



全一海运市场周报

2018.04 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2018.04.02 - 04.06\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场供需总体平稳 航线运价基本稳定】

本周，中国出口集装箱运输市场供需总体保持平稳，货量小幅攀升，部分航线运力也互有增减。航商为维持各自市场份额对运价做小幅调整，运价小幅波动。4月4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654.17点，较上期微跌0.7%。

欧洲航线：运输需求逐步恢复，但航线运力投放也有所增长，上海港船舶平均舱位利用率在90%左右。多数航商采取维持前期运价策略，部分航商为维持市场份额下调订舱报价，运价小幅下跌。4月4日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为617美元/TEU，较上期小幅下跌2.5%。地中海航线，市场需求稍逊与欧洲航线，但市场供需相对持稳定。上海港船舶平均舱位利用率在85%以上，航商基本都维持前期运价。4月4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616美元/TEU，较上期基本持平。

北美航线：货量小幅攀升，部分航商采取运力控制措施，市场供需基本稳定。美西航线，上海港船舶平均舱位利用率在90%左右，多数航商维持了前期运价水平，即期市场运价基本持平。4月4日，上海出口至美西基本港市场运价（海运及海运附加费）为1128美元/FEU，较上期微涨0.1%。美东航线，由于市场运输需求较为稳定，上海港船舶平均舱位利用率在95%以上，并有班次满载出运。航商并未对运价做较大调整，即期市场运价微涨。4月4日，上海出口至美东基本港市场运价（海运及海运附加费）为2150美元/FEU，较上期微涨0.1%。

波斯湾航线：运输市场仍处于低迷状态，需求恢复缓慢，市场不时出台运力控制措施，但仍未有效改变市场供需失衡的状况，上海港船舶舱位利用率维持在较低水平。市场运价再度下探。4月4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311美元/TEU，较上期下跌2.5%。

澳新航线：运输需求仍处于恢复期，航商根据装载情况对各自运力做出适当调整，上海港船舶舱位利用率在70%-80%之间，供需情况基本稳定。运价较上周小幅下跌。4月4日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为883美元/TEU，较上期下跌1.2%。

南美航线：市场需求小幅增长，运力亦有所增加，上海港船舶平均舱位利用率在80%-95%之间。由于货量增长速度不及运力增速，部分航商降价揽货，市场竞争加剧，即期市场运价承压下跌。4月4日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为1707美元/TEU，较上期下跌3.0%。



日本航线：供需基本稳定，市场运价总体平稳。4月4日，中国出口至日本航线运价指数为728.24点，较上期下跌0.8%。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【煤炭淡季需求低迷 沿海运价继续下跌】

本周，以煤炭为主的大宗散货需求仍较为低迷，沿海散货运输市场行情继续受累下滑，运力过剩程度加剧，运价承压下跌。4月4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998.58点，较上周下跌3.1%。

煤炭市场：进入4月份，煤炭淡季影响延续，运输需求依旧低迷，运价继续下跌。从耗煤情况来看，采暖结束、气温升高叠加，用电需求难有上升空间。月初至今，沿海六大电厂日均耗煤量仅为65.8万吨，存煤却高达1400多万吨，可用天数维持在20天以上。由于库存充裕，电厂关停部分机组并开始检修，煤炭需求持续低迷，煤炭价格承压下跌。3月28日，环渤海动力煤现货指数5500大卡629元/吨，环比下行20元/吨。需求低迷导致煤价下跌，煤价下跌加重市场观望情绪，加之4、5两月仍是需求淡季，煤炭市场陷入越跌越不买的“死循环”中。受上述情况影响，运输市场货源稀缺，货盘基本以长协煤为主，成交氛围冷清。而前期长江口封航也于4月1日正式解除，运力周转有所改善，锚地空闲船舶增多，运输市场悲观情绪延续。不过随着运价逐步接近成本位，跌幅空间较为有限，沿海煤炭运价仅小幅下跌。

4月4日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1020.33点，较上周下跌3.3%。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24.7元/吨，较上周五下跌0.6元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为26.9元/吨，较上周五下跌0.6元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为33.3元/吨，较上周五下跌1.0元/吨。华南市场同样低迷，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为29.8元/吨，较上周五下跌1.2元/吨。

金属矿石市场：随着取暖季限产的结束，钢厂高炉开工率及产能利用率出现回升，不过钢材利润收缩和环保因素使得各地区钢厂复产积极性并不高，对铁矿石需求难以增加。钢厂以按需采购为主，尚未出现集中采购现象，港口库存消耗缓慢，加之煤炭运市低迷影响，沿海金属矿石运价继续下跌。4月4日，沿海金属矿石货种运价指数报收969.25点，较上周下跌5.5%。

粮食市场：国内玉米市场处于临储拍卖前的政策敏感期，政策未公布前，用粮企业采购普遍谨慎。而市场信心开始由强转弱，贸易商和农户出粮变现积极性大幅提高，玉米价格下跌压力增大，下游观望情绪进一步加重，粮食运输市场延续低迷态势。4月4日，沿海粮食货种运价指数报收804.80点，较上周下跌1.4%。

国内成品油市场：本周油品运输市场平稳，运价小幅波动。受长江封航影响，部分运力周转不畅，市场有效运力受到搁置。需求方面，上游炼厂出货不多，



下游库存高企，压港现象依旧存在。4月4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 967.74 点，其中市场运价成分指数报收 907.45 点，均与上周持平。

(3) 中国进口干散货运输市场

【适逢假期成交低点 各大船型持续调整】

本周国际干散货运输市场受复活节假日影响，各船型下跌为主，远东干散货综合指数承压下滑。4月3日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为 907.98 点，运价指数为 795.31 点，租金指数为 1077 点，较上周四分别下跌 4.1%、1.8%和 6.5%。

海岬型船市场：受假期影响，发货人拿船意愿维持低位，市场即期货盘缺乏，海岬型船两大洋市场继续下探。大西洋市场延续疲软表现，周二，巴西图巴朗至青岛航线运价为 13.881 美元/吨，较上周四下跌 2.5%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 10.617 美元/吨，较上周四下跌 1.2%。周中太平洋市场上有少量询价货盘，但货主压价严重，租金、运价继续下滑创新低。周二，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 5.628 美元/吨，较上周四下跌 2.8%；中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 9380 美元，较上周四下跌 7.6%。

