



全一海运市场周报

2019.09 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2019.09.09 - 09.13\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场需求表现一般 主要航线运价下跌】

本周，中国出口集装箱运输市场需求表现一般，受假期影响，各航线停航班次增多，主要远洋航线运价下滑，综合指数小幅下跌。9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765.79点，较上期下跌3.7%。

欧洲航线：市场货量总体稳定，但订舱进度较前期有一定放缓，市场运输需求逐步放慢。航线上部分航商有停航、并班等运力控制措施出台，供需关系总体保持稳定。本周，上海港船舶平均舱位利用率在90%以上。价格方面，多数航商采取小幅降价揽货策略，即期市场运价小幅下跌。9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674美元/TEU，较上期下跌5.1%。地中海航线，市场情况与欧洲相似，上海港船舶平均舱位利用率在95%左右。市场竞争有所加剧，航商降价幅度略高于欧洲，即期市场运价下跌。9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826美元/TEU，较上期下跌5.8%。

北美航线：中美贸易形势的不确定性较大，受此影响，市场货量短时波动时有发生，本周货量略有下滑。受“中秋”和“国庆”假期影响，市场上航班停航的情况增加，供需总体保持稳定。本周，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率在95%左右。航线上GRI普遍取消，多数航商下调了订舱价格，即期市场运价下跌。9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1447美元/FEU和2516美元/FEU，较上期分别下跌7.6%和4.4%。

波斯湾航线：目的地市场需求较为疲软。在航商持续的运力控制措施下，航线供需形势保持弱平衡，上海港船舶平均舱位利用率在90%以上。市场运价走势出现一定下滑，部分航商为维持市场份额降价揽货，即期市场运价下跌。9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602美元/TEU，较上期下跌4.9%。

澳新航线：市场近期表现较为活跃，运输需求高起。航商前期的运力控制措施较为有效，市场舱位持续紧张。上海港船舶平均舱位利用率在95%以上，多数航次满载，甚至出现爆舱。在良好基本面支持下，部分航商再次推高运价，即期市场运价持续走高。9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820美元/TEU，较上期上涨3.8%。



南美航线：运输市场货量较为稳定，航线整体运力规模保持稳定，供需关系总体保持较好。上海港船舶平均舱位利用率在 95%以上，部分班次满载。受此影响，部分航商推涨运价，即期市场运价上涨。9 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 1977 美元/TEU，较上期上涨 5.9%。

日本航线，本周货量基本平稳，市场运价保持稳定。9 月 12 日，中国出口至日本航线运价指数为 719.16 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【低迷需求影响放大 煤炭运价先涨后跌】

本周，沿海散货运输市场总体呈现上涨走势，不过随着淡季行情持续，需求低迷态势逐步显现，运价涨势趋弱。9 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 1095.28 点，较上周上涨 1.3%。

煤炭市场：上周，在煤价上涨、台风以及节前备货等因素的支撑下，下游补库情绪升温，沿海煤炭运输市场呈现上涨行情。不过本周，低迷需求影响放大，运价上涨势头逐步减弱。进入 9 月份，淡季因素对需求层面的影响逐步显现，发电用煤需求逐步萎缩。上周电厂日耗一度徘徊于 66 万吨上下，虽然本周部分地区升温拉高了电厂日耗，但总体用电耗煤需求仍不理想。9 月 12 日，沿海六大电厂日耗煤量 73.1 万吨。电厂存煤依旧充裕，电煤库存高达 1584.3 万吨，存煤可用天数 21 天。鉴于后期节假日来临以及气温逐步下滑，无论工业用电还是民用电可预期下滑，电厂观望情绪不减，运输需求趋弱，沿海煤炭运价由周初的上涨逐步调整为下半周的下跌走势。不过目前运价下跌空间较为有限，一方面，迎风度夏期间，国内市场相对国际市场明显低迷，大量兼营船舶外出且至今仍未回归。另一方面，近期非煤货种运输需求略有回暖，吸收了部分运力。虽然运输需求并不理想，但运力也略显紧俏，受此因素支撑，船东报价普遍较为坚挺，运价在下半周仅小幅下跌。

