



全一海运市场周报

2019.11 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2019.11.11 - 11.15\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【进入节前空窗期 远洋线运价下调】

本周，中国出口集装箱运输市场进入“圣诞节”节前空窗期，欧美等市场运输需求受“圣诞”假期和到港时间的影响，货量出现下滑。多数航线月初涨后继续回调，综合指数下跌。11月15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797.78点，较上期下跌4.8%。

欧洲航线：按到港和通关时效计算，本周订舱出运至欧洲市场货物运抵欧洲市场正逢“圣诞”假期。市场货量下滑，虽然航商采取了一定的运力缩减措施，但装载率仍出现下降，上海港船舶平均舱位利用率在90%左右。受此影响，部分航商采取降价揽货策略，即期市场订舱价格下跌。11月15日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为708美元/TEU，较上期下跌2.9%。地中海航线，市场情况与欧洲基本相似，上海港船舶平均舱位利用率下滑到80%~90%之间，即期市场运价再次下跌。11月15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706美元/TEU，较上期下跌2.1%。

北美航线：随着中美贸易谈判出现缓和，为避免获征高额关税，货物退关率上升。加之前期赶关期导致北美市场库存升高，航线货量出现下滑。本周，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率在90~95%之间。为争取有限货源，市场竞争有所加剧，部分航商订舱报价明显下调，即期市场运价下跌。11月15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1351美元/FEU和2398美元/FEU，较上期分别下跌11.8%和6.8%。

波斯湾航线：市场需求总体平稳，航商对航线运力控制的执行力度略有放松。本周，上海港船舶平均舱位利用率在90%以上。受装载率不佳影响，部分航商开始降价揽货，即期市场运价小幅下跌。11月15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755美元/TEU，较上期下跌2.3%。

澳新航线：市场货量略有下滑，航线上仍有停航等运力控制措施出台，运输需求略有放缓。本周，上海港船舶平均舱位利用率在95%左右。上周市场运价在连续19期上涨后出现首次下跌，本周多个航商仍采取降价揽货策略，即期市场运价出现较大幅度下跌。11月15日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为1056美元/TEU，较上期下跌10.0%。

南美航线：市场需求总体稳定。同时，航线上仍有一定规模的运力控制措施，供需关系基本保持良好。本周，上海港船舶平均舱位利用率在95%以上，多数班次接近满载水平。价格方面，由于月初上涨幅度较大，本期运价走势仍承接上期呈回调趋势。部分航商为维持高装载率降价揽货，即期市场运价再次回落。



11月15日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为1839美元/TEU，较上期下跌10.1%。

日本航线：市场货量保持平稳，航线运价基本稳定。11月15日，中国出口至日本航线运价指数为726.90点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【海砂监管影响需求 运价周中调头下行】

本周，在海砂运输市场监管力度加大的影响下，沿海散货运输需求疲软态势逐步显现，上涨行情难以持续，运价于周中遇拐点。不过船东纷纷看好后市，下半周运价仅小幅下跌。11月15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1113.76点，较上周上涨2.5%。

煤炭市场：近期，在进口煤政策以及相关市场监管等因素影响下，沿海煤炭运价变动频繁。本周沿海煤炭运输市场行情于周中迎来拐点，运价先涨后跌。具体情况来看，上半周，市场延续上周较好走势，在煤炭价格触底、冬季取暖用煤预期以及海砂运输需求增多等因素影响下，市场租船热情较高，且海砂货盘有效消化过剩运力，运价持续上涨。周中开始，市场格局发生变化。伴随海砂运输市场整治力度再次加大，不少船舶被查、被扣，运输需求骤减。同时煤炭需求表现仍不温不火，下游库存稳居高位。运力供需转向过剩，部分船东担忧情绪升温，降价揽货现象增多。不过进口煤政策方面传递出利好，限制政策进一步收紧，部分口岸已禁止进口煤通关。结合后期迎冬储煤临近，内贸煤需求以及价格转好的预期浓厚。受此影响，多数船东报价仍较为坚挺，市场博弈加剧，下半周运价仅小幅下跌。

11月15日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1121.43点，较上周上涨3.5%。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30.4元/吨，较上周五上涨1.5元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为33.4元/吨，较上周五上涨1.8元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为39.4元/吨，较上周五上涨1.6元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为37.2元/吨，较上周五上涨1.4元/吨。

金属矿石市场：在秋冬季环保限产及终端需求季节性走弱预期下，钢厂按需采购为主。但目前钢厂库存整体处于较低水平，且钢厂产量维持高位，铁矿石仍有较为稳定的运输需求。11月15日，沿海金属矿石货种运价指数报收1090.57点，较上周上涨1.6%。

粮食市场：目前非洲猪瘟对玉米市场的影响仍较为严重，国家出台多项政策扶持生猪养殖，以帮助生猪存栏尽快恢复。但生猪养殖周期较长，生猪存栏的恢复最快也要到明年6月份才能见效。玉米等原料的需求仍然较弱，而且由于价格偏低，农民惜售心态也较为明显，粮食运输需求改善程度有限，运价涨幅相对其它货种较小。11月15日，沿海粮食货种运价指数报收1025.25点，较上周上涨0.7%。



成品油市场：目前，沿海成品油运输市场供需格局较为平稳。虽然上、下游港口压港现象略有缓解，部分运力释放，但旺季临近，运输需求稳中向好。综合上述情况，沿海成品油运价小幅波动，航线运价涨跌互现。11月15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1125.10点，较上周微涨0.1%；其中市场运价成分指数报收1091.71点，较上周微涨0.1%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【中小型船跌跌不休 综合指数继续下行】