巴拿马型船市场：本周巴拿马型船市场继续高位回落。太平洋市场，假期气氛浓郁，成交极为清淡，同时国内煤价下行尚未企稳，电厂库存仍处高位，加之近期国内对进口煤政策尚未明朗，进一步影响贸易商和电厂采购力度。周二，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 12323 美元，较上周四下跌 6.5%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 11758 美元，较上周四下跌 5.6%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.725 美元/吨，较上周四下跌 2.9%。大西洋市场即期货盘有所减少，船东喊价有点偏软，粮食航线租金、运价水平继续小幅回调。周二，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为 34.065 美元/吨，较上周四微跌 0.4%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场延续回调走势。印尼煤炭货盘表现较弱，菲律宾镍矿出货相对较活跃，北方钢材之前集中出货透支明显，本周货盘较缺乏，东南亚市场整体走软。周二，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 10622 美元，较上周四下跌 6.7%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 12919 美元，较上周四下跌 6.3%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 9594 美元，较上周四下跌 5.6%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.247 美元/吨，较上周四下跌 2.2%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.222 美元/吨，较上周四微跌 0.3%。



(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价稳中有降 成品油运价小幅下跌】

受科技股和中美贸易战的影响，美股跳水引发本周油价下跌，布伦特原油期货价格周二报 68.16 美元/桶，较上周四下跌 1.8%。中国山东部分卸港油轮排队等待卸货，主要是由于 3 月国内炼厂检修，导致山东地炼 3 月开工率下滑，加上山东的陆地原油库容量本身较少，而其中一部分又在近期被用于作为原油期货的交割库，导致需求淡季的原油无处存放。总体来说，目前原油供需基本面并没有出现显著的改变。全球原油运输市场大船运价小幅回落，中型船运价维持稳定，小型船运价稳中有降。中国进口 VLCC 运输市场表现安静，运价稳中有跌。4 月 3 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 627.80 点，较上期下跌 0.8%。

超大型油轮（VLCC）：复活节假期，运输市场表现安静，运价稳中有跌。周二，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船（自 4 月 2 日起，该航线基准货量由 26.5 万吨上调至 27 万吨）运价（CT1）报 WS46.58，较上周四下跌 1.1%，CT1 的 3 日平均为 WS46.78，较上周四上涨 2.6%，等价期租租金（TCE）平均 1.3 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS45.12，微跌 0.3%，平均为 WS45.18，TCE 平均 1.4 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场西非出发航线运价维持稳定，地中海出发航线运价基本与上周保持一致。西非至欧洲市场运价保持在 WS56，TCE 约 0.4 万美元/天。地中海和黑海航线运价维持在 WS80，TCE 约 0.8 万美元/天。受欧美假期影响，市场成交稀少。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场各航线运价稳中有降。7 万吨级船加勒比海至美湾运价小幅下跌至 WS96（TCE 约 0.3 万美元/天）。跨地中海运价小幅下跌至 WS77 水平（TCE 重返保本线）。北海短程运价小幅下跌至 WS90（TCE 仍在保本线之下）。波罗的海短程运价小幅下跌至 WS68，TCE 约 0.1 万美元/天。波斯湾至新加坡运价小幅上升至 WS84，TCE 约 0.3 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价保持在 WS85，TCE 为 0.6 万美元/天。

国际成品油轮（Product）：本周成品油运输市场运价小幅下跌。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS144（TCE 约 0.7 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价保持在 WS119（TCE 约 1.0 万美元/天）；7.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS102（TCE 大约 1.0 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS84 水平（TCE 重返保本线）；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅下跌至 WS113（TCE 约 0.4 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 0.6 万美元/天。

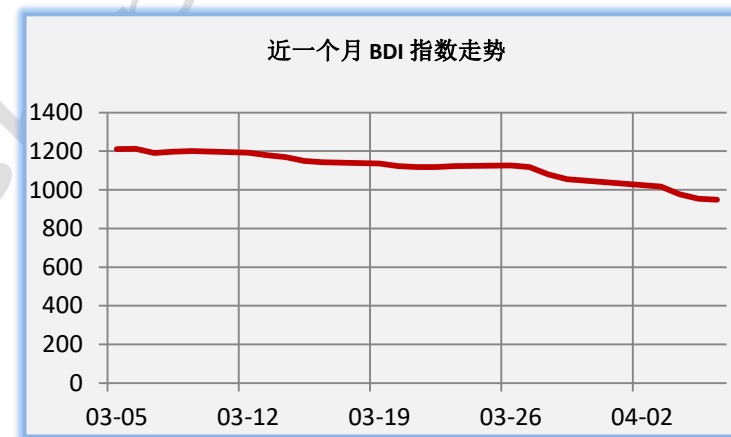
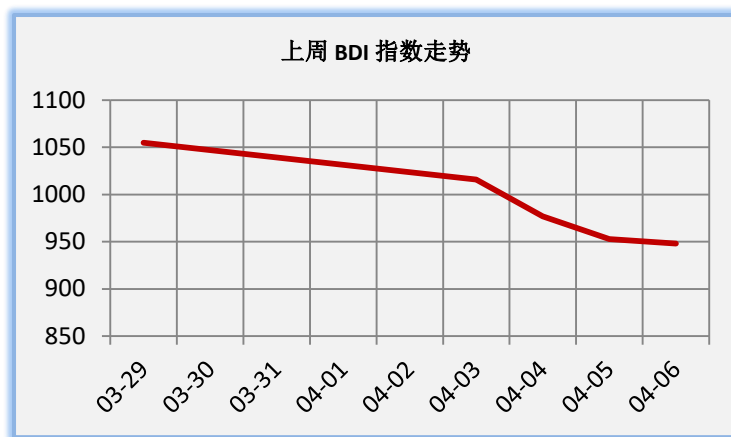
来源：上海航运交易所