9 月 12 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1127.90 点，较上周上涨 1.8%。节点运价与平均运价走势有所分化，由于运价下半周跌幅与上半周涨幅相近，各航线运价较上周末均窄幅波动。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 30.9 元/吨，较上周五下跌 0.4 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 33.4 元/吨，较上周五下跌 0.3 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 39.3 元/吨，较上周五下跌 0.1 元/吨。华南航线走势相对较好，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 41.0 元/吨，较上周五上涨 0.7 元/吨。

金属矿石市场：随着部分钢厂陆续执行限产，高炉检修增多，螺纹钢产量连续五周下降，已由前期的 380 万吨上方下降至目前的 340 万吨下方。钢厂日耗不同程度下降，而厂内库存继续保持中高位运行。当前钢厂刚性需求被压制且后期有继续趋严态势。9 月 12 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1012.14 点。国家和地方相继颁布生猪复产激励政策，且政策重视程度不断升级。但目前政策影响尚未显现，饲料养殖需求已经跌入谷底，短期内不会出现明显改善。南方用粮企业采购普遍谨慎，企业提货积极性受限。伴随到货船期增多及进口谷物到货，库存抬升进一步限制贸易商发运积极性。粮食运输需求延续低迷态势，运价走势继续跟随煤炭运价。9 月 12 日，沿海粮食货种运价指数报收 978.43 点，较上周上涨 1.0%。



成品油市场：目前国内成品油装港、卸港均出现较为严重的压港现象，大量船舶滞压。面对尚可的运输需求，沿海成品油运力供不应求，运输价格维持在高位。9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 1073.39 点，市场运价成分指数报收 988.29 点，均与上周持平。

(3) 中国进口干散货运输市场

【三大船型普遍下跌 综合指数向下调整】

本周国际干散货运输市场铁矿石、粮食、煤炭货盘均较上周减少，市场火热行情有所降温，海岬型船、巴拿马型船、超灵便型船市场租金、运价普遍回调，远东干散货综合指数向下调整。9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 1437.13 点，运价指数为 1190.82 点，租金指数为 1806.60 点，较上周四分别下跌 4.9%、3.8%和 6.0%。

海岬型船市场：本周海岬型船市场继续回调，但仍处于较高水平。远程矿航线，本周巴西矿商 Vale 对 9 月份仍有运输需求，而 9 月到的船较少，巴西图巴朗至青岛航线成交价（9 月装期）仍在 27-28 美元/吨的高位。10 月大西洋市场可用运力较多，本周巴西市场上 10 月装期的货盘不多，据悉 10 月装期的成交价在 25-26 美元/吨左右。周三，巴西图巴朗至青岛航线运价为 26.978 美元/吨，较上周四下跌 6.9%。太平洋市场，先延续下跌走势，后止跌企稳。上半周澳洲市场表现安静，仅少数租家在市场拿船，租家议价能力较强，市场成交量价齐跌，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价从上周最高 11.4 美元/吨跌至 10 日的 10.6 美元/吨。周三，太平洋市场主要租家均现身市场寻船，市场整体活跃度上升，运价止跌小升。周三，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 31163 美元，较上周四下跌 7.2%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 10.719 美元/吨，较上周四下跌 4.9%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船粮食航线和太平洋市场继续回落。粮食航线，前期市场一路走高，吸引大量空放运力，据悉 10 月到南美市场的运力很多，而本周市场上放出的 10 月粮食货盘不多，船东信心有所下降，粮食航线运价继续向下调整。周三，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为 41.033 美元/吨，较上周四下跌 2.3%。太平洋市场，本周虽有些进口煤需求，但货盘明显不足，加上南美粮食长航线走软，太平洋市场租金、运价延续下跌走势。周三，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 16085 美元，较上周四下跌 5.5%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 15038 美元，较上周四下跌 5.6%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 8.044 美元/吨，较上周四下跌 4.2%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场跌多涨少。本周东南亚镍矿市场一枝独秀，货盘相对多，镍矿航线租金、运价保持坚挺。而煤炭、熟料等货盘则相对偏少，市场不活跃，租金、运价继续高位回调。周三，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 12488 美元，较上周四下跌 5.5%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 14709 美元，较上周四下跌 4.1%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 8925 美元，较上周四下跌 3.2%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 9.468 美元/吨，较上周四下跌 2.1%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 10.041 美元/吨，较上周四上涨 1.1%。



