



全一海运市场周报

2019.09 - 第4期

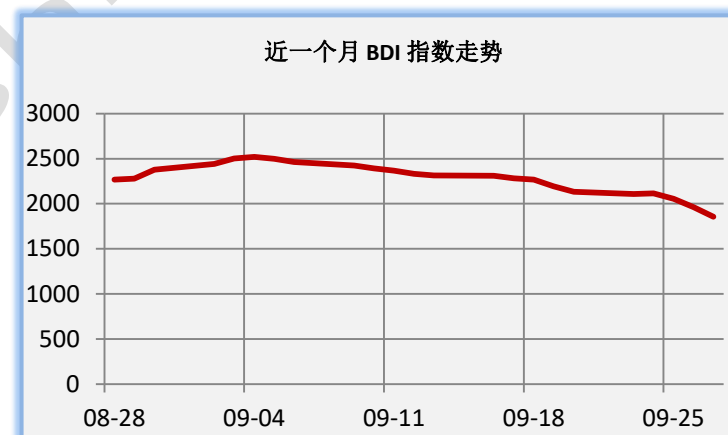
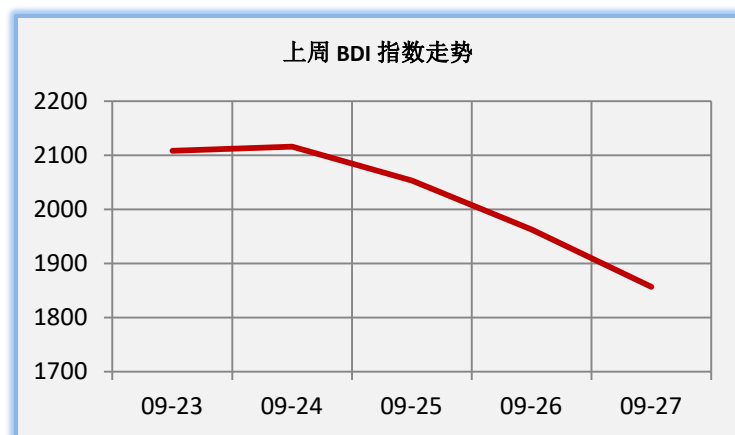


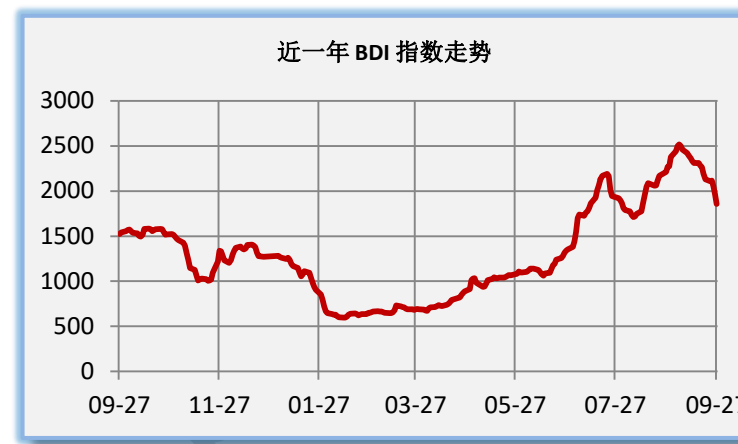
◆ 国内外海运综述

1. 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23日		9月24日		9月25日		9月26日		9月27日	
BDI	2,108	-23	2,116	+8	2,053	-63	1,963	-90	1,857	-106
BCI	3,903	-49	3,982	+79	3,829	-153	3,601	-228	3,338	-263
BPI	1,978	-35	1,939	-39	1,900	-39	1,846	-54	1,804	-42
BSI	1,298	-2	1,294	-4	1,282	-12	1,272	-10	1,260	-12
BHSI	692	0	690	-2	692	+2	691	-1	690	-1





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 38 周	第 37 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	28,000	28,750	-750	-2.6%
	一年	21,000	21,750	-750	-3.4%
	三年	17,250	17,250	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	14,500	16,000	-1500	-9.4%
	一年	13,000	14,500	-1500	-10.3%
	三年	13,500	13,500	0	0.0%
Smax (55K)	半年	14,250	14,000	250	1.8%
	一年	12,500	12,500	0	0.0%
	三年	10,750	10,750	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	10,000	9,500	500	5.3%
	一年	9,500	9,250	250	2.7%
	三年	9,000	9,000	0	0.0%

