



全一海运市场周报

2019.06 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2019.06.10 - 06.14\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【供需关系基本稳定 多数航线运价盘整】

本周，中国出口集装箱运输市场多数航线即将进入传统运输旺季，运输需求稳步回暖，多数航线市场运价小幅盘整，南美航线则再次迎来大面积普涨，综合指数略有下跌。6月14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779.12点，较上期微跌0.5%。

欧洲航线：市场临近传统运输旺季，运输需求自淡季低谷稳步复苏。本周，上海港船舶平均舱位利用率保持在95%左右，供需关系稳定。在航商积极揽货策略影响下，部分航班订舱运价略有回调，即期市场运价小幅下跌。6月14日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为745美元/TEU，较上期下跌4.4%。地中海航线，市场仍有部分航班临时停航，供需关系维持在良好水平。本周，上海港船舶平均舱位利用率稳定在95%以上。因基本面较为稳固，多数航商对后市走势持观望态度，并维持此前订舱运价水平，市场仅有小部分航班订舱运价下调。6月14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741美元/TEU，较上期微跌0.5%。

北美航线：中美贸易摩擦对市场造成的不利影响持续扩大，市场货量总体下行。虽然航商通过临时停航等措施缩减运力供给以维持航线供需关系稳定，但市场基本面仍将长期承压。本周，美西、美东航线上海港船舶平均舱位利用率均保持在95%左右。多数航商看淡后市走势，暂缓月中运价上涨计划，并有部分航商小幅下调订舱运价以保持竞争力，即期市场运价继续回落。6月14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1416美元/FEU、2464美元/FEU，较上期分别下跌1.6%、1.5%，较年初分别下跌26.7%、21.0%。

波斯湾航线：市场已走出斋月影响，航线货量出现回升。同时，市场上仍不时有航班停航，运力规模总体平稳。本周，上海港船舶平均舱位利用率保持在95%左右。因各航商船舶装载率各异导致市场策略有所分化，即期市场订舱运价互有涨跌，总体小幅下跌。6月14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820美元/TEU，较上期下跌2.4%。

澳新航线：航线运输需求长期低迷，虽然各航商已对运力供给进行了持续控制，航线基本面始终未能改善。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在八成左右。由于市场未现任何起色，即期市场运价连续12期下跌，并连续创下SCFI发布以来新低。6月14日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为249美元/TEU，较上期下跌2.7%。



南美航线：市场货量稳中有升，航线供需关系维持在良好水平。本周，上海港船舶平均舱位利用率接近 100%。受基本面良好带动，多数航商如期执行月中上涨计划，各航班订舱运价迎来全面普涨。6 月 14 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1774 美元/TEU，较上期大幅上升 33.4%。

日本航线：本周货量表现平稳，市场运价基本稳定。6 月 14 日，中国出口至日本航线运价指数为 725.22 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【消费淡季需求疲软 综合指数承压下跌】

本周，沿海散货运输市场成交冷清，需求疲软，各大货种运价全体走弱，综合指数承压下跌。6 月 14 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 1046.41 点，较上周下跌 0.7%。其中煤炭、粮食、金属矿石、成品油运价指数下跌，原油运价指数维稳。

煤炭市场：随着气候变化，沿海地区高温天气增多，居民用电量有所提高。本周，沿海六大电厂日耗煤量约为 67 万吨，较上周增加 5 万吨，较上年同期持平。北方港口库存温和下探，截至周三，七港总场存合计 2100 万吨水平，供应略显宽松。六大电厂库存继续在 1750 万吨水平徘徊，较去年同期增加约 400 万吨水平。今年以来，为了抵御煤价波动风险，“高库存”已成为港口和电厂的常态化操作策略。加上近期，贸易商订购的澳洲煤陆续到货，煤炭进口继续保持增加态势，据悉，5 月份全国进口煤及褐煤 2747 万吨，环比增长 8.6%，同比增长 23%。与此同时，下游电厂为了维持长协兑现率，补库多以长协为主。高库存，多进口，长协补库，叠加消费淡季，种种因素影响下，当前市场煤炭采购需求疲弱。运力方面，近期海砂严打，运输受限，运力回流，沿海煤炭运输市场货少船多，运价承压下跌。但随着后期气温升高，用煤旺季来临，船东信心逐渐恢复，运价跌幅有所收窄。

6 月 14 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1072.11 点，较上周下跌 0.6%。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 26.2 元/吨，较上周下跌 1.3 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 28.9 元/吨，较上周下跌 0.8 元/吨；秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 31.3 元/吨，较上周下跌 0.3 元/吨。

金属矿石市场：6 月份，南方多地进入梅雨季节，降雨将严重影响建筑施工项目开展，进而影响建筑钢材需求。同时，钢铁产量仍高位释放，钢材社会库存呈现降速趋缓态势，后期供应压力有所加大。随着产量释放，下游需求逐步减弱，铁矿石需求走弱。6 月 14 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1015.63 点，较上周下跌 1.0%。

粮食市场：近期随着临储玉米的持续投放，叠加下游需求的持续疲软，玉米价格上涨阻力开始出现。从当前国内玉米市场的情况来看，终端需求依然难以出现较多亮点，很多饲料企业的采购策略仍是随用随买，运价延续下行走势。6 月 14 日，沿海粮食货种运价指数报收 854.92 点，较上周下跌 2.4%。



