



# 全一海运市场周报

2018.09 - 第1期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. [中国海运市场评述\(2018.08.27 - 08.31\)](#)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【供需状况保持稳健 市场运价稳中有升】

本周中国出口集装箱运输市场需求维持在较高水平，航商总体信心较足，9月起大部分航商在多条航线推涨运价，综合指数上涨。8月31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939.48点，较上期上涨4.2%。

**欧洲航线：**市场仍处传统旺季，运输需求较为强劲。本周上海港船舶平均舱位利用率在95%左右，有部分班期满载出运。市场运价总体保持平稳，部分航商针对各自情况进行微调。

8月31日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为933美元/TEU，较上期下跌2.7%。地中海航线，市场基本面与欧洲航线基本类似，上海港船舶平均舱位利用率在95~100%左右。8月31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908美元/TEU，较上期下跌0.8%。

**北美航线：**美商务部数据显示，2018年第二季度GDP增速修正后将为4.2%，超过预期且为自2014年三季度以来最大增速。最新一期彭博消费者舒适度指数显示，美国民众的经济预期增强至2002年3月以来最高。消费者信心因强劲劳动力市场和减税带来的益处依然处于高位。目的地正处于返校季购物消费旺季，运输需求维持高位，同时中美贸易摩擦目前未见缓和，不少贸易商家因担忧关税原因纷纷提前出货，加之今年几大联盟体年初对北美航线缩减不少运力，当前整体呈现供不应求局面。上海港出运至美西和美东航线大部分班次满载，不少班次还出现爆舱情况。装载情况超预期，航商整体信心充足，大部分航商计划本周上调北美航线运价。8月31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2298美元/FEU和3485美元/FEU，较上期分别上涨8.1和4.7%。

**波斯湾航线：**受地区不稳定因素影响，航线运输需求总体维持相对低位，部分联盟体近期开始撤销远东至伊朗和伊拉克航线运力，部分航商依旧采取临时停航计划以控制总体运力规模，取得一定的效果，上海港船舶平均舱位利用率在85~90%左右。即期市场运价有筑底企稳趋势。8月31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409美元/TEU，较上期上涨4.3%。

**澳新航线：**市场运输需求维持平稳，航线运力近期有所增大，上海港出运船舶舱位利用率在80~90%之间。受供给扩大影响，市场运价承压下行，部分航商



为确保市场份额跌价揽货。8月31日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为590美元/TEU，较上期下跌5.0%。

**南美航线：**市场货量保持高位，上海港船舶平均舱位利用率在95~100%之间。市场基本面良好，航线运价在连续调整数周后本周大部分航商宣布上调运价。8月31日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为1753美元/TEU，较上期上涨21.1%。

**非洲航线：**市场运输需求有所恢复，供需基本面较好，大部分航商于9月初推涨运价。8月31日，上海出口至西非、南非基本港市场运价（海运及海运附加费）分别为2081和724美元/TEU，较上期分别上涨11.9和48.4%。

**日本航线：**航线淡季即将步入尾声，市场运输需求保持弱平稳状态，航线运价小幅波动。8月31日，中国出口至日本航线运价指数为720.74点，较上期微跌0.5%。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【运力供应逐渐恢复 沿海运价上涨乏力】

本周，随着台风影响逐渐减弱，运力供给逐步恢复正常，而需求低迷态势开始显现，沿海散货运输价格上涨乏力。8月31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1183.11点。

**煤炭市场：**本周，沿海煤炭运输市场行情遭遇拐点，低迷需求使得运价涨势难以维系。目前，随着台风渐行渐远，整个用煤旺季主要利好的影响正持续减弱，前期积压在南北各港的船舶逐步释放，运力供应趋于宽松。而需求方面，连续台风使得今年夏天气温难以攀升至往年的高位，空调制冷需求较为疲软，迎峰度夏已接近尾声，耗煤量呈进一步下滑态势。截至8月31日，沿海六大电厂日耗煤量跌至69.8万吨，较上周同期下跌近7.5%。发电负荷明显下滑，部分电厂已开始机组检修工作，采购热情普遍不高。面对上述情况，且临近月底，下游方观望情绪浓厚，运力由之前供应不足逐步转为供应相对过剩，步入淡季的趋势已开始显现，沿海煤炭运输市场行情在周一踏上高点后加速下滑。不过大小船运价走势有所分化，非煤货种运输需求维持较好态势，前期供应紧张的小船依旧略显紧俏，运价继续上涨。而大船市场则出现较为明显的过剩格局，运价有所下跌。

8月31日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1257.96点。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36.5元/吨，较上周五下跌4.2元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为39.7元/吨，较上周五下跌4.6元/吨；秦皇岛-南京（4-5万dwt）航线运价为46.9元/吨，较上周五下跌3.2元/吨。大船主导的华南航线更为低迷，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为42.0元/吨，较上周五下跌6.3元/吨。



**金属矿石市场：**从钢铁生产来看，超高利润刺激钢厂高炉满负荷生产，今年的环保限产从严，钢厂不断提升铁矿石的入炉品位。从库存情况来看，截至 8 月 31 日，全国 45 个港口铁矿石库存量报 14733 万吨，周环比下滑 229 万吨，基本为今年最低水平，港口库存的去化表明钢厂提货节奏稳健。受上述情况影响，金属矿石运价跌幅相对较小。8 月 31 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1121.92 点，较上周小幅下跌 0.8%。

