



全一海运市场周报

2019.10 - 第3期

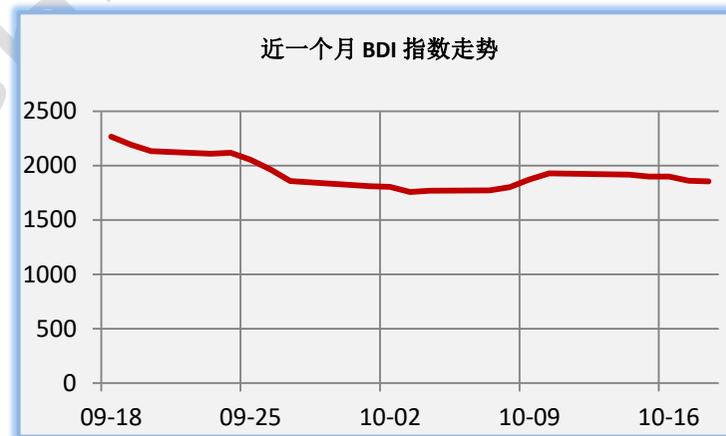


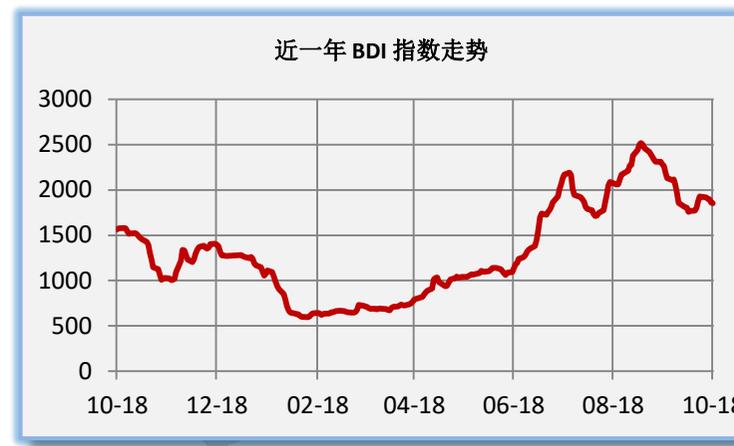
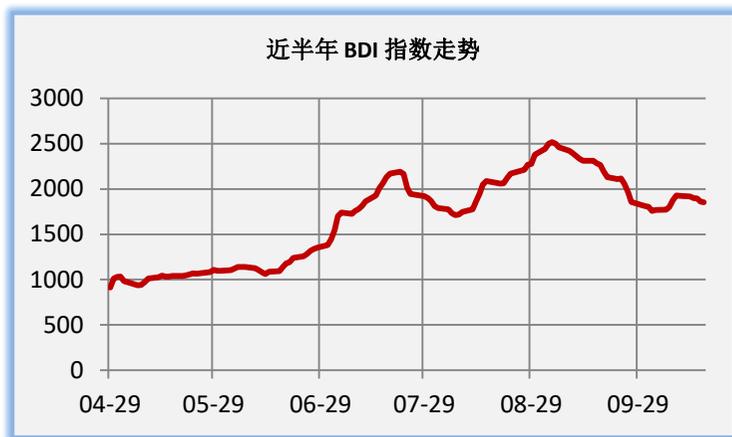
◆ 国内外海运综述

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	10月14日		10月15日		10月16日		10月17日		10月18日	
BDI	1,916	-8	1,898	-18	1,897	-1	1,861	-36	1,855	-6
BCI	3,254	-36	3,204	-50	3,194	-10	3,081	-113	3,064	-17
BPI	1,928	+12	1,918	-10	1,888	-30	1,861	-27	1,840	-21
BSI	1,223	+5	1,227	+4	1,226	-1	1,224	-2	1,222	-2
BHSI	656	-2	656	0	655	-1	653	-2	651	-2





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 41 周	第 40 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	26,000	26,000	0	0.0%
	一年	20,000	20,000	0	0.0%
	三年	16,500	16,000	500	3.1%
Pmax (76K)	半年	14,000	14,000	0	0.0%
	一年	12,500	12,500	0	0.0%
	三年	12,500	12,500	0	0.0%
Smax (55K)	半年	13,750	13,750	0	0.0%
	一年	12,500	12,500	0	0.0%
	三年	10,750	10,750	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	9,750	9,750	0	0.0%
	一年	9,500	9,500	0	0.0%
	三年	9,000	9,000	0	0.0%

截止日期: 2019-10-15



2. [航运市场动态](#)

【VLCC 日租金突破 30 万美元！运价上涨能否持久？】

2019 年以来，国际 VLCC 航运市场走势总体较 2018 年发生明显好转，尤其是近期 VLCC 航运市场出现了运价爆发式上涨行情，市场恐慌情绪蔓延明显。船舶经纪公司 Poten & Partners 指出：“2019 年前三季度，油轮收益一直不高，但是在近一个月内增长了 10 倍。”