(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价小幅回暖 成品油运价持续下跌】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，9 月 6 日当周，美国原油库存超预期减少，但汽油和精炼油库存均表现不佳。因全球经济持续放缓，石油需求不断走软，不仅 OPEC 下调了对 2020 年全球石油需求增长的预测，同时 EIA 也连续 7 个月下调了今年全球石油需求增长的预期。美国总统特朗普考虑放松对伊朗的制裁，这将可能会令全球原油供应进一步增加，在全球能源需求担忧情绪挥之不去之际，原油供应增加的可能性将使油价波动盘整。本周原油价格先涨后跌，布伦特原油期货价格周三报 61.19 美元/桶，较上期上涨 0.66%。全球原油运输市场大船运价止跌回暖，中型船运价稳中有升，小型船运价小幅上涨。中国进口 VLCC 运输市场运价小幅反弹。9 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 872.86 点，较上期上涨 4.04%。

超大型油轮（VLCC）：随着 VLCC 运输市场货盘逐步放出，船多货少的局面有所改观。再加上船东在 WS50 出头的低 TCE 水平下不愿锁定长航线，本周市场运价呈反弹之势。周三，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS52.5，较上周四上涨 1%，CT1 的 5 日平均为 WS51.18，较上周下跌 8.5%，等价期租租金平均 2.2 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS55.92，上涨 8.3%，平均为 WS53.53，TCE 平均 2.6 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价综合水平稳中有升。西非至欧洲市场运价稳定在 WS60 左右，TCE 约 1.2 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，安哥拉至地中海，9 月 27 日货盘，成交运价为 WS59。黑海到地中海航线运价小幅上涨至 WS72，TCE 约 1.1 万美元/天。中国进口主要来自非洲和中东，一艘 13 万吨级船，利比亚至中国宁波，9 月 25 至 27 日货盘，成交包干运费为 305 万美元。一艘 13 万吨级船，中东至中国，9 月 27 至 29 日货盘，成交运价为 WS73。

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升，综合水平小幅上涨。7 万吨级船加勒比海至美湾运价小幅上涨至 WS120（TCE 约 1.7 万美元/天）。跨地中海运价保持在 WS94（TCE 约 1.2 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，利比亚扎维亚至地中海，9 月 16 日货盘，成交运价为 WS99。北海短程运价上涨至 WS105（TCE 约 1.6 万美元/天）。波罗的海短程运价上涨至 WS87（TCE 约 2.1 万美元/天）。该航线一艘 10 万吨级船，普里莫尔斯克至欧洲大陆，9 月 20 日货盘，成交运价为 WS80。波斯湾至新加坡运价小幅下跌至 WS98（TCE 约 0.8 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS83（TCE 为 0.7 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线及欧美航线全线下滑，综合水平持续下跌。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS134（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 WS113（TCE 约 1.0 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS103（TCE 约 1.2 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS77 水平（TCE 约 0.2 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅下跌至 WS96（TCE 约 0.4 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 0.8 万美元/天。



(5) 中国船舶交易市场

【海岬型船价格大跌 成品油轮船价微涨】

9月11日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为828.50点，环比微涨0.14%。其中，国际油轮船价综合指数和内河散货船价综合指数分别上涨0.33%、0.94%；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1.36%、0.60%。

国际干散货海运市场运价冲高回落，BDI指数四连跌，周二收于2393点，环比下跌4.32%，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--1195万美元、环比上涨0.32%；57000DWT--1521万美元、环比下跌0.96%；75000DWT--1880万美元、环比上涨0.21%；170000DWT--2871万美元、环比下跌4.79%。当前，铁矿砂、粮食、煤炭和镍矿经历前期集中出货后，货盘减少，即期运价下跌，国际干散货各类型船1年期期租租金下调，预计二手散货船价格短期震荡盘整为主。本期，二手散货船市场成交非常活跃，共计成交30艘（环比增加23艘），总运力195.50万DWT，成交金额38340万美元，平均船龄10.20年。

