



全一海运市场周报

2018.05 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2018.05.14 - 05.18\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求总体稳定 航线运价跌多涨少】

本周中国出口集装箱运输市场总体稳定，多数航线供需关系平稳。航商在各航线的运价策略有所调整，部分航线市场竞争有所加剧，航线运价跌多涨少，综合指数小幅下跌。5月18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753.83点，较上期下跌3.2%。

欧洲航线：运输需求保持平稳向好的趋势，上海港船舶平均舱位利用率约在95%左右，部分班次出现爆舱现象。市场运价有所调整，涨跌互现，总体小幅下跌。5月18日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为793美元/TEU，较上期下跌2.2%。地中海航线，斋月到来前部分目的地仍有赶班货源，加之部分航商的运力控制措施，运输供需总体保持良好，上海港船舶平均舱位利用率保持在90%~95%范围内，个别航商的部分班次出现爆舱现象。由于供需关系良好，部分航商跟进小幅提涨订舱价格，市场运价延续上涨趋势。5月18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795美元/TEU，较上期上涨1.5%。

北美航线：市场运输需求总体稳定，市场供需关系尚好，美西、美东航线上海港船舶平均舱位利用率保持在95%左右。市场运价由于前期上涨幅度较大，市场接收度下降，多家航商跟进下调订舱报价。本周市场运价再次出现回调，即期市场运价下跌。5月18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1308美元/FEU、2331美元/FEU，较上期分别下跌5.4%、1.4%。

波斯湾航线：目的地市场本周进入斋月，受最后赶班货源的支撑，市场货量暂未明显下降，上海港船舶平均舱位利用率仍保持在90%左右。随着下半周目的地市场进入斋月传统淡季，部分航商下调了市场预期，市场运价涨跌互现，总体持平。5月18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459美元/TEU，较上期下跌0.2%。

澳新航线：运输需求总体稳定，上海港船舶平均舱位利用率保持在95%左右，个别航班满载出运。市场运价走势表现平淡，航商为保持市场占有率，小幅下调订舱价格，市场运价下跌。5月18日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为826美元/TEU，较上期下跌2.6%。

南美航线：市场货量表现平稳，上海港船舶平均舱位利用率维持在95%左右，并有部分班次满载出运。运价方面，由于市场对航商月初运价推涨的接受度不



理想，月中运价推涨计划未能成功，市场竞争加剧。航商为保持各自市场份额，大幅降价揽货，市场运价大幅下挫。5月18日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为1655美元/TEU，较上期大跌21.9%。

日本航线：市场供需维持平稳，航线运价稳定。5月18日，中国出口至日本航线运价指数为720.17点，较上期下跌0.9%。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【运输市场热情高涨 综合指数向上攀升】

本周，沿海散货运输市场行情伴随近期沿海地区气温迅速攀升，下游加紧采购，运力略显短缺。5月18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1222.31点，较上周上涨5.0%。其中煤炭、粮食、金属矿石、成品油运价指数上涨，原油运价指数维稳。

煤炭市场：本周，沿海大部分地区迎来高温天气，部分地区温度甚至超过35摄氏度，较往年同期出现较大提升。受此影响，民用电大幅增长。同时，南方降雨较往年同期减少，水电发力不足。沿海电厂基本都保持满负荷发电。5月18日，六大电厂平均日耗煤量76.7万吨，较上周五上涨12.3%；电厂库存小幅下降，全国六大电厂平均库存1287.8万吨，较上周五下跌3.2%。煤价方面，5月16日，秦皇岛煤炭网发布的环渤海动力煤价格指数报收572元/吨，环比持平。不过，市场普遍认为煤价存在继续向上攀升的动力，看涨预期较浓。在需求面和煤价的双重刺激下，下游采购热情持续升温。与此同时，北方港口和长江地区出现不同程度压港，船舶周转减慢；加上南方运沙需求强劲，分流部分运力。沿海煤炭运输市场运力略显短缺，船东报价强硬，运价大幅上涨。不过到了周末，受上半周贸易商和电厂集中采购影响，下游库存充足，电厂仅刚性拉运就可以满足供电需求，市场成交减少，运价涨势趋缓。5月18日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1301.90点，较上周上涨5.9%。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48.1元/吨，较上周五上涨7.3元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为51.4元/吨，较上周五上涨7.5元/吨；秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为51.2元/吨，较上周五上涨7.9元/吨。

金属矿石市场：虽然环保压力依旧存在，但目前钢厂利润较好，生产积极性高。通过提高产量，一定程度上抵消高炉限产影响，供需维持松平衡局面。钢厂端库存结束5周下降转为缓慢上升，社会库存与钢厂端库存总量高于去年同期16.6%。沿海金属矿石运输市场货盘稳定，运价随煤炭价格上涨。5月18日，沿海金属矿石货种运价指数报收1183.65点，较上周上涨4.5%。

粮食市场：东北产区新粮见底，临储拍卖粮大量供应市场，加工企业对于玉米后市谨慎观望，玉米价格持续上行缺乏动力。南方销区饲企库存近一个月，采购心态偏弱，玉米基本面偏空依旧。不过受煤炭运输市场运价影响，粮食运价依旧大幅上涨，据知情人士介绍，当前价格拉一船亏一船，基本“有价无市”。5月18日，沿海粮食货种运价指数报收1104.66点，较上周上涨11.2%。



国内成品油市场：国际油价上涨，市场“买涨”心理刺激下游采购情绪，市场货运输需求明显提振，而发运港资源有限，一定程度影响船舶周转，运力现供不应求，5000-6000吨船舶运价上涨明显。5月18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977.16点，较上周上涨0.6%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【三大船型有涨有跌 综合指数先升后降】

本周海岬型船市场先涨后跌，巴拿马型船市场整体小幅波动，超灵便型船市场稳健上涨，远东干散货综合指数先扬后抑。5月17日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为1057.10点，运价指数为892.47点，租金指数为1304.04点，较上期分别下跌2.7%、3.2%和2.2%。

海岬型船市场：本期海岬型船太平洋市场先稳后跌，大西洋市场冲高后快速回落。上半周，太平洋市场澳洲几大发货人仍在市场询盘，成交量也较多，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价仍维持在8.4-8.5美元/吨的年内高位。下半周，随着FFA远期合约价格持续下跌，以及远程矿航线大跌，太平洋市场铁矿石运价承压快速下行。17日成交记录显示，受载期为6月1-3日，西澳大利亚至青岛航线成交价为7.4美元/吨。18万载重吨船，5月20-22日江阴交船，经澳大利亚东部，中国还船，成交日租金为18200美元。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为7.638美元/吨，较上周四下跌9.6%；中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为18221美元，较上期下跌10.3%。远程矿航线冲高回落，上半周延续上周上涨态势，并涨至周二19.085美元/吨的年内最高水平。下半周，几内亚罢工事件迟迟未解决，韦立航运宣布不可抗力，市场空出较多运力，打压市场气氛，大西洋市场货盘有限，远程矿航线快速回落。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为17.464美元/吨，较上期下跌5.1%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为13.764美元/吨，较上期下跌2.5%；澳洲纽卡斯尔至舟山航线运价为11.306美元/吨，较上期下跌3.7%。