本周国际干散货运输市场有涨有跌，海岬型船市场止跌回升，巴拿马型船和超灵便型船市场因煤炭、粮食、镍矿等货盘较少，运力过剩局面未有改善，租金、运价继续较大幅度下跌，远东干散货综合指数继续下行，跌幅较上期收窄。11月14日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为1027.37点，运价指数为924.49点，租金指数为1181.69点，较上周四分别下跌3.1%、1.2%和5.2%。

海岬型船市场：海岬型船太平洋市场和远程矿航线运价止跌反弹。太平洋市场，本周澳洲几大租家均在市场上询船，市场较为活跃，加上FFA远期运价合约价格上涨，整体气氛较上期好转，且短期看涨气氛较浓，船东信心增加，抬升报价，澳大利亚至青岛航线运价止跌反弹。周末，由于近期远程矿航线及大西洋市场较差，船东空放意愿下降，运力均集中在太平洋市场，市场可用运力仍较多，运价上涨乏力。14日市场报出，受载期为11月29-30日，西澳至青岛航线成交价为8.8美元/吨。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为22565美元，较上周四上涨5.1%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为8.856美元/吨，较上周四上涨4.5%。远程矿航线，上半周，巴西至中国航线表现安静，货盘较少，运力较多，巴西图巴朗至青岛航线运价在18美元/吨的低位徘徊。下半周，在市场询船的租家增加，且随着12月货盘的不断放出，巴西图巴朗至青岛航线运价小幅回升。14日市场报出，受载期为12月6日，巴西图巴朗至青岛航线成交价为19美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为18.663美元/吨，较上周四上涨2.7%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场和粮食航线运价继续下跌。粮食航线，中美贸易摩擦继续，且下游需求不佳，目前购买美国大豆的数量不多，粮食航线货盘偏少，市场运力过剩，粮食航线运价继续走跌。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为34.006美元/吨，较上周四下跌4.7%；美湾密西西比河至中国北方港口6.6万吨货量粮食航线运价为44.771美元/吨，较上周四下跌4.8%。太平洋市场，上半周市场表现安静，货盘不多，租金、运价继续走跌。周中开始，市场传言全国所有港口停止煤炭报关，据悉很多煤炭进口贸易合同被取消，市场恐慌情绪蔓延，普遍看空后市，租金、运价继续承压下行。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为9844美元，较上周四下跌12.2%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为8786美元，较上周四下跌13.7%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为5.506美元/吨，较上周四下跌10.1%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场继续下探。尽管本周至印度方向的煤炭货盘较多，但因国内进口煤限制政策趋严，进口煤炭货盘少，且菲律宾处于雨季，镍矿货盘稀少，东南亚市场货少船多的局面未有改善，市场利空因素偏多，租金、运价继续下探。周四，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为7150美元，



较上周四下跌 14.2%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 8827 美元，较上周四下跌 13.1%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 5263 美元，较上周四下跌 18.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.939 美元/吨，较上周四下跌 7.4%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 8.185 美元/吨，较上周四下跌 5.2%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价不断修正 成品油运价持续下跌】

根据美国能源情报署 EIA 近期发布的数据显示，由于沙特阿拉伯恢复了受到 Abqaiq 袭击的产量，10 月份欧佩克石油产量较上月增加 133 万桶/日，至 2952 万桶/日。11 月美国原油产量预计将创下逾 1300 万桶/日的纪录新高。但一份行业报告显示上周美国原油库存意外下滑，支撑本周原油价格小幅上涨。布伦特原油期货价格周四报 62.57 美元/桶，较上期上涨 4.49%。全球原油运输市场大船运价继续探底，中型船运价有所修复，小型船运价明显反弹。中国进口 VLCC 运输市场运价继续阴跌。11 月 14 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1232.62 点，较上期下跌 11.81%。

超大型油轮（VLCC）：船位延续供过于求格局，成交活跃度有所提高但公开报价仍然不多。本周 VLCC 市场疲弱依旧，运价连续回落后初现企稳迹象，日均 TCE（等价期租租金）跌破 5 万美元关口。成交记录显示，中东至中国航线 11 月 29-30 日装期货盘成交运价为 WS76，西非至泰国航线 12 月 14-16 日装期货盘成交运价为 WS79。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS74.23，较上周四下跌 12.7%，CT1 的 5 日平均为 WS75.9，较上周下跌 14.1%，TCE 平均 4.9 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS78.85，下跌 10.6%，平均为 WS79.75，TCE 平均 5.5 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价综合水平有所修复。西非至欧洲市场运价上涨至 WS111，TCE 约 4.3 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，11 月 27 至 29 日货盘，成交运价为 WS95。黑海到地中海航线运价上涨至 WS127，TCE 约 5.1 万美元/天。中国进口主要来自非洲和美洲，一艘 13 万吨级船，利比亚至宁波，11 月 24 至 25 日货盘，成交包干运费为 445 万美元。一艘 13 万吨级船，加拿大至日照，11 月 21 日货盘，成交包干运费为 582.5 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线继续探底，地中海及欧美航线均出现强劲反弹，综合水平明显修正。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS155（TCE 约 3.2 万美元/天）。跨地中海运价大幅反弹至 WS158（TCE 约 4.2 万美元/天）。北海短程运价飙升至 WS183（TCE 约 6.8 万美元/天）。波罗的海短程运价跳涨至 WS143（TCE 约 5.6 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，新罗西斯克至波罗的海，11 月 25 至 26 日货盘，成交运价为 WS105。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS130（TCE 约 2.5 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价跌至 WS120（TCE 为 2.5 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 月中旬货盘，成交包干运费为 68.25 万美元。



