



全一海运市场周报

2019.05 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2019.05.13 - 05.17)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场需求回落 航线运价下跌】

本周，中国出口集装箱运输市场需求有所回落。受多种利空因素综合影响，多个运输市场货量出现下滑，多数航线运价有一定程度下跌，综合指数走低。5月17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726.23点，较上期下跌4.0%。

欧洲航线：近期欧洲市场经济总体保持稳定，货量受季节因素影响略有下滑。部分航商在航线上出台运力控制措施，上海港船舶平均舱位利用率保持在95%左右，航线供需总体保持尚可。价格方面，由于欧洲航线运价已连续上调近一月，航商对市场的预期有所下降，即期市场订舱价格本周出现回落。5月17日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为723美元/TEU，较上期下跌5.9%。地中海航线，市场情况与欧洲航线类似，即期市场运价同样出现下跌。5月17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696美元/TEU，较上期下跌4.1%。

北美航线：受近期中美贸易摩擦综合影响，部分货主或对出货渠道做出调整，退关率有所上升。受此影响市场货量略有下滑，而近期航线运力有所回升。上海港船舶平均舱位利用率美西航线在90%左右，美东航线则为95%左右，供需形势不容乐观。多数航商对后市发展不抱乐观态度，主动下调了各自订舱报价，即期市场运价下跌。5月17日，上海出口至美西基本港市场运价（海运及海运附加费）为1340美元/FEU，较上期下跌7.1%；上海出口至美东基本港市场运价（海运及海运附加费）为2597美元/FEU，较上期下跌4.2%。

波斯湾航线：目的地市场正值斋月，航线货量有一定下滑。航线总体运力近期暂无太大变化，由于各航商前期运力控制措施，上海港船舶平均利用率保持在90%~95%之间。多数航商只在前期水平小幅调整运价，即期市场运价小幅下跌。5月17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611美元/TEU，较上期下跌1.5%。

澳新航线：市场表现近期一直处于疲软状态，货量持续下滑。各航商装载率表现低迷，且差异较大，上海港船舶舱位利用率在60%至90%不等。为维持市场份额，多数航商采取降价揽货策略，市场运价连续走低。5月17日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为275美元/TEU，较上期下跌4.5%。



南美航线：市场货量总体略有下滑，南美东航线有部分航商运力出现暂时下调，上海港船舶平均装载率在 95%左右。价格方面，市场竞争有所加剧。多数航商仍采取小幅降价策略，即期市场订舱价格下跌。5 月 17 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 887 美元/TEU，较上期下跌 5.6%。

日本航线：本周货量基本平稳。5 月 17 日，中国出口至日本航线运价指数为 719.09 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【船东心态走强 综合指数上涨】

本周，在市场供需、非煤货种货盘需求、下游情绪等多方面因素影响下，沿海散货运输市场先扬后抑，运价小幅上涨。5 月 17 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 1118.31 点，较上周上涨 1.0%。其中煤炭、粮食、金属矿石运价指数上涨，成品油运价指数下跌，原油运价指数维稳。

煤炭市场：本周，沿海地区气温小幅回升，居民用电有所回暖，日耗煤量较上周小幅上调。沿海六大电厂日耗煤量升至 60 万吨水平，较上周上涨 5 万吨；上游供应宽松，秦皇岛、唐山两港港口库存突破 2100 万吨，下游六大电厂库存也继续攀升至 1600 万吨。煤炭价格在多空因素制衡下进入横盘期，环渤海港口煤价继续持平。本周运输市场价格要分上下半周来看：上半周，市场延续上一周的上行走势，加上中俄天然气工程影响，常熟海事局发文后续进江航线或将强制护航，可能增加船东成本，船货双方对运价的判断出现分歧，船东心态增强，运价继续上涨。下半周，受电厂高库存影响，下游需求持续疲弱，煤炭淡季特征显现，电厂拉运基本以长协为主，加上外贸市场收益较内贸基本持平，大船运力出现富余。沿海煤炭运输价格由涨转跌，进入下行通道。周末，因华东、进江航线效益优于华南航线效益，船东普遍不愿意跑南北航线，华南航线运价率先止跌。

5 月 17 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1163.53 点，较上周上涨 1.0%。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 33.2 元/吨，较上周上涨 0.1 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 35.8 元/吨，较上周下跌 0.2 元/吨；秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 37.2 元/吨，较上周上涨 0.6 元/吨。

金属矿石市场：本周，钢材市场下游需求出现走弱迹象，但刚需依旧存在，价格难以持续下跌。从钢厂角度看，利润值继续维持，短期降产意愿偏低，部分钢厂还有超卖现象出现，铁矿石需求量持续增加。金属矿石运价小幅上涨。5 月 17 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1088.08 点，较上周上涨 1.0%。

粮食市场：今年华北新粮减产、本地贸易余粮不足两成，加上东北粮到货困难，不得不提价收购。南方销区玉米现货价格整体稳定，粮源趋于多元化。受非洲猪瘟持续恶化影响，下游需求仍然处于低迷态势，饲料厂企业库存仍然维持在安全库存。供需基本处于平衡状态。5 月 17 日，沿海粮食货种运价指数报收 918.86 点，较上周上涨 4.1%。



成品油市场：5月13日成品油市场迎来年内第二次下调，国际油价先跌后涨，成品油市场整体窄幅震荡运行。运输市场方面：上游供应持续宽松，下游库存偏高，油品卸不下去，压港较为严重。成品油运输市场运价较上周小幅下跌。5月17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972.42点，较上周下跌0.3%

(3) 中国进口干散货运输市场

【海岬型船两市表现不一 综合指数继续上涨】

本周国际干散货运输市场各船型市场走势分化，其中海岬型船市场有涨有跌，远程矿航线运价上涨；巴拿马型船运价受粮食市场带动，整体向好；超灵便型船市场小幅波动，远东干散货指数先扬后抑。5月16日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为850.83点，运价指数为815.22点，租金指数为904.25点，较上周四分别上涨1.9%、2.4%和1.2%。

