



全一海运市场周报

2017.07 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2017.06.26 - 06.30\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【集中出货推升需求 多数航线运价上升】

本周，部分货主为规避下月初的运费上涨而提前发货，推动中国出口集装箱运输市场需求上升。航商方面如期执行运价上涨计划，综合指数大幅上升。6月30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918.83点，较上期上涨11.1%。

欧洲航线：据欧盟统计局最新发布数据显示，欧元区6月景气指数为111.1点，升至近10年来高位，受经济回暖带动，当地运输需求稳健恢复。本周，在市场集中出货推动下，上海港船舶平均舱位利用率上升至95%以上。由于需求旺盛，多数航商如期执行运价上涨计划，即期市场运价涨幅明显。6月30日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为1015美元/TEU，较上期大幅上升15.1%。地中海航线，运输需求总体平稳，但航商对于后市信心稍显不足，运价涨势弱于欧洲航线。6月30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951美元/TEU，较上期上涨8.3%。

北美航线：美国谘商会发布的6月消费者信心指数为118.9点，高于市场预期及前值，显示目的地消费前景趋于乐观。同时，随着市场开始进入传统运输旺季，运输需求稳步上升。本周，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率均升至95%以上，并有部分班次出现爆舱情况。由于市场行情转旺，多数航商以较大幅度执行运价上涨计划，即期市场运价大幅反弹。6月30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1378美元/FEU和2356美元/FEU，较上期分别上涨26.2%和17.0%。

波斯湾航线：运输需求平稳，且市场有部分航商采取停航措施控制运力，上海港平均舱位利用率约在九成以上。由于市场基本面总体良好，多数航商维持运价，仅有部分航商对运价进行了小幅回调。6月30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910美元/TEU，较上期下跌2.5%。

澳新航线：据西太平洋银行和墨尔本研究院发布的消费者信心指数显示，该指数已连续三个月下跌，受当地消费形势低迷影响，运输需求未见起色。本周，上海港船舶平均装载率仍维持在80%左右。虽然市场基本面疲软，但部分航商仍尝试推涨以提振运价水平，即期市场运价上涨。6月30日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为394美元/TEU，较上期上涨16.9%。

南美航线：巴西经济出现复苏迹象，带动当地运输需求企稳，同时部分航商对航线运力进行调整，市场运力进一步收缩。本周，上海港船舶平均舱位利用



率保持在 95%以上，并有部分班次满载出运。由于供需状况良好，航商执行了新一轮的运价上涨计划，市场运价上升。6 月 30 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 3811 美元/TEU，较上期上涨 5.9%，已连续六周上涨。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【煤炭供不应求 运价承压下跌】

本周，由于煤炭供应紧张，下游煤企租船节奏放缓，市场成交略显冷清，沿海散货运输市场行情呈下跌走势。6 月 30 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 1079.65 点，较上周下跌 4.0%。其中煤炭、金属矿石、粮食运价指数均下跌，成品油、原油运价指数维稳。

煤炭市场：本周，煤炭供给、需求两端施压，沿海煤炭运输市场弱势运行。目前，南方地区迎来大范围降雨天气，气温较为适宜，民用电需求难有增长，无法对发电用煤形成支撑。同时雨水充沛给予水电增长动力，火电受到挤占，沿海主要电力集团日耗煤量徘徊于 60 万吨上下。然而发电需求受阻并非影响运输市场的关键因素，前两周在煤炭价格持续回升的影响下，下游买涨不买跌心理发酵，采购需求集中释放。北方发运港煤炭资源紧张，大量船舶压港等货。为保证大合同正常执行，部分煤企对煤炭发运进行限制，停止确认北上船舶。同时发改委要求限制煤价过快上涨，后期煤炭价格上涨空间有限。面对无货可拉且发电用煤需求不高的局面，下游电厂观望情绪加重，租船步伐放缓，沿海煤炭运输需求走弱，运价承压下跌。

6 月 30 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1156.77 点，较上周下跌 5.1%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，各航线运价均有较大幅度下跌。其中，秦皇岛-上海（4-5 万 dwt）航线运价为 33.1 元/吨，较上周五下跌 6.1 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 35.8 元/吨，较上周五下跌 6.5 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 39.1 元/吨，较上周五下跌 7.3 元/吨。华南市场，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 40.4 元/吨，较上周五下跌 5.2 元/吨。

金属矿石市场：本周，国内钢材市场震荡运行，且钢厂铁矿石库存量尚可，部分进口铁矿石品种价格有所回落，钢厂对采购进口铁矿石多持谨慎态度，运输需求难有增长动力。在沿海煤炭运输市场弱势运行的大背景下，金属矿石运价亦下跌，6 月 30 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 908.84 点，较上周下跌 3.7%。

粮食市场：目前南北港口粮食价格倒挂，贸易难有利润，加之饲料厂观望情绪不减，贸易商装船积极性普遍低迷，运输需求明显受阻，沿海粮食运价承压下跌。不过由于船东及代理控制发船频率，相较于煤炭运价，粮食运价走势较好。6 月 30 日，沿海粮食货种运价指数报收 1001.53 点，较上周下跌 2.5%。

国内成品油市场：近期，原油价格依然处于下滑态势，油市利空消息不断，悲观情绪笼罩，国内成品油市场终端及投机需求低迷，贸易商出货状况不佳，



多按需订购，批发市场购销氛围冷清。6月30日，上海航运交易所发布的成品油货种运价指数报收1287.61点，原油货种运价指数报收1541.72点，均与上周持平。

(3) 中国进口干散货运输市场

【海岬型船止跌反弹 综合指数重拾升势】

本周国际干散货运输市场，中小型船市场气氛转弱，受益于海岬型船市场摸底反弹，中国进口干散货综合指数重拾升势。6月29日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数（CDFI）为687.47点，运价指数为637.04点，租金指数为763.11点，均较上周四分别上涨6.7%，5.1%和8.8%。