国际成品油轮 (Product)：运输市场亚洲航线、欧美航线涨跌互现，综合水平继续下跌。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS148 (TCE 约 1.2 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下滑至 WS132 (TCE 约 1.9 万美元/天)，7.5 万吨级船运价下跌至 WS108 (TCE 约 1.9 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价小幅上涨至 WS124 水平 (TCE 约 1.2 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS120 (TCE 约 1.0 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 二手船市成交增多】

11 月 6 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 861.54 点，环比微跌 0.05%。其中，国际油轮船价综合指数、内河散货船价指数分别上涨 1.40% 和 0.06%，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 1.34% 和 0.90%。

国际干散货市场继续走跌，BDI 指数一路下探，收于 1533 点，环比下跌 14.98%，二手散货船价格稳中小跌。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1174 万美元、环比下跌 0.95%；57000DWT--1660 万美元、环比下跌 0.75%；75000DWT--1800 万美元、环比下跌 3.29%；170000DWT--2767 万美元、环比下跌 0.27%。当前，铁矿石货盘减少，煤炭和粮食货盘不多，国际干散货船即期运价跌多涨少。本期，二手散货船市场成交量稳步增加，共计成交 20 艘（环比增加 6 艘），总运力 106.49 万 DWT，成交金额 18855 万美元，平均船龄 12 年。

沙特阿美 IPO 计划正式获批，OPEC 可能深化减产，另一方面，全球贸易风险有望进一步缓和，中美贸易局势的乐观情绪继续升温，为油价带来有效支撑，国际油价继续上涨。11 月 6 日布伦特原油期货收于 62.96 美元/桶，环比上涨 2.72%。本期，国际油轮运价呈现不同程度的下滑，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--2452 万美元、环比上涨 4.86%；74000DWT--2280 万美元、环比下跌 0.04%；105000DWT--3144 万美元、环比上涨 0.07%；158000DWT--4356 万美元、环比上涨 0.62%；300000DWT--6442 万美元、环比上涨 0.33%。近日，因全球经济放缓迹象和原油市场的艰难局势，石油输出国组织(OPEC)下调未来的全球原油需求增长预估，原油运输需求在未来五年内将保持“相对健康的成长速率”。本期，二手国际油轮成交量平稳，共计成交 14 艘（环比减少 1 艘），总运力 106.71 万 DWT，成交金额 28090 万美元，平均船龄 12.78 年。

沿海散货运输市场成交冷清，二手沿海散货船价格走低。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 0.12%；5000DWT--736 万人民币、环比下跌 2.26%。当前，煤炭市场淡季特征继续延续，国内钢厂开工率基本保持稳定，粮食运输需求转势仍需等待，沿海散货运价承压下跌。本期，沿海散货船成交 4 艘，总运力 20108DWT，成交金额 2299.8 万元人民币，平均船龄 11.7 年。

内河散货运输需求平稳，二手散货船价格涨跌互现。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--52.8 万人民币、环比下跌 1.11%；1000DWT--



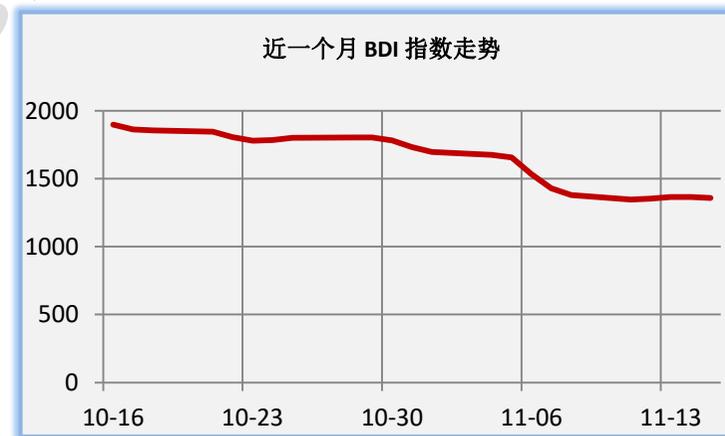
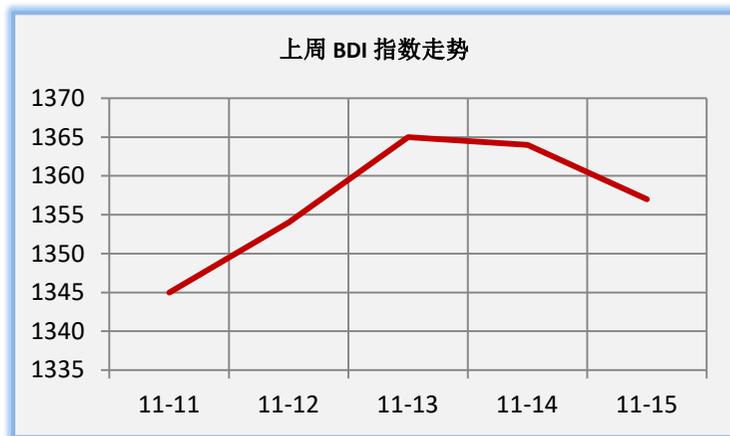
106 万人民币、环比下跌 1.35%；2000DWT—207.6 万人民币、环比上涨 2.17%；3000DWT—278.3 万人民币、环比上涨 0.42%。本期，内河散货船成交量尚可，共计成交 83 艘（环比减少 4 艘），总运力 13.36 万 DWT，成交金额 12658 万元人民币，平均船龄 9.07 年。

