



全一海运市场周报

2019.12 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2019.12.02 - 12.06\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场供需总体改善 多数航线运价续涨】

本周，中国出口集装箱运输市场总体货量扭转下滑走势出现回升，同时在航商大力度的运力停航措施帮助下，市场基本面有所改善。随着新低硫油相关附加费的全面征收，多数航线订舱运价保持上涨之势，综合指数继续上升。12月6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850.27点，较上期上涨3.7%。

欧洲航线：市场已走出此前圣诞高峰后的低谷，且随着中国传统春节前运输高峰的临近，市场运输需求恢复较快。同时，市场方面仍有较大力度的运力停航措施，市场供需基本面改善明显。本周，上海港船舶平均舱位利用率在95%以上，多数航班满载出运。受此支撑，所有航班已开始征收新低硫油相关附加费。因舱位紧张，部分航班订舱运价上调，即期市场运价涨势明显。12月6日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为800美元/TEU，较上期上涨4.4%。地中海航线，运输需求恢复速度稍弱于欧洲航线，但在航商大规模运力停航措施帮助下，供需关系仍有明显改善。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在90%~95%之间。因市场恢复势头稳定，部分航班跟进征收低硫油附加费，即期市场运价上涨。12月6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771美元/TEU，较上期上涨5.6%。

美西航线：“春节”前出运高峰货源已开始出现并支撑市场需求，市场货量止跌企稳。同时，航商维持了目前较大力度的停航规模，航线供需关系持续改善。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在90%~95%左右。受基本面向好驱动，部分航班跟进提涨运价，即期市场运价上升。12月6日，上海出口至美西基本港市场运价（海运及海运附加费）为1509美元/FEU，较上期上涨7.4%。美东航线，市场供需基本面较好。本周，上海港船舶平均舱位利用率在95%以上。但因美东航线路程较远，市场征收的低硫附加费金额较高，本周部分航商为维系客户而小幅回调总体报价，即期市场运价总体略有回落。12月6日，上海出口至美东基本港市场运价（海运及海运附加费）为2638美元/FEU，较上期下跌1.7%。

波斯湾航线：市场运输需求稳定在近期高位。运力方面，市场仍有一定力度的停航措施，帮助航线供需关系维持在健康水平。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在95%左右。由于基本面较强，多数航班订舱运价有明显上涨，即期市场运价持续回升。12月6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930美元/TEU，较上期大幅上涨11.4%。



澳新航线：运输需求持续下滑，虽然市场仍有一定规模的运力停航措施，但仍难阻航线供需关系的持续恶化。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在 85%左右，且有部分航班装载率已跌至八成以下。受运力过剩情况加剧影响，多数航班订舱运价出现不同程度下跌，即期市场运价持续走低。12 月 6 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 760 美元/TEU，较上期下跌 6.9%。

南美航线：市场运输需求强劲，供需关系稳定在良好水平。本周，上海港船舶平均舱位利用率在 95%以上，并有多个航班满载出运。但因航商市场策略有所分化，各航班订舱运价互有涨跌，总体小幅上升。12 月 6 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1747 美元/TEU，较上期上涨 4.8%。

日本航线：市场货量保持平稳，航线运价基本稳定。12 月 6 日，中国出口至日本航线运价指数为 728.19 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【沿海运力阶段性紧缩 综合指数小幅上涨】

本周，受冷空气影响，下游需求增加，沿海散货运输市场运力呈阶段性紧缩状态，运价上涨。12 月 6 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 1156.47 点，较上周上涨 1.8%。其中煤炭、矿石、粮食、成品油运价指数上涨，原油运价指数维稳。

煤炭市场：沿海地区迈入冬季，用电供暖需求提振，沿海六大电厂日耗煤量向上突破 70 万吨，阶段性采购需求有所释放。不过，各环节煤炭库存依旧高企。前期电厂持续不断地刚性拉运积累叠加入冬以后电厂日耗量一直不如预期，目前六大电厂合计库存仍高达 1700 万吨。北方港口库存也在继续高位徘徊，截至 12 月 4 日，环渤海七港存煤合计 2068 万吨。下游库存高企，抵消了部分电煤耗量增加带来的利好，加上煤炭订货会召开在即，电煤博弈加剧，电厂采购还是以刚性拉运为主，市场货量小量补充。不过，进口煤入关受限，使得华南地区采购需求有所增加。运力方面：月初，长协煤集中放货，加上北方港口因天气等因素影响，船舶周转效率并不高，导致北方滞留了大批等待装货的船舶，市场可用运力明显减少，找船困难；叠加外贸市场行情转好，内外贸兼营船流向外贸市场。本周沿海煤炭运输市场运力呈阶段性紧缩状态。

12 月 6 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1180.28 点，较上周上涨 2.2%。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 35.2 元/吨，较上周上涨 2.8 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 37.7 元/吨，较上周上涨 2.3 元/吨；秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 41.3 元/吨，较上周上涨 2.4 元/吨。

金属矿石市场：进入十二月后，多地气温大幅降低，国内钢材需求呈现季节性走弱。与此同时，一度被延误的北方资源集中到港，华东、华南等地供给压力骤然放大。需求方面，考虑天气转冷及运输问题，上半周华北、东北等地钢厂补库需求相对积极，港口疏港量处于高位。下半周，市场观望氛围浓厚，矿石



成交活跃度下降。12月6日，沿海金属矿石货种运价指数报收1115.93点，较上周上涨1.3%。

粮食市场：供应方面，东北经历了一轮雨雪天气之后，农户卖粮进度明显加快，不过整体上基层售粮进度仍偏慢，南北港口库存持续位于低位，短期内供应面趋紧继续提供市场支撑。需求方面，生猪养殖利润持涨的势头虽已经被阻断，不过仍吸引养殖户补栏、复养，深加工消费还有增长空间。粮食运输需求增加，运价上涨。12月6日，沿海粮食货种运价指数报收1044.18点，较上周上涨2.2%。

成品油市场：上周，国内成品油价格压线上调，给市场带来利好；而冬季，柴油需求量增大，本来就是油品运输的传统旺季；加上临近年末，各大炼厂为了完成年度生产计划，加大产能，出货量大幅增加；同时，今年春节又比较早，节前备货陆续展开，使得本周成品油运输市场成交活跃，市场运力略显紧张，成品油运价继续上涨。12月6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1142.96点，较上周上涨0.9%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【海岬型船冲高回落 综合指数继续上攻】

本周国际干散货运输市场行情涨势延续，其中海岬型船市场冲高后小幅回落，巴拿马型船太平洋市场继续上涨，超灵便型船稳中有升，远东干散货综合指数在海岬型船带动下继续上攻。12月5日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为1174.96点，运价指数为1025.53点，租金指数为1399.10点，较上周四分别上涨7.2%、4.4%和10.5%。

海岬型船市场：海岬型船两洋市场先扬后抑。太平洋市场，上半周澳大利亚货盘增多，各大租家均在市场上询船，FFA远期合约价格上涨，船东挺价意愿增强，外加国内港口恶劣天气影响，市场即期运力趋紧，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价上涨至10.7美元/吨左右。下半周，市场仍有不少成交报出，但随着FFA远期合约价格走软，市场氛围转弱，运价冲高回落。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为28829美元，较上周四上涨13.1%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为10.457美元/吨，较上周四上涨9.3%。远程矿航线，本周市场运力阶段性紧张局面依旧，由于前期空放至大西洋市场运力不多，且淡水河谷有一些12月中旬货盘放出，市场交投较为活跃，运价微涨。周中，淡水河谷宣布延长关闭部分矿场，预计将影响150-200万吨铁矿石产量，受此影响，市场观望情绪渐浓，运价略有回调。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为22.368美元/吨，较上周四上涨2.1%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船煤炭航线运价继续上涨，粮食航线运价跟涨。太平洋市场，本周市场表现活跃，东澳煤炭货盘有所增多，且市场抛出不少12月份印尼煤炭货盘，加之部分海岬型船煤炭货盘分拆至巴拿马型船运输，市场供需关系逐渐改善，太平洋市场租金、运价上涨，涨幅扩大。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为10542美元，较上周四上涨8.0%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为9564美元，较上周四上涨6.9%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.019美元/吨，较上周四上涨7.1%。粮食航线，周初受太平洋市场运价上涨及FFA远期合约价格回升带动，市场氛围逐渐活跃，南



