



# 全一海运市场周报

2018.05 - 第2期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. [中国海运市场评述\(2018.05.07 - 05.11\)](#)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【运输需求持续回升 航线运价涨跌互现】

本周中国出口集装箱运输市场总体稳定，多数航线供需关系保持平稳。但受航商市场策略分化影响，航线运价涨跌互现，综合指数基本持平。5月11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778.83点，较上期微涨0.3%。

**欧洲航线：**运输需求保持平稳，上海港船舶平均舱位利用率约在95%左右。部分航商跟进补涨，但部分航商为维持市场份额而对运价进行小幅回调，市场运价涨跌互现，总体小幅上升。5月11日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为811美元/TEU，较上期上涨2.9%。地中海航线，运输需求总体保持较好水平，上海港船舶平均装载率保持在90%~95%范围内。由于供需关系持续良好，多数航商小幅提涨订舱运价，市场运价持续上升。5月11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783美元/TEU，较上期上涨3.6%。

**北美航线：**近期市场运输需求总体稳定，市场供需关系保持较好水平，美西、美东航线上海港船舶平均舱位利用率均保持在95%以上，并有部分班次满载出运。运价方面，经过前期连续上涨，市场运价已恢复至“春节”后高位，市场对运价上升接受度降低。多家航商对上周涨后运价进行回调，市场运价连续六周的上升走势终止并出现小幅下跌。5月11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1382美元/FEU、2364美元/FEU，较上期分别下跌5.9%、2.8%。

**波斯湾航线：**目的地即将进入斋月假期，仍有部分货主抓紧最后时间赶船发货，但市场运输需求上升势头趋缓，上海港船舶平均舱位利用率维持在九成左右，供需关系未能进一步改善。由于市场处于旺季、淡季过渡期，各航商订舱价格走势出现分化，市场运价涨跌互现，总体小幅上升。5月11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460美元/TEU，较上期上升6.7%。

**澳新航线：**市场货量表现平稳，在航商持续的运力控制措施帮助下，上海港船舶平均舱位利用率保持在90%左右。多数航商维持或小幅上调订舱价格，市场运价企稳。5月11日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为848美元/TEU，较上期上升1.3%。

**南美航线：**运输需求总体稳定，上海港船舶平均舱位利用率维持在95%左右，但各航商装载率差异较大。受此影响，航商对于月中运价上涨计划的执行出现



分化，部分航商如期上调订舱运价，部分航商则对订舱运价进行下调，市场运价差异扩大。5月11日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为2118美元/TEU，较上期上升1.5%。

**日本航线：**市场货量平稳，航线运价稳定。5月11日，中国出口至日本航线运价指数为726.66点，与上期基本持平。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【运输需求表现良好 沿海运价继续上涨】

本周，下游企业普遍维持较好的采购热情，尤其钢材、海砂等货种运输需求明显转好，沿海散货运价高位上涨。5月11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1163.88点，较上周上涨2.8%。

**煤炭市场：**目前，煤炭市场仍处于需求淡季，用煤需求难有明显提振。据统计，11日沿海六大电厂日耗煤量仅为68.3万吨，存煤可用天数19.5天。然而下游用煤企业采购规模却并未因此缩减，心理预期成为主导市场的关键因素。4月中旬海关向南方部分口岸下达口头通知，要求严控进口煤报关及通关时间，调控政策重心调整，市场参与方普遍看好后期国内煤炭需求及煤价走势。同时夏季用煤高峰正逐步临近，部分贸易商及电厂已提前囤煤，补库力度有所加大。受此影响，运输市场货盘陆续放出，成交氛围明显升温。此外，近期钢材、海砂等货种的运输需求也出现明显好转，且价格较好，吸引了不少船舶南下。而部分北方发运港也因大风封航，沿海煤炭运力供给进一步趋紧，加之燃料油价格上涨，运输成本提升，船东纷纷在原先高位的基础上提高报价。

5月11日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1229.32点，较上周上涨2.3%。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40.8元/吨，较上周五上涨2.3元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为43.9元/吨，较上周五上涨3.0元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为49.1元/吨，较上周五上涨3.2元/吨；秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为43.3元/吨，较上周五上涨3.4元/吨。

**金属矿石市场：**随着钢厂利润不断增加，环保限产对高炉的影响有所减弱，钢厂高炉开工率自3月以来逐渐走高，对原料需求形成较强支撑。特别是在焦价进入第二轮上调之后，钢厂对中高品矿需求进一步增加，铁矿石运输需求呈现较好态势。5月11日，沿海金属矿石货种运价指数报收1132.97点，较上周上涨4.4%。

**粮食市场：**目前，东北临储拍卖玉米陆续到货，南方港口继续维持高库存，加之部分进口玉米到货，贸易商面临一定的销售压力，发运维持谨慎。不过，临储拍卖玉米的陆续发出，对粮食运输需求形成较好支撑。加之煤炭运价逐步走高，粮食运输市场行情大幅上涨。5月11日，沿海粮食货种运价指数报收993.17点，较上周上涨13.2%。



**国内成品油市场：**随着国内天气转暖，私家车出行频次增加，外出半径扩大，汽油需求逐步回暖。另一方面，国内基础建设增加，工矿基建等行业保持较高开工率，加上农业用油亦有一定增加，柴油整体需求保持旺盛。运输方面，市场 7500 吨以下货盘较多。因前期囤货，存仍较高，船舶卸港时间拉长，运力周转不畅，货多船少，运价上涨。5 月 11 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 971.11 点，较上周上涨 0.1%；市场运价成分指数报收 914.1 点，较上周上涨 0.2%。

### (3) 中国进口干散货运输市场

#### 【三大船型齐齐上涨 综合指数稳步攀升】

本周海岬型船延续上周涨势，临近周末略有回调，巴拿马型船和超灵便型船总体稳中有升，远东干散货综合指数稳步上扬。5 月 10 日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为 1086.39 点，运价指数为 922.03 点，租金指数为 1332.94 点，较上期分别上涨 7.5%、3.9%和 11.6%。

**海岬型船市场：**本期海岬型船市场强势拉涨，周四调整回落。太平洋市场上，澳洲发货人询盘积极，氛围较好，加上国际油价大涨，巴西长航线上需求启动，船东信心增强，提升报价。西澳到青岛的铁矿石航线的成交运价从上周末的 7.6 美元/吨一路涨至本周三的 8.5 美元/吨，日租金水平也在年内首次突破 20000 美元水平。不过随着巴西市场后半周进入僵持阶段，太平洋市场周四也略有回调。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 8.451 美元/吨，较上周四上涨 12.3%；中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 20307 美元，较上期上涨 22.3%。巴西远程矿市场上周企稳回升，本周 VALE 继续看船，市场预期较好，巴西至青岛铁矿石航线运价涨至 18.5 美元/吨。周四正值欧洲假期，市场涨势放缓，成交水平集中 18-18.25 美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 18.412 美元/吨，较上期持平；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 14.119 美元/吨，较上期上涨 5.5%；澳洲纽卡斯尔至舟山航线运价为 11.744 美元/吨，较上期上涨 10.2%。

