



全一海运市场周报

2018.06 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2018.06.04 - 06.08\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【供需关系总体良好 多数航线运价回落】

本周中国出口集装箱运输市场需求总体平稳。除欧地航线外，其它多数航线运价在月初上涨后，本周出现回落，综合指数下跌。6月8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806.04点，较上期下跌2.8%。

欧洲航线：市场即将步入传统旺季，货量稳中有升，本周上海港船舶平均舱位利用率达95%以上。多数航商在月初上调订舱运价的基础上，对各自运价进行小幅调整，市场运价基本持平。6月8日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为870美元/TEU，较上期微跌0.7%。地中海航线，市场步入旺季的步伐领先于欧洲航线，货量保持良好增长势头，上海港船舶平均舱位利用率保持在95%以上，并有部分航班出现爆舱现象。由于基本面良好，多家航商再次上调各自订舱运价，市场运价持续走高。6月8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904美元/TEU，较上期上涨1.0%。

北美航线：货量有所上升，市场运输需求总体稳中向好。本周上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率约在95%左右，均有部分班次满载出运。市场运价方面，在上周订舱运价上涨之后，美西、美东航线即期市场运价均出现一定幅度回落。6月8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1358/FEU、美元2354/FEU，较上期分别下跌6.0%、4.4%。

波斯湾航线：目的地市场进入斋月以来，运输需求持续回落。部分船公司相继出台运力缩减措施以缓解运力过剩态势。各航商船舶装载率出现分化，上海港船舶平均舱位利用率在65%-90%不等。运价方面，航商在上周大幅推高运价后，市场运价出现一定程度回落。6月8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547美元/TEU，较上期下跌1.8%。

澳新航线：市场货量表现平淡，运力过剩情况较为严重，上海港船舶平均舱位利用率下降到80%-90%区间。受基本面疲软影响，航商为维持市场份额，普遍降价揽货，即期市场运价持续下行。6月8日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为757美元/TEU，较上期下跌3.8%。

南美航线：市场需求比较强劲，加之航商的运力控制措施有所成效，上海港船舶平均舱位利用率在95%左右，并有部分班次满载出运。运价方面，经历了月初运价大幅上涨后，市场运价水平出现较大幅度回吐。6月8日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为1990美元/TEU，较上期下跌



8.7%。

日本航线：市场货量平稳，航线运价小幅下降。6月8日，中国出口至日本航线运价指数为713.23点，较上期下跌0.9%。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【发电用煤需求回落 沿海煤炭运价下跌】

本周，下游采购热情有所降温，市场成交寥寥，运力供给相对过剩，沿海散货运输市场行情回落。上海航运交易所发布的中国沿海（散货）综合运价指数报收1207.08点，较上周上下跌0.9%。

煤炭市场：本周，煤炭供应较前期略显宽松，下游观望情绪升温，沿海煤炭运输市场行情转弱。进入新的一周，高温天气的影响有所减弱，随着华南等地区气温下降，用电需求出现回落。据统计，6月7日，沿海六大电厂日耗煤量67.9万吨，较上周同期下降6.2万吨，其中粤电日耗煤量跌幅达到12.9%。由于前期煤炭供应紧张，现货煤价大幅上涨，电厂补库热情明显提升，致使当前煤炭库存持续运行于高位，在日耗下降的背景下，存煤可用天数回升至18天左右，较前期明显改善。鉴于5月份开始煤炭市场调控政策重点倾斜于控价保供，现货煤价格难有明显上升空间，下游采购心理略有平复。沿海煤炭运输市场货源较前两周明显减少，成交氛围转冷，运力出现过剩。进江航线近期运力释放较多，面对低迷的运输需求，船东心态持续走弱，低价揽货现象有所增多，低迷行情在下半周逐步蔓延至华南航线。

6月8日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1277.00点。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，华东及进江航线运价有较大幅度下跌。其中，秦皇岛-上海（4-5万dwt）航线运价为36.9元/吨，较上周五下跌6.8元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为38.5元/吨，较上周五下跌6.7元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为44.3元/吨，较上周五下跌6.1元/吨；华南航线运价相对坚挺，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为49.2元/吨，较上周五下跌2.3元/吨。

金属矿石市场：为落实全国生态环境保护大会精神，中央环保督察“回头看”5月份全面启动，受此影响，钢铁企业产能释放受阻。同时近期钢材价格升幅收窄，5月末中国钢材价格指数（CSPI）为114.29点，环比上升1.29%，升幅较上月收窄1.97个百分点。钢厂保持随采随用状态，铁矿石需求强度有所减弱。6月8日，沿海金属矿石货种运价指数报收1169.69点，较上周下跌3.5%。

