮助下，市场舱位持续趋紧。本周，上海港船舶平均舱位利用率在95%以上，并有多多个航次满载出运。由于市场基本面稳固，多数航商维持此前涨后运价，在小部分航班的跟进上涨推动下，即期市场运价继续保持上升走势。9月6日，上海出口至澳新



基本港市场运价（海运及海运附加费）为 790 美元/TEU，较上期上涨 2.6%。

南美航线：市场货量保持稳定，持续的运力控制措施使得供需关系保持在良好水平。本周，上海港船舶平均舱位利用率保持在 95%以上。运价方面，因上周末部分航商的运价推涨计划未能获得市场跟进，为维护市场份额，航商对涨后运价进行不同程度回调，即期市场运价下跌。9 月 6 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1866 美元/TEU，较上期下跌 6.7%。

日本航线：本周货量基本平稳，市场运价保持稳定。9 月 6 日，中国出口至日本航线运价指数为 734.03 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【台风影响运力趋紧 综合指数小幅反弹】

本周，沿海散货运输市场运力受到外贸持续走高，以及台风影响有所趋紧，船东挺价意愿提升，综合指数小幅反弹。9 月 6 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 1080.78 点，较上周上涨 0.9%。其中煤炭、粮食、金属矿石运价指数上涨，成品油运价指数上涨，原油运价指数维稳。

煤炭市场：本周，下游需求受到气温下降、北方下水煤价下滑等因素影响仍不理想，但在台风“玲玲”即将作用东部沿海的影响下，部分运力释放受到压制，短期内运力吃紧，加上近期外贸持续上涨，兼营运力仍以外贸为优先选择，市场总体运力仍呈现偏紧态势。沿海六大电厂日耗煤量本周略有回落，从 70 万吨小幅度下滑至 65-67 万吨左右，与上年同期水平接近；沿海六大电厂库存本周维持在 1630 万吨，明显高于上年同期。本周，华东地区受大范围降雨影响，气温降低，火电需求释放有限，下游库存仍处高位，电厂补库意愿较低。北方下水煤价格处于盘整阶段，贸易商有观望倾向，进一步压制需求释放。但在市场运力偏紧的情况下，华东进江航线在本周仍呈现船货平衡的状态，运价小幅回升。华南地区，需求相对较为理想，一方面由于进口煤异地报关的限制，部分电厂现阶段主要以采购内贸煤为主；另一方面，在外贸巴拿马及灵便船型市场火热的状态下，兼营运力外流，国内适用于华南航线的运力，尤其是巴拿马船型较前期紧缺，华南航线运价有一定程度上涨。

9 月 6 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1107.97 点，较上周上涨 0.7%。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 31.3 元/吨，较上周上涨 2.0 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 33.7 元/吨，较上周上涨 2.0 元/吨；秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 40.3 元/吨，较上周上涨 2.1 元/吨。

金属矿石市场：本周受铁矿石价格下调影响，下游观望情绪较强，采购相对谨慎。虽然下游库存处于较低水平，但受到国庆节前环保政策高压的影响，包括唐山、武安等地区限产较前期延长，钢厂生产不够理想，下游总体需求有所下滑。铁矿石运输方面，受到台风以及运力趋紧的影响，铁矿石运输价格有小幅



上涨。9月6日，沿海金属矿石货种运价指数报收1001.02点，较上周上涨0.4%。

粮食市场：本周南北港口玉米价格走势较为稳定，9月份新粮即将到港，北方港口库存较低。南方港口库存回升，供应压力缓解，港口市场行情相对维持平稳。长江沿线库存降低，饲料厂补库需求有所提升。粮食运输方面，受沿海市总体运力偏紧情况影响，粮食运输价格有所上涨。9月6日，沿海粮食货种运价指数报收968.39点，较上周上涨7.7%。

成品油市场：进入新的销售月份，国内主营单位销售压力暂消，且随着“金九银十”消费旺季逐步到来，下游库存消耗进度加快，加之后期成品油出口力度或加大，国内资源“偏紧”态势延续，支撑下游拉运需求。沿海成品油运输价格上涨。9月6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1073.57点，较上周上涨0.3%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【海岬型船冲高回落 综合指数先扬后抑】

本周国际干散货运输市场行情火热，各船型稳中有涨。其中海岬型船和巴拿马型船运价纷纷创出新高，随后小幅回调，超灵便型船市场延续涨势，高位震荡。远东干散货综合指数在大中型船带动下先扬后抑。9月5日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为1511.43点，运价指数为1237.49点，租金指数为1922.33点，较上周四分别上涨7.2%、6.7%和7.6%。

海岬型船市场：本周海岬型船市场走势强劲，两洋市场运价再创新高。远程矿航线，上半周，FFA远期合约价格上涨，带动市场热情。巴西主要矿商集中发货，铁矿石货盘增多，市场运力供应紧张，4日运价上涨至29.367美元/吨的高位，创下自2014年2月以来的新高。周末，随着FFA远期合约价格的回落，市场氛围走软，铁矿石货盘略有减少，运价小幅下跌。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为28.988美元/吨，较上周四上涨12.4%。太平洋市场，周初受远程矿航线运价上涨以及FFA远期合约价格走强所带动，船东信心增强，4日西澳至青岛航线运价上涨至2014年5月以来的最高价11.445美元/吨。临近周末，受远程矿航线运价回调影响，市场成交清淡，运价小幅回落。5日市场报出，受载期为9月23-25日，澳大利亚丹皮尔至青岛航线成交价为11.3美元/吨。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为33588美元，较上周四上涨14.6%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为11.273美元/吨，较上周四上涨10.2%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船两洋市场先扬后抑。粮食航线，周初南美粮食航线交投活跃，粮食货盘坚挺，船东信心增强，市场上即期运力趋紧，南美租家持续从太平洋市场租入船舶，货多船少格局延续，外加FFA远期合约价格上涨，3日南美粮食航线运价上涨至42.222美元/吨，创下自2014年2月以来的新高。临近周末，市场上抛出的10月份粮食货盘有所减少，货多船少的矛盾有所缓解，运价自高位回落，小幅下跌。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食