**粮食市场：**目前，南北粮食贸易依旧阻力重重，猪瘟疫情继续蔓延的影响一定程度利空饲料养殖需求，同时新粮上市在即，下游观望情绪浓厚，加之广东港口玉米库存高居 70 万吨，供应宽松格局不变，粮食运输需求难有明显改善。8 月 31 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1058.45 点，较上周下跌 2.3%。

**成品油市场：**临近月底月初窗口期，下游用油公司当月计划已经完成，下月计划尚未启动，市场需求不如预期。加上东营炼厂检修、整改较多，出货量不足。虽然当前油价上涨，但整体市场供需双弱，成交冷清，运价延续小幅下跌走势。8 月 31 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 940.51 点，较上周下跌 0.2%；市场运价成分指数报收 852.99 点，较上周下跌 0.5%。

### (3) 中国进口干散货运输市场

#### 【海岬型船加速回落 中小船型市场走软】

本期国际干散货运输市场，海岬型船市场延续上周末的跌势，本周跌幅进一步扩大，巴拿马型市场和超灵便船型市场上半周续涨，临近周末气氛走软。8 月 30 日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为 1125.10 点，运价指数为 995.06 点，租金指数为 1320.17 点，较上期分别下跌 3.6%、3.3% 和 3.8%。

**海岬型船市场：**本周海岬型船两大洋市场加速回落。太平洋市场上，发货人零星出现在市场上询盘，拿船力度较小，加之巴西长航线气氛较弱，太平洋船东信心受挫，降低报价以促成交。西澳至中国的铁矿石航线运价从上周末的 9.45 美元/吨下滑到本周末的 8.65 美元/吨。30 日市场报出 17.4 万载重吨船，8 月 29 日曹妃甸交船，途径西澳大利亚，新加坡-日本还船，成交日租金为 20000 美元。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 8.671 美元/吨，较上期下跌 3.4%；中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 21151 美元，较上期下跌 13.2%。澳洲纽卡斯尔至舟山航线运价为 12.711 美元/吨，较上期下跌 6.1%。大西洋巴西长航线上的成交量价齐跌，市场气氛走软，加上 9 月份较多 VLOC 船舶到港，压低该航线的租金、运价水平。据悉周中传出 VALE 已排完 9 月份发货船期，进一步增加市场压力，部分船东报价已低于 22 美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 22.442 美元/吨，较上周四下跌 4.8%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 16.613 美元/吨，较上期下跌 5.2%。

**巴拿马型船市场：**本期巴拿马型船总体氛围较弱，两大洋市场由升转跌。太平洋市场上，受下游终端电厂耗量下降及进口配额限制的影响，进口煤市场依然支撑不足，加上澳大利亚和美西的新增货盘有限，太平洋整体氛围走软。虽然上半周延续上周趋势继续走高，但市场缺乏进一步上涨动力，周中开始租金、



运价震荡回落。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 11668 美元，较上期上涨 3.1%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 10785 美元，较上期上涨 3.9%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.755 美元/吨，较上期上涨 3.3%。大西洋粮食航线上，本期伊始南美粮食成交较为活跃，但随着周中 FFA 远期合同价格走弱，加之太平洋地区气氛转弱，粮食航线租金、运价进入调整期，虽然成交量没有显著减少，但租金、运价小幅下滑。30 日市场报出，8.1 万载重吨船，9 月 14-15 日南美东海岸交船，东南亚地区还船，成交日租金为 17000 美元，外加 70 万美元空放补贴。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为 35.459 美元/吨，较上期微涨 0.6%。

**超灵便型船市场：**超灵便型船东南亚市场略有放缓。煤炭方面，近期市场涨幅较大主要受益于即期的印尼煤炭货盘带动，加上之前运力外流一部分到印度洋以及大西洋，使得区域内即期货盘市场运价水平大涨，但远期货盘的租金、运价相对平稳；本期镍矿贸易价格下跌，交投不够活跃；中国北方钢材出口也趋于平淡。上半周东南亚市场租金、运价延续上期涨势，临近周末有所放缓。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 9573 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 11923 美元，较上期上涨 8.0%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 8456 美元，较上期上涨 1.3%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.484 美元/吨，较上期上涨 6.9%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.289 美元/吨，较上期微涨 0.7%。

#### (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 8 月 24 日当周商用原油库存减少，连续两周下降，同时随着汽油需求不断上升，汽油和精炼油库存也在下降。据最新数据显示，8 月伊朗的原油出口装货量较之前的峰值已有大幅回落，美国对伊朗制裁已经开始产生实际影响，可能驱动原油市场进入短期供不应求的状态。本周原油价格波动上涨，布伦特原油期货价格周四报 77.86 美元/桶，较上周上涨 3.4%。全球原油运输市场大船运价小幅下跌，中型船运价保持平稳，小型船运价波动下行。中国进口 VLCC 运输市场运价回调。8 月 30 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 776.40 点，较上期下跌 2.0%。

**超大型油轮 (VLCC)：**运输市场上半周两大航线运价高位盘整，尽管中东中旬货盘持续放出，但市场中可用运力充沛，运价未能延续上周大涨行情。成交记录显示，9 月 12-14 日装期货盘成交运价回调至 WS 57.5。西非市场跟随中东市场转弱，运价同步回调，9 月 27-29 日装期货盘成交运价回调至 WS 57.5。后半周市场冷清，两大航线运价下跌。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS 56.92，较上周四下跌 1.8%，CT1 的 5 日平均为 WS 57.29，较上周上涨 4.1%，等价期租租金平均 1.7 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS 56.71，下跌 2.3%，平均为 WS 57.33，TCE 平均 2.0 万美元/天。

