



全一海运市场周报

2019.11 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2019.11.18 - 11.22\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求持续回落 即期市场运价普跌】

本周，中国出口集装箱运输市场运输需求持续回落，虽然市场仍有相当力度的停航计划，但运力过剩情况进一步加剧。多数远洋航线订舱运价下滑，综合指数下跌。11月22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765.47点，较上期下跌4.0%。

欧洲航线：市场货量处于传统低谷期，航商方面继续加大运力停航措施力度，但市场供需关系仍进一步弱化。本周，上海港船舶平均舱位利用率下滑至85%左右，部分航班甚至不足八成。由于货源有限，多数航商维持运价以观望后市发展，仅小部分航班订舱运价有小幅下调，即期市场运价小幅下行。11月22日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为702美元/TEU，较上期下跌0.8%。地中海航线，市场运输需求快速下滑，为维持供需平衡，航商于近几周逐步加大运力缩减力度，但仍未能挽回市场颓势。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在八成左右。由于舱位富余情况严重，多个航班订舱价格有不同程度下跌，即期市场运价持续回落。11月22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689美元/TEU，较上期下跌2.4%。

北美航线：市场进入“圣诞节”前运输真空期，航线货量下跌较为明显。虽然航商采取对应的运力收缩措施，但因货量跌速较快，市场供需基本面走弱。本周，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率不足九成。由于运力过剩情况加剧，各航班订舱运价均有不同程度下跌，即期市场运价继续走低。11月22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1229美元/FEU和2256美元/FEU，较上期分别下跌9.0%和5.9%。

波斯湾航线：市场运输需求小幅波动，总体略有增长。因市场仍有一定规模的运力停航措施，帮助航线供需关系维持在良好水平。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在95%左右，并有小部分航班满载。因各航商装载率水平有所分化，不同航班订舱运价互有涨跌，总体小幅反弹。11月22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772美元/TEU，较上期上涨2.3%。

澳新航线：，运输需求于“圣诞节”前持续下降。虽然市场仍有一定规模的运力收缩措施，但航线供需关系总体仍略有弱化。本周，上海港船舶平均舱位利用率保持在95%左右。受部分航线恢复运营影响，多数航商看淡市场表现并下调各自订舱运价以维持市场份额，即期市场运价继续大幅下跌。11月22日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为926美元/TEU，较上期大幅下跌12.3%。



南美航线： 货量水平总体稳定但上升势头明显放缓。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在 95%左右，且仍有部分航班满载出运。但由于航商看淡后市表现，对各自订舱运价进行回调以加强揽货，即期市场运价持续回落。11 月 22 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1627 美元/TEU，较上期大幅下跌 11.5%。

日本航线： 市场货量保持平稳，航线运价基本稳定。11 月 22 日，中国出口至日本航线运价指数为 730.50 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【冷空气来袭需求增加 综合指数小幅上涨】

本周，受冷空气影响，下游需求增加，上游港口船舶周转变慢，沿海散货运输市场成交货多船少，运价上涨。11 月 22 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 1131.54 点，较上周上涨 1.6%。其中煤炭、矿石、粮食运价指数上涨，原油、成品油运价指数维稳。

煤炭市场： 本周，全国范围内大面积降温，民用电负荷明显提升，加之水电运行减弱，沿海六大电厂日耗煤量向上攀升至 65 万吨，港口库存则较上周下降约 50 万吨，至 1650 万吨水平，仍较为充裕。气温下降，对下游需求的增加起到短期提振的作用，但长远来看，下游电厂库存充足，长协拉运就可满足需求，长期拉动作用略显不足。除天气原因外，近期煤矿事故频发，后期监管与检查力度可能加大，煤价上涨预期浓厚，使得部分下游企业提前囤货。加上近期北方砂石运输较为火热，市场总体货量有所增加。运力方面，北方港口受天气因素影响再次出现长时间封航，船舶周转整体变慢，滞留部分运力，导致市场有效运力减少，增强船东信心。沿海煤炭运输市场货比船多，运价小幅上涨。不过，随着外贸航线行情遇冷，本周已有部分内外贸兼营船回归内贸市场，至周末，运价出现小幅回落。而华南地区，因进口煤通关受限，煤炭需求存在缺口，运价仍较为坚挺。

11 月 22 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1148.90 点，较上周上涨 2.4%。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 33.5 元/吨，较上周上涨 3.1 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 36.0 元/吨，较上周上涨 2.6 元/吨；秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 40.3 元/吨，较上周上涨 3.1 元/吨。

金属矿石市场： 今年，钢材市场“金九银十”行情较为勉强，终端需求释放有限，价格始终难有强力支撑。现阶段市场的供应量压力不大，钢企检修频率较高，多以检修减产来规避风险，降低损失。需求方面，目前华东地区需求表现尚可，加之期货强势，对市场起到较强的支撑。11 月 22 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1097.41 点，较上周上涨 0.6%。

粮食市场： 本周粮食运输市场较为稳定。供应方面，东北玉米主产区多地降雪一定程度上推迟了新粮大量上市的节奏，市场供给压力趋缓，拉动玉米价格阶



段性反弹。需求方面，目前南方地区饲料企业玉米维持安全库存，贸易商做库存意愿较弱，随用随采为主，粮食运输需求平稳，运价随煤炭运价上涨小幅波动。11月22日，沿海粮食货种运价指数报收1026.46点，较上周上涨0.1%。

成品油市场：受原油价格影响，国内成品油价格迎来“三连涨”，汽、柴油价格自11月18日起每吨分别提高70元和65元。目前已进入成品油运输的传统旺季，市场货量较多，特别是地炼频繁出货，市场租船略显紧张，成品油运价表现平稳。11月22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1124.96点，较上周基本持平。

