



全一海运市场周报

2018.06 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2018.05.28 - 06.01\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【供需关系总体良好 多数航线运价推涨】

本周中国出口集装箱运输市场稳中有升，多数航线供需关系良好。航商于本周起陆续执行新一轮的运价上涨计划，多条航线市场运价走高，综合指数上涨。6月1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829.09点，较上期上涨8.5%。

欧洲航线：市场货量稳中有升，但随着航商新造大船陆续入场，市场总体运力规模呈上升态势，本周上海港船舶平均舱位利用率小幅下滑至九成左右。由于揽货压力较大，多数航商虽然如期上调订舱运价，但涨幅有限，市场运价小幅上涨。6月1日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为876美元/TEU，较上期上涨6.2%。地中海航线，市场货量增长势头稳定，同时由于部分货主为规避涨价航班而提前出运货物，部分航班舱位出现紧张状况，上海港船舶平均舱位利用率保持在95%以上，并有部分航班满载出运。由于基本面良好，多家航商对各自订舱运价进行了再次上调，市场运价持续走高。6月1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895美元/TEU，较上期上涨5.5%，自4月下旬以来已连续上涨7期，累计涨幅49.1%。

北美航线：市场运输需求总体保持平稳，由于航线陆续吸纳欧洲航线替换船舶的影响，航线运力规模逐步增长，考验市场供需关系。本周上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率约在九成以上。市场运价方面，多数航商于本周起执行运价上涨计划，即期市场运价出现较大幅度上升。6月1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）分别为美元1445/FEU、美元2463/FEU，较上期分别上升12.6%、8.5%。

波斯湾航线：市场运输需求持续回落，但大规模运力缩减措施缓解运力过剩速度，本周上海港船舶平均舱位利用率约在九成左右。运价方面，多数航商推动运价计划，即期市场订舱价格上涨。6月1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557美元/TEU，较上期上涨15.1%。

澳新航线：运输需求总体呈下滑走势，而市场总体运力规模仍保持稳定。受此影响，上海港船舶平均舱位利用率降至九成左右。航商出于揽货需要下调各自订舱运价，即期市场运价小幅下跌。6月1日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为787美元/TEU，较上期下跌2.8%。

南美航线：市场货量充足，上海港船舶平均舱位利用率稳定在95%以上，并有多个班次满载出运。运价方面，多数航商跟进执行月初运价上涨计划，市场运价迎来普涨。6月1日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为2331美元/TEU，较上期上涨19.3%。



日本航线：市场货量平稳，航线运价小幅下降。6月1日，中国出口至日本航线运价指数为719.94点，较上期下跌1.4%。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【华南高温领涨运价 综合指数波动盘整】

6月1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1217.83点，较上周下跌1.8%。其中煤炭、粮食、成品油运价指数下跌，金属矿石运价指数上涨，原油运价指数维稳。

煤炭市场：本周，华东沿江、沿海地区迎来降雨天气；华南地区维持高温天气。受此影响，六大电厂平均日耗煤量小幅下跌，不过仍旧维持在75-78万吨高位，较去年同期增长约20万吨。电厂库存小幅回升，6月1日，全国六大电厂平均库存1256.43万吨，较上周五上涨1.3%。煤价方面，随着发改委调控举措的落地执行，政策导向逐步显效，6月1日，秦皇岛煤炭网发布的环渤海动力煤价格指数报收570元/吨，环比下跌1元/吨，降至煤价绿色区间以内。运输市场方面，上半周，随着控价政策在市场不断发酵，观望情绪持续蔓延，加上临近月底，电厂运输计划基本完成，市场成交冷清，运价延续下行走势。到了周中，华南地区率先止跌。一方面，持续高温天气增加民用电需求，华南电厂在满负荷发电的状态下仍然出现了用电缺口；另一方面，产地煤价格坚挺，与港口煤炭形成价格倒挂，环渤海各港市场煤成交量进一步萎缩，供不应求。这也导致了大量5-7万吨船型滞留北方等货，运力周转不畅，带动各航线运价进一步推高。

6月1日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1279.11点，较上周下跌4.2%。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43.7元/吨，较上周五上涨0.2元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为45.2元/吨，较上周五下跌1.0元/吨；秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为51.5元/吨，较上周五上涨3.4元/吨。

金属矿石市场：需求端唐山、邯邢地区高炉复产增多，日耗提升，钢厂对铁矿石库存需求有一定回升。加上钢材现货也保持强势，均对矿价有所提振。沿海金属矿石运输市场货盘稳定，运价小幅上涨。6月1日，沿海金属矿石货种运价指数报收1212.58点，较上周上涨4.2%。

粮食市场：政策粮供应持续加压，市场玉米供应充足，而下游产品的消费均处于淡季，企业整体出货不快，压力仍存，对原料玉米采购多保持安全库存，按需采购。玉米基本面偏空的因素仍存，5月下旬，玉米价格稳步小幅回落。运输方面，受煤炭运输市场运价影响，粮食运价应声下跌，6月1日，沿海粮食货种运价指数报收1157.18点，较上周下跌0.1%。

油品市场：本周下半周，相关利空影响开始显现，青岛峰会导致山东地区炼厂限产停产。同时近期原油价格波动剧烈，后期看跌情绪较浓，发运量有所减少，



运力供应相对过剩，沿海成品油市场运价承压下跌。6月1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 978.38 点，较上周下跌 0.2%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【众多利空因素叠加 三大船型全线下跌】

本周国际干散货运输市场受罢工、假期等利空因素影响，三大船型运价全线下跌，远东干散货指数继续承压下行。5月31日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为 940.98 点，运价指数为 841.00 点，租金指数为 1090.94 点，较上期分别下跌 5.7%、2.8%和 8.8%。

海岬型船市场：本期海岬型船市场先抑后扬。上半周，欧洲及亚洲部分地区假期，FFA 远期合约价格持续下跌，远程矿航线成交少，太平洋市场整体气氛较差，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价跌破 7 美元/吨，周三为 6.722 美元/吨，较本月的最高值下跌 20.6%。周四，FFA 远期合约价格反弹，以及澳大利亚东部煤炭货盘增多，太平洋市场运价止跌回升。成交纪录显示，受载期为 6 月 13-15 日，丹皮尔至青岛航线成交运价为 7.3 美元/吨。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 6.919 美元/吨，较上期下跌 4.4%；中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 12323 美元，较上期下跌 13.7%。巴西远程矿航线方面，继几内亚罢工事件后，5 月 21 日起巴西卡车司机举行罢工，对巴西铁矿石运输造成一定影响，总体而言本周远程矿航线成交较少，巴西图巴朗至青岛航线运价继续下跌。周四罢工事件向好的方向发展，市场情绪稍有缓和，FFA 远期合约价格上涨，运价止跌。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 15.876 美元/吨，较上期下跌 3.1%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 11.671 美元/吨，较上期下跌 4.7%；澳洲纽卡斯尔至舟山航线运价为 10.178 美元/吨，较上期下跌 4.1%。

巴拿马型船市场：本期巴拿马型船太平洋市场单边下行，粮食航线运价周末现止跌企稳迹象。太平洋市场，煤炭主要出口国印尼正处于斋月期间，出货减少；另外，国内方面力促煤价回归合理区间，政策方面的不确定性导致贸易商采购较为谨慎，煤炭货盘整体有限，加上粮食受罢工影响出货缓慢，太平洋市场整体船多货少，运价下跌幅度较大。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 10741 美元，较上期下跌 9.3%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 10094 美元，较上期下跌 9.6%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.268 美元/吨，较上期下跌 6.0%。粮食航线上，巴西卡车司机罢工对粮食影响较大，大豆出口几乎处于停滞状态，仅有少量库存大豆在装运，粮食运价继续下跌。周四，罢工事件有所缓和，大西洋市场矿物以及粮食运输需求活跃，粮食运价止跌企稳。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为 31.738 美元/吨，较上期下跌 1.2%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场下跌。煤炭和钢材货盘较少，租金、运价下跌。镍矿方面虽然货盘不多，但受青岛上合峰会交通管制影响，船舶压港严重，市场可用运力不多，运价跌幅较小。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 10357 美元，较上期下跌 5.0%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 12586 美元，较上期下跌 4.5%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 9490 美元，较上期下跌 2.0%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.290 美元/吨，较上期下跌 1.5%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.334 美元/吨，较上期下跌 1.0%。



(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价小幅回升 成品油运价波动上行】

据美国能源信息署 EIA 公布数据，美国 5 月 25 日当周商用原油库存意外减少，同时美国油产再创新高，连续多周刷新单周历史高点。从 2017 年初 OPEC 与以俄罗斯为代表的组织外产油国合作减产以来，油价已经回涨了近 40%，目前来看限产协议将继续履行至今年底，如有需要，增产可能以渐进并谨慎的方式进行。本周原油价格先跌后涨，布伦特原油期货价格周四报 77.56 美元/桶，较上周下跌 1.6%。全球原油运输市场大船运价小幅回升，中型船运价波动下行，小型船运价稳中有降。中国进口 VLCC 运输市场运价延续反弹走势。5 月 31 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 683.88 点，较上期上涨 7.2%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场供需稍有改善，运价延续上周反弹走势。中东航线 6 月中旬货盘成交活跃，周中市场报出多笔 WS50 的成交，运价创近 5 个月新高，但受油价高企影响，船东收益仍处年内低位。西非航线跟涨，市场也报出 6 月底装期、WS50 的成交。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS50.08，较上周四上涨 6.4%，CT1 的 5 日平均为 WS49.03，较上周上涨 8.3%，等价期租租金（TCE）平均 1.2 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS50.04，上涨 8.4%，平均为 WS48.16，TCE 平均 1.3 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价综合水平波动下行。西非至欧洲市场运价小幅下跌至 WS73，TCE 约 0.9 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，安哥拉至地中海，6 月 15 日货盘，成交运价为 WS73.5。地中海和黑海航线运价维持在 WS97，TCE 约 1.6 万美元/天，与上周相差无几。亚洲进口主要来自非洲和中东，该航线一艘 13 万吨级船，阿尔及利亚至韩国，6 月 1 日货盘，成交包干运费为 320 万美元。该航线一艘 13 万吨级船，中东至印度，6 月 13 至 16 日货盘，成交运价为 WS65。