巴拿马型船市场：本期巴拿马型船太平洋市场涨幅收窄，粮食运价续跌。本周太平洋市场煤炭货盘相对稳定，南美市场基本面持续没有改善，太平洋市场租金、运价涨幅收窄。因太平洋市场近期表现稳定，空放南美的运力减少。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为11809美元，较上期上涨1.3%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为11156美元，较上期上涨1.4%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.623美元/吨，较上期上涨1.3%。国内生猪养殖利润不佳，需求下降；阿根廷干旱，出口减少；巴西大豆正常出口，但无法消耗因前期预期较高而大量空放的运力，本周粮食运价继续阴跌。17日市场报出7.6万载重吨船，5月25-31日南美东海岸交船，新加坡-日本地区还船，成交日租金为14400美元加44万美金的空放奖金。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为32.323美元/吨，较上期下跌0.6%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场表现依然坚挺，煤炭货盘依然较多，月底出货的北方钢材增加，镍矿方面，因山东上合峰会，北方港口周转放慢，超灵便型船东南亚市场租金、运价继续上涨。周四，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为11104美元，较上期上涨6.0%；新加坡经印尼至中国南方航线TCT日租金为13558美元，较上期上涨3.9%；中国渤海湾内-东南亚航线TCT日租金为9583美元，较上期上涨5.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为8.390



美元/吨，较上期上涨 3.1%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.377 美元/吨，较上期上涨 2.1%。

(4) 中国进口油轮运输市场

原油运价小幅波动 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 11 日当周商用原油库存减少，原油出口量增加，创单周出口量历史新高。同时，深受经济衰退和巨额债务困扰的委内瑞拉以及被美国实施新制裁的伊朗，原油供应量均出现了不同程度的下滑，为油价持续上涨提供动力。本周原油价格一路上涨，布伦特原油期货价格周四报 79.3 美元/桶，较上周上涨 2.4%。全球原油运输市场大船运价小幅波动，中型船运价小幅回升，小型船运价小幅上涨。中国进口 VLCC 运输市场运价小幅波动。5 月 17 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 578.12 点，较上期下跌 2.0%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场先抑后扬，运价低位徘徊。中东航线 6 月上旬货盘放出缓慢，运力充沛，运价较上周有所下滑。上半周，市场有 WS41 和 41.5 的成交，后半周市场氛围有所好转。西非航线市场较中东市场走势相对坚挺，上半周小幅回调后，后半周重拾升势，市场报出 5 月底 6 月初装期的成交价分别为 WS44.5 和 46，6 月中装期的成交价为 WS43。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS41.5，较上周四下跌 3.8%，CT1 的 5 日平均为 WS41.78，较上周下跌 0.7%，等价期租租金（TCE）平均 6361 美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS43.42，上涨 0.4%，平均为 WS43.06，TCE 平均 8671 美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场各条航线运价和 TCE 均出现小幅回升。西非至欧洲市场运价小幅上涨至 WS67，TCE 约 0.6 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，尼日利亚至地中海，6 月 2 至 3 日货盘，成交运价为 WS65。地中海和黑海航线运价小幅上升至 WS87，TCE 约 1.0 万美元/天。亚洲进口主要来自非洲，该航线一艘 13 万吨级船，西非至新加坡，6 月 2 至 4 日货盘，成交运价为 WS75。该航线一艘 13 万吨级船，阿尔及利亚至韩国，6 月 1 至 5 日货盘，成交包干运费为 245 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场各航线运价有着不同程度的上涨。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上升至 WS111（TCE 约 0.5 万美元/天）。跨地中海运价上升至 WS100 水平（TCE 约 0.5 万美元/天）。北海短程运价上涨至 WS101（TCE 约 0.1 万美元/天）。波罗的海短程运价小幅上升至 WS80，TCE 约 0.6 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 28 日货盘，成交运价为 WS75。波斯湾至新加坡运价小幅上涨至 WS93，TCE 约 0.2 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价小幅上升至 WS94，TCE 为 0.6 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 44 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依旧保持稳定，欧美航线持续下滑，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 0.3 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价小幅上升至 WS112 (TCE 约 0.7 万美元/天)；7.5 万吨级船运价保持在 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 WS85 水平 (TCE 仍然在保本线附近)；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS120 (TCE 约 0.3 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 0.5 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

国际散货船价普遍上涨 国际油轮船价小幅下探

5 月 16 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 791.27 点，环比微跌 0.34%。其中，国际油轮船价综合指数和内河散货船价综合指数分别下跌 1.03%、1.32%；国际散货船价综合指数和沿海散货船价综合指数分别上涨 2.93%、0.36%。

国际散运市场运价、租金转好，BDI 指数周二收于 1468 点，环比上涨 2.51%，船东普遍盈利，二手散货船价格全线上涨。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1355 万美元、环比涨 0.17%；57000DWT--1496 万美元、环比涨 6.67%；75000DWT--2025 万美元、环比涨 4.65%；170000DWT--3114 万美元、环比涨 0.76%。近期，海岬型船船货双方心理价位差异较大，市场陷入僵持局面；巴拿马型和灵便型船即期运价较为平稳，期租费率稳中有跌。总体来说，散货船东心理预期较高，租金、运价或继续小幅上涨，预计二手散货船价格仍有上涨可能。本周，二手散货市场成交量活跃，共计成交 15 艘（环比减少 4 艘），总运力 9.65 万 DWT，成交金额 22435 万美元，平均船龄为 11.13 年。

国际油价站上 70 美元之后，仍在震荡上涨，布伦特原油期货收于 78.23 美元（周二），环比上涨 4.52%。美国退出伊朗“核协议”，市场预期美国对伊朗的制裁将限制伊朗的原油产量；叙利亚、伊朗、以色列等中东地区诸多不确定因素，或是新一轮原油价格爆发的导火索。国际原油运输市场总体需求平稳，二手油轮船价稳中有跌。本周，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2182 万美元、环比跌 0.61%；74000DWT--2375 万美元、环比跌 0.17%；105000DWT--2573 万美元、环比跌 0.67%；158000DWT--4088 万美元、环比跌 3.46%；300000DWT--5749 万美元、环比跌 0.37%。中国在扩大炼油产能的同时，也放宽了对原油进口和炼油产品出口的限制，石油需求增长高于预期。高盛估算，中国第一季原油进口上涨 7%至大约每日 909 万桶，已经超过美国成为全球最大原油进口国，并连续 9 年蝉联全球最大原油消费国。中国对全球原油需求至关重要，如果保持现在的增长速度，对油价会是强有力的支撑。近期，国际油轮即期运输市场弱势运行，运价、租金稳中有跌，预计二手油轮价格以小幅波动下跌为主。本周，二手国际油轮成交量活跃，共计成交 14 艘（环比增加 7 艘），总运力 134.51 万 DWT，成交金额 19915 万美元，平均船龄为 11.86 年。

