



全一海运市场周报

2018.07 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2018.07.09 - 07.13\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求总体平稳 市场运价基本稳定】

本周中国出口集装箱运输市场供需总体平稳，多数航线运价小幅波动，综合指数略有上涨。7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825.57点，较上期上涨1.0%。

欧洲航线：进入传统旺季，市场货量稳定，供需关系良好。本周上海港船舶平均舱位利用率在95%左右。市场运价趋于平稳，多数航商维持原有运价，或只对各自订舱价格作小幅调整。7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882美元/TEU，与上期基本持平。地中海航线，市场情况略逊于欧洲航线，上海港船舶平均舱位利用率在90-95%之间。价格方面，多数航商保持观望态度，部分航商则小幅降价揽货，市场运价小幅下跌。7月13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887美元/TEU，较上期下跌1.8%。

北美航线：目的地处于运输旺季，运输需求保持较高水平。加之受中美贸易摩擦影响，市场有航班计划停航的消息，货主加紧出货。美西航线，上海港船舶平均舱位利用率在95%以上，较多班次满载出运。部分航商再次推涨运价，即期市场运价回升。7月13日，上海出口至美西基本港市场运价（海运及海运附加费）为1685美元/FEU，较上期上涨8.4%。美东航线，由于市场运输需求旺盛，多数航班接近满载出运，市场运价走高。7月13日，上海出口至美东基本港市场运价（海运及海运附加费）为2710美元/FEU，较上期上涨3.3%。

波斯湾航线：受该地区不稳定因素影响，运输需求持续低迷。虽然航商不断出台停航计划以控制总体运力规模，但船舶装载率仍未有起色，并出现分化，各航次船舶舱位利用率在60%-90%不等。受市场基本面影响，即期市场运价持续下跌。7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434美元/TEU，较上期下跌7.7%。

澳新航线：市场运输需求总体平稳，上海港出运船舶舱位利用率在九成左右。由于市场表现总体比较平静，航商小幅调整各自订舱价格，市场运价略升。7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730美元/TEU，较上期上涨1.0%。

南美航线：市场货量保持高位，运输需求较为强劲。上海港船舶平均舱位利用率在95%左右，并有部分班次满载出运。运价方面，由于月初多数航商大幅推



涨运价，但上周市场对运价的接受程度表现不一。部分航商月中再次推涨，但没有得到市场响应，航商为提升各自装载率，多数采取降价揽货策略，即期市场运价下跌。7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1587美元/TEU，较上期下跌8.6%。

日本航线：市场运输需求保持平稳，航线运价小幅调整。7月13日，中国出口至日本航线运价指数为710.02点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【台风来袭需求减弱 综合指数平稳波动】

本周，受天气因素影响，沿海散货运输市场货盘偏少，成交平稳，运价震荡维稳。7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1130.14点，较上周上涨3.8%。其中煤炭、金属矿石、粮食运价指数上涨，成品油运价指数下跌，原油运价指数维稳。

煤炭市场：本周，第8号强台风“玛利亚”在福建半岛强势登陆。受台风影响，本周沿海大部分地区迎来大风降雨天气，特别是华南地区，因连续降雨影响，水电发力，挤占部分火电需求；加上大风带来的气温降低，居民用电符合减少，沿海六大电厂日耗阶段性回落至75万吨左右，存煤可用天数超过20天。据悉，7月15日，曹妃甸港开始对部分客户恢复收取超期堆存费，疏港意图明显，进一步推高下游电厂和港口库存。沿海散货运输市场需求趋弱，下游用煤企业采购热情不高，维持长协拉运为主。运力方面，受台风影响，华南地区部分船舶归港避风，整个沿海散货运力市场周转放缓，可用运力减少。综上，本周沿海散货运输市场船货双弱，成交清淡。不过，因近期燃料油价格较高，船东成本增加；加上迎峰度夏高峰即将来临，船东普遍看好后市，运价下跌空间较小，整体保持平稳小幅波动。

7月13日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1181.79点，较上周上涨4.5%。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36.9元/吨，较上周五上涨3.0元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为39.8元/吨，较上周五上涨3.3元/吨；秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为43.2元/吨，较上周五上涨3.0元/吨。

金属矿石市场：钢材方面，全国开工率回升，而环保政策趋严，徐州短期全面复产概率小，唐山地区近期检修增多，供给继续受限。但因宏观利空及淡季多雨影响需求也趋弱，供需双弱格局下或延续宽幅震荡走势。沿海金属矿石运输市场运价受煤炭运输市场运价影响，维稳小幅波动。7月13日，沿海金属矿石货种运价指数报收1089.05点，较上周上涨3.1%。

粮食市场：近日华北产区粮食价格稳中偏强，由于目前运力紧张，东北陈粮到货较慢，且数目不多，导致华北粮源相对偏紧，加之深加工企业进入旺季，库存有所回落，虽然仍以滚动补库为主，但优质粮源相对紧缺。加上运输市场方面，台风强降雨天气导致物流及运输成本增加，沿海粮食运输市场价格大幅上



涨。7月13日，沿海粮食货种运价指数报收1034.68点，较上周上涨10.9%。

国内成品油市场：目前成品油市场依旧处于淡季，需求持续低迷，下游库存运行于高位，部分港口卸货困难。沿海运输市场持续疲软，其中计划运量基本平稳，市场货受两桶油外采及油品升级等情况限制，低迷态势延续，市场运价继续下跌。7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955.44点，较上周下跌0.4%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【海岬型船高位企稳 综合指数震荡整理】

本期国际干散货运输市场大船和中小型船走势有所分化，其中海岬型船市场基本面良好，在上周大涨后本周温和调整；巴拿马型船市场受大西洋航线上涨提振出现低位反弹；超灵便型船市场则因货盘不足、市场运力较多等因素继续呈下跌走势。远东干散货综合指数总体呈震荡整理走势。7月12日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为1066.25点，运价指数为966.25点，租金指数为1216.26点，较上期分别下跌0.4%、下跌1.0%和上涨0.4%。

海岬型船市场：上期海岬型船市场涨幅较大，远程矿航线运价更是创出三年新高。本期海岬型船市场呈高位整固良性调整态势。远程矿航线，周初成交清淡，不少租家在运价新高后现短暂观望态势，运价出现回落。周中货主出货有所增加，船东信心得到提振，市场即期可用运力也不多，成交逐渐活跃，运价有所回升。周四，远东干散货指数中，巴西图巴朗至青岛航线运价为21.682美元/吨，较上期下跌4.2%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为15.323美元/吨，较上期下跌0.2%。太平洋市场，上周涨幅较大，本周周初有所调整，租家短暂观望压价，调整幅度较温和。周中成交稳健，发货人需求稳定，船东心态也较好，运价逐步企稳回升。成交记录显示，7月26-28日的受载期，成交价在8.6-8.7美元/吨。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为8.638美元/吨，较上期上涨0.8%；中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为19297美元，较上期上涨4.3%。澳洲纽卡斯尔至舟山航线运价为12.378美元/吨，较上期下跌0.3%。