美粮食货盘略有增多，粮食航线运价上涨。随后，FFA 远期合约价格回落，加之中美贸易战前景不明朗，美西及美湾粮食货盘稀少，运价上涨乏力。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 33.194 美元/吨，较上周四上涨 1.1%；美西塔科马至中国北方港口 6 万吨货量航线运价为 24.763 美元/吨，较上周四上涨 3.6%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场稳中有升。近期国内水泥熟料价格创下自 2018 年以来新高，水泥熟料进口需求回暖，货盘略有增多，印尼煤炭货盘依然不少，镍矿货盘不多。运力方面，内外贸兼营船回流放缓，市场船货平衡度有所改善，租金、运价延续涨势。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 7996 美元，较上周四上涨 9.0%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 9705 美元，较上周四上涨 7.1%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 5763 美元，较上周四上涨 5.6%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.379 美元/吨，较上周四上涨 5.5%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.485 美元/吨，较上周四上涨 3.9%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价不断回落 成品油运价持续下跌】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，11 月 29 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存降幅超预期，但精炼油库存及汽油库存增幅均超预期。由于目前市场存在很多不确定因素，因此 OPEC 供应政策会议不太可能同意修改产量协议，通常来说很可能在情况变得更加明朗之前，做出推迟改变当前体系的决定。近期对全球经济和贸易局势紧张的担忧，是限制油价涨势的主要因素，本周原油价格先跌后涨，布伦特原油期货价格周四报 63.28 美元/桶，较上期上涨 0.19%。全球原油运输市场大船运价不断下滑，中型船运价持续上扬，小型船运价小幅上涨。中国进口 VLCC 运输市场运价持续回落。12 月 5 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 1486.20 点，较上期下跌 19.92%。

超大型油轮 (VLCC)：本周 VLCC 市场货量收缩，船东加快推船节奏，加之老旧船成交增多，运价明显拉低回落，日均 TCE (等价期租租金) 跌至 7 万美元以下。成交记录显示，中东至中国航线 12 月 19-21 日装期货盘成交运价为 WS91.5，西非至中国航线 1 月 2-4 日装期货盘成交运价为 WS95。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS91.62，较上周四下跌 20.5%，CT1 的 5 日平均为 WS99.09，较上周下跌 14.3%，TCE 平均 7.2 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS92.19，下跌 19.1%，平均为 WS97.69，TCE 平均 7.6 万美元/天。

苏伊士型油轮 (Suezmax)：运输市场运价综合水平持续上扬。西非至欧洲市场运价上涨至 WS135，TCE 约 5.5 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 13 日货盘，成交运价为 WS135。黑海到地中海航线运价小幅上涨至 WS143，TCE 约 6.2 万美元/天。亚洲进口主要来自非洲，一艘 13 万吨级船，利比亚至泰国，12 月 22 日货盘，成交包干运费为 475 万美元。一艘 13 万吨级船，阿尔及利亚至南韩，12 月 23 至 25 日货盘，成交包干运费为 575 万美元。



阿美拉型油轮 (Aframax)： 运输市场亚洲航线小幅波动，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平小幅上涨。7 万吨级船加勒比海至美湾运价小幅下跌至 WS186 (TCE 约 4.2 万美元/天)。跨地中海运价下跌至 WS182 (TCE 约 5.3 万美元/天)。该航线一艘 8 万吨级船，利比亚至地中海，12 月 12 日货盘，成交运价为 WS180。北海短程运价小幅上涨至 WS164 (TCE 约 5.5 万美元/天)。该航线一艘 8 万吨级船，英国至欧洲大陆，12 月 7 至 8 日货盘，成交运价为 WS160。波罗的海短程运价小幅上涨至 WS134 (TCE 约 5.1 万美元/天)。波斯湾至新加坡运价小幅下跌至 WS178 (TCE 约 4.1 万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价小幅上涨至 WS163 (TCE 为 4.2 万美元/天)。

国际成品油轮 (Product)： 运输市场亚洲航线不断下滑，欧美航线涨跌互现，综合水平持续下跌。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS166 (TCE 约 1.6 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS151 (TCE 约 2.3 万美元/天)，7.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS152 (TCE 约 3.3 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价稳定在 WS116 水平 (TCE 约 1.0 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS160 (TCE 约 1.7 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 2.2 万美元/天。

(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。

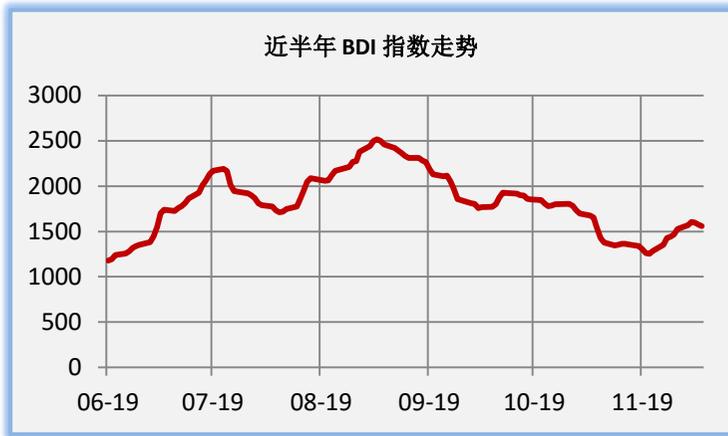
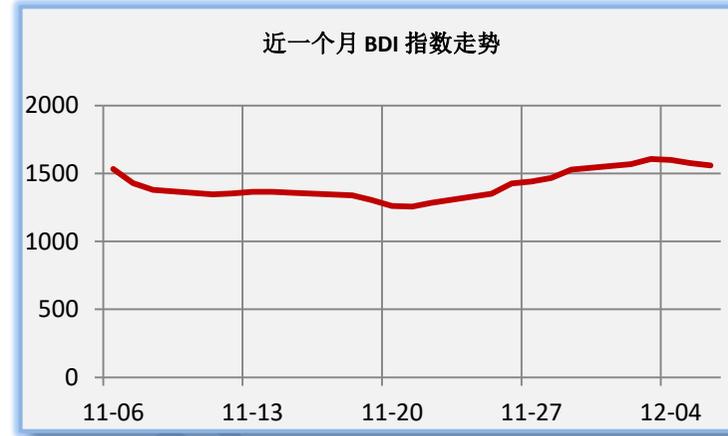
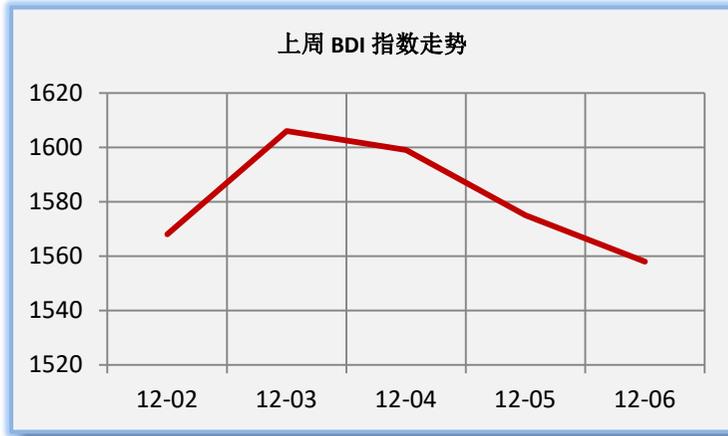
二手散货船价格涨多跌少。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—52.51 万人民币、环比上涨 3.72%；1000DWT—103.31 万人民币、环比上涨 0.31%；2000DWT—219.06 万人民币、环比上涨 0.71%；3000DWT—306.63 万人民币、环比下跌 0.15%。本期，内河散货船成交量比上期锐减，共计成交 70 艘（环比减少 80 艘），总运力 18.41 万 DWT，成交金额 17589.5 万元人民币，平均船龄 9.89 年。