根据克拉克森统计数据，2019 年 1-8 月，国际 VLCC 航运市场船型租金均值为 19495 美元/天，较 2018 年同期的 6883 美元/天同比上涨了 183.2%。随后的 9 月份，VLCC 航运市场出现暴涨行情，船型租金收益由 9 月 20 日的 34935 美元/天一路狂奔至 307888 美元/天，三周暴涨了 781.3%。

综合来看，VLCC 航运市场存在一些利好因素：

- ★ 油运市场已经熬过了近 10 年的低迷周期，低迷周期中油运市场供需关系已经得到不小改善；
- ★ 受到脱硫塔安装期及拆解运力影响，油运市场运力供给相对更加减少；
- ★ 需求侧方面美国原油出口持续增加，油运运距变长，海运周转量提升，运力需求相对增加。
- ★ 追根溯源，大国博弈下的国际政治黑天鹅事件等非市场原因才是近期 VLCC 航运市场运价上涨的主因。

这意味着从中长期来看，本次 VLCC 航运市场运价的爆发性上涨行情并非是完全合理且可持续的。相较于现租市场运价的大幅上涨，期租市场的运价表现看起来更为合理。克拉克森数据显示，截至 2019 年 10 月 11 日，VLCC 航运市场 1 年期、3 年期和 5 年期期租费率分别为 65000 美元/天、52500 美元/天和 38750 美元/天，均较三周前明显上涨，涨幅分别为 79.3%、59.1%和 47.6%。

Poten & Partners 分析师表示：“历史告诉我们，收益的下降速度和上升速度一样快，但 IMO 2020 的影响还未大规模显现，且未完工的新船数量也有限。目前全球大约有 800 艘 VLCC，油轮运价由现货市场上的船舶推动，这些船还不到总量的 50%。尽管运价波动会很大，但我们预计市场仍将保持强劲增长势头。”

来源：中国远洋海运 e 刊



【限硫令大限在即 运费或上涨 20%】

近日，泛亚航运有限公司（以下简称“泛亚航运”）发布通知称，将严格按照国家相关规定，从 2019 年 11 月 1 日起，对原有内贸燃油附加费收费标准进行调整。此前，达飞轮船公布了新的低硫油附加费标准：对于有效期为 3 个月或更短的运输合同，将自 2019 年 12 月 1 日起，在已有海运费的基础上，加征新的月度费用——低硫附加费（以下简称 LSS）。此外，还有部分船公司发布通知，将陆续开征新的 LSS。权威媒体指出，届时海运费或将上涨 20% 左右

是什么让船公司“提价”，答案是限硫令。IMO（国际海事组织）的限硫令将正式于 2020 年 1 月 1 日起实施，根据新规要求，从 2020 年 1 月 1 日开始，所有船舶燃料均需要满足硫含量，由现行的不超过 3.5m/m 降为不超过 0.5m/m！

限硫令对航运企业带来的影响是运费上涨，因为航运企业应对限硫令的只能采取三种办法：船舶安装脱硫塔，继续使用现在的燃油，经脱硫处理以后，即可达到排放标准；直接使用硫含量不超过 0.50% m/m 低硫燃油；使用新型的 LNG 船舶。但无论采取什么措施，运输成本增加是无法避免的。

于是加征附加费成为很多船公司的首选。由此带来的整个航运市场运费提高。据权威机构预测，全球航运业的燃油成本支出每年将增加 600 亿美元。其中，马士基(MSK)表示，每年的燃油费用预计将增加自身运营成本 20 亿美元。达飞轮船方面则预测，新规生效后，预计将产生平均 160 美元每标准箱 (TEU) 的额外成本。

如此巨额的成本，航运企业难以消化，恐怕只能让货主承担相应的成本。

需要注意的是，即将实施的新 LSS，与今年年初很多船公司开始征收的 LSS 是完全不同的标准，去年 11 月 1 日起，几乎所有船公司已经对所有货代货主征收低硫燃油附加费（LSS）。此次实施的新的 LSS 再次转嫁到货代货主身上，货主的费用进一步增加。由此将导致运费大幅上扬。

来源：中国水运网

【LNG 运输市场增长势头将延续至 2020 年】

来自 VesselsValue 的报告显示，LNG 运输市场的增长势头有望持续到 2019 年底至 2020 年。

随着越来越多的国家将 LNG 作为优于石油和煤炭的第一能源，以及新的投资项目不断投入营运，LNG 市场有望保持繁荣。VesselsValue 指出，中国处于需求增长的最前沿，作为世界第二大 LNG 进口国，正成为 LNG 新需求的最大增长极。



VesselsValue 表示，若以美元计算大型 LNG 运输船的资产，希腊和日本分居全球前两位。希腊近日取代了日本长期居首的位置，自 2018 年以来订购了多艘 LNG 运输船。“然而，我们已经看到中国在 LNG 市场中的崛起，其拥有 59 亿美元的 LNG 船队资产，约占全球五大船东国的 13%。”