巴拿马型船市场：本期巴拿马型船市场气氛有所好转，租金、运价现企稳态势。太平洋市场，周初市场即期运力依然较多，受人民币贬值、国内煤炭政策、印尼出口政策等影响，贸易商进口意愿不强，租家和船东都抱观望态势。周中印尼煤炭货盘开始出货，澳洲煤炭也较稳定，大西洋航线上涨提振船东信心，租金、运价止跌态势初显。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为10614美元，较上期微涨0.09%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为9773美元，较上期微涨0.08%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.364美元/吨，较上期上涨1.2%。粮食航线，南美市场粮食船运稍有缓和，运价小幅波动。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为34.6美元/吨，较上期上涨0.6%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场延续阴跌探底走势。市场整体气氛较沉闷，镍矿、钢材货盘较缺乏，仅有部分煤炭货盘给予支撑，超灵便型船租金、运价延续下跌走势。周四，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为8958美元，较上期下跌3.3%；新加坡经印尼至中国南方航线TCT日租金为10873美元，较



上期下跌 6.5%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 8417 美元，较上期下跌 3.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.836 美元/吨，较上期下跌 2.6%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.17 美元/吨，较上期下跌 1.2%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价小幅下跌 成品油运价波动盘整】

据美国能源信息署 EIA 公布数据，美国 7 月 6 日当周商用原油库存减少，创 2016 年 9 月份以来最大单周降幅。本周原油价格的下跌压力主要来自利比亚的供应增加，该国石油公司意外宣布，重开四个关键的出口港口。此外，OPEC 发布的月报预计，OPEC 以外产油国 2019 年将提供足够多的石油产量来满足需求增长，其增幅将是五年来最大。本周原油价格波动下滑，布伦特原油期货价格周四报 74.45 美元/桶，较上周下跌 3.8%。全球原油运输市场大船运价波动下滑，中型船运价稳中有降，小型船运价波动上扬。中国进口 VLCC 运输市场运价先扬后抑，总体小幅下跌。7 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 663.51 点，较上期下跌 2.5%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场先扬后抑。周初，尽管两大航线市场成交清淡，但运价延续上周末惯性上升走势。周二起，市场活跃度继续下降，运力逐步堆积，市场量价齐跌，其中中东航线临近周末有加速下跌趋势。成交记录显示，周三，中东航线 7 月 28 至 30 日装期货盘成交运价为 WS 47；西非航线 8 月 7 至 9 日装期货盘成交运价为 WS 50。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS 47.81，较上周四下跌 4.2%，CT1 的 5 日平均为 WS 49.94，较上周下跌 1.6%，等价期租租金平均 1.1 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS 49.60，下跌 0.3%，平均为 WS 50.76，TCE 平均 1.4 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价综合水平稳中有降。西非至欧洲市场运价小幅下跌至 WS69，TCE 约 0.7 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至德国，7 月 27 日货盘，成交运价为 WS70。地中海和黑海航线运价维持在 WS86，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，7 月 29 至 30 日货盘，成交运价为 WS85。亚洲进口主要来自美湾，一艘 13 万吨级船，美湾至新加坡，7 月 18 日货盘，成交包干运费为 250 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线运价保持稳定，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平波动上行。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS103（TCE 约 0.2 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS128 水平（TCE 约 1.6 万美元/天）。北海短程运价上涨至 WS123（TCE 约 1.5 万美元/天）。波罗的海短程运价上涨至 WS95，TCE 约 1.5 万美元/天。波斯湾至新加坡运价维持在 WS101，TCE 约 0.3 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价保持在 WS98，TCE 为 0.6 万美元/天。

国际成品油轮（Product）：本周成品油运输市场亚洲航线稳中有升，欧美航线小幅下跌，综合水平波动盘整。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS143



(TCE 约 0.5 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价保持在 WS120 (TCE 约 0.8 万美元/天)；7.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS105 (TCE 大约 0.8 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价小幅下跌至 WS87 水平 (TCE 依旧在保本线之下)；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅下跌至 WS100 (TCE 重回保本线附近)。欧美三角航线 TCE 大约在 0.4 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【内贸散货船价回调 二手船市成交下降】

7 月 11 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 800.93 点，环比微跌 0.42%。其中，沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别下跌 0.25%、1.36%；国际油轮船价综合指数和国际散货船价综合指数分别上涨 0.09%、0.79%。

受恶劣天气和货盘增加双重影响，BDI 指数 7 连涨后 2 连跌，周二收于 1555 点，环比上涨 7.84%，二手散货船价格震荡横盘。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1414 万美元、环比跌 0.42%；57000DWT--1537 万美元、环比涨 0.88%；75000DWT--2258 万美元、环比涨 1.87%；170000DWT--3404 万美元、环比涨 0.73%。国际散运市场继续回暖，即便铁矿石、煤炭货盘时有增减，散货船东收益情况大有改善，预计二手散货船价格短期将震荡上涨。本周，二手散货船市场成交基本活跃，共计成交 18 艘（环比减少 6 艘），总运力 148.25 万 DWT，成交金额 31250 万美元，平均船龄为 10.28 年。

利比亚原油产量下滑，美国原油库存减少，伊核协议持续发酵，国际油价震荡上涨，布伦特原油期货收于 78.07 美元（周二），环比上涨 0.40%。美国仍在威胁制裁伊朗，美银美林预测，如果伊朗原油出口降低至零，石油市场很难轻易替代其产量，油价或飙升至 120 美元/桶。国际油轮运价平缓下跌，二手油轮船价横盘波动。本周，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--1984 万美元、环比涨 0.15%；74000DWT--2220 万美元、环比涨 0.02%；105000DWT--2559 万美元、环比涨 0.29%；158000DWT--3848 万美元、环比跌 0.01%；300000DWT--5702 万美元、环比跌 0.02%。国际石油货盘供应量相对于运力依旧不足，油轮运价较为疲软，预计二手油轮价格稳中看跌。本周，二手国际油轮成交量一般，共计成交 5 艘（环比减少 7 艘），总运力 50.71 万 DWT，成交金额 8042 万美元，平均船龄为 11.23 年。

沿海散货运价低位探底，二手散货船稳中有跌。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--120 万人民币、环比跌 0.24%；5000DWT--745 万人民币、环比跌 0.26%。随着地区环保限产力度阶段性减弱，煤炭总体供应量有所增加，加上进口煤炭冲击，煤价略有下调。传统煤炭消耗旺季到来，船东偏向涨价，但由于钢企限产和下游需求不足，煤炭和铁矿石采购放缓，预计沿海运价短期弱势偏震荡运行，散货船价格短期或有下跌。本周，沿海散货船询盘量较少，实际成交量稀少。

内河散运需求一般，二手散货船价格以跌为主。本周，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--47 万人民币、环比跌 2.10%；1000DWT--98 万人民