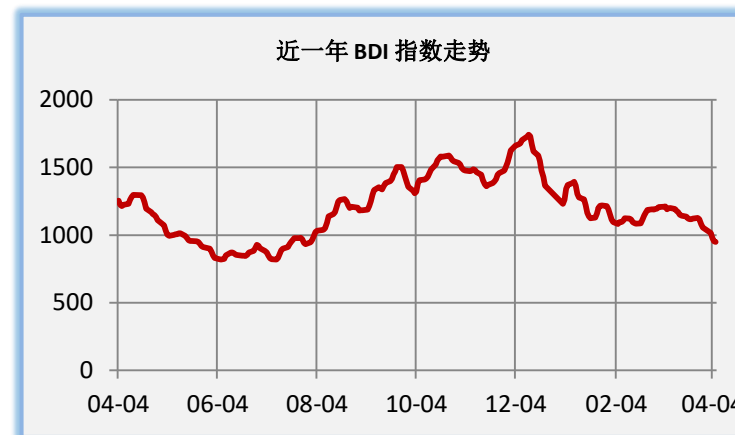
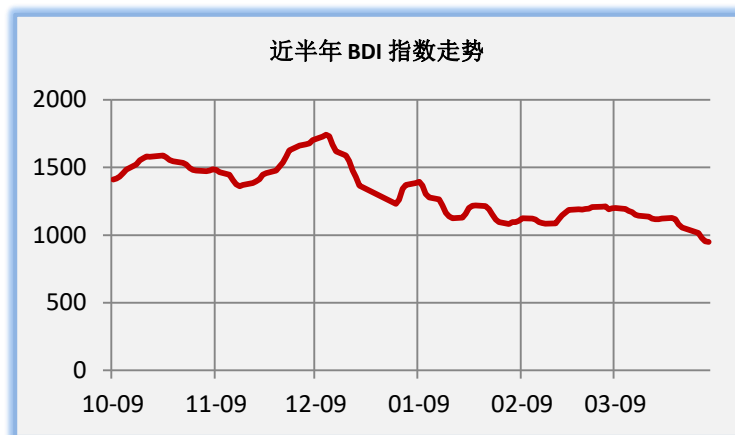


2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	4月3日		4月4日		4月5日		4月6日	
BDI	1,016	-39	977	-39	953	-24	948	-5
BCI	924	-86	841	-83	809	-32	824	+15
BPI	1,455	-40	1,397	-58	1,343	-54	1,317	-26
BSI	1,067	-13	1,056	-11	1,042	-14	1,032	-10
BHSI	650	-2	648	-2	644	-4	643	-1





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 13 周	第 12 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	16,000	17,750	-1750	-9.9%
	一年	19,250	20,000	-750	-3.8%
	三年	17,000	17,000	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	14,250	14,250	0	0.0%
	一年	14,750	14,750	0	0.0%
	三年	13,250	13,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	14,500	14,500	0	0.0%
	一年	13,500	13,500	0	0.0%
	三年	12,500	12,500	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	9,500	9,500	0	0.0%

截止日期: 2018-04-03



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Pacific Energy 2011 93764 dwt dely Yuhuan 11 Apr trip via Indonesia redel S China \$12,800 - cnr

Densa Flamingo 2012 82671 dwt dely Yosu spot trip via NoPac \$10,500 basis redel S China, option \$11,500 basis redel N China - Caravel

Evangelistria 2007 82514 dwt dely Recalada 22/23 Apr trip to Red Sea redel Port Said \$19,000 - DAmico

Resurgence 2012 81623 dwt dely Taichung 07/10 Apr trip via Kwinana redel S China \$11,500 - Norvic - <recent>

Platanos 2011 81123 dwt dely EC South America 17 Apr trip redel Singapore-Japan \$15,500 + \$550,000 bb - cnr

Baffin 2016 80500 dwt dely passing Taiwan spot trip via West Australia redel China \$11,000 - cnr

Navios Helios 2005 77075 dwt dely EC South America 17 Apr trip redel Singapore-Japan \$15,500 + \$550,000 bb - Louis Dreyfus

Alpha Afovos 2001 74427 dwt dely Xinsha 05 Apr trip via West Australia redel China \$7,800 - cnr

Very Maria 2001 73910 dwt dely retro Fujairah 24 Mar trip via EC South America redel Singapore-Japan \$11,500 - ADMI

Josco Runzhou 2011 58722 dwt dely Black Sea prompt trip redel US Gulf \$7,000 - Oldendorff

Yasa Canary 2013 55431 dwt dely Semarang prompt trip via Indonesia redel WC India \$14,400 - Klaveness

(2) 期租租船摘录

Mineral Faith Koch Shipping relet 2012 175620 dwt dely Qingdao 25/27 Apr balance of period up to 26 August redel worldwide approx \$13,500 - cnr



4. [航运市场动态](#)

【JP Morgan: 看好航运业整体复苏态势!】

JP Morgan 近日表示, 除开原油运输板块(crude tankers), 航运业内的其他每一主要板块目前都在经历着良性的改善。

为此, JP Morgan 还对多家上市航运公司提高了评级。

JP Morgan 分析师 Noah R. Parquette 表示, “目前, 航运业几乎所有板块都处于上升通道。但是原油运输板块我们持相反的态度。”

干散货航运板块

JP Morgan 方面表示, 受益于未来 12-18 个月里相对较低的运力增长速度, 以及预期中国对铁矿石和煤炭进口的稳定增长, 干散货海运板块在这一段时间内的运费将得到有利的支撑。JP Morgan 表示, 中国日益严格的环保法规将对本国煤炭的开采带来限制, 进一步有利的支撑煤炭进口。

但同时 JP Morgan 也表示, 大量抛下的新船订单以及中国经济增速的减缓, 中国转而从澳洲进口更多的铁矿(带来吨海里的减少), 以及船速的增加可能会给该板块市场带来威胁。

JP Morgan 介绍到, “船速与油耗呈指数关系, 当运费较低而油耗较高时, 船东们通常会选择低速航行, 而当运价上升而油价相对较低之时船东们通常会选择提升船速, 而船速的提升会进一步造成运力的相对提升。”

LNG LPG 航运板块

JP Morgan 表示较为看好 LNG 航运板块, 考虑到美国可能会有更多的 LNG 货物向亚洲市场的输出从而导致吨海里较大的增长, 其认为该块市场预期会有较强的增长。但 JP Morgan 也提醒道, 如果大量的新船订单的产生也将会对该块运费市场带来较大的不利影响。

JP Morgan 表示, 同 LNG 海运市场一样, 美国向亚洲市场出口量的增长加上运力增长率大幅下降, LPG 海运板块也正处于复苏通道。

集装箱海运板块



集装箱板块，JP Morgan 认为该块市场也正处于复苏状态。但同时其也表示供需增长的速度非常接近，因此市场复苏的速度可能会相对缓慢。

油运市场板块

成品油市场方面，JP Morgan 认为，由于该板块运力增速仅仅为 1% 左右，受益于此，该板块目前也正处于复苏阶段，但是需警惕大型船舶数量的快速增长对后期市场的走势或带来较大影响。

