全一海运市场周报

2019.11 - 第 5 期

◆国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2019.11.25 - 11.29)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输旺季临近尾声 远洋航线运价上涨】

本周中国出口集装箱运输市场总体保持平稳，随着运输旺季临近尾声，运输需求开始转弱，但由于部分航商在远洋航线上减少运力投放，市场运价反而出现上涨。11 月 29 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 819.63 点，较上期上涨 7.1%。

欧洲航线：据研究机构 Markit 公布的数据显示，欧元区 11 月制造业 PMI 初值为 46.6，较前值 45.9 上升，创三个月最高水平，显示欧洲经济出现回暖迹象。随着传统运输旺季步入尾声，货量水平开始下降，但由于部分航商控制运力投放，对供需平衡产生一定支撑，上海港船舶平均舱位利用率回升至 90%左右，市场运价上涨。11 月 29 日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为 766 美元/TEU，较上期上涨 9.1%。地中海航线，总体行情与欧洲航线基本类似，上海港船舶平均舱位利用率在 80%左右的水平，即期订舱价格走高。11 月 29 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 730 美元/TEU，较上期上涨 6.0%。

北美航线：据美国商务部发布的数据显示，美国 10 月零售销售环比增长 0.3%，显示出美国居民消费情况重回增长态势，对北美航线运输需求产生支撑。由于运输旺季进入尾声，运输需求出现下滑迹象。与此同时，部分航商开始调整运力投放规模，以保持供求平衡，上海港船舶平均舱位利用率稳定在 90%以上。同时，近期中美贸易争端有缓和迹象，提振市场信心，部分航商推动运价上涨。11 月 29 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 1405 美元/FEU、2684 美元/FEU，较上期分别大幅上涨 14.3%、19.0%。

波斯湾航线：近期运输需求持续增长，部分航商继续采取措施控制总体运力规模，供求关系良好，上海港船舶平均装载率维持在 95%以上的水平。受此支撑，即期市场订舱价格继续上涨。11 月 29 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 835 美元/TEU，较上期上涨 8.2%。

澳新航线：传统运输旺季过后，运输需求持续回落。部分航商采取运力控制措施以保持供求平衡，上海港船舶平均装载率维持在 95%左右的水平。由于前期运价涨幅过大，本周即期订舱价格继续回落。11 月 29 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 816 美元/TEU，较上期下跌 11.9%。

南美航线：运输需求小幅增长，航商持续控制总体运力投放，供求关系良好，上海港船舶平均装载率升至 95%以上的水平，市场运价走高。11 月 29 日，上

Total Shipping

海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1667 美元/TEU，较上期上涨 2.5%。

日本航线：货量保持稳定，市场运价总体平稳。11 月 29 日，中国出口至日本航线运价指数为 715.57 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【月底需求略显疲软 煤炭运价小幅下行】

本周，沿海散货运输需求趋弱，运力略显过剩，运价下行。不过下半周利好影响放大，运价基本维持平稳，且有回升迹象。11 月 29 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 1136.43 点。

煤炭市场：进入 11 月底，全国大部分地区气温明显下滑，取暖用电需求提升。11 月 29 日，沿海六大电厂日耗煤量为 68.9 万吨，较上周同期提升 5.1%。然而当前气温并未降至足够低点，日耗煤增量还无法有效刺激下游采购积极性。六大电厂存煤仍稳居 1674 万吨，可用天数超 24 天。且当前正值月末，计划运量明显缩减，运力供给略显过剩，运价承压下跌。然而运价下跌使得部分利好因素的影响放大。进口煤限制政策收紧，冬季储煤“蠢蠢欲动”，内贸煤需求转暖的预期日渐浓厚，煤炭市场货盘稳中有升。同时，近期粮食等非煤货种运输需求有所转暖，而北方港口也受天气影响频繁封航，部分运力周转受阻。面对上述情况，运输市场仍有一定需求支撑，运力过剩程度并不明显。且多数船东仍看好后市，报价坚挺。运价虽有下跌，但跌幅逐渐收窄。下半周运价可基本保持平稳，周五甚至出现小幅反弹。

11 月 29 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1154.95 点。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 32.4 元/吨，较上周五下跌 1.0 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 35.4 元/吨，较上周五下跌 0.6 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 41.8 元/吨，较上周五下跌 0.5 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 38.9 元/吨，较上周五下跌 1.3 元/吨。

金属矿石市场：钢材持续降库，利润大幅回升背景下，钢厂增产动力充足。且目前多地环保限产放松，钢厂铁矿石日耗有所恢复，年前原料备货亦支撑铁矿石运输需求。下半周小船紧俏，运价反弹较大船明显。11 月 29 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1101.11 点，较上周上涨 0.3%。