运价为 41.994 美元/吨，较上周四上涨 1.0%。太平洋市场，上半周受南美粮食行情走强带动，船东持续将太平洋运力空放至南美，市场可用运力供应紧张，租金、运价延续涨势。下半周，市场表现平稳，煤炭货盘不多，租金、运价小幅下跌。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 17025 美元，较上周四上涨 1.1%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 15931 美元，较上周四上涨 1.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 8.394 美元/吨，较上周四上涨 2.7%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场继续上涨。本周，市场传出印尼将于 2020 年 1 月 1 日起限制镍矿出口的消息，受此影响，市场抛出不少镍矿货盘，煤炭货盘略有减少，外加南非、大西洋等市场行情火热，吸引船东空放东南亚运力，东南亚市场运力供应紧张，租金、运价在上涨至高位后小幅回落。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 13217 美元，较上周四上涨 3.9%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 15332 美元，较上周四上涨 4.2%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 9219 美元，较上周四上涨 2.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 9.675 美元/吨，较上周四上涨 2.1%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.936 美元/吨，较上周四上涨 2.4%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价持续下跌 成品油运价震荡盘整】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，8 月 30 日当周，美国原油库存再次减少，汽油和精炼油库存也同步下降。受飓风多利安影响，美国东海岸上周提前储备了大量的汽油，随着飓风的到来，本周汽油消费将大幅下滑，这将在下周的汽油库存中有所体现。国际贸易紧张局势出现改善再加上意大利和英国的政治紧张局势有所缓解，令全球避险情绪降温，提振原油需求前景。本周原油价格先跌后涨，布伦特原油期货价格周四报 60.79 美元/桶，较上期上涨 0.66%。全球原油运输市场大船运价持续下滑，中型船运价小幅下跌，小型船运价大幅上涨。中国进口 VLCC 运输市场运价继续下行。9 月 5 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 838.93 点，较上期下跌 15.02%。

超大型油轮（VLCC）：虽然本周 VLCC 运输市场实际成交货盘有所增长，但船多货少的供需格局并未改变，市场运价继续下行，TCE 水平回落至 2.8 万美元/天。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS52，较上周四下跌 15.8%，CT1 的 5 日平均为 WS55.92，较上周下跌 13.2%，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 WS51.65，下跌 13.9%，平均为 WS54.81，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小幅下跌。西非至欧洲市场运价小幅下跌至 WS60 左右，TCE 约 1.4 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，9 月 21 至 22 日货盘，成交运价为 WS60。黑海到地中海航线运价小幅下跌至 WS70，TCE 约 1.1 万美元/天。亚洲进口主要来自俄罗斯和中东，一艘 13.5 万吨级船，新罗西斯克至南韩，9 月 30 日货盘，成交包干运费为 327.5 万美元。一艘 9.1 万吨级船，中东至印度孟买，9 月 14 日货盘，成交运价为 WS114.5。



阿美拉型油轮 (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全线上扬，综合水平大幅上涨。7 万吨级船加勒比海至美湾运价大幅上涨至 WS118 (TCE 约 1.8 万美元/天)。跨地中海运价上涨至 WS94 (TCE 约 1.3 万美元/天)。北海短程运价上涨至 WS96 (TCE 约 1.1 万美元/天)。该航线一艘 8 万吨级船，挪威至欧洲大陆，9 月 12 日货盘，成交运价为 WS90。波罗的海短程运价上涨至 WS75 (TCE 约 1.4 万美元/天)。该航线一艘 10 万吨级船，普里莫尔斯科至欧洲大陆，9 月 14 至 16 日货盘，成交运价为 WS67.5。波斯湾至新加坡运价小幅下跌至 WS101 (TCE 约 1.0 万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS85 (TCE 为 0.9 万美元/天)。

国际成品油轮 (Product)：运输市场亚洲航线小幅震荡，欧美航线涨跌互现，综合水平与上周基本持平。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS141 (TCE 约 0.9 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS117 (TCE 约 1.2 万美元/天)，7.5 万吨级船运价保持在 WS108 (TCE 约 1.5 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS84 水平 (TCE 约 0.4 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅上涨至 WS98 (TCE 约 0.5 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 1.0 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际散货船价多数上涨 沿海千吨货船价格大跌】

9 月 4 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 827.38 点，环比微跌 0.36%。其中，国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别上涨 0.11%、0.85%、0.57%；沿海散货船价综合指数微跌 0.34%。

国际干散货海运市场的远程铁矿砂、南美粮食和东南亚煤炭再次放出新鲜货盘，加上油价普遍上涨，国际海岬型、巴拿马型和超灵便型散货船运价普遍上涨，BDI 指数再创阶段性新高，周二收于 2501 点，环比上涨 13.01%，二手散货船价格以涨为主。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1191 万美元、环比下跌 2.05%；57000DWT--1535 万美元、环比上涨 3.67%；75000DWT--1876 万美元、环比上涨 1.66%；170000DWT--3016 万美元、环比上涨 0.11%。当前，铁矿砂、粮食、煤炭和镍矿货盘充沛，租船市场火热，即期运价续涨，1 年期期租租金大幅跳涨，预计二手散货船价格短期以涨为主。本期，二手散货船市场成交量表现疲软，共计成交 7 艘（环比减少 7 艘），总运力 41.03 万 DWT，成交金额 10350 万美元，平均船龄 10.29 年。

从 9 月 1 日开始，美国和中国开始向对方商品开始新一轮互征关税。值得注意的是，自一年多前世界两大经济体爆发贸易冲突以来，这是中国首次对美国原油征收关税。欧美经济数据表现欠佳且股市下滑，市场对于经济前景和原油需求的担忧有增无减，国际油价继续下跌。布伦特原油期货收于 58.26 美元/桶（周二），环比下跌 2.10%。本期，国际原油轮运价小幅下滑，成品油轮运价波动调整，二手国际油轮船价小幅震荡。5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2189 万美元、环比上涨 0.17%；74000DWT--2198 万美元、环比上涨 0.08%；105000DWT--3176 万美元、环比下跌 0.02%；158000DWT--4273 万美元、环比上涨 0.29%；300000DWT--6619 万美元、环比上涨 0.04%。当前，国际油轮即期运价小幅下滑，远期租金基本稳定，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大幅萎缩，共计成交 2 艘（环比减少 28 艘），总运力 8.89 万 DWT，成交金额 1500 万美元，平均船龄 11 年。