在目前航运业整体看似欣欣向荣，一片繁花似锦的时候。原油运输板块目前来看似乎却是万花丛中一点“黑”。

目前该板块正处于运力闲置及老旧船拆解高峰期，船厂新船造价也处于相对较低的位置。即期费率也处于盈亏线上下。

2017 年较大的新船订单量加上 OPEC 减产等使得 JP Morgan 对该板块的复苏预期时间往后调至了 2019 年之后。

JP Morgan 强调到，今年 VLCC 的新船订单恐将继续维持较高水平，市场只能期望于更高的老旧船拆解或则 OPEC 减产协议的崩盘。

而事实上，根据刚刚发布的众盟航运智库最新一期的《中国新造船价格指数》报告中所透露的信息来看：VLCC 订单潮貌似又来了!! 报告指出：本期油轮各基准船型指数均小幅上升，但 VLCC 却录得 1.21% 的涨幅，报 8013 万美元。CNPI 指数委员评论说：“沉寂了近 1 年后，VLCC 订单潮貌似又来了。油价的不稳定似乎给了船东信心，纷纷拆旧迎新。船价也逐步攀升。”据报道，渤海重工从科威特油轮公司 KOTC 获取 1 张 VLCC 订单，预计 2020 年交船，价格据报为 7970 万美元，三类排放，且 Scrubber Ready。根据披露出来的资料，韩国船厂总共拿获 9 艘 VLCC、2+2 艘 Aframax 订单; 日本 JMU 也获得了 1 艘 VLCC 订单。

更不好的消息是，JP Morgan 强调了北美原油产量可能低于预期的可能性，这可能会给整个原油运输市场带来长期的威胁。

“如果北美产量不能达到预期，那么跨大西洋航线将会有风险，此外，北美地区产量的下降可能会进一步提升全球石油价格，对需求造成负面影响。”

更多的不利因素：“中俄两国之间的石油管道以及短程海运可能会给该块市场带来进一步的威胁。”

附：马施云会计事务所：航运信心指数创新高

根据国际会计及航运咨询公司马施云发送给信德海事网的最新航运信心调查报告显示，截至今 2019 年 2 月底，航运平均信心指数从 2017 年 11 月的 6.2 (最



高为 10)，攀升到了 6.4 点，船东信心指数，从 6.4 上升至 6.6，升至四年来高点；船舶管理者信心指数也从 6.1 升至 6.4。

以地区来看，欧洲地区航运信心指数从 6.3 上升至 6.6，接近 2008 年五月航运信心调查有史以来的最高评级（当时所有地区受访者平均信心指数都为 6.8）。亚洲地区航运信心指数也在上升，从 5.7 上升至 6.3，北美地区从 5.8 上升至 5.9。

值得注意的是，船舶承租方信心指数最近却呈现不稳定的情况，从 2017 年 11 月的 7.7 下降至 5，但比 2017 年 8 月的 4.7 为高；船舶经纪人信心指数从 6.3 下降至 6.1。

调查还显示，受访者中预估未来财务费用成长的比例从前一年的 59%，上升至 64%，接近 2008 年 5 月的最高点（66%）。

调查指出，24%受访者认为「需求趋势」是未来十二个月影响业绩的主因，其次是竞争（19%）及财务成本（15%）。航运分析师表示，航运市场的特点就是波动性大、运能过剩，特别是散货船及油船领域，但市场仍存有乐观看法。

来源：信德海事网

【ONE 公司正式运营】

由日本三大航运公司——日本邮船、商船三井、川崎汽船整合集运业务而成的 Ocean Network Express（简称 ONE 公司），4 月 1 日正式运营。

ONE 中文官网为：<https://ch.one-line.com> 目前官网的各项服务已十分完善，尤其在具体业务方面，出口船期表、附加费、服务指南等各类信息丰富，并针对订舱、单证、进口业务等，有更详细的介绍内容。有相关业务的可以进入查询。

2017 年 7 月 7 日，日本三大船公司发布联合公告，宣布成立联合运营集运业务的控股公司和运营公司。其中，控股公司名称为 Ocean Network Express Holdings, Ltd.，位于日本东京；运营公司名称为 Ocean Network Express Pte. Ltd.，位于新加坡。

之后，杰里米·尼克松（Jeremy Nixon）被任命为 ONE 公司首席执行官，这也成为自 1884 年以来，外国人担任日本三大船公司的最高职务。

2018 年 4 月 1 日，ONE 正式开启运营。随之而来的是，THE Alliance 的成员由 5 家变成了 3 家，新的航线服务网络正式开启；2M 和 OCEAN Alliance 也宣布了新的航线服务。由此，集运市场由 ONE 时代的开启，进入了新的发展阶段。



在正式运营之后，以 Alphaliner 截至 2018 年 3 月 25 日数据计算，ONE 以 148.42 万 TEU 的运力规模排名全球第 6，距离第 5 的赫伯罗特不过 10 万 TEU 的差距，但距离第 4 的达飞轮船则超过 100 万 TEU 的差距。而排名第 7 的长荣海运手握巨量订单，若全部订单交付之后，规模与 ONE 相差无几。

更直观地从市场份额来看，排名第一的马士基航运占据了全球 19.0% 的市场份额，地中海航运占据 14.8% 的市场份额，中远海运集运(东方海外)占据了 11.8%，达飞轮船占据了 11.6%，赫伯罗特占据了 7.1%，ONE 占据了 6.7%，长荣海运占据了 4.9%。

从上述数据来看，ONE 的成立尽管在规模上不及其他前四大班轮公司，但是“三合一”的做法，使得 ONE 的运力规模目前稳居市场中游，避免了之前三家船公司单打独斗所带来的风险。

“是的，我们已经做好了准备。” ONE 首席执行官 Jeremy Nixon 近日在接受媒体采访时表示。“ONE 的成立是一个充满挑战的过程，但是我们的计划从一开始采用的方法就是统一的、高度严谨的。我们从一张白纸开始，在建立公司基础方面，总是尽可能地遵循最佳做法。”

正如他去年接受任命时表示，对目前的规模感到满意，不想追逐规模在它之上的公司。他承认：“实际上，我们不希望纯粹在船队规模和市场份额上与前四大集运公司一决高低，”他接着补充：“我们尽可能采取差异化的服务，并确保我们有效的管理和对创新的强烈关注，同时致力于保持强大的资产负债表。”

来源：维运网

【LR：影响 2018 年 LNG 运输市场五个因素】

从 2017 年开始，LNG 运输市场异军突起，成为了整个航运市场里最炙手可热的板块。而在刚刚过去的冬天里，现货市场价格已经飙升至 4 年来的新高，整个市场都对这个板块寄予了厚望。

根据英国劳氏季度预测报告，双燃料运力介于 15 万立方和 18 万立方之间的 LNG 船舶年均运价将达到 60500 美元/天，此前该机构的预测为 55429 美元/天。LNG 航运市场的飙升和运力关系不大，因为即使在未来一个季度内，新接船的数量依然很大，而且随着市场的走俏，造船价格和数量也在攀升。