来源：上海航运交易所

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	12月2日		12月3日		12月4日		12月5日		12月6日	
BDI	1,568	+40	1,606	+38	1,599	-7	1,575	-24	1,558	-17
BCI	3,231	+100	3,350	+119	3,382	+32	3,325	-57	3,273	-52
BPI	1,282	+57	1,315	+33	1,326	+11	1,336	+10	1,347	+11
BSI	819	+3	825	+6	828	+3	831	+3	835	+4
BHSI	505	0	505	0	505	0	505	0	507	+2





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 48 周	第 47 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	20,500	19,500	1000	5.1%
	一年	17,500	17,000	500	2.9%
	三年	16,000	16,000	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	10,250	10,000	250	2.5%
	一年	10,500	9,500	1000	10.5%
	三年	11,500	11,500	0	0.0%
Smax (55K)	半年	9,750	9,500	250	2.6%
	一年	10,000	9,500	500	5.3%
	三年	10,250	10,250	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	8,250	8,250	0	0.0%
	一年	8,500	8,500	0	0.0%
	三年	8,750	8,750	0	0.0%

截止日期: 2019-12-03

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'W-Pacific' 2013 82000 dely Singapore 10/16 Dec trip via W Australia redel China \$ 12,500 - Tongli Singapore

'Flaminia' 2018 81800 dely Brake 10 Dec 2 laden legs redel Skaw-Gibraltar \$ 13,750 - Nordic Bulkcarriers

'Tuo Fu 6' 2013 81588 dely aps South West Pass 24/25 Dec trip via Cape of Good Hope redel Singapore- Japan \$ 15,000 + \$ 500,000 - Bunge

'Cape Race' 2012 81438 dely aps EC South America 20/30 Dec trip redel Singapore-Japan intention grains \$ 14,500 + \$ 450,000 - Norden

'Peace' 2011 75597 dely Xiamen 11/16 Dec trip via Indonesia redel China intention coal \$ 10,500 - Zhejiang Shipping



'Aurilia' 2007 74414 dely Port Dickson 09/10 Dec trip via Indonesia redel S China intention coal \$ 13,000 - cnr

'Zita' 2016 66609 dely Recalada 20/30 Dec trip trip SE Asia \$ 14,650 + \$ 465,000 - cnr

'Daiwan Glory' 2015 35531 dely Indonesia prompt trip via Australia redel Spore-Japan \$ 9,000 - cnr

'Argyroula GS' 2011 33178 dely Zhoushan prompt trip redel Bangladesh intention steels \$ 7,750 - Chun An

4. [航运市场动态](#)

【汪彤：航运纠纷应对之策】

汪彤：航运纠纷应对之策

司法是维护社会公平正义的最后一道防线，当航运领域的矛盾纠纷延伸到司法层面，大多数时候风险已经敞开。

海事法院非常愿意与航运界一起，共同做好航运法律风险提前预防和应对，为建设更加安全健康可持续的航运发展环境，贡献海事司法的智慧和力量。

海事海商案件新特征

近几年，上海海事法院收案的数量在全国 10 家海事法院收案量中排名第一，且整体呈上升趋势。2018 年收案量达到 5700 多件；2019 年预计将突破 6000 件，诉讼标的额年均约 10 亿元。

案件类型从单一型向复合型转变，所涉领域也由传统经贸航运向海洋利用、生态环境、能源开发领域延伸拓展。

从案件受理类型来看，有以下明显的变化和特征。

第一，受国际经济形势变化影响较大。海事案件涉外性特征明显，涉外案件占整个案件总量约 40%，涉及国家和地区多达 50 多个。

2018 年以来，上海海事法院受理的船公司、货代企业追索集装箱超期使用费等纠纷呈高发态势。另外因市场波动，导致船舶建造、买卖、租赁的纠纷也明显



增多。

第二，与贸易、金融关联程度较高。以船舶为抵押物的航运融资有一定特殊风险。如果存在船舶融资借款人、担保人下落不明，被抵押船舶价值大幅缩水，船上又附带高额的船员工资优先权或者船厂修船款留置权等权利相互交织时，船舶抵押权的受偿大打折扣。在航运市场低迷时，这一类纠纷容易多发。

第三，新型交易模式引发纠纷不断显现。近年来，全程货运、物流业务日渐兴起，跨境电商也在迅速发展，作为新型业态，对于物流电商经营者身份的界定，目前还存在模糊地带，亟待法律和政策的规范和调整。

此外，随着航运智能化的高度运用，当事人信息系统遭遇黑客攻击等所引起的纠纷，已经进入法院。这种因计算机病毒等新问题带来的航运风险，需要引起高度警惕。

第四，中小型民营航运企业涉诉风险较高。近年来，上海海事法院受理的传统运输争议案件数量随着贸易量的下降有所减少，但承运人起诉托运人要求赔偿亏舱损失，以及若干因政策收紧、运送到目的港无人提货或者无法进口还需要回运等纠纷增多。

涉案当事人中超过 50%的是从事进出口贸易的中小型民营企业。这部分企业，对经营风险的预判、防范和抵御能力较弱。

法律防范航运风险

关于航运风险法律防范方面值得注意的一些问题主要有四个方面。一是，航运市场准入不规范带来的风险。航运业对资金、技术、专业知识均有较高要求，但有相当部分个人或小型企业为了规避法律关于经营资质的规定，采取挂靠、承包、转手等方式从事航运经营。

为此，慎重选择交易对象，是防范该类风险最为行之有效的方法，尤其是在签订合同过程中，对于贸易对方指定的承运人，货代企业以无船承运人身份参与海上货物运输活动普遍存在货物管控、流程管理等方面问题。

海事法院受理的案件中有一个很大的类型——无单放货，在此类案件中无船承运人参与的业务案件超过 90%。

第二，不熟悉航运经贸规则带来的风险。随着“一带一路”建设深入推进，上海海事法院受理的国际多式联运纠纷也呈增长态势。

不少案件涉及“一带一路”沿线多个国家和多种运输方式，不仅有海运，还有空运、陆运，涉及的法律问题更加复杂。



当事人因为不了解当地的法律习惯而导致的败诉风险较高。这一定程度上反映出当前国内航运和贸易领域通晓国际规则、熟悉当地政策、熟练掌握业务流程的高端人才和实务专才还较匮乏，航运法律服务人才资源供给还需加强。

第三，由于企业管理不规范带来的风险。虽然航运领域的交易日趋现代化，但具体操作过程对业务人员的依赖度仍然较高。如对公章授权委托书、格式单证等重要物件还缺乏保管和审批制度所引发的纠纷较常见。

此外，随着多式联运为基础的海外“门到门”物流服务量增长较快，对于全程物流海外运输区段缺乏监管，当货物在陆路运输区段发生事故受损后，无法就货损相关事实举证抗辩。

第四，不重视航行安全带来的风险。近期，上海海事法院发布的《船舶碰撞案件审判与航行安全情况通报》白皮书显示，2015年以来上海海事法院共受理船舶碰撞事故 203 件，涉及碰撞事故 38 起。数据说明，船舶碰撞已经成为影响航道安全的重大风险隐患，部分船舶碰撞事故造成人身财产和环境的损失非常惨重，需要引起高度重视。

呼吁航运企业和有关部门，落实主体责任，从提高船舶避碰能力等方面着手，共同维护上海港及附近水域的通航秩序和交通安全，最大限度减少和避免船舶碰撞事故的发生。

海事司法防范化解航运风险

关于海事司法防范化解航运风险的一些思考和实践有以下几个方面。

一是加强调查研究，为航运业创新发展和风险防范提供支撑。法院的工作除了公正审理好每起案件外，也要做好司法的延伸工作，特别是在上海国际航运中心、上海自贸试验区临港新片区建设推进过程中，一系列政策还是先行先试。