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保持在 WS119（TCE 约 0.8 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS122 水平（TCE 约 1.4 万美元/天）。北海短程运价小幅下跌至 WS106（TCE 约 0.4 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，挪威至欧洲大陆，6 月 2 日货盘，成交运价为 WS110。波罗的海短程运价小幅下跌至 WS85，TCE 约 0.9 万美元/天。该航线一艘 10 万吨级船，波罗的海至欧洲大陆，6 月 7 日货盘，成交运价为 WS90。波斯湾至新加坡运价依旧在 WS98，TCE 约 0.4 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS99，TCE 为 0.8 万美元/天。

国际成品油轮（Product）：本周成品油运输市场亚洲航线小幅上涨，欧美航线小幅下跌，综合水平小幅上升。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅上升至 WS134（TCE 约 0.5 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价小幅上升至 WS118（TCE 约 0.8 万美元/天）；7.5 万吨级船运价上涨至 WS118（TCE 大约 1.2 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价小幅下跌至 WS74 水平（TCE 进一步远离保本线）；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS120（TCE 约 0.3 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 0.4 万美元/天。



(5) 中国船舶交易市场

【内贸散货船价普涨 国际油轮船价续跌】

5月30日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为807.70点，环比上涨1.80%。其中，国际油轮船价综合指数下跌1.08%，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0.92%、0.85%、3.82%。

虽然国际干散货运输市场需求疲弱，但由于船舶成交数据的滞后性，二手散货船价格仍旧惯性上涨。本周，5年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1402万美元、环比涨1.60%；57000DWT--1506万美元、环比涨0.28%；75000DWT--2051万美元、环比涨0.06%；170000DWT--3179万美元、环比涨1.72%。由于缺少货盘，BDI指数10连跌收于1157点（周二），环比下跌11.84%。当前，铁矿石、煤炭和粮食货盘供应恢复缓慢，各大航线即期运价较之前有所降低；租船市场总体表现较为清冷，各类型散货船1年期期租费率总体小幅下探，市场情绪表现较为悲观，预计二手散货船价格短期有回调可能。本周，二手散货船价格上涨，市场成交量萎缩，共计成交12艘（环比减少21艘），总运力67.55万DWT，成交金额192.90万美元，平均船龄为8.08年。

美国疯狂的产油行为是制约全球原油涨势的关键因素，特朗普抱怨油价被人为推高，亚洲买家正在提高美国相对便宜的原油进口量（减少OPEC原油进口量）；市场传闻OPEC和非OPEC产油国或提高日产量约100万桶，高油价“美梦”或将破碎。布伦特原油期货收于75.49美元（周二），环比回调4.71%。国际原油运输市场总体需求平稳，油轮运价略有小幅上调，但其等价期租租金基本上停留在负值区域，二手油轮船价继续下跌。本周，5年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2081万美元、环比跌2.10%；74000DWT--2332万美元、环比跌1.66%；105000DWT--2515万美元、环比跌0.62%；158000DWT--4005万美元、环比跌0.63%；300000DWT--5721万美元、环比跌0.21%。目前，原油价格上涨或为油轮运输市场带来一丝期望，但近期运价上涨并非由于运输需求增加而引发的，而是源于对潜在原油供应地由中东转移至美湾，以及伊朗和委内瑞拉中断原油供应的担忧，这对于油轮船东可能是一种利空，预计二手油轮价格仍有下跌可能。本周，二手国际油轮成交萎缩，共计成交6艘（环比减少8艘），总运力30.01万DWT，成交金额6300万美元，平均船龄为11.33年。

沿海散货运价在阶段性高位回调，二手散货船价格继续上涨。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、环比涨0.98%；5000DWT--746万人民币、环比涨0.66%。近期，国家关于煤炭的引导政策密集发布，国家发改委表态在供给、需求、物流等产业各环节，将采取增产量、增产能、增运力等9项措施后，煤价连续上扬行情暂停并出现回落，买方观望情绪明显升温，沿海散货运输需求转淡，运价小幅下滑，预计散货船价格短期或震荡盘整。本周，沿海散货船询盘较为活跃，但实际成交量一般。

内河散运需求稳中有增，二手散货船价格全线上涨。本周，5年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--50万人民币、环比涨3.13%；1000DWT--110万人民币、环比涨2.37%；2000DWT--184万人民币、环比涨3.10%；3000DWT--316万人民币、环比涨6.67%。最近，继西安“一房难求”后，横盘多年的长沙



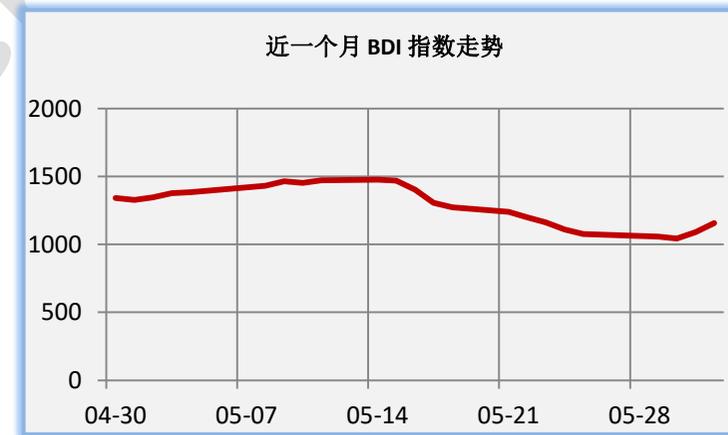
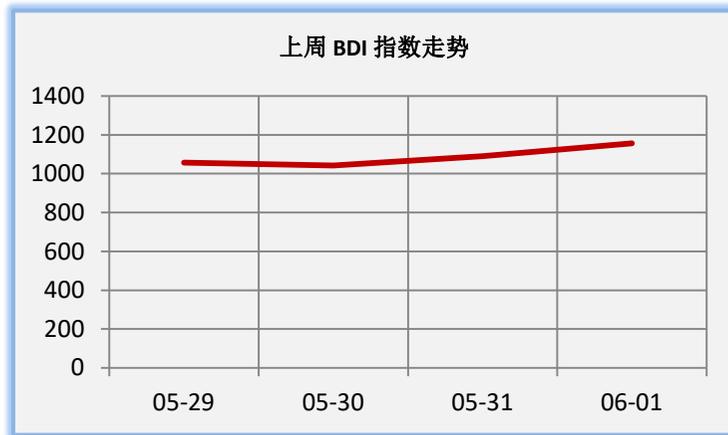
曝出楼市库存告急；多地门槛过低的人才引进政策，或将成为变相卖房的政策，二三线城市的房价出现回暖迹象。这对内河建材运输是利好，预计内河散货船价格将震荡调整。本周，内河散货船成交量维持活跃，共计成交 88 艘（环比增加 9 艘），总运力 10.41 万 DWT，成交金额 9479 万元人民币。

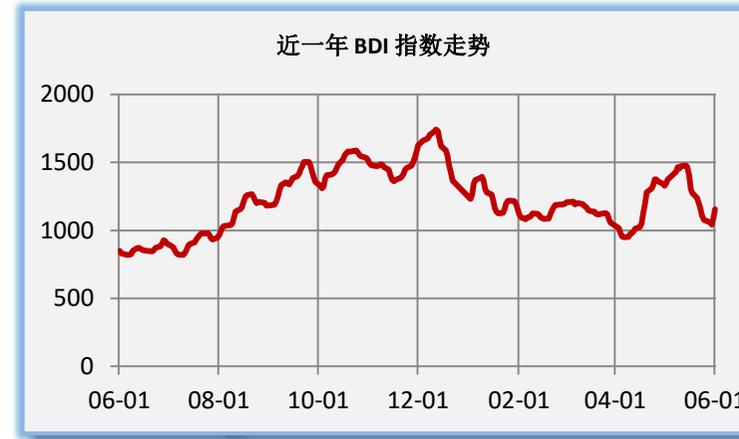
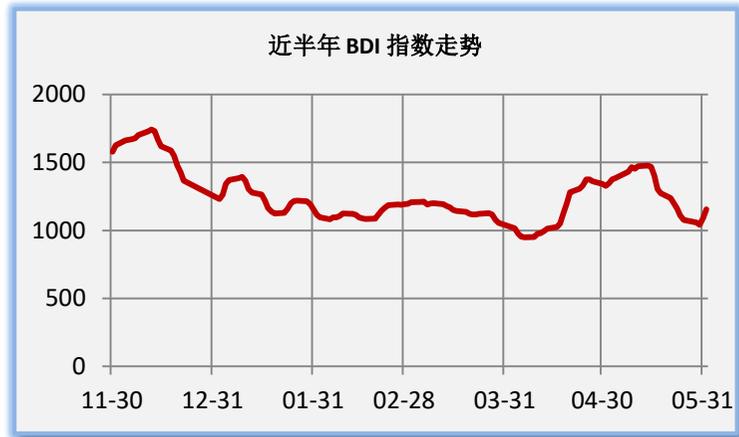
来源：上海航运交易所