粮食市场：在国家扶持政策激励下，生猪存栏持续恢复，饲料需求转好迹象显现。且由于前期下游普遍维持低库存，面对转好需求，库存略显紧张，补库积极性提升。不过饲料需求恢复正常水平仍需时日，而本周煤炭运价处于下行区间，粮食运价表现仍较为弱势。11 月 29 日，沿海粮食货种运价指数报收 1021.77 点，较上周下跌 0.5%。

Total Shipping

成品油市场：12 月份开始，沿海成品油运输市场就将步入传统旺季。受此影响，目前内贸运输需求继续向好，市场货及配送货盘持续增多。且今年以来新建炼厂陆续投产，对运输需求形成较好刺激。运力供应持续紧张，沿海成品油运价继续上涨。11 月 29 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 1132.93 点，较上周上涨 0.7%；其中市场运价成分指数报收 1107.36 点，较上周上涨 1.5%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【三大船型普遍回升 综合指数止跌反弹】

本周国际干散货运输市场行情普遍上涨，其中海岬型船市场涨幅最大，超灵便型船次之，巴拿马型船涨幅最小，远东干散货综合指数止跌反弹。11 月 28 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 1096.09 点，运价指数为 982.39 点，租金指数为 1266.64 点，较上周四分别上涨 5.4%、7.7%和 9.5%。

海岬型船市场：海岬型船市场运价大幅上涨,其中远程矿航线强劲反弹。远程矿航线，本周海岬型船 FFA 远期合约价格持续上涨，市场对 12 月装期的运力需求强劲，巴西至青岛航线交投活跃。运力方面，由于前期巴西图巴朗至青岛航线运价持续低位徘徊，导致空放至大西洋的运力很少，市场呈现运力阶段性紧张局面，远程矿航线运价止跌并大幅反弹。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 21.910 美元/吨，较上周四大涨 19.9%。太平洋市场冲高回落，上半周澳大利亚市场量价齐升，FFA 远期合约价格上涨，即期成交价格较高，以及澳洲部分港口吃水下降等利好因素支撑，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价从上周四 8.7 美元/吨上涨至周中 9.8 美元/吨左右。下半周，之前活跃的市场氛围转为安静，运价高位回调。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 25496 美元，较上周四上涨 14.3%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 9.568 美元/吨，较上周四上涨 9.8%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船煤炭航线运价继续小升，粮食航线运价继续走跌。太平洋市场，受海岬型船市场大幅上涨影响，巴拿马型船市场船东信心增加，加上东澳和北太平洋市场陆续有新货盘放出，太平洋市场租金、运价企稳小升。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 9759 美元，较上周四上涨 2.1%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 8943 美元,较上周四上涨 3.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.619 美元/吨，较上周四上涨 2.3%。粮食航线，本周南北美新鲜货盘依旧偏少，美西有些许货盘放出，但仍难以支撑市场，粮食航线运价继续下滑。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 32.831 美元/吨，较上周四下跌 1.3%；美西塔科马至中国北方港口 6 万吨货量航线运价为 22.831 美元/吨，较上周四下跌 0.1%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场止跌回升。本周煤炭、镍矿、熟料等货盘略有增多，加上部分运力分流至印度洋，东南亚市场即期运力有所减少，运力过剩局面有所改观，租金、运价止跌回升。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 7336 美元，较上周四上涨 8.7%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 9059 美元，较上周四上涨 6.2%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 5456 美元，较上周四上涨 6.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.996 美元/吨，较上周四上涨 2.7%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 8.102 美元/吨，较上周四上涨 2.2%。