币、环比跌 1.24%；2000DWT--187 万人民币、环比跌 1.00%；3000DWT--326 万人民币、环比跌 1.22%。房地产调控依旧是“逢涨必查”，最近，包括住建部在内的七部委决定在长沙、重庆、武汉、上海、杭州、昆明、海口、西双版纳、三亚、宁波、佛山、厦门、大理、唐山、枣庄、临汾、宁德、陕西省、福建省、广东省、河南省和浙江省等共计 30 个城市联合开展治理房地产市场乱象专项行动后，多地陆续采取措施严打投机炒房、稳定市场秩序，下半年楼市或开启严监管模式，内河建材运输需求或受到影响，预计内河散货船价格将震荡调整。本周，内河散货船成交量萎缩，共计成交 36 艘（环比减少 39 艘），总运力 5.65 万 DWT，成交金额 4341 万元人民币。

来源：上海航运交易所

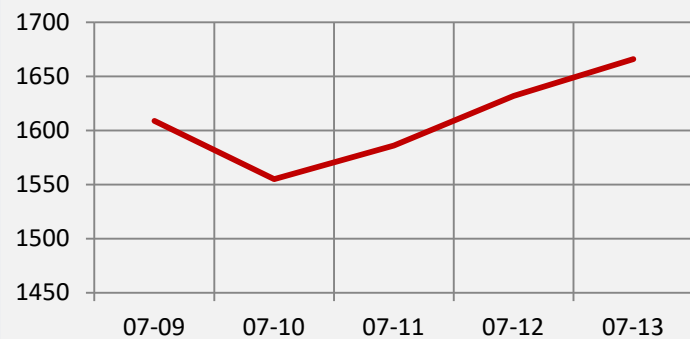
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

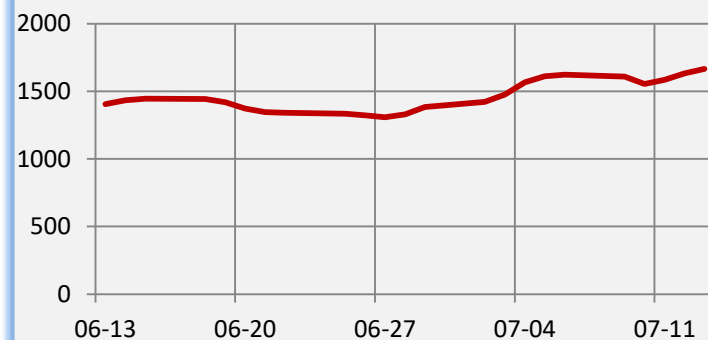
波罗的海指数	7月9日		7月10日		7月11日		7月12日		7月13日	
BDI	1,609	-13	1,555	-54	1,586	+31	1,632	+46	1,666	+34
BCI	3,016	-70	2,792	-224	2,793	+1	3,041	+248	3,156	+115
BPI	1,367	+20	1,431	+64	1,498	+67	1,517	+19	1,527	+10
BSI	997	-2	994	-3	992	-2	994	+2	995	+1
BHSI	562	-1	560	-2	558	-2	558	0	559	+1



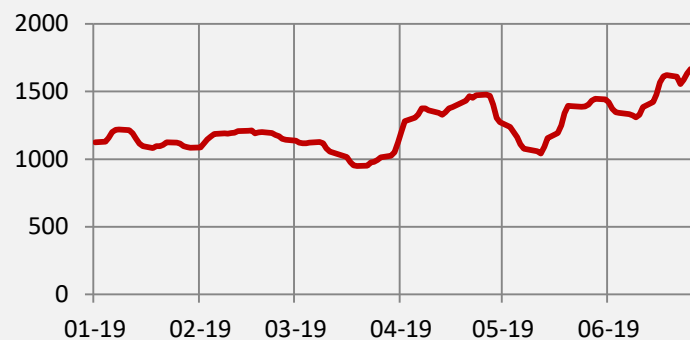
上周 BDI 指数走势



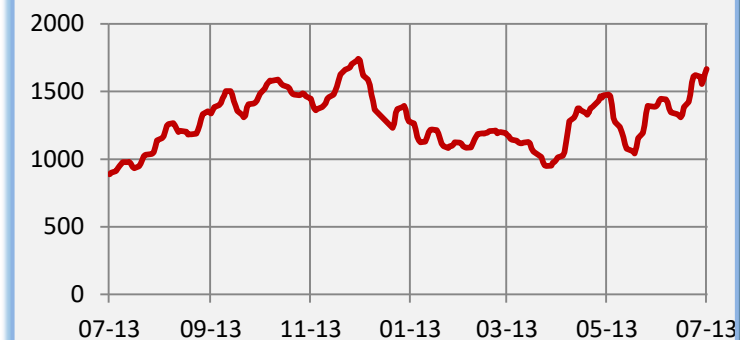
近一个月 BDI 指数走势



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 27 周	第 26 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	23,500	19,750	3750	19.0%
	一年	21,000	19,250	1750	9.1%
	三年	19,500	17,750	1750	9.9%
Pmax (76K)	半年	13,000	13,000	0	0.0%
	一年	12,750	12,750	0	0.0%
	三年	12,250	12,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	13,000	13,000	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：2018-07-10

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Harvest Sky Cobelfret relet 2013 95717 dwt dely Zhanjiang prompt trip via Newcastle redel India \$14,500 - K-Line

Olympic Glory 2011 84091 dwt dely EC South America 18/21 Jul trip redel Singapore-Japan \$16,000 + \$600,000 bb - Marubeni

Santa Cruz 2011 83456 dwt dely Tachibana spot trip via NoPac redel Singapore-Japan \$12,000 - MOL

New Honor 2013 82062 dwt dely EC South America mid August trip redel Singapore-Japan \$16,000 + \$600,000 bb - Seacon

RB Jordana 2016 81301 dwt dely Fos spot trip via US Gulf & Saudi Red Sea redel Cape Passero \$14,500 - DAmico



Aeolian Heritage 2011 80387 dwt dely Gibraltar 17 July trip via US Gulf redel Pakistan \$20,000 - Starboard

Star Lutas 2016 61347 dwt dely Davao 12/16 Jul trip via Indonesia redel South Korea \$13,500 - cnr

Sealady 2015 60436 dwt dely EC South America prompt trip redel Singapore-Japan \$15,250 + \$525,000 bb - ADMI

Trans Spring 2011 56854 dwt dely Ningde 16/17 Jul trip via Philippines redel China intention nickel ore \$9,500 - AMC

(2) 期租租船摘录

Duhallow 2016 179481 dwt dely Jingtang 24/25 Jul 6/9 months redel worldwide \$24,500 - Pacific Bulk

RB Lisa 2016 81535 dwt dely Ennore prompt min 11/ max 13 months redel worldwide \$13,950 - ADMI

Patra 2012 80596 dwt dely Dalian 17/22 Jul 1 year redel worldwide rate based on 110% of the BPI 4TC average - Starboard

Fame 2004 75912 dwt dely Surabaya 19/20 Jul 6/8 months redel worldwide \$13,000 - Oldendorff

4. [航运市场动态](#)

