



全一海运市场周报

2019.10 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2019.10.21 - 10.25)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场运输需求恢复 多条航线运价上涨】

本周，中国出口集装箱运输市场需求总体表现良好。“国庆”假期后货量处于持续恢复状态。本期多数航线运价上涨，综合指数上升。10月25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774.27点，较上期上涨3.7%。

欧洲航线：受圣诞货源和“国庆”停航后出货需求增长影响，市场货量有一定程度恢复。部分航商仍有计划的实行停航等运力控制措施。本周，上海港船舶平均舱位利用率在85~90%之间，其中部分航商华东地区的装载率到达95%以上，即期市场运价上涨。10月25日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为594美元/TEU，较上期上涨2.4%。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90%左右，部分班次满载出运。受定价策略影响，多数航商仍保持原运价不变，即期市场运价微跌。10月25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710美元/TEU，较上期下跌0.7%。

北美航线：市场货量节后逐渐上升。另受多个航商联盟运力缩减计划影响，四季度航线运力预计有一定规模下降。运输市场对此反应较大，货主主动出货意愿增加。受此影响，本周上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率在95%以上，多个班次满载，个别航班出现爆仓。价格方面，部分航商推涨运价，其余航商则保持原有运价不变，即期市场运价总体变化不大。10月25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1361美元/FEU和2411美元/FEU，较上期分别下跌0.5%和上涨1.6%。

波斯湾航线：目的地市场节后货量增长明显，但“国庆”停航的影响仍未完全恢复。航商通过持续的运力控制来保持航线供需平衡，上海港船舶平均舱位利用率上升至95%以上，部分班次满载出运。受此影响，航商在月初普遍上调了各自订舱运价，即期市场运价大涨。10月25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786美元/TEU，较上期上涨22.4%。

澳新航线：市场表现较活跃，运输需求较为强劲。航线货量仍处于高位，但部分航商舱位偏紧导致脱班的情况得到缓解。上海港船舶平均舱位利用率在95%以上，多数航次满载。由于基本面良好，仍有部分航商继续推涨运价，即期市场运价走高。10月25日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为1164美元/TEU，较上期上涨3.8%。



南美航线：市场货量总体稳定向好。南美西航线上运力规模有一定下降，供需关系总体保持良好。上海港船舶平均舱位利用率在 95%以上，部分班次满载。部分航商在月初推涨运价，即期市场运价上涨。10 月 25 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1965 美元/TEU，较上期上涨 9.3%。

日本航线：本周货量平稳，市场运价基本稳定。10 月 25 日，中国出口至日本航线运价指数为 726.91 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【非煤货种拉动需求 综合指数继续上涨】

本周，非煤货种表现抢眼，市场成交活跃，占用市场有效运力。加上北方港口天气原因封航，船舶周转变慢，运力略显紧张，沿海散货运输市场运价延续上涨走势。10 月 25 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 1151.51 点，较上周上涨 2.0%。其中煤炭、矿石、粮食运价指数上涨，成品油运价指数下跌，原油运价指数维稳。

煤炭市场：本周，电煤消费淡季特征明显，沿海六大电厂日耗较上周持平，维持在 60 万吨水平。六大电厂库存再次攀升至 1600 万吨水平，较为充裕。供应方面，截至周三，北方发运港煤炭库存合计 2300 万吨，处于较高水平；同时，煤炭进口量连续三个月超过 3000 万吨，内、外贸煤炭供应都较为充足。上游供应充裕，下游库存高企，市场采购需求不足，煤炭现货价格走低，下游拉运以长协为主，沿海煤炭运输市场货盘偏少，成交冷清。与此同时，受基建项目建设影响，近期矿建类材料运输需求较为火爆，据悉，北方下水砂石成为近期沿海散货运输需求新的增长点，水泥、水渣、钢材等货种也维持较好态势，非煤货种成交活跃，表现强势，消耗大量市场运力，加上近期北方港口受天气情况影响封航，船舶周转缓慢，运输市场运力偏紧，支撑船东心态走强，沿海煤炭运输价格一路上行。

10 月 25 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1177.43 点，较上周上涨 2.6%。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 36.3 元/吨，较上周上涨 3.0 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 38.7 元/吨，较上周上涨 3.2 元/吨；秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 43.2 元/吨，较上周上涨 2.8 元/吨。

金属矿石市场：从目前的利润情况来看，建筑钢材存在一定利润并且随着天气转冷，在后期价格存在下降的预期之下，高炉企业生产积极性较高，短期供应量依旧处于偏大的水平。另一方面，为了维持成本控制，贸易商和钢厂短期多以出货维持低库存操作。本周沿海金属矿石运输市场运输需求增加，运价小幅上涨。10 月 25 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1110.54 点，较上周上涨 1.9%。

粮食市场：供应方面，国储玉米停拍，市场供应主体由国储拍卖转向新粮。港口库存方面，南北港玉米的渠道库存偏低局面迟迟不见好转，给玉米价格带来



支撑。加上近期生猪养殖利润大幅上涨，深加工消费仍有增长空间。沿海粮食运输市场运价继续上涨。10月25日，沿海粮食货种运价指数报收1045.57点，较上周上涨2.7%。