成品油市场：本周，国内成品油价格迎来年内第三次下调，汽油价格每吨下调 465 元，柴油每吨下调 445 元，为年内最大跌幅。另据悉，备受关注的大连恒力石化申请了成品油批发资质，预示着该公司成品油批发渠道正式打通并将进入实质运营阶段，未来成品油市场竞争将更为激烈。本周成品油运输市场，汽油、柴油需求疲弱，运力继续压港，运价较上周基本持平。6 月 14 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 969.22 点，较上周下跌 0.2%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【三大船型表现不佳 综合指数小幅下跌】

本周国际干散货运输市场表现不佳，海岬型船两洋市场先涨后跌，运价冲高回落；巴拿马型船南美市场继续降温，运价、租金下跌；超灵便型船东南亚市场继续下行。远东干散货指数小幅回落。6 月 13 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 898.67 点，运价指数为 836.21 点，租金指数为 992.36 点，较上周三分别下跌 3.0%、2.3%和 3.8%。

海岬型船市场：本周海岬型船两洋市场冲高回落。太平洋市场，周初市场氛围活跃，运价冲高上行，西澳至青岛航线涨至 7.714 美元/吨的年内高位。周二，油价持续下跌，外加 FFA 远期合约价格大幅下滑，市场氛围转凉，运价开始下跌。周三，市场上成交逐渐增多，澳洲主要矿商集中发货，然而依旧无法阻止运价下跌的趋势。13 日市场报出，受载期 6 月 28-30 日，澳大利亚丹皮尔至青岛航线成交运价为 7.1 美元/吨。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 7.114 美元/吨，较上周三下跌 5.0%；中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 15188 美元，较上周三下跌 3.7%。远程矿航线，周初受太平洋市场氛围活跃带动，运价上涨，然而市场上货盘依旧不多，外加油价下跌影响，运价自周二开始逐步回落下行。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 16.494 美元/吨，较上周三下跌 0.7%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船两洋市场继续下探，租金、运价持续回落。粮食航线，受 FFA 远期合约价格下跌影响，船东观望情绪加重，市场整体气氛不活跃，外加国际燃油价格持续下行，南美市场上空放运力增多，运价走势疲软。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为 32.945 美元/吨，较上周三下跌 2.4%。太平洋市场，受上周印尼、中国、韩国假期影响以及南美粮食市场氛围转弱，市场整体氛围不活跃，货盘也不多。印尼南加里曼丹暴雨引发洪水，影响当地煤矿作业及交通，煤炭发货量进一步减少，租金、运价承压下行。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 10018 美元，较上周三下跌 3.9%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 9350 美元，较上周三下跌 2.4%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.120 美元/吨，较上周三下跌 3.8%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场表现不佳。本周印尼开斋节假期结束，但是市场上煤炭货盘依旧不多。镍矿、铝土矿等货盘有所增加，然而市场依旧维持船多货少的格局，租金、运价继续下跌。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 6383 美元，较上周三下跌 6.7%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 8527 美元，较上周三下跌 4.0%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 5750 美元，较上周三下跌 3.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭



运价为 6.753 美元/吨，较上周三下跌 2.5 %；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.718 美元/吨，较上周三下跌 1.7%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价持续下探 成品油运价小幅下跌】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，6 月 7 日当周，美国原油库存再次增加，比 5 年同期平均高出了 8%。最近美国原油库存居高不下，一方面是因为美国中西部遭遇洪水，影响了国内卡车运输和工业需求；另一方面，来自加拿大、哥伦比亚和伊拉克的原油进口强劲。伴随着美国与多个主要经贸伙伴之间经贸关系紧张带来经济增长放缓和石油需求增长减速，国际油价不断下滑。临近周末，两艘油轮在阿曼湾遭遇爆炸袭击，受此影响本周原油价格先跌后涨，布伦特原油期货价格周四报 61.31 美元/桶，较上期上涨 1.24%。全球原油运输市场大船运价持续探底，中型船运价大幅上涨，小型船运价小幅波动。中国进口 VLCC 运输市场货盘略增，运价续跌，跌幅收窄。6 月 13 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 621.76 点，较上期下跌 1.13%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场货盘略增，运价续跌，跌幅收窄。本周中东市场 7 月下旬货盘少量放出，运价下跌趋于缓和。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS37.62，较上周三下跌 1.1%，CT1 的 5 日平均为 WS37.79，较上周下跌 2.8%，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 39.54，下跌 1.2%，平均为 WS 39.42，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持续大幅上涨。西非至欧洲市场运价大幅上涨至 WS81 左右，TCE 约 2.3 万美元/天。黑海到地中海航线运价上涨至 WS91，TCE 约 2.3 万美元/天。该航线一艘 13.5 万吨级船，新罗西斯克至地中海，6 月 30 日货盘，成交运价为 WS87.5。中国进口主要来自中东和美湾，一艘 13 万吨级船，中东至中国，6 月 22 至 24 日货盘，成交运价为 WS64.5。一艘 13 万吨级船，美湾至中国，6 月 25 至 30 日货盘，成交包干运费为 330 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线运价小幅下跌，地中海及欧美航线运价涨跌互现，综合水平小幅波动。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS90（TCE 约 0.7 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS91（TCE 约 1.1 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS94（TCE 约 0.9 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS68，TCE 约 0.9 万美元/天。该航线一艘 10 万吨级船，普里莫尔斯克至欧洲大陆，6 月 20 日货盘，成交运价为 WS70。波斯湾至新加坡运价小幅下跌至 WS106，TCE 约 1.4 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS100，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，科兹米诺至中国营口，6 月下旬货盘，成交包干运费为 62 万美元。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线运价小幅下滑，欧美航线涨跌互现，综合水平小幅下跌。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS138（TCE 约 0.9 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS113（TCE 约 1.2 万美元/天）；7.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS100（TCE 大