【海运联盟纷砍航线、减班轮!贸易对航运影响开始?】

2018, 美国和中国陷入贸易战, 且态势还在不断升级, 全球最大的航运公司马士基航运公司 (A.P. Moeller-Maersk A/S) 盈利困难。

总部位于哥本哈根的马士基今年已经损失了近三分之一的市值, 因为贸易战使的全球交易市场不确定性逐步加大。贸易保护主义意味着需求减少, 而历史表明, 这对于航运业来说可能是致命的打击。更重要的是, 马士基现在更倾向于航运业务, 因为这家前企业集团原有的能源业务已被剥离。

哥本哈根 Mordent 投资经济学家佩尔·汉森 (Per Hansen) 表示, 就贸易战所造成的损害而言, 马士基目前正处于“贸易战风暴漩涡的中心”。他估计该公司的股价至少会下跌 10%。马士基已经做好了下半年全球航运需求低迷的准备。该公司本周早些时候表示, 将需要暂时缩减其在亚洲和北欧之间的业务。

专注于全球运输研究的的新加坡研究机构 critical Perspective 的首席执行官兼创始人 Corrine Png 表示, “马士基的估值极有可能在未来几个月跌至谷



底，因为在更多过剩产能被移除之前，投资者会在紧张的政治局势下避免发货。马士基也很难有效地解决更高的燃料成本问题，这就增加了马士基在整个财政年度的盈收的风险。

马士基是远东至北美航线上的第二大航空公司，拥有 15% 的市场份额。但由于关税问题，中国对美国的出口下降将会大幅影响马士基未来的财务业绩。

市场许多分析师最近都下调了对马士基股价的预估。开普勒- Cheuvreux 上周将其股价目标下调 9%，至 12,000 克朗。杰富瑞将价格目标下调 12% 至 11,500 克朗。

来源：工商时报

【集装箱航运业整合升级】

一波航运并购案以股权取代现金作为主要收购介质。全股权交易是否能使到目前为止难以捉摸的行业整合更容易实现呢？

自本世纪初以来，当大量航运公司开始在华尔街上市时，航运业的整合一直是人们谈论最多的话题之一。直到现在，这一直是一项艰难的探索。

然而，变化可能正在发生。“全股权”并购交易的日益流行，可能会让这个高度分散的行业的现状雪上加霜。

自 2017 年以来，并购活动加快了步伐。这些交易的通常做法是使用买方的股权作为收购货币。有一个买家通过向有意愿的卖家发行总额为 14 亿美元的股权，购买了 158 艘船舶，从而绕过了使用现金储备或利用资本市场的需要。

它们在行业低迷时期的多样性是最吸引人的地方之一。买家在周期的低点购买船舶，而卖家则用他们的船舶换取可替代的资产，然后他们可以在认为合适的时候出售。

那么，全股权交易会成为该行业进一步整合的催化剂吗？答案是肯定的，其前提是只要更多的卖家愿意接受上市公司的股权代替现金。

全股权交易在航运中是一种相对较新的现象。过去，由于大型并购交易相对缺乏流动性，航运股被视为风险过高。

消除这种担忧的关键是扩大上市公司的规模，提高它们的市值，使股东基础多样化，最重要的是，扩大它们的自由浮动，或者股权数量不受内部人士控制且可以自由交易。



像帕迪·罗杰斯、伊曼纽尔·劳罗、彼得罗斯·帕帕斯、彼得·乔治奥普洛斯等行业先驱们，有远见地意识到大型航运公司最大的好处甚至比技术和金融的经济规模更大，是新创造的一种替代货币。

因此，Euronav、天蝎座油轮（Scorpio Tankers）、明星散运公司（Star Bulk Carriers）、DHT 和金海洋航运（Golden Ocean）的股权被接受为 SongaBulk、Gener8 Maritime、Navig8 Product Tankers、奥格斯汀（Augustea）、BW 集团和金塔纳（Quintana）的交换和价值储存的媒介。

有趣的是，多元化的卖家群体包括三家上市公司、一家与私人股本集团合作的传统的家族企业，一家与附属公共实体合作的私人公司以及一家渴望上市的私人公司。

为了进一步提升航运在华尔街的地位，需要更多类似的交易。事实是，这个行业在资本市场仍然微不足道。截至 2018 年 3 月 31 日，据劳氏日报调查，50 家美国上市航运公司的总市值为 270 亿美元。

受调查的公司中只有 7 家公司的市值超过 10 亿美元。Euronav 和金海洋航运是这一精英团体中的两家，一旦 Songa 和奥格斯汀的交易完成，明星散运公司很快就会加入这一行列。

但要让合并成功，它将需要更多的买家愿意参与。即将离职的 Gener8 董事长兼首席执行官彼得·乔治奥普洛斯很好地总结了这一点。

他在首次宣布与 Euronav 的合并时表示：“我一直大力倡导航运业整合，并一直表示，我们是否成为一个自愿的买家或卖家取决于什么对我们的股东最有利。”

这个行业需要一些像乔治·奥普洛斯那样勇敢的人把它提升到一个新的水平。

来源：阿法牛 AlphaBull

【走北极航线能省多少钱?别说我没告诉你】

一直以来，覆盖数千尺冰层的北极都是人类的禁区，更不用说船舶通航了。但是随着全球气候变暖，北极冰层加速融化，使得开辟北极航线成为可能。当然，根本原因还是全球航运需求的扩张和增长，因为北极航程短，运输周期加快，同时还能避开日益猖獗的索马里海盗，因此全球掀起了开发利用北极航道的热潮。



那么，北极航线到底能节省多少成本？我们来算算这笔减法账。

航程缩短 20%-40%！

北极航道横穿北冰洋，是连接太平洋与大西洋的海上航道，使欧洲、北美和东北亚之间的海上距离大大缩短，其中东北航道是连接亚欧大陆的最短海上商业航线。根据国际航运界提供的相关资料显示，船舶从北纬 30° 以北的港口出发，与通过巴拿马运河和苏伊士运河等传统航线相比，使用北极航道将节省大约 20%和 40%的航程。

比如船舶从上海港出发，分别经过北极航线和传统航线去往国外目的港口，我们来看看航运距离的对比和差距。上海港从北极航线去往各港口的航程，平均要比走传统航线缩短 30%的。

航行周期缩短 15 天！

当前船舶往来于太平洋和大西洋间，只能穿行巴拿马运河或苏伊士运河，甚至需绕道非洲南部的好望角。但如果北极航线开通，将大大缩短航程。如日本的集装箱从横滨到荷兰的鹿特丹港，经非洲的好望角需要航行 29 天，如果经过新加坡的马六甲海峡、经苏伊士运河则需要 22 天。但如果船舶走北极航线，则仅需 15 天就可以到达！

航行周期的缩短，同时也会带来一个溢出效应，就是船上人员的薪酬成本以及运行管理的相关成本也降低了——真是一举多得。

燃油成本降低 15%！

由于燃油费用在船舶航运运营成本中占的比重较大，而燃油费用又主要与船舶航行距离远近有关，因此北极航线大大缩短航程，必将带来的燃油费用支出的大大降低，这对于航运企业来说是非常可观和具有吸引力的。