内贸沿海运输市场煤炭“迎峰度夏”临近结束，运输需求减弱；利润稀薄钢厂限产，钢材和铁矿石运输需求较低；国家调整生猪限养政策，但南北粮食货盘起色不多；沿海散货运价稳中有跌，二手沿海散货船价格以跌为主。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--151 万人民币、环比下跌 3.70%；5000DWT--722 万人民币、环比上涨 0.09%。当前，国内沿海散货货盘有所减少，但同时内外贸兼营船舶转战国际市场，沿海可用运力相对减少，加上台风制约部分运力，沿海散货运价小幅波动，预计散货船价格短期止跌回稳。本期，沿海散货船成交稀少，成交船舶吨位以 1000DWT 为主，船龄为 10 年左右。

内河散货运输市场波澜不惊，二手散货船价格历经多周下跌后，有反弹迹象。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 0.47%；1000DWT--99 万人民币、环比上涨 1.74%；2000DWT--189 万人民币、环比上涨 0.03%；3000DWT--262 万人民币、环比持平。当前，基建和房地产市场对钢材、水泥和黄砂等建材需求一般，内河散货运价基本稳定，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 74 艘（环比减少 13 艘），总运力 13.49 万 DWT，成交金额 11765 万元人民币，平均船龄 8.77 年。

来源：上海航运交易所

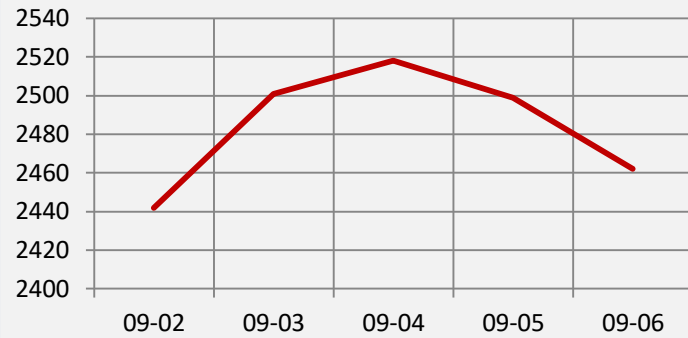
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

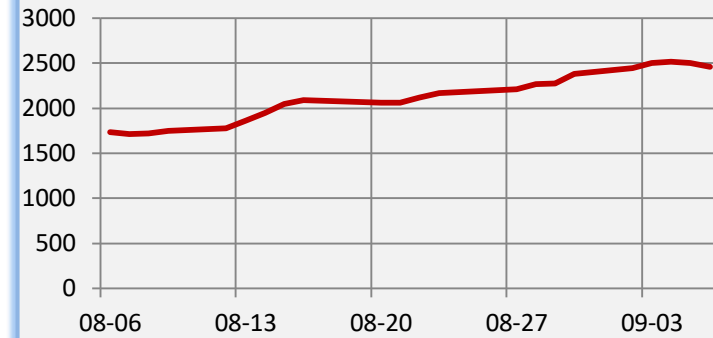
波罗的海指数	9月2日		9月3日		9月4日		9月5日		9月6日	
BDI	2,442	+64	2,501	+59	2,518	+17	2,499	-19	2,462	-37
BCI	4,659	+192	4,862	+203	5,043	+181	5,036	-7	4,949	-87
BPI	2,262	+2	2,261	-1	2,250	-11	2,234	-16	2,216	-18
BSI	1,346	+10	1,350	+4	1,351	+1	1,348	-3	1,338	-10
BHSI	671	+6	677	+6	682	+5	688	+6	689	+1



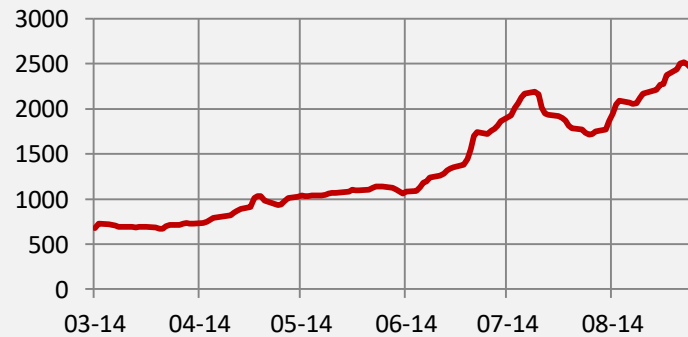
上周 BDI 指数走势



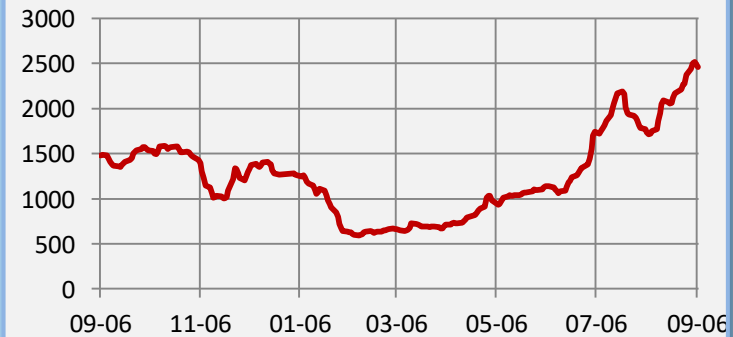
近一个月 BDI 指数走势



近半年 BDI 指数走势



近一年 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金（美元/天）

船型（吨）	租期	第 35 周	第 34 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	29,000	28,500	500	1.8%
	一年	23,500	21,500	2000	9.3%
	三年	17,500	17,000	500	2.9%
Pmax (76K)	半年	16,250	15,750	500	3.2%
	一年	14,750	14,250	500	3.5%
	三年	13,500	13,250	250	1.9%
Smax (55K)	半年	14,250	13,500	750	5.6%
	一年	12,750	12,500	250	2.0%
	三年	10,750	10,500	250	2.4%
Hsize (30K)	半年	9,500	9,500	0	0.0%
	一年	9,500	9,500	0	0.0%
	三年	9,250	9,250	0	0.0%

截止日期: 2019-09-03

3. 航运市场动态

【Drewry: 低硫燃料价格明年将很不稳定】

航运咨询公司德路里（Drewry）表示，初步迹象表明，符合 IMO 2020 规定的低硫燃料价格相比目前亚洲港口销售的 IF0380 高硫燃料价格要高出 30%。