沿海散货运价震荡反弹，二手散货船价格全线上涨。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--119 万人民币、环比涨 0.56%；5000DWT--738 万人民币、环比涨 0.08%。近期，动力煤价格上涨超预期，炼焦煤价格出现企稳；随着天气转热，火电用煤需求急剧增加，下游企业补库积极，贸易商投机性需求增加，沿海运力略显紧张，散货运价加速上涨，预计散货船价格短期稳中有涨。本周，沿海散货船成交 5 艘，总运力 1.41 万 DWT，成交金额 4600 万



元人民币。

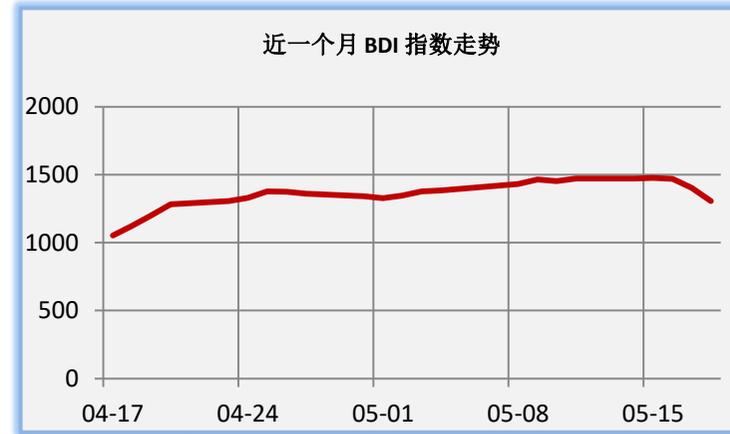
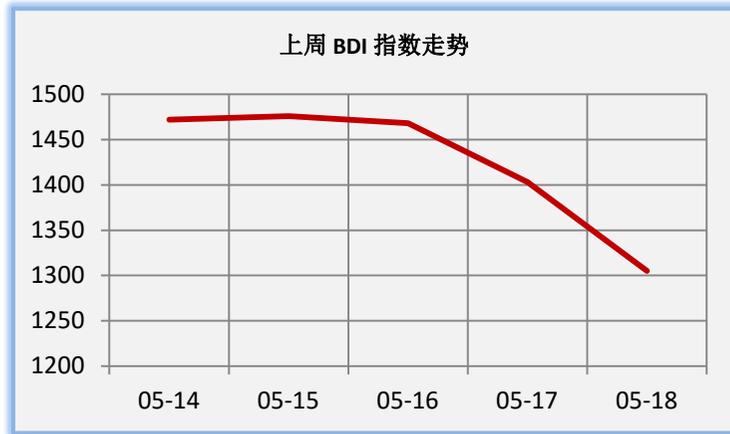
内河散运需求稳定，二手散货船价格涨跌互现。本周，5年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--49万人民币、环比跌4.56%；1000DWT--103万人民币、环比涨3.43%；2000DWT--183万人民币、环比跌1.83%；3000DWT--293万人民币、环比跌2.52%。据统计，一季度房地产数据超预期，降准、中央政治局会议再提扩大内需将有助于修复市场对于经济的悲观预期。内河建材运输需求稳中有增，内河散货运价看涨心理普遍，预计散货船价格震荡盘整。本周，内河散货船成交量基本活跃，共计成交73艘（环比减少73艘），总运力9.34万DWT，成交金额8203万元人民币。

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14日		5月15日		5月16日		5月17日		5月18日	
BDI	1,472	0	1,476	+4	1,468	-8	1,403	-65	1,305	-98
BCI	2,630	0	2,635	+5	2,602	-33	2,407	-195	2,106	-301
BPI	1,245	0	1,240	-5	1,237	-3	1,237	0	1,239	+2
BSI	1,053	0	1,055	+2	1,053	-2	1,056	+3	1,064	+8
BHSI	584	0	585	+1	586	+1	587	+1	589	+2





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 19 周	第 18 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	20,500	19,250	1250	6.5%
	一年	19,000	18,750	250	1.3%
	三年	17,500	17,250	250	1.4%
Pmax (76K)	半年	12,500	12,750	-250	-2.0%
	一年	12,750	13,000	-250	-1.9%
	三年	12,250	12,500	-250	-2.0%
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: 2018-05-15

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Kinokawa Maru 2013 181392 dwt dely Jiangyin 20/22 May trip via east Australia redel China \$18,200 - Jiangsu Steamship

Mineral Faith Koch relet 2012 175620 dwt dely CJK 19/21 May trip via Australia redel Singapore-Japan \$17,800 - cnr

Nicosia Pegasus 2012 81512 dwt dely EC South America 30 May trip redel Singapore-Japan \$14,750 + \$475,000 bb - Sinochart

Krousson 2011 81316 dwt dely Itaqui 25 May trip redel Singapore-Japan \$15,100 + \$510,000 bb - Louis Dreyfus

Tai Prosperity 2005 77747 dwt dely Kushiro 21/22 May trip via NoPac with grains \$13,000 (option petcoke \$14,000) - Oldendorff



QC Matilde 2002 76015 dwt dely Hong Kong spot trip via Indonesia redel Hong Kong \$12,500 - cnr

Fame 2004 75912 dwt dely EC South America 25/31 May trip redel Singapore-Japan \$14,400 + \$440,000 bb - Cofco

Hector 2012 75200 dwt dely Itaqui 25 May trip redel Singapore-Japan \$14,750 + \$475,000 bb - cnr

Ecoan G.O. 2008 75131 dwt dely EC South America 15/25 Jun trip redel Singapore-Japan \$14,500 + \$450,000 bb - Chinese charterer

Thisseas 2012 75039 dwt dely Gibraltar prompt 2-3 laden legs redel gibraltar-Skaw \$11,000 (\$13,500 for optional 3rd leg) - cnr

Clymene 2006 73600 dwt dely Cape Passero 28 May/03 Jun trip via Black Sea redel Vietnam \$16,500 - Langlois

Navios Oriana 2012 61442 dwt dely Cigading prompt trip via Indonesia redel WC India \$17,500 - cnr - <corrects 15/5 report>

Trans Spring 2011 56854 dwt dely Ho Chi Minh 21/22 May trip via Philippines redel China intention nickel ore approx. \$13,500 - cnr

Newseas Jasper 2010 56803 dwt dely Luoyuan 22/23 May trip via Philippines redel S China intention nickel ore \$12,500 option redel N China \$13,000 - AMC