海岬型船市场：本周海岬型船市场两市表现分化，远程矿航线运价冲高回落，太平洋市场运价稳中有跌。巴西远程矿航线上，由于前期空放运力不足，外加铁矿石价格持续走高，本周二巴西图巴朗至青岛航线上报出17美元/吨的年内较高成交价。下半周，随着FFA远期合约价格的下降，运价逐渐回落，运价涨幅也较上周放缓。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为16.311美元/吨，较上周四上涨9.6%。太平洋市场上，本周一市场表现比较安静，成交不多，周二开始澳洲主要矿商在市场上发货，但太平洋市场整体成交量不足，气氛走弱，运价下跌至6.25美元/吨。临近周末，市场呈现触底后企稳回调走势。15日市场报出，受载期为5月29-31日，澳大利亚丹皮尔至青岛航线成交运价为6.25美元/吨。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为6.253美元/吨，较上周四下跌3.3%；中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为11098美元，较上周四下跌2.5%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船粮食市场表现强劲，太平洋市场继续上涨。粮食市场，本周南美粮食货盘非常活跃，市场上成交增多，市场氛围持续向好，租金、运价继续上涨。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为33.117美元/吨，较上周四上涨3.2%；美湾密西西比河至中国北方港口（6.6万吨货量）粮食运价为43.065美元/吨，较上周四上涨1.2%。太平洋市场，受南美粮食市场活跃带动，市场氛围稳中向好。本周印尼煤炭货盘比较活跃，外加船东倾向将部分运力空放至南美，即期运力吃紧，支撑租金、运价继续上涨。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为9470美元，较上周四上涨4.5%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为8540美元，较上周四上涨7.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.080美元/吨，较上周四上涨4.0%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场表现平稳。本期东南亚市场货盘活跃度整体有所下滑，镍矿、钢材货盘较少，煤炭货盘相对尚可，市场整体表现平稳，租金、运价小幅波动。周四，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为8077美元，较上周四微涨1.5%；新加坡经印尼至中国南方航线TCT日租金为9695美元，较上周四微涨0.3%；中国渤海湾内-东南亚航线TCT日租金为6279美元，较上周四微涨0.8%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为7.239美元/吨，较上周四微跌0.4%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为8.290美元/吨，较上周四微涨0.1%。



(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价涨跌互现 成品油运价震荡下行】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，5 月 10 日当周，美国原油库存创 2017 年 9 月份以来新高；中美贸易摩擦升温，中东地缘政治风险升级；对伊制裁及减产协议导致 OPEC 原油产量下降；美国原油产量触顶回落。本周原油价格先跌后涨，布伦特原油期货价格周四报 72.78 美元/桶，较上期上涨 3.4%。全球原油运输市场大船运价触底小幅反弹，中小型船运价呈现“东强西弱”态势。中国进口 VLCC 运输市场运价探底回升。5 月 16 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 653.48 点，较上期上涨 8.0%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场货量增多，运价触底反弹。中东航线 6 月上旬货盘持续放出，市场成交活跃度较上周好转，运价止跌上行。西非航线成交稀少，但受中东航线上涨提振，运价跟涨。成交记录显示，中东至中国 6 月 8 日装期货盘成交运价为 WS40。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS40.42，较上周四上涨 10.2%，CT1 的 5 日平均为 WS38.92，较上期下跌 0.1%，等价期租租金平均 1.0 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS 40.35，上涨 5.2%，平均为 WS 39.46，TCE 平均 1.3 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价一路下行。西非至欧洲市场运价一路下滑至 WS59 左右，TCE 约 0.89 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，5 月 21 至 22 日货盘，成交运价为 WS60。黑海到地中海航线运价持续下跌至 WS75，TCE 约 0.98 万美元/天。亚洲进口主要来自黑海和地中海，一艘 13.5 万吨级船新罗西斯克至新加坡，5 月 27 至 28 日货盘，成交包干运费为 255 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线运价稳中有升，地中海及欧美航线运价均有不同程度下滑。7 万吨级船加勒比海至美湾运价冲高回落至 WS112（TCE 约 1.3 万美元/天）。跨地中海运价后半周加速下跌至 WS101（TCE 约 1.3 万美元/天）。周初该航线一艘 8 万吨级船，杰伊汉至地中海，5 月 22 至 23 日货盘，成交运价为 WS108.75。北海短程运价一路下滑至 WS108（TCE 约 1.6 万美元/天）。波罗的海短程运价大跌至 WS79，TCE 约 1.2 万美元/天。波斯湾至新加坡运价冲高回落至 WS113，TCE 约 1.4 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价一路上行至 WS104，TCE 为 1.5 万美元/天。中国进口主要来自俄罗斯，一艘 10 万吨级船，科兹米诺至中国北方港口，5 月 23 日货盘，成交包干运费为 58.75 万美元，运价与上周基本持平。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线运价稳中有涨，欧美航线跌幅明显，综合水平波动下行。印度至日本 3.5 万吨级船运价微涨至 WS131（TCE 约 0.8 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价小涨至 WS119（TCE 约 1.3 万美元/天）；7.5 万吨级船运价上涨至 WS108（TCE 大约 1.6 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS95 水平（TCE 约 0.3 万美元/天）；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价继续下滑至 WS105（TCE 大约 0.5 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 小幅下滑，约在 1.0 万美元/天。



(5) 中国船舶交易市场

【内河散货船价回调 二手船市成交萎缩】

5月15日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为826.15点，环比微跌0.37%。其中，国际散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别下跌0.53%、2.78%，国际油轮船价综合指数和沿海散货船价综合指数分别上涨0.45%、2.52%。