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29日		5月30日		5月31日		6月1日	
BDI	1,057	-20	1,042	-15	1,090	+48	1,156	+66
BCI	1,324	-71	1,276	-48	1,401	+125	1,602	+201
BPI	1,163	-24	1,149	-14	1,160	+11	1,192	+32
BSI	1,068	-3	1,064	-4	1,063	-1	1,061	-2
BHSI	586	-1	584	-2	583	-1	583	0





租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 21 周	第 20 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	17,500	19,500	-2000	-10.3%
	一年	16,500	18,500	-2000	-10.8%
	三年	17,000	17,500	-500	-2.9%
Pmax (76K)	半年	12,500	12,500	0	0.0%
	一年	12,750	12,750	0	0.0%
	三年	12,250	12,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	13,000	13,000	0	0.0%
	一年	13,250	13,250	0	0.0%
	三年	12,250	12,250	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	11,250	11,250	0	0.0%
	一年	11,000	11,000	0	0.0%
	三年	9,750	9,750	0	0.0%

截止日期: 2018-05-29



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

True Chariot RWE relet 2015 182571 dwt dely Fangcheng 04/05 Jun trip via Australia redel Singapore-Japan \$18,700 - Panocean

Genco Tiberius 2007 175874 dwt dely Caofedian 05/06 Jun trip via Australia redel Singapore-Japan \$15,100 daily - DHL

Key Evolution 2010 83416 dwt dely Hoping 05/09 Jun trip via Indonesia redel Philippines \$10,250 - Louis Dreyfus

Marina S 2012 82739 dwt dely Dafeng 03/07 Jun trip via NoPac with grains redel Vietnam \$9,800 - Polaris

Star Mariella 2006 82266 dwt dely Hakata spot trip via NoPac with grains redel Singapore-Japan approx \$10,750 - Panocean

Tiger Lily 2016 81886 dwt dely Dunkirk 09 Jun trip via NCSA/Amazon plus top off Santos redel Singapore-Japan \$16,500 - Comerge

Woolloomooloo 2012 76064 dwt dely San Ciprian 01/02 Jun trip via Trombetas redel Auginish \$9,000 - Cargill

Feng Xiu Hai 2016 63409 dwt dely Gibraltar 05 Jun redel W Africa \$13,000 - Nordic

Winning Bright 2012 58756 dwt dely Phu My 03 Jun trip via Indonesia redel Thailand \$12,500 - cnr

Jin Hao 2012 56730 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel China \$13,250 - Refined Success

Mimosa 2001 52479 dwt dely Singapore 02/03 Jun trip via Indonesia redel china \$13,500 - Elane Bulk

Navios Vector 2002 50296 dwt dely CJK prompt trip via CIS redel China \$10,200 - Universe Eternity

De Sheng Hai Sivabulk relet 2017 38831 dwt dely Gresik 08/12 Jun trip via Indonesia redel China \$12,750 - cnr



(2) 期租租船摘录

Tyana 2010 82158 dwt dely Rizhao spot 1 year redel worldwide \$13,000 - M2M

Pansolar 2005 76343 dwt dely Japan prompt 7/9 months redel worldwide \$12,300 - Phaethon

Icarus 2012 75200 dwt dely Malaysia 02/04 Jun 4/6 months redel worldwide \$12,250 - Phaethon

Ecomar G.O. 2008 75093 dwt dely Yosu 01/10 Jun 5/7 months redel worldwide \$11,500 - Beibu Gulf

Laura 2015 63399 dwt dely Gibraltar prompt 3/5 months redel Atlantic \$13,000 - Glencore

4. [航运市场动态](#)

【油价飙升，三大航运巨头开征紧急燃油附加费】

马士基航运、达飞轮船和地中海航运日前宣布实施一项紧急船用燃油附加费，以应对船用燃料价格飞涨的影响。

根据 Alphaliner 的数据，马士基航运、达飞轮船和地中海航运在早些时候声明将对集运市场约 45.1% 的运力征收紧急船用燃油附加费。

马士基航运在宣布征收紧急船用燃料附加费时指出，欧洲船用燃料价格已达到 2014 年以来的最高水平，为每吨 440 美元。该公司在给客户的一份通知中表示：“与年初相比，燃油价格增幅超过了 20%，这一发展出乎意料，意味着我们再也无法通过标准燃油调整系数收回燃油成本。”

紧急燃油附加费将适用于除中国出口货物以外的所有行业，从 6 月 1 日起适用于非受管制行业，7 月 1 日起适用于受管制行业。附加费标准为每 TEU 征收 60 美元/ 50 欧元/ 45 英镑、每 FEU 或 45 英尺箱征收 120 美元/ 100 欧元/ 90 英镑。对于冷藏集装箱，将按照每 TEU 征收 90 美元/ 75 欧元/65 英镑，每 FEU 或 45 英尺箱征收 180 美元/150 欧元/130 英镑。

马士基航运附加费的计算标准是鹿特丹 IF0380 定价为每吨 440 美元，如果船用燃油价格上涨至每吨 530 美元，则附加费将上涨两倍，如果降至每吨 370 美元，附加费将为零。



全球第三大集运公司达飞轮船还宣布了由于船用燃料价格大幅上涨而采取征收紧急附加费措施。自 6 月 1 日起，非美国贸易每 TEU 征收 55 美元/ 45 欧元附加费，冷藏集装箱每 TEU 征收 85 美元/ 70 欧元的附加费。对于台湾和美国交易，额外费用将从 7 月 1 日起适用。

不断飙升的燃油成本促使集运公司重新陷入亏损，达飞轮船第一季度亏损 7700 万美元。马士基航运第一季度航运和物流报亏 2.2 亿美元，其中集运占总收入的 68 %。

来源：国际船舶网

【中东航线需求上升 26%】

航运咨询公司德路里表示：2018 年第一季度，来自亚洲—中东航线的需求增长超过 26%，但由于运力长期过剩，运费继续下降。

经过长时间的停滞，亚洲到中东的集装箱贸易在过去的几个月里开始变得活跃起来。沙特阿拉伯是亚洲第二大集装箱货物进口国，其第一季度的进口量增长了 26%，达到 22.7 万 TEU。远东地区集装箱进口的第二大贡献者是卡塔尔，在 2018 年第一季度，从亚洲进口的集装箱数量几乎增加了两倍，达到 6.2 万 TEU。而伊拉克、伊朗、阿曼、科威特、埃及、约旦和巴林等国也在一季度实现了两位数增长。最大进口国阿联酋从亚洲的进口量增加了 8%，达到 27.5 万 TEU，而饱受战争蹂躏的也门，贸易量则下降了 21%，为 8700TEU。

过去 3 年，从亚洲到南亚的箱量增长比中东地区要快得多，但去年下半年出现了变化。今年第一季度，西行至南亚的集装箱运输连续第三个季度落后于不断飙升的中东地区，但仍然保持着非常健康的生长。不过，随着印度 12 个主要港口的码头工人无限期罢工，南亚集装箱运输的复苏可能遭遇不确定因素。

亚洲—南亚/中东的强劲需求似乎促使航运公司增加了这两条航线的运力，尽管这两条航线都已经运力过剩，而且在不断下降的运费中苦苦挣扎。

德鲁里总结指出：“目前中东地区的需求前景更为光明，因为劳动力问题可能会阻碍南亚的经济增长。除与燃料相关的增长之外，两条航线的运费目前都无法看到增长，直到供需之间的鸿沟得以填平。”

来源：中远海运 e 刊

【船东：下半年大型散货船市场将迎来强劲增长】

在经历了前段时间的 BDI 大涨之后，近段时间，因市场需求疲弱，BDI 又开启了一段下滑模式，截至上周五，BDI 一路大跌至 1077 点。尤其是大型船舶方面，BCI 上周五报收 1395 点，同比上一个周末下滑 658 个点。对大型船舶来说，这是一段令人相当沮丧的时间，全球的运价都在下跌，特别是大西洋里缺少货



盘，而远东地区，尽管在西澳大利亚交易频繁，运价水平还是下降了。巴西地区缺乏货物，继续对市场造成打击，从现在到 6 月底至少 40 艘船在空放中。定期期租的交易还是有的，由于船东们都急于成交，价格也下跌了，只有 super eco 型的船能以高于 20,000 美元/天的价格成交，租期最长一年，时间长短不等。

尽管如此，船东们开起来似乎并不着急。

近日，大型干散货船东 Berge Bulk 首席执行官 James Marshall 就表示，capsize 型船舶的市场今年仍具有潜力，今年下半年该块市场将迎来积极的转机。

Berge Bulk 是在 capsize 型船舶中的世界第五大船东，根据其官方网站显示，目前其总共运营着 60 艘干散货船舶，其中 17 万 DWT 以上的大型干散货船舶数量约为 50 艘。

近日在新加坡举行的贸易风船东论坛上，该公司 CEO James Marshall 表示，2018 年下半年大型干散货船舶市场将迎来强劲增长期，其预计到今年末之前 capsize 型干散货船舶的租金能够达到\$50,000/天。并表示，市场强劲的势头将持续到 2019 年。

他表示：“这仍是一个季节性市场，因此我对下半年的情况感到乐观。”“荒谬的过度的新船订购已经结束，运力过剩的局面有所缓解。”

必和必拓 BHP Billiton 市场与运费部副总裁 Rashpal Bhatti 表示，鉴于需求方面的情况非常健康，今年迄今为止，必和必拓对好望角型船舶市场的疲软表现感到惊讶。今年第一季度 capsize 型散货船的日平均租金仅拿到了\$13,000 左右。