成品油市场：10月21日国内汽、柴油价格每吨分别降低150元和145元。汽油市场需求端基调持续疲软，炼厂汽油出货偏弱。而目前仍是柴油需求的相对旺季，基建、矿山、户外工程等用油企业对柴油价格形成一定支撑。运输方面，市场需求偏弱使得市场货量较前期明显萎缩，运力得到释放，货多船少格局改变，运输价格继续下跌。10月25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1119.67点，较上周下跌0.2%。

（3）中国进口干散货运输市场

【巴拿马型船跌跌不休 综合指数继续下探】

本周国际干散货运输市场各船型下跌调整。其中海岬型船市场有所分化，太平洋市场率先止跌；巴拿马型船市场跌跌不休；超灵便型船市场小幅震荡。远东干散货综合指数继续下跌。10月24日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为1201.66点，运价指数为1022.32点，租金指数为1470.67点，较上周四分别下跌3.0%、3.3%和2.6%。

海岬型船市场：海岬型船太平洋市场止跌企稳，远程矿航线继续下跌。本周太平洋市场上可用运力较多，FFA远期合约价格自周初起持续下跌，市场成交清淡，租家也仅以力拓一家为主，澳大利亚至青岛航线运价承压下行。临近周末，必和必拓、FMG等租家陆续回归市场，铁矿石货盘增多，外加FFA远期合约价格回升，带动市场热情，运价止跌小升。24日市场报出，11月初的装期，澳大利亚丹皮尔至青岛航线成交价为9.1美元/吨。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为22183美元，较上周四下跌1.3%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为9.018美元/吨，较上周四微跌0.8%。远程矿航线，由于前期空放至大西洋的运力较多，租家仅淡水河谷及CSN在市场上看船，成交稀少，市场整体氛围走软，打击船东信心，远程矿航线运价延续跌势，跌幅收窄。22日市场报出，11月初的装期，巴西图巴朗至青岛航线成交价为19.9美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为19.968美元/吨，较上周四下跌7.2%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船两洋市场表现不佳。粮食市场，受中美贸易战缓和影响，美豆价格逐渐走强（10月22日，CBOT大豆期货11月合约收报每蒲式耳9.34美元，上涨0.75美分），国内进口商采购意愿偏弱，美湾和美西的粮食货盘不多。随着FFA远期合约价格缓慢下跌，市场整体不活跃，南美粮食货盘也较少，加之前期空放南美运力较多，市场船货平衡度较差，粮食航线相关运价继续下跌，且跌幅扩大。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为37.400美元/吨，较上周四下跌3.8%。太平洋市场，受粮食航线运价持续走跌及燃油价格小幅回升影响，船东空放运力至南美的动力有所减弱，市场可用运力比较充裕。另一方面，进口煤炭货盘不多，太平洋市场整体氛围不佳，船多货少格局突显，租金、运价下跌。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为13681美元，较上周四下跌5.4%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为12569美元，较上周四下跌6.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为7.194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稳中有跌。本周，市场整体平稳，菲律宾镍矿货盘明显减少，煤炭货盘相对平稳，水泥熟料、钢材等货盘表现一般，租金、运价小幅波动。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 11942 美元，较上周四下跌 0.5%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 13983 美元，较上周四下跌 1.6%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 8821 美元，较上周四下跌 1.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 9.215 美元/吨，较上周四下跌 0.7%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.925 美元/吨，较上周四下跌 2.0%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价大幅回落 成品油运价每况愈下】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，10 月 18 日当周，美国原油库存意外减少，结束了 5 周连续增长的势头，同时精炼油和汽油库存如期减少。英国推迟脱欧几成定局，首相快速通过脱欧法案的动议遭议会否决，英国局势牵动整个欧洲，给市场带来额外的不确定因素。在担忧明年需求疲弱的情况下，OPEC+延长减产协议持续到 2020 年 3 月，并考虑是否进一步减产来支撑油价。本周原油价格波动上行，布伦特原油期货价格周四报 61.45 美元/桶，较上期上涨 2.71%。全球原油运输市场大船运价回归理性，中型船运价不断下滑，小型船运价持续修正。中国进口 VLCC 运输市场运价大幅回落。10 月 24 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1691.56 点，较上期下跌 29.63%。

超大型油轮（VLCC）：随着美国制裁事件影响逐步消退，船舶供给紧张气氛渐趋缓解。本周 VLCC 市场回归理性，运价大幅回调，日均 TCE（等价期租租金）迅速向下至 7.5 万美元附近。成交记录显示，中东至中国航线 11 月 8 日装期货盘成交运价为 WS105；西非至中国航线 11 月 20 日装期货盘成交运价为 WS105。周四，中东湾拉斯努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS104.85，较上周四下跌 28.1%，CT1 的 5 日平均为 WS112.15，较上周下跌 52.3%，TCE 平均 8.1 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS104.15，下跌 31.7%，平均为 WS107.67，TCE 平均 8.2 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价综合水平不断下滑。西非至欧洲市场运价下跌至 WS152，TCE 约 6.3 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，尼日利亚至地中海，11 月 7 至 9 日货盘，成交运价为 WS162.5。黑海到地中海航线运价下跌至 WS169，TCE 约 7.8 万美元/天。亚洲进口主要来自中东和俄罗斯，一艘 13 万吨级船，卡塔尔至泰国，10 月 23 至 25 日货盘，成交运价为 WS215。一艘 13.5 万吨级船，俄罗斯至印度西岸，11 月 13 日货盘，成交包干运费为 475 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线由涨转跌，地中海及欧美航线不断下滑，综合水平持续修正。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS190（TCE 约 4.3 万美元/天）。跨地中海运价大幅下跌至 WS141（TCE 约 3.5 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS145（TCE 约 4.2 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，挪威至欧洲大陆，10 月 30 至 11 月 1 日货盘，成交运价为 WS150。波罗的海短程运价下跌至 WS119（TCE 约 4.1 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS185（TCE 约 3.9 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS183（TCE 为 4.5 万美元/天）。中国进口主要来自俄罗斯，一艘 10 万吨级船，科