中国目前共拥有 45 艘 LNG 运输船，包括新造船在内有一半以上船龄不足 2 年，在未来拥有很大的市场优势。中国工商银行 (ICBC) 拥有的船队价值最高，共有 10 艘船，总价超过 17 亿美元。

在造船方面，韩国在建造 LNG 船舶上一直具有优势。但随着天然气市场开始向中国船厂投入更多资金，情况有所转变。在未来三年内投入使用的 127 艘船中，17%将在中国造船厂建造，75%在韩国，其余在日本。

VesselsValue 指出，中国开始与韩国争夺这些高净值资产，希望中国在未来几年提升与日、韩的竞争力，中国建造的 LNG 运输数量大幅增多。”

来源：国际海事信息网

【358 艘油轮受美国制裁影响，油轮市场疯了】

上周大型油轮市场持续疯狂暴涨，VLCC 日租金一度上涨到令整个航运业咂舌的 30 万美元的水平。在知名航运经纪公司 SIMPSON | SPENCE | YOUNG，简称 SSY 发给信德海事网的一份简报中，该机构写到，“（运费市场的）狂野的程度远超 2007-2008 的油轮市场高峰，是我从业 30 多年来从未见过的。”

正如信德海事网此前连续报道《日租金超 165,000 美金！经纪人：这块航运市场疯了，太疯狂了！》中所分析到，油轮市场的暴涨主要是受沙特炼油设施遭无人机袭击、某些航运公司船舶遭遇美国制裁，部分船舶暂时退出航运市场安装脱硫设备，以及霍尔木兹海峡和红海相继有油轮遭遇袭击等等因素的影响。

根据另一家航运经纪公司 Braemar ACM 提供的数据显示，目前全球总共有大约 358 艘各类型油轮受美国对伊朗以及委内瑞拉等国的制裁所影响。其中有大约 156 艘超大型油轮 VLCC 因为美国制裁而在市场上经营遭遇影响。

其他板块，有大约 74 艘 suezmax 型油轮以及 128 艘 aframax 型油轮受影响。

Braemar ACM 表示，除开中远海能、伊朗国航 NITC 以及委内瑞拉国有石油公司所拥有的船舶外，共有 77 艘 VLCC 在过去 12 个月里挂靠过委内瑞拉而受到影响。该机构一位分析师 Anoop Singh 表示，那些曾经挂靠过委内瑞拉的船舶在市场上的经营变得非常困难。

据报道，全球最大的油轮租赁公司之一埃克森美孚 (ExxonMobil) 已禁止使用去年在委内瑞拉停靠过的油轮。市场担心其它一些美国炼油商可能也会效仿此举。



Anoop Singh 就表示，近段时间来一些大型原油租船人加强了对禁止使用此类船只的制裁条款的执行力度，更多的租船人可能会很快照搬类似的做法。

Braemar ACM 表示，另外 41 艘超大型油轮受到影响，其中包括中远集团 (Cosco) 拥有的油轮，以及伊朗船东 NITC 拥有的 38 艘油轮。

虽然受制裁影响的一部分船舶私下以运费打折等方式正进入市场，但这部分船舶所面临的市场较为有限。比如受美国制裁的影响，伊朗国航以及委内瑞拉石油公司的船舶目前较多的被用于海上储油以及有限的贸易航线运输。

此外，还有一部分船舶因为需要改装脱硫设备以便于在 2020 年后仍然能够使用硫含量较高的燃油而暂时退出市场。

Singh 表示，截至上周初，约占全球 VLCC 船队 1.5% 的 VLCC 船舶正在船厂进行 VLCC 改装工作。另外还有大约 6% 的该类船舶正等待这进行改装，但预估有部分船舶会被迫或故意推迟进坞。

另一个值得注意的地方是，正如此前报导，世界最大油轮泰欧轮正被其船东派往马六甲海峡马来西亚海域停泊储油以备战 IMO2020。

Braemar ACM 表示，目前在新加坡海峡总共有 35 艘 VLCC，3 艘 suezmax 停泊储油，今年 6 月份的时候，分别为 22 艘和 0 艘。

Singh 表示，大多数的这些锚泊船舶都装载的是低硫油 LSFO，此外还有一些为伊朗油和被污染的俄罗斯乌拉尔油。

如上文所述各种因素影响，航运经纪公司 SSY 在最新发布的油轮周报中介绍到现货租船市场，VLCC 板块，上周中东及西非到中国航线，分别暴涨 WS200 及 WS175 点，分别达到了 WS315 点及 WS290 点的高位，TCE 分别达到了每天 29.4 万美元及 26.5 万美元。加勒比回中国航线，包干运价亦大幅上升，TCE 高达每天 21.3 万美元。

VLCC 大船的暴涨同样带动了次一级油轮板块的增长，比如 Suezmax 板块，西非到欧洲大陆航线，爆升 WS130.0 点；收在 WS280.0 点；TCE 高达每天 12.7 万美元；黑海到地中海航线亦跟随爆升 WS110.0 点；同样收在 WS280.0 点；TCE 高达每天 15.0 万美元；