有学者曾以上海港为例，研究了上海港分别经由北极航线和经由传统航线到达俄罗斯圣彼得堡、法国勒阿佛尔、加拿大多伦多、美国迈阿密、挪威奥斯陆等港口的燃油费用成本情况。结果表明，与传统航线相比，北极航线的燃油费低了 15%左右。北极航线在燃油费成本方面非常具有成本优势。

省去过路费上亿元！



由于北极航道受海盗等不稳定因素影响较小，船舶航行过程中的护航费用，同时能够避免因经过马六甲海峡、曼德海峡等海域所产生的保险费用，这些费用一年将为航运企业节省很大一笔支出。

以被称为“海上咽喉”的巴拿马运河为例，船舶通过巴拿马运河时，一次性要交过路费 22 万美金，相当于人民币 150 万元！有的船舶要交的过路费甚至更高。巴拿马运河仅每年的过路费收入就达数十亿美元。

算了这么多北极航线成本的减法账，那么北极航线有加法账吗？有——船舶在北极航行有时需要租用抗冰船，相当于额外支出一笔破冰服务费。但在北极航线的成本算盘中，减掉的整体上要比加上的多，所以船舶通行北极航线的成本整体要低于传统航线。这笔经济账，会将逐步将通过巴拿马运河、苏伊士运河等的船舶向北极聚集吸引，日后北极航道的全面通航，必定会成为全球最繁忙的航线之一！

来源：海事服务网 CNSS

【前瞻三大主力船型运输市场】

集装箱运输市场

1. 市场回顾

6 月市场继续上涨，CCFI 均值点 806，环比上涨 4.6%，同比减少 4.8%。

6 月闲置运力基本持平，据 Alphaliner 统计，截至 6 月 11 日，500TEU 以上船型闲置集装箱船为 93 艘、20.53 万 TEU，占现役运力的 0.9%，明显低于 2017 年同期的 2.6%、53.8 万 TEU。目前，闲置运力已处于 2015 年 2 月以来的最低水平，由于一些班轮公司因需求不佳而取消了部分航线，未来闲置运力或开始增加。

2. 市场预测

短期看，旺季需求叠加班轮公司开展加船减速，运价有望继续回升。下半年，市场利好因素有：旺季需求增加、交付压力缓解、班轮公司继续低价竞争意愿减弱；利空因素有：燃油价格高企、中美贸易摩擦。综合看，下半年市场运价将逐步回升，全年平均水平将与 2017 年近似；行业全年业绩将逊于去年，维持在盈亏平衡水平。



研究中心预测：2018 年，运力增速仍将超过需求增速；2019 年供需关系才能开始改善；2020 至 2022 年，需求增速持续下滑，船舶租金开始回落。

油轮运输市场

1. 市场回顾

6 月运价上涨幅度受限，市场动荡幅度加大。6 月底波交所原油轮运价指数 BDTI 收于 712 点，比月初下降 5.6%。

成品油轮方面，6 月中东至日本 7.5 万吨级船 TCE 平均 7972 美元，环比上升 25.1%；5.5 万吨级船 TCE 平均 7474 美元，环比上升 8.1%；美湾与欧洲间 MR 航线平均 TCE 为 2755 美元，环比下降 63.3%。

2. 市场预测

根据 Clarksons 的最新预测，2018 年原油轮需求增幅为 2.4%，其中 VLCC 需求增幅为 2.0%；而原油轮运力增幅为 0.8%，其中 VLCC 增幅为 0.1%。成品油轮方面，2018 年运力需求增幅估计为 2.6%，供给增幅为 1.5%，剪刀差有所收窄。

研究中心预测：供需关系的改善要等到今年四季度，本轮需求增速的高峰出现在 2019 年；2021 年开始，运力增速再度超过需求，市场重新下行。

干散货运输市场

1. 市场回顾

上半年，散运市场整体波动上涨，持续恢复。中国的铁矿石需求、印度和中国的煤炭运输需求，以及南美粮食运输季的需求，轮番支撑了市场的上涨。

今年 1 至 6 月干散货船新增运力 166 艘、1538.4 万载重吨，拆解 33 艘、223.5 万载重吨，运力净增 133 艘、1314.9 万载重吨，仍处于可控水平。

2. 市场预测

7 月 6 日美国正式对中国 340 亿美元商品征加关税，中国即时实施反制措施，中美贸易战第一枪正式打响，这将在一定程度上影响干散货贸易量的增长，特



别是中国对美国大豆的进口。但是夏季高温将带动煤炭发电需求，南美洲粮食运输季在 8、9 月逐步结束前仍将继续推动市场。而且下半年南半球天气有利于铁矿石和煤炭等矿产品的出口，巴西铁矿石出货将高于上半年。Clarkson 最新预测，2018 年干散货海运需求增长 2.7%，运力增长 2.5%。总体看，需求增速仍高于供给增速，BDI 全年均值将在去年的基础上继续回升。

研究中心预测：今明两年，需求增速都将超过运力增速；但 2020 年开始，运力将快速增长，超过需求增速；2021 年，市场或快速下行。

来源：中远海运 e 刊

【货多舱少需求旺！最具潜力的航运市场——亚洲线！】

随着亚洲地区出口激增、货物需求强于平均水平、船舶租赁价格飙升，以及运费上涨，在一定程度上提振了亚洲内部的集装箱航运交易。

一些航运高管们指出，2018 年下半年的形势将更加强劲。

这种乐观在一定程度上是建立在传统圣诞节前的强劲增长和利率进一步上升的基础上，以及明年可能出现的支线船短缺，而快速老化的支线船队则加剧了这种情况。

前景明朗

全球最大的集装箱航运市场前景明朗，已经导致部分部分运营商(包括在香港上市的 SITC International Holdings)和台湾的万海航运(Wan Hai Lines))近几天要么计划或确认新的船舶订单。

SITC 上周表示，它已向中国扬子江造船公司(Yangzijiang Shipbuilding)订购了两艘箱式支线船，而万海航运公司(Wan Hai Lines)则表示，它正在考虑订购四艘小型集装箱船。

包括法国 CMA CGM 在新加坡的子公司 APL 在内的航运公司也在推出新的亚洲内部服务，以扩大在亚洲的业务。

尽管前景总体上是光明的，但在燃油价格上涨和竞争加剧的情况下，市场过度投资的情况下，也有可能会出现波涛汹涌的局面。

今年亚洲航运行业的货运量将增长 6-7%



新加坡 PIL 旗下的支线子公司 Advance Container Lines (ACL) 总经理 Lim Chee Jing 表示：“在 2018 年上半年，PIL 在亚洲内部的贸易增长了 7%。下半年，我们预计亚洲内部增长将稳定在 5-7% 左右。”