海岬型船市场：海岬型船市场整体回暖，两大洋市场运价止跌反弹。由于钢价和铁矿石价格上涨，钢厂生产热情保持高涨，贸易商采购积极性也有所提升。品位为62%的澳大利亚铁矿石价格在本周内升至64美元/吨左右，铁矿石贸易活跃度增强。巴西市场现货数量增加，加之铁矿石期货价格上涨，市场氛围改善，巴西图巴朗至青岛航线成交价触底反弹，从上周五的10.8美元/吨涨至周四的12.1美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为12.117美元/吨，较上周四上涨12.7%。南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为9.000美元/吨，较上周四上涨6.6%。受巴西市场回温带动，西澳至中国航线上船东守价，加之发货人出货较为平稳，铁矿石运价回升至5美元/吨以上，周四后逐步稳定。29日成交记录显示，17万吨货量，受载期为7月12-13日，西澳至青岛航线成交运价为5.0美元/吨。周四，中国北方至澳大利亚往返航线TCT日租金为8800美元，较上周四上涨17.1%。澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为5.160美元/吨，较上周四上涨8.3%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场上半周氛围不错，下半周出现下滑。周中，国家二类进口口岸禁止进口煤炭船舶靠泊卸货传出市场，引起FFA远期期价出现较大幅度下跌，带动太平洋现货市场租金、运价下行。29日成交记录显示，8.2万载重吨船，6月底防城交船，途径东澳回中国，成交日租金为8300美元。周四，中国南方经东澳大利亚至中国往返航线TCT日租金为8085美元，较上周四上涨3.4%，涨幅收窄；印尼萨马林达至中国广州航线运价为5.135美元/吨，较上周四上涨2.1%。粮食航线，南美方向7月中上旬到港的空放运力不多，市场氛围不错，租金、运价相对稳定。22日成交记录显示，7.9万载重吨船，7月10-15日南美东海岸交船，新加坡-日本范围还船，成交日租金为10520美元加上52.5万美元的空放补贴。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为25.665美元/吨，较上周四上涨2.3%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场小幅波动。太平洋市场钢材货不多，镍矿成交相对较为活跃，加之本周国内沿海市场连连下滑，超灵便型船太平洋市场租金、运价继续小幅波动。29日成交记录显示，5.3万载重吨船，新加坡即期交船，经印尼回中国南方，成交日租金为8200美元。周四，中国南方至印尼往返航线TCT日租金为7436美元，较上周四上涨5.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为6.271美元/吨，较上周四上涨2.9%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为7.225美元/吨，较上周四上涨1.7%。



(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价继续下降 成品油运价波动上升】

超大型油轮（VLCC）：运输市场活跃度欠佳，运价横盘整理。尽管租家控制出货节奏，但船东对低运价抵抗意愿强烈，两大洋市场运价均呈横盘窄幅振荡走势。当前市场货量持续不足，对运价形成较大压力，若市场货盘不能集中释放，后市不容乐观。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS52.12，较上周四下跌 1.4%，CT1 的 5 日平均为 WS52.05，环比上涨 2.1%，等价期租租金（TCE）平均 1.4 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS55.15，下跌 1.8%，平均为 WS55.54，TCE 平均 2.0 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价波动盘整。受出口延后影响，尼日利亚 7 月份出口货盘为 180 万桶/天，预计 8 月份货量将会增多。同时，波斯湾货盘流向了 VLCC 市场，部分运力转向西非航线。西非至欧洲运价近期处于低位，本周回稳并小幅提升至 WS60，TCE 约 0.7 万美元/天。一艘 13 万吨级船，尼日利亚至地中海，7 月 8 日货盘，成交运价 WS58.75。黑海地中海货盘交易平稳，黑海至地中海运价保持 WS70 附近，TCE 约 0.5 万美元/天。波斯湾出发行情波动，伊朗至地中海货盘的成交运价为 WS35 至 WS45。中国进口主要来自埃及。一艘 13 万吨级船，西迪基里尔（地中海）至宁波，7 月 5 日货盘，成交包干运费为 220 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场运价降中有升。跨地中海运价跌向 WS75，基本在保本点附近。一艘 8 万吨级船，西迪基里尔至葡萄牙，7 月 7 日货盘，成交运价仅 WS65。北海短程、波罗的海运价分别降至 WS91、WS67，TCE 约 0.2 万美元/天和 0.5 万美元/天。波斯湾至新加坡运价小幅下降至 WS94（TCE 约 0.5 万美元/天），东南亚至澳大利亚运价 WS100（TCE 不足 0.9 万美元/天）。本周唯独 7 万吨级船加勒比海至美湾运价不跌，从 WS90 以下提升至 WS90 以上（TCE 约 0.2 万美元/天）。中国进口主要来自科兹米诺和东南亚。一艘 8 万吨级船，泰国至中国，7 月 8 日货盘，成交运价为 WS92。

国际成品油轮（Product）：运输市场运价波动上升。波斯湾至日本航线 7.5 万吨级船运价升至 WS90 水平（TCE 接近 0.7 万美元/天），5.5 万吨级船运价超过 WS115（TCE 超 0.8 万美元/天）；印度至日本 3.5 万吨级船运价接近 WS135（TCE 超过 0.5 万美元/天）。受运输需求支持，美国长程运价继续上行并出现震荡。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价在 WS133 至 WS145 之间，TCE 为 0.75 至 0.9 万美元/天，美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价在 WS131 至 WS140，TCE 为 0.7 至 0.85 万美元/天，欧美三角航线 TCE 摸高 1.63 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【超灵便型散货船价跌 内河散货船成交增加】



6月28日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为772.40点，环比微跌0.78%。其中，沿海散货船价综合指数微涨0.05%，国际油轮船价综合指数、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0.58%、1.27%、1.06%。

BDI指数4连涨收于903点（周二），环比上涨6.61%，运价持续处于盈亏平衡点之下，国际二手散货船价格跌多涨少。本周，5年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1048万美元、环比涨2.09%；57000DWT—1283万美元、环比跌4.78%；75000DWT—1647万美元、环比跌0.55%；170000DWT—3068万美元、环比跌1.56%。虽然散运市场相比去年已有所好转，但是船队运力过剩依旧困扰国际干散货海运市场，预计二手散货船价格仍将震荡盘整。本周，二手散货船成交量有所恢复，共计成交13艘（环比增加6艘），总运力84万DWT，成交金额1.52亿美元。

OPEC和非OPEC产油国执行减产协议情况良好，美元走弱携空头回补带来利好，油价迎来阶段性反弹。布伦特原油现货价格周二收于46.65美元/桶，环比上涨1.37%。国际油轮运输需求表现平平，大量的待运船舶可供租家选择，运价承压松动，二手油轮船价以跌为主。本周，5年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2017万美元、环比涨0.55%；74000DWT—2571万美元、环比跌0.51%；105000DWT—2731万美元、环比跌2.30%；158000DWT—4682万美元、环比跌0.71%；300000DWT—5579万美元、环比跌0.13%。中国第三季近10%的炼油产能将停产，印度因废除大额纸钞措施的后续效应拖累石油消费，日本石油需求多年持续呈现结构性下滑，全球石油运输需求将进一步减弱，预计油轮船价稳中有跌，市场将以购入船龄较老、船价较低的油轮为主。本周，二手油轮市场成交量疲软，二手油轮市场共计成交6艘（环比减少10艘），总运力45万DWT，总成交金额7200万美元。