Aframax: 加勒比到美湾较上周回调大升 WS60.0 点，收在 WS210 点，TCE 每天 4.55 万美元。新马到澳洲航线亦上升 WS57.5 点，达到 WS195.0 点，TCE 为每天 5.1 万美元；欧洲大陆内航线，上周已经前一周已经大升，上周持续上升 WS17.5 点，达到 WS187.5 点；TCE 为每天 6.7 万美元；地中海内航线前一周已升到 WS220 的高位，上周小幅回调 WS5 点，收在 WS215 点；TCE 高达每天 6.0 万美元；



清洁油市场：相较脏油市场，清洁油市场的上升则比较温和，升幅普遍在 5-15%的幅度之内。从 TCE 来看，LR2 的 TCE 最高的航线是中东到日本线，达到了每天 3.8 万美元的高位，但依然低于所有阿弗拉油轮航线的 TCE；LR1 航线 TCE 最高的也是中东到日本线，TCE 约为每天 2.1 万美元；MR 除了新加坡到澳洲航线达到了每天 1.5 万美元外，其它 MR 航线的 TCE 均不到每天 1.0 万美元。

期租市场，各船型一年及三年期租费率也普遍有较大幅度上升。

面对如此火爆的市场，SSY 同时也警告到，“希望今年盈利丰厚的大型油轮船东，保持清醒的头脑，切记转身即大举投资新造大型油轮！偶然因素造成的运力短缺，不可持续，这些因素一旦消除，市场必然迎来暴跌！”

来源：信德海事

3. 船舶市场动态

【1 月到 8 月全球拆船市场同比滑落约 20%，集装箱和散货船的拆船量则大幅增加】

据全球领先的在线船舶估值和航运市场资讯提供商 VesselsValue 的数据统计，2019 年 1 月到 8 月的拆船市场与去年同期相比，从 235 艘滑落约 20%，至 185 艘。其中，；而油轮和气体船的拆船数显著减少。

集装箱拆船量大幅度增加

2019 年（1-8 月）集装箱拆船数为 19 艘，与 2018 年同期的 73 艘相比，大幅下跌了约 282%。

集装箱作为航运领域垄断性较高的市场，IMO2020 对其影响最大。主要的班轮运营商已承诺其船队将安装脱硫塔，但是整体时间面临延误，特别是大型集装箱船型。今年，对超巴拿马型集装箱船来说，是个不错的年头；但其他集装箱类型就不尽如意，导致这些船型的拆船活动增加。

波动的好望角型市场推高了干散货拆船活动

同期干散货拆船量增加，从 2018 年的 34 艘，上升约 60%至 54 艘。好望角型拆船数量翻番，由去年的 11 艘增加至 24 艘。

本年，干散货市场波动极大，波罗的海干散货运价指数在经历三年来的新低后不久，又创下五年新高。大幅波动影响了船东的市场信心，更积极地把好望角



型船送去拆解。

气体运输船前景明朗 减低船东拆船意愿

市场对液化天然气的需求趋旺，年头 LNG 船的即期价翻了一番；市场普遍认为该市场前景乐观。好的行情减低了船东拆船的意愿，因此拆船量与从年同期的 35 艘滑落约 70%至 11 艘。

IMO2020 的合规要求将对气体运输船市场产生积极影响。液化天然气被当做是高硫油和低硫油的代替品，需求将逐渐增加。

更多国家在寻求更清洁燃料的同时也已经开始考虑进口液化天然气。随着更多液化天然气项目被批准，增加了气体船吨海里需求。

美国页岩油产量和燃料需求双驱动促大型油轮拆船量下降近七成

美国页岩产量的增加带动了市场对 VLCC 的需求，该船型的拆解量与去年同期比，从 27 艘滑落约 80%至 5 艘。

为给 IMO2020 做准备，更多旧型油轮被用来作为船用燃料的浮动存储。这一商机，致使较大型至大型吨位油轮拆船量骤减。VLCC，苏伊士型，阿芙拉型的总拆船量与 2018 年同期比，从 73 艘大幅度滑落约 86%，至 10 艘。

油轮市场的拆船总量整体滑落近七成，从去年的 145 艘至今年的 47 艘，大型吨位的拆船量滑落更为显著。

印度对钢铁需求疲软

愈演愈烈的贸易战和全球钢铁消费需求下降，对印度的拆船市场产生了连锁效应。

印度今年总拆船量为 230 万轻吨，在去年 340 万轻吨的基础上减少了 32%。

2019 年印度次大陆的钢价在经历小幅波动后，持续走低，现处于 USD373/1t 的水平。这进一步促使船东对拆船采用观望态度。

来源：海事服务网 CNSS



【孟加拉国造船业将迎来“黄金时期”】

目前，孟加拉国建造的船舶正出口至亚洲、非洲及欧洲约 12 个国家。

孟加拉国出口导向造船工业协会（AEOSIB）主席 Abdullahel Bari 博士表示：“孟加拉国建造的船舶在印度、巴基斯坦、沙特阿拉伯、阿联酋、挪威、瑞典、丹麦、芬兰、意大利、德国及一些非洲国家有着巨大潜力。目前，我们的重点是接到更多来自不同国家的造船订单。同时，孟加拉政府也在制定针对出口导向产业的政策。”