Bridgegate 2010 53477 dwt dely Tagonoura, Japan 20/21 May trip via NoPac redel SE Asia \$12,750 - cnr

(2) 期租租船摘录

Proteas 2005 76454 dwt dely Zhangjiagang 22/23 May 4/6 months redel worldwide \$12,500 - cnr

Kmarin Singapore 2015 63083 dwt dely Rizhao 20/21 May 4/6 months redel worldwide \$13,500 - cnr



4. [航运市场动态](#)

【业绩不好？马士基和赫伯罗特已找到原因：天气不好！】

在 2018 第一季度，暴风雪和飓风严重袭击了集装箱船，并造成多个船公司船期的延误。马士基航运公司近期发布中期报告称，恶劣的天气条件是业绩下滑的关键因素。

据 SeaIntel 最近的一项调查显示，全球最大的航运公司，三艘集装箱船中仅有两艘在今年头三个月按时抵达。尽管马士基航运公司在该行业中可靠性排名第四，但航运公司的客户经历了比去年更多的延误船舶。

马士基航运公司网络负责人 AndersBoenæs 称：“第一季度可靠性下降的原因是北欧，美国东海岸和中国天气条件的恶劣情况。这导致港口关闭比 2017 年第一季度几近三倍。这对整个行业的可靠性产生了负面影响。”

▲马士基航运公司网络负责人 AndersBoenæs：与 2017 年第一季度相比，恶劣的天气导致港口关闭几乎增加三倍

Kuehne + Nagel 副总裁兼全球海运解决方案负责人在周一接受采访时称，延误是一个问题，抱怨延误毫无意义，我们必须接受它，如果没有足够的船只可以服务，或者因为联盟而重新安排，抱怨并没有帮助。

Hapag-Lloyd 最近公布了其第一季度业绩，也表示由于天气异常恶劣，造成延误。并表示造成延误的最严重原因与基础设施有关，特别是港口，这往往成为船舶抵港的瓶颈，尤其是在主要枢纽，我们现在看到的是入境和货运量的集中，这导致船期延误，即使船只准时到达。

▲Hapag-Lloyd 首席执行官 ROLF HABBEN JANSEN：延误的最严重原因与基础设施有关，特别是港口，这往往成为船舶抵达的瓶颈

“北半球冬季也对船期的可靠性产生了重大影响，例如，在北大西洋的贸易中，我们在美国东海岸遭遇了一系列暴风雪，这些暴风雪在码头的运营中也受到了明显的影响。飓风季比往年强劲，与往年不同，许多风暴对达比斯湾和地中海的入口都有影响。”Hapag-Lloyd 补充道。

根据 SeaIntel 的数据，赫伯罗特第一季度的船期可靠性达到了 65.6%，但该公司表示，这个数字可能有误导性的，因为从港口到港口的运输时间有所不同。

在马士基航运公司，Boenæs 说公司正在努力提高其服务水平。“我们的目标仍然是在全球航运公司中排名第一，我们继续努力进一步提高我们的进度可靠



性。”他说，并引用了第一季度班轮公司对亚洲-北欧航线的优化计划。

这意味着重新启动了亚洲和欧洲之间的航线，这些航线历史上在航空公司整体全球航线网络中占有重要地位，旨在提高船舶的航班时刻可靠性，并且这些变化已从5月份开始逐步实施并向前发展，Boenæs解释说。

赫伯特首席执行官 Rolf Habben Jansen 也表示：“我们正在采取措施提高可靠性，包括增加缓冲时间并消除整个网络中的重复端口呼叫。我们还实施了一些变革，这样的话，将对日程安排的可靠性提供“重大改进”。

Boenæs 还表示，未来的行业必须以新的方式共同努力，以遏制服务水平的下降。“从长远来看，我们的行业还需要找出向客户展示可靠性的新方法，例如寻找与终端协作的新方法，以提高生产力并改进我们向客户提供的信息。”

来源：搜航网

【三巨头叫停，美对伊制裁波及航运业】

随着美国将恢复对伊朗制裁，考虑到货运处理以及保险相关支付等复杂因素，许多航运公司包括马士基油轮和 Torm 已宣布暂停伊朗货运业务，全球第二大集装箱航运公司地中海航运也加入了这个名单，而全球第一大集装箱航运公司马士基航运也正在审查他们的伊朗行动。

地中海航运（MSC）周三表示，由于美国决定退出国际核协议后重新对德黑兰实施制裁，它将停止为伊朗预订新订单。

丹麦油轮运营商 Torm 也在周二表示，由于即将实施的美国制裁，它已停止在伊朗接受新订单。Torm 的一位消息人士表示，不会立即从伊朗运出任何货物。

马士基油轮消息来源也证实，该公司近期不会为伊朗货物提供船舶。据悉，马士基油轮有关工作人员已获得内部通知，不提供船舶将货物运入或运出伊朗。然而，该公司在一份声明中表示，将履行在5月8日之前生效的协议，并确保在美国重新实施的制裁所要求的11月4日前停止协议。

新加坡一家清洁油船经纪人表示，除了中国船东和希腊船东之外，目前所有伊朗运输业务都暂时搁置。

在美国决定退出联合全面行动计划（JCPOA）不到一周后，海事保险公司就警告称，业务终止可能导致严重后果，包括处理保护和赔偿保障，以及其他相关付款。实施制裁的时间范围为90-180天，但大多数航运公司认为，在截至日期前或宽限期内，与伊朗有关的所有海事活动都将面临与付款有关的麻烦。



新加坡一名海事经纪人在上周举行的 WISTA 航运会议期间表示，美国对伊制裁将有能力破坏涉及伊朗出入境的整个海运保险链。有一些关联方参与提供保险，考虑到目前的处理方式不会违背新的制裁制度，美国的决定将给所有人带来重大的麻烦。

此外，美国计划撤销许可证，例如通用 H 许可证，这一许可证曾授权美国拥有和控制的外国实体参与涉及伊朗的活动。而海运业官员称，由于进出伊朗的大部分贸易都是在不同国籍船上进行的，即使那些与伊朗船队没有任何关系的公司也面临其业务重要部分将受到影响。一名保险经纪人也表示，由于处理溢价付款的银行在全球范围内享有声誉，因此这些银行也不太可能与伊朗贸易公司进行保险交易。

海运官员还指出，处理索赔只在发生事故时进行，尽管事故在伊朗水域发生的可能性并不频繁，但所有保险公司可能都不愿意与处理伊朗业务的银行打交道。

一家石油贸易和炼油公司租船商表示，现在在保护和赔偿方面，存在许多不确定性。私营企业则希望，此次对伊朗的制裁并不是全面的国际制裁，而仅仅是美国宣布打算这么做。不过，其他 JCPOA 合作伙伴国家——中国、法国、俄罗斯、英国、德国和欧盟在澄清其立场后，可能会对美国决定的可能影响进行全面评估。这些合作伙伴最近重申支持 JCPOA。