**巴拿马型船市场：**本期巴拿马型船太平洋市场持续稳定增长，随着国内煤价回升，内贸运输市场气氛火热，内外贸兼营船回流至国内，加上印尼煤炭出货量大幅增加，NoPac 和澳洲货盘成交活跃，太平洋市场整体企稳，租金、运价继续上涨。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 11653 美元，较上期上涨 4.6%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 11000 美元，较上期上涨 6.1%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.539 美元/吨，较上期上涨 3.3%。大西洋市场粮食航线延续弱势，本期内南美成交量虽然不少，但由于大西洋地区整体船多货少，气氛偏弱，粮食航线租金水平继续下跌。不过随着国际油价大幅上涨，折算成运价水平会略有提升。10 日市场报出 8.1 万载重吨船，5 月 25-30 日南美东海岸交船，新加坡-日本地区还船，成交日租金为 14500 美元加 45 万美元的空放奖金。据悉周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为 32.508 美元/吨，较上期下跌 1.1%。

**超灵便型船市场：**超灵便型船东南亚市场本期延续涨势，印尼煤炭表现稳健，镍矿活跃度上升，钢材出货比上期增多，市场氛围较好，租金、运价涨幅进一步扩大。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 10472 美元，较上期上涨 7.1%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 13047 美元，较上期上涨



6.2%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 9090 美元，较上期上涨 3.6%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.137 美元/吨，较上期上涨 1.9%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.187 美元/吨，较上期上涨 1.2%。

## (4) 中国进口油轮运输市场

### 【原油运价小幅回升 成品油运价小幅下跌】

据美国能源信息署 EIA 公布数据，美国 5 月 4 日当周商用原油库存减少，同时美国汽油和精炼油库存降幅也远超预期，部分缓解了成品油积压趋势。随着美国总统特朗普宣布退出伊朗核协议之后，令全球范围内的原油供应承压，虽然美国库欣地区油产屡创新高，但原油和成品油库存或呈逐渐下降趋势，多重因素叠加，有望持续提振油价。本周原油价格波动上行，布伦特原油期货价格周四报 77.47 美元/桶，较上周上涨 5.2%。全球原油运输市场大船运价小幅回升，中型船运价小幅下跌，小型船运价涨跌互现。中国进口 VLCC 运输市场触底回升，运价小幅反弹。5 月 10 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 590.20 点，较上期上涨 8.8%。

**超大型油轮（VLCC）：**运输市场探底回升。中东航线 5 月下旬货盘集中成交，运力有所收紧，运价触底小幅反弹。西非航线市场跟随中东市场缓慢上行。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS43.15，较上周四上涨 9.4%，CT1 的 5 日平均为 WS42.08，较上周上涨 6.8%，等价期租租金（TCE）平均 7327 美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS43.27，上涨 8.1%，平均为 WS43.01，TCE 平均 9272 美元/天。

**苏伊士型油轮（Suezmax）：**运输市场各条航线运价均出现小幅下跌，随着油价的不断走高，TCE 下滑幅度更为明显。西非至欧洲市场运价小幅下跌至 WS60，TCE 约 0.3 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，5 月 26 日货盘，成交运价为 WS62.5。地中海和黑海航线运价小幅下跌至 WS85，TCE 约 1.0 万美元/天。该航线一艘 13.5 万吨级船，新罗西斯克至地中海，5 月 26 至 27 日货盘，成交运价为 WS85。亚洲进口主要来自非洲，该航线一艘 14 万吨级船，阿尔及利亚至印度，5 月 15 至 17 日货盘，成交包干运费为 181.5 万美元。

**阿芙拉型油轮（Aframax）：**运输市场各航线运价涨跌互现。7 万吨级船加勒比海至美湾运价小幅上升至 WS101（TCE 约 0.3 万美元/天）。跨地中海运价小幅下跌至 WS84 水平（TCE 重回保本线附近）。北海短程运价维持在 WS93（TCE 仍在保本线之下）。波罗的海短程运价保持在 WS72，TCE 约 0.2 万美元/天。该航线一艘 10 万吨级船，普里莫尔斯克至欧洲大陆，5 月 14 至 15 日货盘，成交运价为 WS72.5。波斯湾至新加坡运价保持在 WS88，TCE 约 0.1 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价小幅上升至 WS89，TCE 为 0.5 万美元/天。中国进口主要来自俄罗斯的科兹米诺。该航线一艘 10 万吨级船，5 月下旬货盘，成交包干运费为 45 万美元，与上周相差无几。

**国际成品油轮（Product）：**本周成品油运输市场亚洲航线基本稳定，欧美航线小幅下滑，综合水平小幅下跌。印度至日本 3.5 万吨级船运价维持在 WS126



(TCE 约 0.4 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价保持在 WS110 (TCE 约 0.7 万美元/天)；7.5 万吨级船运价小幅上升至 WS91 (TCE 大约 0.5 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS92 水平 (TCE 重回保本线附近)；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅下跌至 WS139 (TCE 约 0.6 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 0.9 万美元/天。

## (5) 中国船舶交易市场

### 【海岬型散货船价格上涨 国际油轮船价稳中微跌】

5 月 9 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 793.96 点，环比微涨 0.77%。其中，国际油轮船价综合指数和国际散货船价综合指数分别下跌 0.67%、1.25%；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 0.42%、2.10%。

国际散运市场运价大跌大涨，二手散货船价格涨跌互现。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1353 万美元、环比涨 0.80%；57000DWT--1403 万美元、环比跌 5.50%；75000DWT--1935 万美元、环比跌 3.30%；170000DWT--3090 万美元、环比涨 2.79%。近期，燃油价格上涨，船公司变动成本增加；澳洲、巴西的铁矿石和太平洋的煤炭货盘充裕，带动海岬型、巴拿马型和大灵便型船运价、租金上涨。BDI 指数 4 连涨收于 1432 点（周二），环比上涨 7.91%，散货船 1 年期期租费率整体上扬，干散货船船东普遍盈利，预计二手散货船价格会止跌反弹，二手船市成交增加。本周，二手散货市场成交量活跃，共计成交 19 艘（环比增加 1 艘），总运力 108.23 万 DWT，成交金额 23780 万美元，平均船龄为 9.05 年。

美国石油和天然气活跃钻井总数增加 11 至 1032 座，再刷 2015 年 3 月来新高；美国能源信息署 (EIA) 周二 (5 月 8 日) 将 2018 年和 2019 年美国原油产量预期上调 0.3% 和 3.6%；国际油价高位震荡，布伦特原油期货收于 74.85 美元 (周二)，环比微涨 0.28%。国际原油运输市场总体需求平稳，二手油轮船价震荡调整。本周，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2196 万美元、环比涨 0.24%；74000DWT--2379 万美元、环比跌 0.12%；105000DWT--2591 万美元、环比跌 1.52%；158000DWT--4234 万美元、环比跌 0.15%；300000DWT--5770 万美元、环比跌 1.88%。美国特朗普 (5 月 8 日) 签署文件，确认退出协议并对伊朗重启制裁，中东地区地缘政治等不确定因素将继续支撑油价上涨，但与此同时，原油需求增长平缓 and 新能源的涌现则将对油价有所抑制。在各种力量的交织作用下，今年下半年国际油价或在每桶 60 美元到 80 美元之间波动。近期，国际油轮即期运价略有上涨，1 年期期租费率保持稳定，预计二手油轮价格以平稳波动为主。本周，二手国际油轮成交量向好，共计成交 7 艘，总运力 74.37 万 DWT，成交金额 9600 万美元，平均船龄为 13.43 年。