(3) 中国进口干散货运输市场

【中小型船止跌企稳 综合指数跌幅收窄】

本周国际干散货运输市场逐渐趋稳，海岬型船市场受远程矿航线拖累延续跌势，巴拿马型船市场和灵便型船市场有回暖迹象，租金、运价跌势放缓。远东干散货综合指数继续下跌，跌幅较上期收窄。11月21日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为1009.83点，运价指数为911.98点，租金指数为1156.61点，较上周四分别下跌1.7%、1.4%和2.1%。

海岬型船市场：海岬型船远程矿航线下跌调整，太平洋市场平稳波动。远程矿航线，受淡水河谷下调2019年度的铁矿石发货量至3.07-3.12亿吨影响，本周市场氛围整体偏弱，巴西铁矿石货盘不多。周中，淡水河谷又以16.95美元/吨的价格成交12月上旬的货盘，运价承压下行。临近周末，市场可用运力有所减少，且FFA远期合约价格止跌回升，巴西图巴朗至青岛航线运价小幅波动。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为18.279美元/吨，较上周四下跌2.1%。太平洋市场，本周澳大利亚市场整体走势相对平稳，力拓、FMG等主要租家均在市场上询船问价，FMG拿船需求较大，市场成交有所增多，运价小幅上涨。周中开始，由于远程矿航线运价走软，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价下跌至8.65-8.70美元/吨的水平。21日市场报出，受载期为12月5-6日，西澳至青岛航线成交价为8.7美元/吨。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为22309美元，较上周四下跌1.1%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为8.714美元/吨，较上周四下跌1.6%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船两洋市场企稳回暖。太平洋市场，周初市场成交清淡，煤炭货盘不多，租金、运价缓缓下跌。周中开始，印尼煤炭货盘表现平稳，市场有部分海岬型船煤炭货盘分拆至巴拿马型船运输，带动市场热情，且澳洲进口煤炭运抵国内时间接近明年年初，不受今年煤炭额度限制，贸易商采购意愿增强，澳洲进口煤炭货盘增多，租金、运价止跌企稳。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为9561美元，较上周四下跌2.9%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为8657美元，较上周四下跌1.5%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为5.494美元/吨，较上周四下跌0.2%。粮食航线，本周南美粮食市场偏弱，粮食货盘不多，船东空放运力至南美的意愿不强，倾向于做短航线。另一方面，美西粮食货盘有所增加，且市场即期运力不多，船东信心增强，北太平洋市场氛围有所回暖，美西粮食航线运价有企稳迹象。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为33.271美元/吨，较上周四下跌2.2%；



美西塔科马至中国北方港口 6 万吨货量粮食航线运价为 23.921 美元/吨，较上周四下跌 0.6%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场低位盘整。本周煤炭货盘略有增多，镍矿、水泥熟料、钢材等货盘均不多。运力方面，内外贸兼营船舶持续回流至内贸市场，进口煤炭政策逐步收紧，船东更倾向于投放运力至印度洋，东南亚市场即期运力有所减少，货少船多格局有所改善，市场有回升迹象，跌幅收窄。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 6748 美元，较上周四下跌 5.6%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 8527 美元，较上周四下跌 3.4%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 5113 美元，较上周四下跌 2.9%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.811 美元/吨，较上周四下跌 1.8%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.930 美元/吨，较上周四下跌 3.1%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价止跌反弹 成品油运价稳步提升】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，11 月 15 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存超出预期，但增幅远不及 API 库存，而精炼油库存基本符合预期，汽油库存增幅超预期。虽然美国原油产出不断走高，同时 API 原油库存增幅大于预期，令油价进一步承压，但美国和伊朗关系持续紧张，以及即将在维也纳总部举行的 OPEC 会议，就加大减产力度或延长减产时间给出具体答复，都将支撑油价。本周原油价格波动上行，布伦特原油期货价格周四报 63.68 美元/桶，较上期上涨 2.25%。全球原油运输市场大船运价由跌转涨，中型船运价持续上行，小型船运价蒸蒸日上。中国进口 VLCC 运输市场运价止跌反弹。11 月 21 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 1592.15 点，较上期上涨 29.17%。

超大型油轮 (VLCC)：本周 VLCC 市场随着 12 月初货盘的陆续放出，成交逐步回暖，运价止跌反弹，日均 TCE (等价期租租金) 快速回升至 7 万美元以上。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS97.15，较上周四上涨 30.9%，CT1 的 5 日平均为 WS84.94，较上周上涨 11.9%，TCE 平均 5.9 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS100.12，上涨 27%，平均为 WS87.86，TCE 平均 6.6 万美元/天。

苏伊士型油轮 (Suezmax)：运输市场运价综合水平持续上行。西非至欧洲市场运价上涨至 WS122，TCE 约 4.8 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，尼日利亚至地中海，12 月 3 日货盘，成交运价为 WS120。黑海到地中海航线运价上涨至 WS140，TCE 约 5.9 万美元/天。亚洲进口主要来自非洲和中东，一艘 13 万吨级船，阿尔及利亚至印度，12 月 3 日货盘，成交包干运费为 360 万美元。一艘 13 万吨级船，中东至中国，12 月 1 日货盘，成交运价为 WS125。

阿芙拉型油轮 (Aframax)：运输市场亚洲航线由跌转涨，地中海及欧美航线均延续上涨态势，综合水平蒸蒸日上。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS162 (TCE 约 3.4 万美元/天)。跨地中海运价大幅上涨至 WS207 (TCE 约 6.3 万美元/天)。北海短程运价上涨至 WS192 (TCE 约 7.3 万美元/天)。该航线一艘 8 万吨级船，英国至欧洲大陆，11 月 24 至 25 日货盘，成交运价为 WS190。波罗的海短程运价上涨至 WS158 (TCE 约 6.5 万美元/天)。波斯湾至新加坡运