兹米诺至中国北方，11 月上旬货盘，成交包干运费为 90 万美元。

国际成品油轮 (Product)：运输市场亚洲航线一落千丈，欧美航线持续下跌，综合水平每况愈下。印度至日本 3.5 万吨级船运价大幅下跌至 WS176 (TCE 约 1.5 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价大幅下滑至 WS165 (TCE 约 2.4 万美元/天)，7.5 万吨级船运价骤降至 WS182 (TCE 约 3.9 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS102 水平 (TCE 约 0.7 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS153 (TCE 约 1.5 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 1.9 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数小幅上涨 二手船市成交减少】

10 月 23 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 856.60 点，环比微涨 0.94%。其中，国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数、沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别上涨 0.07%、1.37%、0.38%、1.33%。

国际干散货货盘供应不足，散运市场运价历经短暂回升后掉头滑落，BDI 指数周二收于 1860 点，环比下跌 2.92%，二手散货船价格多数惯性上涨。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1218 万美元、环比上涨 0.18%；57000DWT—1508 万美元、环比上涨 2.44%；75000DWT—1870 万美元、环比上涨 2.87%；170000DWT—2793 万美元、环比下跌 0.11%。当前，铁矿砂和粮食货盘均有所萎缩，煤炭货盘小幅增加，国际干散货船运价和租金走势各异，预计二手散货船价格短期震荡盘整。本期，二手散货船市场成交量尚可，共计成交 13 艘，总运力 97.91 万 DWT，成交金额 22000 万美元，平均船龄 8.15 年。

虽然 OPEC 减产执行率维持偏高水平，且地缘政治因素仍未平息，但全球经济回落给原油需求前景带来的负面影响却削弱了利多效应，国际油价回归理性，并在 60 美元/桶来回拉锯，布伦特原油期货收于 59.70 美元/桶 (周二)，环比上涨 0.59%。本期，国际油轮运价先涨后跌，二手国际油轮船价涨跌互现。5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2275 万美元、环比上涨 1.23%；74000DWT—2278 万美元、环比上涨 0.13%；105000DWT—3135 万美元、环比下跌 1.20%；158000DWT—4292 万美元、环比下跌 0.12%；300000DWT—6367 万美元、环比上涨 0.10%。近日，国际货币基金组织将 2019 年全球经济增长预期从 7 月份的 3.2% 下调至 3.0%，是自 2009 年全球经济衰退以来的最低水平，原油运输需求前景堪忧，油轮运价和租金继续回跌，预计二手油轮价格将震荡盘整。本期，二手国际油轮成交量萎缩，共计成交 10 艘，总运力 99.85 万 DWT，成交金额 23350 万美元，平均船龄 11.2 年。

非煤货盘陆续放出，有效支撑沿海散货运输市场，运价连续上调，二手沿海散货船价格小幅上涨。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—153 万人民币、环比上涨 0.37%；5000DWT—754 万人民币、环比上涨 0.41%。当前，“北砂南运”行情向好，运距增长，内贸船舶运力相对紧俏，船东挺价信心增强，运价小幅上涨，预计散货船价格稳中有涨。



内河散货运输需求有所增加，二手散货船价格多数触底回升。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--54 万人民币、环比上涨 1.21%；1000DWT--107 万人民币、环比上涨 3.31%；2000DWT--200 万人民币、环比上涨 1.60%；3000DWT--273 万人民币、环比下跌 1.06%。内河建材运输需求较为平稳，预计内河散货船价震荡盘整。本期，内河散货船成交量尚可，共计成交 76 艘，总运力 14.78 万 DWT，成交金额 14270 万元人民币，平均船龄 9.83 年。

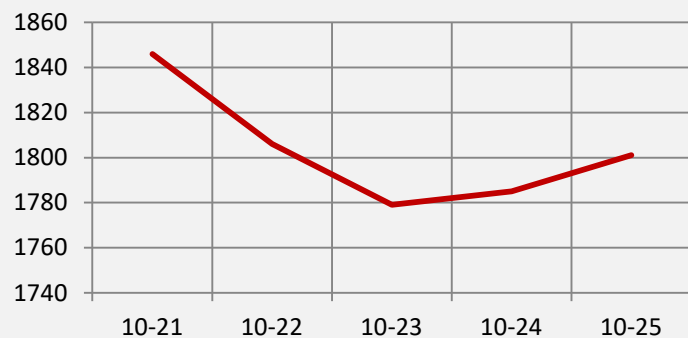
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