沿海散货运价先扬后抑，二手散货船价格横盘波动。本周，5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—121万人民币、环比持平；5000DWT—723万人民币、环比涨0.19%。6月25日，国家发改委召开符合条件优质产能煤矿生产能力核定工作的专题会议，要求动力煤成交价格如果超过绿色空间上限（570元/吨），必须提前3-5天同国家发改委沟通，否则，将约谈相关责任企业。目前，煤价过快上涨被坚决抑制，煤炭抢运热情烟消云散；建筑用钢依旧处于淡季，铁矿石补库需求有限；南北粮食价格倒挂，贸易商购销两弱；综合考虑，沿海散货运价可能掉头回踩，预计散货船价格稳中有跌。本周，二手船买家以观望为主，市场成交稀少，成交船舶吨位以20000DWT左右为主。

房地产市场持续降温，内河建材运输需求疲软，运价稳中有跌，二手船价格以跌为主。本周，5年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—52万人民币、环比涨1.47%；1000DWT—92万人民币、环比跌4.51%；2000DWT—189万人民币、环比跌0.20%；3000DWT—274万人民币、环比跌0.90%。据国家统计局最新数据显示，热点城市房价同比涨幅都在回落，土地购置面积和按揭贷款来源的资金两个指标单月增速首负。房地产行业潜力或已见顶，中小房企净利润出现亏损，不少上市房企的半年报预告浮现隐忧，未来中国可能不需要那么多房地产公司。由于建材运输需求减缓，运价走跌，预计内河散货船价将震荡盘整。本周，内河散货船成交活跃，共计成交136艘（环比增加60艘），总运力14.4万DWT，成交金额11299万元人民币。

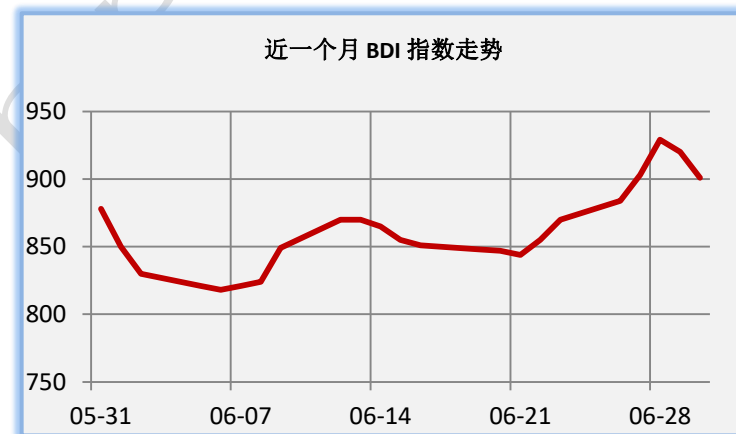
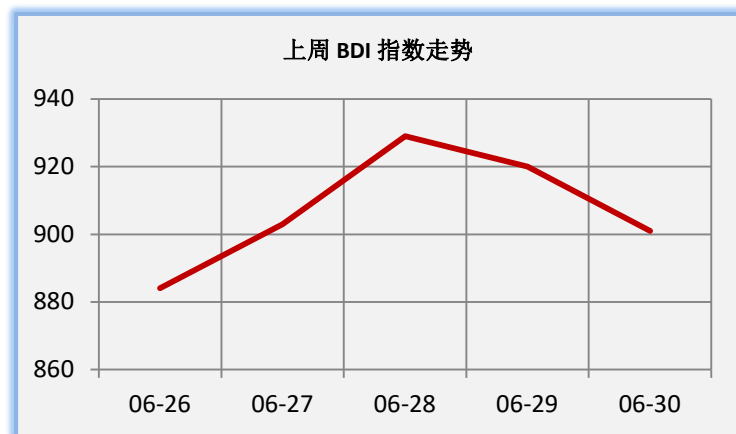
来源：上海航运交易所

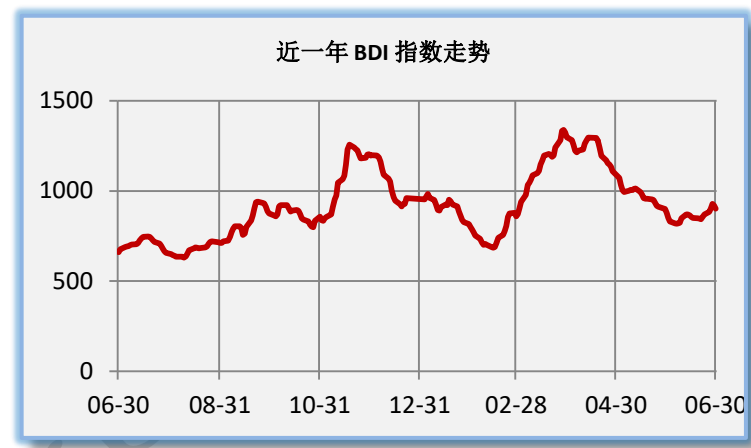
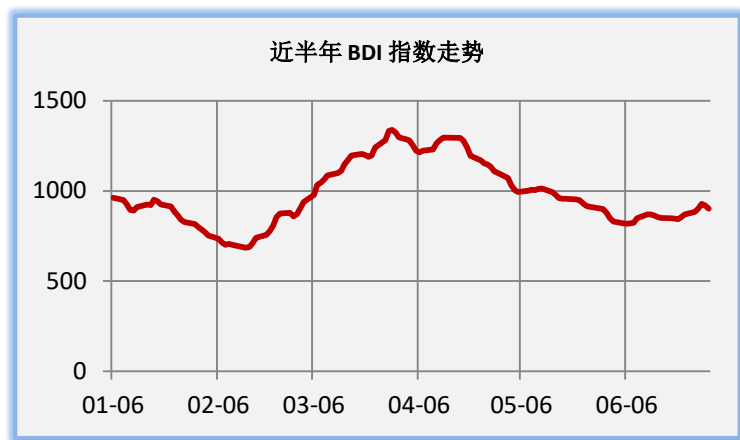


2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	6月26日		6月27日		6月28日		6月29日		6月30日	
BDI	884	+14	903	+19	929	+26	920	-9	901	-19
BCI	1,005	+18	1,066	+61	1,170	+104	1,146	-24	1,086	-60
BPI	1,145	+7	1,151	+6	1,150	-1	1,119	-31	1,091	-28
BSI	750	+6	757	+7	761	+4	758	-3	754	-4
BHSI	454	+3	458	+4	459	+1	464	+5	467	+3