**苏伊士型油轮 (Suezmax)：**运输市场运价综合水平保持平稳。西非至欧洲市场运价小幅上涨至 WS69，TCE 约 0.7 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，9 月 14 日货盘，成交运价为 WS67.5。黑海到地中海航线运价保持在 WS85，TCE 约 1.0 万美元/天。亚洲进口主要来自俄罗斯，一艘 13.5 万吨



级船，俄罗斯新罗西斯克至韩国，9月15至16日货盘，成交包干运费为285万美元。

**阿美拉型油轮 (Aframax)：** 运输市场亚洲航线运价回调下跌，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平波动下行。7万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至WS142(TCE约1.3万美元/天)。跨地中海运价上涨至WS126水平(TCE约1.5万美元/天)。该航线一艘8万吨级船，杰伊汉至地中海，9月5至6日货盘，成交运价为WS127.5。北海短程运价下跌至WS100(TCE约0.1万美元/天)。波罗的海短程运价下跌至WS73，TCE约0.4万美元/天。波斯湾至新加坡运价下跌至WS114，TCE约0.7万美元/天。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至WS105，TCE为0.9万美元/天。

**国际成品油轮 (Product)：** 本周成品油运输市场亚洲航线维持稳定，欧美航线涨跌互现，综合水平波动盘整。印度至日本3.5万吨级船运价维持在WS119(TCE约0.2万美元/天)。波斯湾至日本航线5.5万吨级船运价小幅上涨至WS104(TCE约0.5万美元/天)；7.5万吨级船运价保持在WS95(TCE大约0.6万美元/天)。美湾至欧洲3.8万吨级船柴油运价下跌至WS81水平(TCE跌破保本线)；欧洲至美东3.7万吨级船汽油运价小幅上涨至WS113(TCE大约0.2万美元/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

### 【超灵便型散货船大跌6% 成品油轮船价反弹1.3%】

8月29日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为788.81点，环比下跌0.89%。其中，国际散货船价综合指数、沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别下跌2.19%、0.14%、1.37%；国际油轮船价综合指数微涨0.02%。

BDI指数1700点以上高位尚未站稳，5连跌后收于1684点(周二)，环比下跌3.00%，二手散货船价格在阶段性高位大幅震荡。其中，因货盘短缺，海岬型和超灵便型船价大跌5%以上；灵便型散货船租船活跃，船价补涨超1%。本周，5年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1544万美元、环比涨3.71%；57000DWT--1582万美元、环比跌6.00%；75000DWT--2177万美元、环比跌1.17%；170000DWT--3232万美元、环比跌5.55%。近期，国际干散货船1年期租费率稳中有涨，即期运价在持续下滑后，有止跌迹象，预计二手散货船价格短期将分船型震荡盘整。本周，因船价回调，买家购船积极，二手国际散货船成交量恢复性增加，共计成交17艘(环比增加11艘)，总运力105.35万DWT，成交金额22079万美元，平均船龄为8.41年。

美国与墨西哥贸易争端缓和，美元受挫走低，加上伊朗制裁引发市场对供应面忧虑增加，国际原油价格持续上行。布伦特原油期货收于75.95美元(周二)，环比上涨4.57%。本周，国际原油运输需求基本稳定，油轮运价上涨乏力，二手油轮船价平稳波动。本周，5年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--1974万美元、环比涨1.31%；74000DWT--2214万美元、环比跌0.05%；105000DWT--2474万美元、环比跌0.89%；158000DWT--3871万美元、环比涨0.06%；300000DWT--5135万美元、环比跌0.65%。近期，中东和地中海的原油货盘有所增加，大西洋航线的成品油运价略有上涨，而西非地区的货盘供应略有不足，



预计二手油轮价格将低位窄幅震荡。本周，二手国际油轮成交稀少。其中，成品油轮“HIGH BEAM”，46646DWT，2009年日本造，以1490万美元出售。

受多个台风连续影响，沿海船舶周转受阻，可用运力分布不均，船东趁机涨价，但市场实际需求有限，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--117万人民币、环比跌0.18%；5000DWT--744万人民币、环比跌0.08%。近期，沿海火电厂日均耗煤疲软，煤炭运输需求一般；环保限产令钢厂持续上涨，钢厂增产带动金属矿石需求增加；粮食销售传统旺季临近，南北粮食贸易有所回升；综合考虑，短期沿海运价或因煤炭货盘不足略有回跌，预计散货船价格短期或稳中有跌。本周，沿海散货船买卖询盘一般，实际成交较少。

内河散运需求不足，二手散货船价格跌多涨少。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、环比涨0.75%；1000DWT--100万人民币、环比跌0.81%；2000DWT--182万人民币、环比涨0.20%；3000DWT--284万人民币、环比跌5.40%。随着政治局会议对房地产市场的定调，结合住建部等七部门实施的专项行动，并频繁约谈房价涨幅过快的城市负责人，下半年楼市调控政策还将继续趋紧。业内人士认为，房地产市场将大概率出现降温，预计年内“金九银十”行情难现。此对内河建材运输需求短期利空，预计内河散货船价格将震荡调整。本周，内河散货船成交量小幅回升，共计成交43艘（环比增加16艘），总运力10.01万DWT，成交金额9018万元人民币。