Total Shipping

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价冲高回落 成品油运价波动上行】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，11 月 22 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增幅超预期。此外，精炼油库存及汽油库存增幅均大幅度超预期。由于来自非 OPEC 国家，美国、巴西、挪威和其他国家的产量增长强劲，OPEC 和俄罗斯面临巨大的压力，因此 OPEC 与俄罗斯等其他产油国将在 12 月 6 日就未来产出政策做出最终决定，预计将延长施行减产协议至 2020 年 6 月。感恩节前夕市场交易相对清淡，本周原油价格窄幅波动，布伦特原油期货价格周四报 63.16 美元/桶，较上期下跌 0.82%。全球原油运输市场大船运价先涨后跌，中型船运价稳中有降，小型船运价持续上扬。中国进口 VLCC 运输市场运价冲高回落。11 月 28 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1855.97 点，较上期上涨 16.57%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场成交热度不减，运价冲高回落，日均 TCE（等价期租租金）回升至 9 万美元，但临近周末有所回落。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS115.27，较上周四上涨 18.6%，CT1 的 5 日平均为 WS115.58，较上周上涨 36.1%，TCE 平均 8.7 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS113.96，上涨 13.8 %，平均为 WS113.86，TCE 平均 9.1 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价综合水平稳中有降。西非至欧洲市场运价小幅下跌至 WS120，TCE 约 4.7 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，阿尔及利亚至地中海，12 月 7 日货盘，成交运价为 WS135。黑海到地中海航线运价稳定在 WS140，TCE 约 5.9 万美元/天。中国进口主要来自非洲，一艘 13 万吨级船，利比亚至中国宁波，12 月 8 至 10 日货盘，成交包干运费为 540 万美元。一艘 13 万吨级船，安哥拉至中国，12 月 14 至 15 日货盘，成交运价为 WS132.5。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线持续上扬，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平小幅波动。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS190（TCE 约 4.3 万美元/天）。跨地中海运价小幅上涨至 WS214（TCE 约 6.6 万美元/天）。北海短程运价下滑至 WS161(TCE 约 5.2 万美元/天)。该航线一艘 8 万吨级船，挪威至欧洲大陆，11 月 28 至 29 日货盘，成交运价为 WS165。波罗的海短程运价下跌至 WS129（TCE 约 4.7 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价小幅上涨至 WS183（TCE 约 4.2 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS159（TCE 为 4.0 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 92.5 万美元。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线稳中有升，欧美航线涨跌互现，综合水平波动上行。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS182（TCE 约 1.8 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价维持在 WS157（TCE 约 2.4 万美元/天），7.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS158（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 WS116 水平（TCE 约 1.0 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅上涨至 WS182（TCE 约 2.0 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 2.5 万美元/天。

Total Shipping

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数小幅微涨 二手船市成交放缓】

11 月 27 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 872.27 点，环比微涨 0.18%。其中，国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数分别下跌 0.42%和 0.66%，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 0.19%和 1.06%。

BDI 指数先抑后扬，11 月 26 日收于 1426 点，环比上涨 9.36%，二手散货船价格涨跌互现。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1036 万美元、环比下跌 5.17%；57000DWT—1613 万美元、环比微涨 0.06%；75000DWT--1802 万美元、环比上涨 1.88%；170000DWT—2755 万美元、环比下跌 0.10%。本期，二手散货船市场成交量微涨，共计成交 10 艘（环比增加 2 艘），总运力 43.95 万 DWT，成交金额 10250 万美元，平均船龄 9.7 年。

中美贸易争端的积极消息使市场备受鼓舞，OPEC 及其盟友有望在下月将当前的减产协议延长至 2020 年中旬。11 月 26 日布伦特原油期货收于 64.27 美元/桶，环比上涨 3.00%。本期，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--2500 万美元、环比上涨 0.20%；74000DWT--2300 万美元、环比上涨 0.35%；105000DWT--3223 万美元、环比下跌 1.13%；158000DWT--4541 万美元、环比上涨 1.86%；300000DWT--6688 万美元、环比下跌 2.78%。美国原油库存增加，美联储官员透露将继续评估总体前景的变化。本期，二手国际油轮成交量增长，共计成交 18 艘（环比增加 5 艘），总运力 255.22 万 DWT，成交金额 39710 万美元，平均船龄 12.39 年。

随着气温的下降，煤价上涨预期浓厚，钢材市场终端需求释放有限，粮食运输市场较为稳定，二手沿海散货船价格稳中微涨。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—152.19 万人民币、环比上涨 0.22%；5000DWT—731.49 万人民币、环比上涨 0.14%。本期，二手沿海散货船没有成交数据。

二手散货船价格涨多跌少。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—52.51 万人民币、环比上涨 3.72%；1000DWT—103.31 万人民币、环比上涨 0.31%；2000DWT—219.06 万人民币、环比上涨 0.71%；3000DWT—306.63 万人民币、环比下跌 0.15%。本期，内河散货船成交量比上期锐减，共计成交 70 艘（环比减少 80 艘），总运力 18.41 万 DWT，成交金额 17589.5 万元人民币，平均船龄 9.89 年。