(2) 租金回顾

期租租金（美元/天）

船型（吨）	租期	第 25 周	第 24 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	13,000	13,500	-500	-3.7%
	一年	12,500	13,000	-500	-3.8%
	三年	13,500	14,000	-500	-3.6%
Pmax (76K)	半年	9,000	8,500	500	5.9%
	一年	9,750	9,250	500	5.4%
	三年	10,000	9,750	250	2.6%
Smax (55K)	半年	9,000	9,000	0	0.0%
	一年	9,500	9,500	0	0.0%
	三年	9,750	9,750	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	7,500	7,500	0	0.0%
	一年	7,750	7,500	250	3.3%



	三年	8,000	8,000	0	0.0%
				截止日期:	2017-06-23

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Alkimos 2013 95300 dwt dely EC South America 20/21 Jul trip redel SE Asia \$10,750 daily + \$575,000 bb - Cofco Agri

Amber Champion 2013 63800 dwt dely Mina Saqr prompt trip redel India \$10,000 daily - cnr

Anacapa Light 2005 31603 dwt dely Hososhima prompt trip redel Thailand intention steels \$6,750 daily - cnr

Anni Selmer 2009 55711 dwt dely Fuzhou prompt trip via Indonesia redel Thailand \$7,400 daily - cnr

Aquagemini 2016 60238 dwt dely Iloilo 06/12 Jul trip via Indonesia redel Thailand intention coal \$10,000 daily - Cargill

Berge Ishizuchi 2011 181458 dwt dely Rotterdam 04/05 Jul trip via Colombia or Brazil redel Skaw-Cape Passero \$10,000 daily - K-Line

Caro Padre 2012 63301 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel China \$9,250 daily - cnr

CF Diamond 2011 75619 dwt dely Karaikal spot tct via EC South America redel Singapore-Japan \$10,250 daly - Oldendorff

Chou Shan 2005 175569 dwt dely Shanghai early July trip via Australia redel Singapore-Japan \$10,250 daily - Pacific Bulk

EM Crystal 2011 57357 dwt dely Caofeidian prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore approx. \$8,250 daily - cnr

Emerald Enterprise 2015 33199 dwt dely Recalada ely July for coastal trip redel Rio de Janeiro or Suape \$12,000 daily - Bunge

Eternal Grace 2006 76585 dwt dely Huangpu 3 Jul trip via Indonesia redel Japan \$10,000 daily - Asahi

Galaxy 2012 81699 dwt dely Quanzhou 06/07 Jul trip via EC Australia redel Singapore-Japan \$8,750 daily - cnr



Glorious Kauri 2012 38238 dwt dely CJK prompt 2 laden legs redel Singapore-Japan \$7,750 daily - MUR

Hua Sheng Hai 2017 81233 dwt dely EC South America 09/12 Jul trip redel Skaw-Gibraltar \$14,000 daily - cnr

Huayang Dream 2013 75906 dwt dely Kunsan spot trip via NoPac redel south China \$8,250 daily chopt redel north China \$8,500 daily - Glencore

Ionic Pleione 2017 84850 dwt dely EC South America 05/15 Jul trip redel Singapore-Japan \$11,850 daily + approx \$395,000 bb - cnr

IVS Wentworth 2015 58091 dwt dely Rotterdam prompt trip redel EC South America \$8,500 daily first 45 days and \$11,000 daily thereafter - cnr

Jag Aarati 2011 80677 dwt dely Aarhus prompt trip via Baltic redel China intention fertilizers \$16,500 daily - Pola Maritime

Jin Bo 2012 56730 dwt dely Hong Kong prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore \$10,000 daily - cnr

Jin Qi 2012 93078 dwt dely Kaohsiung 02/03 Jul trip via Indonesia redel Singapore-Japan approx \$9,250 daily - cnr

Josco Suzhou 2004 49416 dwt dely West Africa prompt trip via EC South America redel SE Asia approx. \$12,500 daily - ArcelorMittal

Josco Taicang 2012 58670 dwt dely Singapore prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore \$10,000 daily - cnr

Karpaty 2013 82138 dwt dely Gibraltar 5 Jul trip via NC South America & Egypt redel Cape Passero \$9,500 daily - Norden

Kenan 2012 63250 dwt dely Santos early July trip redel Singapore-Japan \$13,300 daily + \$335,000 bb

Kennadi 2016 63262 dwt dely Santos 08/10 Jul trip redel PG/Japan \$13,100 daily + \$310,000 bb - ADMI

MBA Giovanni 2010 93361 dwt dely Pagbilao 30 Jun/03 Jul trip via EC Australia redel Singapore-Japan \$10,000 daily - cnr

Naluhu 2010 58107 dwt dely Barranquilla 05/10 Jul trip redel Chile intention coal \$20,500 daily - Oldendorff

Nord Imabari 2010 38271 dwt dely wwr San Nicolas prompt trip redel Morocco or Algeria \$14,800 daily - Aquavita



Pictor 2005 53299 dwt dely Continent prompt trip redel E Mediterranean \$11,000 daily intention scrap - EMR

Piet 2011 93183 dwt dely EC South America 15 Jul trip redel Skaw-Gibraltar \$14,750 daily - Cargill

Porto Leone 2014 63756 dwt dely Richards Bay 01/10 Jul trip redel Black Sea \$7,200 daily bss 6.25pct - ED&F Man Shipping

Seiyo Harmony 2003 32379 dwt dely Bacolod, Philippines 04 Jul trip redel China \$5,000 daily - cnr

Star Challenger 2012 61462 dwt dely Luoyuan prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore \$10,000 daily - Huaya

Star Globe 2010 56867 dwt dely Singapore 02/03 Jul trip via Indonesia redel China approx. \$8,750 daily - cnr

Star Martha 2010 180274 dwt dely Gibraltar prompt trip via USEC redel Continent \$9,250 daily - Uniper

Sunset 2009 37334 dwt dely S Brazil prompt trip redel Continent intention agriprods \$9,000 daily - Meadway

Tai Profit 2001 73105 dwt dely Santos 08/12 Jul trip redel Skaw-Cape Passero \$12,500 daily - cnr

Yangtze Dignity 2012 32414 dwt dely Paranagua prompt trip redel Algeria \$10,500 daily - Oldendorff

Zhe Hai 363 2011 57525 dwt dely Hong Kong prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore \$9,500 daily - cnr

Zhe Hai 525 2011 57283 dwt dely Hong Kong prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore \$10,000 daily - cnr

(2) 期租租船摘录

Bulk Avanti 2006 56024 dwt dely US Gulf prompt min 4/max 6 months trading redel worldwide \$13,000 daily - cnr

Chariklia Junior 2011 92932 dwt dely CJK prompt 5/8 months trading redel worldwide \$9,500 daily - cnr

EM Amber 2010 58018 dwt dely Luoyuan 05/06 Jul about 12 months trading redel worldwide \$9,300 daily - Tianhui