沿海散货运价在波折中反弹，二手散货船价格有涨有跌。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--118 万人民币、环比涨 0.98%；5000DWT--737 万人民币、环比跌 0.37%。进口煤限制政策刺激了对内贸煤的需求，山西、内蒙环保和国家标准化矿井验收检查影响煤炭供给，中间贸易商采购囤货增加致使库存减少，随着动力煤旺季即将到来，煤炭价格上涨明显支撑。内外贸兼营船舶在国际散运市场混的“风生水起”，短期不会回归内贸市场，内贸可用运力相对减少。国内煤炭看涨情绪延续，下游采购热情增加，加上国内海砂运输火爆，沿海运价高位震荡恐怕难以下跌，预计散货船价格短期继续有涨。



本周，沿海散货船成交稀少，买家以观望为主。

内河散运需求稳定，二手散货船价格涨多跌少。本周，5年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--51万人民币、环比跌0.62%；1000DWT--99万人民币、环比涨3.37%；2000DWT--186万人民币、环比涨0.65%；3000DWT--301万人民币、环比涨4.97%。国内基础建设投资仍在高位运行，生态保护、环境治理、公共设施、道路运输和水利管理等短板投资持续增加，内河散货运价上涨，预计散货船价格震荡往复。本周，内河散货船成交量活跃，共计成交146艘（环比减少13艘），总运力25.19万DWT，成交金额19454万元人民币。

来源：上海航运交易所

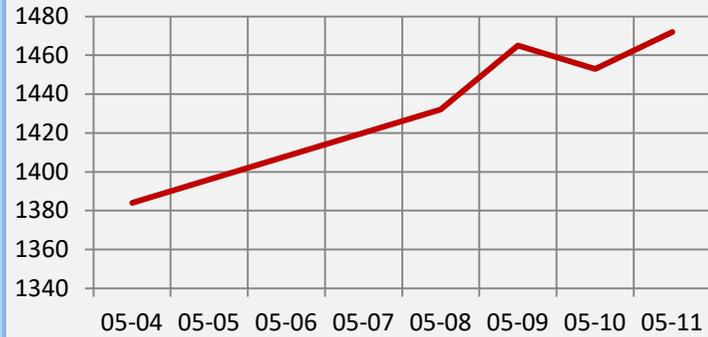
## 2. [国际干散货海运指数回顾](#)

### (1) [Baltic Exchange Daily Index](#) 指数回顾

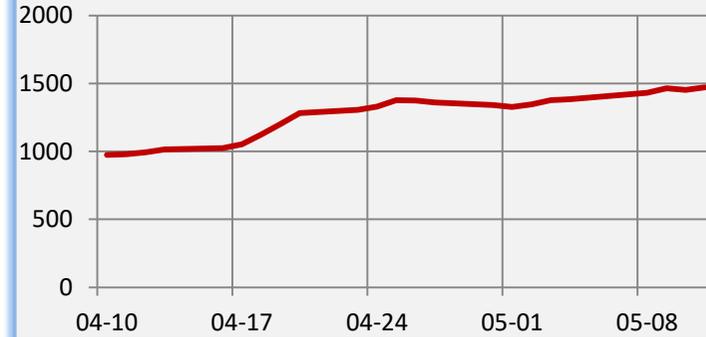
波罗的海指数	5月8日		5月9日		5月10日		5月11日	
BDI	1,432	+48	1,465	+33	1,453	-12	1,472	+19
BCI	2,482	+145	2,616	+134	2,565	-51	2,630	+65
BPI	1,257	-8	1,253	-4	1,246	-7	1,245	-1
BSI	1,051	+1	1,048	-3	1,052	+4	1,053	+1
BHSI	585	-4	585	0	584	-1	584	0



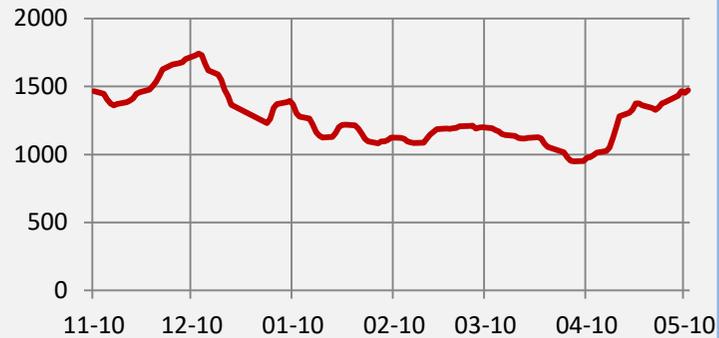
上周 BDI 指数走势



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 18 周	第 17 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	19,250	19,250	0	0.0%
	一年	18,750	18,750	0	0.0%
	三年	17,250	17,250	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	12,750	13,000	-250	-1.9%
	一年	13,000	13,250	-250	-1.9%
	三年	12,500	12,500	0	0.0%
Smax (55K)	半年	13,750	13,750	0	0.0%
	一年	13,250	13,250	0	0.0%
	三年	12,250	12,250	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	11,250	11,250	0	0.0%
	一年	11,000	11,000	0	0.0%
	三年	9,750	9,750	0	0.0%

截止日期: 2018-05-08

3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

Jin Tai Feng 2012 93758 dwt dely Amsterdam 15/20 May trip via US Gulf redel Skaw-Gibraltar \$9,000 - ADMI

Marianne Stoeger 2011 81402 dwt dely Hong Kong in d/c prompt trip via Indonesia redel Philippines \$10,750 - Norden

Frontier Leader 2013 81383 dwt dely Gdynia prompt trip via Baltic redel Skaw-Gibraltar \$12,300 - Uniper

Marielena 2008 81354 dwt dely EC South America 20 May trip redelSingapore-Japan \$14,500 + \$450,000 bb - cnr

Megalohari 2004 76633 dwt dely Lanshan prompt trip via CIS Pacific redel China \$10,000 - cnr



Fair Lady 2005 76608 dwt dely EC South America 25/30 May trip redel Skaw-Gibraltar \$14,500 - Cargill

Hong Fu 2009 76364 dwt dely Tubarao 29 May trip redel Ghent \$14,000 - Jera

Shao Shan 5 2012 75700 dwt dely EC South America 27 May trip redel Singapore-Japan \$14,250 + \$425,000 bb - Cofco

Navios Northern Star 2005 75395 dwt dely EC South America 25/30 May trip redel Singapore-Japan \$14,500 + \$450,000 bb - Ausca

Rising Sky 2017 63405 dwt dely Singapore 13 May trip via Indonesia redel China \$15,000 - cnr

Winning Bright 2012 58756 dwt dely Ho Chi Minh 13/14 May trip via Indonesia redel Vietnam \$12,500 - cnr

Glovis Madrid 2012 56605 dwt dely Richards Bay prompt trip redel WC India-Persian Gulf \$11,500 + \$150,000 bb - Oldendorff

Navios Astra 2006 53400 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel Vietnam \$13,000 - cnr

Costas L 1997 43929 dwt dely Conakry prompt trip redel Dneprobugsky intention bauxite \$8,500 - MUR

Outrider 2016 33190 dwt dely Japan prompt trip redel Persian Gulf intention steel \$10,500 - cnr