相关政策在推行过程中，法律本身是滞后的；而相关政策在落地以后的实施过程中，也会带来一些与法律冲突的问题。因此，如何通过司法解决，海事法院要增强服务意识和工作前瞻性，加强调查研究和分析研判。

第二，必须加强海事审判工作，公正高效地化解航运领域的矛盾纠纷。海事法院受理的案件必须依法公正高效地处理，这是法治本身，也是最好的营商环境。作为海事法院来说，要争创国际一流，要有一批在国际海事司法领域具有较高认可度和影响力的典型案例。



第三，持续推出便利化的诉讼举措，降低当事人诉讼风险和成本。上海海事法院的一些制度创新获得最高人民法院的充分认可，一些非常好的经验有望体现在《海商法》和《海事诉讼法》的修订中。

首先，推出融资租赁合同约定送达地址条款，提高审判效率。目前已经有多家知名融资租赁企业、大型船舶企业签约适用该条款。

其次，创设诉讼代理概括性授权机制，有一些企业诉讼较多，如果签概括性授权委托适用于其他案件，就可以免除其他案件的相关类似手续。

最后，创建海事诉讼保全保险和保证函格式文本，目前已被相关案件中约 60%的当事人选择，有效降低申请人诉讼成本。

第四，参与航运领域的社会治理，营造依法经营、公平交易、有序竞争的法治化营商环境。上海海事法院要通过发布海事审判白皮书，发送司法建议，汇编典型案例等等，包括开展一些法律培训等方式，及时向有关行业协会、监管部门、社会业界提示风险、提供指引，帮助市场主体提高风险识别、防范和化解能力。

来源：《航运交易公报》2019 年第 46 期

【雀跃，上海版“准班率”来了】

航运人总是不自觉地将港口与机场相联系，船舶与飞机相类比，当使用“飞常准”看航班准班率时，总幻想着作为全球重要航运中心的上海发布可凸显亚洲区域特征的“准班率”。现时，航运人可以雀跃了，上海版“准班率”来了——上海航运交易所联合货讯通科技有限公司（货讯通）将于 11 月 28 日发布全球集装箱班轮准班率指数（Global Carrier Schedule Performance 〈GCSP〉）。

GCSP 之“初见”

11 月 28 日，上海航运交易所发布的 GCSP 包括 2019 年前 10 月全球主干航线准班率、全球主要班轮公司与联盟准班率、全球主要班轮公司与联盟分航线准班率和全球主要港口班轮准班率。

在全球从亚洲出发的主干航线上，前 10 月，五大航线的综合准班率高于 70%——亚洲—澳新（77.8%）、亚洲—南美（76.9%）、亚洲—地中海（75.3%）、亚洲—欧洲（75.1%）和亚洲—波斯湾（74.9%）。受非洲薄弱的基础设施、恶劣的气候等影响，亚洲与非洲直接相连的两条主干航线准班率不理想。其中，亚洲—南非航线综合准班率为 57.3%；亚洲—西非航线综合准班率为 55.0%。



说到业界最为关注的全球主要班轮公司与联盟准班率，前 10 月，GCSP 统计的前 15 大班轮公司的综合准班率平均水平超过 70%，三大班轮联盟也是类似情形。在班轮公司中，综合准班率前 5 名分别是万海航运（79.9%）、东方海外（78.8%）、马士基航运（77.9%）、中远海运集运（77.7%）和长荣海运（76.1%）；综合准班率不尽如人意的是海洋网联（59.2%）和地中海航运（52.7%）。三大班轮联盟中，2M 综合准班率最高，达到 77.9%；海洋联盟各成员表现较均衡，综合准班率为 74.6%；THE 综合准班率为 59.0%。

前 10 月，班轮公司综合准班率的成分指数——到离港准班率与收发货准班率，各大班轮公司表现稍有不同。万海航运的到离港准班率为 80.0%，反映该企业航线设计的科学性，当然，万海航运主干航线挂靠次数也较少。中远海运集运主干航线的收发货准班率达到 80.20%，反映该企业在航班运营与船期服务方面所作出的努力。

从反映综合准班率与挂靠次数的综合服务水平角度看，前 10 月，全球排列前 5 名的班轮公司分别是马士基航运（14.9）、中远海运（10.0）、达飞轮船（9.3）、长荣海运（7.6）和海洋网联（6.8）。

在 18 条单程航线综合准班率方面，前 10 月，马士基航运表现最为突出；东方海外紧随其后；中远海运集运、赫伯罗特、阳明海运和以星航运并列第三。

前 10 月，全球 50 个主要港口主干航线的准班率参差不齐，欧洲港口因部分班轮公司自营码头带动总体准班率明显提升；亚洲部分港口能力不足导致准班率偏低；非洲港口受制于港口和集疏运基础设施落后准班率偏差；澳新区域的奥克兰港成为准班率最高的港口。从港口综合服务水平来看，前 10 月，亚洲几大港口的服务水平最高，排名前 6 名的港口分别为新加坡港服务水平为 7.6；深圳港为 6.6；上海港为 5.8；釜山港为 4.9；宁波舟山港为 4.7；香港港为 4.3。

GCSP 之“众论”

GCSP 的发布，正当业界期盼之时。某大型班轮公司高管向《航运交易公报》记者表示：“近年来，在班轮业并购重组告一段落后，班轮公司正在努力提升服务质量，准班率即是各大班轮公司着重努力的一部分。”

与此同时，港口方面也在各尽所能服务班轮公司，以协同提供更佳的货运服务。不过，由于没有公允的可参考数据，业界更多通过表象来判断，缺乏科学规划的数据支持。GCSP 的发布，将解决困扰业界的一大问题，也将敦促班轮公司继续提升货运水平。”

依据 GCSP 发布的准班率数据，班轮公司可获取实实在在的益处。中远海运集运运营部相关人士表示：“GCSP 发布的数据将引导优质货主企业把货物交给准班率更高的班轮公司运输，这部分货主企业也愿意为优质的货运服务买单。”



一位负责航线规划的业界人士则指出：“班轮公司可从 GCSP 了解详细的分航线、分港口准班率数据，这将帮助我们更科学设计航线产品，进一步提升班轮准班率，提高船舶运营效率，乃至在一定程度上有助于减少航次油耗。”

对于货主企业来说，GCSP 更是它们的甘霖。某中外合资货代企业相关人士向记者表示：“GSCP 的发布，货主企业是最大的受益者，货主企业可以科学规划出货节奏，在减少不必要的储运成本的同时也减少资金的占用时间。”

另一经营高端货物的货主企业认为：“GSCP 的正式发布，在透明的数据减少货主的逆向选择的同时，将引导班轮业和港口业向高质量运营发展。此外，作为货主企业，我们关注交易成本，GSCP 发布的数据无疑将减少行业交易成本，促进整个货运链条的良性发展。”

GCSP 的发布，对航运企业更具有战略层面的意义。达飞轮船相关人士表示：“GCSP 发布的准班率数据，将引导班轮公司进行战略上的调整，如在拥堵港口投资私营码头，采用干线运输与支线驳运相结合的方式保证准班率。”

对于港口而言，GCSP 也将引导其业务调整，如某大型港口企业相关人士表示：“从 GCSP 的数据中了解，我们把亚洲—非洲航线上的部分市场份额让给了其他港口，在建产能投入运营后，我们将积极进行相应业务调整以满足班轮公司最佳航线规划。”

GCSP 生也逢时，在业界的期盼中走来。

GCSP 之“本原”

GCSP 由到离港准班率、收发货准班率和班期综合服务水平指数等构成。货讯通工作人员表示，到离港准班率反映班轮公司航线产品的准班率和航线规划的科学性，有助于班轮公司进一步科学规划航线网络。上海航运交易所信息部经理刘越认为，收发货准班率可以反映班轮公司在后期运营中所作的努力，这些努力包括提高航速等。