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

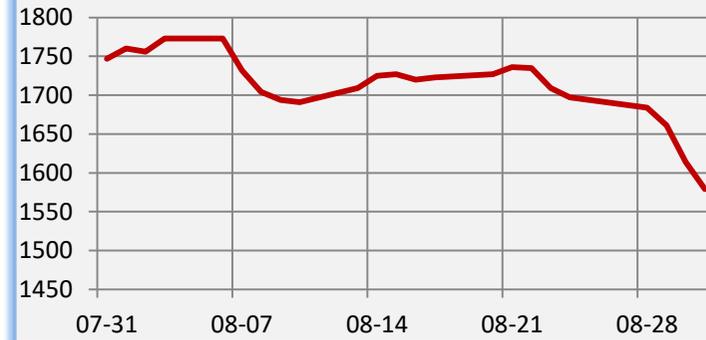
波罗的海指数	8月28日		8月29日		8月30日		8月31日	
BDI	1,684	-13	1,661	-23	1,614	-47	1,579	-35
BCI	3,088	-76	2,994	-94	2,826	-168	2,732	-94
BPI	1,643	+13	1,639	-4	1,608	-31	1,571	-37
BSI	1,110	+15	1,121	+11	1,128	+7	1,132	+4
BHSI	554	+3	556	+2	559	+3	562	+3



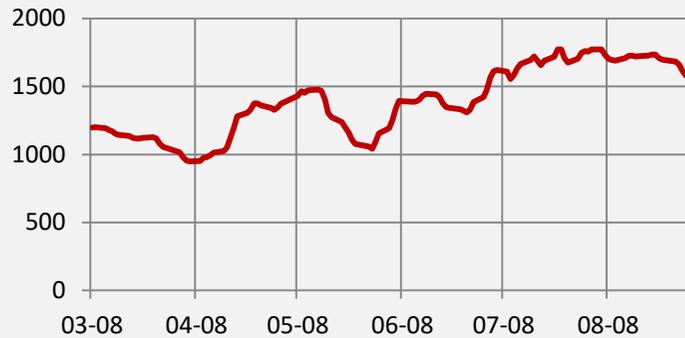
上周 BDI 指数走势



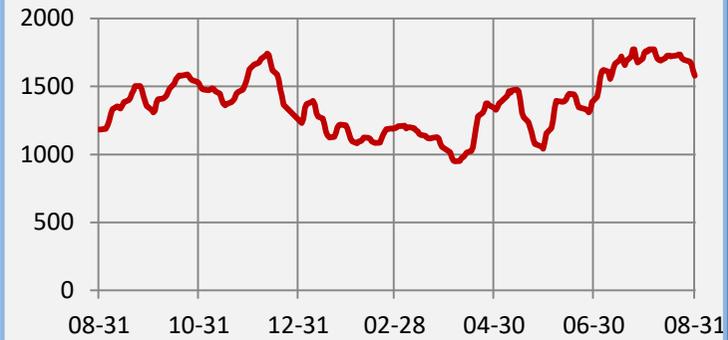
近一个月 BDI 指数走势



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 34 周	第 33 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	26,000	26,000	0	0.0%
	一年	23,000	23,000	0	0.0%
	三年	20,000	20,000	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	13,250	12,750	500	3.9%
	一年	13,750	13,000	750	5.8%
	三年	12,250	12,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	13,250	13,000	250	1.9%
	一年	13,250	13,000	250	1.9%
	三年	12,000	12,000	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	10,750	10,750	0	0.0%
	一年	10,500	10,500	0	0.0%
	三年	9,000	9,000	0	0.0%

截止日期: 2018-08-28

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Alpha Hope' 2011 181433 dwt dely Jingtang prompt trip via Brazil redel Singapore-Japan \$25,000 - NYK

'Iolcos Ambition' 2012 87376 dwt dely EC South America 17 Sep trip redel S.China \$16,500 + \$650,000 bb - Comerge

'Rosco Sandalwood' 2004 76801 dwt dely Xinsha 04 Sep trip via Indonesia redel S.China \$11,000 - Kaishun

'Donousa' 2004 76417 dwt dely Mariveles 02 Sep trip via Indonesia redel Malaysia \$13,750 - K Line

'Tiger East' 2012 76213 dwt dely Hamburg 02 Sep trip via Murmansk or Baltic redel Skaw-Porto Torres \$15,000 - Norden



- 'Aquaknight' 2007 75395 dwt dely Nagoya 05/06 Sep trip via NoPac intention petcoke redel Singapore-Japan \$12,000 - DHL
- 'Paquis' 2005 74143 dwt dely EC South America 20 Sep trip redel Singapore-Japan \$15,650 + \$560,000 bb - K Line
- 'Aqualeo' 2018 63948 dwt dely Gresik 03/08 Sep trip via Indonesia redel China \$17,000 if south of CJK and \$17,250 if north - Full Links
- 'Stenia Colossus' 2011 58731 dwt dely Tianjin 31 Aug/02 Sep trip via CIS redel Philippines \$9,250 - cnr
- 'Germ Success' 1997 47186 dwt dely Beihai 06/09 Sep trip via Campha redel China intention clinker approx. \$12,200 - cnr
- 'Venture Joy' 2016 43532 dwt dely Santos 08/12 Sep trip via PG redel PMO intention sugar \$14,000 + \$400,000 - cnr

## (2) 期租租船摘录

- 'Keeper' 2005 174674 dwt dely Japan 01/10 Sep approx 24 months redel worldwide approx \$19,250 - DHL

## 4. [航运市场动态](#)

### 【航运业改用清洁能源将催生第五大 LNG 市场】

航运业目前每天消耗约 500 万桶石油，只要全球航运业 5% 的船只改用液化天然气做为动力燃料，就将创造出全球第五大液化天然气市场，其用量将仅次于日本、中国、韩国和印度市场。