伊朗依靠海运贸易进口石油以及除石油外销售石油产品，伊朗在 2016 年解除国际制裁之前，一直面临后勤困难。

伊朗的港口运营商和航运公司，包括伊朗伊斯兰共和国航运公司（IRISL）和油轮集团 NITC，将再次在 11 月 4 日被华盛顿列入黑名单。

地中海航运在其说明中也表示，“虽然不接受来自伊朗或运往伊朗的货物的预订，但我们将在停业期间继续运输某些合法可接受的货物，特别是进口食品时。”

来源：国际船舶网

【大型航运企业整合难再续】

国际集装箱海运市场集中度已明显增强，影响到货主等相关经营者的正当利益和消费者福利，这是各经济体不能容忍的。同时，监管机构的反垄断力度或增强，未来整合趋势将减缓。

5 月 8 日，中远海运控股股份有限公司(简称中远海控)发布公告，要约收购东方海外的交易根据经修订的美国 1976 年《哈特-斯科特-罗迪诺反垄断改进法》相关规定下的等候期已经届满，要约收购已完成美国反垄断审查。不过，要约收购尚需通过中国市场监督管理总局的反垄断审查，以满足该次要约收购的先决条件。



收购的最后门槛未过，中远海运将东方海外旗下船队纳入囊中的期待就仍需时日。不过，这毫不影响航运业对国际集装箱班轮市场整合走势的关注。

集中度迅速提升

过去一年来，国际集装箱班轮市场的整合进入了一个重要阶段。一方面，拥有大量现金的巨型班轮运输企业积极进行并购，整合运力、航线和相关资源，如第六大班轮公司赫伯罗特与第十大班轮公司阿拉伯轮船进行协议合并，第一大集装箱班轮公司马士基航运收购第九大集装箱班轮公司汉堡南美，第四大班轮公司中远海运联合上港集团提出全现金收购第七大班轮公司东方海外。

另一方面，部分集装箱班轮公司因资金问题不得不抱团取暖，或者干脆退居幕后，如商船三井、日本邮船和川崎汽船三家日本航运公司合并集装箱班轮业务，以 ONE 这一新公司的名义参与市场竞争。

集装箱班轮市场内企业的整合与退出加剧了该市场的集中度。以运力计，据 Alphaliner 最新的全球 100 大集装箱运力排行榜数据统计，全球前 20 大集装箱班轮公司的运力占总运力的份额为 89.7%，而全球前 10 大集装箱班轮公司的份额达到了 81.2%。欧洲和亚洲的集装箱班轮公司包揽了全球集装箱班轮运力的前 10 名，特别是来自欧盟的马士基航运、地中海航运和达飞轮船，份额达到了惊人的 45%。前四大集装箱班轮公司占全球集装箱班轮运力的比例超过 53.9%，前八大集装箱班轮公司占全球集装箱班轮运力的 76.4%。

大企业带来的竞争压力促使各集装箱班轮公司整合资源，协调运力，抱团发展，集装箱班轮联盟的趋势也日益明显。当前，马士基航运、地中海航运和现代轮船联盟(2M+HMM)、海洋联盟和 THE 联盟合计运力占 100 大企业总运力的 81%，其中，2M+HMM 占比 35.2%，海洋联盟 28.5%，THE 联盟 17.3%。可以看出，当前整个集装箱班轮市场的集中度已经大幅提高。

“寡头时代”引担忧

国际集装箱海运市场是否仍有并购在酝酿中？又可能对贸易及海运市场带来怎样的影响？

就对贸易发展的影响来看，全球贸易量的近 90%、国际贸易额的 70%以上均通过船舶运输，这使班轮业成为全球经济的风向标，对全球贸易与发展有着举足轻重的影响。集装箱班轮市场集中度的大幅提高，已经引起联合国贸发会等机构的关注和担忧，贸发会认为，这种集中对相关市场的影响是潜在性的，包括对贸易航线等在内的相关地理市场和普通集装箱货物、特殊集装箱货物等在内的相关商品市场的影响，以及对经营者的影响，如货主企业和港口企业等。

集装箱班轮市场集中度的大幅提高对中国进出口贸易的影响也是深远的。当前，中国经济占世界经济的比重达到 15%左右，对世界经济增长贡献率在 30%左



右，已经成为全球经济增长的重要引擎。中国港口每年集装箱吞吐量要超过 2 亿标准箱，约占全球港口集装箱吞吐量 31%的比例。然而，整合后的巨型班轮运输企业有着强大的运力作后盾，完全可以在中欧等特定贸易航线产生排除、限制竞争的潜在影响。特别是在我国从事国际贸易的生产性企业多为中小微企业，普遍缺乏议价能力，向海外如宜家等巨型买方出口的时候只能以低折扣压价方式进行。

当前，在我国国际贸易实践中，尽管贸易合同在选择运输方式和时间时多由买方做主，我国卖方代办运输不承担运输费用，然而在交付运输时由于缺乏与巨型集装箱班轮运输企业对等的谈判能力，为保证服务时间不得不接受各种花样繁多的运输杂费，甚至还存在以国际商业惯例方式被收取费用的情形。巨型集装箱班轮企业对我国贸易的影响由此可见一斑。

近两年，我国反垄断执法机构在治理集装箱班轮企业乱收费上多次重拳出击，然而这种效果并没有为市场所完全认可，由于收费模式没有改变，出口企业和相关行业协会仍抱怨不止。

集装箱班轮市场集中度的大幅提高，对中小港口企业的影响也很大。中小港口企业很难与巨型集装箱班轮公司平等-大型班轮公司运力占比-议价，被拿捏成为必然，这也是联合国贸发会等组织所担忧的。中小港口企业要么以不对等方式与集装箱班轮公司合资合作，要么为巨型集装箱班轮公司封锁，最终不得不以极大代价退出贸易航线网络。

对我国集装箱班轮企业而言，由于欧盟等经济体的港口与我国港口发展模式不同，我国集装箱班轮企业很难在欧盟取得集装箱港口资源优势。反之，港口和贸易航线网络优势是马士基航运、地中海航运和达飞轮船等优化服务，长期经营市场和客户的重要手段。

此外，作为国际贸易流程的组成环节，集装箱班轮市场集中度的大幅提高会提升集装箱班轮公司在贸易链条上的话语权，话语权提升必然会影响到货主等相关经营者的正当利益和消费者福利，这是各经济体不能容忍的。多年来，欧美国家对货主利益的保护一直较为成熟，近些年来，中国对消费者福利的重视也在不断提升。

巨头整合难再续

在日前举行的泛太平洋海运论坛上，丹麦航运业研究机构 SeaIntelligence Consulting 首席执行官 Lars Jensen 提出，航运业的整合将持续，并侧重在运力排名前 100 名内的中小运营商中进行。他的理由是，经过几年大型班轮公司间的整合，航运业的市场格局似乎已经稳定，但市场整合远没有结束。