根据德路里的数据，这一价格是基于与中国港口进行贸易的船舶实际加燃料交易得出的，中国港口已经使用了硫含量低于 0.5% 的低硫燃料。新加坡主要港口的低硫燃料价格为每吨 560 美元。

不过，Drewry 表示，市场参与者在使用这些早期价格指标时应谨慎，因为低硫燃料需求在 11 月/12 月大幅增加，届时市场条件将大不相同。德路里预测，2019 年第四季度至 2020 年第一季度，燃料调整参数（BAFs）将大幅上升，但“在 2020 年上半年将非常不稳定”。



在合同上，2019 年底，托运人和供应商在适当的时间内以合理的成本调整燃料调整参数，是未来几个月的首要任务。

考虑到 IMO 2020 规定出现的变化，托运人重新定义了调整燃料参数和燃料供应指数。这些托运人几乎一致认为，运营商需要补偿低硫燃料和高硫燃料之间的价格差异，尽管只有约 5% 的船舶配备脱硫装置。

“我们认为，随着最初的价格溢价下降，低硫燃料价格在 2020 年上涨之后，2021 年和 2022 年可能会下降。”德路里指出。

但是转用低硫燃料法规将会产生几个主要的间接影响，例如，托运人将比过去更加关注燃料调整参数，而小型船舶往往不配备脱硫装置或使用高效发动机，航运公司比过去更加注意避开这类船舶。

此外，一些船舶运力将被废弃，船东将在一些目前已过时的船舶上产生资本损失，这些船舶是在环保法规相对宽松的情况下建造的。矛盾的是，大量使用脱硫装置的航运公司能够继续购买大量高硫燃料，并且比其他航运公司更具成本竞争力，更好规避低硫燃料价格波动。

“剩下的另一个不确定的问题是，在成本更高的时代，航运公司是否会采取更加低速航行的方式。”德路里总结道。

来源：国际船舶网

【干散货四大指数创新高！BDI 创九年新高！】

本轮涨势由大中型散货船推动。由于巴西淡水河谷重新启用矿脉、澳洲港口在 3 月飓风袭击后出货量增加等因素影响，好望角型散货船平均期租费率在 9 月 2 日增长 1518 美元，达到 36101 美元，是近 5 年来的最高水平。巴拿马型散货船运费率也稳定在 2 万美元左右。

BIMCO 首席运输分析师 Peter Sand 表示，巴西出口无疑是好望角型散货船的重要市场，但整体市况需求也推升了好望角型散货船运费率。他指出，BDI 如今更多地受到 BCI 指数的影响，跟几年前较为均衡的状况大不相同。

业内人士指出，此次干散货运输市场反弹主要是受三大因素影响。首先是巴西淡水河谷宣布复产并增加下半年产量，虽然这已经有一段时间，不过，巴西出口铁矿石是一条很长的航线，航程至少两三个月，这使得市场船舶突然变少。

另外，明年 1 月 1 日开始生效的国际海事组织（IMO）硫排放限制规定也是激励 BDI 大涨的主因。Arrow Shipbroking Group 研究部主管 Burak Cetinok 称，越来越多的船舶必须暂停运营，赶在限硫令生效前安装脱硫装置。在出口运输量强劲、船舶供应减少的情况下，运费率也随之提高。



市场预测限硫令实施后，在淘汰老旧船舶后，2020 年散货船运输市场预计供应增长约 2.3%，低于需求增长的 3.2%。

在供过于求下，BDI 指数仍有持续上涨的空间，这个趋势有利于拥有巴拿马型与灵便型的运营商。

来源：中远远洋海运 e 刊

【Odjfell 亏损持续减少称化学品船市场开始复苏】

Odjfell 亏损持续减少称化学品船市场开始复苏

在现货运价上涨及燃油成本降低的情况下，挪威油船运营商 Odjfell 持续减少亏损，2019 年第二季度净亏损为 1010 万美元，较第一季度 1540 万美元亏损进一步缩小。

Odjfell 近日披露了第二季度业绩报告。今年第二季度，Odjfell 收入从第一季度的 2.383 亿美元增至 2.432 亿美元，息税折旧摊销前利润（EBITDA）也从第一季度的 4720 万美元增至 5680 万美元。

Odjfell 首席执行官 Kristian Morch 表示：“虽然现货运价和包船运输合同（COA）运价改善不大，但我们依然认为我们目前处于化学品船市场复苏的初期阶段。”

今年，Odjfell 退租了几艘期租船舶，并用租金更加优惠的船舶取代退租船舶，从而使第二季度 Odjfell Tankers 的 EBITDA 有所增长，从第一季度的 4000 万美元增至 5000 万美元。

第二季度，Odjfell Terminals 的 EBITDA 减少 600 万美元，这是由于休斯顿乙烯项目未能实现而导致的 1600 万美元减值损失。

Morch 预计，下一季度公司业绩将会受到化学品船市场季节性趋缓的轻微影响，但第三季度的表现应该与第二季度相差不大。

截止第二季度，Odjfell 船队接收了 2 艘新船。8 月，Odjfell 还将从沪东中华接收系列第 1 艘 49000 载重吨双相不锈钢化学品船，第 2 艘将在今年 10 月交付，第 3 艘则将在明年 1 月交付。Odjfell 在日本福冈造船订造的 2 艘新船则将在 2020 年上半年交付。

第二季度，Odjfell 还放弃了在中国江阴 Odjfell Terminals Jiangyin (OTJ) 的股份。此次撤资是 Odjfell 公司战略的一部分，主要目的是发展并专注于



化学品码头，以便与其油船和码头业务产生协同效应。

Odfjell 进一步透露，公司正在为 2020 年国际海事组织（IMO）限硫令生效做准备，包括新的燃料调整条款，将 IMO 2020 纳入重新签订的合同中。该公司表示，届时如果无法达成参考价格协议，一些合同还包括退出合同的可选条款。