约 1.4 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价小幅上涨至 WS75 水平 (TCE 大约 0.1 万美元/天); 欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS100 (TCE 大约 0.5 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 0.8 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【超灵便型货船价涨 成品油轮船价反弹】

6 月 12 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 843.74 点, 环比上涨 1.11%。其中, 国际油轮船价综合指数、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上涨 0.37%、1.89%、0.60%、1.77%。

澳洲丹皮尔和巴西淡水河谷铁矿石货盘增多, 南美粮食货盘减少, 东南亚煤炭、镍矿和铝土矿货盘不足, 国际干散货船即期运价分船型有涨有跌, BDI 指数收于 1125 点 (周一), 环比上涨 0.27%, 二手散货船价格以涨为主。本期, 5 年船龄的国际散货典型船舶估价: 35000DWT--1232 万美元、环比微跌 0.11%; 57000DWT--1681 万美元、环比上涨 6.63%; 75000DWT--1796 万美元、环比上涨 0.13%; 170000DWT--3069 万美元、环比上涨 0.85%。当前, 铁矿石货盘持续增加, 煤炭和粮食等其他货盘增幅有限, 海岬型和灵便型散货船租金上涨, 巴拿马型和超灵便型散货船运价、租金微跌, 预计二手散货船价格短期分化盘整。本期, 二手散货船市场成交量大幅萎缩, 共计成交 7 艘 (环比减少 15 艘), 总运力 43.83 万 DWT, 成交金额 8900 万美元, 平均船龄 9.43 年。

美联储鸽派倾向加大, 中国商务部和墨西哥对美国贸易摩擦的强硬措辞有所放松, 全球对贸易战担忧似乎有所缓解, 同时俄罗斯在内的 OPEC+ 产油国有望延长减产, 原油供应过剩问题或有缓和, 原油价格适度回升。布伦特原油期货收于 62.75 美元/桶 (周二), 环比上涨 1.24%。原油轮运价小幅下滑, 成品油轮运价平稳波动, 二手国际油轮船价涨多跌少。本期, 5 年船龄的国际油轮典型船舶估价: 47000DWT--2230 万美元、环比上涨 2.55%; 74000DWT--2264 万美元、环比上涨 0.08%; 105000DWT--3238 万美元、环比上涨 0.17%; 158000DWT--4234 万美元、环比下跌 0.68%; 300000DWT--6246 万美元、环比下跌 0.74%。当前, 国际原油和成品油即期运价平稳波动, 油轮 1 年期期租费率反弹后企稳, 预计二手油轮价格短期小幅震荡。本期, 二手国际油轮成交增加, 共计成交 15 艘 (环比增加 5 艘), 总运力 190.21 万 DWT, 成交金额 50035 万美元, 平均船龄 8.6 年。

国内火电厂库存充裕且日均耗煤较低, 煤炭补库积极性不足; 铁矿石价格远超同期钢价涨幅, 铁矿石运输需求增长受限; 非洲猪瘟和进口粮食冲击国内粮食市场, 下游贸易商采购节奏放缓; 沿海散货运价整体在阶段性低位震荡, 二手沿海散货船价格涨跌互现。本期, 5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价: 1000DWT--152 万人民币、环比上涨 1.45%; 5000DWT--793 万人民币、环比下跌 0.81%。目前, 沿海散货运价已跌至成本线附近, 船东挺价心态较强, 运价跌幅收窄, 预计散货船价格短期小幅回调。本期, 沿海散货船成交稀少, 成交船舶吨位以 27500DWT 为主。

内河散货运输市场维持平稳, 二手散货船价格涨多跌少。本期, 5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价: 500DWT--50 万人民币、环比上涨 0.72%; 1000DWT--



95 万人民币、环比下跌 1.10%；2000DWT--198 万人民币、环比上涨 4.67%；3000DWT--295 万人民币、环比上涨 2.58%。目前，内河建材运输市场需求尚好，运价稳中看涨，预计内河散货船价震荡盘整。本期，内河散货船成交基本活跃，共计成交 96 艘（环比减少 26 艘），总运力 17.32 万 DWT，成交金额 13425 万元人民币。

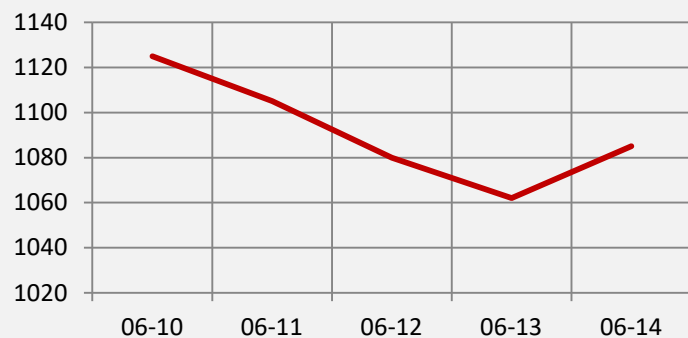
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

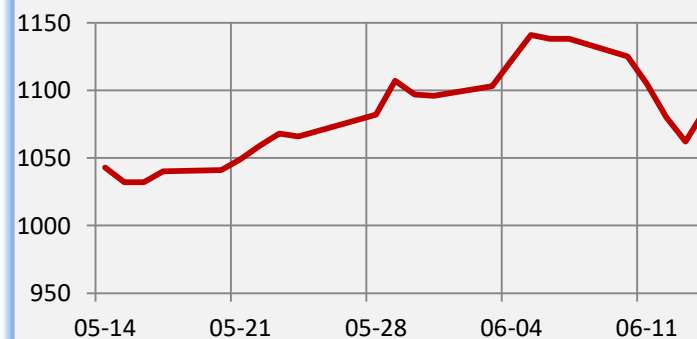
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