由于海事法发生旨在遏制空气污染的重大变化，全球航运业可能成为液化天然气的新市场。

根据海事咨询公司 DNV GL 目前的数据，主要邮轮和全球大型航运公司已订购 125 艘以液化天然气为动力燃料的新船（可参考：→震撼！世界第一艘 LNG 动力豪华游轮闪亮登场！），另有 119 艘此类船只已投入运营。这在一定程度上是因为将在 2020 年生效的新监管规定将把船用燃油的含硫量上限从 3.5% 下调至 0.5%。

目前海运业者以 LNG 作为船只燃料的用量仍小，尚不足以对 LNG 价格产生影响。



不过，未来需求看增，将有利于荷兰皇家壳牌（Shell）等公司的展望。

华尔街日报报导，目前海运业每日约消耗 500 万桶的石油，大多数业者可望达到新规定的要求，有的业者改用成本较昂贵的低含硫量燃油，有的则安装「洗涤器」从废气中除去硫磺。

但新的法规改变将使 LNG 成为一种具成本竞争力的海运燃料选项。分析师说，单是把 5% 的全球船只改装成 LNG 动力船，就足以创造一个需求相当于全球第五大的 LNG 新市场，仅次于日本、中国、南韩和印度。

LNG 生产商也把海运业视为潜力不容小觑的新需求来源，壳牌副总裁希尔说，该公司正在押注 LNG 的成长速度将比石油快，并正与邮轮业者嘉年华（Carnival）合作寻找 LNG 来源，并开发 LNG 的相关设施。

LNG 打入海运业市场仍面临一些挑战。

瑞信（Credit Suisse）石油与天然气产业分析师卡沃尼克表示，许多海运公司因应新法规的做法不是订购 LNG 动力船，而是在现有的货轮上安装废气洗涤器，例如拥有 103 艘船的 Carnival 公司就在 69 艘船上采用这种装置。

卡沃尼克说：「未来五年，只会有比率非常小的国际海运货船采用 LNG 作为燃料。」

来源：信德海事

### 【新一季“飞奔吧！货船！”开始上演了……】

美媒称，尽管美中贸易争端升级可能会令其运载的货物面临高昂的关税，但目前仍有至少两艘运载着美国液化天然气（LNG）的货轮正在驶往中国。

彭博社 8 月 23 日报道，根据彭博汇总的船舶跟踪数据，Rioja Knutsen 和 Gaslog Greece 两艘货轮都在最近离开了美国钱尼尔能源公司在路易斯安那州的 LNG 出口码头，并将中国作为目的地。Rioja Knutsen 定于 9 月 1 日抵达天津，Gaslog Greece 预计于 9 月 19 日到达中国。

报道称，虽然具体日期尚未确定，但美国最早可能在 9 月 7 日对价值 2000 亿美元的中国商品加征关税，作为反制措施，中国也可能会在下个月初对美国 LNG 加征 25% 的关税。



这些货轮的行程彰显出，特朗普可能会切断美国蓬勃发展的天然气出口行业与全球最大进口国之间的联系。

在美国与中国的贸易争端中，最广人为知的是网红大豆船，引起国内外媒体的强烈关注。

但现在不仅是大豆船要“飞奔”，路透社报道称，据船舶跟踪数据显示，一艘从美国运来煤炭的船只周五从中国转向韩国，就在中国对美国燃油、煤炭等征收 25% 的关税的一天后。

报道称，美国关税可能会在公众意见征询期结束后于 9 月 7 日开征，中国会紧接着采取措施。虽然美国不是中国最大的天然气供应国之一，但两国间的交易规模在去年冬季达到顶峰。冬季往往是中国一年中天然气消费量最高的时期，在工业需求之上还要加上北方城市的家庭供暖需求。

7 月 10 日，美国贸易代表办公室公布了新一轮征税清单，表示要对价值 2000 亿美元的中国商品额外加征 10% 关税。美国 301 条款委员会将于 8 月 20 日至 23 日将召开公开听证会，听证会结束后，相关利益方可在 8 月 30 日前提交抗辩意见。而在听证会首日，61 个发言人中仅 3 人赞同关税。

来源：龙 de 船人

### 【马士基油轮联手 Klaveness Digital 推进智能航运】

马士基油轮与 Klaveness Digital 携手推动航运业智能数字化解决方案的发展。

据了解，马士基油轮将获得 Klaveness Digital 的数字化平台，使该公司能够存储和管理大量商业和运营数据。

预计这将让数字化解决方案更快地进入市场并为双方带来成本效益。

Klaveness Digital 开发了一个基于云计算的数字化平台，给用户用于存储、处理和商业输出和运营的数据。该平台将允许马士基油轮将来自多个来源的数据存储在一个中心平台，从而更容易共享数据并与合作伙伴协作开发新的数字化解决方案。

“我们拥有油轮行业最大的船舶航行数据采集源头之一。”马士基油轮公司首席数字官 Peter Schroder 解释，“通过与 Klaveness 的合作，我们可以与志同道合的数字化公司合作。使用其平台将使我们能够更快地将我们的数字化解决方案推向市场。它还有可能为两家公司带来成本效益，因为平台的未来发展可以共享。”



作为数字化驱动的决策，Klaveness Digital 花了三年半的时间开发平台，提供数字化解决方案和服务基础。该平台基于 Microsoft Azure 的云计算架构。

“我们真的相信，与马士基油轮的这种战略伙伴合作将加速为航运业开发智能数字化解决方案。” Klaveness Digital 总经理 Aleksander Stensby 表示。