价反弹至 WS180 (TCE 约 4.2 万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价反弹至 WS146 (TCE 为 3.5 万美元/天)。中国进口主要来自俄罗斯,一艘 10 万吨级船,科兹米诺至中国营口,12 月上旬货盘,成交包干运费为 82.5 万美元。

国际成品油轮 (Product): 运输市场亚洲航线全线上扬,欧美航线涨跌互现,综合水平稳步提升。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS174 (TCE 约 1.7 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS157 (TCE 约 2.5 万美元/天),7.5 万吨级船运价大幅上涨至 WS155 (TCE 约 3.4 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价小幅下跌至 WS122 水平 (TCE 约 1.1 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价大幅上涨至 WS178 (TCE 约 2.0 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 2.5 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

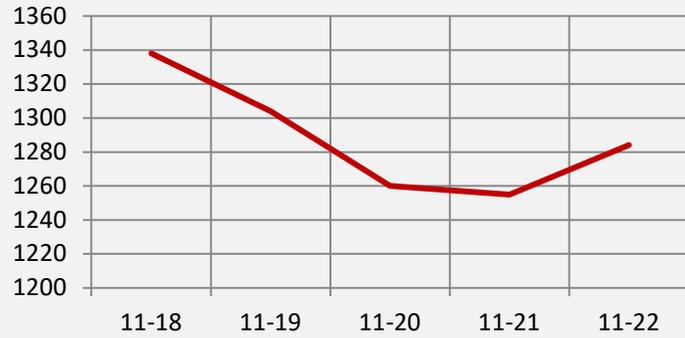
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

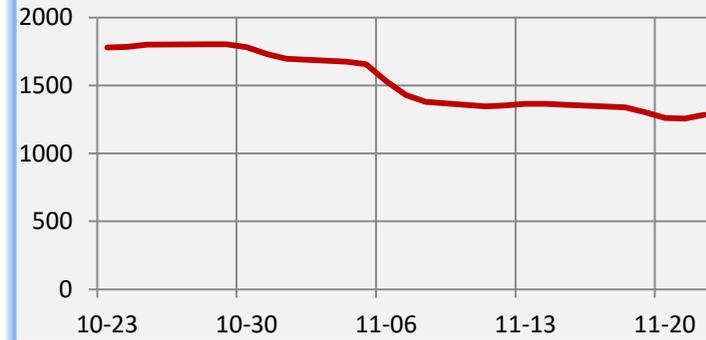
波罗的海指数	11月18日		11月19日		11月20日		11月21日		11月22日	
BDI	1,338	-19	1,304	-34	1,260	-44	1,255	-5	1,284	+29
BCI	2,603	-32	2,543	-60	2,435	-108	2,401	-34	2,493	+92
BPI	1,112	-6	1,116	+4	1,127	+11	1,129	+2	1,129	0
BSI	723	-12	716	-7	718	+2	731	+13	747	+16
BHSI	506	-3	501	-5	497	-4	495	-2	494	-1



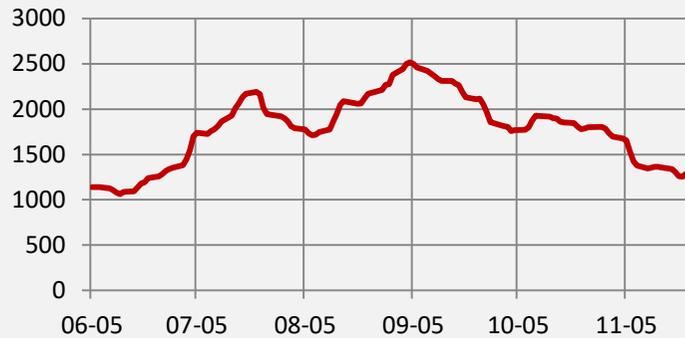
上周 BDI 指数走势



近一个月 BDI 指数走势



近半年 BDI 指数走势



近一年 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 46 周	第 45 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	20,000	20,000	0	0.0%
	一年	17,000	17,000	0	0.0%
	三年	16,000	16,000	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	10,750	11,500	-750	-6.5%
	一年	11,000	12,000	-1000	-8.3%
	三年	12,000	12,500	-500	-4.0%
Smax (55K)	半年	10,500	11,000	-500	-4.5%
	一年	10,500	11,000	-500	-4.5%
	三年	10,250	10,500	-250	-2.4%
Hsize (30K)	半年	8,750	9,000	-250	-2.8%
	一年	9,000	9,000	0	0.0%
	三年	8,750	8,750	0	0.0%

截止日期: 2019-11-19

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Kavo Yeraki' 2006 82926 dely Yosu spot trip via NoPac redel India intention grains \$ 9,000 - Caravel

'RB Leah' 2017 82000 dely Flushing in d/c 25/27 Nov trip via Baltic & Med redel Gibraltar intention coal \$ 11,750 - Nordic Shipping

'Shandong Fu Xin' 2019 82000 dely aps EC South America 10/12 Dec trip redel Singapore-Japan intention grains \$ 13,500 + \$ 350,000 - Olam

'Elena Ve' 2010 75750 dely Gibraltar 29 Nov trip via Port Kamsar redel Aughinish intention bauxite \$ 7,000 - Cargill



'Avax' 2006 75399 dely aps EC South America 15/22 Dec trip redel SE Asia intention grains \$ 12,500 + \$ 250,000 bb - Bunge

'Lambay' 2011 75200 dely Pecem 28/30 Nov trip redel USEC \$ 11,500 - cnr

'Afterhours' 2007 74500 dely S Korea 22/26 Nov trip via Japan redel WC India intention coking coal \$ 8,800 - Perfect Bulk

'NM Sakura' 2015 60948 dely Maputo prompt trip redel Singapore-Japan \$ 12,500 + \$ 250,000 - cnr

'Endurance SW' 2015 60225 dely Fangcheng 26 Nov trip via Indonesia redel China intention limestone \$ 9,000 - cnr