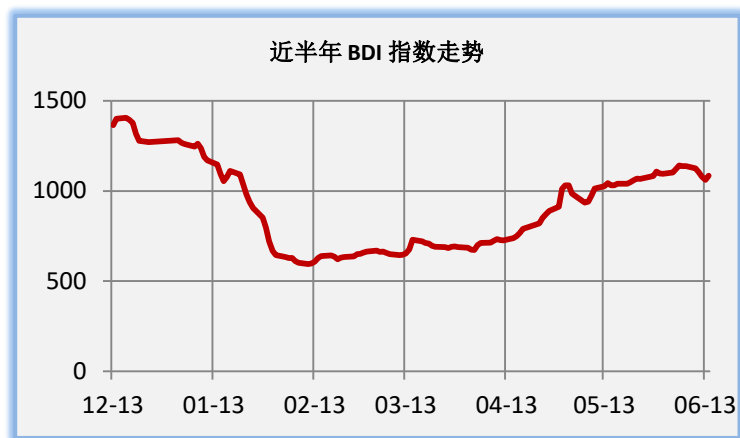
波罗的海指数	6 月 10 日		6 月 11 日		6 月 12 日		6 月 13 日		6 月 14 日	
BDI	1,125	-13	1,105	-20	1,080	-25	1,062	-18	1,085	+23
BCI	1,848	-14	1,798	-50	1,746	-52	1,718	-28	1,800	+82
BPI	1,187	-26	1,166	-21	1,149	-17	1,137	-12	1,131	-6
BSI	717	-2	714	-3	712	-2	710	-2	716	+6
BHSI	411	-1	414	+3	416	+2	419	+3	420	+1

上周 BDI 指数走势



近一个月 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 23 周	第 22 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	16,000	14,750	1250	8.5%
	一年	16,750	16,000	750	4.7%
	三年	15,000	14,750	250	1.7%
Pmax (76K)	半年	11,500	11,500	0	0.0%
	一年	11,750	11,750	0	0.0%
	三年	11,500	11,500	0	0.0%
Smax (55K)	半年	10,250	10,250	0	0.0%
	一年	10,500	10,500	0	0.0%
	三年	10,750	10,750	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	8,750	8,750	0	0.0%
	一年	9,000	9,000	0	0.0%
	三年	9,250	9,250	0	0.0%

截止日期: 2019-06-11



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Orion I' 2010 180371 dwt dely CJK 20/27 Jun trip via Brazil redel Far East \$16,000 - Daelim

'Aquila Ocean' 2018 82071 dwt dely EC South America June cancelling trip redel Singapore-Japan \$16,250 + \$625,000 bb - Japanese Charterer

'Rosco Cypress' 2004 76801 dwt dely EC South America 04 Jul trip Singapore-Japan \$14,650 + \$465,000 bb - Marubeni

'Iolcos Commander' 2013 76094 dwt dely passing Taichung prompt trip via Indonesia redel India \$9,000 - Jaldhi

'Anais' 2002 76015 dwt dely passing Taiwan spot trip via Indonesia redel India \$8,500 - Cargill

'Andria' 2006 75375 dwt dely Zhoushan prompt trip via Bunbury to Arabian Gulf redel PMO intention alumina \$9,750 - Klaveness

'SBI Libra' 2017 63679 dwt dely SW Pass prompt trip redel Israel intention grain \$16,000 - ADMI

'African Leopard' 2016 63435 dwt dely Philippines prompt trip via E Australia redel Singapore-Japan \$7,000 - Cargill

'Maria' 2011 58407 dwt dely Douala 11 Jun 45-75 days trading redel Atlantic \$9,500 - cnr

4. [航运市场动态](#)

【又一干散巨头来了，3家公司联手!】

信德海事网 6 月 9 日消息，干散货航运公司 Bertling, Nordic Hamburg 以及 Oskar Wehr 宣布共同成立一家干散货航运公司，新公司将被命名为 OneBulk，7 月 1 日开始正式运营，新公司将在汉堡和新加坡设立办公室。

具体而言，这三家船东航运公司将各自将现代化的干散货船队并入合资企业，这使得该公司旗下运营的船队规模达到 50 艘，船型从 handysize 到



kamsarmax。

在一份共同声明中这几家公司表示，“在 OneBulk 中，合作伙伴将分享他们的专业知识和专家团队，利用这三家公司的优势，为船东、承租人和投资者提供全面的商业管理解决方案和相关服务。”

Bertling 成立于 1865，在船舶商业管理、租船、经营和经纪方面有丰富的经验，拥有 50 多个办事处。

Nordic Hamburg 运营着一支由 20 艘船舶组成的船队。 operates a fleet of about 20 bulkers, among other ship types.