截止日期: 2019-09-24



2. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Kmax Vision' 2009 91913 dwt dely EC South America 11/15 Oct trip redel PG \$17,500 + \$750,000 bb - Bunge

'Golden Keen' 2012 81586 dwt dely Santos 13 Oct trip redel Skaw-Gibraltar \$21,750 - Louis Dreyfus

'Rosco Cypress' 2004 76801 dwt dely Singapore 27 Sep trip via EC South America redel Singapore-Japan \$14,250 - Oldendorff

'Bonanaza YR' 2006 76465 dwt dely EC South America mid Oct trip redel Singapore-Japan \$17,000 + \$700,000 bb - Sinotrans

'Atlantic B' 2004 76267 dwt dely EC South America 11/15 Oct trip redel Singapore-Japan \$16,750 + 675,000 bb - cnr

'Katerina' 2004 76015 dwt dely Kinuura 26/28 Sep trip via NoPac redel Singapore-Japan intention grain \$13,250 - cnr

'Prabhu Das' 2005 76015 dwt dely Inchon spot trip via NoPac redel Singapore-Japan intention grain \$11,500 - Glencore

'Ocean Emperor' 1998 74002 dwt dely EC South America 10/18 Oct trip redel SE Asia \$14,500 + \$450,000 bb - Starlog

'SBI Hercules' 2016 63500 dwt dely CJK 23 Sep trip redel WC India \$13,000 - cnr

'Sinica Graeca' 2015 63270 dwt dely Qinzhou 23/25 Sep trip redel Tuticorin \$12,200 - cnr

'Golden Trader' 2016 58044 dwt dely Bataan 26 Sep trip via Indonesia redel China \$15,500 - cnr

'Xin Hong Bao Shi' 2009 57122 dwt dely Fangcheng 28/30 Sep trip via Indonesia redel China intention bauxite \$15,000 - cnr

'Pintail' 2011 56880 dwt dely Kosichang prompt trip redel S China intention sands \$13,000 - cnr

'Athos' 2009 56794 dwt dely CJK 20/21 Sep trip via Indonesia redel ECI-Bangladesh range \$11,250 - TMC Shipping



(2) 期租租船摘录

'Vassos' 2004 76015 dwt dely Nantong 27/30 Sep min 6 / max 9 months redel worldwide \$12,750 - Glencore

3. 航运市场动态

【中韩两国船厂接单情况盘点——各有亮点】

年初至今，中国造船企业已接到 210 艘共计 1650 万载重吨的新船订单。目前为止，就 CGT 而言，散货船订单占中国船厂 2019 年订单总量的 37%，低于 2018 年全年的 51%；油轮订单占 2019 年订单总量的 19%，高于 2018 年全年的 12%。

在 LNG 船方面，中国船厂目前已接获 7 艘 LNG 运输船订单，其中包括 2 艘 17 万立方米以上的 LNG 运输船，以及 3 艘 LPG 运输船，以及 2 艘 VLGC。此外，中国船厂今年也有接获一些小型邮轮订单。

据报道，2019 年年初至今，韩国船厂已接获 120 艘共计 1220 万载重吨的新船订单。尽管就造船数量和 CGT 而言，中国船厂目前在全球新船订单中所占份额最大，但从订单价值上看，韩国船厂所占份额更大。有报道称目前韩国船厂已接获新船订单价值 113 亿美元，这是因为中韩两国船厂所造船型不同，就 CGT 而言 LNG 运输船仅占韩国造船厂订单总量的 45%，但其订单价格却相对较高。

目前为止，油轮在韩国船厂的订单中也占据了相当大的比例，就 CGT 而言，韩国船厂订单总量的 40% 均为油轮，其中包括 64 艘，共计 180 万 CGT。但是 VLCC 的订单数量与去年同期相比大幅下降，到目前为止，韩国船厂接获的 VLCC 订单仅有 10 艘。