市场攀升的主因还是需求端的爆发，LNG 已经被多家机构誉为“未来燃料”，年海运贸易量都在保持着两位数的增长。这种趋势由于美国出口的增加、中国进口的增加以及俄罗斯的亚马尔项目的实施将持续下去。当然也存在一些可能会影响市场未来需求的因素，比如埃克森美孚位于巴布亚新几内亚 LNG 项目的供应中断。但总的来看，LNG 运输市场的前景依然十分乐观。

主要影响因素分为五类：



第一类 美国出口

虽然晚于预期，但位于美国马里兰州 Cove Point 的美国境内第二个 LNG 出口港在 3 月初投入使用，标志着美国 LNG 出口的“黄金时代”正式开始。除此以外，另一个位于弗里波特市的出口终端也将在本年度投入使用。美国能源局预计，2018 年美国的 LNG 出口量将增长至 30 亿立方英尺/天，2017 年为 19 亿立方英尺/天。虽然当前的样本数量偏小，但过去数据显示，美国出口主要还是流向大西洋以及墨西哥湾西岸，但随着亚洲需求的走强，未来 LNG 的周转量将会有较大增幅。刚刚过去的一个冬天里，能源巨头切尔尼能源位于 Sabin Pass 的出货量大增，切尔尼公司为此计划新造 20 艘船来满足未来需求，而货物的主要流向是亚洲。未来，会有更多美国生产商进入运输市场，他们对于船舶的需求可能会使船东得利。

第二类 中国进口

中国的进口量涨幅惊人，根据 ASKCI Consulting 的数据统计，中国作为世界上最大的能源进口国 2017 年 LNG 进口量达到了 3810 万吨，同比增长 46%。中国政府越来越重视环境治理，希望能用天然气或者电能取代传统的燃煤锅炉为中国北方供暖，该计划将持续至 2021 年。虽然市场人士认为中国的进口增长幅度很难维持 2017 年的水平，但涨幅依然将十分强劲。中国此前主要从澳大利亚和卡塔尔进口 LNG，但未来随着特朗普政府对于美国能源的强烈推销，中国很有可能也将美国纳入主要供应商，LNG 运输市场将因此受益。值得一提的是，用天然气代替煤炭的做法在近来受到一些批评，当地政府和相关企业发现，这样激进的做法不仅带来了极大的支出，更为关键的是，北方很多城市的基建并不支持这样的转换，中国政府在本年度的调整中很有可能会接受这样的意见，缓和改革举措，但市场在俄罗斯开始使用管道运输 LNG 至中国之前，出现大幅滑坡的可能性不大。

第三类 亚马尔项目

亚马尔项目当前的推进进度十分不错，当前每年的预估产量为 550 万吨，自 2017 年底首批货物发出后，截至目前已经有超过 100 万吨货物从此发出。表面看，亚马尔项目对于运输市场需求的影响并不大，因为仅有 15 艘特制的破冰船具备往返运输的能力。但从实际情况来看，在冬天这些破冰船携带着 LNG 运输至各中转港，而随后其他的 LNG 运营商则需要运输这些 LNG 前往最终的用户终端，因此该项目对于市场的积极影响是滞后的。除此以外，该项目的供应将会对欧洲的 LNG 价格继续施压，这将使得从大西洋至亚洲的运输更具经济效应，对于船东来说，这同样是一大利好。但到了夏季，这些破冰船则会涌入市场寻求合约，这将给本来就需求不多的夏季市场带来更大的压力。总的来看，亚马尔项目在未来将需要更多的船舶来提供运输服务，但想要看到该项目能对整个市场具备影响力，可能还需一段时日。

第四类 不可抗力因素

2 月 26 日发生的 7.5 级地震使得埃克森美孚关闭了其位于巴布亚新几内亚的 LNG 项目，该项目年产量为 690 万吨，但过去几年里其实际产量都超出了预期。



此次事件说明，虽然 LNG 运输当前炙手可热，但其依然面临着一些不确定的风险。虽然埃克森美孚已经表示公司的 LNG 供应不会受此影响，他们想方设法从其他地方调给弥补货量，而对于受此影响的亚洲客户来说，他们在市场上也很容易会找到替代者。受此时间影响最大的仍是现货市场的船舶供给，埃克森美孚表示修理预计会持续 8 周左右，那些原定于从该项目段装载 LNG 的船舶将因此流入市场，而市场当前正处于季节性的淡季，因此短期来看，市场运价将承压。

第五类 新造船市场

近来海运需求的暴增使得人们都忽略了运力增速其实也在快速增长，换句话说，供应过量的事情仍有可能发生，尤其当前市场正处于淡季。劳氏的数据显示，当前全球活跃的 LNG 船舶总计 488 艘，总运力为 7320 万立方米，同比上涨了 7.3%，而接下来的一年里，仍有 760 万立方米运力的船舶将涌入市场。积极的一面是，其中大部分船舶都同开采项目绑定，这也意味着他们不会影响到现货市场，但如果项目一旦延期，船东不得不将这些新船投入使用，那运价市场将面临极大压力。再往前看，即使到了 2019 年，运力增速仍将很快，截至 ZHI 目前，将要在 2019 年交付的船舶达到了 41 艘，总计运力 660 万立方米。更糟糕的是，越来越多的投资者正在涌入这个领域，VesselsValue 的数据显示，2018 年以来新船订单量已经达到了 15 艘，总计运力 250 万立方米，而 2017 年全年仅为 11 艘船舶，总计运力 160 万立方米。

来源：中远海运 e 刊

【美国提高关税对我国船舶进出口贸易影响有限】

美国当地时间 3 月 22 日中午，美国总统特朗普正式签署对华贸易备忘录，宣布将对从中国进口商品大规模征收关税，并限制中国企业对美投资并购。特朗普已经要求美国贸易代表莱特希泽在 15 天内宣布将要被提高关税的产品清单，并在征询公众意见的期限结束后公布最终确定的产品清单。

那么，此次美国对华采取限制措施对我国船舶出口会造成什么样的影响呢？

此次加征关税的商品大多集中在高技术、高附加值领域。美国贸易代表莱特希泽认为，应该对出口到美国的《中国制造 2025》发展计划内的高科技产品收取关税。这些重点发展领域包括现代信息技术、自动化机制和机器人技术、航天和空中导航设备、船舶设备、航运领域的高科技设备，轨道交通领域的现代化设备，新型汽车技术、能源领域的设备、农业设备、新材料，新型生物制药和医疗技术。