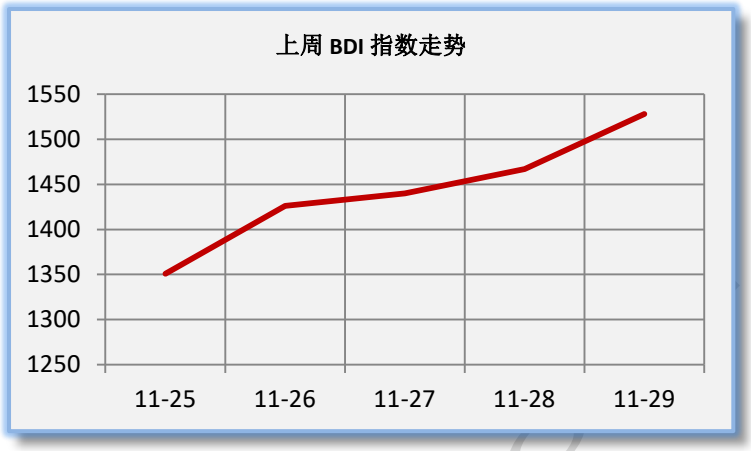
来源：上海航运交易所

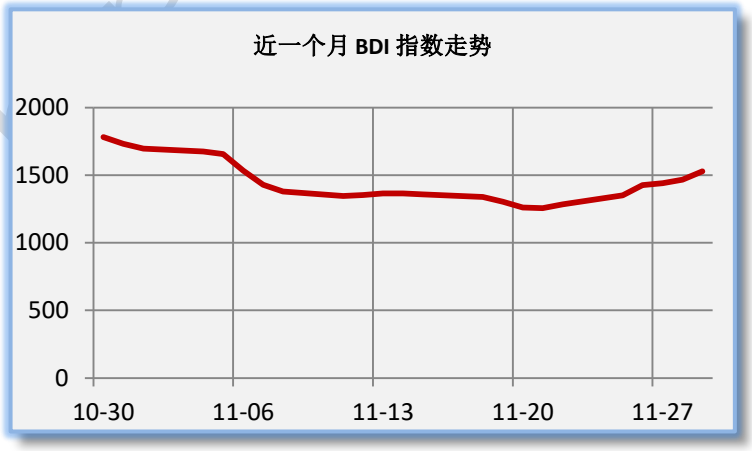
Total Shipping

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 25 日		11 月 26 日		11 月 27 日		11 月 28 日		11 月 29 日	
BDI	1,351	+67	1,426	+75	1,440	+14	1,467	+27	1,528	+61
BCI	2,716	+223	2,953	+237	2,983	+30	2,995	+12	3,131	+136
BPI	1,119	-10	1,111	-8	1,121	+10	1,167	+46	1,225	+58
BSI	767	+20	783	+16	796	+13	807	+11	816	+9
BHSI	494	0	496	+2	498	+2	501	+3	505	+4





(2) 租金回顾

期租租金（美元/天）

船型（吨）	租期	第 47 周	第 46 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	19,500	20,000	-500	-2.5%
	一年	17,000	17,000	0	0.0%
	三年	16,000	16,000	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	10,000	10,750	-750	-7.0%
	一年	9,500	11,000	-1500	-13.6%
	三年	11,500	12,000	-500	-4.2%
Smax (55K)	半年	9,500	10,500	-1000	-9.5%
	一年	9,500	10,500	-1000	-9.5%
	三年	10,250	10,250	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	8,250	8,750	-500	-5.7%
	一年	8,500	9,000	-500	-5.6%
	三年	8,750	8,750	0	0.0%

截止日期： 2019-11-26

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Mount Bolivar' 2016 181070 Scrubber fitted abt 2 mt IFO/day 14 on 41.5 ball / 13 on 42 lad + 0.1 MDO dely Rizhao 1 Dec trip via San Nicolas redel China $ 30,000 - RWE

'Star Europe' 2016 180688 dely Gibraltar prompt trip via 7 Islands redel Qingdao $ 43,500 - Classic Martiime

'CIC Paola' 2014 179300 dely Flushing 3 Dec trip via Port Cartier redel Japan $ 41,000 - MOL

'Milos Warrior' 2011 179258 dely aps Yuzhny ely Dec trip redel Singapore-Japan $ 45,000 - Classic Martiime

'MG Sakura' 2016 84808 dely Lingkou 02 Dec trip via E Australia redel China $ 11,000 - Tongli

'Sasebo Green' 2014 77880 dely Jorf Lasfar Beg Dec trip via Port Kamsar redel Stade intention bauxite $ 12,500 - Oldendorff

'Bulk Geneva' 2019 63532 dely Nakhodka 01 Dec trip via NoPac redel PMO-India $ 12,000 - Glencore

'Great Rainbow' 2015 63464 dely Taichung 01 Dec trip via Indonesia redel S China $ 10,000 - cnr

'Heilan Journey' 2011 56900 dely Xiamen 01 Dec trip via Philippines redel China intention nickel ore $ 11,000 - cnr

'Esperia' 2012 56763 dely Singapore prompt trip via Indonesia redel mid China $ 11,750 - cnr

(2) 期租租船摘录

'Taho Australia' 2019 81320 dely Taiwan prompt 10/13 months redel worldwide $ 13,000 - Crystal Sea

'Josco Dezhou' 2014 61657 dely Luoyuan 02/05 Dec 7/9 months redel worldwide $ 10,500 - cnr