受船用燃油价格大涨影响，国际干散货船东提升报价，海岬型船震荡上行，中小型船平稳上涨，BDI指数收于1043点（周二），环比上涨11.43%，二手散货船价格平稳波动。本期，5年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1155万美元、环比下跌0.74%；57000DWT--1651万美元、环比下跌1.29%；75000DWT--1876万美元、环比下跌0.30%；170000DWT--3058万美元、环比上涨0.22%。目前，铁矿砂、煤炭和镍矿货盘相对平稳，海岬型船和（超）灵便型船市场表现安静；南美粮食货盘持续向好，巴拿马型船市场表现活跃，即期运价稳中有涨；干散货各大船型1年期期租费率除海岬型船外，其它船型稳中有跌；综合考虑，预计二手散货船价格短期震荡盘整。本期，二手散货船市场成交量基本活跃，共计成交11艘（环比减少1艘），总运力68.52万DWT，成交金额12545万美元，平均船龄14年。

两艘沙特油轮遭到据称是蓄意破坏的袭击后，沙特红海两个泵站也遭也门叛军袭击，这令原油交易商不寒而栗，国际原油价格飙升，布伦特原油期货收于71.24美元/桶（周二），环比上涨1.50%。原油轮运价小幅下探，成品油轮运价波动运行，二手国际油轮船价小幅波动。本期，5年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2298万美元、环比上涨0.91%；74000DWT--2222万美元、环比上涨0.75%；105000DWT--3073万美元、环比上涨0.35%；158000DWT--4545万美元、环比上涨0.13%；300000DWT--6242万美元、环比上涨0.09%。当前，国际油轮运输市场原油货盘出货增多，运价小幅反弹，油轮1年期期租费率稳中有涨，预计二手油轮价格短期或小幅反弹。本期，二手国际油轮成交量萎缩，共计成交8艘（环比减少3艘），总运力69.14万DWT，成交金额14435万美元，平均船龄13.88年。

内外贸兼营船舶因外贸行情转好而转战国际市场，国内海砂卸港滞压船舶增多，可用船舶运力相对减少，运价小幅上扬，二手沿海散货船上涨。本期，5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--141万人民币、环比上涨4.14%；5000DWT--823万人民币、环比上涨0.18%。目前，粮食和铁矿石运输需求有所增加，船东涨价意愿增强，沿海散货运价小幅高走，预计散货船价格短期稳中有涨。本期，沿海散货船成交量一般，共计成交6艘，总运力4811DWT，成交金额528万元人民币，船龄均为10年以上。

内河散货运输市场基本平稳，二手散货船价格经过多周上涨后，多数开始出现回调。本期，5年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--53万人民币、环比下跌3.93%；1000DWT--95万人民币、环比下跌5.21%；2000DWT--178万人民币、环比上涨0.21%；3000DWT--281万人民币、环比下跌2.02%。目前，内河建材运输市场需求持续看好，内河散货运价维持平稳，预计内河散货船价震荡盘整。本期，内河散货船成交量基本活跃，共计成交95艘（环比减少1



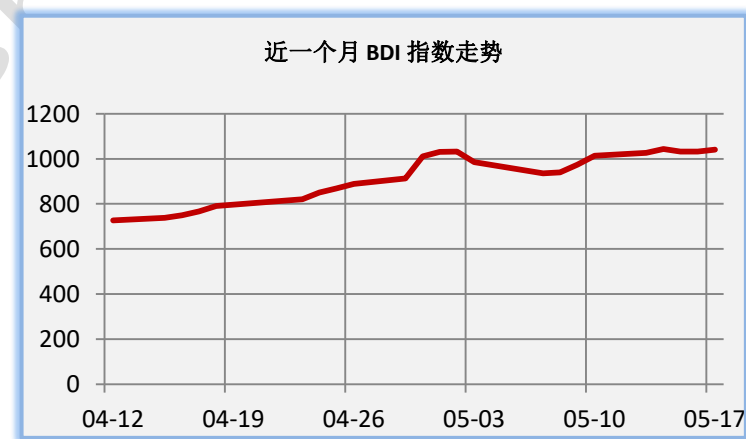
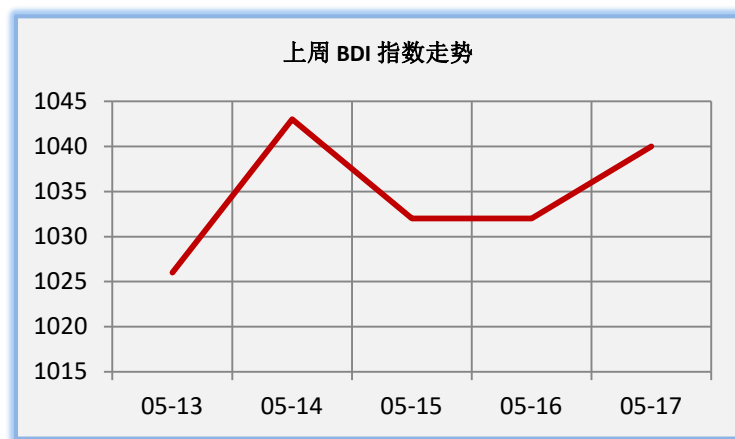
艘)，总运力 20.79 万 DWT，成交金额 20127 万元人民币。

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13日		5月14日		5月15日		5月16日		5月17日	
BDI	1,026	+13	1,043	+17	1,032	-11	1,032	0	1,040	+8
BCI	1,405	+34	1,462	+57	1,417	-45	1,428	+11	1,463	+35
BPI	1,211	+13	1,229	+18	1,243	+14	1,252	+9	1,255	+3
BSI	782	+3	783	+1	784	+1	783	-1	780	-3
BHSI	382	0	381	-1	381	0	383	+2	385	+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	14,000	13,500	500	3.7%
	一年	16,000	16,000	0	0.0%
	三年	14,750	14,750	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	11,000	10,750	250	2.3%
	一年	11,500	11,500	0	0.0%
	三年	11,000	11,000	0	0.0%
Smax (55K)	半年	10,000	10,250	-250	-2.4%
	一年	10,500	10,750	-250	-2.3%
	三年	11,000	11,000	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	8,750	9,000	-250	-2.8%
	一年	9,000	9,250	-250	-2.7%
	三年	9,250	9,500	-250	-2.6%