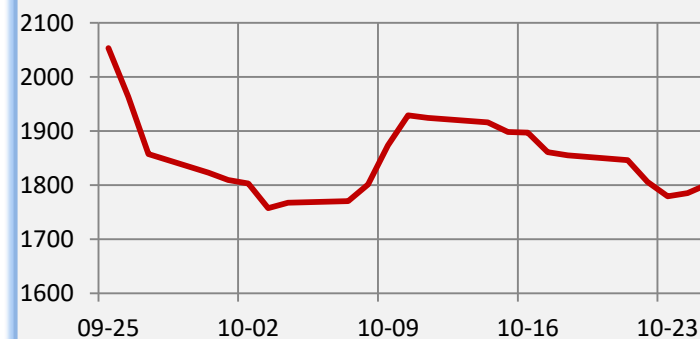
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	10 月 21 日		10 月 22 日		10 月 23 日		10 月 24 日		10 月 25 日	
BDI	1,846	-9	1,806	-40	1,779	-27	1,785	+6	1,801	+16
BCI	3,047	-17	2,944	-103	2,873	-71	2,926	+53	3,009	+83
BPI	1,819	-21	1,795	-24	1,770	-25	1,748	-22	1,695	-53
BSI	1,221	-1	1,217	-4	1,210	-7	1,200	-10	1,187	-13
BHSI	649	-2	646	-3	642	-4	637	-5	631	-6

上周 BDI 指数走势



近一个月 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 42 周	第 41 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	16,500	0	0.0%
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: 2019-10-22



3. [航运市场动态](#)

【今年下半年干散货、油船运价指数大幅波动】

2019 年 6 月以来，油轮原油运价指数（BDTI）整体走高，10 月 22 日报收 1312 点，较 6 月初增长 106.9%。受海湾地区地缘政治形势危险上升及沙特石油设备遇袭等因素的影响，9 月开始，BDTI 指数高速上涨，9 月 14 日至 10 月 14 日的周期内涨幅达到 176.6%。10 月 14 日创下年度新高 1958 点之后，已经连续多日回调，目前跌幅 33.0%，如此大幅度的涨跌在 BDTI 指数历史上极为罕见，后续走势值得期待。

同样，下半年，波罗的海干散货指数（BDI）波动也十分显著，总体呈现震荡走高态势，7 月下旬至 8 月上旬一轮回调后，9 月初创下 2518 点的高位，9 月后又进入新一轮震荡周期，目前报 1806 点（10 月 22 日），仍较全年最低点增长 200.4%，高于 6 月初 64.8 个百分点。

该指数衡量的是铁矿石、水泥、谷物、煤炭和化肥等资源的运输费用。就中国来看，1-9 月进口铁矿砂及其精矿 78422 万吨，同比增长 6.4%，进口谷物及谷物粉 1329 万吨，同比增长 10.0%。进口煤及褐煤 25057 万吨，同比增长 20.6%。进口矿物肥料及化肥 930 万吨，同比增长 120.0%。

中国是全球主要的进口国之一，对 BDI 指数有一定的影响，中国大宗散货进口的持续增长对于 BDI 指数有着支撑作用。就中国自身来看，目前还是处于比较明显的增长区间，对 BDI 今年的走高起到积极的作用。

相比 BDTI 和 BDI 的大幅震荡，中国出口集装箱运价指数（CCFI）相对比较平稳，最新报 776.92 点（10 月 18 日），仍在低位小幅波动。

来源：中国水运网

【降低 40%成本！俄罗斯打造北极运输线 中国是最大客户？】

俄罗斯总统普京已将开发北极列为该国首要长远目标之一。目前俄罗斯通过出口北极液化天然气，把国际投资者吸引到了北极圈。不过，运输其他商品的船运公司依然不愿舍弃苏伊士航线，改用北极航线。

（莫斯科彭博电）俄罗斯要开发北极航线与苏伊士航线竞争，为了把货运公司吸引过来，莫斯科计划创建一家集装箱船运公司，负责承包航行北冰洋的一切风险。

俄罗斯远东与北极发展部副部长克鲁提科夫指出，船运公司若要取道北冰洋，须斥资采购破冰船或是能够在结冰区域行驶的冰级船，同时其须支付的运输保



险费将比苏伊士航线贵至少一倍。

根据芬兰一所大学 2014 年提出的报告，通过北极航线运输一个标准集装箱，成本比苏伊士航线高约 36%。

俄远东与北极发展部与一所智库正在进行一项合作计划，探讨设立一家国营集装箱船运公司，承包北极的所有货运风险，包括更高的保险费，以及可能受到的运输干扰，例如突如其来的大风使重型浮冰漂到航道中。

克鲁提科夫说：“国家将承担北极航运成本，而私人货运公司则自行承担其余费用。”货运公司的最终成本“将比途经苏伊士运河来得低，至少在最初阶段会如此”，以达到推销北极航线的效果。

按照俄方的设想，来自欧洲和亚洲港口的支线船，最远可以将货物运到俄罗斯位于巴伦支海的摩尔曼斯克港。之后从巴伦支海至阿拉斯加附近的白令海，这条总长 3000 多海里的航线，将由俄集装箱货运公司接手负责货物运输。

克鲁提科夫表示，外国货运公司无须添购新船，可大大节省运输成本。他也说，俄集装箱货运公司将运作至少 10 年，“否则没人会使用”北极航线。

他说：“到了某个时候，船运业者就会习惯并熟悉那里的基础设施，（对北极航线的）兴趣也将随之提高，那时我们可以停止承包北极运输，使这整条航线转为商业化。”

