



全一海运市场周报

2019.12 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2019.12.09 - 12.13\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场供需逐步向好 航商多线推涨运价】

本周，中国出口集装箱运输市场供需状况总体向好。受“春节”假期早于往年影响，多条航线节前出货已开始出现增长。航商在月中多条航线上推涨运价，综合指数上涨。12月13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880.44点，较上期上涨3.5%。

欧洲航线：时值年末，市场货量稳步回升。航线上仍有一定规模的停航等运力控制措施出台，市场供需状况保持良好，多数航商船舶平均舱位利用率基本接近满舱水平。受此影响，航商在月中大幅推高运价，即期市场订舱价格上涨。12月13日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为893美元/TEU，较上期上涨11.6%。地中海航线，市场表现更为活跃，多数班次满载，即期市场运价大幅上涨。12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1083美元/TEU，较上期上涨40.5%。

北美航线：随着年关临近，市场货量小幅回升。但受中美贸易谈判进程影响和对相关关税政策的预期，部分货主仍有推迟出货的意愿。市场运输需求增长并不均衡，相比实际运力，货量仍有一定缺口。为此部分航商仍保持较大力度的停航措施。本周，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率总体在95%左右。为争取有限货源，市场竞争有所加剧，部分航商采取降价揽货策略，即期市场运价下跌。12月13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1370美元/FEU和2512美元/FEU，较上期分别下跌9.2%和4.8%。

波斯湾航线：市场需求稳中向好，部分航商在航线上仍有停航或更换小船型等运力控制措施出台。本周，上海港船舶平均舱位利用率在95%以上，较多班次满载出运。受此影响，部分航商再次上调订舱价格，即期市场运价上涨。12月13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1017美元/TEU，较上期上涨9.4%。

澳新航线：市场货量略有恢复，运输需求略有回暖，但仍处于运力过剩状态。本周，上海港船舶平均舱位利用率在80~90%之间。航商对市场的定价策略略有不同，市场运价涨跌互现，即期市场运价总体小幅下跌。12月13日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为740美元/TEU，较上期下跌2.6%。



南美航线：市场需求较强，供需关系总体保持良好。本周，上海港船舶平均舱位利用率在 95%以上，多数班次满载。价格方面，受多数航商在年底征收相关低硫油附加费影响，即期市场运价出现较大幅度上涨。12 月 13 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2014 美元/TEU，较上期上涨 15.3%。

日本航线：市场货量保持平稳，航线运价基本稳定。12 月 13 日，中国出口至日本航线运价指数为 742.00 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【市场货量增多 综合指数连涨】

本周，受季节性因素影响，下游需求提振，运力继续呈阶段性紧缩状态，运价上涨。12 月 13 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 1199.98 点，较上周上涨 3.8%。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：近期，沿海部分地区气温回暖，不过，受季节性影响，加上进口煤通关受限，继续支撑下游运输需求。本周，下游电厂日耗煤量延续震荡向上走势，向 75 万吨迈进。同时，电厂库存继续呈现收紧态势，目前六大电厂库存合计约 1650 万吨，较上周下降 50 万吨。北方港口库存也出现下降，截至 12 月 11 日，环渤海七港存煤合计 2027 万吨，较上周下降 42 万吨。主要是由于临近年底，产地煤矿大多数已完成年度计划，因年底安检形势严峻，大多选择停产减产，供应偏紧。运力方面，本周沿海煤炭运输市场运力继续呈阶段性紧缩状态，主要有四个方面的原因：一是年底将至，下游部分电厂年度长协任务尚未完成，加紧拉运，占用市场运力；其次，北方港口因天气等因素影响，船舶周转效率并不高，滞留等货船舶；此外，内外贸兼营船流向外贸市场，给运价回暖带来市场方面的支撑；加上近期建筑材料需求量较大，非煤货种运输较为火热。综上，沿海煤炭运输市场利好频现，货多船少，船东心态增强，运价小幅跳涨。

12 月 13 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1213.85 点，较上周上涨 2.8%。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 39.3 元/吨，较上周上涨 4.1 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 42.0 元/吨，较上周上涨 4.3 元/吨；秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 45.0 元/吨，较上周上涨 3.7 元/吨。

金属矿石市场：钢厂产量因冬储预期增幅不大，钢厂库存与社会库存小幅波动，当前供需进入纠结状态，钢厂方压力不大，市场端较为谨慎，行情走势焦灼。目前市场仍处低库存、高成本时期，行情的调整主要因素是冬储心态。矿石运输价格受煤炭运价影响，找船困难，运价上涨。12 月 16 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1130.43 点，较上周上涨 1.3%。



粮食市场：当前东北主产区进入季节性售粮期，基层上量进程加快，北方港口集港量陡增。然而整体上，我国南北港口玉米库存仍处于低位，供应面趋紧继续支持港口价格。不过，下游多数加工企业和饲料厂家备货意愿偏低，需求仍不及常年水平。本周粮食运输价格受煤炭运价影响，继续上涨。12 月 13 日，沿海粮食货种运价指数报收 1084.13 点，较上周上涨 3.8%。

成品油市场：近期，成品油运输市场价格变化较大，一方面是季节性原因，冬季来临，北方港口拉运条件较差，船舶运营成本增加，货主公司配送价格均出现一定比例上调，抬高市场运价。另一方面，受天气影响，下游成品油市场销售火爆，需求较高，成交活跃，成品油运价大幅上扬。12 月 13 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 1333.06 点，较上周上涨 16.6%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【海岬型船大幅走跌 综合指数掉头下行】