'Sagar Shakti' 2012 58097 dely Pipavav prompt trip via Karachi redel Chittagong intention clinker \$ 9,300 - cnr

'Sagar Moti' 2011 58097 dely Hazira prompt trip via Salalah redel SE Asia \$ 10,000 - cnr

'Jia Sheng Shan' 2011 56632 dely Canakkale prompt trip via Black Sea redel Continent \$ 8,000 - Meadway

'Asia Zircon II' 2009 53414 dely Singapore 27/28 Nov trip via Indonesia redel Vietnam \$ 9,500 - cnr

4. [航运市场动态](#)

【IMO 发话：减速航行“一刀切”不可行】

“减速航行”被认为是目前航运业实现减排目标的最能够接受的措施。不过，IMO 依然认为“一刀切”的办法没有必要，与其强制规定航速限制，更应该设定目标以在短期内减少碳排放量。

IMO：没有必要制定强制性的限速航行法案

国际海事组织（IMO）近期在伦敦举行会议，审议法国和日本等国提出的减少全球船队温室气体排放建议，就现阶段而言，主要对策是针对油船和散货船的“减速航行”措施。IMO 已经决定放弃强制性的限速航行法规提案，转而选择了设定目标的方式、将其作为短期内减少碳排放量的最佳方法。

据悉，法国提出了一项针对油船和散货船的限速计划，旨在到 2025 年将此类船舶航行速度从目前平均水平的 13 节将至 12 节，这可以将燃料消耗降低 18%。



专家们认为，所谓的“减速航行”可以减少排放量，但这也意味着船舶不得不在海上航行更久，因而会增加成本。

大宗商品贸易商托克公司（Trafigura）表示，法国提出的措施是“易于摘取的果实”，可以在更彻底的减排新技术普及之前使用，“如果你在未来 5 到 8 年显著减少二氧化碳排放量，那么减速航行是当前的主要解决方案。”不过，托克公司也指出，需要出台“可强制执行的处罚”，以确保行业合规。

不过，参加会议的英国航运协会（UK Chamber of Shipping）称，IMO 代表已经明确表示，绝对没有必要制定限速规定，相反，设定目标是在短期内减少排放的最佳方式。

英国航运协会表示：“IMO 得出结论，基于目标的强制性方法将为整个行业的持续创新提供所需的灵活性和鼓励，将是减少排放的最佳方法”，“根据业界的建议，有两种方法得到认可：技术方法和操作方法。各方同意将进一步完善这两种方法，并将在明年伦敦举行的下次会议上制定实施和执行办法。”

此前，英国航运协会已经明确反对了限速航行的观点。英国航运协会（UK Chamber of Shipping）认为，提高能源效率不存在“一刀切”的办法，鼓励创新才应该是重点。一些业内人士也指出，对于碳密集型和能效更高的船舶实行单一的速度限制是不公平的。

除了减速航行以外，IMO 的代表们也听取了日本和挪威提出的其他建议，这些建议将允许企业决定如何通过使用更清洁的燃料或更高效率的船舶来达到能效目标。

此外，将船舶设计得更具流线型或利用风电推进等措施，也能减少排放量。但这些基本上是临时解决方案。分析人士认为，只有使用氢和氨等零排放燃料，IMO 的目标才有望实现，尽管这些燃料至少还需要 10 年才能投入商用。

最新研究：减速航行大大减少航运对环境损坏

IMO 在去年设定了到 2050 年将二氧化碳排放量减少 50%的减排目标。作为一个污染严重的行业，航运业一直被认为很难实现脱碳。目前，船舶排放的温室气体大约占全球温室气体排放量的 2%至 3%，燃烧肮脏的重燃油，并释放出多种有毒污染物。

根据环境组织“海洋危机”（Seas At Risk）与欧洲运输环境联合会（Transport & Environment）联合发布的一份新研究报告，船舶减速航行可以大大减少航运对人类健康、自然和气候的损坏。

报告显示，以航速降低 20%计算，可减少 24%的硫与氮氧化物排放以及大量的黑碳排放。减少黑碳的排放将可缓解北极地区温度上升，因为当船舶航行在北



方冰冻水域时，排出的微粒会落在雪上而阻碍其反射阳光能力，进而加速北极地区的升温速度。同时，如果船舶航速降低 20%，水下噪声污染将减少 66%，船舶与鲸鱼之间出现致命碰撞的可能性降低 78%。而水下噪声和鲸鱼相撞都会严重影响海洋环境健康。

“海洋危机”组织代表 John Maggs 认为，这是明显的多方受益的结果，降低航速可以大大减少航运气候影响、空气污染、水下噪音污染以及鲸鱼与船舶之间致命碰撞的发生率，而这些都是国际海事组织（IMO）必须要处理的问题。

航运公司基本上赞成限制航速。比利时油船船队 Euronav 的投资者关系主管 Brian Gallagher 称：“这会减少运力，所以需要更多的船。”丹麦马士基集团也支持在动力上加以限制，认为“锁定动力而非限速才可以达到 IMO 设定的减少碳排放目标。”

欧洲运输环境联合会代表 Faig Abbasov 也表示，这是“一石四鸟”的方式，此外，降低航速还可以节省船东的燃料费用。

不过，限速将对航运业产生重大影响，大约 90% 的全球贸易要依靠海运完成，减速航行意味着货物海上运输的时间将延长、成本将提高。中美贸易战已经导致海运贸易减少。更高的运输成本可能意味着某些形式的贸易将变得更加区域化。