ACL 的主要业务是亚洲内部贸易，包括中国、东南亚和孟加拉湾东海岸，包括吉大港、蒙格拉、加尔各答和哈尔迪亚。

“在我们看来，亚洲内部通常不包括中东、印度西海岸、韩国、日本和台湾。” Lim 解释说。

总部位于香港的 Gold Star Line 董事总经理 Danny Hoffmann 也表达了类似观点。他预计今年亚洲内部贸易额将增长 6%

这一预测高于 IHS Markit 的估计，该公司曾预计，今年亚洲地区的集装箱吞吐量将增长 5%，达到 3,100 万 teu，而 Clarksons 预计，2018 年全球集装箱航运需求将增长 5%

亚洲内部的交易量在今年下半年通常会更大。因此，我们预计，在大多数贸易航线上，交易量将会更大，负载系数也将保持健康。

Lim 说：“随着需求的增加，亚洲内部贸易量依然强劲。推动这一增长的主要大宗商品是农产品、棕榈油、化工产品和机械。”

Hoffmann 说，在新的和现有的服务推出和扩展之后，“Gold Star”将在 2018 年提升约 100 万 teu。中国制造商还将生产转移至其它亚洲国家，部分原因是美国对中国制造产品征收关税。

与此同时，孟加拉国和巴基斯坦的出口都出现了增长。香港贸易公司利丰 (Li & Fung) 的研究部门说，在 2017-18 财年的前 11 个月，孟加拉国和巴基斯坦的出口分别增长了 6.7% 和 9.8%。利丰在 6 月 29 日的一份研究报告中说，今年孟加拉国的韩国出口加工区将新增 9 家工厂。

集装箱货运量的增长也体现在租船市场和运费上

据船舶经纪商 Banchero Costa 说，1100 teu - 2500 teu 之间的箱形支线船的即期租船费率为每天 8000 - 11000 美元，创三年新高。

克拉克森数据显示，过去三个月里，1700 - 2700 teu 集装箱船舶的 6 个月和 12 个月期租费率平均为每天 1.1 万至 1.2 万美元，远高于自 2014 年以来的平均水平。



克拉克森数据显示，去年 1700 艘 teu 支线船的平均日租期为 6 至 12 个月，其中 2700 艘 teu 船的日租率为 7,242 美元，8,800 美元。

Lim 说，PIL 今年上半年，它在亚洲的运费上涨了 3%

为了提高收入，包括 APL 和马士基在内的航运公司宣布，今年将大幅上调费率。其中包括 APL 开发的几个项目，其中包括上个月的两个项目，具体涉及从亚洲到中东、从亚洲到巴基斯坦和印度西海岸的服务。

马士基航运在亚洲的子公司 APL 和 MCC Transport，也是今年推出新服务的航线之一。

APL 于今年 2 月开通了“中国至东南亚”服务，将中国北部和中部的青岛和上海与越南(胡志明)、泰国(曼谷和雷姆查邦)以及菲律宾(马尼拉北部)连接起来。

今年 1 月，中远海运推出了类似的中越服务，将青岛、宁波与海防连接起来。

“越南是中国在东南亚最大的贸易伙伴，两国之间的贸易近年来一直在稳步增长，”中冶首席商务官纳雷什·波蒂(Naresh Potty)在宣布这项服务时表示。

虽然航线开始有更多的直航服务到东南亚，但到目前为止，这些船只主要限于雅加达、拉姆查邦和最近的海防。

ACL 的 Lim 称，“东南亚有许多港口发展仍落后，因此未来五至十年，对小型接驳服务的需求可能仍将保持不变。”

港口拥堵，尤其是在吉大港、曼谷和中国，已经给航运公司造成了严重的延误和延误

尽管船只需要更长的周转期才会出现拥堵，但主干线运输公司仍认为，与现代商船和 Sinokor 进行直接装载的价值在于，它们最近推出了将吉大港与中国和韩国连接起来的直航服务。

其他直接服务包括万海与中远联合运营的中印服务，以及连接中国与印尼的 APL 服务。这些直接服务将影响通过新加坡和喀琅港转运货物的支线运营商。

Lim 指出，亚洲内部航空公司面临的波涛汹涌的局面，在货运量不断增长、货物需求强劲的情况下，“这被持续的超重所掩盖”。

Lim 表示：“航运公司采取的共同行动包括恢复费率、恢复成本、暂停盈利不佳的服务以及支线运营商的合理化。越来越多航运公司从单一的独立业务转向



与有共同市场存在和兴趣的同类运营商合作。”

他补充说，ACL 与其他运营商合作，服务于 Sihanoukville、Semarang、Surabaya 和菲律宾服务。通过集中容量，船公司可以获得规模经济和更好的成本管理。

燃油价格上涨和支线船短缺也将是一个挑战

燃油价格从今年年初的每吨 390 美元涨到了现在的每吨 460 美元。由于吨位增加和燃料价格上涨，Lim 预测，下半年运费实际会下降。

尽管存在这些不利因素，但丹麦海上咨询公司 SeaIntel 表示，400 至 1200 艘支线集装箱船即将出现短缺。

据船舶经纪商 Banchemo Costa 说，在 1945-2000teu 型船的船队中，大约有 490 艘船龄超过 20 年，其中 104 艘船龄超过 25 年。

与此同时，根据目前的交付和造船计划，所有箱型船的数量从 500 - 4999 teu 的船都将在 2019 年和 2020 年下降。

船舶经纪人说，今年到目前为止，只有 10 艘集装箱接驳船被订购。

SeaIntel 首席执行官艾伦·墨菲（Alan Murphy）表示，“很明显，在没有任何额外的支线船订购的情况下，我们很可能会看到支线吨位的溢价增加。而这反过来将对航运公司的定价策略施加进一步的压力，我们将看到直接港口对和转运产品之间的价格差异扩大。

来源：搜航网

5. [船舶市场动态](#)

【船价都涨了，但哪些船型未来最值钱？】

二手船市场的某些船型在未来两年会非常好。根据 VesselsValue & ViaMar 对第二季度的市场资产价值预测，LR1 成品油船、灵便型散货船和巴拿马型集装箱船在市场好转的情况受益最多，尽管所有船型都有所上升。

“抛开长期的贸易纠纷不谈，大部分市场都顺风顺水，造船厂产能萎缩，预计将会支持船舶价值重置，而短期收益，大部分市场要么已经见底，要么开始复



苏。” VesselsValue 表示。

VesselsValue 定义五年船龄的船舶为优质资产，预计在 2020 年下半年左右将稳步上升至高峰。

这家船舶估价平台指出，随着供需之间出现更好的平衡，老龄油船报废将是推动资产价值上涨的原因。此外，VesselsValue 补充，欧佩克最近决定增产也将导致石油运输需求增长，从而使下半年的前景比许多人预期的更加乐观。

LR1 成品油船将获得约 40 % 的最高收益，“2020 年燃料转换前，对低硫燃料的需求增加，将使得大型成品油船受益。LR1 成品油船目前正面临着资产价值低迷的问题，仅按市场均值回报的预期价值就应该让船东受益。” VesselsValue 建议。