Kypros Sea 2014 77128 dwt dely Haldia 01/05 Jul 11/13 months trading redel worldwide \$11,250 daily - cnr

Olympic Pride 2006 55705 dwt dely Mumbai prompt 5/7 months trading redel worldwide \$9,250 daily - Korea Line

4. 航运市场动态

【是航运，推动了全世界】

世界上绝大多数的货物贸易都是通过海运来完成的，长期以来航运业就被视为全球经济的关键因素，连接着全球的生产商和消费者。然而，我们对航运业实现的“物超所值”的巨大贡献却很少提及，显然，这确实值得我们仔细探讨一下。

现在一美元对你来说不过尔尔，以当下最新的价格，一美元可以买 0.025 克的黄金，或者一桶石油的 2%。根据沃尔玛超市的在线定价，一美元可以买半升牛奶。在全球近 75 万亿美元的庞大经济规模之前，无论怎么看，这几乎不值一提……然而，在航运业，一美元却可以让你物超所值。

来，我们看具体的计算方法，即用估算出的船队价值除以货运距离。当然这里只是近似的计算，包括了原油、成品油油轮、干散货船、集装箱船，以及天然气运输船的贸易，以及这些贸易装载的货量。基于此，根据 2017 年贸易项目，以 2017 年 5 月初数据为计，1 美元全球船队价值可以在一年内实现贸易量 110 吨里程。这也太便宜了！一年运一吨货物超过 100 英里，也就花了这么点钱！

数据的背后是什么？价值的本质，就在于通过海运，将巨量货物长距离的一次运送到目的地所产生的巨量经济价值。以上范围所列出的货物每吨运力平均运输量估计为 5,016 英里，船舶的平均规模为 58,706 载重吨。当然，吨里程/美元的比值会实时变化，这取决于市场资产减值的变动、新造船建造的潜在成本和复杂程度，以及船舶的产出、速度，和使用率（船队运费和贸易增长率并非完全一致的）。此外，在整个行业中，统计数据也可能有很大的差异。

一美元对应的一艘散装货船或一艘油船一年的运输贸易量分别为 154 和 101 吨里程。如果计算得更复杂些，那些昂贵船舶的数字会更低一些：天然气运输船是 20 吨里程。对于箱船，尽管其速度较快，运输贸易量仍为 114 吨里程。船舶规模和货物密度（以吨为计）也在这些相关统计数据中起了一定的作用（当然，并非总能统计到每艘船的载货范围）。

尽管如此，随着时间的推移，无论具体的数字，以及其如何变化，一美元的资产支出一年可以运输 110 吨里程的贸易听上去怎么都是超值性价比的，尤其是在当下一美元几乎干不了什么事儿。而恰恰是这支撑着全世界运输业 84% 的贸易量，从而又使得航运业成为全球经济一体化的一种有效手段。

来源：光汇航运资讯



【Norden 抄底购船扩大船队规模】

丹麦航运公司 Norden 日前宣布，近日已完成收购一艘 50000 载重吨的 MR 成品油船（建于 2009 年）。

Norden 表示，这艘由韩国船厂建造的船舶预计将在 2017 年 7 月交付，并更名为“Nord Pearl”轮。该交易标志这 Norden 自去年出售 3 艘灵便型成品油船以来，首次完成一项油船收购交易。

除了收购“Nord Pearl”轮之外，Norden 还为另 2 艘新造 MR 成品油船签署了长租协议，并于今年完成了 4 艘 MR 成品油船的收购交易。这些船舶预计将在 2018-2020 年完成交付。此外，该公司签署的租船协议都包含一项船舶收购选择权。

Norden 近期利用油船市场疲弱的低资产价格大量收购船舶。Norden 首席执行官 Jan Rindbo 表示，2015 年和 2016 年上半年油船市场表现强劲，但船舶的增加导致 2017 年及以后市场疲软。不过，该公司将利用船价较低的优势，扩大船队规模，降低成本风险。同时，该公司可以将船舶投入其运营的 Norient Product 联营池内运营，从而获得船舶运营溢价盈利。

截至 2017 年第一季度末，Norden 船队共包含 36 艘船舶，分别为 25 艘 45000-50000 载重吨的 MR 成品油船，11 艘 35000-37000 载重吨的灵便型成品油船。其中 19 艘油船为 Norden 自有船，其余船舶为租赁船。

来源：国际船舶网

【两大势力暗战，BDI 晴雨表“失灵”】

在 2013 年投资航运运价衍生品交易的中国小伙刘飞，通过做空一个月内赚取暴利的“美好时代”已经过去。

好不容易在今年 3-4 月罕见地突破了 1000 点，BDI 指数近期再度徘徊于“百时代”，截至上周五收报在 870 点。中国证券报记者统计发现，近三年以来，该指数大多数时间都在千点以下徘徊。而 BDI 指数动辄十几天甚至二十多天连贯的行情已经见怪不怪，如果押对行情持仓不动的话短时间内就可攫取可观收益。

这宗运价买卖背后，两大势力暗涌。在运价交易新贵与老牌的暗战中，新势力尚未明显崛起，这难道说明 BDI “晴雨表”过时了？

谁在参与运价交易



在金融危机后的 BDI 大跌中，不乏眼光敏锐的投资者。一家位于中国台湾的公司就在其间押空运价，从而大赚特赚。

据业内人介绍，这家公司在国际远期运费市场（FFA）上卖出合同，约定 2008 年 8 月份以每艘船日租金 2 万美元的价格从事大西洋远东的运营。随着市场持续暴跌，2008 年 8 月份日租金跌到 1 万美元的时候，他们反手平仓套现，来回差价按月计算达 30 万美元。

FFA 是航运交易双方约定在未来某一时点，就事先约定的运费价格进行现金结算的远期合同，它是作为指数期货交易的替代品而诞生的，是可以“炒”的。BDI 作为 FFA 的现货标的指数，其主要反映的是不同时点国际航运费的变化，从而为 FFA 提供了价格波动的基础。FFA 代表未来的运费水平，是即期运费水平的风向标，从而影响 BDI。世界各大地区船东及路易达孚、嘉吉、邦基、ADM 等粮商，乃至电力、炼油等大宗原材料消耗的生产企业均有这类运价交易头寸。

后来，伴随着影响力的扩大，国际投行及专业投资公司也开始涉足这一领域。

另据报道，2008 年国际金融危机前，中国有 31 家国有企业被国资委和中国证监会批准具有参与海外 FFA 交易的资质。

2008 年 5 月 20 日后，BDI 从 11793 点的历史高点狂跌而下时，全球航运市场惊涛骇浪，船东们忐忑不安，大幅催生了运价交易市场。据公开数据，截至 2013 年，FFA 交易量达到 113 万手。FFA 价值的增幅尤可观，为 40%，至 270 亿美元。国际远期运费协议 FFA 交易的拥有者波罗的海交易所，也籍此蜚声全球航运金融业。