## (2) 期租租船摘录

Double Paradise 2011 95712 dwt dely Jingtang 13/15 May 4/7 months redel worldwide \$14,250 - Oldendorff

Zonda 2011 93263 dwt dely Caofedian 18/25 May minimum 3/about 5 months redel worldwide \$13,000 - Oldendorff

Gorgoypikoos 2005 76498 dwt dely Mokpo 16/17 May 4/7 months redel worldwide \$12,100 - UBCI

Agia Skepi 1999 73018 dwt dely Pyongtaek 10/15 May 5/8 months redel worldwide \$10,550 - Panocean



## 4. [航运市场动态](#)

### 【中美招招招！航线变变变！这些国家赚赚赚！】

自 3 月以来，中美贸易战赚足了全世界的眼球！然而，两国较量还在持续热身之时，世界贸易战场已然按捺不住了——正如业界所说，“贸易战未行，心理战开打”。中国制裁美国的进口产品，不乏中国的一些刚需产品，比如大豆。那么既然来源不畅、刚需犹在，就必然导致我国进口来源的补替以及航运航线的变迁！而这，必然会给一些国家带来向中国出口的新机会！那么究竟哪些国家会坐收渔利？国际航线又会出现怎样的变化？鉴于两国贸易摩擦还有持续升温之势，这个话题还是有必要聊聊~ ~ ~

美国大豆：巴西、阿根廷补位！

——航线缩短 2-4 天

巴西：有关数据显示，每年美国农民生产的大豆中，约有 1/3（约 3300 万吨）是销往中国的，总价值 140 亿美元。而受中美贸易摩擦的影响，中国近期从美国进口的大豆明显下降，据海关总署公布的最新数据，中国 3 月进口美国大豆数量同比锐减 27%！而中国这个 27% 的大豆进口缺口，转而由世界第二大大豆生产国、第一大大豆出口国——巴西来接盘。巴西政府提供的数据显示，巴西大豆的出口量已经在 4 月份出现飙升至 1163 万吨，创下历史最高值！

相比于美国航线，巴西大豆到中国的海运路线更短，运输成本上更有优势。据了解，巴西海运大豆走的是巴拿马运河航线，这条航线对亚洲港口的运输可以缩短 2-4 天的时间。

阿根廷：位于南美的阿根廷也是大豆生产大国，是中国大豆第三大进口国（第一、第二位的分别是巴西、美国）。中美贸易战，阿根廷大豆也必将在中国进口市场中走俏，坐地起价也是在意料之中。但是 5 月 4 日，阿根廷比索对美元跌幅超过 10000 点，这对于中国来说，用美元买阿根廷的大豆非常划算。

美国水果：澳大利亚和新西兰补位！

——远东至大洋洲航线将迎来新增长

美国农产品在中国有很大的市场份额，包括水果类、肉类，但贸易战给这些农产品的出口带来不确定性，而这将刺激新西兰和澳大利亚向中国出口农产品。澳大利亚主流媒体就曾发表言论称，中美贸易摩擦中，一些遭到中国关税打击的美国行业，恰恰是澳大利亚正着手向中国出口、并希望出售更多产品的领域。



有关数据显示，新西兰向中国出口的苹果、梨和温特仅落后于美国，而澳大利亚也是中国柑橘类水果的第二大贸易出口国。中美两国贸易摩擦的背景下，澳大利亚和新西兰完全有能力弥补中国向美国进口上的缺口，而这也意味着远东至大洋洲航线将迎来新增长，在一定程度上改变北美航线东西航向失衡的现状。

美国猪肉：欧洲、加拿大补位！

——促进中欧航线贸易平衡

巴西不光生产黄豆，还生产猪肉。在中美贸易战中，如果中国对美国的进口猪肉征收 25%关税，巴西将力争从中受益。据有关数据显示，今年前两个月，巴西向中国的猪肉出口就实现同比增长 139%。不过尽管巴西对华猪肉出口增加，巴西在中国猪肉进口中的市场份额依然在五名开外，德国、西班牙、加拿大、丹麦和荷兰分别位列中国猪肉进口的前五位，美国位列第六（依据今年 1 月数据）。

虽然美国猪肉位列中国进口的第六位，但对美国来说，中国却是美国猪肉的第三大出口市场！2017 年，美国生猪产业对华出口 11 亿美元，如果贸易战打响，这 11 亿美元的猪肉出口份额，或被加拿大或欧洲取代。而德国、西班牙和荷兰等国也极力争取加大对中国的猪肉出口份额。这有利于进一步促进中欧贸易航运的发展，因为一直以来，中欧航线上的经济效益不乐观，原因是货轮从欧洲返回中国时可运输的货物很少，而中美贸易战形势下，中国加大欧洲猪肉进口，将在一定程度上缓解这种失衡问题。

美国葡萄酒：澳大利亚、法国补位！

——远东至大洋洲、中欧航线迎来增长

在此次贸易战中，同样受创的还有美国的葡萄酒出口业。中国是世界上增长最快的葡萄酒消费市场，2017 年美国向中国出口了近 2 亿美元的葡萄酒，增长 10%。此次贸易战中，美国葡萄酒在中国市场的份额将很快被其他国家所取代。

据了解，目前中国与澳大利亚、智利签订了自贸协定，中国将对从这两个国家进口的葡萄酒征收零关税，而中国对美国葡萄酒的关税为 14%。在贸易摩擦中，新关税提高到 29%，美国的葡萄酒将更不具有竞争力。2017 年，澳大利亚葡萄酒对中国大陆出口额达 8.48 亿美元，增幅高达 63%。

另外，法国也是中国葡萄酒进口的重要来源国，2017 年法国葡萄酒和烈酒出口实现创纪录的增长，出口额达 129.1 亿欧元，同比增长 8.5%。这一增长主要受中国中需求大国的拉动，中国是法国葡萄酒的第三大市场。



另据德媒报道，与美国 2017 年出口到中国市场的葡萄酒超过 2 亿美元相比，德国葡萄酒出口额才 1900 万欧元！因此美国葡萄酒退出中国市场，也将给欧洲葡萄酒带来巨大机会。

美国棉花——印度补位！

——航线缩短，运输成本降低

受中国对美棉加征关税的影响，印度对中国棉花出口开始增加。国际市场人士分析，预计中国加征关税措施不会真正影响国际棉花价格水平，中国以外地区棉花库存正在上升。价格水平基本不变、运输线路缩短，中国从印度进口棉花相对于从美国进口，运输成本也将降低。

当然，贸易战之下没有赢家，美国失去了一些对华出口市场，我国也会在一定程度上失去出口市场，比如中国的高端电子产品和顶级服装，这两类产品中国是美国最大的进口来源地。但亚洲其他国家和地区的后续发展和生产能力也不容小觑，如越南、印尼等。可以预想，如果中美两国贸易战打响，中国周边国家和地区将迅速补上货源，这类产品的航线也将由中国逐渐向东南亚国家转移。

不过对于航运业来说，不管中美两国如何互怼，需求是不会消失的，这就意味着航运市场整体不会出现大幅波动，只不过是局部的变迁和调整，班轮公司应做好市场形势研判，准确调配和布局运力，确保利润在贸易战笼罩中稳中有升。