其预计今年中国对铁矿石的进口将增加 6000 万吨左右。

与 Rashpal Bhatti 同在一个辩论小组的多为行业大咖也都表示，运力供需平衡也都很有希望在今年下半年得到进一步的改善，市场也将迎来更强劲的增长。

Anglo American 全球航运主管 Peter Lye 将今年年初市场疲软开局归因于市场波动和生产中断，其对今年下半年 capsize 船舶市场也持乐观态度，但是他对 Marshall 所预想的 50000 美元/天的日租金表示怀疑。

而 Oak Maritime CEO Jack Hsu 却对 capsize 市场的长期态势却表达了较为不那么乐观的态度。其表示，“无论今年的市场强劲与否，好望角型船舶市场在未来仍将面临较大的波动。”



“可以预计的是，在未来 10 年里，我们仍将面临着造船产能过剩，订单过剩的难题。”

来源：国际船舶网

【马士基 2018 年前 5 个月干了哪些大事?看看吧!】

作为当前全球最大的航运公司，马士基在航运市场上的一举一动都备受关注：每一次航线的调整，都预示着航运市场运力布局的变迁动向；每一季度的财报数据，都在一定程度上反映出航运市场的阴晴；每一个经营策略的推出，都在一定程度上反映甚至影响航运市场的导向……那么进入 2018 年至今，马士基都对自身业务做了哪些布局调整？采取了哪些战略措施？整体经营业绩情况又是怎样的？跟随海事服务网小编来扒一扒吧……

【经营业绩】

一季度营收 93 亿美元

马士基于 5 月 17 日发布了 2018 年第一季度财报，营收增长了 30%至 93 亿美元。虽然所有业务板块均有增长，但去除财务项目和税收，马士基实际利润为-2.39 亿美元，盈利状况欠佳。在 93 亿美元的营收中，海运业务货量增长 2.2%，海运板块利润为 4.92 亿美元。非海运业务中，物流与服务板块营收增长 6%，与去年同期 3200 万美元相比略低，为 2300 万美元；码头与拖轮板块增长 11%，利润从 1.39 亿美元增加至 1.96 亿美元。

【业务调整】

【一】加码非海运业务

鉴于一季度利润下滑，尤其是海运相关业绩欠佳，马士基决定将旗下业务模块重整。在业务模块的重整中，业务板块重组为包括海运、物流与服务、码头与拖轮、集装箱制造与其他业务为核心的新业务结构。可以看出，马士基正致力于向非海运业务加码，打造综合的全球集装箱航运和物流业务。马士基首席执行官施索仁表示，希望马士基在那些不单纯从事海运的业务板块上实现增长，以尽量减少海运业务周期性变化带来的影响。

【二】停止承运受制裁俄企货物

今年 4 月初，美国宣布新增一批实施制裁的俄罗斯个人和实体，禁止美国公民与其进行交易，且禁止与制裁名单上相关的货物在美国船只上装载，或在美国码头上装卸。消息发出后，马士基航运就表示将停止与美国所制裁的俄罗斯企业进行贸易，以避免业务无法完成的情况发生，但俄罗斯的其他业务正常进行。



【三】扩大在线订舱平台服务范围

今年 4 月，马士基航运扩大了在线订舱平台 ship.maerskline.com 的服务范围，通过涵盖更多航线来解决客户的痛点，并进一步简化客户的供应链。目前，该平台能够为从启运港是青岛、新港、大连三个华北港口至南美东岸、西非、非洲南部三条航线订舱。扩大服务范围之后，该平台能够为从启运港为华东地区的上海、宁波和华北地区的青岛出口至所有目的港为地中海国家的客户订舱。

【四】调整涉伊业务

进入 5 月以来，美国继发起中美贸易战后，又宣布退出伊核协议并制裁伊朗对外出口。事件发生后，马士基油轮发布声明，表示将执行 5 月 8 日之前签订的涉伊合同，并确保在 11 月 4 日之前逐步落实完成。在这之后，地中海航运也在其官网发布声明，称鉴于美国做出退出伊朗核协议决定并将扩大对伊制裁，将不再接受新的涉及伊朗市场的订单预订。

【五】撤出多个港口经营

去年 9 月，马士基码头将塔科马港的经营权转租给美国码头运营商 SSA Marine 及美森轮船组成的财团。今年 5 月，马士基码头在把查尔斯顿港的装卸业务卖给 SSA Cooper；7 月，又撤出美国休斯顿港。不仅如此，中远海运港口的附属公司还将与马士基码头签署协议，以不超过 3500 万欧元的总代价收购比利时泽布吕赫港 76% 股权。在中国港口企业于全球不断“买买买”的同时，马士基码头却反其道而行之，撤出了一个又一个港口。对此业界分析认为，马士基码头此举在于重新梳理全球码头布局，退出非主流港口，集中精力做好主干航线和主干港口。

【六】扩大大西洋两岸进出口航运服务

5 月 23 日，马士基航运宣布扩大其在欧洲地中海地区和加拿大之间的产品组合，以满足大西洋两岸进口商和出口商日益增长的需求。这项新服务提供了 Montreal 和 Halifax 的直接联系，升级了马士基航运公司的跨大西洋航线覆盖范围，提高产品可靠性，并满足加拿大和欧洲客户不断增长的需求。Montreal 港通过铁路和货运服务为这 2 个地区提供服务，其中 49% 的货物出口到魁北克，29% 进入安大略省。此外该服务还将在加拿大的 Nova Scotia 省的 Halifax 进行东行，以满足加拿大一个重要的易腐食品市场的需求。

【七】收取燃油附加费

随着全球原油价格回升至 2014 年以来的最高水平，海运燃料的成本越来越高，马士基决定收取所谓的“紧急燃油附加费”，自 6 月 1 日起生效。马士基方



面称，如果燃油价格升至 530 美元，关税将增加一倍，而燃油价格为 370 美元时将取消附加费。同时，马士基在给客户的一份报告中说：“与 2018 年年初相比，燃料价格上涨了 20% 以上，这意味着我们不可能通过标准燃料调控系数收回燃料成本。”

【新船买进】

【一】豪掷 2.8 亿收购 6 艘二手集装箱船

今年 4 月初，马士基航运对外表示已投资 2.8 亿美元收购 6 艘二手集装箱船，包括 2 艘超巴拿马型集装箱船和 4 艘巴拿马型集装箱船。2 艘超巴拿马型集装箱船均由韩国现代重工建于 2012 年，交易金额为每艘 5800 万美元。4 艘巴拿马型集装箱船，其中 2 艘的交易金额为每艘 3000 万美元，另外两艘的交易金额为每艘 4000 万美元。

【二】向大船集团订购 6 艘成品油船

5 月初，马士基油轮宣布在大船集团的 10 艘 LR2 型成品油船订单中的 6 艘正式生效，其中第一艘新船将在 2020 年交付，剩余 5 艘在两年内完成交付。马士基油轮首席战略官 Soren C. Meyer 表示，这批新船交付后，马士基油轮将负责这 6 艘新船的商业、技术和团体管理；这将扩大马士基油轮管理的船队规模并提供船舶数据，从而有助于马士基油轮提供行业领先的商业表现的战略。

【前沿技术】

参与区块链海事保险平台开发建设

近日，由安永咨询与 Guardtime 联合开发的区块链海事保险平台“Insurwave”正式上线，该平台采用区块链和分账式技术，将整个保险链上的所有参与方都汇聚到一个平台上。马士基作为试验方参与其中。马士基风险&保险负责人 Lars Henneberg 表示，“我们运营 350 艘自有船舶，海事保险是我们非常重要的一块。使用这个平台，将帮助我们自动实现一些以前必须人工操作的流程，同时提高效率，节省一些不必要的成本。”据了解平台上线后，预计第一年即可为 1000 多艘船只执行超过 50 万个自动区块链交易。

【奖项荣誉】

斩获“全球最佳航运公司”大奖



5月15日，马士基航运在上海举行的亚洲货运物流及供应链奖（AFLAS 奖）中被评为2018年全球最佳航运公司大奖。马士基航运大中华区总裁方雪刚表示，为配合客户开拓海外市场的需要，马士基航运在今年第二季度优化了亚洲至拉丁美洲航线网络及亚洲至欧洲的航线网络，为客户带来更有竞争力的运输时间及更多的航点选择。

【战略规划】

2020年后选择LNG动力船

“限硫令”将于2020年1月1日起正式生效，届时船舶将被禁止使用任何硫含量超过0.5%的船用燃料，除非其符合经批准的“等效处理”方法，例如“废气净化系统”（洗涤器）。

针对这一规定，马士基集团执行副总裁兼首席运营官 Soren Toft 在今年2月在哥本哈根举行的资本市场日上表示，考虑到安装洗涤器有关的资本支出和后期相关成本，马士基不准备采用废气清洁洗涤器系统，正考虑将其部分船舶在国际海事组织所规定的2020生效的0.5%硫排放限制规定之前转用LNG燃料。

来源：海事服务网 CNS

【德国两大船东成立 Handy 散货船联营池】

信德海事网5月26日最新消息，来自德国的两大船东组成了一个最新的 Handysize 干散货船舶联营池 POOL。

根据两家公司最新发布的联合公告显示，来自于德国汉堡的 Peter Dohle 和 Reederei Nord 将共同组成一个小型干散货船舶 Handysize 联营池，该联营池将被命名为 Unity Handysize Pool。

根据初步协议，Dohle 将向该 POOL 投入7艘 Green Dolphin 环保型 38,600 dwt 货船（均为新船交付时间在2015年-2017年之间）。