Oskar Wehr 也已经有 75 年的历史，在租船、船舶经营，船舶管理派员和船舶商业管理方面都有非常丰富的经验，并且在亚洲也非常的有影响力。

他们表示，此举将使这三家公司在航运市场拥有更大的商业影响力，以及更多的资源和技能。

共同声明进一步解释到，更大的船队还能使公司新业务对客户需求做出更快、更低成本的反应。

新公司将在汉堡和新加坡设立办事处，来自 Bertling 的 Malte Sibberns，来自 Oskar Wehr 的 Benedikt Bruggemann，和来自 Nordic 的 Hamid Safai 将共同组成管理团队。

Sibberns 表示，“OneBulk 也愿意接受新的合作伙伴，我们可以根据他们的需要，以最大的灵活性为他们提供有竞争力的、量身定制的解决方案。”

Bruggemann 表示，我们在新加坡建立一个完全平等的公司非常必要，这要我们就能更好的接触到亚洲客户，亚洲市场非常重要。

来源：信德海事网

【中俄携手挺进北极航运 年货运量将达 8000 万吨】

据新华社消息，国家主席习近平和俄罗斯总统普京 5 日在莫斯科共同签署《中华人民共和国和俄罗斯联邦关于发展新时代全面战略协作伙伴关系的联合声明》。声明中提到，将推动中俄北极可持续发展合作，在遵循沿岸国家权益基础上扩大北极航道开发利用以及北极地区基础设施、资源开发、旅游、生态环保等领域合作。



为积极响应中俄联合声明，当地时间 6 月 7 日，在俄罗斯联邦副总理马克西姆·阿基莫夫的见证下，中远海运集团与俄罗斯诺瓦泰克股份公司、俄罗斯现代商船公共股份公司以及丝路基金有限责任公司在俄罗斯圣彼得堡签署《关于北极海运有限责任公司的协议》。中远海运集团董事长许立荣、国家丝路基金执行董事、总经理王燕之、俄罗斯诺瓦泰克公司董事会主席列昂尼德·米赫尔松（LeonidMikhelson）、俄罗斯现代商船总裁、首席执行官谢尔盖·弗兰克（SergeyFrank）分别代表各方签字。

四方的合作协议签署是中俄两国企业积极落实两国领导人有关共同推进北极可持续发展合作声明，践行“一带一路”倡议、打造“冰上丝绸之路”，积极参与与北极航道商业化运作的重要举措，将为两国企业共同开发利用北极航道提供新的契机、注入新动力。根据四方协议，各方将建立长期伙伴关系，为俄罗斯联邦北极区向亚太区运输提供联合开发、融资和实施的全年物流安排，并组织亚洲和西欧之间通过北极航道的货物运输。

各方认为，此举将有助于推动北极航道进一步发展成太平洋和大西洋流域之间全球性的商业运输走廊，为进一步优化畅通国际贸易大通道、促进世界互联互通及经济增长发挥作用。

俄罗斯联邦副总理阿基莫夫在致辞表示，代表俄政府祝贺四方成立合资公司共同推动北极航道运输。亚马尔项目对俄罗斯具有战略意义，物流运输对项目的成功至关重要。俄政府欢迎有实力的公司加入。北极运输现在主要是油气，相信以后北极航道还会有集装箱等各种货物通过，俄政府会为货物运输提供支持。

诺瓦泰克公司董事会主席米赫尔松在致辞中表示，俄罗斯联邦政府提出，2024 年北极航道年度运货量将达到 8000 万吨，其中 50%将由诺瓦泰克承担。中远海运是全球最大的海运公司，俄罗斯现代商船是俄罗斯主要航运公司，丝路基金是金融合作伙伴，四家设立合资公司确保北极运输非常具有意义。我们将确保项目成功以及很好的盈利水平。

许立荣在签约仪式上致辞表示，昨天普京总统和习近平主席进行会晤，习主席明确表示，支持中国企业参与北极建设。中远海运集团是全球通过北极航道最多的航运公司之一。我们对合作充满信心，共同努力，把北极航道开发做好做优做强。

俄罗斯现代商船总裁、首席执行官谢尔盖在致辞中表示，四方应共同努力，确保北极航道开发的可靠性和安全性。相信北极航运公司将对中俄共同开发北极航道可持续发展提供有力支持，并推动各企业业务发展。

国家丝路基金执行董事、总经理王燕之表示四方合作开发北极航道具有战略意义。丝路基金将于各方将共同努力，确保互利共赢的合作。

中远海运集团副总经理黄小文，集团战企部、公关部相关负责人，中远海运能源、中远海运欧洲负责人等参加了上述签约活动。

来源：中国远洋海运集团有限公司



【世界首家数字航运公司准备启航】

具有远见卓识的海运集装箱物联网公司 Loginno 近日有一位业界影响力的人物加入，Flemming Frost，他具有三十五年资深经验的物流经理，将协助创建 Contopia（“集装箱”和“乌托邦”网格）网络。

Loginno 正与航运公司合作，通过专利的低成本设备将整个集装箱船队、矿产货物和航行数据，转换为物联网船队，从而创建环球海运集装箱基础架构 Contopia 网络。这项倡议名为“Contopia Factor”，简称 TCF，将于 6 月 6 日公布。

在运输和物流业拥有超过 35 年业务经验的全面经理，在 Maersk / Damco（哥本哈根，上海和海牙）三十年间以及最近在特斯拉（硅谷）获得高级职位，Frost 将成为 Loginno 顾问委员会的实际成员，并将在 Loginno 首次推出的 Contopia Factor 竞赛扮演重要角色。

Frost 还担任 VC 支持的超级明星物流平台 Cogoport 的总裁。

Loginno 的两位创始人之一 Shachar Tal 表示：“很难找到一个在海上行业拥有如此多相关经验的人，且有如此强的激情和动力来促进新技术应用，这正是这个行业所需要的。我们都很荣幸能够让 Flemming 参与其中。”