俄远东与北极发展部预计将在年底完成这项运输承包计划的基础设施和成本预算的研究，之后再花半年对研究结果进行讨论和更新，最终是否落实将由俄罗斯领导层定夺。

去年北极航线的总货运量达 2020 万吨，但国际过境转运仅占其中一小部分。俄罗斯定下目标，要在 2024 年将这条航线的年货运量提高至 8000 万吨。

到了某个时候，船运业者就会习惯并熟悉那里的基础设施，（对北极航线的）兴趣也将随之提高，那时我们可以停止承包北极运输，使这整条航线转为商业化。

由于中国在北极航线上充足的货运量以及对俄罗斯能源的巨大需求，北极航线无疑是连接两国经济往来的桥梁。而日前，俄罗斯首批 2.3 万吨矿物肥料就通过北极航线向中国运送。据悉，这条通道将成为连接东北与西欧最短的海上航线，并缩短航程 1/3，降低运输成本 40%。

来源：联合早报



【IMO 2020 限硫令，22%的船东无法合规！】

近期，帕劳国际船舶登记处(PISR)针对船东、船舶管理公司以及船舶运营商对 IMO 2020 限硫法规的准备程度开展了一项调查，结果显示，22%的船东认为自己无论如何也无法达到法规要求。

这项调查一共得到了 337 份回应，其中 219 份来自船东和船舶管理公司。在这些船东和船舶管理公司当中，68%持有 1 到 7 艘船，8.68%持有 8-10 艘船，22.37%持有 10 艘以上船舶。调查结果显示，许多船东和船舶管理公司要么还在观望履约方式，要么直接觉得无法合规。

在回答对 IMO 2020 限硫法规有何打算的问题时，只有 33.96%的受访者表示自己的船舶肯定会符合法规要求。44.03%的人表示将“观望市场如何反应”。大约 22.01%的人表示“绝对不可能合规”，按照限硫令的规定，他们的船舶将无法商用。

受访者当中似乎有很大一部分人都选择采取观望态度，尽管 IMO 一再声明限硫令将在 2020 年 1 月 1 日准时生效，这些人还是认为法规有可能延期。47.29%的受访者表示他们觉得限硫令不会在 1 月 1 日生效，剩下 52.71%的受访者则认为生效日期不会改变。

在有信心满足法规要求的受访者当中，绝大部分(83.06%)计划使用低硫合规燃油，14.52%已经为船舶安装了洗涤塔，还有 2.42%打算采取其他合规方式。

来源：中国船检编译自 Sea Trade

【限硫令来临 全球航运业绷紧神经】

距离国际海事组织限硫令新规生效仅剩不到三个月的时间，预计全球航运业大多数船舶将转而使用符合规定的低硫燃料，运营成本随之增加。但高低硫燃料价差变化巨大难以预测，选择低硫燃料和脱硫装置也越来越成为船东最头疼的难题。

标普全球普氏预计，到 2020 年全球大多数船舶将使用低硫燃料运行，这意味着每天将有约 300 万桶高硫燃料被取代，燃料价格很可能将会上涨。标普全球普氏认为，到明年低硫燃平均将比高硫燃料每吨贵 240 美元，到 2023 年，两种燃料价差逐渐降至每吨八十美元。

另一方面，油品贸易和经纪公司 KPI Bridge Oil 的预测认为，明年燃料价格将上涨每公吨 160 美元至 180 美元。而德路里预计，到 2020 年，合规的低硫燃料将比高硫燃料高出每公吨 240 美元。

不过，高低硫燃料之间的价差变化巨大，成本与走向实际很难预测。数据显示，2019 年 9 月 6 日，高硫燃料价格为 338 美元，低硫燃料为 553 美元，价差



215 美元；但在 9 月 12 日，高硫燃料价格调涨至 380 美元，低硫燃料则反降至 535 美元，价差缩小到 155 美元。油商方面的消息称，低硫燃料生产成本每吨比高硫燃料高出 75 美元以上。油价差决定了船东是否愿加装脱硫洗涤器，也影响未来成本回收摊提时间。

全球咨询公司 Alixpartners 表示，限硫令规定可能会使东行的亚洲-美洲航线及亚洲-欧洲航线上的航运公司面临风险，这些航线合计占全球集运量的二成左右，仅额外成本就高达 30 亿美元，而这笔费用预料将由货主、货代承担。

Sea Intelligence Consulting 首席执行官 Lars Jensen 在今年三月曾强调，这笔帐单应由货主来付，没有其他人愿意为此而买单。预计限硫令将给整个集运业每年约增加 100 亿至 150 亿美元成本，而在过去的 7 年中，整个航运业总盈利约 80 亿美元。

有船东表示，低硫油市场价格波动太大，业界难以预测结果，船东现也面临船舶究竟要不要安装洗涤器还是用低硫油的两难决定。低硫油价格波动起伏大约要到 2020 年第一季度结束才会趋向稳定，而未来营运成本支出，也将随之增加。

业内人士预估，到 2020 年的 5000 艘集装箱船中约有 200 艘船将安装废气洗涤器，其余 96%至 97%的船舶则将使用低硫燃料或者 LNG。值得注意的是，巴拿马运河最近也开始禁止使用开环洗涤器，而全球许多区域及港口早已开始禁止使用开环洗涤器。

来源：国际船舶网

4. [船舶市场动态](#)

【2019 年三季度全国造船完工量同比增长 6.7% 新增订单量降幅大幅收窄】

根据工业和信息化部数据，今年 1-9 月，中国造船量达 2936 万载重吨，同比增长 6.7%。截至今年 9 月底，中国新增订单量为 1947 万载重吨，较上年同期减少 27.4%，但降幅较上半年收窄 19.5 个百分点。