本周国际干散货运输市场有涨有跌，海岬型船市场急速下行，巴拿马型船在煤炭、粮食货盘的支撑下稳中有升，超灵便型船市场窄幅波动，远东干散货指数在海岬型船的拖累下掉头下行。12 月 12 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 1079.89 点，运价指数为 957.33 点，租金指数为 1263.73 点，较上周四分别下跌 8.1%、6.7%和 9.7%。

海岬型船市场：海岬型船两洋市场大幅下挫。太平洋市场，本周澳大利亚铁矿石货盘不少，但由于 IMO2020 限硫法规生效在即且巴西货盘相对少，船东不愿将船空放至大西洋市场，运力堆积在太平洋市场，太平洋市场运力十分充裕，加之 FFA 远期合约价格持续下滑，远程矿航线运价大幅走跌以及圣诞节前船东急于成交，市场有些恐慌情绪，租家谈判优势明显，运价大幅回落。12 日，市场报出受载期为 12 月 27-28 日，澳大利亚黑德兰港至青岛航线 8.65 美元/吨的成交。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 22654 美元，较上周四下跌 21.4%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 8.846 美元/吨，较上周四下跌 15.4%。远程矿航线，市场对 12 月装期的运力无需求，对 1 月装期的运力有些需求，但总体货盘有限，船东降价成交。成交记录显示，1 月 1-10 日受载期，巴西图巴朗至青岛航线成交价为 19.3 美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 19.590 美元/吨，较上周四下跌 12.4%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场继续上涨。太平洋市场，一方面，国内沿海运输市场大幅上涨，吸引兼营船回流；其次，印尼回国的煤炭货盘不少，加上大西洋往返和南北美至远东的粮食航线租金坚挺，本周巴拿马型船太平洋市场租金、运价继续稳中上扬。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 11352 美元，较上周四上涨 7.7%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 10127 美元，较上周四上涨 5.9%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.406 美元/吨，较上周四上涨 6.4%。粮食航线，据悉在 12 月 15 日美国对从中国进口商品加征新关税生效之前，中国再次豁免关税进口 100-150 万吨美国大豆。本周美国粮食货盘有所增加，加上南美的玉米货盘，粮食航线总体船运需求上升，粮食航线运价上涨。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 33.531 美元/吨，较上周四上涨 1.0%；美湾密西西比河至中国北方港口 6.6 万吨货量航线运价为 45.750 美元/吨，较上周四上涨 2.0%。



超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场表现相对平稳。国内沿海运输市场行情上涨，内外贸兼营船回流，东南亚市场可用运力不多；市场有些煤炭以及熟料货盘，东南亚市场整体供需相对平稳，租金、运价小幅波动。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 8147 美元，较上周四上涨 1.9%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 9859 美元，较上周四上涨 1.6%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 5702 美元，较上周四下跌 1.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.493 美元/吨，较上周四上涨 1.5%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 8.362 美元/吨，较上周四上涨 1.1%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价波动上行 成品油运价持续回暖】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，12 月 6 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增幅超预期，同时，精炼油库存及汽油库存增幅均大幅超预期。尽管，美国原油产量不断飙升，但 OPEC 周三表示，由于在与其它产油国达成的最新供应协议生效前 OPEC 及部分独立产油国同意在 2020 年初将原油减产幅度提高，预计明年石油市场将出现少量供应缺口。本周原油价格波动上行，布伦特原油期货价格周四报 64.57 美元/桶，较上期上涨 2.04%。全球原油运输市场大船运价波动上行，中型船运价小幅上升，小型船运价蒸蒸日上。中国进口 VLCC 运输市场运价不断上涨。12 月 12 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1737.58 点，较上期上涨 16.91%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场货盘逐步放出，成交渐趋活跃，运价不断上涨，临近周末出现小幅下滑，日均 TCE（等价期租租金）回升至 8 万美元以上。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS109.5，较上周四上涨 19.5%，CT1 的 5 日平均为 WS105.38，较上周上涨 6.3%，TCE 平均 7.7 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS104.54，上涨 13.4%，平均为 WS101.31，TCE 平均 7.9 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价综合水平小幅上升。西非至欧洲市场运价小幅上涨至 WS141，TCE 约 5.7 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，12 月 28 至 29 日货盘，成交运价为 WS138.75。黑海到地中海航线运价小幅上涨至 WS148，TCE 约 6.4 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 29 至 30 日货盘，成交包干运费为 560 万美元。一艘 13 万吨级船，利比亚至中国宁波，2020 年 1 月 1 至 3 日货盘，成交包干运费为 545 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线稳中有升，地中海及欧美航线大幅上扬，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 WS201（TCE 约 4.7 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS193（TCE 约 5.7 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，利比亚至地中海，12 月 20 日货盘，成交运价为 WS185。北海短程运价大幅上涨至 WS248（TCE 约 11.1 万美元/天）。波罗的海短程运价大幅上涨至 WS204（TCE 约 9.5 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价稳定在 WS178（TCE 约 4.1 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价小幅上涨至 WS169（TCE 为 4.3 万美元/天）。亚洲进口主要来自俄罗斯，一艘 10 万吨级船，科兹米诺至新加坡，12 月下旬货盘，成交包干运费为 94.5 万美元。