粮食市场：今年4月份玉米市场抛储投放正式启动，粮食市场观望情绪浓厚，南北粮价持续倒挂，贸易商发货热情降至低点。从饲料需求来看，目前猪价仍处低位，猪源出栏速度加快，饲料终端消费难有实质性好转，且销区大型饲养企业原料库存相对充足，入市采购意愿不强，中小型饲养企业大多按需滚动补



库为主。6月8日，沿海粮食货种运价指数报收1130.44点，较上周下跌2.3%。

国内成品油市场：2018年上海合作组织峰会于6月份在青岛召开，青岛港1-13号停止作业，东营莱州等地6号开始停止公路油品运输，货少船多，成品油运输价格出现较大幅度下跌。6月8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970.85点，较上周下跌0.8%；市场运价成分指数报收913.66点，较上周下跌1.6%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【海岬型船表现强劲 综合指数止跌回升】

巴西罢工影响逐渐消除后本周国际干散货运输市场表现不俗，海岬型船和巴拿马型船重拾升势，超灵便型船依旧不温不火，受大中型船推动远东干散货指数再次进入上涨通道。6月7日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为1077.58点，运价指数为938.51点，租金指数为1286.19点，较上期分别上涨14.5%、11.6%和17.9%。

海岬型船市场：本期海岬型船两洋市场强势上涨。上半周太平洋市场上货盘充足，发货人表现活跃，纷纷下场拿船，推动太平洋区域内租金水平从12000美元/天上涨至近19000美元/天，西澳到中国的铁矿石航线运价也快速突破8美元/吨；不过由于市场已连续多日上涨且涨速较快，临近周末发货人放缓节奏，转入观望态度，太平洋市场涨幅有所放缓。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为8.321美元/吨，较上期上涨20.3%；中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为18723美元，较上期大幅上涨51.9%。巴西远程矿航线方面，近期巴西到中国的矿石资源较少且需求较大，国内巴西矿的港口库存再次大幅下降，加上前期已空放的船舶数量逐步消耗，市场需求强烈、整体氛围较好，巴西市场租金、运价周中开始大幅跳涨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为19.758美元/吨，创年内新高，较上期上涨24.5%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为14.233美元/吨，较上期上涨22.0%；澳洲纽卡斯尔至舟山航线运价为11.617美元/吨，较上期上涨14.1%。

巴拿马型船市场：本期巴拿马型船大西洋市场，巴西罢工影响逐步缓解，港口出货逐渐恢复，粮食市场继续拉涨。加上FFA远期合约价格回升，中国的粮食航线租金、运价表现强劲。7日市场报出8.1万载重吨船，6月7日新加坡交船，途径南美东海岸，新加坡-日本地区还船，成交日租金为13500美元。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为33.775美元/吨，较上期上涨6.4%。太平洋市场继续保持稳健上涨，国内即将迎来迎峰度夏的用煤高峰，澳洲和印尼进口煤炭货盘稳定，且由于南美粮食的拉动，租家重新开始从新加坡到印度区域内拿船空放，市场氛围更为积极，加上本期海岬型船暴涨的带动，太平洋市场上租金、运价稳步上涨。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为11460美元，较上期上涨6.7%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为10769美元，较上期上涨6.7%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.521美元/吨，较上期上涨4.0%。



超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场小幅波动。周初镍矿货盘相对活跃，但由于周中开始菲律宾气候不佳，镍矿货盘锐减，加上区域内煤炭和钢材货盘较少，市场平淡，成交不多，租金、运价水平保持稳定。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 10386 美元，较上期微涨 0.3%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 12731 美元，较上期上涨 1.2%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 9526 美元，较上期微涨 0.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.329 美元/吨，较上期微涨 0.5%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.374 美元/吨，较上期微涨 0.4%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价重回跌势 成品油运价小幅下滑】

据美国能源信息署 EIA 公布数据，美国 6 月 1 日当周商用原油库存超预期增长，汽油库存也比预期增长的多，创去年 12 月以来最大单周增幅。随着夏季用油旺季的到来，以及布伦特和 WTI 原油价差不断扩大，美国原油出口将持续高位，因此美国已经要求 OPEC 提高原油产量，来制衡供应吃紧局面。本周原油价格波动盘整，布伦特原油期货价格周四报 77.32 美元/桶，较上周下跌 0.3%。全球原油运输市场大船运价重回跌势，中型船运价持续下跌，小型船运价涨跌互现。中国进口 VLCC 运输市场船多货少，运价阴跌。6 月 7 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 672.22 点，较上期下跌 1.7%。