官方数据显示，中国新造船订单数量占全球市场份额的 46.6%。截至 9 月底，国内订单总量为 7941 万载重吨，同比下降 8.2%。手持订单量占全球手持订单总量的 43.1%。

今年 1-9 月份，我国造船完工量、新接订单量、手持订单量以载重吨计分别占世界市场份额的 37.8%、46.6%和 43.1%，继续保持国际领先。

此外，根据中国船舶工业行业协会发布的数据，2019 年三季度中国造船产能利用监测指数（CCI）为 629 点，同比回升 28 点，上涨 4.7%；与今年二季度相



比回升 26 点，环比上涨 4.3%，已连续两季度回升。

具体来看，三季度国际航运市场持续回暖，带动新船需求增长，新船价格指数保持稳定，但由于造船完工量大于新接订单，骨干造船企业手持船舶订单环比下滑，先行指标略有下降。骨干企业主营业务收入和营业利润率等同步指标环比回升。

来源：航运界

【严重拖期？中国船厂遭遇“幸福的烦恼”】

一边是订单暴增几乎包揽全球脱硫装置改装订单，一边是延期交付日益严重面临合同纠纷，因为“高估自己的能力”，中国船厂正在遭遇“幸福的烦恼”。

脱硫装置改装订单暴增，中国船厂占据超 80% 市场

随着 IMO 2020 新规生效仅剩不到 3 个月的时间，脱硫装置改装成为了全球关注的市场热点。中国船厂在这一领域占据着绝对的主导地位，但也面临着比预期更加严重的延期交付问题。

克拉克森的最新报告显示，截止目前，全球配备脱硫装置的船舶总数已经从 2018 年 1 月的约 400 艘大增至约 4000 艘。目前在运营船队中约有 1471 艘船（约 1.05 亿 GT）装有脱硫装置，其中 70% 是通过改装来安装的。

根据克拉克森的数据，2019 年全年改装脱硫装置的船舶数量不断增加。9 月份估计全球范围内约有 160 艘船（2400 万载重吨）正在进行脱硫装置改装。预计到 2020 年年初，配备脱硫装置的船舶占全球船队比例（按 GT 计算）将从 2018 年年初的 2% 增至 14%，到 2020 年底将进一步增长至 19%。其中，到 2020 年年底 VLCC 船队中脱硫装置占比将达到 34%，好望角型散货船船队的占比将达到 36%。

据中国修船协会发布的消息，在脱硫装置改装领域，中国修船行业以每季度完工 250 台套的水平，继续保持全球领先，目前已经完成改装已超过 400 台套，同时手持订单 1100 台套，其中第三季度新接订单近 130 台套。已有 8 个中国船厂承接脱硫装置改装订单累计超过 100 台套。

值得一提的是，在 2019 年完成的脱硫装置改装中，约有 80% 由中国修船厂完成。事实上，中国船厂在船舶脱硫装置改装市场上已经占据绝对的主导地位。按照克拉克森的数据，全球从事脱硫装置改装业务最多的前 20 家船厂中有 17 家来自中国，前 14 家全部为中国船厂。

然而，伴随着脱硫改装订单的迅速增长，中国船厂却在面临日益严重的交付时间延期问题，以及随之而来的合同纠纷。克拉克森的数据显示，脱硫装置改装



所花费的时间正在不断增加，从 6 月的 33 天增加到 9 月的平均 44 天。

北英格兰保赔协会（North P&I）的抗辩险（FD&D）团队近日表示，已经开始收到与改装延期造成商业损失相关的询问。FD&D 代表 Freight、Demurrage 和 Defence，即解决 Freight（运费）、Demurrage（滞期费）争议有关索赔案件中的 Defence（抗辩）费用。

北英格兰保赔协会的抗辩险副总监 Tiejha Smyth 称，有迹象表明，改装工程延期情况比最初报道更加严重，同时因为工程延期导致船东蒙受损失。

Smyth 透露，中国船厂高估了自己的能力，出现了严重的延期交付问题，一些原定于本月投入使用的船舶可能会延期两到三个月交付，实际安装时间也增加了三倍。她认为，脱硫装置改装所需花费的时间远高于船厂的预期，因为船厂低估了改装工作的复杂性。

而另一方面，观察人士指出，许多船东急于获得船厂泊位以改装脱硫装置，这导致在一些脱硫装置改装合同中的条款中不允许船东因延期而追偿任何财务损失。

Smyth 称，船东能否可以要求船厂赔偿损失完全取决于合同条款，因此，最终船东只能重新协商商业条款以减轻损失，“我看到的许多合同都有利于船厂，很有可能船东最终将无法向任何人提出索赔要求”。

来源：国际船舶网

【油船市场交付量大增拆船量降至 10 年来最低】

波罗的海航运公会（BIMCO）近日表示，今年原油船交付量增长了 37%，而拆船量降至 10 年来的最低水平，比上年减少了 52%；新船订单量则一直维持在较低水平，合同吨位下降了 48%。

在充满不确定性和地缘政治动荡的市场中，BIMCO 保持其立场，转向市场基本面，以消除市场投机的迷雾和不确定性驱动的炒作。

“在 2019 年的前 9 个月中，交付量比去年有了实质性的增长，尤其是在原油船领域，交付量同比增长了 37%。在同一时期，拆船量减少了 52%。将两者结合在一起时，运力过剩的问题再次浮出水面。” BIMCO 首席航运分析师 Peter Sand 说。