来源：国际船舶网

【航运半年报可圈可点 航运业正走向复苏拐点】

虽然上半年全球贸易形势变幻莫测，与之密切相关的航运业却悄然踏上了复苏之路。

从中远海控、中远海特等航运上市公司近日陆续发布的半年报来看，业绩普遍向好，且有部分公司上半年经营颇具亮点。

交运业研究人士认为，当前航运正在进入旺季，叠加国际海事组织（IMO）环保公约生效在即，部分运力暂时退出以抢装脱硫塔，行业运价弹性有望进一步兑现。

航运各子行业均有改善

9 月 2 日下午，中远海运大厦 5 楼会议厅内，中远海控管理层非常自信地向媒体记者介绍，尽管 2019 年上半年，集装箱海运需求增长放缓。但报告期内，中远海控积极应对外部不利因素，充分发挥收购东方海外国际后的规模优势与协同效应，取得较好的业绩。

上半年，中远海控实现营业收入 721 亿元，实现净利润 12.4 亿元，较去年同期的 4079.6 万元有大幅增长。公司集装箱航运业务的经营业绩同比大幅改善，息税前利润（EBIT）达到 33.8 亿元，而去年同期的数据为 5.1 亿元，息税前利润率（EBIT Margin）从去年同期的 1.21% 提升至 4.91%。

在总结有利因素方面，中远海控表示，行业运力供给压力有所缓解，新交付运力同比减少、拆解运力增加。

中远海运集团旗下其他子公司的半年报则透露，业绩得到改善的不仅是集运市场，其他子行业同样有所好转。

中远海特上半年实现营业收入 39.86 亿元，同比上升 17.18%，净利润 0.99 亿元，同比增加 67.56%。公司半潜船业务依托大项目继续实现良好效益，多用途船效益大幅改善，整体航运业务保持良好增长趋势，上半年公司平均期租水平同比增长 15.9%。



主业为油运和 LNG 运输业务的中远海能上半年实现营业收入 71.38 亿元，同比增加 39.23%；实现净利润 4.69 亿元，同比增加 315.7%；毛利率同比提高 10.36 个百分点。

与中远海能主业相似的招商轮船，上半年实现营业收入为 63.76 亿元，同比增长 38.09%；净利润 4.74 亿元，同比增长 50.03%；扣除非经常性损益的净利润 4.41 亿元，同比增长 317.60%。

中远海能和招商轮船均表示，上半年油运市场同比回暖，公司也及时抓住了市场机遇。

展望未来有喜有忧 大方向仍在复苏

展望航运业前景，不少公司都认为有喜有忧。

中远海控方面认为，中国对“一带一路”沿线国家地区的贸易总额预计将继续保持较快增长，第二届中国国际进口博览会将有利于中国扩大消费品的进口，对增加集装箱回程货、促进双向货量平衡起到积极作用。

天风证券交运行业最新报告认为，集运、油运以及干散货三大航运子行业未来均存在一定的机会。继续维持 2020 年将是干散货运输业长期拐点的观点不变。

来源：中国证券报

4. [船舶市场动态](#)

【限硫令”大考，混合动力船能否脱颖而出】

面对 IMO 2020 限硫令，船舶运营商和船东面临着难以抉择的多项选择，低硫燃料？脱硫塔？LNG？其他可替代系统？大考即将来临，各种解决方案的分析也是“铺天盖地”，今天，跟大家探讨一下船舶混合动力/电力系统的可行性。

混合动力系统已广泛成功应用

对于期望减少化石燃料消耗的船东而言，混合动力和电气化技术能够提供一种有效的替代方式，而且具有多种优点。



混合动力系统指的是具备两种或两种以上能源共同发挥作用的推进系统。在汽车领域，常见的一种混合技术应用实例就是混合动力车，电力推进系统搭配常规内燃机构成了这种汽车的动力总成。这种情况下，混合动力的优点体现在节省燃油、改善性能以及降低排放等方面。相似的方案已经越来越广泛地应用在了船舶设备领域，并且取得了良好的效果。

然而，许多长途船舶仍然直接依靠柴油推进，没有使用电力推进系统。这些船舶可以在推进器和主机之间添加一个轴带发电机，从而提升能效，优化主机负载功率和排放。这种做法是给船舶安装一种附加电力装置，提升船舶能效，并为混合动力改装做好准备。在混合动力船上，具备逆变器技术的轴带发电机在各种航速之下都能达到最佳推进装置控制，从而节省能源。

对于可以通过岸上供应获取电力的短途船舶而言，凭借传动技术和储能技术，它们能够从当地电网中取得清洁能源。船舶停靠在码头期间，主要发电机可以完全关闭，避免不必要的氮氧化物和碳排放以及噪音污染。

为什么“推荐”混合动力系统

既然纯粹依靠发动机设计和技术改进就能符合 IMO 2020 限硫法规的要求，船东又何必考虑混合动力或者电力推进船舶呢？

混合推进系统使用柴油发电机给电池充电，然后通过驱动装置将电力传输到电动机上。与百分百使用化石燃料的动力装置或者需要通过岸电连接花费大量时间充电的百分百电池动力相比，混合动力系统具有以下优势：

1、减小发动机尺寸和复杂程度

因为柴油发动机是用来驱动发电机而非推进器的，所以发动机和 SCR(可控硅)元件的尺寸都可以缩小。这也可以降低发动机的复杂程度，节省维修成本，同时减少噪音和排放。使用混合动力系统还能够改善船舶设计，因为发动机不必再与推进系统连接在一起，柴油发电机的安放就可以不受限制。这种传动技术可以使传动系统运行更加流畅，减少电流尖峰，如果出现峰值负荷，储能装置将处理这些电能。

2、提升发动机效率

在混合动力系统中，发动机可以达到最高效的运行状态。当船舶停止航行或者低速航行时，发电机组就开始给电池充电。当船舶加速航行时，峰值功率就由电池产生。换句话说，电动机就是用来做它们最擅长的事情，即提供高扭矩，电池则用来削减峰值功率，降低马力需求，以提升发动机效率。



3、增强或者替换发动机

如果船舶改装一个更为高级的发动机(例如给一艘拖轮改装一个 Tier 4 发动机), 马力可能会受损, 这时就可以用电池来提供额外的马力。在其他改装情况下, 也可能用一个电池和电力装置来替换发动机。在船舶替换备用发电机和辅助发动机时可以考虑这种选择。