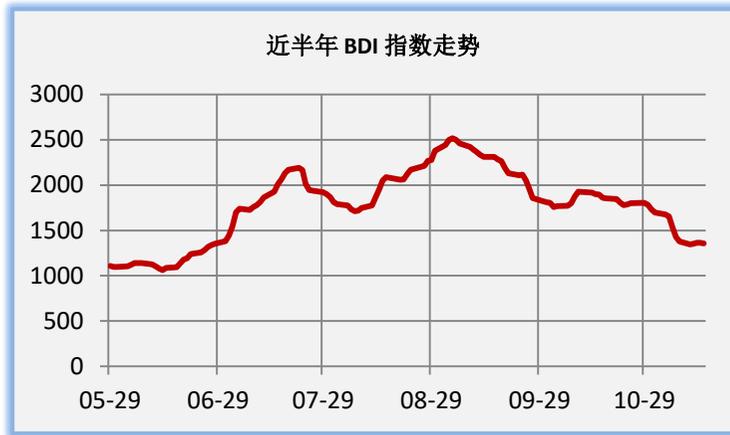
来源：上海航运交易所

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	11月11日		11月12日		11月13日		11月14日		11月15日	
BDI	1,345	-33	1,354	+9	1,365	+11	1,364	-1	1,357	-7
BCI	2,393	-51	2,485	+92	2,565	+80	2,623	+58	2,635	+12
BPI	1,246	-44	1,207	-39	1,170	-37	1,137	-33	1,118	-19
BSI	796	-28	774	-22	758	-16	745	-13	735	-10
BHSI	533	-6	526	-7	521	-5	514	-7	509	-5





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 45 周	第 44 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	20,000	25,000	-5000	-20.0%
	一年	17,000	19,500	-2500	-12.8%
	三年	16,000	16,500	-500	-3.0%
Pmax (76K)	半年	11,500	13,000	-1500	-11.5%
	一年	12,000	12,500	-500	-4.0%
	三年	12,500	12,500	0	0.0%
Smax (55K)	半年	11,000	12,750	-1750	-13.7%
	一年	11,000	12,000	-1000	-8.3%
	三年	10,500	10,500	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	9,000	9,000	0	0.0%
	一年	9,000	9,000	0	0.0%
	三年	8,750	8,750	0	0.0%

截止日期: 2019-11-12



3. [航运市场动态](#)

【闲置运力和燃油附加费推动集运航线运价上升】

航运咨询公司德路里表示，今年对班轮承运人来说令人失望的一年，但是随着闲置船舶数量的不断增加和新的燃油附加费的推出，即期市场运价将出现反弹。

德路里的世界集装箱指数（World Container Index）由 8 条主要东西向航线组成，过去 2 周，指数上涨了 210 美元，弥补了过去两个月累计的损失。

年中以来，即期运价已经较 2018 年同期大幅下降。与其说反映了当前市场的情况，不如说与去年因中美贸易战超收运费有关。德路里认为，与人为因素导致市场上涨相比，2019 年下半年的即期运价注定会显得非常疲弱。“目前的市场并未完全恢复，但肯定没有最初看起来那么糟。我们认为，2019 年第三季度较低的运价是贸易战效应减弱和一些承运人再次削减运价造成的。”

分析师补充说，“目前的运价复苏不大可能来自需求的意外上升。第三季度旺季货量并未增加，从承运人继续大量空载的情况看，形势并未发生显著变化。”

事实是因为供应端的变化推动了上涨势头。截至 11 月第一周，闲置运力猛增，超过 100 万 TEU，占总运力的 4.5%。这就意味着，在一个月内，闲置运力增加了 40 万 TEU，这可能是因为更多船舶被送去安装洗涤塔。“但更多的闲置运力不会直接提升运价。3 月份，闲置运力的比例相对较高，但是因为与中国新年有关的需求低迷，只是帮助提高了运价下限，而不是推高了运价上限。”

但分析师指出，“此次需求似乎足够强劲，类似的供给侧削减正转化为更加积极的船舶使用率和运价。”

航运公司正开始收取 IMO 2020 相关的燃油附加费，这也加剧了涨价势头。预计这一进程将在 12 月加速，并有助于运价在年底实现强劲增长，与 2018 年底的情况正好相反。

展望未来，德路里表示，由于燃油附加费提高，运价将继续上涨，“但是对承运人来说，增长的运费能否支付额外成本将是衡量成功的标准。”

来源：中远海运 e 刊



【西斯潘对 2020 年的班轮市场持乐观态度】

在美国上市的西斯潘（Seaspan）预计，由于燃油价格上涨，所有效率较低的吨位将被撤出市场，拆毁的步伐和数量将在 2020 年增加。

航运界网消息，Seaspan 高管预计，集装箱班轮业目前的顺风形势将保持到 2020 年，受国际海事组织 IMO2020 和洗涤器的影响，区域间的贸易路线的市场需求强劲。

Seaspan 看到许多利好的因素，以支持 2020 年集装箱租赁市场的景气度，尽管该公司第三季度的收入低于去年同期。第三季度销售额为 2.827 亿美元，比去年同期的 2.9948.1 亿美元下降 4.16%。

seaspan 首席执行官陈兵在电话会议和演讲中解释了该季度收入下降 4.16%， “主要是由于我们在 2019 年第一季度的章程修改协议中，我们收到了 2.27 亿美元的前期付款”。

陈先生还表示，该公司 1.16 亿美元的营业收入好于预期，这是由于持续关注成本效率所致。

而展望未来，陈兵认为该公司对船队运力的追求，衍生出的“增值收购”而感到“高兴”。他说，Seaspan 看到了其合作伙伴网络中越来越多的有吸引力的机会，并且该公司仍然“非常专注”于以适当的价格增长船队运力。