国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线及欧美航线均出现不同程度的上涨，综合水平持续回暖。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS184（TCE 约 1.8 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS157（TCE 约 2.4 万美元/天），7.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS154（TCE 约 3.3 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS126 水平（TCE 约 1.2 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS182（TCE 约 2.0 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 2.6 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数小幅微涨 二手船市成交活跃】

12 月 11 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 875 点，环比微涨 0.32%。其中，国际油轮船价综合指数、沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别上涨 0.94%、0.29%和 0.53%，国际散货船价综合指数下跌 1.83%。

BDI 指数继八连涨之后迎来五连跌，12 月 10 日收于 1528 点，环比下跌 4.86%。二手散货船价格持续走低。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1013 万美元、环比下跌 1.07%；57000DWT—1517 万美元、环比下跌 2.88%；75000DWT—1753 万美元、环比下跌 2.18%；170000DWT—2632 万美元、环比下跌 0.94%。本期，二手散货船市场成交量有所增加，共计成交 18 艘（环比增加 3 艘），总运力 99.98 万 DWT，成交金额 12354 万美元，平均船龄 13.27 年。

在有史以来最大的自愿减产行动下，国际油价呈小幅上涨。12 月 10 日布伦特原油期货收于 64.34 美元/桶，环比上涨 5.13%。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—2554 万美元、环比上涨 2.00%；74000DWT—2376 万美元、环比上涨 3.04%；105000DWT—3218 万美元、环比下跌 0.09%；158000DWT—4587 万美元、环比上涨 0.39%；300000DWT—6613 万美元、环比下跌 0.33%。本期，二手国际油轮成交量略有增加，共计成交 10 艘（环比增加 2 艘），总运力 78.61 万 DWT，成交金额 8951 万美元，平均船龄 15.42 年。

煤炭运输市场运力处于阶段性紧缩，钢材市场需求呈现季节性走弱，粮食运输需求增加，二手沿海散货船价格持续小幅微涨。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—156.88 万人民币、环比上涨 0.27%；5000DWT—735.30 万人民币、环比上涨 0.33%。本期，有 2 艘二手沿海散货船成交，总运力 0.58DWT，成交金额 109 万元人民币，平均船龄 13.68 年。

内河散货运输需求有所释放，二手散货船价格迎来小幅上扬。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—53.20 万人民币、环比下跌 1.81%；1000DWT—103.57 万人民币、环比上涨 1.53%；2000DWT—219.35 万人民币、环比上涨 1.22%；3000DWT—300.79 万人民币、环比上涨 0.98%。本期，内河散货船成交依旧较为活跃，共计成交 90 艘（环比增加 5 艘），总运力 15.8 万 DWT，成交金额 12887.57 万元人民币，平均船龄 10.15 年。

来源：上海航运交易所

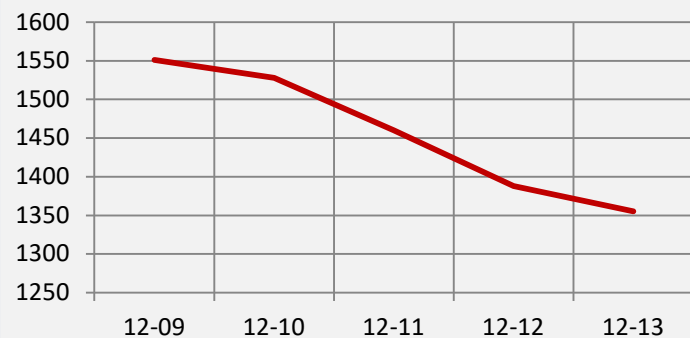


2. 国际干散货海运指数回顾

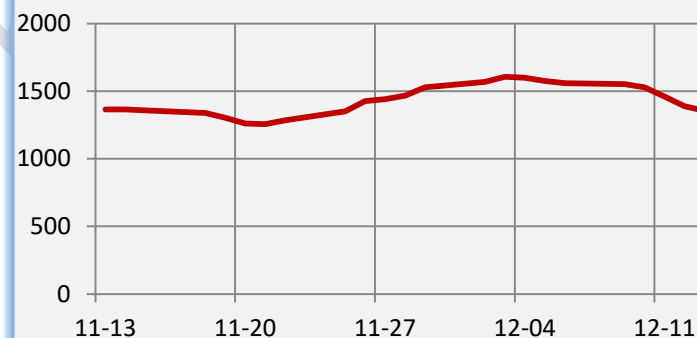
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

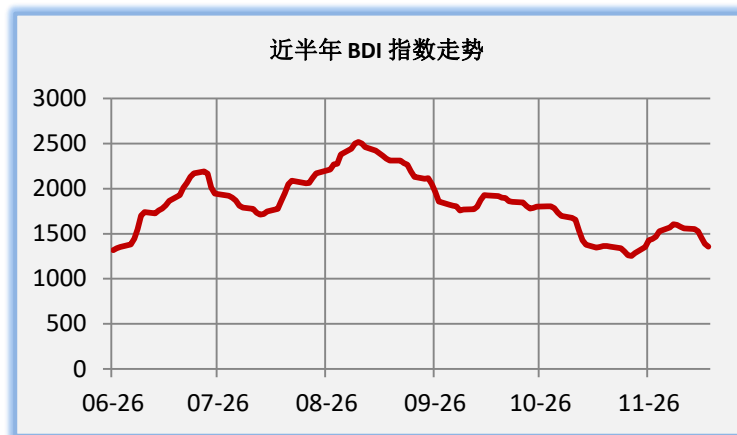
波罗的海指数	12月9日		12月10日		12月11日		12月12日		12月13日	
BDI	1,551	-7	1,528	-23	1,460	-68	1,388	-72	1,355	-33
BCI	3,242	-31	3,167	-75	2,883	-284	2,598	-285	2,455	-143
BPI	1,359	+12	1,395	+36	1,443	+48	1,459	+16	1,467	+8
BSI	837	+2	838	+1	838	0	835	-3	823	-12
BHSI	508	+1	510	+2	510	0	509	-1	509	0