Total Shipping

4. 航运市场动态

【这家航运巨头为何做出这样的决定？】

作为目前全球最大的航运公司，马士基一直都是行业风向标。日前，马士基航运决定削减资本支出，遵守承诺在未来两年内不订造新船，如果马士基“说到做到”，目前运力排名第二的地中海航运极有可能在未来两年取代马士基的老大地位。马士基为何做出这样的决定，不惜拱手让出世界第一的宝座？

马士基宣布两年内不订造新船

在马士基第三季度财报电话会议上，时任马士基首席财务官 Carolina DybeckHappe 确认，该公司将维持其“对资本约束的坚定承诺”，将 2020 年和 2021 年资本支出总额限制为 30 亿至 30 亿美元。

同时，马士基首席财务官 Carolina DybeckHappe 还证实，目前没有任何投资大型船舶的计划，马士基海洋部门的战略是“在未来几年内与市场增长保持一致，或略低于市场增长”。她补充称：“我们当然会在某个时候补充我们的船队，以保持一个竞争网络。”

对此，Alphaliner 指出，这一支出限额低于马士基每年约 30 亿美元的折旧额（不包括租赁），因此“将导致未来两年该公司的资产基础不断萎缩”。

而与马士基不同，其他主要班轮公司均在持续增添运力。Alphaliner 的数据显示，目前，与地中海航运和中远海运集团在过去一年里运力增幅分别达到了 1.1%、1%，而马士基航运的运力则缩小了 1.5%。马士基航运当前运力总计为 418 万 TEU，而地中海航运约为 375 万 TEU。不过，地中海航运现有手持订单达到约 30.4 万 TEU，而马士基手持订单仅为 42670TEU。这意味著，如果马士基坚持其 400 万 TEU 的运力上限标准，那么到 2021 年，地中海航运的运力规模至少将与马士基齐平。

专家分析认为，随着地中海航运逼近的威胁，将会终止马士基在航运业的长期统治地位，马士基董事会可能将面临重新部署产能战略的压力，这很有可能导致马士基将目光转移到收购市场，用新的收购方式来支撑起运力的增长。

是否还要造大船？

今年 10 月，地中海航运订造了 5 艘 23000TEU 超大型集装箱船，长荣海运也在 10 月披露了 10 艘 23000TEU 集装箱船订单，达飞轮船在 8 月签署了 5 艘 15000TEU 集装箱船订单。而马士基对订造超大型集装箱船似乎兴趣不大。

Total Shipping

马士基前首席执行官施索仁（Soren Skou）前不久公开质疑了建造 23000TEU 集装箱船的成本优势。他表示，运力在 18000TEU、19000TEU、20000TEU 至 23000TEU 之间的这些超大型集装箱船基本上长 400 米、宽 59 米，“无论如何，你都必须填满这些船舶才能获得所有成本优势。”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。但施索仁表示，大船趋势已经结束，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。

尽管如此，他也承认在市场上提供最大的船舶仍然十分重要，“我们已经与 2M 联盟中的地中海航运一起运营了迄今为止最大的集装箱船。”

据了解，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。施索仁表示，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。

直面产能过剩难题

马士基提出不订新船，不造大船，是否旨在应对运力过剩难题。根据行业权威机构统计，2008 年至 2018 年，全球海运运力增长了 75.3%，而同期全球海运贸易量只增长了 40.6%。2018 年，全球完成新造船 8040 万载重吨，但相对于庞大的造船产能，产能利用率也只有 48%；全球集装箱港口产能利用率只有 70.3%。

“在行业产能‘过剩化’的状态下，航运业高质量发展就无从谈起。”中国远洋海运集团有限公司董事长许立荣说，行业产能过剩还表现在造船、海工、港口和物流等相关产业。以 2018 年数据为例，全球完成新造船 8040 万载重吨，但相对于庞大的造船产能来看，产能利用率也只有 48%；全球集装箱港口产能利用率只有 70.3%；全球移动钻井平台闲置率也是居高不下：西北欧 47%、东南亚 47%、中东 35%。

“消除运力过剩是一项复杂的系统工程，缺少的不是办法和思路，而是共识和行动。共同致力于产业供需平衡，才能真正助力航运行业的高质量发展。”许立荣说，获取运力，倡导更多通过存量市场来获取，而不是增加订单、扩大规模；要倡导通过业务互补组合配置，更快地实现规模效应。

作为全球最大的航运公司，马士基航运的决定依然是对市场未来趋势的一个重要信号，也带给我国航运企业一些思考。

来源：中国水运网

Total Shipping

【上半年 LNG 贸易异常增长或将延续】

2019 年上半年 LNG 贸易的异常增长延续至第三季度。

根据 Fearnleys LNG 的数据，今年前 9 个月 LNG 贸易总额较去年同期增长了约 13%。与正常的季节性模式一致，第三季度天然气价格小幅上涨，但由于远东地区产量增加和需求减弱，价格仍处于历史低位。