在夏季之前的试点后，马士基油轮开始将数据上传到平台，同时与合作伙伴就平台未来的共同开发继续进行对话。

Klaveness Digital 是挪威航运公司 Torvald Klaveness 旗下的一家航运科技公司，并已着手将航运和物流带入数字化时代。Torvald Klaveness 成立于 1946 年，是一家具有领先地位的全球化航运公司。凭借改善航运本质的愿景，创新在几十年来一直是公司的核心。除了是全球航运业领先数字服务提供商之外，该公司还拥有独特的多用途散货船船队，为不同的运营商提供支线集装箱运输船，并是干散货行业最大的运营商和运营池管理者之一。

来源：国际船舶网

### 【很缺船！巴西咖啡豆丰收，但苦于无船可用】

近段时间巴西咖啡豆出口商愁坏了。作为世界第一大咖啡豆生产以及出口国，今年巴西咖啡豆今年迎来丰收，但他们却找不到足够的船舶运力来及时的将这些丰收的咖啡豆送到全球的客户手中。

根据咨询公司 Safras & Mercado 本周四预估的数据显示，今年巴西总共的巴西豆出口量将达到 6050 万袋，巴西国家农业信息机构 Conab 预计，巴西咖啡产量将达到创纪录的 5800 万袋，足以供应星巴克十多年，其中包括 4400 万袋阿拉比卡咖啡。一些交易商的估计甚至高达 6500 万袋。而根据巴西政府公布的数据显示，去年这一数据为 4500 万袋。

据路透社消息，进、出口商均表示，目前并没有足够的集装箱船舶运力将这些丰产的大量的巴西咖啡豆从桑托斯以及里约热内卢等港口运出巴西。这意味着由于出口商通常会提前一到两周预订集装箱船舱位的情况下，他们的等待时间最长可达 8 周。

一位来自于纽约的咖啡商 Unique Coffee Roasters 主管 Joseph Ferrara 表示，由于航运安排的延误，原本预计将于 9 月初运抵的咖啡豆恐将要拖到 10 月才能收到货。

Ferrara 表示，“每个进口商都面临着这样的问题，而这也不是我们所能控制的。” 好在其也表示还有足够的库存应该能等到新货的到来。

美国国际贸易委员会的数据显示，美国从巴西进口的咖啡在 2018 年上半年下降了 6.6%，降至 6 年低点。



对外贸易与投资委员会(COMEXI)贸易主管 Rodrigo Costa 透露,“可用的船舶运力偏少,一般情况下提前一周就能预订到舱位,而现在需要花费 3-4 周。”

一位美国进口商表示,尽管多花费了 10%的费用,仍然需要面对长达 8 周的延迟。巴西咖啡出口商协会在其最新的月度报告中说,7 月份的发货量比去年同期增长了 28%,如果不是因为“港口困难”,那么规模可能会更大。

一些进出口商表示,在此之前,拉丁美洲最大的经济体巴西在 2017 年遭遇了有史以来最严重的经济衰退,减少了进口,从而减少了可供出口的集装箱的可用性,也是造成本次巴西出口受阻的原因之一。

有出口商表示,使用集装箱运输的货物出口受到了影响,而通过非包装的使用干散货船舶运输的货物出口并没有受到影响。很显然,由于较为金贵,咖啡豆是装在集装箱里的运输的,而现在,随着巴西咖啡豆今年的大丰收,目前咖啡豆的运输压力正在显现。

事实上,由于今年巴西咖啡产量预计将创纪录,国际对冲基金已经聚集了创纪录的资金做空巴西咖啡。根据美国商品期货交易委员会的数据,净空头或做空阿拉比卡咖啡价格的规模,达到了近 9 万份合约的创纪录水平。这相当于 2550 万袋咖啡(每袋 60 公斤),比巴西去年出口的总量还要大。

来源: 航运在线

### 【集装箱船航行北极: 是否为时尚早?】

在开发和应用创新技术趋势方面,马士基集团一直是行业的领先企业之一。本周,马士基宣布其集装箱船舶试航北极可谓是大胆之举。

到目前为止,只有客轮、油轮和特种船航行过北极水域。

虽然此次航行主要是实验性质,但是如果马士基开始探索该航线的商用可行性,那么此航线对集装箱航运的吸引力可见一斑。

集装箱航运目前正在寻求降本增效的良方,特别是减少燃料成本。北极航线因此非常吸引人,因为相比从苏伊士运河走,从东北欧到亚洲的航线距离减少了 24%左右。

而且集装箱航运公司如果已经投资了可在冰区航行的船舶,将能节省时间和金钱成本。

然而,仍有一些限制需要考虑。



随着全球气候变暖，北极的冰层正在融化。但即使冰原融化，夏季的无冰期仍然会有各种大小的冰原碎片漂浮在北冰洋上。因此，通过北海航道的船舶需要破冰功能的支持，而这需要大量资金投入。

马士基的船舶穿越航道时也需要破冰船保驾护航。

但是，很多预测显示无冰期会在未来几年延长，因此商用航行的时间也会变长。长期来看，这条航线值得集装箱航运公司的关注。

从通航能力来看，该航线还不能替代苏伊士运河。北极航线最大可通过 4500TEU 的船，而苏伊士运河可通过超大型集装箱船。

从目前的情况来看，北极东北航道每年夏季浮冰融化及开通的窗口时间（或供一般商船的可通航时间）最多也就 4-5 个月，作为班轮集装箱船还不太可能把北极航道作为常规海运航线经营。