而 Reederei Nord 将向该 POOL 投入11艘相同或类似类型的船舶（Emerald Mark I, Mark II 以及 Green Dolphin 型），载重在 37,200 - 38,800 dwt 之间。

而这个最新组成的联营池在获得批准的情况下最早将从今年7月1日开始运营，将分别在汉堡和新加坡设置办公室。

汉堡团队将由12名租船人员组成，并由 Reederei Nord 租船部经理 Sergey Simakin 领导，而新加坡办事处将由 Dohle Bulk Singapore 总经理 Matthias



Dassler 负责领导。

据官方资料显示，Dohle 旗下共计运营着大约 40 艘干散货船舶（主要为 Supramaxes），Reederei Nord 通过旗下的租船子公司 Hanseatic Unity Chartering 运营着上述 11 艘散货船舶，船东分别为 Bernhard Schulte, Borealis Maritime, Asiatic/Atlantic Lloyd 以及 Leonhardt & Blumberg 等。

此外，Dohle 和 Nord 还在共同声明中表示还将争取更多的船东加入该联营池，旨在为“其他第三方客户”提供“最佳的机会”。预计同样位于汉堡的贝仕集团 Bernhard Schulte 将会在 2019 年接收 2 艘 38,800 dwt Green Dolphin 型散货船后加入该联营池。

此外，据报道，在奥斯陆投资市场上，Reederei Nord 一直在研究开发其手型干散货船队的机会。不过，该公司董事总经理库尔特·克勒姆 Kurt Klemme 未能对此发表评论。

值得一提的是，如信德海事网此前正《5 艘 Cape 换 12 艘 Handy!!! 干散货市场整合进行中。。。》所介绍的那样，不久前来自于丹麦的船东 Bocimar 拿出了自己手上的 12 条 handysize 干散货船舶从德国汉堡受伤 Oskar Wehr 手上换得了 5 艘 capesize 大型干散货船舶。

而 Oskar Wehr 近日向记者表示，该公司计划在新加坡设立办公室运营这 12 艘 33,700 吨级的散货船。

航运市场上目前表现出来的种种现状显示，如信德海事网此前在《干散货航运市场的整合正在一步一步的临近》一文中介绍的那样，干散货船东只有更加专注于自己更加擅长的领域，深耕细分市场，减少营运成本，提高自己的核心竞争力，才可能在未来的竞争格局中赢得机会。

来源：国际船舶网

【2018 年油船市场“拐点将至” or “噩梦继续”？】

全球油船市场在度过 2017 年的寒冬后，纷纷将复苏的希望寄托于 2018 年。但是 2018 年油船市场的开局很糟糕！许多大型油船公司一季度的财报都显示亏损，如 Paddy Rodgers 一季度就净亏损 3900 万美元。综合种种迹象来看，2018 年油船市场将是“祸不单行”，而且在持续下行的过程中不太可能在今年出现拐点，所以油船公司还要继续勒紧腰带承压前行。那么，2018 年到底还有多少噩梦在等着油船市场？虽然不忍直视，但还是看看吧…

VLCC 租金下滑！

进入 2018 年，VLCC 租赁市场的行情一路走低。据了解至 4 月下旬，VLCC 的租金收益回落到每天 5449 美元，这一水平远低于 2017 年每天 10200 美元的水平，



创 2014 年以来的新低！

据业界分析人士研究，VLCC 的盈亏平衡点约是 22000 美元/天。而前 4 个月，VLCC 现货市场的收益也跌至历史最低记录水平，仅 6000 美元/天！这意味着在目前这种情况下，没搜运营的 VLCC 每天将亏损 16000 美元！

而且目前 VLCC 的供需仍处于不平衡状态中，VLCC 日租金还将在一段时间内继续走低。但有业界分析报告认为，尽管目前环境严峻，今年 VLCC 定期租船业务不会再遭遇 2013 年时的严重困局了。

油船运力过剩！

由于欧佩克减产以及近期美国对伊朗原油出口的制裁，造成原油库存周期性减少，这让原本就运力过剩的油船市场雪上加霜。于是，油船市场开启了拆船运动！

据相关市场报告显示，由于市场上 VLCC 日收益持续大跌，加上废钢价格上涨，今年一季度全球油轮拆船量大幅增长，全球拆解油轮总运力约达 820 万 DWT，达到了 1982 年以来的最高水平。其中 VLCC 拆解总运力达到 530 万 DWT，占据了大头。

另据 Alphatanker 研究分析，2018 年预计将有 94 艘油船被拆解！可以想象油船市场的拐点很难在 2018 年出现了，油船市场的复苏之路何其漫漫而远兮。

新船订单增加！

虽然目前油运市场运力过剩，但与之不相协调的是，油船订单还在增加！进一步加剧了油船市场供需不平衡的状态。

据英国某市场机构研究称，今年油船市场上已经有 24 艘 VLCC 订单，接下来可能将有更多的订单出现，预计今年将有 40 艘 VLCC 加入船队，2019 年还有 57 艘计划交付，这将给油轮市场复苏带来了前所未有的压力。

另据某船舶经纪机构的数据显示，今年油船市场或将迎来 2010 年以来新船交付最多的一年，预计将有 4000 万载重吨的原油船和成品油船到期交付，比 2017 年的 3550 万载重吨高出 1.4%。

看来，2018 年油船市场复苏要想通过缩减新订单来缓解未来几年的供需失衡是行不通了。



原油库存减少！

在油船市场“背腹受敌”的情况下，作为航运市场最重要的衍生品——原油竟也来“落井下石”了。

由于欧佩克减产以及近期美国对伊朗原油出口的制裁，给全球原油市场制造了紧张因素，造成原油库存周期性减少。据国际能源署预计，今年全球石油需求将新增 130 万桶/天，低于近年的平均增长水平。而受库存下降的影响，油运运输的需求将有所减少，这同时也会压低运费，对油船市场造成进一步的冲击。

可喜的是，目前市场正在努力将石油库存水平拉回到过去 5 年的平均水平，尽管还不能确定究竟什么时候原油库存能完全回归正位，但至少油船市场复苏看到了一丝利好的希望。

运费持续走低！

受航运业整体待复苏的影响，近几年的运费也疲软无力，进入 2018 年后更是经历了螺旋式的下降，这也是造成航运企业一季度业绩大面积亏损的重要原因之一。

而更为令人揪心的是，运费在接下来的一段时间可能还会继续走低！根据国外某市场分析机构最近公布的一项分析显示，未来几年航运市场将会受到通货紧缩的冲击，运费还将每年继续下降，这将进一步加剧油船市场的复苏压力。

在祸不单行的 2018 年里，油船市场不要哭，噩梦终将过去！曙光终将到来！

来源：海事服务网 CNS

5. [船舶市场动态](#)

【支线型集装箱船建造市场最新动向】

支线运输作为集装箱班轮航线网络的重要组成部分，既是集装箱枢纽港和干线运输的重要支撑，也是干线运输网络顺利运转的重要保障。但自金融危机以来，伴随市场持续低迷和大型集装箱船订单的大量出现，支线集装箱船建造市场一直不太乐观。

三大造船指标变动情况



全球支线型集装箱船新船成交量出现下滑。2005 年,全球支线型集装箱船新船成交量达到 409 艘、57.5 万 TEU 的历史最高点,之后持续下降。金融危机爆发后,该型船成交量继续萎缩,2009 年仅成交 8 艘、0.6 万 TEU,之后虽然有所回升,但与危机前的水平相比已经不可同日而语。

2013 年,支线型集装箱船新船成交量回升至 107 艘、17.2 万 TEU。不过,此后该船型新船成交再度出现下滑。2015 年,全球市场共有 121 艘、18.6 万 TEU 支线型集装箱船成交,市场行情有所改善。2016 年以来,全球支线型集装箱船市场再度下滑,成交规模明显萎缩。2016 年和 2017 年分别仅成交新船 82 艘、14.8 万 TEU 和 83 艘、13.8 万 TEU。

近年支线型集装箱船完工量有所回升。在新船订单的影响下,支线型集装箱船新船完工量在 2008 年达到 252 艘、38.4 万 TEU 的历史高点,2009 年大幅萎缩 49.8%至 125 艘、19.3 万 TEU 的水平。2010~2014 年,由于手持订单的持续消耗以及新船订单的持续萎缩,支线型集装箱船新船完工量不断减少,直至 2015 年才出现回升,全年共完工交付 67 艘、10.0 万 TEU 支线型集装箱船。2016 年,全球支线型集装箱船的完工规模一度出现下滑。2017 年,该船型完工规模再次回升,全年共完工交付新船 74 艘、12.3 万 TEU。

支线型集装箱船手持订单量再度下滑。金融危机以来,由于新船订单补充不济,支线型集装箱船手持订单量持续下滑。2012 年年底,该船型手持订单量一度降至 110 艘、17.4 万 TEU 的历史低位。而后,随着新船成交量的回升和完工量的下滑,支线型集装箱船手持订单量出现回升,2016 年底,全球支线型集装箱船手持订单量一度回升至 247 艘、43.8 万 TEU 的水平。不过,2017 年以来,随着新船成交量的下滑和完工量的回升,该船型手持订单量再度下滑,截至 2017 年 12 月底,世界船厂共持有支线型集装箱船在建订单 235 艘、41.4 万 TEU,占船队运力比重的 10.4%。