4、满足港口运营要求

使用电池和电动机能够使船舶在停靠港口或者位于海上钻井平台时实现零排放。这种做法能够满足港口的排放标准, 已经成为了欧洲港口的首选方案。

混合动力系统也存在缺陷与风险

与所有先进技术的应用一样, 在使用混合动力系统时也需考虑潜在的缺陷和风险。

首先, 混合动力的成本比传统推进系统要高, 因为需要添加储能装置。但是, 随着电动车的市场份额日益提高, 电池成本正在逐步下降, 有助于改善投资回报率。混合动力的优点很突出, 很多情况下不到四年就可以获得回报。

其次, 如果配备了锂离子电池, 那么就需要考虑消防安全。设备供应商可以采用细水雾、二氧化碳、泡沫或者干化学粉末等措施来解决火灾隐患, 可按照特定需求为船舶定制解决方案。

来源: 中国船检

【韩日贸易争端下, “韩国神船”仍在积极推进】

尽管日韩贸易紧张局势引发了外界担忧, 韩国最大的两家造船企业现代重工集团(Hyundai Heavy Industries Group)和大宇造船(Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering)仍在推进合并计划。然而, 目前造船行业不景气, “韩国神船”的合并计划将会给日本造船业造成更大的竞争压力, 这也引发了日本造船业的担忧。

全球最大造船企业现代重工集团计划通过股票互换交易, 收购韩国大宇造船。此次收购将使现代重工在全球拥有更大的影响力, 但该合并计划还需获得中国、欧盟和日本等多国反垄断机构的批准。



今年 6 月，现代重工集团成立了一家名为 KSOE (Korea shipbuilding & Offshore Engineering) 的控股公司，将现代重工集团的造船子公司现代重工造船厂 (Hyundai Heavy Industries) 纳入麾下。目前，韩国产业银行 (Korea Development Bank) 已同意将其持有的大宇造船 55.7% 股份全部投在 KSOE 公司。

如果合并计划完成，现代重工集团将以 28% 的股份成为 KSOE 的最大股东，而韩国产业银行将以 7% 的股份和价值 1.25 万亿韩元的优先股成为 KSOE 的第二大股东。同时，KSOE 公司将持有大宇造船 68% 的股份。

现代重工集团表示，其造船子公司 KSOE 计划很快会向日本公平贸易委员会 (Japan Fair Trade Commission) 申请批准收购大宇造船。

日本公平贸易委员会表示，将公正审批这一合并计划。然而，这一时机却令人侧目。8 月 28 日，日韩两国之间不断升级的贸易争端有了最新动向：日本正式将韩国从优先贸易伙伴名单中除名。

今年 7 月，日本政府对三种制造半导体和显示器至关重要的高科技材料对韩国实施出口限制，并在随后几周决定将韩国从优先贸易伙伴国家的白名单中除名。自那以后，韩国宣布将在 9 月份将日本从自己的白名单中删除。

现代重工集团发言人 Park Zoon-soo 表示：“我们将在审批准备就绪后向日本当局提交申请。审批申请最迟将在今年年底前提交，我们希望有关部门将根据法律法规对此案进行审查。”

现代重工集团表示，公司已于今年 7 月向韩国公平贸易委员会 (Fair Trade Commission) 和中国有关部门申请批准。

日本公平贸易委员会的一名发言人表示，政治因素不会影响委员会的决定。他表示：“日韩关系不会影响我们的审查，我们的审查和判断依据是基于法律和事实。”

日本公平贸易委员会表示，初步审批将在该现代重工集团提交申请后 30 天内进行。如果需要额外的检查，日本公平贸易委员会将要求现代重工集团提供额外的文件，并将在未来 30 天内进行第二次审查，其中还将包括第三方意见审查。

与此同时，日本造船企业也正密切关注该项计划的审批，因为该项审批的结果大概率会重塑全球造船市场结构，韩国造船企业将成为全球造船市场上规模更大的头号玩家。

日本三井造船 (Mitsui Engineering & Shipbuilding Holdings) 发言人表示，“‘韩国神船’的出现可能导致市场竞争加剧。作为一项国家政策，韩国可能



正在加强对造船企业的支持。我们担心这不仅会影响日本的造船业，还会影响海外合资企业。”

日本川崎重工(Kawasaki Heavy Industries)则表示，“韩国神船”的出现，在造船业务的规模上，对我们来说的确是一个威胁，但对公司业务的影响目前尚未可知。

此外，日本三菱重工(Mitsubishi Heavy Industries)、日本海运联合公司(Japan Marine United)和大岛造船(Imabari Shipbuilding)均对此事拒绝置评。
来源：航运界

【船舶企业面临新挑战】

近日中国船舶工业行业协会半年市场分析中显示，上半年，受国际贸易摩擦和地缘政治的影响，主要船东对经济增长信心不足，订造新船呈现观望态势。全球新船订单结束了连续两年的增长出现下降，下降幅度远超预期，除豪华邮轮外，各主要船型订单均大幅减少。我国新接订单按载重吨计仅为 1206 万载重吨，创国际金融危机爆发以来的新低。受此影响，我国船企手持订单持续下降，大部分船企生产任务安排只能维持到 2020 年，2021 年船台（坞）空置率明显上升，部分船企开工船舶严重不足，企业连续生产面临严峻挑战。

船舶研发能力亟待提高

目前，世界经济格局正在发生改变，国际船舶市场需求呈现新的特点，三大主流船型市场份额下降，液化天然气（LNG）船和客船（含豪华邮轮）需求不断增多。统计显示，1~6 月，全球新接订单结构按修正总吨计呈现新的格局，散货船、油船、集装箱船、LNG 船和客船（含豪华邮轮）占比分别为 23.2%、17.9%、10.3%、20.4%和 16.4%。欧洲牢牢占据客船（豪华邮轮）市场，韩国在 LNG 船和大型集装箱船市场具有很强的竞争优势。我国船舶企业除在散货船和支线集装箱船市场上保持一定优势外，在高技术、高附加值船舶领域接单较少。统计显示，我国手持订单修载比（修正总吨/载重吨）仅为 0.33，低于韩国的 0.39，同期欧洲船厂修载比为 3.8。骨干船舶企业高技术船舶研发能力薄弱、更新速度缓慢、研发产品不适应市场快速变化等问题亟待解决。