来源：国际船舶网

【这种船型运费达 4 年来最高点！】

由于美国丙烷出口的大幅增长，大型气体船 VLGC 即期运费出现大幅上升至近几年最高点，且由于大型船舶运费的上生，还带动的中型船舶的运费爬升。

菲尔恩利 Fearnley 证券的航运分析师估计，波罗的海交易所最新的 VLGC 费率评估换算成 TCE 的收入约为每天 7.3 万美元。这是四年来的最高水平。波罗的海交易所 (Baltic Exchange) 的液化石油气指数 (LPG Index) 周四将全球最大的液化石油气运输船的近期运费定为每吨 78.68 美元，较上周中东海湾地区至日本的基准航线上涨了 4.1%。

根据货运市场的数据，这只是自 10 月 16 日以来每吨的最高水平。但 Fearnley Securities 的 TCE 费率也反映了燃料价格的下降，这提振了船东的收入。Fearnley Securities 表示，此次运费的上升发生在原本平静的东半球市场大环境之下，印度液化石油气进口企业的需求有所增加，后来这种势头有所增强。本周西半球市场有所走弱，但分析师认为这样的情况将不会持续。他们写道：“我们预计这一趋势将逆转，运费将因此走强。”

菲尔恩利证券 (Fearnleys Securities) 分析师埃斯彭·费米斯塔德 (Espen Fjermestad) 表示，更广泛地讲，美国液化石油气出口增长在一定程度上推



动了 VLGC 价格的上涨，页岩气产量的上升导致丙烷产量上升。分析师表示，更温和的新船订单增长情况和亚洲对美国出口的需求，也对运费有所帮助。Fearnleys Securities 预计，美国明年将向市场注入更多的液化石油气，从而提振海运液化石油气贸易。据该公司预计，这将提高 TCE 费率，平均每天可能达到 4 万美元，并包括更多超过 7 万美元的峰值水平。

Fjermestad 说：“从目前的情况来看，我们认为，如果你使用目前对美国页岩油产量的估计，我们预计明年市场将很好地平衡。”但他指出，这种平衡可能不会均匀地分布到整个 2020 年。总的来说，这看起来很有希望。”在这样的情况下，大型液化石油气公司并不是唯一受益于强劲市场的 LPG 船型。

上周四，Navigator Gas 公布了好于预期的利润，中型 LPG 运输船的价格接近每天 2.5 万美元。“我们录得了好于预期的结果，尤其是收入的大幅增加，这主要是因为 VLGC 需求的增长带动了中型 LPG 船舶的求。” Evercore ISI 分析师乔纳森·查派尔介绍到，“强劲的液化石油气出口量开始向较小的行业渗透。”

来源：信德海事

【供油船是如何利用磁铁“揩油”的？】

根据 Ship & Bunker 报道，今年年初新加坡发生了一起供油商试图利用强力磁铁操控质量流量计(MFM)燃油数量读数的事件。市面上一直流传着磁铁可能会干扰质量流量计读数的说法。检验公司 Petro Inspect 表示这是首次有公开证据显示此类舞弊行为的存在。那么，小小的磁铁真的能够影响燃油数量的读数吗？小编带大家一起来“科普”一下。

Petro Inspect 创始人 Kaivan H. Chinoy 说道：“在近期对新加坡某知名供应商旗下一艘加注驳船进行燃油质量检验时，我们的一名检验员发现船上的质量流量计 U 型弯管处有一块强力磁铁，那是一块钕磁铁。我们听说过这可能是一种作弊行为，但是许多人并不清楚磁力会对质量流量计造成什么具体影响。因此 Petro Inspect 主动联系了多家质量流量计制造商寻求解答，其中包括行业领军者西门子科里奥利流量计团队。”

磁铁会对质量流量计造成什么影响？

西门子并非涉事质量流量计的制造商，不过该公司指出磁铁有可能会对科里奥利(Coriolis)流量计的性能产生影响，干扰其读数和指针方向的偏移，具体情况取决于磁铁的强度和摆放位置。

根据西门子的解释，需要将强力磁铁摆放在在传感器所处位置并且保持这个状态直到一段时间之后流量计的读数才会受到影响。西门子还强调称，如果



流量计曾暴露在这样的超强磁场之下，它的性能就会受到永久性的影响，就算没有燃油流过，传感器仍会读数，即便是移除了磁铁，流量计也可能会给出不准确的读数，这种情况下流量计就需要进行重新校准。

还有一点值得注意的是，尽管质量流量计的内部构件，例如驱动线圈，是通过电子信号的磁感应来运作的，但科里奥利流量计大体上是由非磁性物质构成，因此为了使磁铁能粘在质量流量计上，还需要用到胶带之类的材料。据 Petro Inspect 称，此前还曾在其他驳船上发现用胶带粘贴不明物体。

磁铁“揩油”是否成功？

由于试图利用磁铁干扰质量流量计读数，今年新加坡已经有两家燃油供应商分别于 4 和 6 月被新加坡海事和港口管理局 (MPA) 暂时吊销了船用燃油运营牌照，它们就是 Southernpec 和 Inter-Pacific Petroleum Pte Ltd 公司。

尽管磁铁“揩油”之说已经闹得沸沸扬扬，但知情人士表示，目前并没有清晰的证据能证明以上事件中的供油船凭借磁铁成功了达到了燃油欺诈的目的，或者相关磁铁满足了干扰流量计读数所需的条件，而且也不清楚是否有其他供应商通过磁铁成功干扰了质量流量计的读数。

Petro Inspect 表示：“即便还不确定这类作弊行为是否成功得逞，各利益相关方仍然应当意识到我们在质量流量计上发现了磁铁这个事实，而且制造商还提醒我们这类磁铁可能会造成干扰，影响质量流量计的准确性。”

来源：中国船检

5. [船舶市场动态](#)

【Gibson：今年油船报废量将维持在较低水平】

船舶经纪公司 Gibson Shipbrokers 在最新的油船市场报告中表示，拆船量减少一直是今年油船市场的主要供应状况，未来几个月拆船量可能仍将维持在较低水平。