超大型油轮 (VLCC)：运输市场船多货少，运价重回跌势。中东航线 6 月中旬货盘成交接近尾声，下旬货盘放出缓慢，市场运价一路阴跌。上半周，西非航线成交清淡，运价跟随中东市场下行，后半周，市场报出一笔 WS 50 的成交，运价止跌上扬。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS48.96，较上周四下跌 2.2%，CT1 的 5 日平均为 WS49.35，较上周微涨 0.7%，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 WS49.54，下跌 1.0%，平均为 WS49.72，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下跌。西非至欧洲市场运价下跌至 WS65，TCE 约 0.6 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，6 月 24 日货盘，成交运价为 WS68.75。地中海和黑海航线运价下跌至 WS89，TCE 约 1.2 万美元/天。该航线一艘 14 万吨级船，新罗西斯克至地中海，6 月 17 至 18 日货盘，成交运价为 WS89。亚洲进口主要来自中东，该航线一艘 13 万吨级船，阿联酋至印度，6 月 25 至 27 日货盘，成交运价为 WS72.5。一艘 13 万吨级船，中东至马来西亚，6 月 15 至 16 日货盘，成交运价为 WS74。

阿芙拉型油轮 (Aframax)：运输市场各航线运价涨跌互现。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS144 (TCE 约 1.5 万美元/天)。跨地中海运价大幅缩水至 WS87 水平 (TCE 约 0.1 万美元/天)。该航线一艘 8 万吨级船，埃及至地中海，6 月 15 日货盘，成交运价为 WS90。北海短程运价下跌至 WS99 (TCE 约 0.1 万美元/天)。该航线一艘 8 万吨级船，英国至欧洲大陆，6 月 14 至 15 日货盘，成交运价为 WS100。波罗的海短程运价下跌至 WS73，TCE 约 0.4 万美元/天。波斯湾至新加坡运价小幅下跌至 WS95，TCE 约 0.2 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS94，TCE 为 0.6 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下滑，欧美航线延续上周下跌趋势，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 WS127 (TCE 约 0.3 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 WS115 (TCE 约 0.7 万美元/天)；7.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS112 (TCE 大约 1.0 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价小幅下跌至 WS68 水平 (TCE 进一步远离保本线)；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅下跌至 WS115 (TCE 约 0.3 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 0.3 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【巴拿马型货船价涨 内贸散货船价震荡】

6月6日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为802.46点，环比微跌0.65%。其中，国际油轮船价综合指数、沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别下跌0.96%、1.05%、0.83%；国际散货船价综合指数上涨0.92%。

受前期国际干散货运价回抽影响，二手散货船价格震荡盘整。本周，5年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1370万美元、环比跌2.29%；57000DWT--1520万美元、环比涨0.91%；75000DWT--2136万美元、环比涨4.13%；170000DWT--3203万美元、环比涨0.74%。随着英国、希腊和新加坡的假期结束，各路经纪人重回市场，干散货租船交易增多，BDI指数5连涨收于1249点（周二），环比上涨7.95%，运费爬升至盈亏平衡点之上。当前，西澳大利亚的铁矿石和煤炭、南美的粮食和散糖、以及东南亚的镍矿等货盘交易活跃，运价明显提高，但上涨态势延续多久尚待观察，预计二手散货船价格短期有震荡回调可能。本周，市场成交缩量，成交船龄偏大，共计成交11艘（环比减少1艘），总运力59.36万DWT，成交金额9480万美元，平均船龄为15.18年。

美国页岩油产量和原油库存不断增加，市场预期OPEC将在6月下旬做出增产决定，部分此前持观望态度的投资者重新入场做空原油，布伦特原油期货收于75.38美元（周二），环比回调0.15%。国际原油运输市场总体需求平稳，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--2065万美元、环比跌0.80%；74000DWT--2256万美元、环比跌3.27%；105000DWT--2559万美元、环比涨1.75%；158000DWT--3900万美元、环比跌2.61%；300000DWT--5712万美元、环比跌0.15%。美国退出伊核协定后，地缘政治因素对国际油价影响加大，国际投机资本或借题发挥，止跌反弹指日可待。目前，国际油轮运力供应充足，运价跌多涨少，预计二手油轮价格仍有下跌可能。本周，船价下滑，二手国际油轮成交火爆，共计成交32艘（环比增加26艘），总运力224.58万DWT，成交金额56825万美元，平均船龄为8.94年。

沿海散货运价在阶段性高位回调，二手散货船价格涨跌不一。本周，5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--118万人民币、环比跌2.45%；5000DWT--753万人民币、环比涨0.93%。国内钢企利润尚可，铁矿石库存维持高位，钢厂按需采购；生猪养殖亏损，南北粮食价格倒挂，运输需求减少；南方高温天气推升日耗，煤炭长协价稳定上行，刺激煤炭交易活跃，货盘或有增加；综合考虑，沿海散货运价大幅下跌可能性不大，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，但实际成交量有限，成交船舶吨位以1000DWT和5000DWT为主。