来源：航运界

【韩媒：LNG 船订单增加将提升韩国船企业绩】

据韩媒报道，随着国际 LNG 价格保持稳定、加上国际原油价格出现上涨趋势，韩国船企业绩有望得到改善。根据韩国金融信息公司 Fn Guide 的数据，今年第三季度三星重工营业赤字预计约为 134 亿韩元（约合 1100 万美元），比去年同期的 1272 亿韩元赤字大幅减少。

NH Investment & Securities 的研究人员指出，手持订单从去年第三季度的低水平开始回升，预计韩国船企将在 2020 年扭亏为盈。

韩国船企业绩得以改善的原因是由于 LNG 价格稳定以及全球需求增加推升了 LNG 船新船订单量的提高。韩国现代重工、大宇造船和三星重工三家船企



掌握了全球 90% 以上的 LNG 船建造市场份额。大信证券研究人员认为，从明年开始，IMO 2020 限硫令新规的生效将会增加用以替代老旧船舶的新船订单量。

分析表明，国际原油价格上涨也将给韩国船企带来积极影响。韩国经济专家认为，如果国际原油价格上涨，韩国船企将获得更多国际能源企业的海工装备订单，以接单量恢复为契机，韩国三大船企业绩将有所改善。

来源：国际船舶网

【这个新航运联盟厉害了：2030 年实现商业零排放】

近日，在纽约举行的联合国气候行动峰会上，零排放联盟 (Getting to Zero Coalition) 宣布成立，并将致力于推动国际航运业的脱碳行动。该联盟由海事、能源、基础设施、金融行业中的领军企业组成，并得到政府及政府间组织决策者的大力支持。

全球贸易的 80% 通过国际航运业进行运输，每年的温室气体排放占全球温室气体排放量的 2-3%。如果不采取任何措施，到 2050 年，温室气体排放量预计将增长 50-250%。

零排放联盟的目标与联合国国际海事组织 (International Maritime Organization) 通过的国际航运温室气体排放初始战略 (Initial GHG Strategy) 紧密相关。该战略规定，到 2050 年，国际航运业的年度总温室气体排放量将比 2008 年至少降低 50%。这将最终使国际航运业的温室气体排放与《巴黎协定》保持一致。零排放联盟致力于到 2030 年，能够拥有适合远洋运输的、具有商业可行性的零排放船舶、使用零排放燃料，实现既定目标。

作为零排放联盟代表企业之一，A.P. 穆勒-马士基集团首席执行官施索仁 (Søren Skou) 表示：“能源效率一直是非常重要的指标，它帮助我们在过去十年将每个集装箱的二氧化碳排放量减少了 41%，比行业平均水平高 10%，成为业内减排佼佼者。但是，提高能源效率的措施只能保持稳定的排放，而不能消除排放。为了朝航运业实现零碳排放的目标迈出更大一步，需要改变船舶推进技术或转而使用清洁燃料，这意味着需要各方的密切合作。成立零排放联盟是实现这种合作的关键所在。”

来源：马士基集团

【集运业造大船趋势中止！】

近日，地中海航运相继交付了旗下数艘 23000TEU 级的超大型集装箱船，长荣海运也于近期敲定了 10 艘 23000TEU 的大船订单。但，全球集运业大规模的新增（不包括更新原有运力）超大型集装箱船订单的趋势恐将暂时告一段落。



航运业是令人着迷的一个行业。作为其中一个板块的集运业同样深受笔者喜爱。

集运业具有一定的可预测性，能为研究在高度商品化的市场中使用的商业策略提供了良好的材料。在某种程度上上来看，集运业还相对不是一个非常冒险的行业。这个行业里，每个人都在看着其他人，且所有人都在看最大的那个在干什么，并试图模仿他们的动作。在潮流引领者做出改变之后，其他市场参与者或多或少也会效仿先行者的商业模式进行模式修正。

航运业似乎并不善于改变，因此“突破性创新”并不是航运业的一个特点，所以我们经常看到的是航运业内商业模式的改变往往并不剧烈，而通常是、是缓慢实施的。

2008 年的全球金融危机使航运业动荡不安，一些航空公司不得使出全身解数拼命摆脱困境，但我们看到“追随领导者”的普遍智慧依然存在。

在随后一段时间里，作为行业“领头马”的马士基决定通过订造超大型船舶来扩大市场份额，同时达到降低运费接受对利润的“暂时”压力。既扩大了市场份额，又通过从规模效应中获悉降低了单箱费率，这在当时看起来似乎是一种不能更好的策略。