“显然，需要为小型和大型托运人提供更好的运输服务，并使该行业的生产效率显著提高。我分享了 Loginno 对开放和透明方法的信念，这种方法为每个人提供了成功、公平和直接、诚实的交易平等机会，为所有人提供了价值。Flemming 补充道，能够参与其中令我十分激动。

Frost 成为越来越多的顾问委员会成员之一，Cargotec, Navis, Lloyds List, UPS, IAI, Sunwoda 和 Marlink 等全球知名企业也成为了 Contopia 的合作伙伴，Frost 也是 APM - Maersk 担任高级管理职位的第二位顾问委员会成员。

首家数字航运公司员工将从 17 位全球申请者中选出，并将在挪威奥斯陆举行的 2019 年全球最大航运活动 Nor-Shipping 海事展期间，6 月 6 日，揭晓。参与 Contopia 会议主题的专家小组将讨论第一家数字运输公司的各种使用场景。

该专家小组和获奖者公告也将在 Loginno 的社交媒体频道直播，预计将吸引许多物流思想领袖和全球顶级创新者，他们都对第一家数字航运公司的身份感到好奇。

来源：沃桑海事



5. [船舶市场动态](#)

【韩国船企 5 月接单量再次反超中国】

韩国船企今年 5 月接单量再次反超中国位居全球第一。不过在全球市场新船订单量明显减少的背景下，韩国船企想要完成全年接单目标依然很难。

韩国船企 5 月接单量排名第一占市场份额 60%

在连续 2 个月落后中国之后，5 月份韩国船企终于成功反超中国，接获全球市场上 60% 的新船订单，接单量位居全球第一。

克拉克森的最新数据显示，今年 5 月，全球新船订单量共计 34 艘 106 万 CGT，相比 4 月的 49 艘 144 万 CGT 下滑了 26%，仅为去年同期 1522 万吨的三分之二。

其中，韩国船企接单量为 16 艘 64 万 CGT，占全球市场份额的 60% 左右，排名全球第一。这一数字也大大超过了中国船企，5 月中国船企接单量为 8 艘 27 万 CGT，占全球市场份额的 25%，排名第二。日本船企接单量为 3 艘 6 万 CGT，排名第三。

随着中美贸易纠纷的持续给全球航运业带来冲击，今年前 5 个月，全球新船订单量总计 941 万 CGT，与去年同期相比减少了 38%。

中国船企前 5 个月的接单量位居全球第一，共计 166 艘 406 万 CGT，占全球市场份额的 43%。韩国船企位居第二，接单量共计 63 艘 283 万 CGT，占全球市场份额的 30%。意大利船企排名第三，接单量共计 14 艘 111 万 CGT，占全球市场份额的 27%。日本第四，共计 46 艘 86 万 CGT，占全球市场份额 9%。

与去年同期相比，韩国船企前 5 个月的接单量基本维持在一水平。然而，中日两国接单量有不同程度的下滑，分别减少了 64 万 CGT、56 万 CGT。

韩国船企收到订单最多的是 LNG 船，共 21 艘 181 万 CGT，与去年同期（21 艘 182 万 CGT）持平。VLCC 和好望角型散货船接单量分别为 10 艘 43 万 CGT 和 27 艘 92 万 CGT，同比减少 73% 和 51%。

今年 5 月不同船型价格也有所变动。油船价格为 9300 万美元，与 4 月持平；集装箱船为 1.115 亿美元，价格比 4 月下降 50 万美元；LNG 船为 1.855 亿美元，上涨 50 万美元。

根据克拉克森的数据，截止 5 月底，中国船企手持订单量依然位居全球第一，达到 2947 万 CGT，占全球市场份额的 37%。排名第二的是韩国船企，共计 2112



万 CGT，占全球市场份额 26%。日本船企排名第三，共 1409 万 CGT，占比 18%。

全球新造船市场低迷韩国船企恐难完成接单目标

虽然韩国船企 5 月接单量超过中国排名第一，但韩国造船业人士认为，由于全球新造船市场订单量的下滑，今年韩国船企可能很难完成其年度接单目标。

数据显示，今年前 5 个月，韩国三大船企共计接获 75.3 亿美元的新船订单，仅完成了合计 320 亿美元全年接单目标的 23.5%。

其中，现代重工集团（包括现代重工、现代三湖重工、现代尾浦造船）在前 5 个月的接单量仅为 25 亿美元，相当于全年 159 亿美元接单目标的 15.7%，是三大船企中接单目标完成比例最低的一家。

相比之下，三星重工前 5 个月接单量为 25.3 亿美元，完成了全年接单目标的 32.4%。大宇造船前 5 个月接单量为 25 亿美元，完成了全年接单目标的 29.8%。

业内观察人士预计，随着中美贸易战可能比预期持续更长时间，全球新船订单量增速放缓，韩国船企也很难加快接单步伐；即使中美两国在本月达成协议，新船订单量也不大可能迅速增加。

目前，观察人士已经下调了对今年全球新船订单量的预期。Hanwha Investment & Securities 已经将全年新船订单量预测从 4100 万 CGT 下调至 2800 万 CGT。克拉克森也在今年 3 月下调了 2019 年预期订单量，从年初预测的 3444 万 CGT 降至 3040 万 CGT。

另一方面，由于对全球经济不确定性的担忧日益加剧，观察人士也在下调作为韩国船企主力的 LNG 船订单前景预期。去年，克拉克森预测今年 LNG 船订单量将达 69 艘，但目前这一预测已经减少至 55 艘。