此外，刘越表示：“现代航运物流业正在经历规模化、数字化、环保化、精细化等重大历史变革。航运作为全球供应链体系中最关键的环节，航次准班与否直接关系到供应链的整体效率。作为衡量航运服务品质的‘刻度尺’，集装箱班轮航线准班率始终是航运参与者与相关方长期关注的焦点。为更科学客观反映航运业各方服务品质，GCSP 项目团队听取行业多家企业和专家的意见后，科学设定了班期综合服务水平指数。”

GCSP 项目团队表示，在 GCSP 样本航线、样本航线基本港口、样本班轮公司和港口准班率的样本港口选择上，均是在综合考虑的情况下做出的系统性选择。



GCSP 样本航线：选择全球范围内跨洲航线，初期选择 9 条往返亚洲的航线，分别是亚洲—欧洲、亚洲—地中海、亚洲—美西、亚洲—美东、亚洲—波斯湾、亚洲—澳新、亚洲—西非、亚洲—南非和亚洲—南美航线。

GCSP 样本航线 42 个基本港：覆盖中国、韩国、日本，以及东南亚、澳新、地中海、欧洲、东西非、美西、美东、南非、南美、波红等区域。

GCSP 样本班轮公司：选择经营全球主干航线的班轮公司，按照运力排名筛选出前 15 大班轮公司，包括马士基航运、地中海航运、中远海运集运、达飞轮船、长荣海运、东方海外、总统轮船、赫伯罗特、阳明海运、海洋网联、现代商船、万海航运、以星航运、太平船务和汉堡南美。根据法国咨询公司 Alphaliner 统计数据，15 大班轮公司的运力规模约占全球集装箱船舶总运力的 85.6%。

GCSP 港口准班率的样本港口：选择全球 50 个主要集装箱船舶港口。

据了解，GCSP 船期数据采集是由样本班轮公司提供，船期预计靠泊（ETB）信息来源于班轮公司，船舶实际靠泊（ATB）信息则来源于货讯通的 GVMC 数据平台采集的船舶 AIS 数据。

计算准班率的依据是 ATB 与 ETB 间的差值，偏差在 24 小时内算准班。收发货准班是指，取船舶实际靠泊前 15 天班轮公司对外公布的 ETB，与 ATB 对比，偏差在 24 小时以内；到离港准班是指，班轮公司在航班离港时宣布船舶抵达目的港的 ETB，与 ATB 对比，偏差在 24 小时内。

准班率是指班轮公司的准班航次占该时期其所有航次的比例。

班期综合服务水平指数则为准班率与挂靠密度的乘积，该指数越高，表示综合服务水平越高。

关于共同关注的发布时间问题，GCSP 项目团队表示，上海航运交易所将于每月上旬编制发布月度 GCSP。

GCSP 是一款众目所盼的产品，更是上海航运交易所为提升上海国际航运中心服务质量所作出的新的努力、尝试和开拓。

来源：《航运交易公报》2019 年第 45 期

【2020 年初的油轮市场将继续上涨】

油轮船东在 10 月的这几周里的确意气风发，但是至那以后市场逐渐回落，他们迅速被拉回到了残酷的现实中去。在 Allied Shipbroking（以下简称 Allied）



最新的周报中，Allied 指出：“油轮市场将结束自 2015 年以来最好的一年，自九月中旬以来，‘美国对伊朗的制裁’，‘伊朗油轮的遇袭’和等等其它事件，从根本上改变了整体油轮市场前景，并最终导致到目前为止，该市场的平均水平已大幅提升。可以肯定的是，我们仍处于这种市场转变的初期。”

Allied 首席调查官 George Lazaridis 表示：“尽管如今，所有种种看起来确实为打下更好的市场平衡奠定了基础。问题在于，在需求方面，事情看上去比货运市场目前所描绘的更为挑剔。多数原油贸易商目前似乎押注明年市场将出现大幅紧缩。但是他们所遵循的前提是，原油将供不应求，并且我们明年可能会看到全球原油库存下降。然而，这些押注似乎与大多数主要的原油统计机构对来年的预测背道而驰。”

Lazaridis 表示：“我们目前看到非欧佩克组织的产量增长预测数字为 220-240 万桶/日，而据同一消息的其他人士预计，全球消费量仅会增长 110-140 万桶/日。在这种情况下，并且不考虑欧佩克成员国在产量水平上的选择，我们最终将看到原油和成品油的库存显着增加。船东应该从中得出的结论是，按照目前的预期，全球消费将适度增长，这很可能导致海运贸易出现相对温和的增长，尽管大多数人的希望都寄托在全球产量水平的大幅提高上，但这可能反过来导致油价大幅下跌，导致一些石油进口国增加其石油战略储备。”

其补充道：“目前看来，大多数押注是针对未来原油价格将上涨。但尚不清楚他们在多大程度上会觉得市场会变得乐观。可以肯定的是，上周原油价格达到两个月高位。同时，我们已经看到过去一周报告的实际贸易数据中出现了混杂的信息。美国的石油钻井数量已连续第五周下降，总体石油钻井数量现在同比下降 24%。这也与美国炼油厂的产量略有减少有关，这主要归因于国内需求疲软。”

Lazaridis 总结称：“另一方面，中国刚刚发布了 10 月份的官方原油进口数据，数据显示来自沙特阿拉伯的原油进口增长了 76.3%，这得益于中国新炼油厂的需求增加。这很可能表明进口量将进一步增长，这肯定会使当前的贸易船队受益。鉴于我们已经看到整体船队的船舶数量开始逐渐趋于稳定，因此很可能开始出现积极的偏移，逐渐趋向于船东在货运市场上更受青睐。考虑到所有这些，很可能有理由对来年的市场前景保持温和的乐观态度。目前来看，随着本季度初形成的积极势头的持续推进，短期效益似乎还将持续一段时间。”

来源：海运圈聚焦

5. [船舶市场动态](#)

【市场充满不确定性，造船业举步维艰！】

造船业市场并不景气，根据各大机构的研究报告显示，今年全球造船市场看起来并不景气，很多船厂今年已经很难完成接单目标。但也可以看到一些复苏的希望。



2019 新造船市场复苏放缓

众盟航运智库近日发布的 2019 年 11 月底（第 149 期）中国新造船价格指数(China Newbuilding Price Index, CNPI) 指数报告显示, CNPI 继续小幅下滑 0.25%至 806 点。CNPI 爬升到今年二月份的 827 点后就失去了动力, 一路滑落到今天, 掐指算来已经连续下跌了九个月了。三大船型的造船需求仍然疲弱。

近日, 克拉克森研究公司全球主管 Steve Gordon 也表示, 造船业自 2016 年的 30 年低点以来, 订单量一直在温和复苏, 但这种复苏正在放缓。

Gordon 将此归因于“时机和技术”方面的问题, 尽管船舶获利环境在根本改善, 但这些问题为长期投资决策带来了不确定性。

据克拉克森的数据显示, 订单温和回升的势头已陷入停滞, 今年三季度末, 全球新船订单相较于年初缩水了 16%, 而截至目前 2019 年的订单量同上年相比下降了约 35%。目前全球的新船订单总量为 1.84 亿 dwt, 总价值约为 2200 亿美元。按价值计算, 新船订单排名主要为邮轮(590 亿美元)、散货船(270 亿美元)、液化天然气运输船(230 亿美元)和集装箱船(200 亿美元)。

另根据航运经纪机构 Affinity 方面的数据显示, 假设第四季度接单量最终达到今年前 9 个月的平均水平, 那么 2019 年将成为自 2010 年以来新船订单收缩幅度第三小的一年, 略低于 2017 年的历史低点。该经纪公司表示, 2019 年的最终新船订单数据可能比 2018 年低 30%。

有新造船经纪人表示, 散货船和集装箱船的订单一直特别少, 油轮和液化石油气船的订单则显示出了较为中性状态, 但液化天然气运输船的订单今年又将创下新高。

Lorentzen & Stemoco 驻哥本哈根办事处的新造船部门经理尼古拉·安科尔斯特耶恩·索伦森(Nikolaj Ankerstjerne Sorensen)表示, 自 2008 年金融危机以来, 船厂一直在下调产能。“新造船产能目前几乎处于 11 年来的最低水平, 但是新造船订单仍然无法满足船厂的需求。”