与此同时，在世界的另一端，一个主要经济体决定投入更多的力量发展重工业，因为这些重工业能够消耗过剩的钢铁厂，并雇佣更多的劳动力。

上述这些选择再加上廉价的刺激信贷推动了造船业的发展。造船厂之间的激烈竞争导致越来越大的船以越来越低的价格大量生产出来。突然间，每一家航运公司都能够追随马士基，走向“超大型船舶，单箱更低成本”的战略涅槃。

在这样的趋势下，主要的集装箱港口不得不做出相应的改变，比如，挖深航道，港池，升级设备等。因为更大的船舶往往需要更宽的航道，更牢靠的泊位，能够伸更远的桥吊吊臂，以及修船时更大的船坞。而投资这些基础设施却并不便宜，且需要很长时间才能实现，最后需要更长的时间才能获得相应的投资回报。但另一方面，由于担心在吸纳客户上落于下风，许多港口不得不追加巨额投资，以容纳这些巨型船舶。

十年来，集装箱航运业发生了翻天覆地的变化。

在 2019 年早些时候，马士基的首席执行官施索仁表示，这种（大船）趋势已经结束，虽然马士基此前是通过超大型船舶获得市场份额和成本优势的推动者。他还强调，有必要停止一味的追求市场份额的目标，而目前应该把公司的战略重点放在怎样获取更高的利润上来。

近期，有报道称马士基将计划在明年从各方位降低海员方面的开支。（马士基或将给海员降工资，但这或是中国海员的机会？）据信德海事网了解，



作为该项措施之一，马士基方面关闭在印度以及菲律宾的一些海员培训中心，停止招纳更多年轻实习生，甚至辞退了一些已经在船实习过的实习生。以此，停止新生力量的加入，我们可以从侧面也可以看到马士基对于扩大海上船队的中止。

而就在不久前中远海控中期业绩发布会上，公司副董事长王海民就此前外媒关于中远海运订造 25000TEU 的传闻进行了公开辟谣。其表示，“公司并没有考虑过订造 25000TEU 的大船，谣言止于智者。王海民还解释称，除非老旧运力以及到期期租运力更换，公司暂不会继续订造大型集装箱船。

而这次，文首所述，马士基的领头效应似乎并没有立即起到作用。因为此前一些船东已经下单或则还未来得及下单，因此我们看到 2019 年仍然相继有 20000teu 以上的超大型集装箱船舶下水投入运营，以及少量的大船订单产生。

转眼到了 2019 年末，那么目前的问题是，集运市场的其他玩家是否会停止这场大船市场份额抢夺战，还是追寻领头马的脚步发力陆上物流业务。

目前我们看到的答案是，一些公司热衷于关注利润，而另一些，比如达飞轮船 CMA CGM 目前更关注获得更多的市场份额，以期在未来获得更高的利润。其他主要航运公司还虽然并没有公开声明他们的意图，但我们也可以初步猜测他们会采取哪种方式。

值得一提的是，在机器学习，人工智能，以及优化算法等数字化技术的影响下，目前的集装箱航运业与十年前又有了很大的不同。

上述这些技术提高了决策的速度和精确度，这是在商品化行业中保持竞争力的重要因素。

在目前这个市场，市场上到处有各种各样的数字平台，通过这些平台市场可以公开的比较费率，查询船位，预测需求，以及预测港口处理船舶和货物数量的能力。在这样的环境里，任何人都并不容易过时。因为依赖于人类脑力、大量纸张和电子邮件驱动的工作流的流程将没有机会对抗机器。该算法可以看得更清楚，不会错过值得评估的场景，并可以与启用数字的合作伙伴的方式和客户进行非常快的通信和交流。

在这个崭新的世界里，一家采用“市场占有率第一”或“盈利能力第一”策略的航运公司，如果仍采用传统的电子商务门户网站和人力资源 workflow，将注定与它们的选择没有明显的不同。

正如数字集装箱航运协会 (Digital Container Shipping Association) 倡议所显示的那样，随着它们将自己的流程向标准化和透明度逐步开放，他们将在竞争晒场上变得更加平等和一致。