由于冬季气候相对温和，日本和韩国的发电用天然气需求减少，核能发电量增加，前 9 个月 LNG 进口分别同比下降 8%和 9%，而印度的 LNG 进口同比增长 3%，中国 LNG 进口同比增长约 21%。

欧洲一直是 2019 年 LNG 增加产量的主要买家，进口量同比增长 74%，达到约 6500 万吨。同时，欧洲还利用天然气价格较低的优势，将其能源结构从煤炭转向天然气。到第三季度末，欧洲的 LNG 库存水平约为 97%，这比冬季前备货的历史平均峰值提前了约两个月。

受此影响，再加上远东地区天然气价格的期货溢价，许多 LNG 船都被租赁用于存储 LNG。

Fearnleys 的数据显示，今年前 9 个月，以吨英里计算的总船运需求增长了 7%左右，而同时船队增长了 9%。

尽管当前天然气价格低迷、全球天然气价格已达到 10 年来的最低水平，但 2019 年对新液化能力的最终投资决定却创下了历史新高。

2019 年至今，全球共批准了 6400 吨/年的新产能，约占 2018 年 LNG 交易总量 3.25 亿吨/年的 20%。目前，市场上有总计 1.11 亿吨/年的新 LNG 产能正在建设中，预计将在 2020 年至 2026 年投产。市场分析人士认为，还有约 8 亿吨/年的新 LNG 产能正处于不同的规划阶段。

2019 年前 9 个月，LNG 船新船交付量共计 33 艘，在剩下的 3 个月里还有 6 艘新建 LNG 船计划交付运营。

船舶经纪公司的统计显示，目前 15 立方米以上 LNG 船（不包括 FSRU 和 FLNG）手持订单为 106 艘，其中约有 40 艘可以签订租船合同。计划在 2020 年交付的 LNG 船为 40 艘，2021 年交付 44 艘，2022 年 16 艘，2023 年 1 艘。

来源：国际船舶网

Total Shipping

【关于 IMO 2020，船东最担心的事发生了】

废气净化系统协会（EGCSA）表示，IMO 2020 的运行现状令人失望，船东最担心的事情正在变为现实。

EGCSA 最关注的一个问题是，一些选择了改装洗涤塔的船东对工程延误和成本增加感到失望。

协会在最新的 2019 年第四季度信息交流报告中表示，“加装订单急剧增加，加上全球范围内的改造工程都集中在中国船厂，或将带来违约和重新决策问题。”

而对于那些选择使用符合 IMO 2020 规定的低硫油船东来说，无法消除对燃油质量尤其是燃油稳定性的担忧。

EGCSA 指出，“许多船舶在年底前一周才会换上合规燃油，对新燃油毫无经验。而时间会告诉我们，对新燃油的担心有无必要。”

最大的担忧还是在执行层面上。自 2020 年 1 月 1 日新规实施之日起，如何确保所有参与方的公平竞争环境将是一个长期存在的问题。EGCSA 表示，由于缺乏全面而一致的强制执行措施，公平的竞争环境有可能会被扭曲。

此外，许多政府部门的立法工作、完整检查和执法培训都还没有做好准备。

来源：中远海运 e 刊

5. 船舶市场动态

【19 年船舶订单量恢复缓慢】

海运圈聚焦 11 月 29 日讯 克拉克森研究全球负责人史蒂夫·戈登（Steve Gordon）在 2019 年中国国际海事会展上表示：“自 2016 年的最低点以来，造船业一直在适度恢复订单量，但这种恢复速度正在放缓。”

戈登将其归因于“时机和技术”问题，尽管航运业有了潜在的改善，但这些问题在长期投资决策方面仍存在不确定性。

迄今为止，缓慢的订单提升已经停滞不前，2019 年的订单同比下降了约 35%。

Total Shipping

根据克拉克森的数据，全球新船订单目前为 1.84 亿载重吨，合 2,200 亿美元。按价值计算，订单主要由邮轮（590 亿美元），散货船（270 亿美元），油轮（250 亿美元），液化天然气运输船（230 亿美元）和集装箱船（200 亿美元）主导。

值得一提的是，已安装和待安装船舶的洗涤塔总数达到了 4,000，目前约有 1,783 艘装有洗涤塔的船舶，按吨位计算，约占船队的 9%。预计到 2020 年底，安装洗涤塔的船舶吨位比例将增加到船队的 19%。此外，按吨位计算，目前占总吨位 3%的船舶现在具有以 LNG 为燃料的能力。

在替代燃料方面，目前有 8 艘能烧 LPG 的新造船，还有 4 艘待改装，11 艘甲醇燃料船和 3 艘氢气船。目前约有 160 艘船只和新造船具有电池/电池混合动力推进功能。