新船价格变动趋势

主要支线集装箱船新船价格出现回升。与其它大多数船型类似,全球支线型集装箱船新船价格在 2008 年三季度初达到历史高点,之后随着金融危机的爆发一落千丈。2010 年,在世界经济强劲回升和造船市场“回光返照”的带动下,各典型船型新船价格都出现了明显的上涨,但 2011 年开始,世界经济增长再度疲软,新船市场成交量和新船价格持续走低。2013 年以来,在经历了几年的持续下降之后,支线型集装箱船各典型船型价格一度小幅回升。不过,2014 年年中开始,主要船型新船价格再度下行。2017 年以来,在区域集装箱海运贸易活跃的支撑下,支线型集装箱船的资产价格持续回升。截至 2017 年 12 月底,1100TEU、1750TEU、2100TEU 和 2800TEU 集装箱船的评估价格分别为 1650 万美元、2250 万美元、2250 万美元和 2875 万美元。

近年成交船型技术特点

节能环保新船型成为近年市场成交热点。从近年的成交情况来看,全球相关支线型集装箱船制造企业不断推出适应市场需求的新船型,节能环保型、经济型、符合新规则规范的以及能够满足船东特殊需求的船型均成为市场订造热点。国内船厂方面,一些骨干造船企业在支线型集装箱船方面市场竞争力明显,接单



业绩显著。如欧华造船就与德国 NS 设计院合资成立了舟山欧之星船舶设计有限公司，并研发出了 1700TEU 等集装箱船系列产品。其中，1700TEU 集装箱船是欧华造船自主研发的船型，采取了创新性的宽体设计，不携带压载水，因此该船型的租金要明显高于同类船舶，由此获得了国际船东和市场的认可。浙江扬帆也积极推出新型支线集装箱船，其自主研发的 2600TEU 集装箱船采用了超常规船型宽度的设计，使其具有更好的稳性和均质箱的装载量，并且能在多数运营状况下无需使用压载水。与传统船型相比，具有油耗低、装载量高等特点。

市场竞争格局

德国、波兰和日本船厂等国家曾主导全球支线集装箱船建造市场。与大型、超大型集装箱船相比，支线型集装箱船的建造难度较小，据统计，目前全球约 300 多家船厂拥有小型集装箱船建造业绩，其中 74 家船厂的建造业绩在 10 艘以上，19 家船厂拥有 50 艘以上的建造业绩。德国、波兰和日本船厂在上世纪支线型集装箱船建造市场上有着较高的份额，之后随着造船业继续向亚洲转移，韩国和中国造船企业在该领域的市场份额逐步提升。截至 2017 年 12 月底，世界支线型集装箱船建造业绩前 20 大船厂中，德国依然占据 5 家，波兰 2 家，日本 3 家；韩国共有 3 家船厂进入前 20 名，大鲜造船、现代尾浦、现代重工都有较大规模的建造业绩；中国大陆则有 6 家船厂在该领域的建造业绩超过 50 艘，包括黄埔文冲船厂、浙江扬帆、江苏扬子江、浙江欧华、福建马尾船厂和金陵船厂。

目前，中国大陆船厂已成为支线型集装箱船的建造主力。手持订单排名前 10 家船厂中，中国有 8 家，其中，江苏新扬子共持有 32 艘、5.6 万 TEU，是目前全球手持支线型集装箱船最多的船企。其它持有支线型集装箱船手持订单的中国船厂还有黄埔文冲、福建马尾、泰州三福、广东中远船务、金陵船厂和厦船重工等。另外，中国台湾的台船国际也手持大量的支线型集装箱船订单。

未来市场需求预测

短期来看，全球支线型集装箱船新增需求较为有限。尽管南北航线和区域性航线的集装箱货运需求保持增长，但对支线型集装箱船的需求却不甚乐观。主要原因是主干线上大范围的运力升级导致集装箱船运力梯度转移，大量主干线上的 3000~7999TEU 集装箱船被配置到南北航线和区域性航线中，一艘船的运力相当于 2~3 艘 3000TEU 以下集装箱船，吸收了大量的新增货运需求，导致南北航线和区域性航线上 3000TEU 以上集装箱船占比不断增长。

从船队运力的变化与相关航线货运量增长的对比中可以发现，这种梯度转移对 3000TEU 以下支线型集装箱船航运市场影响非常大。2008~2017 年，南北航线和区域航线集装箱运量分别增长了 40.2% 和 51.8%，但同期 3000TEU 以下支线型集装箱船船队保有量却减少了 9.5%。近年来，大量万箱级超大型集装箱船的集中成交以及交付表明，未来几年主干线上的运力升级和 3000~7999TEU 集装箱船梯度转移依然持续进行，转移规模很可能进一步扩大。这就意味着，未来几年南北航线和区域性航线的货运量即使分别实现大幅增长，但对 3000TEU 以下支线型集装箱船运力需求的增长非常有限，并且很可能是一种零增长。



全球支线型集装箱船船队存在较大规模的更新需求。从更新需求角度考虑，2017 年 12 月底，全球 3000TEU 以下支线型集装箱船船队保有量为 2893 艘、394.3 万 TEU，其中 21 年及以上的 517 艘、48.6 万 TEU。在当前航运市场条件下，该箱位范围集装箱船的平均拆解船龄在 22 年左右，未来几年，航运市场运力相对过剩的局面很难有较大改变，大量的老旧支线集装箱船运力将被送至拆解。值得关注的是，近年来，随着全球航运业环保意识的逐步提升，北欧、波罗的海和北美排放控制区（ECA）率先实行了排放新规，在这些地区航行的船舶必须采用含硫量不超过 0.1% 的燃油，且 ECA 的区域将不断扩大。2020 年 1 月 1 日以后，世界范围内船用燃料硫含量不超过 0.5%。在此情况下，节能环保的双燃料支线型集装箱船将会成为订造的热点，而不符合 ECA 的老旧支线型集装箱船将会被加速淘汰。

总体而言，未来几年，世界航运市场对支线型集装箱船的需求主要来源于更新需求，预计 2018~2020 年全球支线型集装箱船年均需求量将在 180 艘左右。从船型来看，近年来成交的主要船型为 1000/1100TEU、1700/1800TEU、2200/2300TEU 和 2700/2800TEU。未来几年，预计这些船型仍将是 3000TEU 以下支线型集装箱船市场的主要成交船型。

来源：中国船检

【这家中国最大航运巨头欲进军巴西造船业！是机会还是坑？】

作为全球最大的海上平台市场，巴西已经成为中远海运集团的目标，进军巴西造船业似乎已经指日可待。但诱人的市场后面同样存在了很大的风险，在国外船企损失惨重纷纷退出巴西市场似乎证明了巴西市场很有可能是个坑。

中远海运集团有望进入巴西造船市场

据巴西媒体报道，中远海运集团希望扩大在巴西的影响力，并正在探索进入巴西造船市场的可能性。随着巴西油气行业对本地内容的要求放宽，中远海运集团认为有新合同的空间，并密切关注浮式生产储卸油船（FPSO）订单的预期增长。

今年 2 月，中远海运集团与咨询公司 JVCS Consulting 签署了商业代表协议，通过签署合同，该咨询公司将协助中远海运在巴西市场寻找潜在的合作伙伴。JVCS 创始人 Joaquim Vaz 解释称，虽然目前中远海运集团并没有任何在巴西建立船厂的计划，不过，这份协议意味着“中远海运集团迈出了在巴西市场长期发展的第一步”。

近年来，中远海运重工一直在积极参与巴西当地 FPSO 建造工作。由于巴西国内船厂经常延期交付、再加上巴西国油腐败案对当地油气行业的影响，一些原本由巴西船厂承担的 FPSO 项目被分包给中远海运重工。



5月18日，大连中远海运重工刚刚向巴西国油交付了由VLCC改装的FPSO“P-75”号。这是大连中远海运重工直接交付巴西国油的首艘适用盐下层油田开采的FPSO。预计今年将投入使用的8艘FPSO中，有6艘来自中远海运集团。

JVCS的合伙人Francisco Dezen表示，随着本地内容规则的变化，降低了合同中对巴西当地建造要求的比例，这对于有兴趣的中国企业而言是一个很大的机会。

Dezen称，本地政策的改变有利于中国企业，但这并不是中远海运集团加强巴西影响力的决定因素。由于巴西船厂正面临严重的财务困难，因此中远海运集团可以借机加强与其他石油运营商的商业关系。

Dezen指出，巴西是全球最大的海上平台市场，中远海运集团在巴西加强影响力是非常重要的；巴西市场已经出现改变，出现了越来越多的代理商。

除了油气行业之外，中远海运集团还在巴西其他领域寻求商机。Vaz透露，中远海运集团在巴西评估的投资项目之一是粮食储存。

巴西市场很大但风险也很大

不过，巴西市场虽然很诱人，一方面巴西大部分船厂面临破产重组和裁员的窘境。同时包括新加坡、挪威、日本在内与巴西国油有大量投资交易的国家企业也都遭受了严重的损失。到目前为止，国外船企进入巴西市场的结局基本都以失败告终。

2013年以来，日本船企为获得巴西油气资源开发所需的新订单，曾相继在巴西船厂投资入股，希望依托当地的海工需求拓展业务。然而，由于巴西经济萎缩、贪腐问题严重、油价暴跌导致巴西商业前景变得黯淡，日本船企在2016年纷纷抛售持有的巴西船厂股份，退出巴西市场。

2016年1月，三菱重工、三菱商事、今治造船、名村造船和大岛造船抛售巴西Ecovix船厂的全部股份，宣布巴西船厂投资项目失败。2013年，以上5家日本企业以3亿美元的价格购入Ecovix船厂30%的股份。后来，Ecovix船厂计划为巴西国家石油公司建造8艘浮式生产储油船（FPSO），然而相关建造项目严重脱期，合同也因付款问题而遭撤销。