撇开商业因素，这条航线的环境因素也需重点考虑，因为这个区域位置偏远，缺少可以处理漏油事件和航行事故的基础设施。

为此，今年 4 月，国际海事组织（IMO）海洋保护委员会同意进一步考虑在北极地区禁用重燃油。

马士基表示，此次航程将全程使用超低硫油。8 月 23 日，马士基的 Venta Maersk 轮离开海参崴驶往北极。马士基此前表示该船的航程将延续 1 个多月。预计将于 9 月 1 日穿越白令海峡，并计划在 9 月底到达圣彼得堡。

来源：远洋海运网

## 5. [船舶市场动态](#)

### 【LNG 运输船订单猛增】

LNG 运输是如今涨势最为迅猛的航运板块，新船订单数量正持续增多。截至目前，今年 LNG 新船订单量已经达到 33 艘，远超去年全年的 19 艘和 2016 年全年的仅 6 艘。

能源咨询顾问公司伍德麦肯兹 LNG 航运和贸易首席分析师 Andrew Buckland 表示：“更高的现货/短期租船费率，依然处于低位的新造船价格以及快速增长的 LNG 贸易正在促使船东下单订造更多的新船。”



今年 LNG 的新增供给很容易被市场吸收，出乎大多数人的意料，主要是因为以中国为首的亚洲需求非常旺盛。

LNG 供给新项目在短时间内纷纷下线运行，让 LNG 航运板块因此收益。伍德麦肯兹预计，LNG 产能将在 2015 年至 2020 年间每年增加 1.5 亿吨以上。相比之下，2011 年至 2016 年，这个数字仅为 0.2 亿吨/年。

新一轮的 LNG 供给项目最终投资决策（FIDs）预计将新增更多对航运的需求。伍德麦肯兹目前预测在 2018 年至 2021 年，FID 将新增 LNG 产能 1.14 亿吨/年。除此之外，LNG 新造船价格也前所未有的低，促使船东不断下单。

伍德麦肯兹还说，船舶设计和技术上的进步让新型 LNG 船更大更高效，因此即便是过去三四年下单的船现在看起来也已过时。

2018 年至今，已有 36 艘新船加入全球 LNG 船队，另有 3 艘送往拆船厂。22 艘新船计划在今年底前交付。如此看来，今年运力预计将增加 13%。

伍德麦肯兹表示，“LNG 贸易正健康发展，但是我们对 2018 年 8.2% 的增速预测仍然低于船队运力的扩张速度。幸好从美国到亚洲的长距离出口增多，让运输需求以更高速度增长，LNG 船的供需达到了微妙的平衡。但到 2019 年，贸易增长预计达 13.7%，这个平衡将朝着有利于船东的方向倾斜。

亚洲的需求高峰期吸引更多美国出口 LNG 通过长距离海运来到目的地，将船舶带出了大西洋地区。全球的租船费率因此上涨。6 月份，大西洋地区的租船费率达到 90000 美元/天，同时，太平洋地区的租船费率也接近 70000 美元/天。”

总体来说，市场显然希望看到更多新造船，目前这些订单太少，而且来得太晚。

但是从长远来看，仍有很多新的运力即将交付，也有一些较少使用的旧船可以更好地利用起来。

伍德麦肯兹认为，“如果继续保持当前的下单速度，可能会带来较大风险。”

来源：中远海运 e 刊

### 【韩国三大造船巨头或将合并成两家】

据《上游报》消息，韩国三大造船厂现代重工、三星重工和大宇造船可能会在一年内合并成两家。



现代重工、三星重工和大宇造船仍在继续挣扎，大宇造船首席执行官 Jung Sung-leep 透露，大宇造船可能会成为收购对象。Jung 说：“我的最终目标是使大宇成为一个有吸引力的公司，让其他公司有兴趣收购。”

韩国工业和能源部部长 Baek Woon-kyu 说：“尽管我们相信我们的造船业具有全球竞争力，但由于市场严重衰退、新造船价格下降和激烈的竞争，韩国造船业面临危机。尤其是由于产能继续过剩，有必要重组和提高竞争力。”

此前，有俄企对收购大宇造船表现出兴趣，但韩国政府表示，不会将大宇造船出售给外企，俄媒猜测，大宇造船是韩国主要军工企业，韩国政府担心将其出售给外国企业可能会泄露军事机密。

另有消息称，三星重工或现代重工是大宇造船的潜在收购者，但目前尚不清楚目前它们中是否有领先者。然而在 2016 年，三星重工曾表示，无意收购大宇造船，因为自身难保，不考虑收购别一家公司。

事实上，三星重工和现代重工也困难重重，三星在考虑要求员工无薪休假。现代已经在采取该措施。

来源：龙 de 船人

## 6. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	471.00	505.00	693.00	688.00
Hong Kong	476.00	483.00	710.00	n/a
Tokyo	n/a	n/a	n/a	n/a
Hamburg	442.00	n/a	673.00	n/a
Fujairah	470.00	n/a	740.00	n/a
Istanbul	n/a	n/a	n/a	n/a
Rotterdam	432.00	472.00	658.00	n/a
Houston	445.00	n/a	720.00	n/a
Panama	460.00	n/a	740.00	n/a
Santos	472.00	503.50	n/a	786.00

截止日期： 2018-08-31



◆ 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 34 周	第 33 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	2,900	2,800	100	3.6%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,700	2,600	100	3.8%	
灵便型 Handysize	38,000	2,400	2,400	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 33 周	第 32 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	9,000	8,950	50	0.6%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,950	5,900	50	0.8%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,800	4,750	50	1.1%	
LR1	75,000	4,400	4,350	50	1.1%	
MR	52,000	3,600	3,550	50	1.4%	