截止日期： 2019-05-14



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Declan Duff' 2012 93253 dwt dely Huanghua spot trip via E.Australia redel Japan \$9,250 - cnr

'Alba' 2019 82000 dwt dely CJK 25 May trip via NoPac to Arabian Gulf redel PMO \$10,000 - Al Ghurair

'Cihan' 2012 81398 dwt dely EC South America mid June trip redel Skaw-Gibraltar \$18,000 - Bunge

'Pan Mutiara' 2012 81177 dwt dely Quanzhou 20/21 May trip via Indonesia redel Philippines \$8,500 - Klaveness

'Agios Nikolas' 2004 76390 dwt dely Zhoushan 22 May trip via Indonesia redel India \$9,000 - Fastfreight

'Alexia' 2015 63731 dwt dely Mombasa prompt trip redel China intention manganese ore approx \$12,300 + \$235,000 bb - cnr

'Doric Shogun' 2016 63347 dwt dely Richards Bay prompt trip redel WC India \$13,400 + \$340,000 bb - cnr

'Nord Kitan' 2017 60195 dwt dely Cebu 18/22 May trip via Indonesia redel WC India \$10,750 - cnr

'Mia-S' 2010 56835 dwt dely Douala prompt trip via W. Africa redel China \$15,000 - cnr

'Dorado' 2013 56507 dwt dely Panjang 19/23 May trip via Indonesia redel China \$10,500 - cnr

'Gravity' 2014 56450 dwt dely WC India prompt trip redel Arabian Gulf intention slag \$5,750 - Seacoast

4. [航运市场动态](#)

【世界三大船东组织强烈反对由美国挑起的贸易战】

包括国际航运协会(ICS)、欧洲共同体船东协会(ECSA)和亚洲船东协会(ASA)在内的三大船东组织发布联合声明谴责由美国挑起的贸易战，呼吁贸易应以世界



贸易组织为指导，而不是以国家利益和保护主义措施为导向。

信德海事网 5 月 15 日消息，世界最大三大船东组织国际航运协会 (ICS)、欧洲共同体船东协会 (ECSA) 和亚洲船东协会 (ASA) 近日发布联合声明对由美国挑起并不断升级的贸易争端以及由此而引发的贸易保护主义进行了强烈的谴责。并呼吁贸易应以世界贸易组织为指导，而不是以国家利益和保护主义措施为导向。

据新闻稿称，三大组织向世贸组织提交了两份文件，表明航运业仍“完全致力于维护和促进世界各地的自由贸易政策和原则”。

三大组织在提交给世界贸易组织的文件中强调，自 2017 年以来，限制进口的贸易措施增加了 7 倍，2017 年至 2018 年，以美国为首的全球个国家和地区总共实施了 137 项保护主义措施。这意味着全球贸易将增加 5883 亿美元的额外成本。在美国决定对某些来自中国的商品提高进口关税后，这种现象尤为突出。

贸易限制措施的扩散导致不确定性，损害全球贸易的效率和各国的可持续发展。

ICS 副秘书长西蒙·贝内特 Simon Bennett 在日内瓦向 WTO 表示，全球经济增长依赖于 WTO。他说：“全球海洋贸易现在每年超过 100 亿吨货物，但是航运业的效率取决于一个以规则为基础的贸易体系。”

“然而，最近 WTO 这个成功模式受到了包括美国在内的某些国家政府的无理批评和威胁，削弱了世贸组织作为国际贸易监管机构的作用。”

三大船东组织还提出了如下建议：

整体上，避免采取任何贸易限制措施，因为这些措施不仅会对实施国国民经济的可持续发展和互联互通产生不利影响，也会对全球经济的可持续发展产生不利影响。

反对可能提出的关于能源产品、原材料、食品以及制成品和产品的海上运输、国际航行的国家或区域货物保留措施 (包括其他国家提出的措施)。

适当考虑取消已经生效的任何海上运输货物保留措施和其他类似的贸易限制措施，以提高其国民经济的竞争力，并使当地进出口商能够获得有效的海上运输服务。

充分承诺并支持上述原则，这些原则对保障各国经济繁荣所需的贸易和投资至关重要。

来源：信德海事



【招商局合资公司收购 Shlef Drilling】

近日，华商国际海洋能源科技控股有限公司（华商国际）宣布，公司联合战略股东招商局长城海洋科技战略发展产业基金（海洋科技基金），通过双方旗下各占 50% 股权的合资公司 Wealthy Marvel Enterprises Limited (WME)，完成了与全球最大浅水自升式平台运营商 Shlef Drilling 的系列交易。

华商国际拥有全球领先的海工装备研发、设计、生产、销售、维护能力，是全球少有的钻井设备整包服务商。WME 是 Alliance Offshore Group (AOG) 与招商局长城海洋科技战略发展产业基金所成立的合资企业，双方各持有 50% 的股份。AOG 是华商国际的全资附属公司，招商局长城海洋科技战略发展产业基金是华商国际的控股股东。Shlef Drilling 是全球最大的浅水自升式钻井平台运营商，在中东、东南亚、印度、西非和地中海区域拥有大量钻井作业。

据悉，此次交易实现后，合资公司 WME 完成出售 2 座高规格 CJ46 型自升式钻井平台，并拥有 4 座带租约的 CJ46 自升式钻井平台，每座租期为 (3+3) 年，从 2019 年起将陆续获取租金收益。