莱特希泽认为，中国将在 2~3 年内在这些领域实现超越，并在世界占主导地位，而美国绝对不希望看到这一天的到来。可以看出，美国人极不愿意看到我国在高端制造业和创新领域的快速发展所取得的巨大成果，不愿意看到我国对美国为代表的西方现代文明的超越。



目前，虽然美方尚未公布对我出口商品提高关税的商品清单，但不难想象，其中将很可能包括我国对美出口的船舶及船舶配套设备等商品，对我国船舶出口美国将会造成一定的影响。同时，由于汇率的变化，还可能对融资和结算款项造成负面影响。

特朗普此举的目的是为了缓和、平衡中美贸易逆差，且美国不愿意开放高科技行业对华出口。商务部的数据表明，美国一旦开放高科技行业对华出口，可减少约 35% 的贸易逆差。

从商品加征关税的层面来讲，在我国船舶产品出口 40 多年的历史中，没有出现对海外进行产品倾销、冲击当地市场的记录。这主要是因为船舶作为超大型特殊商品的特点所决定的。例如，船舶是定制产品，一般不会大批量建造。另外，船舶价格的确定方式不同于普通商品，一般是由买卖双方反复协商才确定的。所以，在其整个交易过程中，难以构成倾销，并对某一市场形成垄断。

我国是世界船舶制造和出口大国，排名在韩国和日本之前。一直以来，我国对美国出口船舶及配套设备的数额都有限，甚至可以忽略不计。我国船舶出口的主要目的地是亚洲和欧洲，中国香港地区和新加坡是两个最大的市场。从最近 5 年我国船舶出口到美国的数额来看，美国并非我国船舶出口的主要市场，其排名均在 10 名以后，最近 5 年的年出口额平均占我国船舶出口总额的比例为 0.94%，不足百分之一，占比很有限。

因此，美国此次提高关税暂时不会对我国船舶出口造成较大的、实质性的影响，但是，对于船舶贸易的融资和交易合同款项结算中的汇率变化可能会造成一定的负面影响。

面对美国政府明显的贸易保护主义做法，我国政府及时作出了坚决反对的表态，并采取了积极的应对措施。船舶行业相关企业应继续关注事态的进展，根据面临的具体情况，积极制定预案来应对此次“贸易战”，若有不利影响须利用世界贸易组织(WTO)的法律条款来保障权利。同时，各级商务部门(包括我国驻外经商机构)、地方各级主管部门、中介组织也要充分发挥作用，共同维护我国企业的合法权益。同时，应继续积极推进出口产业结构的调整，提高产品的附加值，进一步加大高科技、智能船舶及配套设备的自主研发力度，依靠科技创新增加产品的国际竞争力，实现我国船舶进出口贸易和我国整体商品进出口贸易的持续、稳定、健康发展。

来源：中国船舶网



5. 船舶市场动态

【2月船市：新船订单减少回暖走势反复】

航运市场概览

进入 2018 年以来，航运市场略有降温，克拉克松综合运费指数连续 2 月下降，2 月运费指数为 10412 美元/天，相比 2017 年 12 月，下降 17.8%。航运市场的整体回调，除了与年初大量新增运力投入市场有关外，也与中国传统农历春节假期期间开工不足、大宗商品进口量下降有关。

2 月，波罗的海干散货综合运价指数（BDI）的均值为 1125 点，环比下降 9.4%，BDI 指数在 2017 年 12 月 12 日达到 1743 点，为近 3 年高点，之后振荡下跌，春节期间一度跌至 1082 点，随后开始回升，于今年 3 月 12 日升至 1192 点。

中国海关总署数据显示，今年 2 月，中国出口额为 1.11 万亿元，同比增长 36.2%，创近 3 年来最大单月增幅。叠加欧美经济同步复苏效应，2 月集装箱综合运费指数达到 8364 美元/天，环比上升 3%。同时，“气荒”有所缓解，16 万立方米液化天然气（LNG）船即期收益为 71000 美元/天，环比下降 9%。2018 年 2 月运费指数与 2017 年运费指数均值相比，集装箱船的综合运费指数上涨 18%，液化石油气（LPG）船和散货船综合运费指数与 2017 年年均水平相当，而油船综合运费指数下降了 25%。

新船市场概览

三大指标情况

据英国克拉克松研究公司统计，2018 年 2 月，全球新船订单成交量为 45 艘，共计 303 万载重吨（DWT），相比 2017 年 12 月和 2018 年 1 月，成交量大幅下降。2018 年 1~2 月，全球共成交新船订单 1291 万 DWT、461 万修正总吨（CGT），总价值为 113.4 亿美元，同比分别上涨 134.4%、44.7%和 3.1%。

造船完工交付方面，2018 年 1~2 月，全球造船完工交付量为 249 艘、1710 万 DWT、620 万 CGT，同比分别下降 28.8%、32.1%和 16.8%。其中，油船交付 592 万 DWT，同比下降 37.8%；散货船交付 621 万 DWT，同比下降 51.2%；集装箱船交付 114.7 万 TEU，同比上升 171%。

手持订单方面，2017 年 9 月，全球船厂手持订单下降至 1.88 亿 DWT，为近 163 个月来最低，之后逐渐回升，但进入 2018 年后，手持订单量开始转升为降。截至 2018 年 2 月底，全球船厂手持订单共计 3065 艘、1.99 亿 DWT、7696 万 CGT，同比分别下降 15.9%、4.1%和 9.9%。其中，散货船手持订单量为 8097 万



DWT, 同比上升 9.2%, 手持订单占散货船船队的比重为 9.8%, 较 2017 年 7 月的低点有较大幅度回升; 油船手持订单量为 6719 万 DWT, 同比下降 6.1%, 手持订单占油船船队的比重为 11.5%, 处于较低水平; 集装箱船手持订单量为 3021 万 DWT, 同比下降 15.4%, 手持订单占集装箱船船队的比重为 13%, 处于历史低位

2018 年 2 月, 克拉克松新船价格指数为 124.5 点, 同比上涨 3.9%, 新船价格同比变化连续第 5 个月为正, 相比 2017 年 3 月的低点, 已上涨 4.4%。新船价格的上涨, 与钢价上涨、环保设备成本增加和美元指数下跌有关。美元指数从 2017 年 3 月的 101 点左右逐渐下降至 90 点附近, 累计贬值 10.9%。新船价格的指数上涨幅度未超过美元指数的下跌幅度。从各船型来看, 相比去年同期, 气体运输船新船价格指数下降 2.5%, 油船、集装箱船、散货船价格指数分别上升 5.7%、6.4% 和 9.1%。