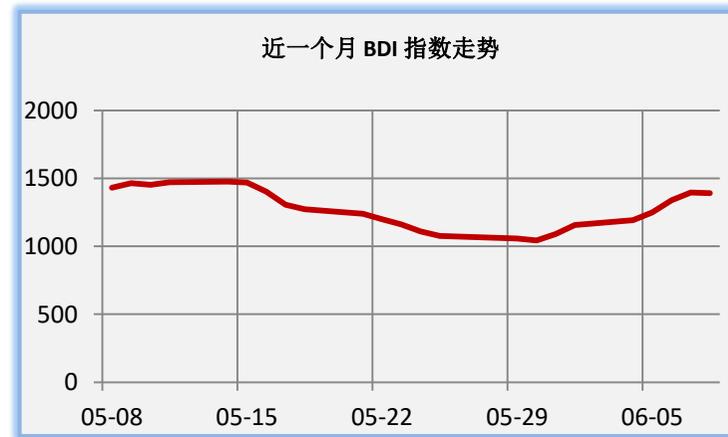
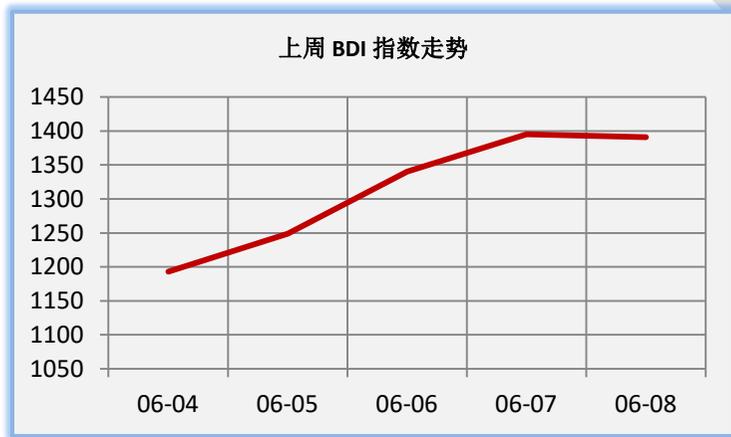
内河散运需求稳中有增，二手散货船价格涨跌互现。本周，5年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--49万人民币、环比跌2.27%；1000DWT--106万人民币、环比跌3.48%；2000DWT--184万人民币、环比涨0.37%；3000DWT--323万人民币、环比涨2.03%。最近，南昌、呼和浩特、山东、海南、新余、漳平、天津、西安、四川、郑州和温州等省市先后出台吸引人才政策，引进人才的门槛在“拼抢”中不断被放宽和降低，其中与楼市调控政策紧密相关的户籍限制资格也被打开，人才落户政策或对冲楼市调控政策。这对内河建材运输是利好，预计内河散货船价格将震荡调整。本周，内河散货船成交量基本活跃，共计成交74艘（环比减少14艘），总运力10.23万DWT，成交金额8472万元人民币。

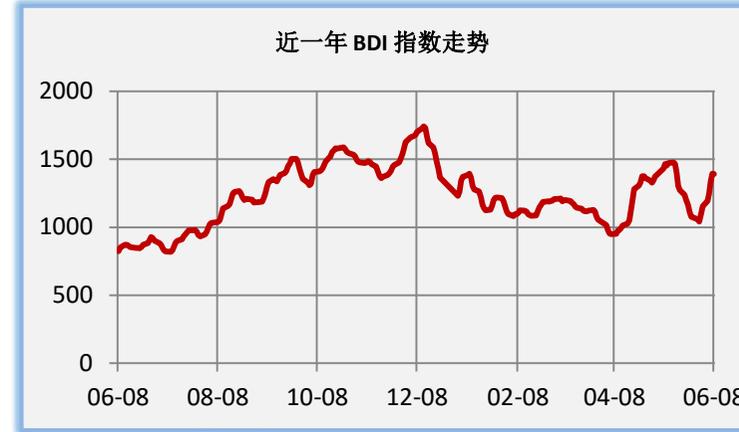
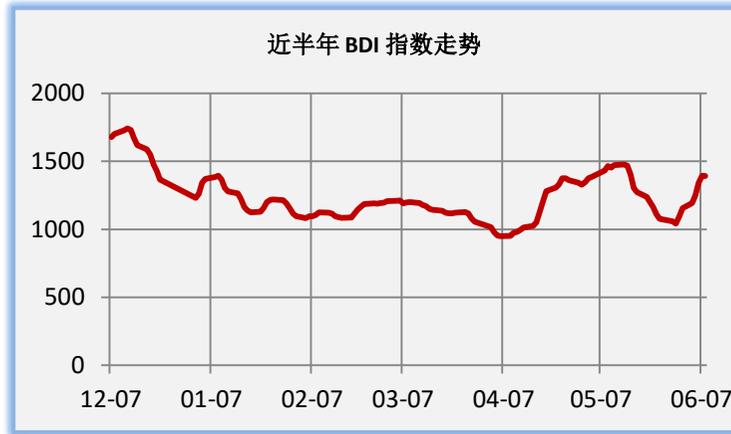
来源：上海航运交易所