数据显示，今年前 10 个月只有 30 艘 25000 载重吨以上油船报废拆解。大约有一半的拆船活动来自灵便型/MR 型油船领域，自今年以来已经报废了 17 艘。巴拿马型/LR1 型油船领域拆船量仅 1 艘，LR2 型/阿芙拉型油船领域仅 1 艘。大型原油船拆船量较高，5 艘苏伊士型油船和 4 艘 VLCC 被售出拆解。

相比之下，去年有超过 150 艘油船报废拆解。Gibson 解释称，考虑到在 2018 年频繁的拆船活动之后，可以作为拆船备选的船舶数量已经大大减少，因此今



年拆船量急剧下降并不令人意外。

同时拆船价格疲软也不利于拆船量增加。每轻吨拆船价格从 2019 年 3 月的 435 美元逐渐滑落至 10 月的 375 美元，而去年 10 月拆船价格为每轻吨 465 美元。

今年全年，随着外界对市场反弹即将到来的期望越来越高，船东出售旧船报废拆解的意愿也有所降低。今年 10 月，油船收入暂时飙升至 10 年来的最高水平，这进一步增强了船东的信心。

Gibson 在报告中指出，接下来的几个月，由于地缘政治的不确定性、季节性优势、气候带来的延误以及 IMO 2020 等多重因素，油船在冬季的收益可能会增加，因此预期拆船量将继续保持在最低水平。不过，进入 2020 年第二季度之后，这种情况可能会有所改变。

Gibson 认为，虽然目前对中美贸易谈判持乐观态度，但越来越多的证据表明，目前局势已经在减少世界石油消费量的长，并有可能在明年转化为需求的缓慢增长，油船收入反弹的可能性也受到限制。

在船舶燃料基础逐渐转向更昂贵的 0.5%低硫燃料背景下，老旧及低效率船舶将会面临更多挑战。Gibson 指出，这些老旧船舶需要更高的维护及维修费用，势必增加额外成本。

来源：国际船舶网

【争夺 LNG 船订单！中韩造船业展开全面竞争】

随着中国两大造船集团——中船集团与中船重工的合并，韩国现代重工-大宇造船将迎来相匹敌的强大造船集团，中韩两国造船业的规模竞争已经全面展开，同时为了阻止韩国垄断 LNG 船市场，正在“为了生存而进行整合”的全球造船业或将因此迎来巨变。

中船集团和中船重工整合牵制韩国造船业

今年 3 月，现代重工宣布将收购大宇造船。4 个月后，中船集团和中船重工在 7 月公布了整合计划。现代重工联合首席执行官贾三铉（Ka Sam-hyun）在接受英国《金融时报》的采访时表示，如今全球造船业趋势已经明朗——造船业正在“为了生存而进行整合”。

他表示，中船集团和中船重工的合并将会在研发方面产生显著的协同效益、并能降低成本，这家新的中国造船集团将会是一个更具竞争力的对手。他因此强调了韩国造船业整合的必要性，认为“韩国依然存在着大型、中型、小型造船厂泛滥的情况，这不符合规模经济”。



一些韩国造船业人士猜测，中船集团和中船重工的整合是为了牵制韩国造船业，有证据表明中国政府推动两大集团合并。

10月25日，国务院国资委网站发布消息，经报国务院批准，中国船舶工业集团有限公司与中国船舶重工集团有限公司实施联合重组，这也是中船集团和中船重工在1999年分拆为两家集团时隔20年后重新合并。

资料显示，合并后的两大集团资产规模总计将达到8100亿元。而根据去年年底的数据，现代重工和大宇造船的资产规模分别为56.1万亿韩元（约合人民币3249.26亿元）、12.2万亿韩元（约合人民币706.61亿元），总计约为3955.87亿元。

尽管中国两大集团整合后的资产规模远超韩国，但目前来看韩国依然在全球市场上占据更大优势。虽然现代重工-大宇造船合并手持订单量共计326艘，略低于中国两大集团合并之后的428艘；不过，现代重工-大宇造船手持订单价值超过了330亿美元，远高于中国两大集团合并后的190亿美元。

VesselsValue 统计数据显示，如果以中船集团和中国重工订单数量计算，合并后的订单总数为全球第一。其中主导船型为好望角型散货船共70艘，占该船型全球总订单数205艘的33%。（注：按艘数统计）。VesselsValue 认为，中船集团和中国重工的合并总的来说对整个行业可能是件好事。合并并将创建一个更大、更强大的单一金融实体，使其对船东更具吸引力。同时，南北船合并将进一步推动技术创新和降低新造船价格；同时新的实体具有更强地竞争力，可以应对与韩国现代重工和大宇造船的合并。

中国船舶工业综合技术经济研究院副院长包张静指出，南北船合并使资源更加有效集中，抗衡外部竞争，也有利于我国船舶工业快速做大做强。

一位船厂高管表示，南北船合并会在中日韩三国造船竞争中占领先机，因为我国造船业面临的核心问题在于结构性缺失，高附加值的高端船型、船舶配套产业相对落后，使得国际竞争力不足，盈利能力较弱。南北船合并后有望梳理内部资源，集中力量提升短板，加大配套领域研发投入。

虽然中船集团与中船重工尚未详细披露新集团将采用的结构，但业内人士乐观地认为，这一变化可能会削减全球造船业长期过剩的产能。大和证券驻首尔分析师 Chung Sung-yop 表示：“目前，中国存在大量过剩产能，而合并肯定会减少过剩的供给。”他补充称，这次合并将“带来规模经济，并帮助这些公司获得更多发展动力”。

展开全面竞争阻止韩国垄断 LNG 船市场

韩国专家分析称，中船集团和中船重工的合并也是为了阻止韩国垄断 LNG 船订单。

现代重工联合首席执行官贾三铉也表示：“我们必须在工程技术和质量方面超越中国船企，努力提高和改进自身的造船质量、技术和工艺。”他补充



称：“中船集团和中船重工合并后，肯定会在技术开发和研发方面做得更好，同时在 LNG 船研发方面可能也会变得更强，这会让我们的工作更难。”