上周 BDI 指数走势



近一个月 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 49 周	第 48 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	20,500	20,500	0	0.0%
	一年	17,500	17,500	0	0.0%
	三年	16,000	16,000	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	10,750	10,250	500	4.9%
	一年	11,000	10,500	500	4.8%
	三年	11,500	11,500	0	0.0%
Smax (55K)	半年	9,750	9,750	0	0.0%
	一年	10,000	10,000	0	0.0%
	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: 2019-12-10



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Fyla' 2013 84104 dely Tuna, India 14 Dec trip via S Africa redel India intention coal \$ 12,000 - Bulk Marine

'Fraternelle' 2016 82086 dely aps South Africa 27/29 Dec trip redel India intention coal \$ 13,250 + \$ 325,000 - Tongli

'Yangtze Xing Zhong' 2012 81622 dely Bahodopi prompt trip via Indonesia redel S China intention coal \$ 14,000 - cnr

'Xin Han' 2013 81200 dely Hong Kong 16 Dec trip via E Australia redel S China intention coal \$ 11,000 - China Fancy

'Golden Empress' 2010 79463 dely aps EC South Ame ric a 23 Dec trip redel SE Asia intention grains \$ 14,000 + \$ 400,000 - Olam

'Blue Bosphorus' 2008 78819 dely aps EC South America 25/28 Dec trip redel SE Asia intention grains \$ 14,500 + \$ 450,000 - Meadway

'Aeolian Grace' 2007 76525 dely passing Taiwan 17/20 Dec trip via Indonesia redel India intention coal \$ 10,750 - Cargill

'Ultra Fitz Roy' dely Recalada prompt trip redel WC South America \$ 17,250 - Pacific Basin

4. [航运市场动态](#)

【冷箱市场将出现爆发式增长】

一项针对全球冷藏集装箱市场的最新评估得出结论称，未来几年，中国市场的冷冻食品进口将出现“爆炸式增长”。

马士基前高管托马斯·埃斯克森(Thomas Eskesen)创立的咨询公司 Eskesen Advisory，近日最新发布的一份研究报告显示，受益于中国市场的需求增长，集运行业最赚钱的冷箱运输市场将在未来几年里迎来运量的大幅增长。

在该份报告中，该公司概述了未来几年冷藏货物运输的前景。



“今年的冷藏箱市场预计将增长 6%以上，要知道普通集装箱市场运量预计仅将增长 2%。冷藏集装箱运输市场的增长将主要得益于像葡萄和鳄梨这样的食物运输量的增长，这类货物今年的运量增幅预计将达到 9%，冷冻货物的运量增幅也将达到 5%。”

报告还指出，这些增量大部分由中国市场所驱动。从集装箱数量方面来看，全球冷冻商品市场将增加 8.4 万个集装箱，仅中国今年上半年就占到了 6 万个。仅在 10 月份，肉类运输量，例如巴西和中国之间的肉类贸易，就增长了 62%，猪肉增长了 81%。

对于一般用冷藏集装箱运输的食品，整体市场预计将增长 16.4 万个集装箱——其中中国占 4.6 万个集装箱，仅落后于美国和欧洲的 6.1 万和 5.5 万。

展望 2022 年，中国和亚洲地区将会进一步展示出其在冷箱市场的进口领先地位。“亚太仍将是重要的市场。中国有爆炸式增长的潜力，并给其他市场的产品供应带来改变。”该公司在报告中写到。

但该公司话锋一转，说到，虽然冷藏箱市场看起来非常乐观，但事实可能会证明，集装箱航运公司可能很难完全从中获益。

为什么呢？

Eskesen Advisory 指出，冷箱数量恐将限制运输市场的增长。

该咨询机构表示，目前全球市场上的冷箱数量几乎处于停止增长的状态，甚至可能在最近四年里冷箱数量还出现了下降。根据 Eskesen Advisory 计算，2018 年，40 英尺冷藏集装箱的产量达到 14 万个，今年可能会更低，不到 13 万个。因此，它将远远不能满足未来几年的需求。

事实上，的确有多家航运公司表达了对冷箱不足的担忧。有些公司甚至表示，2020 年可能爆发出一场冷箱抢夺大战。

造成冷箱不足的原因之一为航运公司在业绩紧张时对新投资减少有关。比如马士基，在财务的压力下，该公司期望通过减少投资来增加收益。

托马斯·埃斯克森解释说，到 2020 年，中国的肉类短缺相当于 1800 万吨蛋白质，需要许多新的集装箱和投资来满足需求。

“我们在这里看到了一个非常有趣的悖论，即虽然需求在大幅增长，而资本却无法跟上。”