日本川崎重工更是因为巴西合资船厂钻井船建造业务带来巨额损失。川崎重工曾经与巴西Odebrecht共同成立EnseadaIndustria Naval（EIN）船厂，并拥有该船厂30%的股份。EIN船厂在2013年获得了巴西国油附属公司Sete Brasil的钻井船订单，相关钻井船预定在川崎重工坂出工厂建造，并于2015年3月交付。



然而，由于巴西国油的腐败问题，自 2014 年 11 月以来，EIN 船厂和川崎重工未收到任何分期付款，建造工作也在 2015 年 11 月中断。当时，第一艘钻井船建造工作完成了 95%，第二艘钻井船建造工作完成了 45%。

川崎重工为 EIN 船厂提记的坏账准备及在建钻井船的评估损失约为 192 亿日元，此外贷款及股金方面的评估损失约为 28 亿日元。

一句话，巴西市场很大，但风险似乎也很大。

来源：国际船舶网

【新造船活动增长将在未来三年促进船价提高】

船舶运营收入的回升将推动新造船活动的复苏，而船厂成本的增加以及产能的持续挤压正在促进新造船价格提高。

咨询公司 Maritime Strategies International (MSI) 的分析师 Stuart Nicoll 近日表示，预计未来 4 年一些主要船型部门运费率收入将有所提高，因此新造船活动也将随之增长。推动收入提高的因素是货物需求的增长(来自贸易增长)以及船队增长率放缓。

MSI 预计，未来 5 年主要航运领域的船队增长将减速，这有助于许多领域供需平衡关系的改善。船队增长的减速来自于交付量的下滑，在 2016 年和 2017 年订单量的减少必然导致交付量降低;另外，越来越严格的监管环境预计也将带来拆解量的大幅提升。

MSI 指出，新造船活动的增长将在未来三年促进船价的提高。可以明确的是，船厂手持订单量能够满足的工作量指标在 2017 年降至最低水平，未来两年前景将得到快速改善。除了手持订单的增长，造船产能的持续削减也有助于提高这一指标。随着一些船厂最后的手持订单交付完毕，造船产能还将进一步减少。

MSI 发现，过去两年来，船厂成本快速扩大，在今年进一步提高，预计将在 2021 年基本保持稳定。这些因素使得新造船在 2018 年开始回升，在 2019 年将加速增长，预计到 2021 年新造船价格将会创下新高。大部分船型价格将达到甚至超过 2013 年的峰值水平。

理论上，当前低廉的新造船价格为船东提供了一个绝佳的机会，能够在多个航运部门预期收益增长之前达成交易。推动新造船投资的另一个因素是，在 2020 年即将到来的高燃料价格环境下，环保船舶需求的复兴。

来源：CNSS



【经纪人：日韩造的船比中国的更保值】

油轮市场近来难言乐观，船舶资产市场价值下滑也较为明显，但是近期市场上的几笔交易显示，韩国及日本建造的油轮（MR 型）却具有较好的保值性。

来自于希腊船舶买卖经纪人公司 Intermodal 的 Timos Papadimitriou 就近期的几笔交易重点举例解释了这个问题。

近日，丹麦船东 Norden 从 Kirk Kapital 收购了 2 艘 2009 年建造的 MR 型油轮 Marianne Kirk 和 Anja Kirk，均为约 51000dwt，STX Offshore & Shipbuilding 建造，两船本次交易单价均为约 1875 万美元。

作为对比，Timos Papadimitriou 举了另一个例子，2017 年 7 月，同样是 Norden，花费了大约 1925 万美元购买了另一艘差不多大小，同样也为 2009 年的 Nord Pearl（曾用名 Kirstin），韩国 SPP 建造。

都是 2009 年建造，愈发低迷的市场，再考虑到期间一年的船龄期，价格大约仅下降了 3.1%，

另外，一个类似的例子，近日一艘同样是 Kirk Kapital 所有的，日本船厂 Shin Kurushima 2010 年建造的一艘名为 Christina Kirk 53,540 dwt 的 MR 型油轮卖出了 1775 万美元的价格，而在 2017 年类似船龄的一艘名为 Nord Integrity 48,000 dwt，日本 Iwagi Zosen 建造的油轮卖出了 1750 万美元的价格。

一些经纪人向信德海事网表示，船舶质量以及油耗等是日韩所造船舶保值性较好的主要原因。

一位新加坡的经纪人甚至这么表示，“不管承认与否，人们总是认为在韩国和日本建造的船舶质量比在中国建造的船舶要好。从 Scorpio Tankers 等船东那里获得的燃油效率的也可以看出来。”

而实际上，一位供职于国外某知名船管企业的一位机务主管也曾向信德海事网透露了类似观点。

但 Papadimitriou 同时强调，船舶保值的情况仅限于 10 年以下的船舶。“如果船龄超过了 10 年，不管是哪里建造的，在目前的市场环境下，市场价值都比较惨淡，一艘船舶越接近 15 岁船龄其距离拆解的时间也就不多了，难言更多的市场价值。”

此外，此前，产业分析师李星也曾表示，由于在运营经济性、质量和售后服务等方面具有明显优势，韩国船厂建造的 VLCC 表现出更好的流动性和资产保值能力，以 2011 年交付，2014 年交易的二手船价格为例，韩国船企的 VLCC 普遍比中国船厂建造的 VLCC 高出 1000-2000 万美元。



而今年 3 月全国政协十三届一次会议期间，全国政协委员、河北远洋运输集团股份有限公司董事局主席高彦明在接受中国船舶报采访时曾表示，中国造船业在某些方面仍与日韩存在差距，其中最突出的是吃水和油耗问题。以 5 万载重吨以上的船舶为例，如相同吨位、相同年份建造的相同类型的船舶，一般来说，中国建造的船舶吃水要多十余厘米，在相同速度下油耗要高 3 吨多燃油，这就使船舶的适港性和经济性大打折扣，在国际竞争中处于下风。

高彦明指出，船舶吃水大主要是设计缺乏创新所致，而耗油高则是设计、设备选型和建造三方面所致。另外，涂层质量低、部分国产设备材料质量不过关也是存在的问题。高彦明希望中国造船业坚持努力，发扬锐意进取、不甘人后的精神，解决这“10 厘米、3 吨油”的问题，完成中国造船业的超越，打造中国质量名片。

而李星在此前的文章中也表示，韩国三大船企建造的 VLCC 空船重量通常在 42500 吨左右，而国内船企建造的 VLCC 空船重量普遍高于 46000 吨。更为轻量化的船体重量大幅降低了油耗水平，如 2014 年大宇造船海洋建造的 32 万吨 VLCC 在 16.2 节航速下日均油耗为 97 吨，国内设计同船型在 15.8 节航速下日均油耗达 107 吨，油耗相差 10%。

那么，网友们是怎么看的呢？以下是一些此前曾在信德海事网相关文章下网友留言。

“淹死的鱼”：有订单就行，慢慢来吧！要知道以前这个技术都是韩国日本技术封锁的，00 年后我们才开始发展，09 年左右才做到自主研发。总不能一步到位吧！

“聂鑫”：没有核心竞争力，配套设备供应没有别人强，工匠精神欠缺，质量和韩国欠缺，油耗，自重，工艺！

“看不见的鱼”：作为船员。。从业十几年。。接了八九条新船。韩国造的和日本造的。开航出来基本没事很轻松。。国产出来。。大连船厂。。葫芦岛。。江南。。金陵船厂出来的船。。管路就是四处漏。。法兰垫片破裂。。这是为何呢？设备都是进口设备。。难道不值得深思！国产出来三个月的新船。。和人家七八年的放一起都看起来差不多。。这是为何？

“Zzzzzz”：其实国内 vlcc 的技术还需改进，在我工作的船舶上机舱的设备可以说是差强人意了，新船都会出现这样那样的毛病，导致没法 ums ，体验感觉很差

“山哥”：国内造船啥质量自己不知道？能糊弄就糊弄，出厂以后各种毛病，十年以上一塌糊涂。另外，日韩的一个船型经过不断的试验改进再试验再改进，几十年后才形成一个经典船型，反观咱们今天一个新船型，明天一个新船型，就像狗熊掰棒子，掰一个丢一个，不去改进，就这样，油耗能不比别人高？国内造船，说白了就是跟人家拼的工资成本，环境成本和材料场地成本，当这些成本都上来了，老板们早晚有一天也会带着小姨子跑路，于是“江南皮革厂倒



闭了”再次上演

“遇到我，你的前途无需担忧”：船厂外包队工人施工质量有缺陷，外包队老板去贿赂质检，质量有缺陷质检和外包队老板又想办法贿赂技术改图纸，用技术改好的图纸质检和外包队老板再去贿赂船检，船检放松工艺要求，要求不严了，自然就越做越差！中国很多船厂都是这套模式！

“*Kai”：目前本人就在韩国 2013 年造的 vlcc，船上的核心设备都是韩国牌子，性能也很好，而且主机跑 52 转，能跑到 12knots。拿 performance trial 的时候，转 72rpm 可以跑 16.5knots 性能相当好最重要的是，油耗很底。我没上过国产的油轮，也不好说，但是听同事说，除了那个外壳是纯国产，其他都是纯国外牌子。

“锦帽貂裘”：干机舱的都知道，国内造的船那就是噩梦一样的存在。尤其是 2 年以后的。好多备件没法申请，因为说明书不详细，还有的居然尺寸和实际不是一回事。有的辅机厂商 5 年后居然都不存在了……各种漏，各种锈，各种震动……希望合理设计，认真组装，保证质量！