截止日期: 2018-08-28

(2) 新造船成交订单

新 造 船							
数量	船 型	载重吨	船 厂	交 期	买 方	价格 (万美元)	备 注
2+2	TAK	114,000	Daehan, S. Korea	2020	Enesel - Greek	4,800	Tier II, scrubber ready
1	BC	64,000	Wuhu Shipyard, China	2020	Ningbo Runhua - Chinese	Undisclosed	
2	TAK/GAS	174,000 cbm	Samsung, S. Korea	2020	GasLog - Greek	18,230	LNG
2	TAK/GAS	79,800 cbm	Jiangnan, China	2021	JOVO Group - Chinese	Undisclosed	Tier III, Sino-Flex
6	CV	1,900 teu	Guangzhou Wenchong, China	2020	Wan Hai Lines - Taiwanese	2,650	



◆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
NAVIOS MARS	BC	181,383		2016	Japan	4,970	Greek	internal deal
NSS GRANDEUR	BC	176,882		2006	Japan	2,050	Chinese	
NORD CREST	BC	61,654		2011	Japan	1,950	Greek	
NAVIOS PRIMAVERA	BC	53,464		2007	Japan	1,050	Greek	
DI KUN	BC	50,689		2011	China	1,460	Undisclosed	at auction
AVLEMON	BC	42,584		1997	Croatia	320	Chinese	at auction
IVS SHIKRA	BC	29,664		2008	Japan	780	Greek	
BRIGHT RAINBOW	BC	28,397		2013	Japan	1,150	Greek	
DI SHENG	BC	27,641		2010	China	925	Huaian Fuhang - Chinese	at auction
VINALINES FORTUNA	BC	26,369		1991	Japan	230	Undisclosed	
HUA YUN 5	BC	23,996		2008	China	586	Chinese	at auction

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
CAP SAN VINCENT	CV	123,383	10,600	2015	S. Korea	Undisclosed	Ship Finance International - Norwegian	
CAP SAN LAZARO	CV	123,205	10,600	2015	S. Korea	Undisclosed	Ship Finance International - Norwegian	*CRANES against T/C
CAP SAN JUAN	CV	123,101	10,600	2015	S. Korea	Undisclosed	Ship Finance International - Norwegian	to Maersk with p.o
GALICIA D	CV	52,788	4,178	2010	Taiwan, PRC	Undisclosed	Delphis - Belgians	
ARKAS AFRICA	CV	50,300	4,256	2008	China	Undisclosed	German	
ANL ELANORA	CV	23,451	1,740	2007	China	1,400	German	
REECON EMRE	CV	12,300	1,024	2011	Turkey			
REECON WHALE	CV	12,300	1,024	2011	Turkey	1,350	Arkas Shipping - Turkish	en bloc

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
GLORY CRESCENT	TAK	105,405		2013	S. Korea	2,450	AG Shipping - Singaporean	
CAPE TEXEL	TAK	73,766		2009	China	1,450	Norwegian	
HIGH BEAM	TAK	46,646		2009	Japan	1,480	Undisclosed	
MR NAUTILUS	TAK	43,358		1998	Croatia	480	Undisclosed	
NAIKAI MARU NO. 25	TAK	5,578		2005	Japan	400	Undisclosed	



## ◆ 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 ANBARIAH	TAK	95,628	15,933	1993	Japan	445.00	

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
JASPER EXPLORER	OTHER	7,852	14,350	1973	Netherlands	446.00	drilling ship, as is Namibia
OLYMPIC SPIRIT II	TAK	96,773	15,287	1997	Japan	undisclosed	
SKAZOCHNYJ MOST	TAK	47,314	9,740	1998	Croatia	455.00	
BILLY J RAMEY II	TUG	1,804	3,250	1988	Japan	250.00	as is Batam
MAWFORD TIDE	TUG	1,475	3,250	2009	China	250.00	as is Batam
DELANCEY TIDE	TUG	1,386	3,250	2010	China	250.00	as is Batam
GARY TIDE	TUG	1,374	3,250	1988	Japan	250.00	as is Batam

## ◆ ALCO 防损通函

### 【欧盟 2271/96 号条例 (阻断法令)】

2018 年 5 月发布的通函中指出了船东和保险人将受到美国政府决定退出伊核六国、欧盟与伊朗共同签署的(JCPOA)引起的潜在影响。

正如之前所述, 美国退出《联合全面行动计划》(JCPOA)并决定恢复之前根据协议停止实施的与核有关的制裁法律, 将对与伊朗有关的海上贸易和相关保险服务产生重大影响。

### 【请留意滞期费及中介经纪人相关问题】

在最近的仲裁案 LONDON ARBITRATION 19/18 一案中, 原告船东与被告租家, 以经修订的 ASBATANKVOY 格式合同及附加条款, 订立包运租船合同(COA), 租赁两艘船舶用于执行燃料油/沥青混合物运输的航次。

详细信息请索取附件。



◆ 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
2018-08-31	682.46	796.46	6.1524	86.949	888.54	60.126	997.53	215.34	16257.0
2018-08-30	681.13	797.59	6.0998	86.784	887.9	60.229	996.81	210.65	16292.0
2018-08-29	680.72	795.9	6.1225	86.725	876.06	60.182	997.1	208.76	16294.0
2018-08-28	680.52	795.45	6.1245	86.692	877.5	60.196	990.05	208.1	16330.0
2018-08-27	685.08	797.77	6.1625	87.273	881.82	59.847	983.9	207.82	16309.0

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	1.91488	1 周	1.962	2 周	--	1 个月	2.11375
2 个月	2.20613	3 个月	2.32075	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.53563	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.84		

2018-08-31