此外，航运公司恐怕还面临这另外的问题。其指出，冷箱市场主要的增长将来自于中国（中国也是冷箱的主要生产地），这就意味着冷箱运输市场存在很大



的瓶颈风险，因为空的冷箱需要被运回出口市场。这也可能给中国的基础设施带来巨大压力。

马士基目前占据着全球集装箱运力市场份额的 19%，但该公司的占据冷藏运输市场超过了 25%。前六大市场玩家 Maersk, MSC, CMA CGM, Cosco, ONE 和 apag-Lloyd 占据了冷箱市场的 75% 的份额。加上汉堡南美，目前马士基拥有 38 万个冷箱，为了跟上市场的步伐，并替换将被废弃的集装箱，两家航运公司每年需要 4 万个新的 40 英尺长的冷藏集装箱。每个集装箱的成本约为 1.5 万美元，这意味着该公司每年需投入总计为 6 亿美元。

来源：信德海事

【全球 10 大船舶管理公司 2019 最新排名！No.1 变了！】

近日，劳氏日报发布了其 2019 年度最新的世界 10 大船舶管理公司排行榜。从全套管理（Full management）的数据来看，中英船管已经超越了 V.Group 成为了世界最大船管公司。而排在第三名的 Fleet 船管业务增长速度也非常的快，开始对前两大巨头的领导地位形成了威胁。

第一名：中英船管，Peter Cremers

劳氏日报称，这家总部位于香港的第三方船舶管理公司通过吞并，合并，以及合作等方式实现快速增长。该公司于 2015 年吞并了 UNIVAN，后来的事实证明，整并该公司并不如预期那样容易，不过，新一代领导人即将接替执行董事长克里默斯 (Peter Cremers) 和他的老将的位置。该公司与 Exmar 于今年 9 月成立了一家合资公司，将该比利时船舶管理人在气体运输船方面的专业经验与 Anglo Eastern 丰富的海事服务专业知识联系起来，该船管公司实力进一步增强。Cremers 预计，环保法规将推动船东行业的进一步整合，这将有利于较大的管理公司。预计该行业的扩张将持续。

第二名：V Group, Graham Westgarth

该公司过去一年经历了前任首席执行官 Ian El-Mokadem 的离任给该公司带来了一段不那么好的经历，此前的董事的 Graham Westgarth 上任接替了该职位使得该公司重新步入了正轨。对于该公司来说，Graham Westgarth 不仅是一个可靠的人，作为一名船长，他曾担任马士基英国公司总经理、Intertanko 董事长，并曾领导过 Teekay 和 GasLog 的管理团队。他曾给自己定过一个目标，在上任的 50 天里会见 50 位客户，虽然这一目标最终并未达成（只会见了 40 位），但这展示了其将带领 VGroup 继续成为顶级船舶管理公司的决心。

03/Fleet 船管，Kishore Rajvanshy

2019 年，该公司迎来了其 25 周年纪念日。在过去 5 年里该公司管理船舶数量实现了翻番，这样迅猛的增长势头也给前两名带来了压力。据信德海事



网所知，为适应船队规模的扩大，为保证管理质量，该公司不得不更换了更大的办公场所以容纳更多的岸基工作人员。

更为值得注意的是，该公司所有的增长均为有机增长。该公司总经理 Kishore Rajvanshy 目前也并没有任何的收购或并购计划。过去一年里，该公司在亚洲和欧洲的影响力也在进一步加强。

04/ BSM 贝仕船管, Ian Beveridge

BSM 成立于 2008 年，是由德国 Schulte 集团合并旗下四家自有船舶管理公司而来。该公司首席执行官兰·贝弗里奇 (Ian Beveridge) 的职业生涯始于在其中一家公司，在 Eurasia Shipmanagement 担任首席会计师。自 1991 年以来，他就一直在 Schulte 集团工作。2018 年初，他被任命为 BSM 的首席执行官，这是他在伯纳德·舒尔特 (Bernhard Schulte) 的船东业务首席执行官一职的延伸。他的愿景是利用公司自有船舶和船舶管理方面的特长来为第三方客户带来更多的益处。

05/ 哥伦比亚船管, Mark O'Neil

HEINRICH Schoeller 于 1978 年在塞浦路斯创立了 Columbia Shipmanagement。2017 年该公司获得监管机构批准收购了同样总部位于 Limassol 的船管公司 Marlow Navigation。哥伦比亚专注于全套管理，而 Marlow 的强项仍然是船员管理。整个 2019 年，该公司都在 Columbia Marlow 独立品牌的运作。该公司在世界各地设有 15 个管理办事处和 35 个劳务派遣机构。该公司首席执行官 Mark O'Neil 此前为 Reed Smith 律所旗下一位知名律师，2017 年正式加入哥伦比亚担任 CEO。

今年伦敦航运周期间，该公司还向信德海事网用远程方式展示了其设立在塞浦路斯的性能优化控制室 optimisation control room。进一步提高了其船舶管理的效率。

在强调数字化发展的同时，该公司也越来越重视人的作用。Mark O'Neil 表示，航运业总是充满风险的，航运业的中心应该是人 (People is the heart of the industry) 航运业将过多的精力投入到数字化是错误的，我们应将更多的关注重心转移到人上来 (Focus on people)。

06/ Synergy Group, Rajesh Unni 船长

Synergy 由此前任职过 Fleet 船管的 Rajesh Unni 船长于 2006 年创建，总部位于新加坡。

近年来，该公司的业务增长也是非常的迅速，该公司从 2016 年管理着 100 多条船舶迅猛增长到了 2019 年的 260 艘。Synergy 于今年 9 月在哥本哈根