美国原油库存再次录得减少且降幅远超预期，同时成品油库存也全线大降，沙特承诺将会稳步推进减产行动，这令原油多头信心大受鼓舞，国际油价连续高走。布伦特原油期货收于62.38美元/桶（周二），环比上涨7.07%。本期，国际原油轮运价小幅小跌，成品油轮运价震荡盘整，二手国际油轮船价稳中有涨。5年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2214万美元、环比上涨1.16%；74000DWT--2197万美元、环比下跌0.03%；105000DWT--3176万美元、环比下跌0.02%；158000DWT--4279万美元、环比上涨0.15%；300000DWT--6629万美元、环比上涨0.15%。当前，西非原油货盘放量增加，原油运距拉长，国际油轮即期运价小幅反弹，远期租金涨多跌少，预计二手油轮价格短期稳中有涨。本期，二手国际油轮成交量有所恢复，共计成交16艘（环比增加14艘），总运力127.38万DWT，成交金额27940万美元，平均船龄11.38年。

国内沿海散运市场受台风影响，船舶周转受阻，可用运力趋紧，运价小幅上涨，二手沿海散货船价格跌多涨少。本期，5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--150万人民币、环比下跌1.11%；5000DWT--725万人民币、环比上涨0.33%。当前，进口煤或受限制，国产煤炭价格上涨，重燃下游采购热情，煤炭货盘增加，即期运价小幅上升，但钢厂采购铁矿石相对谨慎，沿海散货运价持续上涨动力不足，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7000DWT为主，船龄为10年左右。

内河散货运输市场基本平稳，二手散货船价格历经多周下跌后，继续反弹。本期，5年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--52万人民币、环比上涨3.68%；1000DWT--98万人民币、环比下跌1.64%；2000DWT--192万人民币、环比上涨1.36%；3000DWT--264万人民币、环比上涨0.54%。当前，基建和房地产市场对钢材、水泥和黄沙等建材需求一般，内河散货运价基本稳定，预计内河散货船价震荡盘整。本期，内河散货船成交量大幅萎缩，共计成交38艘（环比减少38艘），总运力8.74万DWT，成交金额7871万元人民币，平均船龄9.49年。

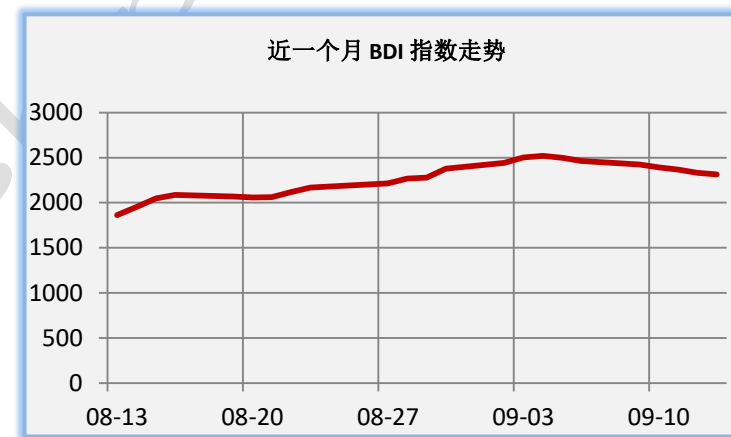
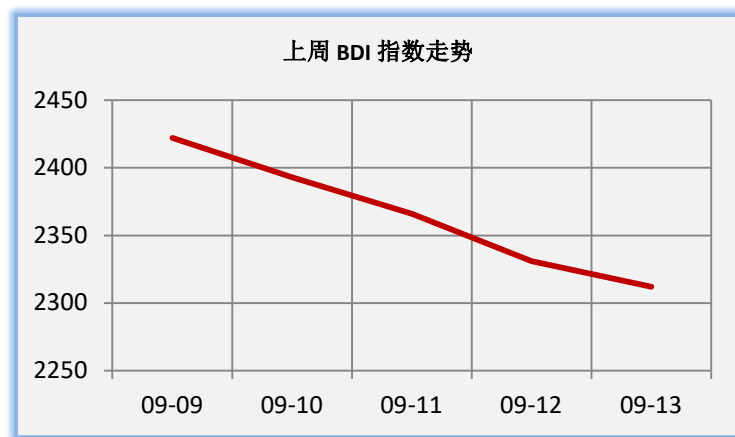
来源：上海航运交易所