华商国际有望通过上述交易实现打造以自身为枢纽的，涵盖海工平台制造、租赁、销售、运营、管理、设备维修和保养等一体的全产业链价值整合平台，为破解我国海工制造业大量闲置平台资产处的难题摸索出一条创新之路。这将有助于我国先进制造+服务的转型升级，为我国海工产业更好实现专业化整合、高质量发展夯实基础。

来源：航运交易公报

【2019 年世界港口大会闭幕 广州港“朋友圈”增至 50 个】

5 月 9 日下午，广州市港务局局长陈洪先将象征着世界港口大会主办权的会旗移交到了安特卫普港代表卢克·亚诺思手中，2019 年世界港口大会圆满闭幕。在这场逾千名嘉宾参加的盛会上，来自全球 50 余个国家经济界、港口航运界人士围绕多个议题展开讨论，为港口航运业和世界经济带来一场国际性、前瞻性、前沿性的智慧碰撞。世界港口协会主席圣地亚哥·加西亚·米拉热情地肯定了本次世界港口大会所取得的成就，并感谢大会主办方做出的大量工作和杰出的组织成果。

看交流：百舸争流碰撞激烈火花

在为期两天的全体会议中，共举办了一场主旨演讲、六场平行分论坛、一次全体大会、一次小组讨论，迸发了无数新鲜的观点和深度的洞见。66 名中外嘉宾围绕“一带一路”倡议下的港口行业发展、全球贸易未来走势、智慧绿色港航建设、产融结合与创新发展、港城湾区互动发展等议题，发表了近百场演讲，进行了多场讨论和座谈。



在主旨演讲环节中，中国港口协会常务副会长陈英明向大会介绍了中国港口现状、未来走势及“一带一路”倡议下的合作前景；马士基公司亚洲区首席执行官施敏夫介绍了海运业的发展及港口物流业的前沿问题，称赞了中国港口的设施和效率；中国远洋海运集团有限公司副总经理俞曾港介绍了产业链上关键节点的关键作用，从市场、运营、技术、资本层面分析了合作的可能。

六场分论坛引发头脑风暴

在“‘一带一路’倡议带来新机遇”分论坛上，与会嘉宾认为，联通物资、商品、文化的交流，借“一带一路”倡议的机遇和东风，必将真真实实地连接中国与世界，造福国际社会。在“新技术给港口业界带来的新挑战”平行分论坛上，肖恩·克劳福德、蒋旺成、釜山港湾公社社长南奇灿、汉堡港务局首席执行官延斯·迈耶等针对新技术展开了讨论，思考了新技术发展的得失和可能存在的问题。在“港口可持续发展”全体大会上，各国嘉宾都将可持续发展作为港口发展的共识，并分享了各自领域可持续发展的做法，介绍了港口航运业在环境保护等方面的经验和合作情况。在“湾区港口与城市融合发展”平行分论坛中，广州开发区党工委委员、管委会副主任蒋宝鸿介绍了广州“四区四中心”发展情况，提出努力打造全球企业投资首选地、最佳发展地。在“中国和世界新兴邮轮市场”平行分论坛中，环美邮轮码头董事总经理班智荣、汉堡邮轮之门公司总经理萨莎·鲁吉尔、广州海港商旅有限公司副总经理许镇江等参与了座谈，畅想未来邮轮市场的发展情况。在“跨境贸易新模式与电子商务的法律问题”平行分论坛上，来自阿里巴巴和亚马逊等企业的代表就跨境贸易新模式发表了观点，为港口航运界的新业态注入了新思想、新活力；在“港口节能减排”等论坛上，各国嘉宾讨论了二氧化碳排放、含硫油品使用问题，就港口运营效率和减排任务之间的张力发表了各自的看法。

在 IHS Markit 海事出版部内容总监南拉塔·纳德卡妮的主持下，与会嘉宾就本次大会主题“开放合作、共享未来”进行深入讨论，探寻新的增长动力和发展路径，深化国际创新交流合作，让各国港口经济联系更加紧密，人文往来更加密切，利益联系纽带更加牢固，推动全球经济治理体系变革。

看合作：世界八大港口加入广州朋友圈

大会期间，一大批合作成果落地。广州港和来自全球的八个港口签署了友好港协议。荷兰鹿特丹港、巴西阿苏港、印尼丹戎不碌港（续签）、斐济苏瓦港（已电子签）、韩国的仁川港（已签署友好合作意向书）、釜山港、丽水光阳港、蔚山港加入广州港“国际朋友圈”。至此，广州港友好港达到 50 个，遍布五大洲。

广州市港务局局长陈洪先表示，近几年，随着国际合作的不断地深入，广州港与友好港除了开辟航线等交流合作之外，还有很多实际的项目。例如在与比利时安特卫普港合作过程中引入比利时安特卫普国际港口培训的教育机构，成立了广州安特卫普港口教育培训中心，来自全球的学员可以在此学习、交流。

此外，广州港在 5G 应用于大湾区建设、绿色港航建设方面也有新的成果。会议期间，广州港与相关企业签署了“绿色港航”战略合作框架协议和“大湾区



5G 港口创新中心”战略合作框架协议。在智慧港口建设方面，合作各方将重点突破 5G 在港口陆地和海域等特殊场景的覆盖技术，实现港口遇险报警、智能理货等业务运用，从而加快广州港及大湾区海域 5G 港口的发展，使广州市在大湾区的建设和发展中，充分发挥国家中心城市和综合性门户城市的引领作用，进而将大湾区打造成为全国 5G 智慧港务的区域性标杆。

看技术：展示“中国智造”在全球的应用

世界港口大会展区位于白云国际会议中心二层珠江厅内，共计 35 个展位、47 家参展商，总展览面积 5000m²，有来自美国、加拿大、澳大利亚、德国、日本、韩国、委内瑞拉、马来西亚、印度尼西亚等 9 个国家的海外展商参展。展台前人头攒动、宾客络绎不绝。广州港、华为、中国交建、深圳港、中远海运、中国银行等一大批屹立于世界港口航运界和经济界潮头的企业向世界港口航运行业展示着最新的成果和方案，向世界展示着“中国智造”在全球的应用。