L&S 奥斯陆办公室首席航运分析师、负责销售、采购和新建筑的部门经理尼可莱·汉斯蒂恩(Nikolai Hansteen)表示, 以修正总吨计算, 中国的新增订单量明显低于韩国。其将造成该现状的原因归结于干散货船舶的“失宠”。因为干散货船舶此前一直占据着新船订单的 40%的份额。

日本造船厂也在苦苦挣扎, 出口订单减少, 在价格上无法与中国竞争。

航运专家马丁·斯托普福德(Martin Stopford)表示, 目前的新造船订单只有短期订单的一半左右。Stopford 表示, 这将可能造成一场噩梦, 新船订单的减少, 可能使船厂财务部门在 2021 年面对一个巨大的黑洞, 因为目前大部分的订单将在 2021 年完成交付。



那么新船订单下降的原因是什么呢？

Martin Stopford 表示，IMO 的相关环保新规是造成新船订单下降的原因之一。其表示，“国际海事组织制定的 2030 年和 2050 年的温室气体排放目标让航运公司决策者感到困惑，也给新造船市场带来了不确定性。”

“谁会在 2019 年底投资到 2023 年交付的一艘到 2030 年可能会过时的船？”

Stopford 表示，如果 IMO 不制定相关的法律框架使船东能够得到某些法律法规上的保证，即如果他们现在订购一艘船，使他们在未来不至于迅速过时，那么他们（船东）就不会贸然下单。”

此外，还有航运业内专家表示，融资的困难以及为满足 IMO Tier III 标准新造船也需要更高的造价。此外世界经济的不景气，远期运费协议也面临着曲线的下降趋势，正让干散货船舶船东开始犹豫不决。

众多原因综合在一起，虽然有船东愿意建造新船，但他们往往表现得比以往更为谨慎和犹豫。

上述众盟航运智库的报告还介绍到，一位 CNPI 指数报价委员也表示说：“接近年底，情况已经摆明了，大家是死活完不成年度接单任务了。有价无市的情况还要持续一段时间，到中国新年过后才会有所改变。”问题是，即使春节后需求略有回升，也绝非“复苏”，只是原本 2019 年的造船需求推迟到 2020 年，僧多粥少的局面并未改变，没有足够的竞争力，恐怕只能看着别人接单。

来源：信德海事

【克拉克森：今年新船交付量稳步回升】

2019 年初至今，，全年交付量预计达到 9,800 万载重吨，同比上升 22%，将是自 2010 年以来最大的增幅。全球新船交付量扭转自 2011 年以来的下滑趋势。

摆脱下降趋势

全球新船交付量自 2011 年达到历史最高水平后一路下滑。2018 年新船交付量达到 8,067 万载重吨，不及 2011 年的一半，这也是自金融危机以来的最低水平。然而这一下滑趋势在 2019 年发生了转变：今年前 10 月，新船交付量已经达到 8,500 万载重吨。全年交付量预计将回升至 9,800 万载重吨，同比上升 22%。虽然和历史最高交付水平相比仍有较大距离，但这将是自 2010 年以来最大的增幅。



自金融危机以来大部分时间里，大量手持订单出现了延迟交付和撤单的情况。随着大部分细分市场情况持续改善，船东接船意愿上升，延迟交付的情况大幅减少，手持订单基本能按时交付，部分交付甚至早于先前预定的时间。克拉克森研究统计的船舶“未交付率”明显下降，由 2018 年的 23%下降至当前的 5%。

交付及时反馈

散货船和油轮的大量交付推动新船整体交付量回升。以载重吨计，油轮交付量同比上升 33%，达到 3,300 万载重吨。油轮市场的整体收益在今年大幅回升，并且日租金收益在 10 月初创历史新高。“火爆”的油轮市场也推动新造船积极交付。年初至今共计 62 艘 VLCC 得到交付，全年交付量预计将达到自 1976 年以来的最高水平，其中部分 VLCC 的交付早于预定的交船时间。同期，散货船交付量同比上升 41%，达到 3,400 万载重吨。积极的交付量证明了新船交付会对市场情况的变化做出及时反应，特别是在运费市场较好的情况下。集装箱船和气体船的交付略有下滑。其中 LNG 船的交付量在去年达到了历史最高水平后，预计今年将同比下降 23%，但仍将是近十年来的较高水平。

交付稳定回升

中国船厂的新船交付量依然位居全球第一。今年前 10 个月，中国船厂共交付 3,200 万载重吨，占全球交付量的 37%。同期日本船厂的交付量同比上升 21%，达到 2,200 万载重吨。此外，韩国船厂的交付量强势回升，2019 年前 10 个月的交付量较去年全年增长 42%。今年年初，我们预计韩国 2019 年新船交付量达到 2,960 万载重吨。随着部分船舶提前交付，韩国船厂的交付量在今年前 10 个月已经达到了 2,810 万载重吨。

总结

总之，随着大部分细分市场改善，2019 年的交付量将扭转自 2011 年以来的下滑趋势，这对于造船市场而言是一个积极的信号。交付量的稳定回升使船队运力增速高于预期，全球船队规模增速预计在 2019 年达到 3.5%。与此同时，当前手持订单占全球船队运力的比例下滑至 9%，因此目前全球船队运力供给依然可控，预计在 2020 年船队增速将下滑至 2%，或成为近 20 年来最低水平。

来源：克拉克森研究

【2019 年全球船市评述与 2020 年展望】

2019 年，新船建造市场依然呈现三足鼎立之势。中日韩三国新接订单量合计占世界市场份额的 97.8%。

2020 年，散货船运力增长约 2.3%，低于需求增长的 3.2%，供小于求。目前，多家航运公司都对 2020 年散货船市场持乐观态度，2020 年散运市场有望平稳



运行，缓慢复苏；考虑到当前竞争格局趋向稳定，未来一年集装箱船建造市场虽然艰难，但也有望维持平稳态势；油船建造市场有望得到持续改善，但考虑到风险事件，仍需保持谨慎；尽管今年 LNG 船订单量有所减少，但在清洁能源的巨大需求推动下，2020 年 LNG 船将依然活力十足。

世界经济和航运市场走势

世界经济

2019 年 4 月，国际货币基金组织（IMF）预测 2019 年全球经济增速为 3.3%，10 月将全球经济增速预测值下调至 3%。IMF 指出，全球范围内关税增加与贸易争端加剧、制造业低迷、投资和资本品需求不足是全球经济整体增速放缓的主要原因，且 3% 的全球经济增速预测值是自 2008 年国际金融危机爆发以来的最低水平。从不断下调的预测值来看，2019 年全球经济增长放缓，世界经济形势严峻，不容乐观。

2020 年，全球经济增速预计为 3.4%，与今年 4 月相比下调 0.2 个百分点。如今，单边主义和保护主义正在不断危害全球贸易和世界经济的增长，其不确定性也在打击全球经济信心，动摇经济预期。地缘政治形势的紧张与复杂已成为当下全球经济增长的巨大障碍，因此，2020 年全球经济形势尚不明朗。

世界航运市场

2019 年 10 月，联合国贸易和发展会议（UNCTAD）发布的《2019 年海运报告》指出，2018 年，国际海上贸易增速 2.7%，总运力达到 110 亿吨，预计在 2019~2024 年，增长率将超过 3.5%。2019 年前 8 个月，克拉克松海运综合指数平均值较去年同期上涨 12%（2018 年全年增长 13%），克拉克松预计油船市场和液化天然气（LNG）市场明年会有好的表现，但不确定性依然是影响航运市场的主要因素。

散运方面，波罗的海干散货综合运价指数（BDI）在 2~9 月基本呈上升趋势，最高达 2518 点。9 月后，随着全球经济疲软及铁矿石需求减弱，运价明显回落，BDI 呈下降趋势。