船型成交结构

2018 年 1~2 月, 新船市场成交订单以散货船、集装箱船和气体运输船为主, 以 CGT 计, 三种船型成交量占总成交量的 68%。

散货船成交 35 艘、659.8 万 DWT、107.5 万 CGT, 以 CGT 计, 占 1~2 月总成交量的 23%。中国船企获得 26 艘订单, 其中, 青岛北海船舶重工有限责任公司接获台湾裕民航运公司 2 艘 32.5 万吨矿砂船订单; 新时代造船有限公司接获韩国泛洋海运公司 6 艘 32.5 万吨矿砂船订单, 均是巴西淡水河谷 2017 年矿砂船订造计划的延续订单; 上海外高桥造船有限公司接获美国福茂集团 4 艘 20.8 万吨散货船订单。日本大岛造船接获商船三井 3 艘 5.6 万吨散货船订单, 日本海事联合也获得了 2 艘 8.2 万吨散货船订单。

油船成交 19 艘、239 万 DWT、49.5 万 CGT, 以 CGT 计, 占 1~2 月总成交量的 10.7%。其中, 韩国现代重工蔚山船厂获得 2 艘 31.9 万吨超大型油船 (VLCC) 订单, 现代尾浦船厂获得 2 艘 5 万吨化学品船订单; 大宇造船海洋获得 3 艘 30 万吨 VLCC 订单。中国船企方面, 福建省马尾造船股份有限公司获得 6 艘 2.35 万吨成品油船订单; 广船国际有限公司获得 2 艘 7.5 万吨成品油船订单。日本名村造船获得本国船东 1 艘 31 万吨 VLCC 订单。

集装箱船共成交 31 艘、263.7 万 DWT、113.2 万 CGT, 以 CGT 计, 占 1~2 月总成交量的 24.5%。其中, 成交 11000TEU 集装箱船 20 艘, 值得注意的是, 已经 2 年没有 8000~12000TEU 集装箱船新船订单出现。这 20 艘集装箱船均与长荣海运股份有限公司有关, 三星重工获得长荣海运 8 艘集装箱船订单; 另外 12 艘由正荣汽船在今治造船订造, 完工交付后将租赁给长荣海运。除此之外, 全部是 3000TEU 以下集装箱船, 现代尾浦船厂获得 6 艘 1800TEU 集装箱船订单, 中船黄埔文冲船舶有限公司获得 2 艘 1200TEU 集装箱船订单, 江苏新扬子船厂获得 2 艘 2400TEU 集装箱船订单。

气体运输船市场活跃度明显提升, 1~2 月共成交新船订单 19 艘, 占 2017 年全年总成交量的 60%。韩国船企包揽了 2018 年年初以来的大型 LNG 船订单: 现代三湖重工获得 3 艘 17.4 万立方米 LNG 船订单, 三星重工获得 1 艘 18 万立方米 LNG 船订单, 大宇造船海洋获得 4 艘 17.4 万立方米 LNG 船订单。LPG 船成交



11 艘，合计 23.7 万 CGT。此外，江南造船（集团）有限责任公司获得 4 艘 8.4 万立方米超大型液化气体运输船（VLGC）订单。

产业竞争情况

2018 年 1~2 月，中国、日本、韩国、欧洲船企分别承接新船订单 160 万 CGT、77 万 CGT、157 万 CGT、57 万 CGT，分别占全球订单总量的 34.8%、16.7%、34.1%、12.3%。中国以微弱优势占据第一，韩国订单份额相比 2017 年有所增加，日本订单份额与 2016、2017 年相比大幅增加。

2 月，中国造船供给侧景气指数（CTSI）为 72.3，三项子指标产能利用率为 68.3%、新接订单保障系数为 100.8%、手持订单保障系数仅为 165%。CTSI 在 2017 年 4 月达到本轮下降周期的最低点 59.7 后，尽管产能利用率持续下滑，但在新订单保障系数的拉动下振荡上升。2018 年 1、2 月，CTSI 均以微弱优势超过日本位列第一。日本造船供给侧景气指数（JTSI）为 71.6，三项子指标产能利用率为 75.8%、新接订单保障系数为 68.1%、手持订单保障系数为 189.5%。韩国造船供给侧景气指数（KTSI）为 58.7，三项子指标产能利用率为 69.5%、新接订单保障系数为 76.1%、手持订单保障系数仅为 111.5%。

来源：中国船舶报

【冰级油船船队无人投资？】

根据 Gibson 船舶经纪人的一份报告，近年来冰级船队严重缺乏订单活动。

最近的大部分新造船投资都投入到了阿芙拉型油船领域，其中包括芬兰/瑞典 1A 冰级和 1C 冰级船舶订单。

去年 11 月，俄罗斯航运巨头 Sovcomflot（SCF）宣布对 1A 冰级船舶巨额投资，订造 6 艘阿芙拉型油船（加上备选订单），同时使用 LNG 动力来表明对环境标准的承诺。

早在 2016 年 10 月，Euronav 就已经开始冒险订造 1C 冰级苏伊士型油船，并获得了 Quebec 炼油厂为期七年的期租合同，以取代老龄船舶。

冰级船舶因其性能而运营费用昂贵，维修费用昂贵，仅在短暂的冰期获得溢价。较旧的船舶，虽然是按照冰级规则建造，但由于维护成本不断上升，实际上可能会退出该领域，进入更传统的市场。

如今，72% 的阿芙拉型油船船队已经超过了 10 年船龄，此外，70% 的灵便型/MR 油船、78% 的苏伊士型油船都超过了 10 年船龄。从这个角度来看，68% 的冰级船队都超过了 10 年。



油船的新船订单表明，目前只有少数冰级船舶订单，大多数已经获得了定期租约合同。Gibson 表示，根据从二十世纪中期到未来几年的第三次调查，这个利好市场可能会出现短缺。

43%的船队建于 2003-2007 年（10-15 年）。鉴于冰级油船大部分时间都在 ECAs 中度过，2020 年硫排放法规影响有限。

然而，在未来几年中，许多冰级油船需要投资装备压载水)处理系统，以及在冰期工作中的额外费用，如换钢等。

此外，船舶必须遵守极地安全守则，许多老龄船舶可能要对燃料箱进行改装以符合规范。

Gibson 表示，所有这些都需要付出代价，运营冰级船舶的公司在未来几年将面临一些有趣的选择。

来源：国际船舶网

【中国将超日韩成为全球最大集装箱船交付国】

据 VesselsValue 的数据显示，中国造船厂为各种规模的集装箱船订购的订单数量已达新高，预计未来将超过韩国和日本，成为许多国内和国际船东的首选造船地。

2018 年，中国集装箱船交付量或将大幅超过韩国和日本，达 110 万 TEU 左右，而韩国和日本的预计交付量为 30-40 万 TEU。自 2000 年以来，韩国持续占领第一的宝座，2006 年至 2015 年年平均交付量在 60-100 万 TEU 之间。2015 年之后，韩国集装箱船交付量开始走低，与此同时，中国和日本的集装箱船交付量则开始上升。据 VesselsValue 预计，今、明两年，日本集装箱船交付量也将超过韩国。