数字化将带来真正的改变，我们还不知道现在谁准备得更充分——利润创造者还是市场接受者。



马士基今年稍早收购美国报关行 Vandegrift Forwarding，施索仁表示，未来还可能进行更多陆上业务并购。除此之外，马士基亦投资一家货运预订新创公司 Loadsmart，在 2019 年中推出名为 MaerskSpot 的在线工具，希望能简化客户订舱流程。

施索仁指出，经营仓储、接收货物、装进货柜、运送、回报商品即将抵达，然后再从货柜搬出货品，透过卡车运送到接近目的地的配送中心，就是马士基想拓展的领域。

来源：信德海事

4. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	n/a	n/a	n/a	n/a
Hong Kong	488.00	498.00	605.00	n/a
Tokyo	490.00	500.00	n/a	750.00
Hamburg	390.00	n/a	605.00	n/a
Fujairah	410.00	n/a	685.00	n/a
Istanbul	425.00	n/a	695.00	n/a
Rotterdam	396.00	431.00	585.00	n/a
Houston	n/a	n/a	n/a	n/a
Panama	n/a	n/a	n/a	n/a
Santos	492.00	523.50	n/a	747.00

截止日期：2019-09-27

◆ 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 38 周	第 37 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 38 周	第 37 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: 2019-09-24

(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)
1	Tanker	319,000	Hyundai, S. Korea	2021	Bahri - Saudi Arabian	Undisclosed
2	Tanker	110,000	New Times, China	2020	Eastern Pacific - Singaporean	Undisclosed
2	Tanker	50,550	Hyundai Vinashin, Vietnam	2020	Fukujin Kisen - Japanese	3,200
2	Bulker	325,000	Qingdao Beihai, China	2021-2022	Kmarin - South Korean	7,500
4	Bulker	82,000	COSCO, China	2020	Shandong Shipping - Chinese	2,700

◆ 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 INTEGRA	BC	203,272		2004	Japan	1,675	Shangdong Shipping - Chinese	
LOWLANDS BRILLIANCE	BC	169,631		2002	S. Korea	1,100	S. Korean	
DIMITRA	BC	93,243		2010	China	1,260	Greek	
SBI COUGAR	BC	63,582		2015	China	1,940	Chinese	
SBI PUMA	BC	63,542		2014	China	1,850	Chinese	*each resp



KING ISLAND	BC	57,947	2015	Japan	2,050	Pacific Basin - Hong Kong	cash/shares deal
SALDANHA BAY	BC	35,947	2015	Japan	1,860	Pacific Basin - Hong Kong	Cash/shares deal
RIBBON	BC	53,200	2005	Japan	890	SE Asia	
ODISSEUS	BC	51,201	2003	China	550	Chinese	
PRINCESS PAULA	BC	32,564	2004	Japan	undisclosed	Indian	
BLUE ALEXANDRA	BC	32,545	2005	Japan	undisclosed	Indian	*
LOVELY KLARA	BC	28,186	2002	Japan	undisclosed	Indian	
SUPER SARAH	BC	32,119	2006	Japan	undisclosed	Indian	
MARITIME COACTION	BC	28,282	2008	Japan	750	Pelita Samudera - Indonesian	
GAZI	BC	23,829	1995	Japan	270	Chinese	

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
CONTI CHAMPION	CV	100,000	8,000	2005	S. Korea	2,500	Greek	
LEDA TRADER	CV	33,917	2,442	2000	Germany	600	Singaporean	