开设了办事处，以提高其在欧洲市场的地位。

前马士基 (Maersk)、克拉克森 (Clarksons) 和吉卜森 (Gibsons) 的经纪人鲁恩·祖恩 (Rune Zeuthen) 被任命为欧洲和中东业务负责人。该公司还组建了一个 Aframax 油轮的联营池，并且欢迎更多的中国船东加入。

07/ 华林船管, Frank Coles

在其前任 Simon Doughty 宣布离职后，Frank Coles 于 2018 年 10 月加入的 Wallem 任职首席执行官。随后这位具有深厚“数字背景”的 CEO 对该公司进行了全方位的调整，如上图，该公司更改为了更具现代和数字感的 LOGO。并且该公司还树立了最新的愿景，目前该公司还在官网首页位置突出的展示出了公司的新愿景：以客户为中心和以透明的方式，成为领先的以技术驱动的海事解决方案提供商。

不仅如此，该公司的管理层也经历了重大调整。今年 7 月，Cayman 船旗注册的 John-Kaare Aune 加入了该公司顶替 David Price 担任总经理。详情见：华林 Wallem 船管迎来新的董事总经理

Coles 将他在 Inmarsat、Transas 和 Wartsila 任职的技术专长带到了该公司，实施了 bassnet 集成软件来管理其船队的方案。他解释说，透明度、数据分析和商业智能是高绩效船队管理的发展方向。中国海事服务网 08/Thome 船管，Olav Nortun，

1981 年以来，该公司执行主席 Olav Eek Thorstensen 一直带领着该公司前进。今年 10 月，在劳氏亚太地区大奖颁奖典礼上，Thome 获得了船舶管理优秀奖，评委们从船员福利计划、整体安全记录和环境项目相关方面都给出了较高评价。Thome 还提供海事咨询、船舶代理等服务。

09/ 威尔森船管, Carl Schou

2019 年年中，Wilhelmsen 船舶管理公司在其首席执行官兼总裁 Carl Schou 的带领下，收购了 NorSea Wind 公司 50% 的股份。此举加强了该经理在海上风电领域的专业知识，并涉及到海上风电场项目的项目管理和物流规划。今年 1 月，该公司从 Pardus Energy 公司赢得了管理这 17 万立方米浮式存储和再气化装置 Turquoise 的合同，并在一份企业报告中解释称，FSRUs “不再是一个过渡阶段了！”

Wilhelmsen 在 2009 年剥离了油轮管理业务，但今年又回到了这一领域，此外，增加了对汽车运输船、散货船和天然气运输船的船舶管理数量。此外，该公司不久前在接受信德海事网专访时表示，将进一步扩大其在中国市场的影响力。



10/OSM 船管, Bjoern Sprotte

OSM 成立于 1989 年, 在挪威和新加坡也都有办公室。今年早些时候, 托米·奥洛夫森 (Tommy Olofsen) 担任全职主席, 并在挪威阿伦达尔设立了基地, 并重新调整了领导层。斯普罗特 (Bjoern Sprotte) 成为 OSM Maritime 的首席执行官, 负责公司的日常运营, 包括制定通用的绩效标准和系统。

斯普洛特的办公室在新加坡。OSM 创始人兼大股东比约恩·托雷·拉森 (Bjorn Tore Larsen) 已退出 OSM Maritime。今年 10 月, OSM 被选为两艘首批 LNG 双燃料动态定位穿梭油轮的管理者。

过去三年里, 该公司保持着每年平均 10% 的增长率。目前这家挪威知名船舶管理公司已管理着大约 520 艘船舶 (非全套管理), 雇员超过 12000 人, 使其成为世界最大的船舶管理公司之一。背后有美国私募资本 Oaktree Capital 加持, Tommy Olofsen 还表示, 该公司的旗下所管理的船队将在未来几年里进一步大幅增长。

来源: 信德海事

【德意志银: 油轮和散货船在 2020 年将迎来牛市】

以阿米特梅赫罗特拉 Amit Mehrotra 和克里斯斯奈德 Chris Snyder 为首的德意志银行 (DB) 分析师认为, 到 2020 年, 油轮和大型油轮公司将迎来一轮牛市。

德意志银行在最近一份市场报告中表示, 最近几周的市场的一些进展支持了他们对明年船运类股的乐观看法, 其尤其推荐 Star Bulk 和 Scorpio Tankers, 认为这两家公司的股票是“值得拥有”的。

该行分析师们表示: “具体来说, ‘洗涤器经济学’正变得越来越有吸引力——我们注意到, 近几个月来, 高硫燃料和低硫燃料之间的价差进一步扩大, 自去年 9 月以来, 价差扩大了 25%。”

他们还指出, 巴西矿商淡水河谷 (Vale) 也在提高产量, 预计 2020 年铁矿石产量将在 3.4 亿至 3.55 亿吨之间, 较 2019 年增长 12%。

明年初, 随着更多的大西洋货物取代中东原油进入亚洲, 油轮应能享受更长航线带来的对运费市场的积极助推。

德银补充称, 如 Star Bulk 和 Scorpio Tankers 这些投资了脱硫设备的公司将能够继续使用高硫燃料从而通过油价差节约部分成本。该行分析师表示: “随着 2020 年国际海事组织 (IMO) 限硫令的实施日期越来越近, 燃油价格价差已开始大幅扩大。”