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4日		6月5日		6月6日		6月7日		6月8日	
BDI	1,193	+37	1,249	+56	1,340	+91	1,395	+55	1,391	-4
BCI	1,712	+110	1,835	+123	2,088	+253	2,220	+132	2,151	-69
BPI	1,217	+25	1,250	+33	1,290	+40	1,344	+54	1,418	+74
BSI	1,061	0	1,065	+4	1,065	0	1,072	+7	1,075	+3
BHSI	583	0	584	+1	583	-1	583	0	584	+1





租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 22 周	第 21 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	17,500	17,500	0	0.0%
	一年	16,750	16,500	250	1.5%
	三年	17,000	17,000	0	0.0%
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: 2018-06-05



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

Mynika 2013 84108 dwt dely Amsterdam 14/15 Jun trip via US east coast redel Singapore-Japan \$22,750 - SwissMarine

Blumenau 2012 81652 dwt dely Pasir Gudang 10/14 Jun trip via Indonesia redel India \$13,000 - cnr

Thalassic 2009 81426 dwt dely San Ciprian 13/14 Jun transatlantic round voyage with coal redel Skaw-Gibraltar \$12,500 - cnr

BBG Dream 2012 81364 dwt dely EC South America 05 Jul trip redel Singapore-Japan \$16,000 + \$600,000 bb - CJ International

Medi Manila 2014 57903 dwt dely Lianyungang 13/15 Jun trip redel Manila intention steel \$10,000 - cnr

Peridot 2012 56724 dwt dely US Gulf prompt trip redel Japan \$16,000 - Hudson - <recent>

Ever Progress 2012 56592 dwt dely US Gulf prompt trip redel Black Sea \$15,000 - Centurion

Kang Shun 2004 55566 dwt dely Beira prompt trip redel EC India \$11,800 + \$180,000 bb - cnr

Hannah S 2008 53208 dwt dely Shuaiba prompt trip redel WC India intention petcoke \$11,250 - cnr

Aifanourios 2002 50363 dwt dely Mina Saqr prompt trip redel EC India intention limestone \$10,500 - Bainbridge Navigation

Emerald Bay 2008 32258 dwt dely US Gulf prompt trip redel Tunisia intention grain \$9,500 - Swire Bulk

(2) 期租租船摘录

Ever Grand 2013 81688 dwt dely Qinghuangdao 16/17 Jun 9/11 months redel worldwide \$13,250 - Solebay

Medi Egadi 2018 81600 dwt dely Cebu 25/26 Jun 6/8 months redel worldwide \$15,000 - cnr



Golden Cathrine 2015 60263 dwt dely Bukpyung 11 Jun 4/7 months redel worldwide \$14,000 - Western Bulk Carriers

Young Harmony 2014 63567 dwt dely CJK prompt 3/5 months redel worldwide \$13,450 - cnr

4. [航运市场动态](#)

【马士基：世界杯带动国际航运业增长】

四年一度的世界杯即将来临，在刚刚过去的一季度，国际航运业也出现了明显的世界杯行情，比如巴西、墨西哥、哥伦比亚等贸易航线。

拉美迎来世界杯行情

翘首以盼的全球各地的球迷早就为世界杯准备好了一切，崭新的收听收看设备，彰显身份的服装衣帽，宣泄情绪的啤酒饮料……世界杯的这些所需品，都是精明的贸易商，早早地通过集装箱漂洋过海，备到了仓库和货架上，只等世界杯开锣鸣哨。

足球是巴西的国家基因。巴西是世界上目前为止唯一一支获得过五次世界杯冠军的球队，巴西每次都是冠军的有力争夺者，今年当然不例外。在世界杯之前，巴西贸易表现活跃，第一季度的集装箱进口增长了 19%，出口同比增长了 6%，进出口同比增长了 12%。不仅仅是电子产品需求旺盛，足球衫、运动鞋、足球和其他世界杯纪念品第一季度的需求也有所增长。而远东地区则是巴西最大进口地，特别是巴西最大贸易伙伴的中国。一季度，巴西自远东地区的商品进口大多有可观增长。

墨西哥队进入了今年世界杯决赛圈的角逐，世界杯的热潮已经笼罩了墨西哥，可以看到进口的体育用品、玩具、电器都得以增长。世界杯热潮带来的贸易强势表现主要受亚洲和欧洲航线电子产品进口激增的推动，第一季度它们分别上涨 22%和 24%。亚洲制造的电脑和电脑零部件进口增长了 20%，而来自亚洲的玩具和游戏增长最高，达 27%，体育用品同比增长强劲，达 19%。一季度，墨西哥从亚洲进口的电器和厨具的各细分货种同样获得了大幅增长。