他说：“随着我们的行业稳定到以合并为标志的新常态，我们看到了扩大和加深我们的客户伙伴关系的越来越多的机会。我们预计，在整个今年的剩余时间里，我们的势头将会持续。”

seaspan 执行副总裁兼首席商务和技术官员彼得·柯蒂斯（Peter Curtis）表示，在过去的一个季度中，租船市场继续朝着积极的方向发展。市场“继续受到 IMO 2020 筹备工作的提振，导致较小型船只的费率大幅度上升，以及由于供应有限而导致大型船只的边际改善”。

柯蒂斯表示，有限的交付数量和较低的订单/船队比率支持了 2019 年剩余时间的运价稳定。

他预测，到 2019 年第四季度，绝大多数定期租船船队将改用燃烧低硫燃料，进行油箱清洁和洗涤塔翻新，这将增加船舶的收益，因为部分船舶将会出现停航的现象。



他指出，9,600TEU 级别的集装箱船，对许多贸易路线而言都很重要，今年 9 月，Seaspan 达成了一项购买 2010 年建造的 9,600TEU 集装箱船的协议，该船将于 2020 年 4 月底交付，并将其船队数量增加到 113 艘。

Seaspan 预计该船将与 Ocean Network Express（日本海洋网联船务）签订为期 36 个月的固定费率定期租船合同。

来源：航运界

【新干散货航运公司 Delta Corp 宣布成立】

近日，一家名为 Delta Corp 干散货航运公司正式宣告成立，总部位于丹麦赫勒鲁普，并在新加坡、迪拜和印度设立办公室，据称其已经募集到 2000 万美元资金。该公司表示，“我们一开始就将自己定位为全球领先的干散货航运平台。”

据信德海事网了解，这家名为 Delta Corp 的航运公司为此前 Norvic Shipping 的三位高管 Mudit Paliwal, Henrik Jeremiassen 和 Endre Buljo 跳槽后成立，总部位于丹麦赫勒鲁普 Hellerup。

到目前为止，关于这个新操作符的信息很少。今年夏天，德尔塔公司被单独登记在丹麦公司注册处，并将于近期（最快下周）正式推出。

目前该公司的网站建设还未完成

据了解，除了在哥本哈根附近的 Hellerup 设立总部之外，该公司还将在新加坡、迪拜和印度设立办公室。Jeremiassen 对一家丹麦媒体表示，“我们有雄心勃勃的计划，目前我们得到了 2000 多万美元的支持。”但其并没有透露资金的来源。

据更多消息，目前该公司只有 6 名雇员，包括首席执行官 Mudit Paliwal、执行副总裁 Henrik Jeremiassen 和负责丹麦办公室的副总裁 Endre Buljo。后期，该公司表示将打造一支 20 人的全球强力团队。

值得注意的是，以上三人在不久前还任职于 Norvic Shipping。

Mudit Paliwal 其个人公开资料显示，直到今年 8 月，其还是 Norvic 欧洲办公室总裁和首席执行官。而 Jeremiassen 和 Buljo 最近是 Norvic 在丹麦的董事总经理和高级租船经理。



另外一位同样此前曾在 Norvic 工作的 Andre Benjamin 将负责领导 Delta Corp 新加坡办公室。而 Sumanta Das 船长（同样曾任职于 Norvic）将负责领导印度办公室。

据称，Delta Corp 将采用轻资产运营模式，亦即通过短租经营的商业模式。该公司认为这一模式近年来在丹麦航运业获得了发展，因为它为应对市场波动提供了更好的机会。

在社交媒体上，该公司的官方说明显示，“DeltaCorp 成立于 2019 年，从一开始我们就将自己定位为全球领先的干散货航运平台。”

随着全球贸易模式因经济转型和技术应用而发生转变，Delta 正以探索的精神探索高增长和小众市场。

此前，市场上曾有传言 加拿大人 AJ Rahman 正准备出售其下的 Norvic Shipping，但找到了其坚决的否认。其表示，该公司正计划通过外部投资，在干散货业务之外拓展业务。

来源：信德海事

【到 2022 年 LNG 终端市场年均增速 3%】

据海事新闻 11 月 5 日消息称，根据 Technavio 最新的市场研究报告，在 2018 年至 2022 年期间，大型液化天然气终端市场规模的复合年增长率预计将接近 3%。

清洁燃料需求的增长是大型液化天然气终端市场增长的主要原因之一。化石燃料是满足住宅、商业和工业部门需求的主要能源。然而，它们会导致二氧化碳和其他温室气体的大量排放。

各国政府和政府间组织正在制定各种规章，以减轻对环境污染物的关注。因此，未来几年天然气需求将进一步增加，这将推动大型液化天然气终端市场的增长。

Technavio 认为，液化天然气的商品化将对市场产生积极影响，并在未来一段时间内显著推动其增长。

自 1964 年第一批液化天然气货物从阿尔及利亚的液化天然气设施运出以来，液化天然气已成为一种全球商品。供应过剩和需求增长对全球液体商品市场的增长至关重要。



供应商和买方的多样化、浮动再气化工厂的增加以及可交易的液化天然气的流动性增加等因素导致了液化天然气类似于石油的商品化。因此，全球液化天然气市场的产量和效率正在逐渐提高。

Technavio 的一位高级分析师表示：“在预测期内，除了液化天然气的商品化，诸如深水和超深水钻井项目数量的增加以及可再生能源的日益普及等因素将对大型液化天然气终端市场价值的增长产生重大影响。”