市场格局的考虑，不及监管机构的态度重要。



鉴于集装箱班轮运输对贸易和经济活动的重要性，欧盟等主要经济体的监管机构都对班轮市场的公平竞争非常重视，集装箱班轮市场集中度的大幅提高已经引起了关注，特别是集中度提高带来的负面影响已经为反垄断执法机构所注意。

尽管从历史上来看，欧盟法给予了班轮业特殊的程序制度以及反垄断豁免等，然而当前的监管法律和实践都作了一定的改变，以适应市场发展的需要。巨型集装箱班轮运输公司的整合趋势带来了成本优势、规模经济、网络优化以及服务效率提高等，然而集中度提高后带来的直接不利影响就是竞争在某些航线的直接减少。竞争者在这些贸易航线上明示或者默示协同的机率将大幅增加，对货主和港口企业等上下游的潜在反竞争影响也随之提高，加上联合国贸发会等国际组织的担忧，未来，因反垄断执法机构的反竞争关注，巨型集装箱班轮公司间的大规模整合浪潮必然有所减缓。

特别需要提到的是，在中国贸易结构不可能短时间发生巨大变化的情况下，中国反垄断执法机构的执法活动必将对集装箱班轮公司的经营行为产生深刻影响。

2015年前，我们经常提出航运碎片化问题、力量分散问题，但近期已经不再提及，这是认知变化的一种体现。今年是我国反垄断法实施的十周年。十年间商务部仅否决了两起经营者集中案件，一起是可口可乐与汇源果汁的并购，另一个就是马士基航运、地中海航运和达飞轮船组建 P3 联盟。可以看出，反垄断机构对航运业的重视正在提升。

反垄断执法机构对其他航运企业并购的反垄断审查过程也有体现，不仅仅重视总运力所占市场份额的情况，而且会全面关注对贸易航线等在内的相关地理市场和普通集装箱货物、特殊集装箱货物等在内的相关商品市场的影响。如果兼并重组或联盟行为会造成某一条航线上只有一两家企业或联盟，就会重点关注，附加条件。

事实上，对我国集装箱班轮运输企业来说，航港联盟和港货联盟更值得尝试，这在欧洲已非常成熟。尽管我国港口企业对欧洲港口进行并购时可能受到限制，然而航运企业还是应努力寻得突破。

来源：国际船舶网

【德路里：北美-南美东海岸航线需求将上升】

德路里表示，2018 年期间，北美-南美东海岸集装箱运输航线的需求将逐步上升。这条航线已出现需求恢复的迹象，“但是南美经济改革速度缓慢，政局不稳定等因素将让恢复变得艰难。”

今年一季度，从南美东海岸到北美的北向贸易箱量下滑了 1%，至 137000 TEU。巴西是北向贸易的主力，占总箱量的 85%，剩余的份额则由阿根廷、乌拉圭和巴拉圭组成。来自巴西的箱量在第一季度下滑，主要是因为美国对石材、钢铁和塑料等主要商品的需求减少。



反向箱量则表现活跃，第一季度同比上升 2%。动力主要出现在 1 月份，增长高达 20%，2 月份开始放缓，3 月份有所下降。巴西再次占据主要份额，但是比例小于北向贸易，约占 70%的进口量。

目前北美-南美东海岸航线每周只有 5 条班轮服务，其中 4 条投入 30 艘约 6000TEU 的船，还有一条使用的是 9 艘 3400TEU 船舶。2018 年 4 月，该航线上近 30%的运力由地中海航运经营，汉堡南美/马士基航运则占 27%，赫伯罗特 23%，达飞 15%。

根据未来的时间表，德路里预计运力到 5 月和 6 月会上升，因为地中海航运/赫伯罗特/ONE 共同运营的 GS1/US Gulf/ANG 航线上的船舶将升级，从平均 6100TEU 上升到 6230TEU。

德路里认为增加运力的决定让人困惑，因为从去年起，南向贸易的装箱率还不到一半，而北向才刚刚超过 60%。

在舱位使用率如此低的情况下，北美-南美东海岸航线的即期运价一直处于低位。4 月份，从桑托斯到纽约的基准价格约为 2600 美元/40 英尺箱，而反方向的运价接近 1200 美元/40 英尺箱。

来源：中远海运 e 刊

【别紧张!美国制裁伊朗，原油航运市场不会变天】

中美贸易战与局部经济主体的贸易及航运变迁密切相关，所以航运业高度关注；而此次美国对伊朗制裁计划中的原油，则是航运最主要的衍生品之一，所以业界对这一事件的关切程度丝毫不亚于贸易战。那么，美国退出伊核协议、制裁伊朗原油出口，到底会在多大程度上改变既有的石油利益格局？又会在多大程度上对国际原油运输市场造成影响呢？

当地时间 5 月 8 日，美国总统特朗普宣布将退出伊核协议，并对伊朗实施“最高程度”的经济制裁，制裁计划包括伊朗的原油出口。这边挑起中美贸易战，这又边退出伊核协议——美国最近在世界上到处挥舞大棒，搅得国际社会极不安生。对于航运业来说，中美贸易战与局部经济主体的贸易及航运变迁密切相关，所以业界高度关注；而此次美国对伊朗制裁计划中的原油，则是航运最主要的衍生品之一，所以业界对这一事件的关切程度丝毫不亚于贸易战。那么，美国退出伊核协议、制裁伊朗原油出口，到底会在多大程度上改变既有的石油利益格局？又会在多大程度上对国际原油运输市场造成影响呢？看海事服务网小编分析。

国际原油价格会出现直线上涨吗？——不会



要分析这个问题，首先要清楚除美国以外的其他国家对美国退出伊核协议支持与否的态度。目前种种迹象表明，伊核协议其他缔约国(欧盟、中国、俄罗斯等)并没有同美国站在同一战线上，而是重申了对伊核协议的支持，并表现出继续从伊朗进口原油的意愿。比如法国、德国先后表示将支持伊朗核协议，并提出重新谈判。因为对于欧洲来说，相比于伊拉克、俄罗斯或是沙特阿拉伯，伊朗的原油价格更具有竞争力。

与此同时，中国、印度和土耳其等国反对美国这一行动的可能性也很大，并且印度和土耳其“反击”的可能性最大，将保持目前进口伊朗石油的数量。而中国是全球第一大石油进口国，印度也是世界上石油需求增速最快的国家。因此分析人士认为，除非特朗普政府能让中国和印度参与进来，否则伊朗石油产量和出口不会大幅削减。

目前对美国退出伊核协议表示跟进的国家，日本是最早被证实的，日本政府计划寻求在进口伊朗石油方面免收美国对伊制裁政策的约束，或者缩减从伊朗的原油进口。

所以基于上述国际形势分析，有国际分析人士认为，国际能源界普遍认为美国此次退出伊朗核协议、制裁伊朗石油出口的行动，对国际原油市场所造成的影响，不会造成像 2012 年美国制裁伊朗原油出口时造成价格飙升至 100 美元/桶的影响那么大!当然，也不会对国际原油利益格局造成很大撼动。