来源：海事服务网 CNS

## 【美拟 11 月 4 日起重启对伊制裁 全球航运或受冲击】

在重返航运市场两年多后，伊朗或将面临美国的新一轮制裁，全球航运业也将因此受到冲击。

当地时间 5 月 8 日下午，北京时间 5 月 9 日凌晨，美国总统特朗普正式宣布美国将单方面退出 2015 年由伊朗与伊核问题六国签订的伊朗核协议，并表示美国将重启在伊朗核协议下豁免的对伊朗制裁。

特朗普表示，伊朗长期以来一直抱有发展核武器的意图，伊朗核协议并没有完全去除伊朗制造核武器的能力，也没有限制其弹道导弹研发，反而为伊朗解除了经济制裁，让伊朗继续获得发展核武器的经费。

当天，特朗普还宣布将对伊朗实施“最高等级”的经济制裁，但没有提及制裁的具体细节。



伊朗当地时间 5 月 8 日晚，伊朗总统鲁哈尼表示，伊朗将继续留在协议中，并将在未来几个星期与包括欧盟、俄罗斯和中国在内的各方展开磋商。如果协议规定的伊朗的利益不能得到维护，伊朗原子能组织将重启“任何水平”的铀浓缩活动。

新一轮制裁涉及多家航运企业

对于新一轮制裁的具体细节，有外媒报道，白宫在一份声明中表示：“新一轮制裁将针对伊朗的能源、石化和金融等与经济密切相关的领域。”

美国财政部则表示，对伊朗能源、港口运营商、航运及造船领域的制裁，将于今年 11 月 4 日起重新实施。

其中，伊朗国航（IRISL）、伊朗国家石油公司（NIOC）、伊朗国家油运公司（NITC）、伊朗南方航运（South Shipping Line Iran）以及贸易公司 Naftiran Intertrade 等企业，将被列入制裁名单。

目前，华盛顿已经向那些与将进入制裁名单的伊朗企业有业务往来的公司，提供了 90-180 天的宽限期。预计美国将在这段时间内寻求谈判，并达成一项新协议。

对此，有分析认为，由于日前英国、法国、德国及中国、俄罗斯分别发表联合声明，重申对伊朗核协议的支持，伊朗总统鲁哈尼也在 5 月 8 日宣布，伊朗将暂时留在该协议中，预计美国这一轮制裁的影响有限。

2012 年 10 月份，欧盟和美国加大对伊朗制裁压力，批准了一项涉及航运业的新制裁措施，其中包括限制外国船公司挂靠伊朗港口，以及限制与伊朗金融机构对接。因惧怕违反相关制裁法案，当时几乎所有外国船公司均中止了对伊直航业务。此次，美国针对伊朗的新一轮制裁，或将给复苏中的航运市场带来巨大冲击。

全球油价或将走高

据统计，今年 4 月份，伊朗的石油出口达到了 250 万桶/天，这一数字在伊朗核协议生效后几乎翻了一番。欧洲国家和土耳其是伊朗石油的最大买家。

有分析师认为，制裁将使伊朗石油减产，并推高全球油价，除非市场做出其他调整。据了解，伊朗最近一次被制裁时，其生产和出口的石油每天减少 60 万桶。



就在特朗普宣布美国将退出伊朗核协议后，油价应声上涨。北海原油期货星期三的交易价为 76.7 美元，这是自 2014 年底以来的最高水平。

不过有分析机构表示：“鉴于欧盟一贯反对美国单方面重新制裁，预计此次制裁对伊朗石油出口的影响有限。”随着全球石油需求的增长，消费国可能寻求从沙特阿拉伯和美国进口更多石油，这些国家也有能力进一步提高出口量。

关于伊朗核协议

伊核问题六国(美国、英国、法国、俄罗斯、中国和德国)、欧盟和伊朗于 2015 年 7 月在奥地利维也纳共同签署了伊朗核协议。该协议规定伊朗必须放弃发展核武，对该国核设施的规模、种类作出严格限制，并由国际原子能机构开展经常性实地核查。在伊朗切实可信遵守协议的情况下，国际社会将逐步解除对伊朗制裁。

伊朗核协议达成之后，国际集装箱运输公司逐步重回伊朗市场，其中达飞轮船和长荣海运是首批开辟伊朗直航的航运公司，地中海航运、阿拉伯轮船等企业也紧随其后，业界巨头马士基也在 2016 年 10 月重回伊朗市场。

作为伊朗最大的航运企业，伊朗国航自 2015 年被移出“制裁黑名单”后，一直为重新占有更多的国际市场而做着准备。2017 年，该公司已经为新造船订单支付了 6.26 亿美元。

来源：中国航务周刊

## 【受制裁影响伊朗船队重回储油用途，油轮基本面有望改善】

事件：2018 年 5 月 9 日，美国总统特朗普宣布美国将退出伊朗核协议，寻求对伊朗采取“最高级别”的经济制裁。受此影响，伊朗油轮船队将无法经营，重回储油用途。

观点：我们认为美国重启对伊朗的制裁有望改善油轮当前的供需环境。受制裁影响，伊朗自有船队将无法继续承担原油运输任务，只能当浮仓用作储油用途。我们估算油轮市场运力供给将出现确定性下滑，而需求端取决于伊朗石油出口的减少的部分能否被其余石油出口国产量增加所抵消，总体看供需改善确定性较强，幅度有待观察。油运运价有望回升，推荐关注中远海能，招商轮船。

油运周期 2016 年起开始下行，美国解除伊朗制裁是原因之一。2016 年受伊朗制裁解除，伊朗国家石油所属油轮船队重新投入运营，油价远期由升水变贴水，大批储油船投入运营，叠加新船批量交付，供给增加，2016-2017 两年 VLCC 供需持续恶化，需求增速累计跑输供给增速 4.4%，TCE 年度均值从 2015 年的



64864 美元/天下降至 17794 美元/天，2018 年 1-4 月，VLCC TCE 均值 仅 5939 美元/天。

供给端：油轮运力增速确定性大幅下降：伊朗原油轮船队占全球的 3.6%，VLCC 占全球的 5.3%。目前伊朗船队主要承运伊朗出口的石油，部分船舶通过市场寻找货源。美国对伊朗的制裁将会使伊朗船队无法正常装卸、出租。油运供给端将出现突发式下降。

需求端：关注伊朗石油出口减少情况及其余国家增产情况。需求端影响取决于伊朗石油出口减少的部分是否可以由其余石油出口国增产抵消：

情形一：伊朗出口回到 2015 年水平，油运供需大概率改善。我们假设伊朗回到 2015 年制裁阶段，伊朗出口量下降 120 万桶/天，影响需求约 2.9%，考虑到其余产油国出口的增加的影响，实际石油海运需求的影响将小于 2.9%。在这种情况下 VLCC 供给端预计下降 4-5.3%，需求减少在 2.9%以内。油运供需将明显改善。

情形二：本轮制裁执行力度强于 2015 年之前，油运供需改善幅度不明显。我们假设本轮制裁执行力度高于以往水平，伊朗石油出口大幅下降，其余石油出口国增产不能明显抵消伊朗石油海运需求下降的影响，供需改善幅度将减弱。