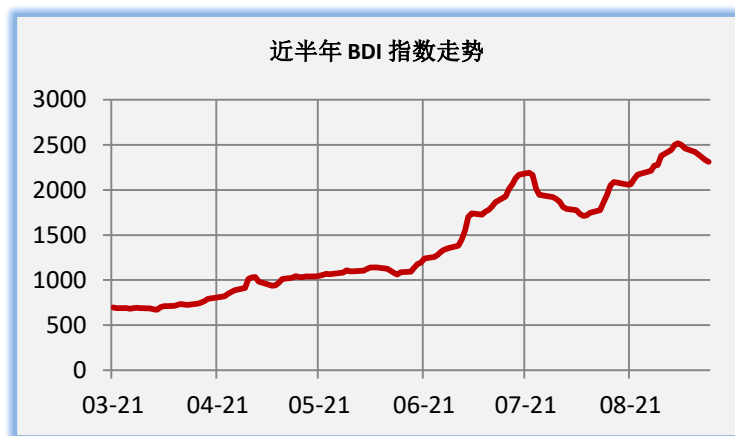


2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	9月9日		9月10日		9月11日		9月12日		9月13日	
BDI	2,422	-40	2,393	-29	2,366	-27	2,331	-35	2,312	-19
BCI	4,844	-105	4,794	-50	4,726	-68	4,612	-114	4,547	-65
BPI	2,191	-25	2,161	-30	2,144	-17	2,129	-15	2,133	+4
BSI	1,330	-8	1,319	-11	1,311	-8	1,305	-6	1,299	-6
BHSI	690	+1	691	+1	692	+1	691	-1	691	0





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 36 周	第 35 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	29,000	29,000	0	0.0%
	一年	22,000	23,500	-1500	-6.4%
	三年	17,500	17,500	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	16,250	16,250	0	0.0%
	一年	14,750	14,750	0	0.0%
	三年	13,500	13,500	0	0.0%
Smax (55K)	半年	14,250	14,250	0	0.0%
	一年	12,750	12,750	0	0.0%
	三年	10,750	10,750	0	0.0%
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: 2019-09-10



3. [航运市场动态](#)

【最高法发布海事审判十大典型案例，统一裁判尺度】

最高人民法院 2019 年 9 月 11 日发布了 2018 年全国海事审判十大典型案例，旨在统一裁判尺度，规范航运秩序。

这是最高法连续第 5 年发布涉及全国海事审判领域的典型案例。

最高法指出，今年发布的典型案例中，在统一裁判尺度方面，有的涉及国际多式联运合同纠纷法律适用的问题，有的涉及由于多种原因造成保险事故时界定保险责任的问题，或者涉及从事沿海货物运输船舶、内河船舶设立海事赔偿责任限制基金的问题等。

在规范航运秩序方面，有涉及认定船舶未配备持有适任证书的船员构成船舶不适航并导致保险事故发生时，依据保险条款免除保险人赔偿责任的问题。

此外，在加强新类型案件审理方面，有案件涉及为保护国家海洋环境，充分发挥海事司法职能，采取“裁执分离”方式恢复海域原状的问题。

注意到，在三井住友海上火灾保险株式会社（简称三井保险）诉中远海运集装箱运输有限公司（简称中远海运）国际多式联运合同纠纷案中，由于中远海运承运的一批液晶显示面板在希腊境内用铁路运输时受损，三井保险公司作为涉案货物保险人，在对索尼公司进行理赔取得代位求偿权后，向中远海运公司提出追偿。

中远海运公司抗辩称，火车脱轨的原因是事故时段当地持续暴雨，引起地质塌陷，承运人可以免责；即使不能免责，其可依法享受承运人单位赔偿责任限制。

该案庭审中，双方当事人达成一致，对于涉案货物铁路运输区段的责任认定、责任承担方式等选择适用希腊法律，其余争议问题选择适用中华人民共和国法律，法院对此选择予以尊重。

上海海事法院一审最终认定，中远海运可以援引《国际铁路运输公约》第 23.2 条的规定，对货损不负赔偿责任。三井保险公司不服一审判决，向上海市高级人民法院提起上诉。二审期间，三井保险公司撤回上诉。