据 BIMCO 称，原油船船队的交付量猛增。在今年的前九个月中，已交付了 2300 万载重吨，与去年同期相比，交付吨数增长了 37%。散货船总吨数同比增长 28%，至 2900 万载重吨。



许多船东选择在 1 月交付，以名义上降低船舶的出生年龄，这在一定程度上解释了 2019 年 1 月的集中交付现象，其中交付了 12 艘 370 万载重吨 VLCC。

“2019 年前 9 个月，总共交付了 53 艘 VLCC，达 1600 万载重吨。除了拆船活动下滑之外，从 1 月到 9 月，整个原油船船队的增长速度达到了惊人的 5.4%，” Peter Sand 表示。

在拆船方面，2019 年仅拆解了 1000 万载重吨，与去年同期相比减少了 52%。即使近年来拆船活动相对较高，2019 年的拆船数量也特别低。实际上，这是自 2007 年以来的年度最低水平。

BIMCO 表示，拆船活动在 9 月几乎停止，只有 30 万载重吨被送往拆船厂。

在 2019 年第四季度，商业航运市场的运价飙升，尤其是在原油运输领域，在某种程度上，在散货运输中也是如此。近期对沙特石油设施的袭击以及美国对伊朗的制裁，导致 VLCC 的平均运费在 2019 年 10 月 11 日达到每天 307888 美元。此后运费有所下降，但仍然很高。

整个 2019 年，订单方面保持低水平，所有细分市场均比去年减少。总体而言，按吨位计算，与去年前 9 个月相比，新船订单量下降 48%。但是从 2017-2018 年度的大量订单来看，这肯定会影响到未来几年的市场。

来源：CNSS

【这类船舶卖“火”了】

10 月 21 日，浙江船舶交易市场发布《2019 年前三季度全国船舶拍卖市场报告》（下称“报告”）称，前三季度，相比干散货类船舶与液货类船舶，“三无”及“非法改装”船舶拍卖艘次占比却大幅上升。

报告表明，前三季度，全国船舶拍卖总计 495 艘次，与去年同期同比减少 44 艘次、下降 8.2%。其中，全国拍卖干散货类船舶 220 艘次，同比减少 42 艘次、下降 16%；全国拍卖液货类船舶 24 艘次，同比减少 12 艘次、下降 33.3%。

与此相反，“三无”及“非法改装”船舶拍卖行情看涨。前三季度，“三无”及“非法改装”船舶拍卖艘次在总拍卖艘次的所占比例大幅上升。报告分析说，其原因在于，一是国家加大力度打击“三无”及“非法改装”船舶；二是通过专业船舶处置平台采用网络拍卖的处置方式，结合后续船舶跟踪拆解监管，使该类船舶在处置效率、成交溢价率等方面都有大幅提高。根据拍船网（www.shipbid.net）统计数据，仅 5—9 月通过该平台处置的“三无”及“非法改装”船舶就达 28 艘次，报名参拍总数超过 150 人次，成交率达 89.3%，溢价率最高的项目达到 148.3%。



报告分析说，前三季度，虽然全国船舶拍卖总艘数有所下降，但却表明，航运市场经过近几年的盘整，走势日趋平稳，市场波动逐步减小。

此外，报告还显示，前三季度，液货类船舶拍卖艘次仅占总拍卖艘次的 4.8%，却表明液货船企业特别是油运行业经营状态良好。根据中国船舶交易价格指数（SSPI）显示，与干散货船相比，油船价格表现强劲，目前正处在上升通道。数据表明，今年前三季度中国原油进口量为 3.69 亿吨，同比增长 9.7%，也使得国内油品运输货量继续增加，预计油船运价仍将上涨，这也将吸引更多资本投入油船市场。

来源：港口圈

5. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	385.00	n/a	595.00	n/a
Hong Kong	406.00	416.00	590.00	n/a
Tokyo	n/a	n/a	n/a	n/a
Fujairah	305.00	n/a	675.00	n/a
Istanbul	360.00	n/a	660.00	n/a
Rotterdam	273.00	308.00	572.00	n/a
Houston	310.00	n/a	623.00	n/a
Panama	320.00	n/a	615.00	n/a
Santos	519.00	n/a	n/a	732.00

截止日期：2019-10-25

◆ 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 42 周	第 41 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 42 周	第 41 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: 2019-10-22

(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	300,000	Hyundai Samho, S. Korea	2021	Evalend - Greek	9,500	option declared
3	Tanker	9,000	Ningbo, China	2020	EA Technique - Malaysian	1,630	under 5-yrs T/C
5	Container	23,000 teu	DSME, S. Korea	2020-2021	MSC - Italian	15,240	options declared
2+2+2	Heavy Lift	12,500	Mawei, China	2021-2022	BugLift Shipping - Dutch	Undisclosed	2 cranes x 500T SWL, DP2