VesselsValue 表示，在散货船中，2016 年和 2017 年，由于海运需求和船队报废能力稳步上升，资产价值正从更高的收益环境中受益。由于未交付的手持订单量适中，价格仍有一定的上升空间，大部分船型收益将高于 20%。

和许多专注小型散货船的船东看法一致，VesselsValue 也看到了灵便型散货船资产价值上涨前景最好，预期将有 40% 的涨幅。

VesselsValue 也看到集装箱船市场的反弹，因为船东的整合正推动更为持续健康的运费结构，除了超大型集装箱船外，细分市场的集装箱船订单很少，预计资产价值在预测期间保持增长。巴拿马型集装箱船在细分市场被认为是资产价值涨幅最高的船型，涨幅预计超过 60%，远超过其他细分市场的 40% 涨幅。有趣的是，支线集装箱船涨幅最低，略高于 30%。

这与集装箱航运市场最近的趋势背道而驰，在集装箱航运市场上，直到 2016 年，许多人还为巴拿马型集装箱船的沦陷而悲叹，与此同时，许多其他市场的参与者也表示，支线集装箱船的运力日益老化，缺乏替代订单，将会导致这一领域的资产价值上涨。

来源：民生金融租赁

【原油船市场正迎来史上最糟糕的一年】

130 艘大型油船在 2019 年前交付，主要船型均处于严重亏损状态，原油船市场正迎来史上最糟糕的一年，原油船市场正在努力寻求稳固支援。

VLCC 和苏伊士型油船今年的运费非常糟糕，没有什么改善的迹象。



关于过去一周的 VLCC 市场，Gibson 指出：“租船人在过去一周一直保持着从容的步伐，因此，即使是现代化油船，向东航线也降至低于 ws 50，向西航线很少能接近 ws 20。”该经纪人警告，运费可能还会出现小幅下降。与此同时，过去一周的苏伊士型油船市场依旧保持平稳。

BIMCO 在其最新报告中也表示，在 2018 年上半年，VLCC 的平均日收益已跌至 6001 美元，苏伊士型油船平均日收益为 10908 美元，阿芙拉型油船平均日收益为 9614 美元。

BIMCO 首席航运分析师 Peter Sand 表示，所有这些船型均处于严重亏损的状态，这需要市场基本平衡大幅改善，才能将运费提高到收支平衡水平上。2015 年原油船市场表现非常强劲，运价达到过去七年来最高水平，而 2016 年原油船运价出现下降，但市场仍然盈利。然而，2017 年原油船船队增长速度超出需求，导致在经历了 3 个盈利年度之后，原油船市场重新亏损。

Peter Sand 表示，2018 年原油船运价将跌至非常低的水平，同时船队利用率也将降至历史最低水平。尽管原油船总数在 2018 年并未出现增长，而 VLCC 和阿芙拉型油船船队在过去 12 个月内没有增长。但需求增长仍然非常疲弱，货运市场受到多重影响。总的来说，货运市场供过于求，提高收益的关键在于降低船队增长率，从而使需求水平恢复增长。若降低船队增长率速度越快，市场复苏速度就越短，但仍然需要耐心。

与此同时，大型油船的手持订单量看起来也非常令人担忧。

经纪人 Gibson 在报告中表示，从现在开始到 2019 年末，将有超过 130 艘 VLCC 和苏伊士型油船交付。目前交付的新造船许多都在首航时运输清洁能源，Gibson 预计这一趋势还会持续下去。

Gibson 在其最近的周报中表示：“如果原油行业仍然受压，这些油船将继续用于经济合理的地方，限制成品油船市场的潜力。”

BIMCO 表示，与 2017 年相比，今年上半年市场运价已出现严重恶化。2018 年将成为原油船市场的另一个亏损年，原油运输行业最有可能要等到 2019 年下半年之后才能出现改善，市场平衡改善将再次带来利润。

来源：国际船舶网

【两大巨头“联姻”打造无人船时代巨无霸】

出人意料，不是瓦锡兰，而是康士伯集团最终成功收购罗尔斯罗伊斯公司。情理之中，两个全球智能船舶的领导者因为共同的理念走到了一起。这一新的公司将成为“无人船”时代的掌舵者，而这一次的合作或将改变未来全球航运业的格局。



康士伯集团收购罗罗商船业务

7 月 6 日，挪威康士伯集团（KONGSBERG）宣布与罗尔斯罗伊斯公司达成协议，将收购罗罗商用船舶（Rolls-Royce Commercial Marine）业务，价格约为 5 亿英镑（约合 6.6614 亿美元）。

康士伯此次收购的对象包括罗罗子公司的船用产品、系统和售后服务业务。收购交易不包括 Bergen Engines 和罗罗的海军业务。

据悉，罗罗此前已对业务结构进行重组，计划将 5 个运营组织裁减至 3 个核心组织——民用航空、国防和动力部门，原海事板块中的国防工业部分将划分到国防板块下，并且对其商船部门进行战略评估。

罗罗表示，商用船舶业务的企业价值为 5 亿英镑，其净收入约为 3.5 亿至 4 亿英镑。不过，最终的收购价格将根据罗罗商用船舶在交易完成时的现金、债务和营运资本决定。康士伯将通过新股权和新债券贷款为罗罗商用船舶业务的收购提供资金。收购价格将在交易完成后以现金支付。

收购交易的完成还有待多个司法管辖区的监管机构批准。康士伯将在 30 个工作日内发布一份信息备忘录，涉及收购罗罗商用船舶业务相关的更多信息。预计这笔交易将在 2019 年第一季度完成。

两大巨头“联姻”打造无人船时代巨无霸

康士伯董事会主席 Eivind Reiten 表示：“海事行业在过去几年来经历了严苛的市场条件，尽管目前依然存在着不确定性，但我们预计市场将出现增长，而技术和创新是关键驱动因素。两百多年来，康士伯一直是高科技产业发展的先驱，具有长远的眼光。收购罗罗商用船舶业务符合我们的增长目标。”

康士伯首席执行官 Geir Haoy 指出：“收购罗罗商用船舶业务将使我们成为海事行业更完整的供应商。海事行业正在日益全球化，经历着相当大的技术和市场驱动变化。通过此次收购，我们将加强与船东、船厂和其他客户及合作伙伴的战略地位。”

康士伯最终能够收购罗罗，可以说是意料之外情理之中。此前除了瓦锡兰，包括挪威 Aker ASA 和韩国现代重工等多家企业也对收购罗罗商船业务感兴趣，但康士伯却成为笑到最后的人，很重要的一个原因，就是双方都看好未来智能船舶的前景，同时也都是目前全球智能船舶的领导者。

罗罗是全球无人船领域的毫无争议的领导者。罗罗早在 2014 年首次推出了自动无人版本未来航运概念，从最早推出无人货船概念到自动无人驾驶货船岸基控制中心运营版本，与马士基集团旗下拖轮公司 Svitser 共同完成了全球首次商船远程操作，与谷歌达成合作共同研究无人自主航运，可以说，是罗罗让