在新造船方面，中国保持了订单积压的市场领先地位，其次是韩国（29%）和日本（16%）。就新船产出而言，迄今为止，中国已在 2019 年实现了 34%的产出，韩国已恢复至 29%，日本已降至 26%。

来源：海运圈聚焦

【前 10 月全球船厂接单排行榜】

根据克拉克松统计，2019 年 1-10 月，全球前 10 大船厂累计承接新单 195 艘、2804.2 万载重吨，按载重吨计，占全球新单总量 59.4%；前 20 大船厂累计承接新单 321 艘、3758.8 万载重吨，按载重吨计，占全球新单总量 79.7%；前 30 大船厂累计承接新单 389 艘、4230.1 万载重吨，按载重吨计，占全球新单总量 89.7%。

来源：海事早知道

【伊朗计划将在国内船厂订造 92 艘船】

据伊朗媒体报道，伊朗港口与海事组织（PMO）计划在未来两年委托伊朗私营船企建造 92 艘船。

PMO 供应和设备工程总监 FarhadMontaserKouhsari 表示：“我们计划在伊朗历 1399 年（2021 年 3 月 20 日）之前招标建造 92 艘小型船舶和大型船舶，其中 9 艘船价值 1.12 亿欧元的建造合同已经签署。”

他表示：“目前正在进行谈判，将在伊朗当地私营船企再订造 9 艘船，总价值约为 3600 万欧元。”

Total Shipping

MontaserKouhsari 称，PMO 还在计划招标建造 78 艘大型和小型沿海服务船，总价值约为 2.05 亿欧元，所有船舶将在明年年底之前建造。

他指出，伊朗港口和海事部门在设备和备件供应方面没有问题，伊朗私营企业已经制造了约 800 项必要的港口、海事和电信设备，包括 260 项海事设备、467 项港口相关设备项目，以及 41 台电信和电子设备，总价值超过 2500 万里亚尔（约合 590 万美元）。

今年 8 月，PMO 曾经与伊朗国内企业签署了总价值 4.76 亿美元的港口设备供应合同。MontaserKouhsari 认为，伊朗港口大多数设备供应合同都是与伊朗公司签订的，但是这些设备中仍有近 60%无法在伊朗国内制造，需要进口。

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	580.00	n/a
Hong Kong	n/a	n/a	n/a	n/a
Tokyo	335.00	345.00	n/a	770.00
Hamburg	215.00	n/a	595.00	n/a
Fujairah	260.00	n/a	680.00	n/a
Istanbul	n/a	n/a	n/a	n/a
Rotterdam	230.00	265.00	562.00	n/a
Houston	n/a	n/a	n/a	n/a
Panama	n/a	n/a	n/a	n/a
Santos	n/a	n/a	n/a	724.00

截止日期： 2019-11-29

Total Shipping

◆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 47 周	第 46 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 47 周	第 46 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：　2019-11-26

(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	Bulker	100,000	Oshima, Japan	2022	U-Ming - Taiwanese	3,700	
2	Bulker	61,000	Hyundai Vinashin, Vietnam	2021	Atlantic Bulk Carriers - Greek	Undisclosed	
4	Gen. Cargo	4,200	Dayang Offshore,China	2021	Rhenus-Arkon - German	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
BULK HARVEST	BC	175,617		2012	China	2,050	Undisclosed	
CORAL EMERALD	BC	75,632		2007	Japan	1,150	Undisclosed	

Total Shipping

HARVEST FESTIVAL	BC	72,497	1998	Japan	530	Chinese	
IWAGI 515	BC	63,000	2019	Japan	2,800	Japanese	12 months TC back
GRAND BRIDGE	BC	45,916	1997	S.Korea	410	Chinese	
GLYFADA	BC	45,455	1995	Japan	403	Undisclosed	
ORIENT TRIBUNE	BC	33,458	2011	China	860	Undisclosed	
DOROTHEA OLDENDORFF	BC	32,929	2009	China	550	Undisclosed	
LAKE HAKONE	BC	28,496	2010	Japan	750	Undisclosed	
OCEAN BROTHER	BC	28,463	2000	Japan	undisclosed	Chinese	
FORTUNE ERA	BC	27,369	1997	S.Korea	360	Dubai based	

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
NYK LYRA	CV	78,231	6,100	2002	S.Korea	1,400	Undisclosed	
NYK LYNX	CV	77,950	6,100	2002	S.Korea	1,400	Undisclosed	en bloc each*
NYK LIBRA	CV	77,900	6,100	2002	S.Korea	1,400	Undisclosed	

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
TURBOCEM	GC	6,037		1992	Turkey	undisclosed	Sirios Shipmanagement - Greek	cement carrier