克拉克森的数据显示，韩国船企去年接单量占全球市场份额的 44%，时隔 7 年重新从中国手中夺回世界第一的宝座，其中最大的功臣就是 LNG 船。去年全球 85% 以上的 LNG 船新船订单都由韩国船企接获。

今年，中美贸易战的阴影冲击了造船业上半年的新船订单量，但 LNG 产量的增长有望在未来 5 年支撑船厂订单，促进对高技术和高附加值船舶的需求。根据 Wood Mackenzie 的研究，从 2020 年代中期开始，随着澳大利亚、俄罗斯和美国的 LNG 新产能到位，LNG 船新船订单量将“迅速增长”。预计到 2040 年，南亚和东南亚 LNG 需求将增长 4 倍，预计到 2025 年需要再订造 116 艘 LNG 船才能满足需求，到 2035 年这一数字将增至 500 艘。

到目前为止，韩国船企主导了 LNG 船市场，拥有约 90% 的 LNG 船订单。IHS Markit 的分析师指出，至少在未来 3 年 LNG 船新船订单量都有可能增加，而目前专门建造散货船的中国船企在 LNG 船领域很难赶上韩国。

不过，随着 LNG 船需求增长，现代重工对来自中日的潜在挑战十分警惕。韩国专家称，中船集团和中船重工拥有从中小型船舶到 LNG 船、钻井船等高附加值船舶的多样化产品组合，相比以高附加值船舶为中心的韩国船企整合，中船集团和中船重工合并将给市场带来更大冲击。

此前有消息称，卡塔尔石油公司已经宣布初步计划将建造 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。

11 月 19 日，新成立的中国船舶集团有限公司党组书记、董事长雷凡培在北京会见了来访的卡塔尔国家能源部部长、卡塔尔国家石油公司总裁兼首席执行官、卡塔尔天然气公司董事长 Saad Sherida Al-Kaabi 一行。双方就进一步加强交流沟通、推进项目合作进行了深入探讨并达成广泛共识。雷凡培向卡方介绍了集团公司的最新发展情况以及双方合作项目推进情况。他表示，作为世界第一大造船集团，公司愿意与卡塔尔国家石油公司以及卡塔尔天然气公司建立和扩大在油气领域的合作。

如今看来，韩国的担忧似乎正在变成现实。从整合规模经济牵制韩国造船业，到整合技术研发实力阻止韩国垄断 LNG 船市场，中韩造船业的全面竞争的号角已经吹响了。

来源：国际船舶网



【希腊船东“最爱”船厂，高端船首选韩国船企】

凭借专业和技术优势，韩国船企目前依然是希腊船东的首选，特别是在订造最新的高技术 LNG 船时。不过，因为更加便宜的价格，中国船企也越来越获得希腊船东的青睐，订单正在不断增加。

根据 VesselsValue 的数据，目前希腊船东在韩国船企的新船订单占其总数的 60%，在建新船共计 118 艘、总价值超过 140 亿元。其中，有 55 艘为价格高昂的 LNG 船，总价约为 103 亿美元。同时，韩国船企还在为希腊船东建造 58 艘油船、总运力为 786 万载重吨，总价约为 34 亿美元。

相比之下，希腊船东目前在中国船企的手持订单共计 56 艘，总价值 23 亿美元，占希腊船东订单总量的 29%。其中，希腊船东订造的新船中有 33 艘为散货船，总价超过 10 亿美元，总运力为 328.37 万载重吨；此外还有 13 艘集装箱船，总价约为 7.1 亿美元；以及 10 艘油船，价值超过 5.35 亿美元。值得一提的是，在过去几个月来，中国船企接获的希腊船东订单预缩增加，这是因为中国船企采取了更加激进的定价政策，折扣幅度甚至达到 10%至 15%。

同时，曾经最受希腊船东青睐的日本船企，目前来自希腊船东的手持订单只有 21 艘，总价值约为 10 亿美元，相当于希腊船队订单总额的 11%。

据国际船舶网了解，今年以来韩国船企接获了希腊船东的大部分新船订单。根据克拉克森的统计数据，希腊船东今年到目前为止共计订造了 64 艘新船订单。其中绝大多数的订单由韩国船企接获，共计 49 艘，船型基本为油船和 LNG 船。中国船企接获了 9 艘，包括外高桥造船的 2 艘油船订单、新时代造船的 6 艘油船订单以及南通中远海运川崎的 1 艘散货船订单。此外，日本船企也获得了 6 艘希腊船东订单。

克拉克森的数据显示，在目前希腊船东的手持订单中，散货船基本由中国和日本船企建造，其中希腊船东在中国的散货船订单大多由外高桥造船、中远海运重工、扬子江船业、中柏京鲁船业和口岸船舶接获。而在集装箱船领域，希腊船东手持订单中全部集装箱船均由中国船企建造，这些中国船企包括扬子江船业、广州中远海运重工和黄埔文冲。希腊船东的油船手持订单则大多由韩国船企建造，但新时代造船和外高桥造船也有一些来自希腊船东的油船手持订单。

来源：国际船舶网

6. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	320.00	n/a	570.00	n/a



Hong Kong	n/a	n/a	n/a	n/a
Tokyo	380.00	390.00		740.00
Hamburg	220.00	n/a	600.00	n/a
Fujairah	250.00	n/a	680.00	n/a
Istanbul	300.00	n/a	650.00	n/a
Rotterdam	265.00	315.00	505.00	n/a
Houston	355.00	n/a	645.00	n/a
Panama	340.00	n/a	650.00	n/a
Santos	n/a	n/a	n/a	713.00