船企高端人才流失

上半年，骨干船企反映行业“招工难”“用工贵”已经成为企业面临的主要问题，船企高端人才向其他行业流失和劳动力短缺迹象越发明显。一方面，此轮国际船舶市场调整周期过长，行业效益持续低迷，对高端人才吸引力弱化，专业人才特别是高级管理人员、研发设计人员和科技领军人员匮乏；另一方面，船企大多处于沿海沿江的地区，劳动强度大且所属地区生活成本较高，愿意从事造船业务的年轻人越来越少，一线工人整体年龄结构趋于老化，从事造船业务的工人由于缺乏系统性的专业技术培训，综合素质难以满足船企用工需求，劳动力短缺，特别是经过专业培训的技术工人严重不足已经成为阻碍船舶工业



发展的瓶颈。

贸易摩擦局势下的市场预测

2019 年，受国际贸易摩擦和地缘政治因素影响，全球经济增长延续疲弱态势，船东订造新船越发谨慎。散货船、油船和大型集装箱船新增需求仍然低迷，但豪华邮轮、LNG 船和支线集装箱船新船需求有望继续保持活跃。预测 2019 年全球新船成交量为 5000 万~6000 万载重吨；造船完工量在 9000 万载重吨左右；年底手持订单量有望保持在 1.8 亿载重吨水平。预计 2019 年，我国造船完工量约 3600 万载重吨，新接订单量与上年基本持平，年底手持订单量维持在 8000 万载重吨左右。

高附加值产品有效应对市场竞争

中国船舶工业行业协会建议，高附加值船型研发制造竞争力应持续提升。

当前，国际新船需求持续处于较低水平，新船结构逐步向高技术、高附加值船舶转移。我国新接订单仍以三大主流船型，特别是散货船为主，在 LNG 船及高端海工装备等高技术、高附加值产品领域与主要竞争对手还有一定差距。骨干船舶企业应持续加大“双高”船型的研发力度，发力智能制造，做好船型技术储备，密切联系船东，加强市场开拓，打破“双高”船型的竞争瓶颈，培育市场竞争新优势。

协会还建议，统筹布局 LNG 运输装备建设。当前，环保问题受到国际和国内的高度关注，“污染防治”是党的十九大提出的三大攻坚战之一。随着我国对清洁能源需求的稳定增长，LNG 运输船、LNG 加注船、LNG 接收站等 LNG 产业链具有较快发展的机遇。建议国家相关部门结合国家能源战略实施需求，一方面，统筹协调天然气气源项目谈判，加快自有天然气船队和船舶装备建设，支持有能力的船企开展 LNG 船建造和技术研发。另一方面，加紧研究制定内河航运船舶相关规范标准，加快内河 LNG 加注站建设，促进内河航运 LNG 船更新换代，拉动国内市场需求。

来源：中国工业报

【四季度三大主力船型走势预测】

集装箱运输市场：或小幅回升

当前市场已经进入旺季，但亚欧线特别是北欧航线受制于 18000TEU 级大船的涌入，运力仍然过剩。据 Alphaliner 估计，上半年亚欧线运力增长了 6%。根据 SeaIntelligence 的统计，班轮公司在亚欧线暂停了 9 个航次。但 Platts 认为当前舱位利用率仍在 90%左右，不足以推涨运价。跨太平洋线上，东南亚货量



的增加部分弥补了中美间货量的减少。总体看，预计三季度运价只能小幅改善。

从全年看，Alphaliner 和克拉克森最新预测需求增速分别为 2.5%和 3.1%（不计运距），运力增速分别为 3.1%和 3.0%。因此，2019 年集运市场仍将运力过剩。考虑到燃油价格将开始上涨，且加装洗涤塔的船舶增加，四季度运价或将得到一定支撑。2020 年，上述两家机构预测需求增速分别为 3.1%和 3.7%，运力增速分别为 3.5%和 3.3%，供需态势较 2019 年略有好转，市场或将小幅回升。

油轮运输市场：旺季面临考验

短期看，市场淡季行情仍将持续一段时间。长期看，利比亚和尼日利亚产量有所恢复，沙特计划 2 年内完成东西向石油管道扩容以寻求新的出海口，IMO 限硫令或促进原油和成品油贸易增加，市场仍有复苏希望。但需求转化仍需花费时日，如果近期船舶拆解受价格低迷拖累，四季度旺季开启的进程将面临考验。克拉克森预测，2019 年原油轮需求增幅 2.9%，供给增幅 5.1%，其中 VLCC 需求增幅 3.9%，供给增幅 5.7%。

干散货运输市场：短期有调整压力

克拉克森再次调低国际干散货市场需求预测，预计 2019 年干散货海运需求及货物周转量增速皆为 1.1%，较年初预测分别调低了 1.5、2.3 个百分点，主要是由于贸易摩擦、经济下行、巴西溃坝等因素影响。铁矿石、煤炭、谷物等大宗散货贸易量增速预测整体下调 2%。运力供给方面，克拉克森预计 2019 年运力增速为 2.7%，随着限硫政策的临近，越来越多船舶入坞安装洗涤塔，市场供给压力减小。总体来看，2019 年市场供需格局仍然承压。

预计中国港口铁矿石库存将维持在 1.16 亿吨低点。尽管下半年基建投资发力，国内钢厂需求有望保持，但铁矿石价格高企严重挤压了钢厂利润，观望情绪加重，一定程度限制了进口需求增长。克拉克森预计，2019 年全球海运铁矿石贸易全年将收缩 1%，特别是巴西长航线运输的下降，将导致铁矿石海运周转量降幅达 3%。大西洋粮食在前期集中出货后，预计后期节奏将放缓。好消息是，2019 年小宗散货增量明显，铝矾土、镍矿、锰等贸易增速都在两位数以上，越南、巴基斯坦 2019 年煤炭进口增量超过 20%，而印度煤炭进口预计将超过中国成为全球第一，东南亚、南亚市场对散货市场起到支撑作用。

总体来看，国际散运市场在冲高回落后，短期仍有一定调整压力。全球经济紧张局势持续，后市需高度警惕“黑天鹅”事件的影响。

来源：中国远洋海运 e 刊



5. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	438.00	460.00	580.00	570.00
Hong Kong	n/a	n/a	n/a	n/a
Tokyo	465.00	475.00	n/a	735.00
Hamburg	319.00	n/a	580.00	n/a
Fujairah	375.00	n/a	685.00	n/a
Istanbul	395.00	n/a	680.00	n/a
Rotterdam	313.00	347.00	555.00	n/a
Houston	405.00	n/a	630.00	n/a
Panama	n/a	n/a	n/a	n/a
Santos	414.00	445.00	n/a	715.00