值得注意的是，FFA 虽然具有对冲运价波动风险的功能，但实际上不乏企业折戟于此。2008 年四季度，BDI 从年内高点下跌了九成左右，我国国内某大型上市航运企业的多头头寸浮亏约 40 亿元。根据当时报道，同时遭受巨大损失的还有丹麦及乌克兰的大船东。乌克兰的干散货船运营商 Industrial Carriers 在 10 月份宣布倒闭。

上海价格 PK 伦敦价格

不过，据媒体报道，波罗的海交易所的这一核心产品，已在去年下半年伴随着该交易所的易主而落入新加坡交易所囊中。据介绍，新加坡交易所原本只是波罗的海交易所衍生产品 FFA（远期运费协议）在亚洲地区的主要清算所。此举将大大增强其衍生品业务。

波罗的海运费指数在 1985 年首推并在 1999 年完成合并，目前已经成为全球经济晴雨表。近年来，上海航交所也陆续发布各项指数，试图在航运领域与“老牌”金牌指数一争高下。2011 年 6 月，中国航运运价衍生品交易在上海开市，国际航运界出口集装箱中远期运价首次亮出“中国价格”。



一边是拥有厚重历史积淀的波罗的海指数和全球第二大集装箱港的新加坡“变形金刚”，一边是远超新加坡的全球第一大集装箱港上海及其不断发展的航运交易市场。在航运市场话语权的争夺上，二者的对决看点颇多。而“脱欧”之后的伦敦能否保持其在此领域的优势也被画上问号。

实际上，FFA 交易的基础——BDI 指数的“不朽”地位近年来也频频遭到质疑。从 2008 年 5 月高峰期的 11793 点到 2016 年 2 月最低 369 点，再到目前的 870 点，在业内人士看来，BDI 指数的巨幅波动背后，隐藏着其构成中一定的不合理因素。

集美大学航海学院杨靳在其《BDI 指数巨幅波动原因分析》一文中一针见血地指出，世界性金融危机，导致国际航运市场商船过剩率达到 7.5%，也直接导致了 BDI 指数的巨幅波动。但 BDI 指数存在内生性因素，即 BDI 指数仍然以欧洲鹿特丹港口为中心，而没有随着世界制造业中心向亚洲过渡而改变，当发达国家发生金融危机时，BDI 指数就成为重灾区，是 BDI 指数振幅达到 95%的重要原因之一。

杨靳指出，要避免 BDI 指数的巨幅波动，可从内生性影响因素进行改革。第一，重新选择 BDI 指数的航线，其中铁矿石应当放弃欧洲，或至多选择一条；两条巴西至亚洲的航线，其中至少一条到印度港口的航线；一条巴西至欧洲的航线。第二，改变 BDI 指数的权重，到中国航线的权重，至少提升至 30%以上，到日本的为 10%、欧盟为 10%、印度为 10%、印度尼西亚为 10%等。否则，BDI 指数就不能反映全球航运市场的运价变化。

值得注意的是，业内人士指出，上海价格与伦敦价格之争背后，大宗商品的定价能力也将起到一定的“扳局”作用。伦敦在有色金属市场定价方面虽然首屈一指。而 BDI 指数作为反映国际贸易的一项重要指标，与铁矿石、螺纹钢等价格紧密相关。中国正是上述大宗商品的主要消费国，伴随着近年来黑色系期货的成熟和发展，在定价影响力方面能量大幅提升。

宝城期货研究所所长助理程小勇表示，统计发现，BDI 指数和铁矿石、螺纹钢、动力煤和焦煤期货价格相关度分别为 0.74、0.69、0.66 和 0.51，因此 BDI 指数和铁矿石价格相关度最高，与焦煤相关度最弱，但都是中等正相关以上。

与大宗商品相关性弱化

BDI 指数是国际公认的干散货物运输市场最权威的晴雨表，由伦敦波罗的海交易所每个工作日发布，是由若干条传统的干散货船航线的运价，按照各自在航运市场上的重要程度和所占比重构成的综合性指数。

近几年来，BDI 指数与大宗商品价格指数同涨同跌的规律已有所弱化。这或许在某种程度上暗示 BDI 指数经济晴雨表功能的弱化。

“当前大宗商品市场受到宏观因素的影响比较明显，政策面对商品的影响有所分化，不同板块的商品走势也存在差异性。在判断行业自身供需基本面的情



况下，后市还需要更多关注政策面的进展，如环保及供给侧改革对于商品市场影响的持续发酵、特朗普基建计划的具体实施、美联储加息等。”兴证期货研究员林惠说。

混沌天成研究员宏观金融部经理孙永刚分析认为，BDI 指数和 CRB 大宗商品指数确实会表现出一定的同步性，因为 BDI 可以直观的看成运输 CRB 的一种贸易流动方式，也就是大宗商品价格的上涨，意味着大宗商品需求的上涨，需求的上涨必然带来贸易量的上升，贸易量的上涨同时就会带动贸易运力的提升，而大宗商品的国际贸易又以船运为主，因此作为衡量大宗商品干散货的指标 BDI 指数必然也会上涨。

不过，需要注意的是，孙永刚解释说，两者虽然有着逻辑上的联动性，但是也受到自身供需关系的影响。大宗商品价格是受到大宗商品的供应和需求的影响，而 BDI 也是受到自身船舶供给量和需求量的影响，两者会存在一定的不对应性，这种不对应性其实是表现在船运行业的重资产效应之上，供需的应变度要明显低于大宗商品供需的应变度，因此两者也存在一定的差异性，尤其是波动幅度上的差异。

从今年来看，基于大宗商品贸易角度，信达期货黑色产业研究员韩飞仍对船运市场保持乐观。“但从长期来看，BDI 指数的涨跌仍取决于自身的供需状况。首先，从供给端来看，船运市场连续多年低迷，货船主对运力投放变得愈发谨慎，如 2016 年 Clarksons 新接订单量（中国）创历史新低，同比下滑 44.55%，预计 2017 年供给动力仍显不足。需求端，中国需求不发生大的下滑预期下，全球海运量仍有望保持增速。从涉及到的铁矿煤炭进口板块来看，2017 年中国对铁矿石的进口仍将保持较大依存度，中国进口铁矿石仍将占据全球铁矿石运量 70%以上的比例。同时，供给侧改革下煤焦价格的推升也有望促进进口煤贸易的加大。此外粮食和小宗散货增速也呈现不同程度的正向表现。总体来看，对全球船运市场保持谨慎乐观的态度，干散货市场有望继续保持结构性改善。”他表示。