油运方面，受沙特遇袭事件影响，油船原油运价指数（BDTI）和油船成品油运价指数（BCTI）出现一波猛涨，随后迅速回落。

集运方面，由于贸易增长乏力以及大型集装箱船的持续交付，今年上半年运费并不理想。为了提高运价，班轮公司取消了部分航次，依旧没有阻止运价下跌的步伐。在 2019 年前 3 季度中，共有 42 艘集装箱船航次被取消，和 2018 年同期相比取消率提高了一倍多。受中美贸易战影响，今年前 7 个月，远东至北美航线运量下降 0.4%；截至 10 月，美国西海岸（USWC）运量下滑，即期运费同比下降 28.9%。



2019 年世界船舶建造市场形势

总体来看，新船建造市场依然呈现三足鼎立之势。中日韩三国新接订单量合计占世界市场份额的 97.8%。其中，中国造船完工量、新接订单量、手持订单量分别占世界市场份额的 36.8%、43.6%和 43.6%，小幅超过韩国，大幅超过日本，位居世界第一。

新船订单量总体下降，各船型降幅不一

根据 IHS Sea-Web 数据，截至 2019 年 10 月，世界新造船市场总体呈现下跌态势，新船订单量以载重吨计，同比下降 17.1%。

三大主流船型中新船订单量降幅最大的是集装箱船，其次为散货船，以载重吨计，分别下跌 44%和 22%。此外，滚装船、客滚船和客船订单艘数和 2018 年同期相比也出现大幅下降，下降幅度分别为 48%、64.1%和 48%。

各主要市场艰难中前行

1. 散货船建造市场

与 2018 年同期相比，2019 年 1~10 月，散货船新船订单量整体呈现下降态势，其中，好望角型散货船降幅最大，新船订单量 27 艘、589 万载重吨，以载重吨计同比下降 35.8%。其余船型小幅下降，或与去年同期基本持平。

建造国家方面，散货船新造船市场基本被中国和日本垄断。中日两国获得散货船新船市场近 93%的订单，与去年同期相比，中国船厂订单量逆势上涨，市场份额从 45%增加到 61%，日本订单份额从 44%下跌到 32%，以载重吨计下跌幅度高达 43%。

2. 油船建造市场

油船是三大主流船型中表现最好的船型，2019 年 1~10 月，油船订单量为 118 艘、1548 万载重吨，和去年同期相比维持平稳态势，下降幅度较小。其中，超大型油船订单量为 730 万载重吨，同比下降 33.4%，但依然占据新船市场的半壁江山。而阿芙拉型油船和苏伊士型油船增长幅度巨大，分别为 444 万载重吨和 300 万载重吨，涨幅高达 94.7%和 376.2%。

从建造国家来看，韩国依然是油船建造市场的霸主，占据全球市场份额的 59%，订单量为 54 艘、910 万载重吨，但按载重吨计同比下降 22%。日本和中国依



然排在第二和第三位，但按载重吨计均有大幅提高，其中日本订单量为 29 艘、355 万载重吨，提升幅度为 85.9%，中国订单量为 27 艘、259 万载重吨，提升幅度为 37.8%。总体来看，油船市场基本被中日韩三国瓜分。

3. 集装箱船建造市场

总体来看，集装箱船新造船市场衰退明显，较为惨淡。截至 2019 年 10 月，集装箱船新船订单为 84 艘、74 万 TEU，按 TEU 计同比下降 30.8%，下降幅度较大。细分市场来看，20000TEU 以上集装箱船已成为集装箱船新造船市场宠儿，该型船订单量同比上升 27.8%，其余船型订单量均显著下降。

2019 年 1~10 月，集装箱船订单全部被中日韩三国收入囊中，从订单艘数上看，中国以 42 艘位居第一，其次是韩国 27 艘、日本 15 艘，但按 TEU 计，韩国以 35 万 TEU 的绝对性优势夺得榜首位置，中国位居其后为 29 万 TEU，日本为 10 万 TEU。和去年同期相比，中国（不包括中国台北）集装箱船市场份额大幅提升，幅度约为 249.5%。集

4. 其他船型建造市场

受经济形势影响，除杂货船外，其他各类船型新船订单量均有所下降。其中，客船、滚装船和客滚船降幅显著，化学品船降幅最小。韩国占据了液化气船、化学品船和滚装船主要的市场份额，而中国则在杂货船、客滚船市场上有所建树。

2020 年世界造船市场展望

散货船市场，平稳运行缓慢复苏

中国干散货进口是市场平衡中需求端主要驱动因素，目前，中国港口铁矿石库存维持在 1.21 亿吨，煤炭需求较为平稳，预计今年国内钢铁产量为 10 亿吨，有望带动铁矿石进口。

据 Banchemo Costa 预测，2019 年散货船实际交付量为 4000 万载重吨，净船队增长率为 3%，但随着 2020 年全球大部分散货船将改用更为昂贵的低硫燃料，部分散货船可能退出，对供需平衡将产生积极影响。2020 年散货船运力增长约 2.3%，低于需求增长的 3.2%，供小于求。目前，多家航运公司都对 2020 年散货船市场持乐观态度，2020 年散运市场有望平稳运行，缓慢复苏。

油船市场，持续改善仍需谨慎



2019 年前 9 个月，油船交付量比去年有了实质性增长，同一时期，拆船量减少 52%，在一定程度上存在运力过剩问题。总体供需方面，亚洲国家需求占比 63%，中国占据全球原油周转量的 29%，在出口端，中东地区占比 51%。有观点认为，受中东地缘政治和石油输出国组织（OPEC）减产影响，美国出口份额有望追赶中东。2018 年年底，美国原油产量已超过俄罗斯与沙特，从进口国转为出口国。

由于从美国运输至远东的距离是中东到远东的 3 倍，经测算，在假设 2020 年全球原油海运量增速为 2%的情况下，美国因素将使运输需求增加至 4.4%，全球超大型油船（VLCC）需求增速最高可从 5.7%上升至 9.9%，VLCC 运价有望大超预期。从中长期看，油运市场将处于较为活跃状态。同时，限硫令执行在即，部分船舶无法参与运输，船舶因安装脱硫塔退出即期市场，加剧运力紧张局面。因此，2020 年油船建造市场有望得到持续改善，但考虑到风险事件，仍需保持谨慎。

集装箱船市场，步履艰难有望维稳

目前，集装箱船航运市场面临的供求局面较为复杂。一方面，全球经济贸易增速下滑，货运量增长速度已经大不如前；另一方面，集装箱船运力增长缓慢。截至 2019 年 10 月，集装箱船交付量总计 94 万 TEU，和去年同期交付量 123 万 TEU 相比，下降 23.6%。随着限硫令逼近，全球集装箱船航运市场面临着 110 亿美元的低硫油燃料额外支出、运费大幅走低等不利因素，可能会有更多的集装箱船退出市场。有数据显示，2019 年上半年集装箱船拆船数量与去年同期相比大幅增加 370%左右。当前，新增订单处于较低水平，占全球总运力的 10%左右。这些都有助于改善集装箱船运力结构。据赫伯罗特预测，2020 年还会有一定数量船舶交付，预计运力净增长率约为 3%，和目前预测的需求增长率持平。

目前，多数船东对市场走势以及硫排放规则不同技术方案运行情况持观望态度，大多数班轮公司也完成了运力大型化升级，2020 年收获大量新船订单的情况不太可能出现，考虑到当前竞争格局趋向稳定，未来一年集装箱船建造市场虽然艰难，但也有望维持平稳态势。

液化气船市场，LNG 船活力十足

2019 年 1~10 月，LNG 船订单为 36 艘、310 万载重吨，液化石油气（LPG）船订单为 37 艘、92 万载重吨，和去年同期相比，按载重吨计 LNG 船下降 16.4%，LPG 船下降 14%。未来在各国能源战略的推动下，天然气将在全球能源格局中占据越来越重要的地位，需求依然保持强劲。