2017 年，亚太地区引领了大型液化天然气终端市场的增长，然后是欧洲和中东、非洲为代表的第二梯队，第三是美洲。亚太地区的市场主导地位可归因于供需不匹配和竞争性定价，这为该地区的天然气供应商提供了巨大的增长机会。

来源：中国石化新闻网

4. 船舶市场动态

【韩国造船业重回世界第一】

10 月份韩国船企接获全球 86% 的订单量，订单金额和订单数量双双超过中国，位居全球第一。

在 9 月暂时落后于中国之后，韩国船企 10 月接单量再次大幅领先中国，重新夺回全球第一的宝座。同时，凭借在高附加值船舶建造领域的优势地位，韩国船企前 10 个月累计接单量也已经超过中国排名第一。考虑到年底可能出现的大型 LNG 船建造项目，今年全年韩国船企接单量或将再次超过中国。

根据克拉克森最新公布的数据，今年 10 月，全球新船订单量共计 150 万 CGT。其中，韩国船企揽获了绝大多数的新船订单，共计 17 艘、129 万 CGT，占全球市场份额高达 86%，接单量排名世界第一。这也是今年韩国船企单月接单量首次突破 100 万 CGT。与 2018 年 10 月相比，韩国船企接单量增长了 324%，新船订单总价值增长了 287%。

相比之下，中国船企 9 月接单量曾一度超过韩国，达到 30 艘、74 万 CGT；但 10 月接单量回落至仅 8 艘、15 万 CGT，占全球市场份额的 10%。

值得一提的是，韩国船企 10 月接获的 17 艘新船订单总价值约为 26 亿美元，全部为高附加值船舶，包括 4 艘 LNG 船、1 艘 VLCC、11 艘超大型集装箱船和 1 艘 LPG 船。订单金额也较去年同期增加 287%，同样位居今年月订单金额之首。

与此同时，由于在 10 月份的出色表现，韩国船企今年累计接单量终于超过中国。今年前 10 个月，韩国船企接单量共计 695 万 CGT，虽然这一数字同比下滑



了 35.2%，但依然位居全球第一。中国船企接单量总计为 611 万 CGT，排名第二。排名第三的日本船企接单量共计 293 万 CGT，意大利船企排名第四、共计 114 万 CGT。

不过，在新船订单金额方面，韩国船企自 8 月开始就一直保持全球第一的位置。前 10 个月，韩国船企接获的新船订单总价值达到了 159.7 亿美元，而排名第二的中国船企新船订单总价值则为 136.7 亿美元。意大利船企排名第三，总计 74.7 亿美元；日本第四，总计 44.9 亿美元。

毫无疑问，韩国船企在高附加值船舶领域拥有着明显的优势。在今年前 10 个月，全球总计 35 艘 LNG 船新船订单中 32 艘由韩国船企揽获，总计 21 艘 VLCC 中 13 艘属于韩国船企，总计 26 艘超大型集装箱船中也有 16 艘属于韩国。在这些高附加值船舶订单中，韩国船企未能接获的订单基本由中日船企获得，大多为中日国内船东订造。

截止 10 月底，中国船企手持订单量继续位居全球第一，共计 2642 万 CGT。韩国排名第二，手持订单量共 2132 万 CGT。日本第三，共 1191 万 CGT。意大利第四，共 417 万 CGT。

韩国造船业专家预计，未来几个月，随着卡塔尔、莫桑比克、尼日利亚等地大型 LNG 船建造项目即将敲定，韩国船企将获得更多新船订单。另外，更严格环保法规的实施也将推升全球对高附加值船舶的需求，具备高附加值船舶建造能力的韩国船企将从中受益。目前，因美中贸易纷争和环保法规等因素而一直持观望态度的船东也开始下订单，韩国造船业今年有望取得更好成绩。

来源：国际船舶网

【船东：成品油轮市场未来几年将持续向好！】

知名成品油轮船东 Torm Tanker 首席执行官 Jacob Meldgaard 表示，受 IMO2020 限硫新规所带来的积极影响以及从更长远视角来看较低的船队增长率，成品油轮市场在“未来几年”看起来会很强劲。

在周二举行的三季度财报发布会上，Jacob Meldgaard 表示，“有迹象表明，这个市场将在很长一段时期内保持强劲。需求看起来非常稳健，进入市场的船舶数量也处于历史低位。这意味着，当市场变得强劲时，它实际上可以持续数年。”

该公司 Torm 还表示，我们的目标是明年开始向股东分红。

“从供需平衡的角度来看，从目前的情况来看，我们可以对运价有一个更强的、更长期的设想，但它会持续多久实际上是非常、非常难以预测的。”



他具体解释到，“我想说，考虑到目前世界发展的趋势，很多事情都可能突然发生，我们也需要考虑很多，市场随时可能会发生变化，但光就目前可见的情况来看，这样的积极局面将会持续数年，我觉得我这样的表达还是比较公允的。”

IMO2020 限硫新规即将正式实施，这位 CEO 表示 Torm 的部分船舶已经开始使用上新型的低硫燃料。

Meldgaard 表示，“总的来说，新规的实施将增加对成品油的运输需求，这对我们来说是有积极意义的，这也反应在目前的运费水平上。”

然而，从长远来看，如果当前的形势变得更加持久，未来的消费者信心将是最决定性的。“这对潜在需求能否持续至关重要，而且这也能反应全球经济的健康状况，无论如何，消费需求将为我们的运输创造需求。”

Meldgaard 表示，Torm 董事会将开始评估如何在明年头三个月最好地分配其收益。他说：“我们的分配政策是每半年以股票回购或股息的形式分配净利润的 25%到 50%。”