最高法认为，法院坚持意思自治原则，铁路运输区段适用希腊法律，其余争议问题适用本国法律，并根据希腊法下的法律渊源适用相关规定。本案在评判风险责任承担时，较好地运用了原因力分析的方法，论证充分，说理透彻，为类似纠纷的处理提供了借鉴思路。



在另一个案例中，2011 年 5 月 25 日，曲某某与中国大地财产保险股份有限公司石岛支公司就“鲁荣渔 1813”“鲁荣渔 1814”船订立两份保险合同，渔船保险价值 428.57 万元，保险金额 300 万元。2011 年 6 月 25 日，曲某某为避台风，试图单靠船动力将两船驾驶至南码头，途中因舵机失灵，在台风大浪作用下，两船搁浅导致报废。

此案历经两审后又获最高法再审。最高法认为，涉案事故系由台风、船东的疏忽、船长和船员的疏忽三个原因共同造成，其中台风是主要原因。

最高法指出，涉案保险条款已明确约定船东疏忽不属其列明的承保范围。由于保险人未根据保险法第十七条第二款规定就免除保险人责任条款向曲某某明确说明，案涉除外责任条款不生效。

此外，案涉船舶在港内移泊不属于海商法第二百四十四条第一款第一项规定的“船舶开航”，大地保险石岛支公司根据该条规定主张免除保险赔偿责任缺乏事实依据，最终最高法判决大地保险石岛支公司给付曲某某保险赔偿款 450 万元及其利息，大地保险威海支公司承担补充给付责任。

最高法认为，本案是一起典型的船舶保险合同纠纷案。保险赔偿责任的认定涉及的基本问题包括合同总体上的效力、事故原因、保险承保范围、除外责任、因果关系构成等，该案再审判决明确了有关基本问题的论证层次。另外，我国法律并没有规定保险赔偿的“近因原则”，保险司法实践正在倾向采纳国际上逐步发展的比例因果关系理论，该案再审判决遵循了这一司法动向。此外，该案再审判决明确了海商法第二百四十四条中“开航”的含义。

来源：界面新闻

【8 月份，韩国获得全球超过 73%新船订单！】

韩国造船厂连续第四个月位居全球造船订单榜首，更是在 8 月份承接了全球超过 70%的造船订单。

根据韩国贸易、工业及能源部公布的数据，8 月份全球造船订单共计约 100 万总吨 (CGT)，而韩国船厂收获的订单达到了 73.5 万总吨。这也使得韩国船厂从 5 月份以来，接获的订单总吨位连续第四个月位列全球第一。而中国在 3 月份获得遥遥领先的订单后，随后的订单吨位就呈逐步下行态势。

中韩争夺订单宝座的历史由来已久。2012 年，中国取代韩国成为全球造船市场接单量的龙头老大，随后一直到 2017 年，中国一直名列榜首。但在 2018 年，韩国造船厂的全年接单量首次超越中国，排名第一。

从订单价值来看。截至今年前 7 个月时，中国仍以 104 亿美元的订单总额居于世界第一，而韩国以 96 亿美元居于第二。但随着韩国 8 月造船订单的飙升，韩国在今年前 8 月获得的订单总价值已成功超越中国，居于第一。数据显示，韩国船厂前 8 个月的订单价值总额累计达到 113 亿美元，中国累计以 109 亿美



元位居第二。

从吨位来看，中国在今年前 8 个月的获得的订单总吨位为 502 万 CGTs，目前仍保持第一，韩国以 464 万吨的总吨位排名第二。

值得注意的是，今年 1 月到 8 月全球共有 27 艘液化天然气运输船造船订单，韩国承接了 24 艘；全球 VLCC 订单共计 17 艘，韩国接获了其中的 10 艘。凭借在 LNG 船等高附加值船舶建造领域的绝对优势，韩国船企的手持订单单船造价遥遥领先，远超全球平均水平，每艘新船平均造价更是达到了中国和日本的近三倍。

韩国贸易、工业及能源部表示：“尽管受全球经济低迷影响，全球造船市场疲软，而中美贸易争端仍在延续，基于韩国船厂在液化天然气运输船以及巨型油轮等高附加值船舶方面突出的竞争力，我们依然位居全球第一。”