远期市场显示，2020 年的平均价差为每吨 255 美元，自 9 月初以来上涨了 25%以上。我们很高兴看到 2021 年的差价在过去三个月里也上涨了 25%，达到每吨 220 美元。”虽然脱硫设备怀疑之认为对洗涤器的投资收益只是短暂的，但德银表示：“然而，2021 年远期曲线最近的拐点(过去 30 天内 +12%)则是另一番景象。”

该行预计，到 2020 年，Star Bulk 将产生约 3.05 亿美元的增量收益/现金流，到 2021 年，按目前的油价差计算，将产生 2.65 亿美元的增量收益/现金流，而资本支出仅为 2 亿美元左右。

谈到淡水河谷，德银表示：“巴西-中国铁矿石贸易航线是干散货市场上最重要的航线，因为货物量大，而这种贸易的长途性质，推动了运距（吨公里）的增长，并限制了船舶运力。”

“尽管淡水河谷在 2019 年面临了一些生产问题，但巴西铁矿石仍继续大量出口到中国并占据了较大份额，表明中国对高质量铁矿石的偏好日益增强。”“我们认为，这将为 2020 年好望角型船舶的需求创造一个非常有吸引力的环境。”

来源：信德海事

【ONE 正式加入纽约航运交易所】

纽约时间 2019 年 12 月 11 日星期三美国东部时间晚上 7 点 30 分，Ocean Network Express (ONE)正式加入纽约航运交易所(New York Shipping Exchange, 简称 NYSHEX)。NYSHEX 现拥有七家船公司成员，占全球运力的 60%以上。现有的船公司成员覆盖 2M、Ocean Alliance 和 THE Alliance 三大航运联盟，可为 NYSHEX 注册用户提供更多的选择。

“NYSHEX 使我们能够为我们的客户提供额外的签约平台，双方同意的条款是相互强制执行的。我们通过 NYSHEX 平台提供有保障的集装箱、舱位和价格，这将帮助我们的客户规划他们的供应链，并预先锁定他们的运输成本。我们的客户承诺按照合约出货，这也使我们能够优化我们的网络，更准确地规划我们的船舶，从而提供更经济和可靠的服务，” ONE 泛太平洋及泛大西洋航线高级副总裁 Sundeep Sibal 表示。

ONE 将于 2019 年 12 月中旬开始在 NYSHEX 发布 1 月份泛太平洋东向航线(Transpacific Eastbound Trade)的报价。

NYSHEX 首席执行官 Gordon Downes 补充：“我们很高兴地欢迎 ONE 成为交易所的船公司成员。如今，集装箱运输以一种令人耳目一新方式呈现，我们期待着持续的合作与创新。”



NYSHEX 表示, 过往通过 NYSHEX 签订的数字合同实现了 98.4% 的履约率, 大大提高海运的可靠性。ONE 的加入让 NYSHEX 再一次扩展其提供的服务。从 2020 年初开始, NYSHEX 平台将支持更多可定制的合约条款, 这些条款是数字合同和强制执行合同的一部分。例如, 在托运人和承运人同意的情况下, 合同将能够满足更多的起运地和目的地, 以及更长的有效期。

纽约航运交易所(NYSHEX) 创建了一个易于使用的, 使行业健康的解决方案, 可显著降低效率低下等问题, 并为客户的全球货运提供无与伦比的可靠性服务。承运人和托运人通过 NYSHEX 平台和标准合同模板来签订强制执行的数字合同。NYSHEX 确保所有的合同条款都是清晰明确的。NYSHEX 会系统地监控每批货物, 独立识别标记合约异常, 并根据合约的条款准则执行。

NYSHEX 遵守美国联邦海事委员会的货运合同备案要求。包括货主(BCOs)和无船承运商(NVOCCs)在内的托运人可以免费使用 NYSHEX 平台。而航运公司则需要支付每标箱 5 美元的交易费。

来源: 航运界网

5. 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: 2019-12-13

◆ 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 49 周	第 48 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 49 周	第 48 周	浮动	%
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: 2019-12-10

(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	318,000	DSME, S. Korea	2021	Greek (Maran Tankers	9,500	
2	Tanker	114,000	Samsung, S. Korea	2022	Sovcomflot - Russian	7,900	ice class
2	Tanker	50,000	STX Offshore, S. Korea	2021	Island Navigation - HK based	Undisclosed	
2+2	Bulker	210,000	SWS, China	2021-2022	ICBC Leasing - Chinese	Undisclosed	
1	Bulker	37,000	Onomichi, Japan	-	Wisdom Marine Group - Taiwanese	2,400	
1	LNG	174,000 cbm	DSME, S. Korea	2022	Maran Gas - Greek	19,000	
1	LNG	174,000 cbm	Hyundai, S. Korea	2022	H-Line - South Korean	Undisclosed	
5	LNG	170,000 cbm	Zvezda Shipbuilding, Russia	2022	Russian	30,000	ARC7
2	LEG	98,000 cbm	Jiangnan, China	2022	Pacific Gas - US based	Undisclosed	
2	LEG	22,000 cbm	Jiangnan, China	2022	Petredec - Singaporean	5,000	options declared
1	LNG	18,600 cbm	Hudong Zhonghua, China	2021	MOL - Japanese	Undisclosed	LNG bunkering