Bari 博士还是 Ananda 船厂的董事长，他表示孟加拉国有 100 多家船厂为本国和国际市场建造不同类型的船舶。在这些船厂中，有 12 家大型船厂可以满足国际市场的要求。他表示，孟加拉国的造船业将在未来五年内迎来“黄金时期”，同时政府和私营投资者也乐于探索新的投资机遇。

Bari 表示：“如果一切按计划进行，孟加拉造船业的出口收入将在今后五年内超过每年 10 亿美元大关。”

他还补充道，作为一个穆斯林国家，孟加拉国在中东，特别是沙特阿拉伯和阿联酋有着良好的声誉。

Bari 博士表示：“为了抓住在海湾国家的机遇，从现在开始，我们应该更积极地参与沙特阿拉伯和阿联酋不同的船舶市场。”

总部位于阿联酋的航运公司 Al Rashid 航运公司已经与孟加拉的几家造船厂进行了谈判。其中包括孟加拉国的顶级船厂 Western Marine Shipyard Limited (WMS)，就两艘价值 680 万美元的油轮造船订单进行谈判。

WMS 总裁 Saiful Islam 表示：“在政府的帮助下，造船业将在出口多样化方面发挥重要作用。该行业面临的主要挑战来自于为项目安排运营资金。如果银行及金融机构能够出面支持造船业，我们能够从本国及国际市场获得更多造船订单。”在向阿联酋成功交付了多艘油轮后，孟加拉造船厂预计将从该国获得更多订单。

WMS 总经理 Sohail Hasan 表示：“依据孟加拉船厂的造船能力，我们只能专注于 15000 载重吨位（DWT）以内的中型船舶以及多用途船的建造，包括近海巡逻船（OPV）、拖轮、海工船、勘探船、内陆集装箱船、多用途货船、登陆艇、滚装船及客轮。”

2017 年，WMS 还向 Al Rashid 航运公司出口了一艘名为 Ajman Trans 号的登陆舰，这也是孟加拉国出口的第 43 艘船舶。

来源：龙 de 船人



【2019年1~9月船舶工业经济运行情况】

2019年1-9月份，我国造船完工量保持增长，新承接船舶订单量和手持船舶订单下降，重点监测企业工业总产值等主要经济指标保持增长。

一、全国三大造船指标一增两降

1~9月份，全国造船完工2936万载重吨，同比增长6.7%。承接新船订单1947万载重吨，同比下降27.4%。9月底，手持船舶订单7941万载重吨，同比下降8.2%，比2018年底下降11.1%。

1~9月份，全国完工出口船2751万载重吨，同比增长9%；承接出口船订单1842万载重吨，同比下降22.3%；9月末手持出口船订单7298万载重吨，同比下降5%。出口船舶分别占全国造船完工量、新接订单量、手持订单量的93.7%、94.6%和91.9%。

二、重点监测企业指标情况

1、造船企业三大指标一增两降

1~9月份，53家重点监测的造船企业造船完工2837万载重吨，同比增长6.7%。承接新船订单1861万载重吨，同比下降26.6%。9月底，手持船舶订单7789万载重吨，同比下降5.5%。

1~9月份，53家重点监测的造船企业完工出口船2664万载重吨，同比增长9.2%；承接出口船订单1764万载重吨，同比下降21.3%；9月末手持出口船订单7166万载重吨，同比下降2.3%。出口船舶分别占重点造船企业完工量、新接订单量、手持订单量的93.9%、94.8%和92%。

2、工业总产值同比增长

1~9月，船舶行业80家重点监测企业完成工业总产值2869亿元，同比增长5.1%。其中船舶制造产值1106亿元，同比增长7.1%；船舶配套产值193亿元，同比增长10.9%；船舶修理产值105亿元，同比增长19.3%。

3、船舶出口产值同比增长



1~9月，船舶行业80家重点监测企业完成出口产值1048亿元，同比增长4.8%。其中，船舶制造产值755亿元，同比增长5.4%；船舶配套产值41亿元，同比增长5.1%；船舶修理产值64亿元，同比增长20.8%。

4、企业经济效益同比增长

1~9月，船舶行业80家重点监测企业实现主营业务收入1950亿元，同比增长3.2%；利润总额25亿元，同比增长150%。

三、造船三大指标国际市场份额

1~9月，我国造船完工量、新接订单量、手持订单量分别占世界市场份额的37.8%、46.6%和43.1%。

来源：中国船舶工业行业协会

【发展LNG动力船需让企业“有利可图”】

凭借较好的经济性、清洁性，内河船舶采用液化天然气（LNG）燃料受到了较高的关注，尤其是在国际海事组织（IMO）2020年“限硫令”生效日期临近及相关环保法规日益严苛的背景下，LNG被认为是我国内河船舶运输最现实、最有前景的替代燃料。在日前召开的第五届LNG浮式储运装备技术论坛上，有专家就提出，我国即将迎来LNG产业发展的第二个“黄金十年”，与之相配套的LNG储运设备、加注设施都将迎来新一轮发展。相关各方应紧紧抓住这一机遇，努力推进有关法律法规的完善，让企业“有利可图”，从而推动内河LNG动力船及相关产业发展。