来源：龙 de 船人

【印尼这一举动或再度搅动全球市场！】

台媒称，印尼在提前实施镍矿出口禁令、引发国际镍市飙涨后，现在又打算出台更多矿产出口管制措施，此举可能再度影响全球原料市场。

据台湾《经济日报》9 月 9 日报道，主管矿业事务的印尼海洋事务统筹部长卢胡特·潘查伊坦 (Luhut Pandjaitan) 9 月 9 日说，总统佐科已下令对铝土在内的其他矿物出口实施禁令，进行分析研究。

据悉，目前针对铝土矿出口的管制措施将从 2022 年 1 月起实施。

报道认为，印尼正在用切断原矿出口的方式，逼迫国内发展加工处理能力，以提高当地蕴藏金属的价值。印尼 8 月将镍矿出口禁令提前两年至明年 1 月生效，撼动镍矿市场，引发市场臆测印尼政府短期内可能对其他矿产实施相同措施。

潘查伊坦说：“我们将创造从上游涵盖至下游的产业。这项计划是为了将来，我不可能出卖我们的未来。”

而铝土矿能精炼成氧化铝，再经加工处理后可制成铝，这种轻质金属是从汽车到铝罐等诸多产品的必需原料。报道称，根据印尼 2017 年规定，目前已拥有或正在兴建加工处理厂的铝土矿业者，获准在 2022 年 1 月前，出口至少含有 42% 氧化铝的经洗涤铝土矿。



报道称，印尼虽然发展氧化铝精炼厂的进度落后于镍矿处理能力，但在西加里曼丹省已有一些大型计划，例如在当地经营冶金级氧化铝工厂。

来源：参考消息

4. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	475.00	500.00	580.00	575.00
Hong Kong	n/a	n/a	n/a	n/a
Tokyo	n/a	n/a	n/a	n/a
Hamburg	340.00	n/a	582.00	n/a
Fujairah	425.00	n/a	685.00	n/a
Istanbul	380.00	n/a	680.00	n/a
Rotterdam	330.00	365.00	556.00	n/a
Santos	459.00	490.50	n/a	725.00

截止日期： 2019-09-13

◆ 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 36 周	第 35 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 36 周	第 35 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: 2019-09-10

(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
10+4	Tanker	300,000	Hyundai, S. Korea	2021	Capital - Greek	11,000	dual fuelled, LOI stage
1	Tanker	300,000	Hyundai Samho, S. Korea	2021	Neda Maritime - Greek	9,200	
1	Tanker	50,000	Hyundai Vinashin, Vietnam	2022	Masumoto Shipping - Japanese	Undisclosed	
1	Bulker	82,000	Yangzi Mitsui, China	2021	Kambara Kisen - Japanese	Undisclosed	
4+4	Bulker	40,000	Taizhou Kouan, China	2021-2022	Reederei Vogemann - German	2,400	dolphin 38 design, ice class 1C
2	LPG	38,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	2021	Thenamaris - Greek	5,000	
2+2	LEG	22,000 cbm	Jiangnan, China	2021-2022	Petredec - Singaporean	5,000	

◆ 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	
FRONTIER VOYAGER	BC	180,737		2012	Philippines	2,585	Greek		
YM VIRTUE	BC	76,610		2003	Japan	740	Chinese		
SEA RISING	BC	76,243		2012	China	1,400	Chinese		
ERGINA LUCK	BC	73,976		1999	Japan	650	Undisclosed		
PACIFIC KNIGHT	BC	68,461		1996	Japan	650	Chinese	4 x 30t Crane	
SHIN KURUSHIMA 3731	BC	61,000		2019	Japan	2,800	Japanese	en bloc each*, with 7 year BBC to Belships	
SHIN KURUSHIMA 3732	BC	61,000		2019	Japan				
NORD EXPLORER	BC	58,803		2009	Philippines	1,250	Greek		
CARINA OCEAN	BC	58,765		2009	Philippines	1,250	Greek		
DUBAI AMBASSADOR	BC	56,060		2004	Japan	860	Undisclosed		