来源：中国证券报

5. 船舶市场动态

【外媒预测：中国造船业未来前景光明】

国外知名市场研究机构 Research and Markets 近日发布了“中国造船业研究报告：2017-2021”。报告显示，去年，中国造船业完工量和新船订单量大幅下滑，不过，Research and Markets 预计，未来几年中国造船业将有很大的发展空间，而加强设计研发能力、提高高端装备制造能力是急需解决的问题。

报告称，2016 年，全球船舶市场处于下降趋势。全球新船交易额同比下滑 67%，手持订单量相比 2015 年减少了 25%。中国船企交付量、接单量和手持订单量分别占全球市场份额的 35.6%、65.2%、43.9%，受全球市场深度调整的影响，中国船企在接单上面临着激烈竞争。



随着新船交付和融资的获取变得越来越困难，手持订单量一直持续下滑、船企收益也明显减少。不完全数据显示，2016 年，60%的中国船企接单量为零。大型船企受到了极大的冲击，一些船企甚至宣告破产。

报告称，去年，中国船企新船完工量和接单量均有所下滑。其中，完工量降至 3500 万吨，同比降低 15.6%；接单量为 2110 万吨，同比减少 32.6%。出口船舶在完工量和接单量中的占比分别为 94.7%、77.2%。

Research and Markets 认为，短期内，发达国家企业在高端设备制造以及设计和研究领域的垄断地位很难打破。韩国船企在海洋工程装备建造方面的地位也难以动摇，中国和新加坡船企在中低端市场上的竞争状态将会持续。因此，如何加强设计和研究能力、提高高端设备制造能力是急需解决的问题。

2016 年，中国造船业进行了连续不断的合并收购，中国政府发布了一系列支持造船业发展的政策。Research and Markets 预计，未来几年中国造船业将有很大的发展空间。在国际市场上，中国船企正在利用比日韩更低的成本优势；与此同时，国内市场需求也在不断增加。

来源：国际船舶网

【再投 20 亿美元！挪威船王蓄势待发】

即便接连遭遇收购失败，但是挪威船王 John Fredriksen 依然不死心，旗下 Frontline 曾经一度是全球最大 VLCC 船东，如今已经掉到老四的位置，这是挪威船王绝对不会满足的，而要快速成为老大，买下一家公司显然远比在市场上收购一艘艘船来的更快也更方便。如今，20 亿美元资金到位，挪威船王蓄势待发。

投资 20 亿美元收购船队成为全球第一

据华尔街日报报道，在油船市场已处于运力过剩状态之际，航运大亨 John Fredriksen 却正试图为旗下油船公司 Frontline 寻找收购对象，购买更多油船。而此前 Frontline 针对两家竞争对手的收购尝试都以失败告终，但 Fredriksen 却对收购油船的兴趣从未减退。

Fredriksen 在本月早些时候表示，Frontline 已被竞争对手超过，他们曾是全球最大的 VLCC 船东，但现在排名已经掉到第四。他表示，希望在收购方面投入超过 20 亿美元，扩大其 VLCC 船队规模。主要希望直接收购公司，而不是从竞争对手那里购买油船。Fredriksen 称，他每天工作 17 个小时就是希望尽快扩大其 VLCC 船队规模。

在过去一年里，5 年船龄的 VLCC 价格已下降 17%至 5800 万美元左右。Frontline 也趁机扩大了船队规模，增加了 6 艘 VLCC，同时逐步淘汰部分老龄船。



自 2014 年以来，Frontline 接收了 24 艘新油船，成为全球最现代化的船队之一。

在油船价格下跌的背景下，今年早些时候，Frontline 曾试图以 7.65 亿美元收购挪威的 DHT Holdings，但最终失败。由于收购 DHT 宣告失败，Fredriksen 取消收购计划并将视线转向在美国上市的 Gener8 Maritime，如果达成交易将打造全球最大的油轮船队，但知情人士表示，该谈判因价格没谈拢而破裂。

Frontline 首席执行官 Robert Hvide Macleod 周一表示，该公司仍在寻找收购对象，但目前未开展任何收购活动。Macleod 称，该公司看好油船市场前景，公司的策略是继续扩大船队规模。

挪威船王称只要有我在就有希望

John Fredriksen 是众所周知最善于把握时机的航运巨头。希腊船舶管理和融资公司 Flagship Navigation Ltd. 的董事 Mike Sapountzoglou 表示，油轮市场目前表现低迷，Fredriksen 寻求进一步扩大 Frontline 的思路似乎有点奇怪，不过油轮市场最终会复苏，Fredriksen 最善于把握时机，这一点众所周知。

Fredriksen 称，过去几年里全球航运市场不断下滑，美国对冲基金和中国国有航运公司难辞其咎。行业高管称，2009 年至 2015 年期间，美国投资者向航运业投入了大约 300 亿美元的资金，加剧了运能过剩。

Fredriksen 是一名白手起家的亿万富豪，如今除了 Frontline，Fredriksen 还掌控着干散货散货航运公司 Golden Ocean 集团、船舶租赁公司 Ship Finance International Ltd、海上钻井公司 Seadrill 以及全球最大的大西洋鲑鱼养殖公司 Marine Harvest AS A。据福布斯数据，Fredriksen 的身家目前超过 90 亿美元。

Seadrill 破产重组是目前最让 Fredriksen 头疼的事情，Fredriksen 持有 Seadrill Management Ltd 24% 的股权，并担任该公司董事长。Seadrill 运营着 49 座钻井平台，另外有 13 套正在建设中。而 Seadrill 目前面临困境，必须在 7 月 31 日的最后期限之前对大约 100 亿美元的债务进行重组。

Fredriksen 表示，很难保证让 Seadrill 通过债务重组能够重新振作，但只要有我在就有希望渡过难关。过去我们应对过比 Seadrill 更糟糕的情形，但都挺过来了。

来源：国际船舶网



6. 世界主要港口燃油价格

Bunker Ports News Worldwide BUNKER PRICES												
PORTS	IFO380			IFO180			MDO			MGO		
Amsterdam	285.00	0		315.00	0		n/a			n/a		
Antwerp	285.50	2.5	↑	313.50	2	↑	0.00			422.00	2.5	↑
Gibraltar	275.00	0		310.00	0		n/a			495.00	0	
Hamburg	288.00	0		318.00	0		n/a			n/a		
Hong Kong	313.00	0		308.00	0		0.00			0.00		
Panama	260.00	0		n/a			n/a			515.00	0	
Shanghai	317.00	0		0.00			0.00			0.00		
Singapore	303.00	2	↑	339.00	3.5	↑	432.00	6.5	↑	442.00	6.5	↑
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0	
Tokyo	315.00	0		330.00	0		0.00			465.00	0	