尽管我国从2010年开始探索推广LNG动力船，但整体而言这10年的发展速度较为缓慢，其背后原因涉及政策、市场、技术等多方面。从市场环境来看，一方面，当时行业对于内河船舶应用LNG的认识不统一，相关推广工作涉及部门及领域众多，致使行业缺乏明确的发展规划；另一方面，低迷的航运、造船市场和高企的成本等阻碍了LNG动力船的发展。从制造技术来看，目前我国内河LNG动力船的性能参差不齐，实际效果并不如预期。例如，我国LNG发动机生产厂商以国产化为主，大功率单燃料机较少，混烧式双燃料机居多；现有主机排放、功率覆盖与能耗等方面仍需改进，实际使用中集成化程度不高，维护保养不便。从配套设施来看，目前我国已建或在建水上船用加注站数量远远不够，缺乏加注设施是LNG成为船用燃料的关键障碍。这些因素都加大了LNG动力船的推广难度。

不经一番寒彻骨，怎得梅花扑鼻香。10年的发展经验告诉我们，发展LNG动力船不能仅仅依靠个别企业的力量，而是需要政府主管部门以及整个产业链上下游企业形成合力，实现船、站同步发展。其中，如何调动企业的积极性是实现新一轮发展的前提，如何形成并巩固良好的产业环境是长远发展的保障。在当前环保压力日渐增大的形势下，要激发企业内生活力，引导企业从被动应付变为主动探索，千方百计让企业在参与过程中“有利可图”，以“经济性”因素



激发其对发展 LNG 动力船及相关产业的积极性。这就需要政府这只“看得见的手”和市场“看不见的手”相互配合，并形成更好的默契。

具体来看，一是相关政府部门应进一步做好“放管服”工作，在完善简化报审制度、做好审批服务的同时，成立专门的水运 LNG 应用归口部门，按照“归口管理、简化程序”原则，由统一的部门牵头解决跨部门涉及的水利、航道、海事、港口、地方审批等方面的配合、衔接问题，简化项目审批程序，快速推进项目建设；完善相关法规及标准体系建设，进一步明确相关进度安排，确保强制性、导向性的政策得到真正落实，为 LNG 动力船的营运环境、建造氛围打开“绿灯”，从而提升广大企业参与其中的积极性。二是要鼓励相关企业对 LNG 动力船的改造、新建、加装以及 LNG 储罐、供气系统等相关设备实施标准化生产，积极发挥引导和协调的作用，协助解决立项、资金、技术等问题。三是在 LNG 动力船经济鼓励政策方面，应针对不同的发动机技术、减排等指标有区别地、有针对性地给予补贴，或在相关环节降低资费，把钱用在刀刃上，以鼓励相关技术和装备的国产化，形成自我持续发展能力。需要强调的是，相关企业也应改变观望态度，积极在标准制定、船舶技术、补贴政策方面继续深入研究，推动行业发展体系和规范的完善，从而抓住新一轮机遇期，助推产业发展。

当前，“气化长江”战略正逐步得到落实，LNG 动力船和沿江加注市场已取得了一定的成果。然而，要实现 LNG 产业链高效运转，还需政府部门、行业组织、企业立足“一盘棋”思想，找到发展的难点痛点，探索差异化路径，利用大数据、智能制造等新技术，加快产业创新发展。只有这样，才能让企业得到实惠、让用户得到便利、让环境得到保护，形成多方共赢的新格局。

来源：中国船舶报

4. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	365.00	n/a	585.00	580.00
Hong Kong	n/a	n/a	n/a	n/a
Tokyo	n/a	n/a	n/a	n/a
Hamburg	235.00	n/a	600.00	n/a
Fujairah	305.00	n/a	675.00	n/a
Istanbul	340.00	n/a	660.00	n/a
Rotterdam	258.00	293.00	565.00	n/a
Houston	390.00	n/a	620.00	n/a
Panama	n/a	n/a	n/a	n/a
Santos	481.00	n/a	n/a	758.00

截止日期： 2019-10-18



◆ 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 41 周	第 40 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 41 周	第 40 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: 2019-10-15