国际原油航线会发生明显变迁吗?——也不会

依托上述分析，应该说原油市场格局不会绝对不变，至少日本明确表示会跟进美国的行动，还有世界上其他一些小国家也存在不确定性，比如韩国和欧洲一些小国，都有可能在这次事件中走“亲美”路线。这些小国家为维护同华盛顿的良好关系，会缩减从伊朗进口原油的数量，这部分需求的缩减会致使伊朗原油日产量减少 30 万至 50 万桶。而这部分原油缺口，这些小国家会转而通过从 OPEC(石油输出国组织)其他国家进口来补替，这就会带来原油航线的局部变化。

就目前形势来看，除了这些在夹缝中生存的小国家会跟进美国外，其他大国基本都抱持维护自身能源利益的立场，不会轻易减少从伊朗进口石油的数量，同时国际原油运输的整体运力布局也不会发生明显变化。

在世界石油版图中，伊朗产量在世界上名列前茅，是中东地区仅次于沙特阿拉伯的产油大国，并且该国所产的原油，大部分出口亚洲。伊朗还紧邻霍尔木兹海峡——在这条被称作“西方海上生命线”的石油贸易通道上，连同波斯湾沿岸的沙特阿拉伯、伊拉克、科威特等 OPEC 国家，这里的海上石油运输量占全球三分之一!也就是说，且不说此次美国对伊朗的原油出口制裁较难在国际市场掀起大的风波，即便美国制裁伊朗原油的预期效果达成，原先对伊朗原油有进口需求的国家，也会将部分需求向伊朗周边的沙特阿拉伯、科威特等国家释放和辐射，这就使得中东地区包括霍尔木兹海峡在内维持原油运力的相对稳定和平衡。当然。全球原油运输航线的整体格局更不会发生大的变化。



5. 船舶市场动态

【今年,日本超灵便型散货船船价上涨 20%!】

据外媒报道,今年,日本建造的超灵便型散货船船价上涨了 20%左右。

据船舶经纪机构 Intermodal 介绍,根据船舶的状况及各船型的调查情况,日本 supramax 型船舶自年初以来的升值幅度约为 20%。

自今年年初以来,据 Intermodal 统计,在干散货板块,二手船舶的销售量约为 230 艘,而新造船合同的数量也呈稳定态势。

在过去几个月中,这 230 艘散货船中,有 100 条是在中国建造的。大部分买家购买的兴趣集中在灵便型到 Ultramax 型散货船,载重吨在这个范围内的船舶出售数是 160 艘。

Intermodal 在其最新的每周报告中表示,预计这一批量散货船购买狂潮将持续整个夏季。

来源:海运圈

【好望角型散货船“马力全开”】

受中国钢铁需求支撑,好望角型散货船市场运费在上周三突破了 20000 美元的水平。最初,好望角型散货船运费在上周早些时候开始上涨,2018 年 5 月 8 日是最近几个月涨幅最大。

根据 FFA 经纪人的说法,5 月合同运费再周一为 18000 美元,周二上午为 18750 美元,当天晚些时候,一些交易量上升至 19200 美元,并出现阻力。一位 FFA 经纪商预测:“该指数预计在周三继续走高,可能会突破 20000 美元的水平。”

FFA 经纪人表示:“好望角型散货船在早盘交易再次被推高,并继续上涨,该指数将再次达到更高的纪录。”因此,好望角型散货船的运费在周三突破了 20000 美元的心理大关,好望角型散货船 5 次租船的平均租金为 20469 美元,日均收益为 901 美元。6 月的合同也出现了类似的反弹,在周三突破了 18000 美元的关口,平均为 18125 美元左右。

除了收益,好望角型散货船第三季度和第四季度的合同出现了类似的红色预警,第四季度的合同将成为最大的输家,周三下跌 300 美元,至 21875 美元。好



望角型散货船市场大涨，是与中国钢铁库存减少带来的铁矿石需求增长是同步的。总体而言，由于冬季减产，建筑活动出现季节性高峰，中国第二季度钢材市场需求依然被看好。良好的钢铁利润率也鼓励钢厂以更高的效率生产更多钢材。

好望角型散货船市场反弹，巴拿马型散货船市场在周三也出现小幅上涨。在早盘交易时段，巴拿马型散货船出现了一系列买入行情，推动 5 月和 6 月合同价格平均上涨 200 美元，而第三季度和第四季度分别创下了 12450 美元和 13300 美元的高点。

然而，早期的反弹很快失去了动力，但是继续看好接近当日的高点。因此，巴拿马型散货船在周三的平均价格为 10089 美元，同比下降 27 美元。

受欧洲假期的影响，超灵便型散货船市场活动较为平静。到 2018 年 5 月 10 日，5 月的合同价格为 11000 美元，第三季度的价格在 11850 美元-11750 美元之间。

然而，超灵便型散货船指数在周四回到正区间，定期租船平均租金为 11033 美元，相比周三的下降 100 美元，小幅上涨 8 美元。

同样，灵便型散货船一周非常平静，曲线变化不大，定期租船平均租金为 8527 美元，日均下降 3 美元。

来源：国际船舶网

【小心朝鲜这家船厂！韩国重启与朝鲜合作造船】

随着朝鲜和韩国化解分歧达成和解，韩国将重启与朝鲜合作造船，新建船厂或将选择朝鲜最大的造船厂之一——金正恩视察过的南浦造船厂。

韩朝重启合作造船计划但面临重大障碍

早在 2007 年，韩国与朝鲜曾经达成协议，将进行一些联合经济发展项目，作为和解协议的一部分。其中的合作协议包括在朝鲜南浦合作造船。

但是，达成协议后的十年来，朝鲜加快进行了核武器项目，朝鲜的一些言论和对核研发的投资，引起了国际社会的负面关注，导致联合国实施严厉的经济制裁，包括几乎完全封杀朝鲜航运业。

今年 4 月，随着朝鲜和韩国化解分歧达成和解，韩国政府决定重启上述合作造船计划，在朝鲜南浦新建船厂，并已经开始相关工作。



但南北合作造船这项计划面临重大障碍，比如韩国造船业持续产能过剩，来自中国造船厂的激烈竞争，以及联合国制裁将适用于朝鲜新建的船舶。

在现行制裁制度下，如果朝鲜船厂能够吸引外国买家的订单，新船将在联合国禁止朝鲜船只出口的禁令范围。如果一艘朝鲜造的船供朝鲜政府拥有和使用，该船所有的进出口货物也将在联合国禁止的绝大多数朝鲜贸易禁令范围内，包括石油、煤炭、木材、食品、鱼类、金属、矿石、电气设备和其他重要商品。