公司盈利弹性：中远海能现有 VLCC43 艘，苏伊士型油轮 3 艘，阿芙拉型油轮 12 艘，仅考虑 VLCC 影响，VLCC TCE 每波动 10000 美元，公司税前利润变动 10 亿。由于公司有部分 COA 和期租锁定，公司 VLCC TCE 波动幅度略低于行业水平。

招商轮船现有 VLCC44 艘，通过控股 51%的 China VLCC 公司持有。China VLCC 剩余股份的收购仍在进行中。按当前情况测算，VLCC TCE 每波动 10000 美元，公司税前利润变动 5.22 亿。由于公司有部分 COA 和期租锁定，公司 VLCC TCE 波动幅度略低于行业水平。

总体看，受美国制裁影响，伊朗油轮重回储油用途将改善油轮市场供需情况，当前油运运价水平处于绝对低位基本跌无可跌，供需改善幅度取决于其余石油出口国增产的幅度，仍有待观察。

来源：信德海事网

## 【APL：国际航运业参与者重新分类】

近年来航运业频繁的并购整合，以及新兴科技的出现，这也冲击航运业出现一些新的转变。

APL 首席执行官 Nicolas Sartini 在近期的一次媒体采访表示，目前集装箱运输市场主要分为三类：



第一类，属于马士基这类整合型大公司；

第二类属于传统的货运代理，他们拥有很好的网络，但受到数字化和网络化的新业态的挑战；

最后一类是颠覆者：那些拥有良好的平台和 IT 系统，但这类企业需要经过市场的检验。

Sartini 表示，这三类公司之间的竞争已经开始，APL 是一家传统航运公司，正试图用创新的解决方案来重新定位自己。

“我们是集装箱运输公司，但集装箱背后是客户需求。我们需要提供解决方案。” Sartini 认为了解和预见客户需求是至关重要的，因为有一些非常挑剔的顾客——尤其是那些服装和电子产品的顾客，他们需要速度来确保货物迅速送到市场。

大咖谈航运，听听 APL 总裁谈国际航运业参与者的重新分类，竞争已经开始！

Sartini 认为其中一个解决方案将是新鹰 Express X (EXX) 服务。

在 7 月旺季开始前，EXX 将在中国和加州洛杉矶之间提供为期 11 天的服务，在一艘船抵达后 24 小时内，集装箱可从 APL 的配送中心收集。

利用这项服务，专注服务于跨太平洋地区的一个特定的细分市场——预计每周能处理约 2000 个 teu 的货量，Sartini 表示希望能在空运和海运之间找到一个平衡点。

“航空货运已经有了巨大的推动力——它已经饱和了，但是价格很高，我们想提供一种介于海洋和空运之间的解决方案。” 拿一个 40 英尺的集装箱举例，空运需要 2 万 5 千美元到 4 万美元，如果你看一下我们的价格，我们会比正常的海运运费要高，但是比空运要低。并补充说，这项提议的服务很受欢迎，因为“顾客喜欢这个新想法。

大咖谈航运，听听 APL 总裁谈国际航运业参与者的重新分类，竞争已经开始！

另一个是正在探索的一种解决方案是区块链技术。

APL 与包括 AB InBev，埃森哲(Accenture)，Kuehne + Nagel 在内的合作伙伴合作，成功测试了自己的电子提单。



Sartini 强调数字解决方案将成为行业的变革者，APL 利用其与新加坡港务局的密切关系，致力于这一特定技术，这将是“一个大有利于整个行业”。

“我们已经做了一个概念验证它的工作原理。我们已经能够将电子提单从托运人转移到船运公司，然后再转回托运人，所以我们知道它是可行的。在第二阶段，我们需要让银行和其他提单利益相关者参与进来，他们将是这场改变的重要组成部分。”

Sartini 表示对这个行业有着极高的热情，“有一件事我必须提出来，这不是一个非常性感的主题，但仍然很重要，那就是 2020 年全球限硫。我们在每一次与客户的会议上都讨论这个问题，因为我们关心的是创造意识。”

“这对环境是一个很好的决定，而且只能支持。但它将对集装箱运输业产生巨大的经济影响，不得不支付额外的 200 美元/吨的费用。”

“我们将是支付账单的人，我们告诉我们的客户我们无法承受这一成本。他们必须做好准备。这是一个艰难的最后期限，他们必须承认会有额外的成本。”

来源：搜航网

### 【浙江船舶交易市场探索新模式】

近日，位于舟山的浙江船舶交易市场通过“好运贷”航运金融服务，为当地一名船东提供 2800 万元人民币授信，使该船东完成进口新加坡籍散货船业务。

当前，航运市场尚未复苏，中小航运企业融资压力大，为此，浙江船舶交易市场探索“船舶交易+互联网+金融服务”模式，实现了船舶网上在线交易，缓解了航企融资难问题。

在传统的船舶交易模式中，因前期信息不对称，后期的技术和商务谈判时间成本难以估量。基于“船舶交易+互联网”商业模式的“拍船网”，可在大数据基础上，对每一艘船舶开展针对性的信息推广，让参与者第一时间了解和掌握船舶信息。船舶买卖双方通过互联网进行资产交易，有效降低时间和运营成本。

今年 2 月 7 日，“拍船网”完成浙江省首笔内河船舶网上在线交易业务——“浙德清货 1777”散货船以 57 万元成交。

由于市场动态、企业运营等方面存在信息不对称等问题，金融机构对航企的放贷积极性受影响，融资难成为中小航运企业的痛点。

浙江船舶交易市场全盘了解企业经营发展状况，在向金融机构推荐优质融资对象的同时，为金融机构提供船舶价格评估、市场风险评估、船舶经营评估等第三方服务，有效降低金融机构的风险与成本。



该市场与金融机构联手推出“好运贷”航运金融服务产品——符合条件的船东在该平台交易、拍卖船舶时，可将拟购买船舶作为抵押，向金融机构申请获得船舶贷款，并通过按揭方式分期还款，获得船东普遍好

来源：人民网

### 5. 船舶市场动态

#### 【日本两大船企正式联手应对中韩船企挑战】

经过几个月的沟通，日本两大船企三井造船和常石造船正式合作，联手应对市场下滑和中韩船企的挑战。

5月7日，日本三井 E&S 控股旗下三井 E&S 造船和常石造船正式签署了业务合作协议，联合双方在商船建造方面的资源。

三井 E&S 造船和常石造船在联合声明中称，合作协议的目的是在保持各自管理独立性的同时，通过两家公司的合作，在增强设计和研发能力以及成本竞争力方面取得持续成长，从而获得更多订单。

根据这一协议，三井 E&S 造船和常石造船计划协作进行设计和制造方面的研发技术合作，旨在通过缩短设计周期、扩大产品范围、交换设计和制造相关的技术信息来提升双方的手持订单。

三井 E&S 造船和常石造船还将在采购方面合作，联合利用彼此的分销渠道和供应商、分享两家公司在日本和海外的制造设备（包括外协造船和船舶船体分段等），以便加强在制造方面的成本竞争力。另外，此次合作还将包括人员交流，以分享设计、采购和制造技术、专业知识和专有技术。两家公司还承诺，将通过有效部署彼此的人力和技术资源，在工作量的季节性波动和突发事件方面相互支持。

今年2月，三井造船与常石造船正式宣布就业务合作达成了一致，双方同意组建商业联盟。除了共同设计、建造以散货船为中心的商船之外，双方还考虑联合运营具有较高成本竞争力的常石造船海外船厂。