马士基航运墨西哥和中美洲总裁 MarioVeraldo 表示：“零售商和制造商正通过世界杯热潮来做生意，足球衬衫、运动鞋、电子产品，甚至是帕尼尼上使用的贴纸。”

而在出口方面，一季度，从墨西哥出口到亚洲的墨西哥饮品增长了 82%。马士基航运墨西哥和中美洲商务总监 Morgan Edwards 表示：“饮品，特别是啤酒，出口增长势头强劲，但我们的客户意识到应该做更多的事情来进一步打入欧洲的市场。”潜在的市场目标包括西班牙、意大利、葡萄牙、法国、德国、荷兰、比利时和英国。



哥伦比亚同样进入了今年世界杯决赛圈的竞争。在哥伦比亚，尽管 2018 年伊始的进口略有下降，但是世界杯缓解了这一趋势。一季度，因为世界杯导致的电视、娱乐系统、手机和平板电脑等电子产品的进口增加了 66.1%。这一细分市场主要由墨西哥、中国和美国提供，它们对哥伦比亚的出口在一季度分别增长了 72.1%、95%和 18%。饮料是另一个因足球赛事而加强的细分市场，一季度，哥伦比亚的饮料进口增加了 38%。墨西哥将自己定位为进口啤酒的主要供应商，一季度，墨西哥总共向哥伦比亚运送了 1042 个集装箱，同比增加了 454.3%。

马士基航运哥伦比亚销售经理 Juan Camilo Vásquez 表示：“尽管对于哥伦比亚来说，在俄罗斯举行的世界杯比赛将在上午举行，但与世界杯有关的进口量有显著增长。特别是在购买电子产品时，比如高端电视或移动设备，让人们可以在家观看世界杯。”从哥伦比亚主要港口一季度的码头集装箱操作作业次数也可以看出这种趋势。

对集装箱贸易乐观

经济增长反映在集装箱贸易层面。马士基航运对于巴西、墨西哥和哥伦比亚今年的集装箱贸易表示乐观。

第一季度，巴西北部的进口额飙升至前所未有的 59%，电子产品被运往马纳斯组装，为世界杯做准备。马士基航运预计巴西 2018 年的集装箱贸易将增长 3.4%，其中进口将增长 4.6%左右，出口将增长 1.3%。

马士基航运预计墨西哥至亚洲和欧洲航线进出口将增长 6%，其中进口增长 7%，出口增长 4%。马士基航运墨西哥和中美洲商务总监 Morgan Edwards 认为，世界杯正在抢夺风头，因为零售商在第一季度增加了库存以满足比赛前的需求，而制造业，特别是汽车行业今年将继续推动墨西哥贸易的增长。2018 年，汽车行业也迎来了强劲的开局，一季度墨西哥从亚洲进口汽车增长 13%，而汽车座椅皮革制品进口增长 34%。今年 4、5 月间，制造业产品进口在墨西哥总体贸易量中处于领先地位，特别是电子和 电器领域的进口。

一季度，哥伦比亚的集装箱贸易同比增长 3.2%，超过了哥伦比亚 2.2%的经济增长率。值得注意的是，在今年剩下的时间里，由于主要经济体之间的贸易摩擦，哥伦比亚的外贸可能会进入一个不确定和调整的时期。尽管贸易存在不确定性，但在马士基航运看来，因为受到与世界杯相关的农产品进出口的推动，预计哥伦比亚的集装箱贸易的增长趋势将持续到第二季度。此外，冷藏箱的使用将为哥伦比亚的传统水果出口全年敞开大门。

由此，马士基航运预测，2018 年哥伦比亚的集装箱贸易增长将达到 4—5%。

马士基航运南美海岸董事总经理 Antonio Dominguez 表示：“零售商正在努力充分利用世界杯。”

来源：航运交易公报



【航运大考：未来十年最值得关注的 5 件事】

预计航运业将在未来十年经历一场重大变革。对航运业来说，这是一个极其激动人心的时刻。

从第三次工业革命到电动汽车，再到转向可再生能源和数字化，许多变数可能在塑造航运业未来业务方式方面发挥作用。作为一个具有弹性的行业，航运业往往会在混乱中找到机会。

在近期频繁的国际海事会议中，《航运交易公报》从会议的议题以及与会人员的讨论中总结了未来十年航运业最值得关注的 5 件大事。

首先，航运市场最令人兴奋的无疑是货运前景。在经历了十年的航运低谷之后，航运市场逐渐回归基本面，从业者们对于市场也有了更多的思考。更重要的是，投机性投资大大减少。目前，市场上大部分新船订单的主要目的在于更新船队或者确保货物运输。