从 LNG 出口端来看，据美国能源部预测，到 2020 年美国将成为天然气净出口国，LNG 将在其中发挥关键作用，预计到 2025 年美国将成为全球最大的 LNG 出口国。2019 年以来，全球 LNG 项目投资已超 500 亿美元。预计到 2024 年，全球 LNG 出口量达 5500 亿立方米。美国、澳大利亚、巴布亚新几内亚、俄罗斯、卡塔尔等国 LNG 产能也在不断提升。



从 LNG 进口端来看，亚洲的重要性日益增加。其中，中国在“减煤增气”的能源规划下，正逐步从石油和煤炭等传统能源转向液化气，到 2020 年天然气在中国能源结构中的市场份额从 6%增至 10%，2030 年增至 15%。中国将持续投资液化天然气设施，LNG 船需求强劲。此外，印度在扩大 LNG 进口，欧洲 LNG 进口量也有所增加，对于 LNG 船需求量依然很大。总体来看，尽管今年 LNG 船订单量有所减少，但在清洁能源的巨大需求推动下，2020 年 LNG 船将依然活力十足。

来源：中国船舶报

6. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Hamburg	220.00	n/a	595.00	n/a
Fujairah	240.00	n/a	680.00	n/a
Istanbul	308.00	n/a	675.00	n/a
Rotterdam	260.00	300.00	560.00	n/a
Santos	n/a	n/a	n/a	726.00

截止日期： 2019-12-06

◆ 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 48 周	第 47 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 48 周	第 47 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: 2019-12-03

(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+2	Tanker	158,000	GSI, China	2021	Eastern Pacific - Singaporean	6,750	dual fuelled
2	Tanker	114,000	Zvezda Shipbuilding, Russia	2021	Rosneft - Russian	Undisclosed	ice class 1A, LNG fuelled
2+2	Bulker	210,000	Qingdao Beihai, China	2021	Berge Bulk - Singaporean	6,650	LOI stage, dual fuelled
2	Bulker	82,000	Sasebo, Japan	2021	Vrontados - Greek	Undisclosed	
2	Container	23,888 teu	Jiangnan, China	2022	Evergreen - Taiwanese	14,500	scrubber fitted
2	Container	23,888 teu	Hudong Zhonghua, China	2022	Evergreen - Taiwanese	14,500	scrubber fitted
1+1	LNG	18,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	2022	Korea Line - South Korean	6,100	LNG bunkering, T/C to Shell

◆ 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
AZUL FORTUNA	BC	203,095		2005	Japan	1,580	Zodiac Maritime - U.K	
LOWLANDS ORCHID	BC	176,193		2005	Japan	1,588	Undisclosed	
BAOXIANG	BC	56,810		2013	China	1,160	EGPN - Chinese	
BAOJI	BC	56,734		2013	China	1,160	Greek	
YASA OZCAN	BC	55,924		2006	Japan	1,060	Gurita Lintas - Indonesian	
MS ATLANTIC	BC	33,200		2010	China	525	Greek	
CIELO DI PISA	BC	32,248		2008	Japan	800	Undisclosed	
LODESTAR PRINCESS	BC	31,901		2005	Philippines	600	Vietnamese	
BRAZEN	BC	28,284		2014	Japan	980	German	BWTS 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
STRAUSS	CV	73,235	5,782	2004	S. Korea	1,230	Global Ship Lease - U. K	en bloc each
VERDI	CV	73,235	5,782	2004	S. Korea	1,230	Global Ship Lease - U. K	

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
SEA STAR	GC/TWK	10,304		1995	Japan	180	Chinese	at auction

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
NEW MEDAL	TAK	297,395		2009	S. Korea	3,800	Turkish	*
NEW GLOBE	TAK	296,481		2009	S. Korea	3,800	Turkish	
ASHKINI SPIRIT	TAK	165,209		2003	S. Korea	1,940	Greek	
JUPITER SUN	TAK	115,577		2007	Japan	2,870	Greek	
SEAWAYS FRAN	TAK	112,118		2001	S. Korea	1,360	Monte Nero Maritime - Greek	
SPEED PIONEER	TAK	70,514		2000	Japan	610	Undisclosed	
NEW LEGEND	TAK	47,037		2000	Japan	800	Chinese	
APOSTOLOS A	TAK	46,344		1999	S. Korea	675	Seven Islands - Indian	
HARLEY	TAK	44,936		1997	S. Korea	600	Undisclosed	
CHEMBULK NEW YORK	TAK	27,186		2002	Japan	800	Chinese	stst
CHEMBULK WELLINGTON	TAK	14,312		2004	Japan	640	Chinese	stst
TAKAO GAS	TAK/LPG	49,255		1993	Japan	1,300		
TIRUMALA GAS	TAK/LPG	23,256		1993	S. Korea	570		
VULCAN GAS	TAK/LPG	19,632		1993	S. Korea	800		

◆ 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
NORDIC BOTHNIA	BC	43,706	9,912	1995	S. Korea	385.00	as is Singapore with ROB
UNI LUCKY	BC	42,692	9,057	1990	Japan	375.00	
WISE HONEST	BC	27,881	5,919	1989	Japan	325.00	
PELITA BANGA	OFFSHORE	64,239	12,601	1986		370.00	
YONG XIA	ROR	5,468	9,830	1989	Japan	330.00	
DESPINA ANDRIANNA	TAK	71,637	13,783	2000	China	344.00	



ANDROUSA	TAK	47,629	9,606	1995	Japan	380.00	
LADY NOUR	TAK	11,538	4,213	1982	Finland	360.00	incl 12t propeller

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
MSC NAMIBIA II	CV	31,829	8,177	1991	S. Korea	390.00	incl 300t bunkers ROB, HKC required
WAN HAI 202	CV	23,692	6,884	1990	Japan	340.00	
PERNITIS	FPSO	94,236	24,200	1984	China	320.00	as is Labuan, HKC required
HERCULES I	FSO	299,700	40,970	1993	Denmark	340.00	as is Singapore, 450t sludge ROB, HKC required

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
SPIRIT OF MANILA	CV	30,554	11,630	2000	Taiwan, PRC	415.00	as is Singapore

◆ALCO 防损通函

【国际海事组织关于救生设备维护和检查的新程序】

国际海事组织(IMO)表示,海员应能完全依靠IMO规定的救生器具和设备进行支配使用。

2016年5月,IMO海上安全委员会第96届会议(MSC 96)通过了《SOLAS公约》条例III/3和III/20的修正案。该修正案将于2020年1月1日起生效,对救生艇和救助船、降落设备和释放装置的维护和检查提出强制性新要求,这些要求将由“认证人员”根据MSC.402(96)决议执行。

这些规定的目的是防止救生艇发生事故,并设法解决长期存在的问题,例如与这些设备维护有关的统一、安全和文件化标准的需求。IMO表示,“这样做的目的是确保海员们能够相信,他们能够完全依赖IMO规定的救生器具和设备进行支配使用。”

【WIPON条款的局限性及无效NOR下承租人不作为的风险】

常有客户向我们咨询能否在港外锚地递交有效的装卸准备就绪通知书(简称“NOR”)。事实上,NOR的有效性取决于租船合同中的措辞以及具体案件里港口的特定环境。

需要注意的是,在租船合同里并入WIPON条款允许“无论进港与否”递交NOR的方式有其局限性。在最近的LONDON ARBITRATION 13/19一案中就讨论了该



条款的限制性。

这一仲裁也提醒承租人在船东递交无效 NOR 情形下的不作为可能导致其面临风险。

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
2019-12-06	703.830	781.580	6.474	89.897	926.170	59.214	904.710	480.860	534.020
2019-12-05	705.210	781.410	6.477	90.074	924.550	59.165	906.300	483.040	534.480
2019-12-04	703.820	778.980	6.471	89.897	913.700	59.390	911.170	481.450	528.840
2019-12-03	702.230	777.600	6.439	89.687	908.330	59.448	913.220	478.760	527.720
2019-12-02	702.620	774.170	6.414	89.761	907.270	59.449	914.840	475.280	528.810

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	1.5295	1 周	1.58838	2 周	--	1 个月	1.71313
2 个月	1.825	3 个月	1.88713	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	1.8875	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	1.917		

2019-12-04

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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