此次选择与常石造船合作，主要是因为三井造船将常石造船视为“少数几家在海外扩张中取得巨大成功的造船企业”。常石造船拥有两家海外船厂，分别是1994年在菲律宾宿雾岛成立了常石造船宿雾船厂以及2003年于浙江舟山成立了常石造船舟山船厂。

目前，常石造船在海外船厂建造比例已经扩大到70%以上。虽然常石造船在日本国内建造量排名中只位居第九，但加上宿雾船厂和舟山船厂之后，建造量仅



次于今治造船和日本造船联合（JMU）位居第三。而三井造船是日本传统的三大船企之一，通过此次合作，三井造船打算活用能够以低成本建造大型船舶的常石造船海外船厂，从而提高自身竞争力。

由于新船订单低迷导致的造船业务业绩恶化，2017年4月，三井造船决定剥离造船业务、成立子公司，并积极推进与其他造船企业的合作。三井造船将更名为三井 E&S 控股（Mitsui E&S Holdings），从2018年4月1日开始独立运营，成为三家全资子公司的母公司，其中造船业务将以新成立的造船公司三井 E&S 造船为中心。

来源：国际船舶网

### 【市场回暖？二手船新造船量价齐升】

5月初，BDI 指数小幅下滑，但整体势头仍较为积极，其中 BCI 上涨显著，极大拉动 BDI 的增势。船舶市场方面，无论是新造船还是二手船，无论是国际市场还是国内市场，都保持了上涨的节奏。

新造船领域，船东似乎正在为建造更多新船而努力，他们寄希望于未来价格上涨，以及新环境规则带来的不确定性。在经纪公司 Allied Shipbroking 最新的每周报告中，随着新造船订单的达成，新鲜交易不断涌现，造船厂信心逐渐加强。在干散货船方面，新的交易和兴趣持续笼罩着大部分市场，这在最近 BCI 指数上已经有所表现。此外停滞了相当长的一段时间的 Ultramax 再度达成新订单。

在油轮方面，市场表现令投资者热情高涨。苏伊士型油轮和 MR 型油轮市场出现了更多订单，这也表明船东看好当前市场，认为有利可图。与此同时，鉴于新造船订购活动尚未达到顶峰水平，仍有很多造船商希望在这个热潮升高之前抓住机会，提价速度将可能加快。

来源：航运信息网

### 【造船业复苏有望！这个数据降至 20 年最低】

从 2008 年最高时的 51.4% 降至 10.8%，随着过去几年来新船订单量的显著下滑，今年 4 月初，全球手持订单量占现有船队比例降至过去 20 年来的最低水平。这意味着市场已经日趋平衡，全球新造船市场将有望走出谷底后迎来爆发性增长期。

克拉克森的数据显示，按 GT 计算，手持订单量占现有船队比例为 10.8%，接近 1999 年中期 10.7% 的最低水平。按艘数计算，4 月初全球手持订单量占现有船队比例为 3.7%，降至过去 20 年来最低。



虽然从绝对价值来看目前 1.419 亿 GT 的手持订单量远远超过 1998 年 4 月 6100 万 GT 的手持订单，而全球船队规模也从 20 年前的 5 亿 GT 增至目前的 13 亿 GT，但按相对价值计算目前的手持订单量处于历史低点。

克拉克森指出，在过去 20 年来，手持订单占现有船队比例并没有出现重大波动，而更像是一个长周期，有一个大的上升趋势，之后是一个同样大的下降趋势。2000 年代，在全球金融危机爆发之前，2003 年至 2008 年平均每年新船订单量达到 1.06 亿 GT。这使得手持订单量占现有船队比例在 2008 年 9 月增至最高水平，达 51.4%。然而，在金融危机爆发之后，新船订单量下滑，稳定的交付量影响了手持订单，在 2009 年至 2013 年平均每年交付量为 9000 万 GT。2009 年至 2017 年平均每年新船订单量仅为 6000 万 GT，相比 2003 年至 2008 年的平均水平减少了近 40%。

克拉克森预测，考虑到 2018 年预计交付量约为 5500 万 GT，如果今年新船订单量继续维持第一季度的水平（1220GT、192 艘），不计算任何撤单，截止年底，按 GT 计算手持订单量占现有船队比例将降至不到 10.5%，是自 1996 年以来的最低水平。

有业内人士表示，手持订单量占现有船队比例下降至最低点，除了新船订单数量减少外，更重要的意义在于市场正在日趋平衡，这为造船业新一轮的复苏打下了很好的基础，可以说，新造船市场将逐渐进入上升通道，未来一片光明。

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	442.00	475.00	680.00	670.00
Hong Kong	445.00	461.00	692.00	n/a
Tokyo	485.00	495.00	n/a	795.00
Hamburg	432.00	n/a	679.00	n/a
Fujairah	435.00	n/a	740.00	n/a
Istanbul	438.00	454.00	695.00	n/a
Rotterdam	417.00	452.00	650.00	n/a
Houston	420.00	n/a	675.00	n/a
Panama	435.00	n/a	700.00	n/a
Santos	459.00	490.50	n/a	782.00

截止日期： 2018-05-11



◆ 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17周	第16周	浮动	%	备注
好望角型 Capesize	180,000	4,700	4,700	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,700	2,700	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,600	2,500	100	4.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,300	2,250	50	2.2%	
油轮						
船型	载重吨	第17周	第16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	5,900	5,900	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,600	4,600	0	0.0%	
LR1	75,000	4,300	4,300	0	0.0%	
MR	52,000	3,550	3,550	0	0.0%	

截止日期: 2018-05-08

(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	TAK	319,000	Hyundai, S. Korea	2019-2020	Kyklades Maritime - Greek	8,600	
6	TAK	115,000	Dalian Shipbuilding, China	2020-2022	Maersk Tankers - Danish	Undisclosed	options declared
4	TAK	49,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2020	KOTC - Kuwaiti	4,190	incl. many extras
4	TAK	49,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2019	Yasa - Turkish	Undisclosed	
4	BC	208,000	SWS, China	2020	Sinokor - S. Korean	Undisclosed	LOI stage, Tier III
1	BC	180,000	SWS, China	2020	Polaris Shipping - S. Korean	Undisclosed	LOI stage, Tier III
3+2	BC	64,000	Jiangsu Hantong, China	2019	Nisshin Shipping - Japanese	2,400	Tier II
1	BC	63,800	COSCO Dalian, China	2020	Okouchi Kaiun - Japanese	Undisclosed	
4	CV	14,300 teu	Hyundai, S. Korea	2020	Zodiac Maritime - U.K	10,180	options declared



5+2	CV	12,000 teu	Jiangsu Yangzijiang, China	2020-2021	Costamare - Greek	Undisclosed	T/C to Yang Ming Line
5+2	CV	12,000 teu	Imabari, Japan	2020	Shoei Kisen - Japanese	Undisclosed	T/C to Yang Ming Line