“无人船”一步步成为现实。

而康士伯同样是目前全球无人船领域的领导者之一。康士伯和海工船巨头法国 Bourbon、英国 Automated Ships 联手合作全球首艘无人驾驶海工支援船，和全球最大的化肥制造商——挪威 Yara 集团以及 Marin Teknisk 合作设计并建造了全球第一艘全自动集装箱船“Yara Birkeland”号。去年，挪威航运巨头威尔森集团（Wilhelmsen）和康士伯联手建立了全球首家无人船航运公司——“Massterly”，并将于 2018 年 8 月全面投入运营。可以说，康士伯让无人船的。

正如康士伯首席执行官 Geir Haoy 所言：“此次收购强化了我们的全球业务，将增加销售和服务量。康士伯在全球自动化、导航和控制系统领域占据主导地位，与罗罗商用船舶交付的螺旋桨、推进系统、处理系统和船舶设计相辅相成。两家公司在数字化、智能船舶和自主概念方面均处于领先地位。合并之后，将定位为未来海事行业完整解决方案的重要战略供应商。”

罗罗商用船舶业务董事长 Mikael Makinen 也表示：“这项交易对罗罗和康士伯而言是一个好消息，正值海事行业处于一个新的令人激动的时代开端，数字化和电气技术将改变航运。罗罗一直以来负责领导技术进步，结合优秀的人才、市场领先的技术以及康士伯将这项业务提升到新水平的希望，相信未来几年这一业务将会蓬勃发展。”

由于市场条件充满挑战，罗罗商用船舶业务的海工相关活动水平大幅下降，盈利能力也受到影响，虽然效益不佳，但罗罗的商船业务无疑是优质资产。无论是在船舶配套和船舶设计领域，罗罗都是行业标杆，而在船舶智能和无人船领域更是行业领导者。

目前，康士伯在超过 25 个国家设有代表处，拥有约 7000 名员工，营业额达到 145 亿挪威克朗（2017 年）。罗罗商用船舶在 34 个国家设有代表处，拥有约 3600 名员工，营业额达到 89 亿挪威克朗（2017 年）。合并之后，两家公司在全球范围内为 30000 艘船提供设备和服务。

康士伯和罗尔斯罗伊斯强强联手，一个“无人船”时代的巨头已经产生了。

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	458.00	492.00	645.00	640.00
Hong Kong	458.00	468.00	665.00	n/a



Tokyo	n/a	n/a	n/a	n/a
Hamburg	445.00	n/a	663.00	n/a
Fujairah	455.00	n/a	730.00	n/a
Istanbul	460.00	475.00	690.00	n/a
Rotterdam	427.00	463.00	618.00	n/a
Houston	445.00	n/a	670.00	n/a
Panama	460.00	n/a	695.00	n/a
Santos	466.00	497.50	n/a	776.00

截止日期: 2018-07-13

◆ 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 26 周	第 25 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,800	4,800	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,750	2,750	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,600	2,600	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,350	2,350	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 26 周	第 25 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,900	8,900	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,900	5,900	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,700	4,700	0	0.0%	
LR1	75,000	4,330	4,330	0	0.0%	
MR	52,000	3,550	3,550	0	0.0%	

截止日期: 2018-07-10



(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	TAK	157,000	Hyundai Samho, S. Korea	2020	Central Shipping - Greek	Undisclosed	options declared, scrubber fitted
2	TAK	154,000	Samsung, S. Korea	2019-2020	Teekay - U.S.A	12,500	DP2, ice class 1A, shuttle tankers
1	COMBO CARRIER	83,500	Jiangsu Yangzijiang, China	2020	Klaveness - Norwegian	around 4,000	dru bulk & liquid carrier
1	TAK/GAS	173,400 cbm	DSME, S. Korea	2020	Seatankers - Norwegian	Undisclosed	LNG
1	CRUISE	16,000 gt	Vard Langsten, Norway	2021	Hapag Lloyd Cruises - German	Undisclosed	230 pax, 120 cabins

◆ 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
TORO	BC	76,636		2008	Japan	1,500	Greek	
POSEIDON	BC	75,000		2002	S. Korea	950	Undisclosed	
GH SECRETARIAT	BC	56,897		2012	China	1,300	E Ships - U.A.E	en bloc each**
GH PHAR LAP	BC	56,824		2012	China	1,300	E Ships - U.A.E	
PETERBOROUGH	BC	55,783		2009	Vietnam	1,250	Undisclosed	
NAVIOS ARMONIA	BC	55,522		2008	Japan	1,420	Greek	
KAITY L	BC	50,457		2003	China	850	Chinese	basis special survey freshly passed
GENCO EXPLORER	BC	29,952		1999	Japan	550	Chinese	en bloc each
GENCO PROGRESS	BC	29,952		1999	Japan	550	Chinese	

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
WELLINGTON STRAIT	CV	23,367	1,740	2012	China	1,400	MPC - German	en bloc each***
WINCHESTER STRAIT	CV	23,295	1,740	2012	China	1,400	MPC - German	
MAENAM 1	CV	15,639	1,008	1997	Japan	300	Undisclosed	



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
F WHALE	TAK	319,869		2011	S. Korea	4,500	Hyundai H. I - S. Korean	
ANDREAS	TAK	35,966		1999	S. Korea	580	Undisclosed	
NO. 3 GREEN PIONEER	TAK	4,052		2003	Japan	500	S. Korean	en bloc each****
NO. 2 GREEN PIONEER	TAK	3,497		2002	Japan	500	S. Korean	
VINGA SAFIR	TAK	2,713		2000	Turkey	Undisclosed	Undisclosed	Monjasa - Danish
CHEM MASTER	TAK/CHE+PRO	16,631		2000	Italy	750	Turkish	
SANKO INNOVATOR	TAK/LPG	26,471		2008	S. Korea	1,600	European	en bloc each*
SANKO INDEPENDENCE	TAK/LPG	26,466		2008	S. Korea	1,600	European	
GAS LEGACY	TAK/LPG	3,318		1998	Japan	450	U. S. A	

◆上周拆船市场回顾

印度							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备 注
AL JAWZAA	TAK	4,999	2,841	1986	Japan	305.00	as is Sharjah (U. A. E)

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
JADE PROSPER	TAK	314,250	38,732	1999	Japan	420.00	as is Singapore

◆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
2018-07-13	667.27	778.33	5.9234	85.021	879.18	60.524	933.49	199.57	16840.0
2018-07-12	667.26	779.73	5.9691	85.018	882.53	60.4	933.15	202.88	16836.0
2018-07-11	662.34	776.87	5.9733	84.39	878.21	60.757	932.42	201.62	16836.0
2018-07-10	662.59	779.05	5.9726	84.42	878.05	60.741	943.95	202.41	16794.0
2018-07-09	663.93	779.86	6.0111	84.591	882.48	60.828	949.43	202.83	16787.0



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	1.91763	1 周	1.96388	2 周	--	1 个月	2.07163
2 个月	2.17313	3 个月	2.33919	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.51963	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.78531		

2018-07-12

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