◆ 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
GOTIA	BC	178,010		2012	China	2,300	Enterprises - Greek	
GRAND THALIA	BC	115,429		2011	China	1,500	Anglo International - U.K	
AQUILA OCEAN	BC	82,071		2018	Japan	undisclosed	Alios Bulkers - Greek	
MENARO	BC	81,601		2016	China	2,275	Undisclosed	
ATLANTIC SAMURAI	BC	81,600		2019	Japan	undisclosed	Alios Bulkers - Greek	
KM IMABARI	BC	76,619		2009	Japan	undisclosed	Greek	
URSULA	BC	61,453		2012	Japan	1,675	Chinese	
IVS AUGUSTA	BC	57,689		2015	Philippines	1,854	Japanese	BWTS fitted
TENACITY BAY	BC	56,843		2008	China	880	Chinese	incl balance TC at \$13,000/day till Feb/May 2020
TATJANA	BC	56,758		2009	China	890	Chinese	
BIOGRAD	BC	37,729		2010	China	790	Chinese	
MS CHARM	BC	32,449		2010	China	520	Undisclosed	
SAN SEBASTIAN	BC	32,285		2007	Japan	785	Greek	
CLIPPER TENACIOUS	BC	30,634		2007	India	580	Vietnamese	en bloc each
CLIPPER TRUST	BC	30,611		2007	India	580	Vietnamese	
CLIPPER TARGET	BC	30,634		2006	India	630	Vietnamese	
SIAM FORTUNE	BC	12,440		2011	Japan	670	Undisclosed	*
SIAM SUCCESS	BC	12,427		2010	Japan	600	Undisclosed	

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
MSC ELMA	CV	110,103	9,408	2016	China	17,278	CDB Leasing - Chinese	en bloc*
MSC ROMANE	CV	110,103	9,408	2017	China			
TINA I	CV	67,270	5,500	2004	Japan	2,450	Global Ship Lease - U.K	en bloc**
MY NY	CV	67,270	5,500	2004	Japan			
ROBIN HUNTER	CV	54,254	4,380	2010	S. Korea	1,200	TS Lines - Hong Kong	
CFS PACATU	CV	13,872	1,118	2004	China	200	Undisclosed	
BC SINGAPORE	CV	13,760	1,080	2007	China	undisclosed	Greek	
BG ROTTERDAM	CV	11,020	974	2009	Germany	undisclosed	Irish Continental - Irish	



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
ISKMATI SPIRIT	TAK	165,293		2003	S. Korea	1,930	Chemnav – Greek	
CABO TAMAR	TAK	105,778		2004	Japan	1,700	Greek	
LIBERTY	TAK	46,803		2004	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
RELIANCE II	TAK	46,108		2006	S. Korea	1,400	Undisclosed	**
ADVANCE II	TAK	46,101		2006	S. Korea	1,400	Undisclosed	
SAKURA EXPRESS	TAK	45,718		2004	Japan	1,150	Elsa Navigation – Greek	
NEW NAVIGATOR 2	TAK	4,710		2010	China	undisclosed	Undisclosed	***
NEW NAVIGATOR 3	TAK	4,710		2009	China	undisclosed	Undisclosed	

◆ 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
BERGE VINSON	BC	290,160	37,863	1990	Japan	395.00	Inbound expenses for Buyer's account
BRAMCO 1	BC	37,700	9,024	1990	Japan	397.00	Tanker converted to Bulk Carrier
GEORGIA K	BC	25,369	5,500	2000	Japan	370.00	
HAI SU 1	CV	8,461	3,760	2002	China	396.00	
ELITE	GC	23,169	8,477	1978	Germany	333.00	
MADURAI MEENAKSHI	GC/MPP	7,612	3,379	2001	Poland	355.00	
HITRA	OFFSHORE	94,236	24,200	1984	Taiwan, PRC	320.00	as is Labuan
BATANGAS BAY 1	ROR	1,781	2,769	1996	Japan	360.00	
TRUST HONOR	TAK	7,088	2,296	1985	Japan	347.00	
PELITA SAMUDERA	TAK	6,940	2,283	1985	Japan	347.00	

印度							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备 注
JINSEI MARU	CAR CARRIER	17,435	15,258	1990	Japan	366.00	Requires NK class HKC yard

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
HERCULES 1	TAK	299,700	40,970	1993	Denmark	340.00	as is Singapore
LORENA BR	TAK	44,677	10,673	1996	Brazil	328.00	as is Fortaleza, Brazil, incl bunkers for voyage to sub cont



◆ALCO 防损通函

【侥幸脱险后的充分思考】

船员可以通过许多不同的系统来报告安全事故和问题。这些系统中使用不同的术语，由于缺乏明确的定义，因此可能会产生混淆。但无论使用哪种系统，重要的是充分发挥它的作用。

其中两个比较常见的术语是“侥幸脱险”和“危险观测”。让我们看看它们到底意味着什么。

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
2019-12-13	701.560	784.600	6.409	89.868	944.140	59.115	896.960	485.860	533.290
2019-12-12	702.530	782.170	6.473	89.962	927.290	59.184	900.310	482.540	533.260
2019-12-11	703.850	780.760	6.470	89.936	923.710	59.107	902.480	479.330	531.850
2019-12-10	704.000	778.930	6.484	89.925	925.300	59.087	902.940	480.370	531.800
2019-12-09	704.050	778.530	6.481	89.912	925.220	59.069	905.060	481.250	531.080

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	1.52538	1 周	1.57638	2 周	--	1 个月	1.7405
2 个月	1.824	3 个月	1.88738	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	1.88825	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	1.94325		

2019-12-11

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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