从 2017 年全年的市场情况来看，集运和散运市场触底回升，从相关企业的年度业绩来看，同比均有大幅提升；油运市场有所下滑，但是还在盈利之上。从另一方面来看，航运市场转好的证据就是新船订单有所提升、港口货量继续增长。

第二，航运市场需要关注的是数字化和使用先进的分析技术，这些技术已经开始改变航运业。显然，航运业正处于又一次工业革命的边缘，这不仅是商业模式的改变，更将渗透至供应链的各个层面。支持这一观点的一个典型例子是智能船厂的崛起，预计船厂将建造过程自动化、模块化，这最终会对新造船价格产生持续的压力。

航运企业在日新月异的科技发展中不可能独善其身，唯一不变的就是需要拥抱变化。比如在区块链层面，多家航运公司、港口企业、航保企业纷纷进行尝试，试图推进以区块链技术为基础的供应链业务网络的创新研究。

第三，航运市场最终归结于关系。这恰恰也是各种行业会议、论坛存在的必要性，来自行业内不同领域的人们在这样的平台上“通过人”进行互动，产生新的想法，建立了新的关系，对技术和创新进行交流。如果我们失去了这一点，我们将失去航运本身的性质。

这不由让人想起波罗的海交易所的雏形就是来自于咖啡馆。1744 年，一家位于伦敦针线街名为弗吉尼亚-马里兰的咖啡馆改名为弗吉尼亚-波罗的海，因为其聚集者主要从事来自波罗的海诸国的海运货物贸易，货物包括动物油脂、石油、粮食、纺织品等。伴随着后续发展，一些常聚于弗吉尼亚-波罗的海咖啡馆的资格较老、地位较高的商人们为了抗衡投机和欺骗行为，维护自己的利益，成立了一个波罗的海委员会，委员会制定了相应的规章制度以及入会手续。



第四，2020 年限硫令。这是航运业迈向绿色燃料时代的重要一步。基于当前航运企业多使用重油的现状，为了符合 IMO 的限硫令，航运市场基本形成了三种应对方案：使用低硫燃油、更换双燃料主机或者安装船舶尾气脱硫设备（洗涤器）。

然而，对于大多数航运企业而言，上述三种方案中没有一个是具有吸引力的——选择使用低硫燃油，意味着燃料价格大幅上升，且燃油质量无法得以保证；为船舶安装洗涤器或订购可使用 LNG 的新船需要花费大量成本。显然，IMO 限硫的新规定将成为行业的“游戏规则改变者”。根据 DNV GL 此前发布的预测，2020 年全球将有 7 万艘船舶受到硫排放限制的监控。

最后，应该密切关注印度的发展。鉴于印度人口金字塔的形状，这是五到十年内值得注意的地方。或许对于航运市场而言，印度市场难以引发市场火爆，但是从结构角度而言，印度的人口红利或将复制中国的辉煌。

印度一直被称为“下一个大国”，印度的人口结构正处于“即将进入黄金时代”的理想模式。印度总理莫迪曾清楚表示，印度经济目前需要以出口制造、公共基础和都市建设为导向的经济增长。这意味着印度将从目前的服务业导向转为东亚国家的经济增长模式，改以大量的劳动力与资本带动经济成长。若印度此项计划成功，很有可能取代中国成为下一个世界工厂。随着中国经济转型之际，像印度这种拥有大量廉价劳动力的国家，即有机会成为制造业中心。

来源：航运交易公报

【以此为戒！桑吉轮事故启示录】

一直以来，撞船事故是海运中最严重的事故，不但造成货物和船舶损失，更造成重大人员伤亡，而未按规定瞭望和避碰是不可忽视的事故原因。进入 2018 年，大大小小的撞船事故也是时有发生，特别是今年初，满载凝析油的桑吉号和长峰水晶轮的碰撞事故。中国作为负责事故调查的牵头国，已于 5 月 11 日向国际海事组织提交了事故安全调查报告，并在国际海事组织官方网站发布。事故报告直指事故原因：认为两船未按照《1972 年国际海上避碰规则》第五条要求保持正规瞭望，且均未按照避碰规则第七条要求就碰撞危险做出正确的判断。

时间拨回到 2018 年 1 月 6 日 19 时 50 分，巴拿马籍油船“桑吉”轮与中国香港籍散货船“长峰水晶”轮在长江口以东约 160 海里处发生碰撞，事故造成桑吉轮沉没，32 人死亡失踪，而沉船中的凝析油也将是东海生态的一颗定时炸弹。该次事故也是世界航运史上首次油船载运凝析油碰撞失火事故。