截止日期: 2019-11-22

◆ 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 46 周	第 45 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 46 周	第 45 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: 2019-11-19



(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+4	Tanker	158,000	New Times, China	2021-2022	Metrostar Management - Greek	5,650	
2	Bulker	210,000	Shanghai Waigaoqiao, China	2021	Polaris - South Korean	Undisclosed	Tier III, scrubber fitted
1	Bulker	80,000	Namura, Japan	2022	Taiwan Navigation - Taiwanese	6,410	
1	Bulker	60,000	Oshima, Japan	2022			
1	RoPax	100 loa	Crist, Poland	2022	Finferries - Finnish	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
KM TOKYO	BC	83,483		2010	Japan	1,600	Greek	
SANTA HELENA	BC	58,215		2012	Japan	1,480	Greek	
LORD	BC	52,504		2004	Philippines	534	Chinese	auction, out of class
ERO L	BC	50,457		2003	China	650	Chinese	en bloc each
MARIA L	BC	50,337		2003	China	650	Chinese	
GRAIG CARDIFF	BC	34,827		2012	China	875	German	
SHELDUCK	BC	34,467		2012	S. Korea	950	Bluefin - Greek	
AARGAU	BC	32,790		2010	Japan	630	Undisclosed	
PRINSESA MAGANDA	BC	28,361		2012	Japan	860	Undisclosed	
LOVELY KLARA	BC	28,186		2002	Japan	450	Chinese	log fitted

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
APL SOUTHAMPTON	CV	131,358	10,700	2012	S. Korea	7,350	Seaspan Corporation - Hong Kong	
APL DUBLIN	CV	131,204	10,700	2012	S. Korea	7,350	Seaspan Corporation - Hong Kong	
APL PARIS	CV	131,097	10,700	2012	S. Korea	7,350	Seaspan Corporation - Hong Kong	**charter attached and
APL VANCOUVER	CV	115,060	9,200	2013	S. Korea	5,160	Seaspan Corporation - Hong Kong	purchase options
APL MEXICO CITY	CV	115,024	9,200	2014	S. Korea	5,640	Seaspan Corporation - Hong Kong	
APL NEW YORK	CV	108,550	9,200	2013	S. Korea	5,160	Seaspan Corporation - Hong Kong	



SYNERGY ANTWERP	CV	50,500	4,250	2008	S. Korea	970	Euroseas - Greek	
SYNERBY OAKLAND	CV	50,500	4,250	2009	S. Korea	1,000	Euroseas - Greek	*
SYNERGY KEELUNG	CV	50,500	4,250	2009	S. Korea	1,040	Euroseas - Greek	
SYNERGY BUSAN	CV	50,500	4,250	2009	S. Korea	990	Euroseas - Greek	
VERONICA B	CV	18,091	1,267	2007	Spain	550	Greek	en bloc each*
BEATRIZ B	CV	18,091	1,267	2008	Spain	550	Greek	
SPICA	CV	11,807	970	2008	China	undisclosed	Undisclosed	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
ATLANTIC WINTER	GC/TWK	19,306		2011	China	700	German	
BALTIC WINTER	GC/TWK	19,306		2011	China	700	German	en bloc each**, heavy lift
PACIFIC WINTER	GC/TWK	19,306		2011	China	700	German	

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 GEM	TAK	319,798		2013	S. Korea	5,740	Greek	at auction
SINO MACRO	TAK	311,168		1999	S. Korea	2,000	Undisclosed	
JAG LAKSHITA	TAK	147,093		2000	S. Korea	1,600	Undisclosed	
VIRGO SUN	TAK	115,577		2007	Japan	2,600	Performance Shipping - Greek	
ARISTODIMOS	TAK	113,553		2006	S. Korea	2,150	Indonesian	en bloc each***
AMORE MIO	TAK	113,553		2006	S. Korea	2,150	Indonesian	
SUSANNE VICTORY	TAK	48,309		2000	Japan	940	Chinese	

◆ 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
MARINA STAR 1	CV	13,089	5,535	1983	China	345.00	as is Singapore, 150T bunkers
STARLINK ONE	ROR	10,414	5,445	1997	Japan	341.00	as is Busan

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
ANDROUSSA	TAK	47,629	9,606	1995	Japan	undisclosed	



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
DALAS	TAK	7,095	2,401	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
WINDSOR	TAK	46,057	9,453	1996	Croatia	405.00	as is Colombo, gasfree for hotwork, incl 400t bunkers, old sale
VALARIS 6002	SEMI SUBMERSIBLE RIG		10,303	2001		undisclosed	as is offshore Brazil, destination Turkey

◆ALCO 防损通函

【区块链是否适合电子提单？】

过去几年，区块链被誉为航运业诸多问题的解决方案。尽管有炒作，但区块链技术在航运领域的热度丝毫没有消退的迹象。

有许多使用区块链开发的项目，从跟踪燃料的来源到为贸易交易提供完整的文档传递途径。

区块链技术在航运中的一个应用与提单有关，近几个月来，许多公司都取得了重大进展。这带来了更广泛使用电子提单的可能性，也许最终会取代传统的纸质提单。

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
2019-11-22	703.060	777.870	6.475	89.864	908.370	59.270	905.890	477.300	529.570
2019-11-21	702.170	778.050	6.474	89.718	908.040	59.281	907.800	477.580	527.880
2019-11-20	701.180	776.670	6.464	89.575	906.340	59.288	909.540	478.460	528.390
2019-11-19	700.300	775.630	6.448	89.461	907.380	59.316	910.280	476.870	530.470
2019-11-18	700.370	774.140	6.443	89.458	904.800	59.267	910.110	477.280	529.690

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	1.529	1 周	1.58475	2 周	--	1 个月	1.71563
2 个月	1.8335	3 个月	1.89875	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	1.89113	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	1.90925		

2019-11-20