不过，南北联合造船计划也可能会带来安全隐患。南浦的船厂主要建造小型商船、挖泥船和尾部拖网渔船，但同时也是朝鲜海军造船的重要集中地。有分析家认为，该地区的设施近期被用于进行朝鲜潜射弹道导弹（SLBMS）的测试和开发。

据了解，南浦是朝鲜的港口城市。作为平壤市的海上门户，南浦市的海运、河运、铁路、公路十分发达，是北朝鲜的对外贸易中心，有高速公路和平壤连接。南浦是朝鲜北部最大的有色金属工业和造船工业中心，其中，南浦造船厂是最大的造船企业，拥有 2 万吨船舶建造能力。

2015 年 9 月，朝鲜最高领导人金正恩视察指导了南浦造船厂新造的游览船“彩虹号”。报道称，金正恩此前就建造该游览船多次参与指导设计，不仅亲自解决了建造中出现的所有问题，还为该船起了名字。

据悉，“彩虹号”一次性可载客 1230 余名，船体总面积达 1 万 1 千 390 余平米，船体长 120 米、宽 25 米，排水量为 3500 吨。“彩虹号”主要用于游览大同江，船体的第四层设有传统料理餐厅、咖啡屋、冷饮店、宴会场、自助餐厅、回转餐厅和商店等设施。

金正恩在夜间视察时称：“夜晚的大同江上，这艘船看上去五彩缤纷，就像彩虹一样，把大同江都给照亮了。社会主义祖国的首都平壤，无论白天看、晚上看，都是那么迷人。”

金正恩进入游览船内部视察时满意地表示：“船内设计的所有要素都实现了高水平的造型化、艺术化。让人民享受高水平、现代化的福利设施是党的要求所在，这艘船做得不错。”金正恩特意表扬了位于 4 层的旋转瞭望餐厅，评价“从这里远望平壤很棒”。

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	460.00	480.00	700.00	690.00
Hong Kong	469.00	478.00	712.00	n/a



Tokyo	485.00	488.00	n/a	780.00
Hamburg	444.00	n/a	690.00	n/a
Fujairah	465.00	n/a	740.00	n/a
Istanbul	475.00	490.00	730.00	n/a
Rotterdam	443.00	478.00	674.00	n/a
Houston	450.00	n/a	705.00	n/a
Panama	470.00	n/a	720.00	n/a
Santos	479.00	510.50	n/a	808.00

截止日期: 2018-05-18

◆ 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 18 周	第 17 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	2,600	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,300	2,300	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 18 周	第 17 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: 2018-05-15



(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
3+3	TAK	300,000	DSME, S. Korea	2020-2021	Hunter Group - Norwegian	8,550	scrubbers fitted, options at \$92.0m
2	TAK	115,000	Hanjin HIC, Philippines	2019-2020	CMB SA - Belgian	4,550	
3	TAK	50,000	Hyundai Vinashin, Vietnam	2020	BoCom FL - Chinese	3,200	options declared, T/C to Trafigura
1	BC	61,000	COSCO Dalian, China	2019	Fukujin Kisen - Japanese	Undisclosed	
4+4	BC	50,000	Chengxi, China	-	Nova Shipping & Trading - Singaporean	3,280	wood-chip carriers
4	CV	2,750 teu	Huangpu Wenchong, China	2020	China Navigation - Chinese	Undisclosed	
1	TAK/LNG	20,000 cbm	Jiangnan, China	2019	Ghana National Petroleum Corp - Ghanaian	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
SINCERE SALUTE	BC	85,778		2004	Japan	1,310	Chinese	
ETERNAL GRACE	BC	76,585		2006	Japan	1,360	Undisclosed	
NEWBUILDING RESALE 1	BC	64,000		2018	China	2,800	Pacific Basin - China	50% in shares
GERALDINE MANX	BC	58,058		2010	China	1,550	Pacific Basin - China	
AZIZI	BC	52,544		2001	Japan	850	Chinese	
ANNA	BC	52,466		2002	Japan	880	Chinese	
IYO SEA	BC	37,537		2015	Japan	2,050	Pacific Basin - China	50% in shares
CIELO DI TOKYO	BC	37,296		2008	Japan	1,200	Middle Eastern	
NEWBUILDING RESALE 2	BC	37,000		2018	China	2,450	Pacific Basin - China	50% in shares
UBC BATON ROUGE	BC	24,034		1998	Japan	450	Egypt	



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
MICHIGAN TRADER	CV	18,550	1,296	2008	China	Undisclosed	Costamare - Greek	

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
UNITED HONOR	TAK	112,795		2010	China	1,950	Stealth - Greek	*
UNITED GRACE	TAK	112,777		2010	China	2,200	Stealth - Greek	
BRITISH TRANQUILLITY	TAK	47,210		2005	S. Korea	1,070	Undisclosed	
BRITISH SERENITY	TAK	47,210		2005	S. Korea	1,070	Undisclosed	en bloc each
BRITISH COURTESY	TAK	47,210		2005	S. Korea	1,070	Undisclosed	
EDITH KIRK	TAK	37,255		2004	S. Korea	Undisclosed	Celsius Shipping - Danish	**
MARIE KIRK	TAK	37,217		2004	S. Korea	Undisclosed	Celsius Shipping - Danish	

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
WEST AQUILA	DRILLING	65,000	57,102	2018	S. Korea	59,200	Northern Drilling - Bermuda	en bloc
WEST LIBRA	DRILLING	65,000	57,102	2018	S. Korea			

◆ 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
MARTHA PROGRESS	TAK	29,998	6,107	1987	Japan	407	
ASTA SAMUDRA	TAK/PRO	18,625	5,168	1994	Singapore	250	as is Batam under tow

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
RIDGEBURY PIONEER	TAK	306,397	42,420	1999	S. Korea	408	as is Khor Fakkan, gas free, 300T bunkers, green recycling
BARUC	TAK/GAS	4,380	2,761	1991	Spain	455	

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
OIL RUNNER	TAK	126,360	27,381	1997	S. Korea	470	as is Khor Fakkan, 70T bunkers, 7 generators, 2 propellers



◆ 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
2018-05-18	637.63	751.88	5.7517	81.228	861.42	62.277	975.83	197.72	16963.0
2018-05-17	636.79	752.2	5.7693	81.124	862.22	62.317	969.05	195.38	16939.0
2018-05-16	637.45	753.52	5.7784	81.206	860.29	62.128	977.51	197.47	16938.0
2018-05-15	634.86	757.11	5.7858	80.877	860.63	62.272	975.25	194.24	16860.0
2018-05-14	633.45	757.03	5.7934	80.695	858.14	62.522	977.43	193.76	16855.0

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	1.70725	1 周	1.75125	2 周	--	1 个月	1.95275
2 个月	2.10375	3 个月	2.32938	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.49875	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.76482		

2018-05-18