K. OPAL	BC	55,705	2010	Japan	2,500	Am Nomikos - Greek	en bloc
K. GARNET	BC	55,705	2010	Japan			
KASHI ARROW	BC	54,204	2009	Japan	1,100	Norwegian	
IYO WIND	BC	53,569	2008	Japan	1,025	Monaco	
NPS OCEAN STAR	BC	53,074	2003	Japan	750	Undisclosed	
NEMO	BC	49,361	1999	Japan	520	Chinese	
PAOLO U	BC	48,227	1997	Japan	440	Chinese	
AQUA DIAMOND	BC	42,584	2001	Croatia	400	Chinese	
APPALOOSA	BC	36,067	2013	China	1,420	Undisclosed	
SENTOSA BULKER	BC	32,755	2010	China	725	Clipper - Danish	
EMILIE BULKER	BC	32,691	2010	China	725	Clipper - Danish	en bloc each
ORCHARD BULKER	BC	32,500	2010	China	725	Clipper - Danish	
TRANS FRIENDSHIP II	BC	31,744	2010	China	725	PT Habco Primatama - Indonesian	

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
GROUSE HUNTER	CV	55,483	4,132	2006	S. Korea	REG 900	Middle Eastern	
ANNA-S	CV	34,362	2,500	2008	China	850	German	
NORDIC TRADER	CV	23,200	1,800	2019	China	undisclosed	Reederei Nord	***
NORDMAAS	CV	23,200	1,800	2019	China	undisclosed	Reederei Nord	
MAERSK WISMAR	CV	21,423	1,570	2010	Japan	830	Greek	
STELLAR WINDSOR	CV	21,419	1,577	2009	Japan	800	SITC - Chinese	

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 ORINOCO	GC	17,110		2008	China	undisclosed	Russian	
TEMIT	GC	3,423		2006	China	80	Fu Yuan International - Chinese	
MCP VILLACH	GC/MPP	7,764	629	2008	China	450	Chinese	

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
ADS OSLO	TAK	107,127		2003	Japan	1,330	Chinese	
ANAVATOS	TAK	104,875		2003	S. Korea	1,350	Undisclosed	
CEYLON	TAK	46,001		2002	Japan	775	Seven Islands - Indian	
ASTRAL EXPRESS	TAK	45,770		2002	Japan	835	Indian	
ESTOLAR	TAK	8,803		2005	Japan	780	Vietnamese	stst
POSEIDON	TAK	5,643		2007	Japan	500	Singaporean	



◆[上周拆船市场回顾](#)

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
OCEAN PRIDE	TAK	9,939	3,437	1988	Yugoslavia	undisclosed	

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
MUNIN EXPLORER	OTHER/RESRCH	980	1,405	1990	Norway	undisclosed	

◆[ALCO 防损通函](#)

【转换提单】

背景简介

SKULD 常常收到船东会员们的提单转换请求。尽管这种做法很普遍，但对于会员们能否遵守相应要求、应如何签发新提单以及 P&I 保赔是否存在风险，尚有诸多疑虑。

本文旨在强调船东会员们应注意的事项，以遵守提单转换的请求。我们就如何将提单转换的风险减至最低，提供一些实用的建议。

【电池电量不足可致《防污公约》规定的的数据清除】

港口国检查人员会把舱底水报警装置的数据与《油类记录簿》中的条目进行比对。如果相关数据不可用，检查人员可能会认定船舶存在缺陷。为了避免缺陷以及随之发生的延误，我们在此分享一项经验教训。

IMO 指南规定，15 PPM 舱底水报警装置应当记录日期、时间、报警状态以及 15 PPM 舱底水分离器的运行状态。记录装置还应存储数据至少十八个月，并且能够根据需要，显示或打印官方检查所要求的报告书。如果更换 15 PPM 舱底水报警装置，应有办法确保所记录的数据可留在船上使用 18 个月。

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
2019-09-12	708.460	781.730	6.578	90.415	875.950	58.786	920.740	488.240	538.550
2019-09-11	708.430	783.590	6.593	90.345	876.340	58.791	919.700	486.650	539.660
2019-09-10	708.460	784.030	6.618	90.378	876.500	58.784	921.610	487.440	539.340
2019-09-09	708.510	782.070	6.637	90.356	872.300	58.863	925.480	486.050	539.230
2019-09-06	708.550	784.110	6.646	90.403	876.920	58.851	928.480	484.670	537.900

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	2.0883	1 周	2.0649	2 周	--	1 个月	2.0275
2 个月	2.1228	3 个月	2.1185	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	--		

2019-09-12

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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