不过，也有分析师认为，从下半年开始到明年，卡塔尔和莫桑比克的油气项目会带来大规模的 LNG 船订单，韩国船企的 LNG 船接单量因此有望大幅提高。

来源：国际船舶网

【世界造船市场持续下行，主力船型市场需求疲软】

2019 年 1-5 月，全球造船市场持续下行，累计成交新船 380 艘、2285 万载重吨，同比减少 52.1%；5 月份，市场需求进一步萎缩，全球仅成交 35 艘、251 万载重吨，环比减少 51.3%，同比减少 72.1%。短期来看，由于全球经济疲软和中美贸易摩擦影响，船东投资更趋谨慎，新船成交不足局面仍将延续。



主力船型市场需求仍然疲软。油船方面，1-5 月，全球成交新船 50 艘、636 万载重吨，同比减少 59%，具体订单包括 10 艘 VLCC、11 艘苏伊士型油船、3 艘阿芙拉型油船、4 艘 LR2 型成品油船、9 艘 MR 型成品油船以及 13 艘小型化学品船。散货船方面，1-5 月，全球成交新船 82 艘、949 万载重吨，同比减少 58%，具体订单包括 27 艘好望角型船、34 艘巴拿马型船、10 艘大灵便型船和 11 艘小灵便型船。箱船方面，1-5 月，全球成交新船 53 艘、281 万载重吨，同比减少 53%，具体订单包括 10 艘超巴拿马型箱船、4 艘新巴拿马型箱船和 39 艘支线箱船。液化气船方面，1-5 月，全球成交 21 艘 LNG 船和 13 艘 LPG 船，共计 34 艘、278 万载重吨，同比增加 4.1%。

来源：中船工业经研中心

【“如日中天”的老龄油船能“红”到几时?】

Poten & Partners 的研究报告表明，与干散货市场相比，油轮船队目前形势大好。但历史经验表明，这种情况未必会持续太久，特别是当经济衰退来临的时候，市场供给方面所给出的反馈就是最好的风向标。从过去来看，油轮船队订单并没有提高很多，但仍需要一个很大的需求增长以保持未来市场的平衡。

拆船市场影响着市场供需。目前的 VLCC 船队包括 653 艘船，其中 128 艘在建(占总数的 20%)。有 26 正在进行油运贸易的 VLCC 的船龄将在年底达到 20 年或以上。

苏伊士型油轮包括 426 艘船，其中有 129 艘(约占 30%)在建，但只有 21 艘船为 1997 年前建造。

阿芙拉型油轮有 549 艘，包括 92 艘在建(约占 15%)。有约 45 艘船龄超过 20 年，包括 5 艘重新喷漆的油轮。该船型正在添加老龄船舶到油轮船队中，因为在经济萧条的情况下，新船敷衍的涂料已和老龄船舶的破旧外表相差无几了。

综上，预计到今年年底，将有 92 艘油船船龄达到 20 或 20 年以上。

只要船东认为可以盈利，他们就会继续用这些老龄船舶进行贸易。但当这些船舶船龄达到 20 年、22.5 年或 25 年，就要进行特殊检验。当这个检验遇到了萧条的经济形势的时候，船东有可能卖掉这些船。

AIS 数据显示这些船舶主要从事苏伊士运河以东的贸易。除了 8 艘 PDV Marina 阿芙拉型油轮参与委内瑞拉和地中海东部以及黑海地区的贸易，大多出船舶都很少出现在西半球，因为码头运营商对船龄有非常严格的限制。在过去的两个月，约有 21 艘老龄油船参与了中东内部的贸易。在剩下的油船中有 23 艘从事中东到亚洲的贸易，主要包括印度、中国和韩国。另外 10 艘从事亚洲内部的贸易。



为了评估这些油轮进入拆船厂的可能性，检验它们的可再利用几率是十分必要的。基于 Q88 的数据和预计，将有 47 艘老龄油船在 2016 年进行检验，2017 年有 17 艘，2018 年有 23 艘(其中也许有一部分在 2016 年检验过)，5 艘将于 2019 年或以后进行检验。

从目前的预测来看，今年油运市场被看好，将继续保持高量油产。随着新船交付的增长，将有一部分老龄油船面临报废的判定。

来源：中国船检

6. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	367.00	500.00	555.00	550.00
Hong Kong	380.00	387.00	560.00	n/a
Tokyo	405.00	410.00	n/a	750.00
Hamburg	365.00	n/a	563.00	n/a
Fujairah	365.00	420.00	695.00	n/a
Istanbul	370.00	n/a	590.00	n/a
Rotterdam	350.00	385.00	531.00	n/a
Houston	355.00	n/a	575.00	n/a
Panama	365.00	n/a	590.00	n/a
Santos	398.00	429.50	n/a	761.00

截止日期：2019-06-14

◆ 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 23 周	第 22 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 23 周	第 22 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: 2019-06-11

(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	Tanker	158,000	Hyundai, S. Korea	2021	Avin - Greek	6,400	Tier II, Scrubber fitted, LOI stage
1	Tanker	112,000	Sumitomo, Japan	2021	Valles SS - HK based	5,000	option declared
2	LNG	174,000 cbm	Samsung, S. Korea	2022	European	19,050	
7+3	Container	12,000 teu	Yangzijiang, China	-	MSC - Italian	9,100	scrubber fitted
1	Passenger	298 pax	Barreras, Spain	2020	Ritz-Carlton - Spanish	22,000	