广州港集团展区展示了广州在港城融合和绿色智慧港口建设的最新成果。顶层设计智慧港口、散货堆场建设挡风抑尘设备、油改电的节能减排技术……广州港用实际行动，诠释着“城因港兴，港因城兴”的道路。华为技术有限公司为世界带来了云+AI 的解决方案，不仅适用于各类型港口场景，更有可能应用于世界各领域、各行业。通过整合云计算、人工智能、5G 技术等多项技术，华为已经实现拖车管理平台、信息整合调度、园区网络、无线专网、智能微模块、智能理货、三维装箱等技术，未来，更有可能将区块链技术应用于合约协议的签署，实现港口生产便利化。

来自全球的多位参会嘉宾接受记者采访时都不约而同表示，2019 年世界港口大会让世界看到了广州的热情，见证了全球港航业的凝心聚力、携手并肩的深厚友谊和不断超越、创新发展的信念。“开放合作，共享未来”的故事和精神，也将成为世界港口航运界的佳话，走向未来，走向世界。

来源：大洋网

5. [船舶市场动态](#)

【中国船企新船订单量再超韩国位居榜首】

延续第一季度的趋势，中国船企 4 月份接获了全球市场上近三分之二的新船订单，接单量依然遥遥领先韩国，新船订单量连续两月领先韩国位居全球第一。

据韩媒报道，根据克拉克森的最新数据，4 月全球新船订单量共计 121 万 CGT，相比 3 月的 288 万 CGT 减少了一半以上。其中，中国船企接获了 28 艘新船订单，共计 77 万 CGT，占全球市场份额的 64%，位居世界第一。

同时，韩国船企在 4 月的接单量明显落后于中国，共计 7 艘、28 万 CGT，占全球市场份额的 23%，排名第二。日本船企 4 月接单量排名全球第三，共计 3 艘、



6 万 CGT。

今年 1 月，中国船企新接订单量排名第一，韩国第二位居中国之后，2 月份韩国反超中国，3 月再度被中国反超。从 3 月开始，中国船企接单量已经连续两个月领先韩国位居全球第一。

今年前 4 个月，中国船企接单量达到了 140 艘、344 万 CGT，接单量位居全球第一。排名第二的韩国船企接单量共计 45 艘、202 万 CGT。

截至 4 月底，中国船企手持订单量依然位居全球第一，达到 2996 万 CGT，占全球市场份额的 37%。排名第二的是韩国船企，共计 2098 万 CGT，占全球市场份额 26%。日本船企排名第三，共 1397 万 CGT，占比 17%。值得一提的是，在中日韩三国中，只有中国船企手持订单量相比 3 月有所增加，而日韩两国手持订单量均出现了不同程度的下滑。

韩国造船业界人士此前表示，中国船企今年一季度从本国船东接获了大量订单，导致韩国船企订单量落后中国船企，但进入 4 月之后，韩国船企将加快接单速度。同时，随着 LNG 船和海工装备等项目订单的逐步释放，韩国船企将有望后来居上再次超过中国。

来源：国际船舶网

【克罗地亚最大船厂正式宣布破产】

就在中船重工代表团即将再次前往考察时，克罗地亚最大造船厂 Uljanik 正式宣告破产。对于克罗地亚政府而言，中国企业已经成为了 Uljanik 船厂甚至是克罗地亚造船业唯一的“救星”。

克罗地亚最大船厂 Uljanik 启动破产程序

5 月 13 日，当地商业法院启动了对 Uljanik 船厂的破产程序。此前，法官 Ivan Dujic 在 4 月 24 日称，如果 Uljanik 船厂的银行账户无法在 5 月 13 日之前解冻，届时他将会启动破产程序。

Uljanik 船厂是克罗地亚最大的造船集团 Uljanik 旗下位于亚得里亚海北部城市普拉的造船厂。Uljanik 船厂董事会主席 Sandi Bozac 表示，Uljanik 船厂的账户已经被冻结了 231 天。数据显示，Uljanik 船厂未偿债务共计 1.648 亿库纳（约合 2500 万美元），其中包括 7650 万库纳的工人应收薪酬。目前，Uljanik 船厂还剩 1058 名员工。



由于全球造船业的持续衰退以及新船订单枯竭带来的不利影响，Uljanik 集团在过去几年来一直处于财政困难状态，已经濒临破产。在过去一个月来，Uljanik 集团旗下另外四家公司已经相继启动了破产程序。当地法院计划在 5 月 17 日举行听证会，决定是否要启动对 Uljanik 集团的破产程序。法院还将在 6 月 5 日决定是否对 Uljanik 集团旗下位于里耶卡的另一家船厂 3. Maj 做出破产裁决。

据了解，Uljanik 集团是克罗地亚最大的造船集团，由克罗地亚政府持有其中 25% 股份，集团旗下拥有 Uljanik 船厂和 3. Maj 船厂。其中，Uljanik 船厂成立于 1856 年，是克罗地亚最大的船厂，3. Maj 船厂同样也是欧洲知名的百年船厂，始建于 1892 年。Uljanik 船厂建造的船型包括散货船、油船、汽车运输船、牲畜运输船、挖泥船、客滚船等为主。

在法院宣布启动 Uljanik 船厂的破产程序之后，克罗地亚当地工会 Adriatic Union 主席 Boris Cerovac 表示，从今天开始，克罗地亚不再拥有造船业。

Cerovac 指出：“如果有人认为 Brodosplit 船厂或者 Brodotrogir 船厂能够留住克罗地亚的造船业，那他们就大错特错了。Uljanik 船厂是克罗地亚唯一一家能够建造高技术船舶的船厂。因此，如果 Uljanik 船厂消失了，克罗地亚的造船业也将终结。”