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
HAPPY CENTURY	TAK	105,000		2001	Japan	1,250	Turkish	
YOSELIN	TAK	98,893		2001	S. Korea	1,075	Greek	
THORNBURY	TAK	98,893		2001	S. Korea	1,070	U. A. E	old sale
GULF CRYSTAL	TAK	75,000		2009	S. Korea	1,780	Undisclosed	en bloc each
GULF COBALT	TAK	75,000		2009	S. Korea	1,780	Undisclosed	
C VALENTINE	TAK	51,255		2006	S. Korea	1,280	Singaporean	
LONE STAR	TAK	47,355		2002	Croatia	785	S America	
CHALLENGE PACIFIC	TAK	47,286		2007	Japan	1,380	Spring Marine - Greek	
SEA HALCYONE	TAK	47,087		2001	Japan	830	Undisclosed	
HAFNIA ATLANTIC	TAK	45,967		2004	S. Korea	1,000	MTM - U. S. A	
GLOBAL MARINE NO. 11	TAK	45,858		2000	Japan	650	Undisclosed	
BUNGA ANGSA	TAK	38,001		2010	S. Korea			
BUNGA ANGELICA	TAK	38,001		2010	S. Korea			
BUNGA ALLIUM	TAK	37,961		2010	S. Korea			
BUNGA ALAMANDA	TAK	37,961		2009	S. Korea	9,350	Maersk - Danish	en bloc
BUNGA AKASIA	TAK	37,961		2009	S. Korea			
BUNGA AZALEA	TAK	37,959		2010	S. Korea			
BUNGA ASTER	TAK	37,933		2010	S. Korea			



ALPINE HIBISCUS	TAK	37,857	2010	S. Korea	1,390	Undisclosed	
BUNGA LOTUS	TAK	20,000	2012	Japan	1,600	Vietnamese	en bloc each*
BUNGA LUCERN	TAK	20,000	2012	Japan	1,600	Vietnamese	
SICHEM MONTREAL	TAK	13,069	2008	S. Korea	850	Vietnamese	
ROYAL EMERALD	TAK	13,000	2006	S. Korea	610	Vietnamese	
N ARM OF GRACE	TAK	11,800	2005	China	450	Singaporean	
其它							
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家
ARMADA PERDANA	OTHER/FPSO	164,004		1984	Romania	4,000	Nigerian
SILVERSTONE EXPRESS	OTHER/PCC	15,154		2009	Japan	1,750	Siem Car Carriers

◆上周拆船市场回顾

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
LILY QUEEN	CV	14,148	5,732	1995	Poland	380.00	Indian sub cont
ASIA ISPA	CV	24,277	10,599	2003	China	undisclosed	as is Singapore
ROWAN CALIFORNIA	OTHER/JACK UP RIG	6,273	9,120	1983		328.00	as is Bahrain, 900t drill pipe and other equipment incl

◆ALCO 防损通函

【警惕镍矿液化】

在印度尼西亚和菲律宾的镍矿区，雨季从6月开始一直持续到11月。菲律宾9月至10月的台风季更加令人担忧。SKULD统计了进入该地区装载镍矿的船只，发现降雨增加对货物有所影响。

镍矿液化 - SKULD 近期经验

最近在一艘入会船上遇到了镍矿液化的问题。该船于菲律宾装载镍矿石，而货物在两天后遭遇热带风暴发生液化。船长报告说1号和2号货舱的货物已经液化，液化的深度约为离货物表面70厘米。3号和4号货舱里的货物已经滑向舷侧，船向左倾斜了大约7度。



【租约中油量及扣租纠纷 - 近期仲裁】

近期的伦敦仲裁案 17/19 中，涉案船舶以期租形式出租，且租约中系并入如下条款：

交船时该船油量为 IFO 600.88 吨，MGO 33.12 吨，相比之下，还船时该船油量为 IFO 510.48 吨，MGO 20.227 吨。毫无争议的是租家违反了租约，还船时油量短少。唯一的问题是依据 LONDON ARBITRATION 15/13 (2013) 881 LMLN 1 的裁决，应给予租家多少的还船油限额，而租家认为应当适用 5% 的误差限额。

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
2019-09-27	707.310	774.770	6.591	90.212	875.530	58.974	902.620	479.570	535.430
2019-09-26	707.290	777.790	6.602	90.247	878.640	58.928	900.900	480.240	536.210
2019-09-25	707.240	779.350	6.607	90.213	883.870	59.042	901.620	481.390	534.770
2019-09-24	707.290	779.620	6.596	90.255	882.450	58.832	897.580	480.900	535.470
2019-09-23	707.340	780.300	6.577	90.258	882.980	58.857	904.000	479.680	533.830

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	1.82988	1 周	1.92975	2 周	--	1 个月	2.0435
2 个月	2.0865	3 个月	2.10438	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.06438	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.02013		

2019-09-26

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