Torm2019 年前 9 个月的净利润为 1940 万美元，而 2018 年同期为亏损 3310 万美元。这位 CEO 表示，“对公司第三季度的业绩“非常满意”。”“我们获得了盈利，这个结果比去年同期好太多。”

推迟部分船舶脱硫设备改装

Torm 在其三季度财报中介绍到，目前正在为 44 艘船舶安装脱硫设备，目前已经完成了 16 艘船舶的改装。

“正如目前整个行业所面临的局面，Torm 船队在脱硫设备改装上遭遇了一些延迟，因此，为减少延误的风险，我们也将推迟一些船舶到 2020 年第一、二季度进行改装，同时目前市场也非常的好，让船队更好的利用目前强劲的市场。”

具体安排如下，剩下的 28 艘预加装脱硫设备的船舶中，7 艘将在 2019 年完成，12 艘将在 2020 年 1 季度完成，9 艘推迟到第二季度完成。

对于没有完成脱硫设备改装的船舶，Torm 表示已经从今年第三季度开始了油舱清理。如上文所述，该公司已经有船开始使用合规燃油，而其他未完成改装的船舶也将在接下来的一段时间里做好准备接收低硫燃油。

来源：信德海事



【51 艘！韩国船企继续垄断 LNG 船市场】

年初至今，韩国三大船企包揽了全部海外船东 LNG 船订单，LNG 船接单量已经达到了 51 艘，连续两年超过 50 艘。延续去年的优势，今年韩国造船业继续垄断 LNG 船市场。

据韩媒报道，壳牌与现代重工已经在 10 月签署了最多 8 艘 LNG 船建造意向书，现代重工尚未透露船舶规格、价格和交付时间等详细信息。不过，有消息称，韩国三大船企建造的 174000 立方米级 LNG 船造价约为每艘 1.9 亿美元，预计这笔订单价值将达到 15.2 亿美元。

有消息称，壳牌这 8 艘 LNG 船或将用于满足其将在 2023 年投产、年产能 2800 万吨的 LNG Canada 项目运输需求，以及用于更新船队。目前，壳牌已经与船东进行了相关的新造船协商。

包括意向订单在内，现代重工集团今年已经获得了 24 艘 LNG 船订单，三星重工获得 18 艘，大宇造船 9 艘。韩国三大船企合计 LNG 船接单量已经达到 51 艘。今年的接单速度也快过去年，去年全年 LNG 船接单量达 66 艘，但直到 12 月韩国三大船企 LNG 船接单量才突破 50 艘，。

韩国三大船企在作为高附加值船舶的 LNG 船领域具有绝对优势。克拉克森的数据显示，截止目前，全球 LNG 船新船订单量共计 35 艘，其中 32 艘由韩国船企接获。

剩余 3 艘中，有 1 艘由俄罗斯红星造船厂（Zvezda）接获，而红星造船厂已经就相关 LNG 船建造工作与三星重工签署了技术协议。有业内人士认为，技术能力不足的俄罗斯船企有可能将 LNG 船建造全部委托给三星重工。另外 2 艘则是中船租赁在沪东中华订造的。考虑到中国和俄罗斯船企接获的 LNG 船订单均由本国船东订造，因此，韩国船企实际上获得了今年所有来自海外船东的 LNG 船订单。

不过，虽然韩国船企揽获了绝大多数 LNG 船订单，但韩国造船业人士仍然担心，三大船企很难实现今年的接单目标。由于全球经济下滑以及中美贸易纠纷影响，全球新船订单量较去年有所减少，第三季度累计新船订单量共计 1539 万 CGT，比去年同期的 2696 万 CGT 低了近一半。

值得一提的是，今年前三季度，现代重工集团接单量仅为 73 亿美元，同比减少 33%，相比全年 178 亿美元接单目标仅完成了 41%。大宇造船前三季度接单量为 30 亿美元，同比降低 35%，仅完成全年 83.7 亿美元目标的 34%；三星重工前三季度接单量为 42 亿美元，下跌 11%，完成全年 78 亿美元接单目标的 54%。

因此，韩国三大船企对预计将在今年年底敲定的卡塔尔和莫桑比克大型 LNG 船项目寄予厚望。卡塔尔石油公司（Qatar Petroleum）在今年 4 月发布招标，初步计划将建造 60 艘 LNG 船，以支持计划中的产能扩张；未来 10 年，卡塔尔的 LNG 船建造项目将有望超过 100 艘。据国际船舶网了解，预计卡塔尔的首批



40 艘 LNG 船订单将会在今年年内下单，韩国三大船企基本已经确定将包揽卡塔尔的订单。有消息称，卡塔尔官方已经要求韩国三大船企提供 2023 年至 2026 年间交付 40 艘 LNG 船（每年交付 10 艘）的估价。

另一方面，莫桑比克的 LNG 项目也有望按计划进行。埃克森美孚在莫桑比克的 LNG 项目已经被推迟，但道达尔的 Anadako LNG 项目已经在近期发布了多达 16 艘 LNG 船租赁招标。业内人士认为，拥有丰富的技术技能和 LNG 船建造经验的韩国三大船企很可能会获得订单。

为此，业内人士预计，在年底之前，韩国三大船企为完成全年业绩或将全力出击掀起一波 LNG 船的抢单潮。

来源：国际船舶网

5. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	305.00	n/a	n/a	575.00
Hong Kong	350.00	555.00	580.00	n/a
Tokyo	430.00	440.00	n/a	745.00
Hamburg	235.00	n/a	585.00	n/a
Fujairah	230.00	n/a	665.00	n/a
Istanbul	299.00	n/a	655.00	n/a
Rotterdam	250.00	290.00	555.00	n/a
Houston	330.00	n/a	630.00	n/a
Panama	310.00	n/a	650.00	n/a
Santos	n/a	n/a	n/a	707.00