(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
1	Tanker	310,000	Namura, Japan	2021	Kyoei Tanker - Japanese	9,500	scrubber fitted
1	Tanker	50,000	Hyundai Vinashin, Vietnam	2021	Blue Wake Shipping - Singaporean	3,600	
2	LNG	174,000 cbm	DSME, S. Korea	2022	BW Gas - Singaporean	18,700	re-liquefaction system, options declared
2	LNG	174,000 cbm	Samsung, S. Korea	2023	MISC - Malaysian	20,250	
1	LPG	38,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	2021	Thenamaris - Greek	Undisclosed	option declared
11	Container	15,000 teu	Hyundai, S. Korea	2022	Eastern Pacific - Singaporean	13,600	LNG fuelled
1	Container	1,096 teu	Kyokuyo, Japan	2021	TVL Marine - Taiwanese	Undisclosed	



◆ 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
MANGARELLA	BC	82,654		2009	Japan	1,550	Magna - Greek	BWTS fitted
BW HAZEL	BC	81,510		2013	S. Korea	2,175	Scandinavian	on long subs
OREGON	BC	74,204		2002	Japan	790	Gurita Lintas Samudera - Indonesia	
SHINY HALO	BC	61,496		2011	Japan	1,650	Empros Lines - Greek	BWTS fitted
SANTA HELENA	BC	58,215		2012	Japan	1,520	Undisclosed	
SUPRASTAR	BC	56,728		2011	China	1,040	Chinese	
STOVE PHOENIX	BC	55,840		2007	Japan	1,125	Undisclosed	
ETERNAL TRIUMPH	BC	55,830		2012	Japan	1,400	A. M. Nomikos - Greek	
GRASSHOPPER	BC	53,146		2002	Japan	650	Chinese	
STAR EPSILON	BC	52,402		2001	Japan	650	U. A. E	
STAR COSMO	BC	52,246		2005	China	680	Undisclosed	
BELEAST	BC	50,223		2006	Indonesia	undisclosed	Marti Shipping & Ship Management - Turkish	BBHP
FORTUNE BAY	BC	28,671		2006	Japan	650	Greek	
PANFORCE	BC	28,200		2004	Japan	550	Chinese	
KING SUGAR	BC	28,196		2010	Japan	720	Greek	

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
SHENG AN DA 12	CV	4,082	230	2008	China	105	Chinese	at auction

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
WESTWOOD FRASER	GC	45,000		2009	Poland	undisclosed	Tufton Oceanic - U. K	
MIRAI BRIGHT	GC	3,901		2007	China	undisclosed	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
BRIGHTOIL GALAXY	TAK	319,743		2012	S. Korea	6,150	Zodiac Maritime - U. K	at auction
N. TOPAZ	TAK	306,324		2000	S. Korea	2,500	Chinese	
RIDGEBURY UTAH	TAK	299,498		2001	S. Korea	3,250	Medship - Turkish	
RIDGEBURY UTIK	TAK	299,450		2001	S. Korea	3,250	Medship - Turkish	en bloc each*
RIDGEBURY ARTOIS	TAK	298,330		2001	Japan	3,250	Medship - Turkish	



DS COMMODORE	TAK	298,620	2000	Japan	2,200	Ngm Energy - Greek	
CAPE BONNY	TAK	159,152	2005	S. Korea	2,000	Tufton Oceanic - U. K	
HYUNDAI SAMHO 8045	TAK	157,877	2020	S. Korea	6,450	Okeanis Eco Tankers - Greek	en bloc each**, basis delivery
HYUNDAI SAMHO 8046	TAK	157,877	2020	S. Korea	6,450	Okeanis Eco Tankers - Greek	September 2020
BRIGHTOIL LEAGUE	TAK	115,605	2009	S. Korea	2,100	Union Maritime - U. K	en bloc each***, at auction basis
BRIGHTOIL LUCKY	TAK	115,459	2009	S. Korea	2,100	Union Maritime - U. K	ss/dd due
BRIGHTOIL LEGEND	TAK	107,518	2009	Japan	2,180	Avin - Greek	auction in Hong Kong basis ss/dd due
EVER RICH NO. 18	TAK	105,483	2003	Japan	1,425	Greek	
GLENDA MEGAN	TAK	47,147	2009	S. Korea	1,900	Singaporean	
ENERGY PROGRESS	TAK	46,606	2008	S. Korea	3,400	Minsheng Financial Leasing - Chinese	en bloc, with 3yrs BB back
ENERGY PUMA	TAK	46,549	2008	S. Korea			
PORT UNION	TAK	46,256	2003	S. Korea	2,900	Undisclosed	en bloc*
PORT SAID	TAK	46,211	2003	S. Korea			
PORT STANLEY	TAK	46,157	2003	S. Korea			
PORT MOODY	TAK	46,136	2002	S. Korea			
RELIANCE II	TAK	46,108	2006	S. Korea	1,400	Undisclosed	en bloc
ADVANCE II	TAK	46,101	2006	S. Korea	1,400	Undisclosed	each****
NORD GERANIUM	TAK	39,826	2014	China	2,500	Ecuadorian	incl TC to FLOPEC
ALPINE HIBISCUS	TAK	37,857	2010	S. Korea	1,425	Undisclosed	
BALTIC CAPTAIN I	TAK	37,339	2000	S. Korea	550	Greek	en bloc each
BALTIC CHIEF I	TAK	37,339	2000	S. Korea	550	Greek	
MEGACORE HONAMI	TAK	36,955	2010	S. Korea	1,150	Greek	at auction
ASTON I	TAK	36,032	2001	S. Korea	745	Middle Eastern	
KAPPA SEA	TAK	6,308	2012	China	520	Chinese	en bloc each*****
ARMONIA	TAK	6,284	2012	China	520	Chinese	
AMAZONA	TAK	6,284	2012	China	520	Chinese	
BITTEN THERESA	TAK	5,529	1998	Turkey	326	Central American	
GUARDIANS	TAK	5,527	1998	Turkey	330	Central American	
VEMAOIL XXV	TAK	5,196	1993	Japan	190	Undisclosed	
BRIGHTOIL 319	TAK	4,235	2014	China	445	Equatorial Marine - Singapore	
BRIGHTOIL 326	TAK	4,233	2015	China	595	Equatorial Marine - Singapore	*at auction
BRIGHTOIL 329	TAK	4,211	2016	China	447	Equatorial Marine - Singapore	
NAVIGATOR AURORA	TAK/LPG	27,037	2016	China	6,975	Ocean Yield	BB back to Navigator Gas