截止日期:

2019-09-06

◆ 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 35 周	第 34 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 35 周	第 34 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: 2019-09-03



(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
3	Tanker	115,000	Hyundai Samho, S. Korea	2021	Onex DMCC - U.A.E based	5,800	LR2, scrubber fitted
2	Tanker	22,000	Wuhu Xinlian, China	-	TB Marine Management - German	Undisclosed	dual fuelled
1	Tanker	4,250	Ferus Smit, Netherlands	2020	Erik Thun - Swedish	Undisclosed	IMO-II
2+2	Bulker	325,000	Qingdao Beihai, China	2021-2022	Kmarin - South Korean	Undisclosed	long T/C to Vale
2+2	Bulker	325,000	Yangzi Xinfu, China	2021-2022	Kmarin - South Korean	Undisclosed	long T/C to Vale
1	Bulker	40,000	Chengxi, China	2020	JV Hartmann Group and CSL Group	Undisclosed	option declared, self unloader, T/C to MibauStema
2	LPG	90,000 cbm	Hyundai Samho, S. Korea	2021	Trafigura - Swiss based	8,200	VLGC

◆ 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
AZUL CHALLENGE	BC	203,277		2004	Japan	1,600	S. Korean	
HARRIETTE N	BC	176,213		2011	China	2,380	Chinese	
BULK SUCCESS	BC	176,021		2014	China	2,400	Berge Bulk - Singaporean	
GRM PRINCESS	BC	82,177		2011	China	1,770	Greek	
ERGINA LUCK	BC	73,976		1999	Japan	650	Undisclosed	
HARVEST MOON	BC	73,040		1996	S. Korea	450	Chinese	
NAESS INTREPID	BC	63,685		2015	China	1,850	China Development Bank Leasing	
NAESS ABSOLUTE	BC	63,654		2015	China	1,850	China Development Bank Leasing	
NAESS ENDURANCE	BC	63,638		2015	China	1,850	China Development Bank Leasing	en bloc each
NAESS COURAGEOUS	BC	63,587		2015	China	1,850	China Development Bank Leasing	
SHIN KURUSHIMA TOYOHASHI 3731	BC	61,000		2019	Japan	2,800	Japanese	
SHIN KURUSHIMA TOYOHASHI 3732	BC	61,000		2019	Japan	2,800	Japanese	en bloc each**
BOMAR AMBER	BC	58,110		2012	China	1,500	Norwegian	
PINTAIL	BC	56,880		2011	China	1,080	Chinese	
SCOTER	BC	56,837		2012	China	1,160	Chinese	***
LEONARISSO	BC	56,877		2010	China	1,030	Undisclosed	



XING YUAN HAI	BC	34,443	2015	Japan	1,700	Greek	en bloc each*
XING ZHI HAI	BC	34,443	2015	Japan	1,700	Greek	
XING JING HAI	BC	34,443	2015	Japan	1,700	Greek	
XING NING HAI	BC	34,443	2015	Japan	1,700	Greek	
SENTOSA BULKER	BC	32,755	2010	China	undisclosed	Clipper - Danish	**
ORCHARD BULKER	BC	32,500	2010	China	undisclosed	Clipper - Danish	

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
LOENGO	TAK	73,869		2007	China	1,200	Pareto - Norwegian	
ENERGY PROTECTOR	TAK	51,319		2004	S. Korea	1,100	Undisclosed	
GLOBAL MARINE NO. 10	TAK	45,858		2000	Japan	675	Undisclosed	
CHEMBULK SAVANNAH	TAK	24,426		2002	Japan	undisclosed	Chinese	
QUEEN HELENA	TAK	15,065		2009	S. Korea	700	Indian	at auction
CHEMBULK SYDNEY	TAK	14,271		2005	Japan	680	Undisclosed	stst
SUNRISE ECO	TAK	8,626		2004	Japan	780	Indonesian	stst
ASPHALT SPRING	TAK/ASP	6,800		2007	China	undisclosed	Middle Eastern	
NORTHWEST SHEARWATER	TAK/LNG	66,803		1991	Japan	undisclosed	Karmol - Japanese	
GEORGE N	TAK/LPG	43,601		2009	S. Korea	undisclosed	Eastern Pacific - Singaporean	*
ERNEST N	TAK/LPG	43,563		2009	S. Korea	undisclosed	Eastern Pacific - Singaporean	
JENNY N	TAK/LPG	43,539		2009	S. Korea	undisclosed	Eastern Pacific - 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
ANKLESHWAR	TAK	147,563	22,258	1994	S. Korea	368.00	as is Colombo, sufficient ROB.

其它							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备 注
HYUNDAI 1012	OTHER/BARGE	69,277	21,793	2002	China	242.50	as is Ulsan



◆ALCO 防损通函

【国海岸警卫队发布更新后的海上事故报告表格（CG-2692）】

美国海岸警卫队已发布其海上事故报告表格的更新版本（通常被称为 CG-2692 表格及附录）。我们建议会员今后在报告海上事故时，使用最新版本的报告表格，并确保相关船员和操作人员了解事故报告要求。

这些表格的更新主要涉及技术方面，包括更新了“美国海岸警卫队组织结构图”的互联网链接，其中列出了接收该强制性报告的美国海岸警卫队下属部门。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
2019-09-06	708.550	784.110	6.646	90.403	876.920	58.851	928.480	484.670	537.900
2019-09-05	708.520	782.900	6.673	90.381	869.730	59.090	929.700	482.700	537.020
2019-09-04	708.780	780.280	6.721	90.349	861.060	59.166	934.010	481.570	534.090
2019-09-03	708.840	780.510	6.712	90.375	860.380	59.109	933.550	478.760	535.060
2019-09-02	708.830	781.530	6.705	90.404	865.630	59.095	935.140	479.070	534.570

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	2.0948	1 周	2.1315	2 周	--	1 个月	2.049
2 个月	2.1445	3 个月	2.1341	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	--	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

2019-09-05

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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