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
ANTONIS I. ANGELICOUSSI	TAK	306,286		2000	S.Korea	2,460	Far East	
MARAN CALLISTO	TAK	299,167		1999	S.Korea	1,850	Chinese	
NAVIG8 PROVIDENCE	TAK	109,997		2018	China	3,300	Ocean Yield - Norwegian	
NAVIG8 PRESTIGE	TAK	109,995		2019	China	3,300	Ocean Yield - Norwegian	en bloc each, 9-yrs
NAVIG8 PRECISION	TAK	109,994		2018	China	3,300	Ocean Yield - Norwegian	BB to Navig8
NAVIG8 PRIDE	TAK	109,991		2018	China	3,300	Ocean Yield - Norwegian	
MAERSK PROMISE	TAK	109,647		2006	China	2,100	BULL - Indonesian	
MAERSK PRODUCER	TAK	109,647		2006	China	2,100	BULL - Indonesian	*
MAERSK PRINCESS	TAK	109,637		2005	China	1,900	BULL - Indonesian	
MAERSK PHOENIX	TAK	109,571		2005	China	1,900	BULL - Indonesian	
LONE STAR	TAK	47,355		2002	Croatia	825	Undisclosed	
CHAMPION TRADER	TAK	40,727		1997	Italy	725	Chinese	
TORM GARONNE	TAK	37,178		2004	S.Korea	925	Undisclosed	
FATMAWATI	TAK	7,527		1996	Japan	160	Singaporean	

Total Shipping

CAP AIGUADES	TAK	3,283	2006	Romania	undisclosed	Undisclosed

◆上周拆船市场回顾

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
KWANGTUNG	CV	23,683	9,449	1994	Japan	370.00	delivery to Alang for Class NK Certified Yards only
TAN CANG VICTORY	CV	5,650	2,730	2003	China	425.00	
VALARIS 96	J/U RIG		6,936	1982		284.00	as is Bahrain
KP RAGIPBEY	OFFSHORE	1,990	1,470	1999		420.00	
FRIO DOLPHIN	REF	8,830	4,964	1989	Japan	340.00	delivery to Alang
KARADENIZ POWERSHIP SUAT BEY	TAK	5,758	2,348	1992	Japan	615.00	400t Solid Stainless Steel
KARADENIZ POWERSHIP RAGIP BEY	TUG SUPPLY	1,990	1,470	1999	U.S.A	415.00	delivery to full sub-continent.

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
ARISTIMO	BC	45,584	8,147	1997	S.Korea	380.00	
SAI SUNRISE	GC	14,101	6,635	1989	Germany	362.00	
LADY NOOR	TAK	11,538	4,290	1982	Finland	360.00	12t propeller

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
EVER DIAMOND	CV	55,515	21,820	1998	Japan	388.00	delivery to Alang
UNI ANGEL	CV	15,477	7,129	1997	China	345.00	as is Singapore
UNI AHEAD	CV	15,477	7,129	1997	China	339.00	as is Taiwan
SEAFROST	TAK	17,400	6,235	1988	Yugoslavia	undisclosed	in damaged condition as is Cape tow

◆ALCO 防损通函

【熏蒸货物：通风或不通风？】

在美国装载并随后在船上熏蒸的谷物货物被发现在航行中受霉菌影响而引起的索赔已经出现。在每个案件中，索赔人都声称货物损坏的原因是船舶在航行过程中没有对货舱进行通风。

Total Shipping

经调查，发现船东收到的关于货舱熏蒸和通风的指示往往相互矛盾。

【岸吊费用和租金扣减】

在最近伦敦海事仲裁员协会裁决的 LONDON ARBITRATION 27/19 一案中，涉案船舶经修改过的 NYPE 格式出租，由定租确认书确认。船东声称，根据账户余额，他们有一笔 27,425.66 美元的应收帐款已到期。涉案双方的分歧主要涉及岸吊使用费的归属及其他索赔。

承租人从租金中扣减了 5 月 11 日 7:30 到 5 月 12 日 11:45 之间发生的岸吊使用费和装卸工待时费，船东对此表示质疑。承租人扣减的依据是定租确认书和租船合同中的一系列条款。条款列明如下：

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
2019-11-29	702.980	774.060	6.419	89.802	907.630	59.349	911.340	475.850	529.330
2019-11-28	702.710	773.340	6.425	89.763	908.760	59.355	910.330	475.340	528.870
2019-11-27	703.490	775.280	6.450	89.852	904.820	59.433	909.480	477.480	530.050
2019-11-26	703.440	774.740	6.455	89.881	907.630	59.373	908.710	476.720	528.960
2019-11-25	703.970	775.930	6.476	89.935	904.810	59.246	906.950	478.240	529.570

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	0.66963	1 周	0.69163	2 周	--	1 个月	0.71338
2 个月	0.75313	3 个月	0.79488	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.84688	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--						

2019-11-27

Total Shipping

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