NORDIC GAS TAK/LPG 23,256 1994 S. Korea 950 Caroil Transport Marine - Cuban

◆ 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
ADVENTURER K	BC	28,024	5,861	1989	Japan	370.00	
HERALD	BC	26,666	5,607	1986	Japan	362.00	
TIGR-1	TAK	4,999	3,225	1984	Finland	370.00	

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
BERGE BUREYA	BC	289,889	37,222	1993	S. Korea	410.00	as is Singapore
SAI SUNRISE	BC	14,101	6,635	1989	Germany	373.00	as is Sharjah
MSC SIERRA II	CV	31,829	8,338	1991	S. Korea	418.00	incl 690t Bunkers
SIERRA	REF	1,828		1985	Japan	415.00	
NAVARINO	TAK	147,048	22,520	1994	U. K	408.00	as is Khor Fakkan
PIRAJUI	TAK	66,721	13,409	1990	Brazil	283.88	as is Rio, mid-December delivery
PIRAI	TAK	66,672	13,828	1990	Brazil	283.84	as is Rio, mid-December delivery
PEDREIRAS	TAK	55,007	14,181	1993	Brazil	302.87	as is Rio, mid-December delivery
AURORA	TAK	24,668	10,133	2000	Portugal	440.00	as is Sikka, 486 tons solid stainless steel

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
HONG YU	BC	45,654	7,527	1995	Japan	undisclosed	
GS GRAND	TAK	13,946	3,846	1991	Japan	undisclosed	

◆ ALCO 防损通函

【新西兰与澳大利亚发布臭虫警报】

2019/2020 年度褐翅椿象风险季即将来临，来自褐翅椿象建立种群的国家的船舶如需抵达新西兰和澳大利亚，必须准备接受更加严格的监管和检验。上一风险季，新西兰拒绝了四艘被褐翅椿象污染的船舶进入新西兰水域。



为什么褐翅椿象是个问题？

褐翅椿象，或称茶翅蝽，是一种以果蔬作物为食并可严重危害果蔬作物的农业害虫，已从其东亚原产地传播至北美与欧洲并建立起了种群，但尚未在澳大利亚和新西兰建立种群。如果褐翅椿象找到途径进入新西兰或者澳大利亚，将会严重损害新西兰和澳大利亚的农业经济和独特环境。

【近期对 COSCO（大连）等公司实施伊朗制裁的影响有多深远？】

9月25日，美国海外资产控制办公室（OFAC）根据行政令13846，把中国大连中远海运油品运输有限公司，昆仑航运有限公司和其他几家实体及个人列入“特别指定国民名单”（SDN名单），指其涉及运输伊朗石油而违反美国制裁措施。为此，OFAC已确认如下：

制裁措施适用于指定实体及任何实体中受制裁对象单独拥有或合计持有50%或以上所有权

制裁不适用于这些实体的最终母公司，如COSCO中国远洋海运集团。同样，制裁不适用于COSCO其它子公司及附属公司（如：中远控股）。

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
2019-10-18	706.900	786.250	6.508	90.136	909.520	59.133	906.190	482.380	538.030
2019-10-17	707.890	784.050	6.511	90.248	907.710	59.232	904.770	478.550	536.220
2019-10-16	707.460	780.520	6.501	90.173	902.500	59.235	908.310	477.590	535.870
2019-10-15	707.080	779.200	6.520	90.133	891.090	59.238	909.760	478.730	534.150
2019-10-14	707.250	780.230	6.525	90.168	892.940	59.065	906.920	480.690	536.060

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	1.83813	1 周	1.85263	2 周	--	1 个月	1.84638
2 个月	1.93488	3 个月	1.96588	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	1.9745	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	1.99313		

2019-10-17

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