◆ 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
TRADE QUEST	BC	82,042		2016	China	2,450	Greek	
MAGANARI	BC	75,941		2001	Japan	1,000	Chinese	en bloc each
BOREAL	BC	74,181		2002	Japan	1,000	Chinese	
IONIAN EAGLE	BC	74,085		2001	S. Korea	1,015	Chinese	geared + SS/DD passed
TAI PRIZE	BC	73,169		2001	Japan	800	Chinese	DD passed
SAGE CALEDONIA	BC	58,086		2013	Japan	1,850	Chinese	
EM AMBER	BC	58,018		2010	China	1,200	EGPN Bulk - Chinese	
EM CRYSTAL	BC	57,700		2011	China	Undisclosed	Undisclosed	
EM JADE	BC	55,091		2010	China	Undisclosed	Undisclosed	*
EM RUBY	BC	54,800		2009	Japan	Undisclosed	Undisclosed	
EM SAPPHIRE	BC	54,768		2009	Japan	Undisclosed	Undisclosed	
SUPRASTAR	BC	57,000		2011	China	1,175	Greek	
VENUS	BC	56,568		2012	China	1,200	Greek	
ZOLA	BC	55,831		2012	Japan	1,740	Greek	
ALIKI P	BC	50,341		2001	Japan	810	Chinese	
CONQUEROR	BC	32,912		2010	China	820	Undisclosed	
FILITSA	BC	23,709		1996	Japan	400	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
ADAMASTOS	CV	118,800	9,954	2010	S. Korea	5,025	Greek	
MERKUR TIDE	CV	22,026	1,584	1998	Germany	420	Orient Express Lines - Singaporean	



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
WILSON RYE	GC	6,258		1976	Norway	64	Undisclosed	
BOTNIA	GC/MPP	8,300	482	2008	China	200	Turkish	

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
TAKAMINE	TAK	306,206		2004	Japan	2,270	Hellenic Tankers - Greek	
ROKKOSAN	TAK	300,257		2003	Japan	2,100	AVIN - Greek	
UNITED DYNAMIC	TAK	161,653		2010	China	2,750	Greek	
SEAWAYS JOSEFA CAMEJO	TAK	112,200		2001	S. Korea	950	Oasis Maritime - U. A. E	
GENERS DEFIANCE	TAK	105,538		2002	Japan	1,020	Waruna - Indonesian	
GUNHILD KIRK	TAK	53,540		2010	Japan	1,775	U. K	
CHRISTINA KIRK	TAK	50,326		2009	China	1,775	U. K	IMO ii/iii
ALEXANDROS M	TAK	48,706		2000	S. Korea	800	Indian	
CIELO DI MILANO	TAK	40,083		2003	S. Korea	800	Undisclosed	
SEAWAYS ALCMAR	TAK/CHE+PRO	46,248		2004	S. Korea	1,070	U. A. E	
CHEMROAD MEGA	TAK/CHE+PRO	30,364		2000	Japan	600	Singaporean	
IVY GALAXY	TAK/CHE+PRO	19,994		2008	Japan	1,400	Far East	
ASKVIKEN	TAK/CHE+PRO	12,887		2005	S. Korea	Undisclosed	Bangladeshi	

其它

船名	船型	载重吨	BHP	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备注
DWIGHT S RAMSAY	PSV	5,642	9,924	2010	U. S. A	920	Hornbeck Offshore - U. S. A	
BETTY PFANKUCH	PSV	5,462	9,924	2011	U. S. A	920	Hornbeck Offshore - U. S. A	
RAM NATION	PSV	3,866	10,440	2014	U. S. A	920	Hornbeck Offshore - U. S. A	**
RAM COUNTRY	PSV	3,844	10,440	2015	U. S. A	920	Hornbeck Offshore - U. S. A	

◆ 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
HERCULES M	TAK	96,214	14,708	1996	S. Korea	460	subcontinent options
MARTHA PROGRESS	TAK	29,998	6,126	1987	Japan	407	
SYMBIO ONE	TAK/LPG	4,147	2,195	1990	Japan	430	dead ship



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
SOMAYA	BC	12,334	3,853	1982	Japan	415	
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
NEW TINOS	TAK	305,839	43,200	1999	Japan	450	subcontinent options
SILVER GLORY	TAK	302,203	41,375	2001	Japan	434	gas free
GREEK WARRIOR	TAK	299,999	38,354	2000	Japan	430	as is Singapore
SEAKAY SPIRIT	TAK	125,133	24,414	1979	U. S. A	380	as is Bahamas, 3000 mt bunkers ROB. to be paid extra
AMAZON GUARDIAN	TAK	72,910	14,350	1999	S. Korea	455	gas free as is Khor Fakkan
MAHARSHI BHARDWAJ	TAK/LPG	59,421	17,117	1992	S. Korea	380	as is Cochin
MAHARSHI HAVATREYA	TAK/LPG	36,160	11,363	1991	S. Korea	380	as is Kandla
MAHARSHI SHUBHATREYA	TAK/LPG	30,466	14,291	1982	Japan	375	as is Kandla

## ◆ALCO 防损通函

### 【特朗普宣布退出“糟糕的”伊朗核协议，将恢复制裁】

周二(5月8日)美国总统唐纳德·特朗普宣布美国退出伊朗核协议，这将产生中东冲突的风险，造成欧洲联盟不安及全球供油的不确定性。

特朗普在白宫发表电视讲话时称，他将重新恢复美国对伊经济制裁，以破除

“一个糟糕的不应存在的片面协议”

2015年，伊朗与伊核六国(美国及其他五个世界大国)签订协议，解除对伊制裁，以限制德黑兰核计划作为交换条件。这一协定的目的是防止伊朗获得核弹。

但特朗普控诉，民主党前辈奥巴马签署的该外交协议，未处理伊朗弹道导弹项目，2025年之后的核活动及在也门和叙利亚冲突中的角色。

自16个月前特朗普上任以来，他的这一决定加剧了跨大西洋联盟的压力。欧洲领导人相继前往华盛顿，尝试满足他的要求并恳求保留协议。

然而，截止上周中，外交官们越来越清楚，特朗普将不为所动。



一名白宫官员表示，甚至连特朗普的首席助理也没有积极尝试说服他收回成命，因为特朗普决心已定。

## 【伊朗 - 美国恢复制裁】

2018年5月8日，美国总统特朗普宣布在一段缓冲期后，美国将采取措施，恢复实施《联合全面行动计划》（以下简称“JCPOA”）中解除或免除的美国制裁。

美国国务院和财政部将采取必要措施，对于《联合全面行动计划》中解除，而现在将被恢复实施的美国制裁涉伊活动给予90天和180天的缓冲期。

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	兰特	韩元
2018-05-11	635.24	756.85	5.802	80.925	858.47	62.202	971.83	193.8	16850.0
2018-05-10	637.68	755.57	5.8071	81.238	863.86	61.945	990.74	196.95	16950.0
2018-05-09	637.33	756.01	5.8423	81.192	863.49	61.953	992.75	197.5	16938.0
2018-05-08	636.74	759.32	5.8386	81.116	863.5	61.945	988.06	196.95	16941.0
2018-05-07	635.84	760.47	5.8258	81.005	860.75	61.944	983.34	196.76	16923.0

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	1.705	1 周	1.75375	2 周	--	1 个月	1.92851
2 个月	2.08636	3 个月	2.35575	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.51813	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.77094		

2018-05-09

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司  
Web: [www.totalco.com](http://www.totalco.com) E-mail: [snp@totalco.com](mailto:snp@totalco.com)