克罗地亚总理：中国代表团很快将重新到访克罗地亚

作为克罗地亚最重要的造船企业，在过去 25 年来，克罗地亚政府已经花费了超过 330 亿库纳（约合 50 亿美元）来挽救并出售 Uljanik 集团，但这些努力收效甚微。在 Uljanik 船厂宣布破产之后，克罗地亚政府显然已经把希望寄托在中船重工之上。

克罗地亚总理普连科维奇在 5 月 13 日表示，对于 Uljanik 船厂而言，破产程序的启动并不是终结，而是新阶段的开始。他宣布，中国代表团很快将重新到访克罗地亚，参观 Uljanik 集团的两家船厂。

Uljanik 船厂董事会主席 Sandi Bozac 称，中国已经对 Uljanik 船厂表现出了一定的兴趣，但这是一个漫长的过程，目前还没有收到准确的报价。不过，他指出，与破产无关，中国合作伙伴随时可以参与到 Uljanik 船厂。

之前，Uljanik 船厂的破产听证会被推迟了两次。上一次推迟是在 4 月 24 日，因为中船重工的代表团定于 4 月底至 5 月初参观 Uljanik 船厂和 3. Maj 船厂。目前，中船重工尚未决定是否投资 Uljanik 集团的两家船厂。

前不久，由中船重工董事长胡问鸣率领的高级代表团访问了克罗地亚，与克罗地亚总理普连科维奇举行了会谈，并分别参观了 Uljanik 船厂和 3. Maj 船厂。Uljanik 集团监事会成员表示，中船重工代表团要求对每个项目进行分析，之后才能就是否投资 Uljanik 集团给出具体答案。



Uljanik 集团高层透露，中船重工对 Uljanik 的技术和其建造的特殊用途船舶表示了兴趣。Uljanik 船厂本身具有邮轮建造能力，目前正在为澳大利亚 Scenic Cruises 建造全球第一艘超豪华探险游艇，计划在今年 8 月交付。

据了解，中船重工集团已经计划将派出以船舶设计研究中心负责人为团长的代表团赴克罗地亚进行深入考察。

克罗地亚经济部长 Darko Horvat 预计，中国将很快做出决定。他指出，中国企业的另一个投资选择是，在船厂所在地投资另一种类型的工业生产。

来源：国际船舶网

【LNG 动力船：“鸡生蛋还是蛋生鸡”的困局正在破解】

据 DNV GL 的数据，目前共有 13 艘 LNG 加注船在运营，17 艘已敲定（包括已向船厂下订单或出租出去），另有 6 艘建造项目进入讨论阶段。

SEA/LNG 首席执行官 Peter Keller 表示，“经过一年的发展，‘鸡生蛋还是蛋生鸡’的困局正在逐渐破解。LNG 基础设施不断发展，从而鼓励船东/运营商使用 LNG 燃料。”

2017 年年初，仅有 1 艘 LNG 加注船在运营，而到了 2018 年年底，已增加了 8 艘。

DNV GL 预计，到 2030 年，全球超过 10% 的船舶将以 LNG 为燃料，而 2019 年仅为 0.3%。到 2050 年，LNG 动力船数量将占到全球总船队的 23%。

而据韩国产业银行和韩国贸易投资促进局发布的一份联合报告显示，预计到 2025 年，全球新船订单中，有 6 成将采用 LNG 动力。这份报告综合克拉克森和劳氏船级社的相关数据，预计到 2025 年全球 LNG 动力船造船量将达到 1962 艘。

来源：航运界

6. [世界主要港口燃油价格](#)

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	425.00	460.00	640.00	635.00
Hong Kong	435.00	441.00	654.00	n/a
Tokyo	450.00	460.00	n/a	820.00



Hamburg	424.00	n/a	668.00	n/a
Fujairah	425.00	465.00	715.00	n/a
Istanbul	445.00	n/a	695.00	n/a
Rotterdam	409.00	444.00	634.00	n/a
Houston	420.00	n/a	660.00	n/a
Panama	430.00	n/a	655.00	n/a
Santos				

截止日期: 2019-05-17

◆ 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 19 周	第 18 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	5,200	5,200	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,000	3,000	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,800	2,800	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,400	2,400	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 70 周	第 69 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	9,200	9,200	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	6,100	6,100	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	5,000	5,000	0	0.0%	
MR	52,000	3,600	3,600	0	0.0%	

截止日期: 2019-05-14

(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	Tanker	110,000	New Times, China	2021	Chartworld - Greek	4,650	



2	Bulker	210,000	New Times, China	2020-2021	H-Line Shipping - S. Korean	4,500	options , Tier III, scrubber fitted, 5-yr CoA to Vale
2+2	Bulker	95,000	GSI, China	2021	Pangaea Logistics - U.S.A	3,800	ice class 1A, 10-yr CoA
1	Bulker	38,000	Yangzijiang, China	2021	Algoma - Canadian	Undisclosed	option declared, laker
1	LPG	85,000	Hyundai, S. Korea	2020	Nissen Kaiun - Japanese	Undisclosed	scrubber fitted