截止日期： 2019-11-15



◆ 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 45 周	第 44 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	5,000	5,000	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,850	2,850	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,750	2,750	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,300	2,300	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 45 周	第 44 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,800	8,800	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,800	5,800	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,900	4,900	0	0.0%	
MR	52,000	3,500	3,500	0	0.0%	

截止日期: 2019-11-12

(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
2	Tanker	158,000	Daehan, S. Korea	2022	Yasa - Turkish	6,100	scrubber fitted, Tier III
2+2	Tanker	15,000	AVIC Dingheng, China	2021	Terntank - Swedish	Undisclosed	LBG/LNG powered, hybrid battery system
1	Bulker	211,000	JMU, Japan	2021	K-Line - Japanese	Undisclosed	under agreement with JFE Steel
1	Bulker	83,000	Sasebo, Japan	2021	First Steamship - Taiwanese	3,350	
4	RoPax	300 pax	Damen Galati, Romania	2022	BC Ferries - Canadian	20,000	low-sulphur diesel hybrid system



◆ 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
OCEAN SAPHIRE	BC	93,029		2012	China	1,485	Golden Union - Greek	*
OCEAN GARNET	BC	93,018		2010	China	1,365	Golden Union - Greek	
DORA OLDENDORFF	BC	33,108		2010	China	590	Turkish	
ATALANTA#	BC	32,256		2001	Japan	520	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
SEA LATITUDE	TAK	309,285		2001	S. Korea	2,600	Undisclosed	
BERICA	TAK	115,146		2008	Japan	2,870	Greek	
SEAWAYS PORTLAND	TAK	112,139		2002	S. Korea	1,285	Undisclosed	
FSL PIRAEUS	TAK	109,672		2006	China	1,985	Buana Listya Tama - Indonesian	en bloc each
FSL PERTH	TAK	109,672		2006	China	1,985	Buana Listya Tama - Indonesian	
ALYAH	TAK	73,072		2000	S. Korea	700	U. A. E	
ORESTES	TAK	50,106		2009	S. Korea	1,925	German	BWTS

◆ 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
STAR LINK ONE	ROR	10,414	5,477	1997	Japan	341.00	as is Busan

巴基斯坦							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备注
TALA	TAK	7,313	2,600	1984	Japan	330.00	

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
DAMAI SEJAHTERA II	CV	10,740	4,310	1995	Japan	undisclosed	
ORCHIDS	TAK	29,990	8,304	1986	Japan	381.00	as is Colombo, incl 450/500 tons fuel



INNOVATOR	VEHICLE CARRIER	10,910	1987	Yugoslavia	389.00	as is S.Korea, ROB bunkers to be paid for additionally
-----------	--------------------	--------	------	------------	--------	--

◆ ALCO 防损通函

【神秘浮油污染巴西东北海岸线】

船舶运营至油污污染的区域应小心谨慎，以减少之后要清理船壳的可能性。建议船长向巴西当局报告所有可看到的浮油情况。

自9月初以来，巴西东北海岸线被一种类似焦油块状的油物质污染。2019年10月10日，在撰写本文之时，协会当地通代 REPRESENTAÇÕES PROINDE LTDA 报告称，在诸多受漏油影响的海滩上收集到超过130吨的油污，巴西环境机构“巴西环境和可再生自然资源管理局（简称 IBAMA）”报告说，在东北部9个州的77个城市中至少有120个地方受到溢油的影响。

【2020/21 保险年度普调率】

截至今日，国际保赔协会集团下属的7家协会已宣布2020/21保险年度保赔险和抗辩险的普调率。以下为各个协会2020/21年度的保赔险和抗辩险普调率供您参考。

General increase of 2020/21

Clubs	Notes	P&I	FD&D
API		TBA	TBA
Britannia	1	N/A	N/A
Gard		0.0%	0.0%
JPI		TBA	TBA
London		7.5%	7.5%
NOE		TBA	TBA
SOP		TBA	TBA
Skuld		N/A	N/A
Standard		7.5%	7.5%



SSM		7.5%	7.5%
Swedish		TBA	TBA
UK	2	[7.5%]	N/A
WOE		TBA	TBA
Average		6.0%	5.6%

备注:

以上数字的单位以 ETC 计算。

TBA 有待通知。

N/A 不适用。

1. BRITANNIA

- 普调将会停止。会员费率将以其理赔记录和风险状况作出调整。

2. UK

- 没有普调，[7.5%]表示将根据各会员带给协会的风险以公平的方式来续保，并以将总体保费增长 7.5%为目标。

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
2019-11-15	700.910	772.530	6.463	89.508	902.930	59.285	911.450	475.560	529.090
2019-11-14	700.830	771.390	6.443	89.507	900.720	59.253	916.770	479.080	528.840
2019-11-13	700.260	771.130	6.427	89.451	899.840	59.152	917.260	479.100	529.140
2019-11-12	699.880	772.190	6.418	89.400	899.800	59.183	911.900	479.300	528.720
2019-11-11	699.330	770.780	6.403	89.327	894.740	59.135	912.260	479.740	528.760

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	1.539	1 周	1.59863	2 周	--	1 个月	1.76538
2 个月	1.84575	3 个月	1.90988	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	1.92225	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	1.987		

2019-11-13

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