上述观点，仅代表网友们意见，有则改之，无则加勉。

今年 1-3 月，我国造船完工量、新接订单量、手持订单量以载重吨计分别占世界市场份额的 36.7%、60.4%和 46.4%。我国已然成为了世界造船大国。20000TEU 超大型集装箱船，30 万吨级 VLCC，40 万吨级 VLOC 接连在我国从南到北各个船厂下水，国产航母也于近日完成海试。我国造船业取得了巨大的进步，也正在向造船强国的道路迈进。

但，从大到强的过程中，我们仍然还有许多的工作需要做。就如高彦明在接受中国船舶报采访时也曾表示，“造船业要继续全面开展质量提升行动，要精益求精、勇于创新、敢于超越，通过优化设计，提升建造质量，真正体现出中国造船工业的实力和优秀品质。”

来源：信德海事

6. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	440.00	475.00	690.00	685.00
Hong Kong	459.00	471.00	700.00	n/a
Tokyo	480.00	490.00	n/a	790.00
Hamburg	450.00	n/a	687.00	n/a



Fujairah	458.00	n/a	740.00	n/a
Istanbul	n/a	n/a	n/a	n/a
Rotterdam	431.00	466.00	655.00	n/a
Houston	420.00	n/a	685.00	n/a
Panama	440.00	n/a	710.00	n/a
Santos				

截止日期: 2018-06-01

◆ 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 20 周	第 19 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	2,600	2,600	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,300	2,300	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 20 周	第 19 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,800	8,800	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,900	5,900	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,600	4,600	0	0.0%	
LR1	75,000	4,300	4,300	0	0.0%	
MR	52,000	3,550	3,550	0	0.0%	

截止日期: 2018-05-29



(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
4	TAK	300,000	Hyundai, S. Korea	2020	Elandra Tankers - Singaporean	Undisclosed	
4	TAK	152,000	Samsung, S. Korea	2020	AET - Malaysian	Undisclosed	Tier III, DP2, shuttle tanker
2	BC	200,000	Shin Kasado, Japan	2019	South Korean	Undisclosed	
1+1	BC	64,000	Taizhou Sanfu, China	2020	Meghna Group - Bangladeshi	Undisclosed	
1+1	BC	40,000	Chengxi, China	2020	JV Hartmann Group and CSL Group	Undisclosed	T/C to Mibau Stema
2	CV	1,100 teu	Etzhou Guangda, China	2020	Wuhan Container Shipping - Chinese	400	

◆ 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
MARINI	BC	205,855		2014	China			
JUDD	BC	205,797		2015	China	16,400	Chinese	en bloc, with 8 yr BBHP
BACON	BC	205,170		2013	China			
MORANDI	BC	205,123		2013	China			
LIN JIE	BC	177,313		2003	Japan	1,470	Undisclosed	basis ss/dd freshly passed
MEDI GENOVA	BC	75,767		2004	Japan	1,130	Undisclosed	
ATLANTIC HAWK	BC	74,204		2002	Japan	950	Chinese	
OMIROS#	BC	73,326		2001	Japan	880	Chinese	
DUBAI ENERGY	BC	55,389		2004	Japan	1,100	Indonesian	
NAVIOS ACHILLES	BC	52,055		2001	Japan	840	Chinese	
JIN FU	BC	50,700		2001	Japan	870	Chinese	
SUMMER WIND	BC	43,176		1995	S. Korea	530	Middle Eastern	
INCE POINT	BC	37,503		2015	Japan	2,050	Undisclosed	
PERSEVERANCE	BC	30,060		2013	China	1,000	Undisclosed	
SILVAPLANA	BC	29,721		2003	Japan	700	Greek	
SILVRETTA	BC	29,721		2003	Japan	700	Greek	en bloc each



GLORIOUS SENTOSA	BC	28,346	2010	Japan	950	Taylor Maritime - Hong Kong
ASIAN POWER	BC	17,013	2007	Japan	685	Chilean

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
PUELO	CV	81,250	6,539	2006	S. Korea	2,050	MOL - Japanese	
CORINTHIAKOS	CV	51,570	4,400	2010	S. Korea	1,500	Asiatic Lloyd - Singaporean	
NORDWOGÉ	CV	34,704	2,572	2006	S. Korea	1,100	MPC Container Ships - Oslo	
VICTORIA SCHULTE	CV	33,900	2,478	2005	Germany	1,180	MPC	
ARUNA IPSA	CV	24,279	1,858	2004	China	690	Undisclosed	
E. R. SYDNEY	CV	13,951	1,118	2005	Romania	1,800	MPC - German	en bloc*
E. R. HOBART	CV	13,879	1,118	2005	Romania			

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
SEA MASTER	GC	8,500		2008	China	265	Undisclosed	
GLORY SUMMIT	GC/TWK	8,537		1999	Japan	195	Chinese	

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
UNITED KALAVRVTA	TAK	159,062		2005	S. Korea	1,820	Eurotankers - Greek	en bloc each*
UNITED LEADERSHIP	TAK	159,062		2005	S. Korea	1,820	Eurotankers - Greek	
UNITED FORTITUDE	TAK	112,719		2010	China	2,200	Greek	
STI ROSE	TAK	109,999		2015	S. Korea	Undisclosed	AVIC	
STI RAMBLA	TAK	109,999		2017	S. Korea	Undisclosed	AVIC	
NEW CHALLENGE	TAK	73,964		2005	China	1,100	Greek	en bloc each**
NEW CHAMPION	TAK	73,911		2005	China	1,100	Greek	
NEW CENTURY	TAK	73,901		2005	China	1,100	Greek	
NEW CONFIDENCE	TAK	73,897		2005	China	1,100	Greek	en bloc each***
UNITED CARRIER	TAK	73,675		2007	China	1,030	Greek	
UNITED AMBASSADOR	TAK	73,584		2007	China	1,030	Greek	
STI BROOKLYN	TAK	49,990		2015	S. Korea	Undisclosed	AVIC	
NORD INTELLIGENCE	TAK	47,975		2010	Japan	1,675	Spring Marine - Greek	
OCEANIC CYAN	TAK	13,241		2008	S. Korea	770	Undisclosed	
HANZE KOCHI	TAK	12,279		2007	Turkey	700	West African	
UE SAPPHIRE	TAK	7,014		2011	China	Undisclosed	Fratelli Cosulich - Italian	



◆ 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
QIAN HAI	BC	25,309	5,571	1986	Japan	408	
BRIGHT MASTER	GC	8,583	4,112	1994	China	399	
DANAI 6	TAK	1,907	736	1990	Japan	340	

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 PRICE	BC	10,695	6,164	1989		425	
SHINLINE 4	GC	6,682	2,357	1983	Japan	390	
BALTIC PRIDE	REF	10,695	6,164	1989	Japan	425	
TAGANROGSKIY ZALIV	REF	10,582	6,375	1993	Japan	425	
GENESSA	TAK	46,145	9,600	2000	S. Korea	undisclosed	
GAS UNITY	TAK/LPG	53,171	21,040	1982		420	as is Fujairah
MISR GAS	TAK/LPG	9,550	5,787	1976	Germany	468	

巴基斯坦							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备注
BORYEONG	BC	149,475	18,488	1993	Taiwan	439	

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
MSC ITEA	CV	48,304	15,864	1998	S. Korea	468	as is Hong Kong
NORDIC JUPITER	TAK	157,406	22,609	1998	S. Korea	447	as is Singapore with 1780t ROB
NORDIC FIGHTER	TAK	153,328	21,853	1998	S. Korea	447	as is Singapore with 635t ROB
GAZ UNITY	TAK	53,171	21,040	1982	Japan	420	as is Fujairah
MARTHA TENDER	TAK	29,998	6,128	1987	Japan	295	as is Belawan, Vsl was laid up, under tow



◆ALCO 防损通函

【MAERSK TANGIER 轮 - 有关《海牙 - 维斯比规则》赔偿责任限额的上诉法院判决】

背景

英国上诉法院就《海牙-维斯比规则》下集装箱货物的赔偿责任限额，以及赔偿限额计算时“每单位”的构成作出重要判决。同时，法院判决澄清，运输合同中预期的托运人具有要求签发提单的明示或默示权利，但未签发提单而签发运单的情况，适用《海牙-维斯比规则》。

【伊朗 - 美国重启制裁】

2018年5月8日，美国总统特朗普宣布退出伊核问题协议(JCPOA)，并将重启根据该协议撤消的制裁措施。这一决定将对涉及伊朗的航运业务及其保险产生重大影响。

5月8日，美国海外资产控制办公室(OFAC)发布《常见问题解答》有关美国重启次级制裁措施的影响，可点击以下链接查看。

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

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
2018-06-01	640.78	749.61	5.8906	81.672	851.73	62.116	973.6	198.14	16819.0
2018-05-31	641.44	748.14	5.8986	81.754	852.1	62.15	968.21	195.33	16807.0
2018-05-30	642.07	740.74	5.9234	81.839	851.01	62.042	979.25	197.63	16836.0



2018-05-29	640.21	744.25	5.8509	81.605	852.1	62.213	973.67	194.53	16780.0
2018-05-28	639.62	747.53	5.8334	81.53	851.14	62.253	972.91	195.33	16815.0

备注：人民币对林吉特、卢布、兰特、韩元汇率中间价采取间接标价法，即 100 人民币折合多少林吉特、卢布、兰特、韩元。

备注：人民币对其它 10 种货币汇率中间价仍采取直接标价法，即 100 外币折合多少人民币。

(2) LIBOR 数据

Libor(美元)							
隔夜	1.71163	1 周	1.75156	2 周	--	1 个月	2.0007
2 个月	2.10686	3 个月	2.32125	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.47375	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.71813		

2018-05-31

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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