◆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
NETADOLA	BC	208,998		2017	China	5,000	Dryships - Greek	
MARITIME POWER	BC	176,346		2005	Japan	1,350	Greek	
SHIN SAPPORO MARU	BC	91,439		2002	Japan	880	Chinese	
TRITON GANNET	BC	78,821		2009	Japan	1,380	Pavimar - Greek	en bloc each*
LAKE DAHLIA	BC	78,802		2009	Japan	1,380	Pavimar - Greek	
RODON AMARANDON	BC	74,090		2001	Japan	660	Chinese	
DELFA	BC	53,622		2005	China	760	Vietnamese	
NITON COBALT	BC	52,471		2004	Japan	780	Undisclosed	
NAVIOS VECTOR	BC	50,296		2002	Japan	690	Undisclosed	
HENG CHANG	BC	42,717		1997	Japan	430	Vietnamese	
NAFTILOS	BC	27,315		2009	China	580	Filipino	
BEAGLE VI	BC	18,320		2001	Japan	470	Cypriot	
TONG CHENG 702	BC	7,229		2011	China	290	Zhejiang Gaoxin - 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
E. R. SANTA BARBARA	CV	93,643	7,488	2004	S. Korea	1,550	Technomar - Greek	*incl TC
E. R. MONTECITO	CV	93,643	7,488	2004	S. Korea	1,550	Technomar - Greek	
PUCCINI	CV	34,418	2,496	2003	S. Korea	710	Marshal Shipping - U.A.E	
MAX CENTAUR	CV	13,767	1,118	2007	China	575	Jens & Waller - German	



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
GRACE SUNRISE	GC/MPP	8,729	650	2002	China	Undisclosed	Undisclosed	
KOOKYANG TRADER	GC/MPP/TWK	7,741		1995	Japan	Undisclosed	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
LANDBRIDGE PROSPERITY	TAK	308,285		2016	China	Undisclosed	Värde Partners - U.S.A	
SEAHERITAGE	TAK	109,229		2005	China	1,400	Union Maritime - U.K	
SUPER SKY	TAK	70,426		2005	Japan	mid \$8m	Greek	
TEAM TAPATIO	TAK	46,764		2003	Croatia	1,250	Undisclosed	incl TC back
SEAWAYS ARIADMAR	TAK	46,205		2004	S. Korea	880	Nigerian	en bloc each
SEAWAYS ANTIGMAR	TAK	46,168		2004	S. Korea	880	Nigerian	
ARGENT COSMOS	TAK	33,609		2009	Japan	low \$18m	Greek	
VALDAOSTA	TAK	25,527		2002	S. Korea	720	Nigerian	
COASTAL NEPTUNE	TAK	5,509		2014	China	450	Undisclosed	

◆ 上周拆船市场回顾

孟加拉国							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格 (美元) /轻吨	备 注
ZOLOTO KOLYMY	BC	30,052	7,282	1987	Spain	442.00	
JIN HUA 8	BC	4,515	1,318	1975	Japan	350.00	
KAPITAN KREMS	CV	5,720	4,215	1980	U. S. S. R	447.00	
ABAKAN	GC	7,365	4,389	1990	Spain	440.00	
HARBOUR IVORY	GC/MPP	4,945	2,338	1995	China	431.00	
WEI SHUN	REF	9,233	5,800	1984	Japan	410.00	
WAVE	TAK	35,722	7,185	1992	Japan	422.00	
SULPHUR ESPOIR	TAK	3,999	1,887	1995	Japan	430.00	

印度							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格 (美元) /轻吨	备 注
KWEICHOW	GC	23,000	9,432	1994	Japan	440.00	green recycling
NORDIC SPIRIT	TAK	151,294	24,197	2001	S. Korea	undisclosed	
ALEXITA SPIRIT	TAK	126,995	23,780	1998	Japan	undisclosed	



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	
SPIRIT OF COLOMBO	CV	30,703	11,481	2000	Taiwan, PRC	472.00	as is Singapore full sub cont dely options	
SAWASDEE BANGKOK	CV	20,084	7,072	1996	Germany	468.00	full sub cont delivery options	
TANTO STAR	CV	13,193	5,473	1982	China	390.00	as is Singapore	
RIMEO	GC	10,700	4,141	1984	Germany	442.00	subcontinent options	
SKAZOCHNYJ MOST	TAK	47,357	9,697	1998	Croatia	285.00	auction as is S.Korea	
WARRIOR	TAK	45,354	12,255	1999	China	450.00	subcontinent options	

◆ALCO 防损通函

【加拿大加入《内罗毕国际船舶残骸清除公约》】

加拿大将于 2019 年 7 月 30 日(依据 2019 年 5 月 1 日的协议)加入《2007 年内罗毕国际船舶残骸清除公约》(以下简称“公约”)。

新保险规定要求经营船只满足下列条件的船东对船舶残骸清除进行强制保险:

- 船舶总吨位达到 300 吨及以上; 和
- 在加拿大注册, 或在加拿大港口或码头停靠(包括内河航道、领海和专属经济区)。

【疟疾 - 需采取的预防措施】

疟疾仍然是当今人类的头号杀手之一。海员在到访可能感染这一蚊媒疾病的地区时, 绝对不能放松警惕。

防治疟疾工作在经历十多年的稳步推进之后, 进展已趋于稳定。根据世界卫生组织最新发布的世界疟疾报告, 2015 年至 2017 年期间, 在减少疟疾病例方面并未取得明显进步。2017 年因疟疾死亡的人数估计为 43.5 万人, 与前一年相比几乎没有变化。 世界卫生组织表示, “这是一记强而有力的警钟”。

详细信息请索取附件。

来源: Andrew Liu & Co. Ltd



◆ 融资信息

(1) 国际货币汇率：

日期	美元	欧元	日元	港元	英镑	林吉特	卢布	澳元	加元
2019-05-17	688.590	769.260	6.269	87.724	881.010	60.481	939.100	474.380	511.540
2019-05-16	686.880	769.740	6.274	87.508	882.360	60.733	941.230	475.740	511.090
2019-05-15	686.490	768.990	6.261	87.460	886.230	60.782	945.130	476.180	510.050
2019-05-14	683.650	767.680	6.259	87.101	886.100	60.937	953.150	474.890	507.220
2019-05-13	679.540	763.270	6.193	86.584	884.010	61.215	957.620	474.790	505.830

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	2.35938	1 周	2.38463	2 周	--	1 个月	2.44063
2 个月	2.48913	3 个月	2.51963	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.5515	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.61425		

2019-05-16

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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