来源: Bunker Ports News Worldwide

截止日期:

2017-07-01

◆ 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 24 周	第 23 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,200	4,200	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,450	2,500	-50	-2.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,350	2,300	50	2.2%	
灵便型 Handysize	38,000	2,000	2,000	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 25 周	第 24 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	7,900	7,800	100	1.3%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,300	5,300	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,300	4,300	0	0.0%	



全一海运有限公司



LR1	75,000	4,000	4,000	0	0.0%
MR	52,000	3,250	3,250	0	0.0%

截止日期: 2017-06-30

(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	ROR	6,400 lm	Jinling, China	2020	DFDS - Danish	7,500	
4	CV	3,600 teu	Philly Shipyard, U.S.A	2020-2021	U.S.A	Undisclosed	
1+1	TAK/GAS	180,000 cbm	Hyundai, S. Korea	2019-2020	Knutsen O.A.S. Shipping - Norwegian	Undisclosed	
2+2	TAK/GAS	84,000 cbm	Jiangnan Shipyard, China	2019	Petredec - Bermuda	7,200	Tier III, BWTS fitted
1	TAK/GAS	82,000 cbm	Kawasaki, Japan	2020	Kumiai Navigation - Japanese	Undisclosed	Tier III, scrubber fitted
1	ROPAX	543 pax	MHI Shimonoseki, Japan	2019	Taiheiyo Ferry - Japanese	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
UNION DEDE	BC	55,733		2011	Japan	1,320	Cleaves Capital - Norwegian	incl. charter back
BRENS	BC	7,580		1998	Turkey	Undisclosed	Undisclosed	
SOPHIA	BC	45,758		1996	Japan	390	Far East	
BULK BEOTHUK	BC	50,992		2002	Japan	700	Undisclosed	lease back
BURTON	BC	53,688		2006	China	700	German	
PRIVMED	BC	57,005		2010	China	975	Technomar - Greek	
OCEAN SYMPHONY	BC	57,949		2012	Philippines	1,520	JP Morgan - U.S.A	auction in Japan
WAN MAY	BC	176,460		2012	China	2,850	Undisclosed	

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
LOG-IN AMAZONIA	CV	23,896	1,688	2007	Germany	550	Vietnamese	



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
SWALLOW	GC	4,300		1996	Netherlands	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
NORD INDEPENDENCE	TAK	48,005		2010	Japan	1,750	Norden - Danish	
MOUNTAIN OAK	TAK/CHE+PRO	13,160		2008	S. Korea	1,070	PV Trans - Vietnamese	

◆ 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
MIRAFLORES	BC	48,977	9,250	1999	Japan	320	Green recycling

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
PDZ MEWAH	CV	12,577	5,247	1993	Poland	325	as is Singapore
BOMAR RISSEN	CV	23,028	7,684	1999	Poland	356	as is Colombo
BACHIR CHIHANI	TAK	66,746	28,461	1979	France	236	*
LARBI BEN M'HIDI	TAK	70,067	28,495	1977	France	236	*
THERESA ARCTIC	TAK	84,040	14,830	1988	Denmark	350	

◆ 最新航运公告

【网络风险纳入《国际安全管理规则》】

国际海事组织海事安全委员会已确认网络风险应纳入《国际安全管理规则》的管理之中。

就航运业网络风险漏洞问题，多国当局已对此加以了一段时间的关注，并一直鼓励自愿采纳网络风险管理实践。最新发展使得船东别无选择，唯有通过安全管理体系(SMS)解决网络风险问题。



【中国：减税引发延迟请求】

财政部国家税务总局发布通知，自 2017 年 7 月 1 日起，一批产品的销售和进口增值税将从 13%降至 11%。

该增值税降低适用于农产品的销售和进口，包括大豆等的谷类货物。

【新加坡：质量流量计的使用】

自 2017 年 1 月 1 日起，强制所有在新加坡的燃油交付使用质量流量计 (MFM)。然而，燃油数量相关问题仍旧颇多。

继协会之前的警示通函《新加坡采取强制加油控制》、《新加油规程》，本文强调实施质量流量计要求后，协会会员及客户在新加坡加油所面临的一些问题。强制使用质量流量计的引入，目的在于解决供油驳船和接收船之间频繁的燃油数量争议，尽管这些问题仍然存在。

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	兰特	韩元
2017-06-30	677.44	774.96	6.0485	86.792	881.44	63.376	875.65	192.0	16875.0
2017-06-29	679.4	773.35	6.0476	87.065	879.41	63.237	870.99	190.48	16777.0
2017-06-28	680.53	771.81	6.0692	87.244	871.85	62.978	872.01	191.26	16727.0
2017-06-27	682.92	763.71	6.1044	87.565	869.02	62.769	859.82	188.37	16609.0
2017-06-26	682.2	763.91	6.1323	87.472	869.52	62.852	869.71	189.43	16632.0
2017-06-23	682.38	760.72	6.1329	87.496	865.18	62.82	878.56	190.11	16700.0
2017-06-22	681.97	761.48	6.1287	87.43	864.53	62.842	881.96	191.65	16730.0
2017-06-21	681.93	759.43	6.1285	87.422	861.72	62.782	872.77	191.62	16710.0



2017-06-20	680.96	759.18	6.1	87.315	867.43	62.748	857.3	190.8	16663.0
2017-06-19	679.72	761.43	6.1285	87.148	868.23	62.875	846.59	188.38	16657.0

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

统计时间	货币	隔夜	1 周	1 月	2 月	3 月	6 月	12 月
2017-06-29	美元	1.17333	1.19056	1.22722	1.25444	1.29861	1.44822	1.73956
2017-06-28	美元	1.17667	1.18889	1.22611	1.25444	1.29639	1.44656	1.73678
2017-06-27	美元	1.17611	1.18889	1.22378	1.25222	1.29506	1.44683	1.73289
2017-06-26	美元	1.17611	1.18778	1.22211	1.25222	1.29483	1.44639	1.73456
2017-06-23	美元	1.17667	1.18611	1.22	1.25111	1.29328	1.445	1.73344
2017-06-22	美元	1.17722	1.195	1.21611	1.25111	1.29556	1.44861	1.73817
2017-06-21	美元	1.17722	1.19222	1.21556	1.25056	1.28944	1.445	1.73539
2017-06-20	美元	1.17611	1.19389	1.21556	1.24944	1.28722	1.43961	1.73594
2017-06-19	美元	1.17667	1.19278	1.21389	1.24611	1.28022	1.43322	1.72844
2017-06-16	美元	1.17722	1.19	1.21222	1.24389	1.27356	1.43267	1.73233