◆ 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
BULK SHANGHAI	BC	208,000		2019	China	4,700	Ocean Yield - Norwegian	en bloc each, 13yrs BBB, less \$5.0m to sellers credit
BULK SEOUL	BC	208,000		2019	China	4,700	Ocean Yield - Norwegian	
NIKI	BC	101,648		2006	Romania	1,200	U. A. E	
REAL HAPPINESS	BC	76,602		2005	Japan	1,020	Greek	
ADVENTURE III	BC	62,534		2019	Japan	2,750	Undisclosed	
FURNESS ST KILDA	BC	61,510		2010	Japan	undisclosed	Far East	
CENTENARIO BLU	BC	55,594		2011	Japan	1,370	New Vision - Greek	
NAVIOS HIOS	BC	55,180		2003	Japan	765	Greek	
BAOLONG	BC	46,658		1998	Japan	430	Chinese	



MINXIN	BC	45,428	1997	Japan	320	Chinese
HE DE	BC	32,993	2009	China	949	Undisclosed
THURGAU	BC	32,790	2011	China	700	Greek
HO BAO	BC	23,649	2001	Japan	420	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
OCEAN FRIEND	GC	13,030		2006	Japan	450	Malaysian	logs fitted

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
ENERGY R	TAK	319,012		2003	S. Korea	3,200	Greek	
FOUR SMILE	TAK	160,573		2001	S. Korea	1,750	Middle Eastern	
RED MAJESTIC	TAK	105,578		2000	Japan	1,050	U. A. E	
PELAGOS	TAK	76,020		1999	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
LINCOLN	TAK	51,319		2004	S. Korea	1,100	MTM Management - Greek	*BWTS fitted, ss/dd
REGENT	TAK	51,319		2004	S. Korea	1,100	MTM Management - Greek	passed
BUTTERFLY	TAK	47,326		2005	Japan	1,120	Greek	
OCEAN QUEST	TAK	47,221		1999	Japan	650	Undisclosed	
DURANGO	TAK	47,131		2000	Japan	undisclosed	Undisclosed	
PORT STEWART	TAK	38,875		2003	China	660	Middle Eastern	
RITA MAERSK	TAK	35,199		2004	China	800	Seven Islands - Indian	
KINGFISHER	TAK	34,586		2005	China	700	Undisclosed	
SOUTHERN COUGAR	TAK	12,585		2009	Japan	1,100	S. Korean	stst
NANTONG CIMC SINOPACIFIC S1030	TAK/LPG	24,000		2020	China	4,500	Hartmann - German	
GAZ CENTURY	TAK/LPG	5,782		2001	Japan	620	Siam Gas -Thai	

◆ 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
ORE BAYOVAR	BC	179,302	22,248	1998	S. Korea	375.00	HKC required
NAN HAI FA XIAN	OFFSHORE	254,642	36,190	1976	ITALY	325.00	as is Singapore, gas free
EASTERN GLORY	TAK	5,288	2,970	1986	China	316.00	
PT PROGRESS	TAK	3,901	1,458	1972	Japan	320.00	



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
REUNION	CV	31,829	8,309	1992	S. Korea	390.00	incl 150t ROB
MSC REUNION	CV	31,829	8,309	1992	S. Korea	390.00	incl 150t 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
SUCCESS TOTAL XXXI	FSO	47,059	8,785	1992	S. Korea	335.00	as is Indonesia, incl 2000t slps/sludge ROB
DELIGHT	TAK	8,614	2,810	1992	Japan	undisclosed	as is Colombo

◆ALCO 防损通函

【液体货的取样】

化学品，成品油，植物油和其他动植物油通常作为散货用化学品液货船和成品油轮运输。自海上贸易以来，这些货物的质量问题一直是个争端，即使拥有先进技术，其质量纠纷还是会持续不断。

液体货在船上可能会受到诸如温度变化，与空气接触，光线，污染物，或其他污染物的影响。其他污染源包括自身生产的不合格，遭受岸上储罐和岸上管线的外部污染物质，还有船舶上一批货物的残留物和洗涤水。检验员将会在装货港和卸货港登船取样做货物质量检验。但是，检验常常是出自于货主的意图和利益。因此，建议船员自己收集货样以保护船方利益。适时且正确的液货取样是船舶管理团队监管所必不可少的。

【土耳其海峡内的救助索赔和 TURKS 2015 格式合同】

土耳其海峡由伊斯坦布尔海峡和恰纳卡莱海峡以及连接黑海与地中海的马尔马拉海组成，被认为是世界上最具战略意义的水道之一。

20 世纪 30 年代，平均每天通过博斯普鲁斯海峡的船舶数量只有 17 艘。然而今天，依航运业及国际贸易的市场行情而定，每年有大约 5 万艘船舶通过这些海峡；也就是每天 130 艘左右。这还不包括由渡轮、补给船、渔船和游艇组成的当地船舶交通量——如果将这些计算在内的话，博斯普鲁斯海峡及其附近海域则有数千艘船舶的通过量。

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
2019-10-25	707.490	785.520	6.513	90.274	908.280	59.150	905.930	482.250	541.300
2019-10-24	707.270	787.310	6.510	90.227	913.270	59.198	904.500	484.390	541.010
2019-10-23	707.520	787.250	6.523	90.219	911.610	59.194	900.610	485.340	540.390
2019-10-22	706.680	788.020	6.506	90.111	916.270	59.160	901.470	485.360	540.070
2019-10-21	706.800	788.430	6.520	90.136	911.930	59.191	902.760	484.160	538.160

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	1.80275	1 周	1.8135	2 周	--	1 个月	1.80425
2 个月	1.88575	3 个月	1.93563	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	1.932	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	1.96088		

2019-10-24

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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