来源：国际船舶网

【消息称国务院批复中船集团与中船重工合并 细节待定】

据彭博新闻社报道，知情人士透露，中国政府正在研究合并国内前两大造船企业的计划。由此诞生的行业巨头将使韩国造船企业相形见绌。

知情人士称，国务院已原则上批复中国船舶工业集团与中国船舶重工集团合并事宜；因消息未公开，知情人士不愿具名。这两家公司的合计营收至少为 5080 亿元人民币（810 亿美元）。



知情人士表示，因诸多细节有待相关部委及监管部门敲定，此次合并还可能有变动。两公司旗下有在上海和香港上市的附属公司。

国务院国有资产监督管理委员会、中船集团与中船重工集团代表未回复寻求置评的传真或电邮。

来源：新浪网

6. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	375.00	488.00	610.00	605.00
Hong Kong	n/a	n/a	n/a	n/a
Tokyo	420.00	425.00	n/a	700.00
Hamburg	368.00	n/a	610.00	n/a
Fujairah	387.00	455.00	n/a	675.00
Istanbul	387.00	402.00	635.00	n/a
Rotterdam	364.00	399.00	582.00	n/a
Houston	358.00	n/a	605.00	n/a
Panama	375.00	n/a	640.00	n/a
Santos	406.00	437.50	n/a	729.00

截止日期: 2018-04-06

◆ 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 12 周	第 11 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,700	4,700	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,700	2,700	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,500	2,500	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,250	2,250	0	0.0%	



油 轮						
船 型	载重吨	第 12 周	第 11 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,600	8,600	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,850	5,850	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,550	4,550	0	0.0%	
LR1	75,000	4,300	4,300	0	0.0%	
MR	52,000	3,500	3,500	0	0.0%	

截止日期: 2018-04-03

(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
1	TAK	50,000	Hyundai Mipo, S.Korea	2019	GSD - Turkish	3,550	
8	TAK	50,000	New Times, China	2019	Navig8 - Singaporean	Undisclosed	
1	TAK	10,000	Hakata, Japan	2019	Kirishima Kaiun Shokai - Japanese	Undisclosed	
3	BC	63,960	Mitsui Engineering & Shipbuilding, Japan	2019-2020	Osaka Asahi Kaiun -Japanese	Undisclosed	
1	BC	31,000	JMU, Japan	2020	Fednav - Canadian	Undisclosed	ice-breaking bulkers
2	CV	1,800 teu	Hyundai Mipo, S.Korea	2019	Itochu - Japanese	Undisclosed	against 10-yr T/c to CK line

◆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
OCEAN COMMANDER	BC	174,142		2007	China	2,150	Monaco
ORIENTAL WISE	BC	82,000		2011	China	1,800	Undisclosed
DR BRAVO	BC	76,806		2005	Japan	1,250	Greek
ANNABELL	BC	75,200		2010	China	1,430	Greek
TEN YOSHI MARU	BC	58,110		2011	China	1,630	Thailand



全一海运有限公司



ALEXANDRIT	BC	57,015	2010	China	1,130	Greek	
AZURIT	BC	56,771	2012	China	1,240	Chinese	
NORDIC RIGA	BC	35,052	2010	China	Undisclosed	Greek	T/C attached
NEW IZUMO	BC	33,193	2010	Japan	1,270	Hong Kong	*
ELLIOTT BAY	BC	32,216	2009	Japan	1,170	Hong Kong	*
ZEUS I	BC	27,315	2009	China	640	Greek	

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
MAERSK EUREKA	CV	140,973	13,092	2012	S. Korea			
MAERSK EDIRNE	CV	140,973	13,092	2012	S. Korea			
HS BAFFIN	CV	62,129	4,800	2013	S. Korea	28,000	Maersk - Danish	en bloc , bank deal by CommerzbankDanish
HS SHACKLETON	CV	62,128	4,800	2016	S. Korea			
MERKUR HARBOUR	CV	61,983	4,800	2012	S. Korea			
RIO CONNECTICUT	CV		4,255	2012	S. Korea			
ASIATIC SUMMER	CV	112,171	9,030	2014	S. Korea	7,700	Denmark	
SITC MAKASSAR	CV	34,393	2,510	2006	Germany	980	Norway/Germany JV	
SENTOSA	CV	15,312	1,216	2001	S. Korea	550	Gartcliff Shipping - 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
VEGA TRADER	TAK	299,985		2003	Japan	2,100	Greek	
WHITE CATTLEA 12	TAK/CHE+PRO	6,144		2005	Japan	Undisclosed	Vietnamese	
JOHANN JACOB	TAK/CRU	73,072		2000	S. Korea	Undisclosed	PNR	

◆ 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	
DELTA MILLENNIUM	TAK	299,999	41,552	2000	S. Korea	427	as is Colombo	
VARA	TAK	9,140	2,771	1995	Japan	393		
PETRODVORETS	TAK/CRU	105,692	17,744	1999	S. Korea	432	as is Singapore	

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	
BALTIC MOON	REF	11,022	5,884	1987		421		



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
SUCCESS PIONEER XXXV	TAK	96,183	14,700	1996	S. Korea	433	as is Singapore
KOREA VENUS	TAK	38,985	8,673	1988	Japan	410	as is S. Korea

◆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
2018-04-04	629.26	772.06	5.9075	80.174	884.83	61.42	915.15	187.94	16776.0
2018-04-03	628.33	772.74	5.9395	80.058	882.77	61.469	913.58	188.65	16832.0
2018-04-02	627.64	772.99	5.9047	79.969	880.87	61.559	910.65	188.45	16910.0
2018-03-30	628.81	773.78	5.9066	80.125	881.91	61.501	910.61	188.27	16944.0
2018-03-29	630.46	775.98	5.9011	80.349	887.47	61.342	916.48	186.67	16954.0

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)03-20							
隔夜	1.70313	1 周	1.74375	2 周	--	1 个月	1.89519
2 个月	2.02188	3 个月	2.33063	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.46625	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.70031		