◆ 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
TSUNEISHI ZHOUSHAN SS- 187	BC	99,990		2019	China	3,400	Japanese	*
AGTR AMBITION	BC	99,990		2019	China	3,400	Japanese	
ROYAL MAYBACH	BC	93,272		2010	China	1,380	Oldendorff - German	
BRILLIANT CENTURY	BC	91,879		2002	Japan	820	Chinese	
GH FRANKEL	BC	63,227		2012	China	1,690	Undisclosed	
ULTRA INNOVATION	BC	61,188		2016	Japan	2,400	Greek	12 months TCB at index linked levels
BULK PEGASUS	BC	58,736		2009	Philippines	1,330	Bangladesh	
LAKE DYNASTY	BC	55,638		2009	Japan	1,350	Greek	



HECTOR	BC	52,512	2002	Japan	650	Chinese
LAS TORTOLAS	BC	50,633	2011	Japan	1,230	Navision - Danish
NORD TOKYO	BC	28,343	2009	Japan	750	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
BALTHASAR SCHULTE	CV	49,856	4,249	2012	China	1,090	Borealis MariFme - U.K	incl TC
EM KEA	CV	42,166	3,091	2007	Poland			
DIAMANTIS P.	CV	30,340	2,008	1998	Poland		Euroseas	\$15m in cash+\$22.5m in shares to be issued
EM HYDRA	CV	23,679	1,740	2005	China			
EM SPETSES	CV	23,579	1,740	2007	China			
JPO LEO	CV	41,743	3,091	2005	Poland	700	Norwegian	
AS ARIES	CV	29,300	1,835	2001	Poland	500	Middle Eastern	
SINAR SANGIR	CV	21,937	1,708	2008	Japan	850	Chinese	***
SINAR SUBANG	CV	21,935	1,708	2008	Japan	850	Chinese	

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
RICKMERS DALIAN	GC	29,827		2004	China	1,350	U.K	**
ZEAL JAKARTA	GC	29,822		2003	China	1,350	U.K	

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
MUCUA	TAK	113,091		2008	China	2,010	Danish	
EVER RICH NO. 18	TAK	105,483		2003	Japan	1,450	Greek	
BOW TONE	TAK	33,624		2009	Japan	1,850	Hansa Tankers - Norwegian	stst

◆ 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	
HONGKONG BRIDGE	CV	50,953	16,317	2001	S. Korea	471.00	No spare propeller; enbloc with Rotterdam Bridge	
ROTTERDAM BRIDGE	CV	50,953	16,481	2001	S. Korea	480.00	Has 52 mt spare propeller; enbloc with Hongkong Bridge	
IWASHIRO	CV	24,381	8,175	1995	Japan	415.00	as is Vietnam, incl 150T bunkers	



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
RAKIURA MARU	BC	23,872	8,502	1996	Sweden	471.00	incl 800t ROB, NK HCK Green
DELPHINUS	ROR	10,761	6,786	1991	Japan	415.00	green recycling
TRANSPACIFIC 5	ROR	10,729	7,780	1992		415.00	NK HCK Green
THERESA BEGONIA	TAK	8,253	2,659	1994	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
PROSPERITY	GC	8,865	3,429	1997	Romania	undisclosed	

◆ALCO 防损通函

【美国加大对伊朗金属产业制裁力度】

2019 年 5 月 8 日，美国总统特朗普发布了一项针对伊朗钢、铁、铝和铜等金属产业的行政命令。该行政命令将进一步扩充伊朗特别指定国民名单 (SDNS)，并禁止任何美国个人或美国相关实体进行涉及 SDNS 的交易。

该行政命令载于：

[HTTPS://WWW.TREASURY.GOV/RESOURCE-CENTER/SANCTIONS/PROGRAMS/DOCUMENTS/13871.PDF](https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/programs/documents/13871.PDF)

美国外国资产管制办事处就该行政命令发出的常见问题解答载于：

[HTTPS://WWW.TREASURY.GOV/RESOURCE-CENTER/FAQS/SANCTIONS/PAGES/FAQ_IRAN.ASPX#EO_METALS](https://www.treasury.gov/resource-center/faqs/sanctions/pages/FAQ_IRAN.ASPX#EO_METALS)

【让船员做好准备，应对 PSC 船舶燃油现场取样】

预计 2020 年 1 月 1 日以后，港口国监督机构为核实燃油硫含量，对船舶燃油进行现场取样的频率将显著提高。我们下面的案例研究表明，适当的船上程序以及准备充分且细心周到的船员，对于避免无端处罚是何等重要。

“让船员做好准备，应对 PSC 船舶燃油现场取样”。当船东正在为遵守 2020 年全球限硫令而做船队和船员准备的时候，这一建议看起来可能并不重要。在船上对船舶燃油现场取样并不是什么新鲜事。自从 0.10% 的硫含量限制在欧盟港口和指定排放控制区生效后，对船舶燃油进行现场取样和分析，就成为港口



国监督机构（PSC）核实所用燃油实际硫含量的常见手段。

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
2019-06-14	689.370	778.930	6.377	88.015	875.990	60.283	933.860	477.620	518.410
2019-06-13	689.340	780.200	6.372	88.162	877.410	60.189	936.950	479.180	518.390
2019-06-12	689.320	781.470	6.357	88.027	877.730	60.308	934.770	480.140	519.440
2019-06-11	689.300	781.470	6.375	87.896	876.970	60.235	935.810	480.840	521.020
2019-06-10	689.250	779.970	6.356	87.885	876.920	60.258	939.990	482.040	519.400

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	2.3505	1 周	2.36463	2 周	--	1 个月	2.39425
2 个月	2.40238	3 个月	2.41025	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.31838	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.30563		

2019-06-13