虽然海洋这么大，但是经济航线只有一条，在一定范围内存在大量的往来船舶，这就为碰撞事故的发生提供了可能。要避免碰撞事故的发生，就要严格加强瞭望和按规采取避碰措施。

1、在航行期间，按安全规定和国际海事规则坚持有效的瞭望。虽然现在雷达，AIS，电子海图的使用非常便利，但是这些电子设备存在一定的局限性，人工



瞭望在平时是电子设备的补充，但是一些情况下确实最后一道防线。所以船长和驾驶员不能单一的依赖雷达等助航设备，一定要坚持瞭望。

2、在恶劣气象和海况情况下，按规定打开号灯，加强瞭望，特别是在冬季海雾的影响下夜间和凌期间能见度极差，从而对船舶安全航行构成威胁。号灯的开启能提示来往船舶注意来船，从而发挥警示作用。

3、加强人员安全意识和安全规则培训。在驾驶台值班人员交接时，要严格做好交接工作包括船舶周围海域海况，交通情况和其他异常情况，让下一位值班人员了解船舶周围情况，对异常情况保持警觉。

4、要熟练掌握避碰规则和避碰实务，知道碰撞危险产生时应该怎么做。一般在有“碰撞危险”的船舶会遇前，按照“国际避碰规则”会各自向右，保持 2 海里外通过，附近有碍航物或有疑问的话，两艘船上的驾驶员要通过 VHF 加强沟通协调，商量各自采取什么样的动作使船舶在安全距离外通过。

5、在采取避碰措施后，要确认采取避碰行动的有效性。在采取避碰行动时和之后，应该连续不间断的观察，核查所采取行动的效果。很多碰撞事故的发生也是由于采取避碰措施不彻底，没有注意到对方船舶采取的措施，同是没有注意到自身船舶在海况情况下发生的变化，等发现时根本已经来不及了，结果导致了碰撞事故。

6、在来不及避让或不知道如何避免碰撞时，还应减速、停车、倒车，直到把船停住。这种行动虽不能阻止事故的发生，但能尽力让破坏和损失降到最低。

事故的发生不可避免的掺杂人为因素，要防患于未然，一定要加强人员培训，按规加强瞭望，熟练掌握避碰规则。

来源：海事服务网 CNSS

【干散货航运业的发展需要谨慎了】

国际货币基金组织(IMF)的 GDP 增长数据为干散货市场描绘了一幅至 2019 年的美好图景。但 GDP 增长率将从 2020 年开始下降，与此同时，干散货船运力的增长可能会对货运费率产生直接影响，并阻碍市场复苏。

2020 年 GDP 的下降与干散货市场的运力增长将同时发生。

干散货运输市场目前正经历着全球金融危机后最有利的世界经济前景，IMF 的预期越来越多地表明，至少到明年之前，中国的 GDP 表现会更强劲。但从 2020 年开始，情况将愈益复杂，预计将出现周期性放缓。对于干散货市场，放缓预期也将与船厂新船交付同时发生。



那么，行业应该更加谨慎吗？

去年可能会被认为是干散货运输市场的一个转折点，运输量增长率较高，而新造船数量下降，提高了船东的利润率。

IMF 估计 2017 年世界 GDP 增长 3.8%，是自 2011 年以来最好的年份。

好消息是，IMF 对于 2018 和 2019 年的 GDP 预测值双双调高到 3.9%，并对航运需求直接产生正面影响。如果这一预测实现的话，那么，这是从 2002 至 2004 年以来首次再现连续三年连续增长。

如果现实符合 IMF 的观点，我们将看到连续三年连续增长，上次这样的增长发生在 2002 年至 2004 年。

Braemar ACM 指出，未来 12-18 个月，经济增长和全球贸易预计将以更快的速度增长，货运需求的高速增长将使运费率更加乐观。

该公司在其每周报告中表示：“由于今年后续船只交付速度减缓，所以我们仍对货运市场持积极态度，即使有一些近在眼前的阻碍。但下行风险依然存在。”

Braemar ACM 数据显示，2019 年干散货船运力的交付量预计为 3980 万载重吨，高于今年的 2980 万载重吨，2020 年将增加 2450 万载重吨。除此之外，新的订单还有可能被投放。

该机构表示，尽管预计 2020 年至 2023 年的总体 GDP 增速将保持在 3.7% 左右，但经济周期从以投资拉动增长的方式转变意味着，因贸易增长而引起 GDP 的增长将减少，经济发展所提供的货运量不及以前。再加上中国 GDP 增速将从 6.5% 降至 5.5% 这一预期将成为事实，我们应该在经济周期到来之前好好享受现在的市场。

从干散货运输的角度来看，中国经济预计将在短期内反弹，原因是以污染为由进行的冬季工业运力削减限制正在取消，但旨在保持经济长期增长的改革，对散货贸易来说不那么令人鼓舞。

来源：阿法牛 AlphaBull



5. 船舶市场动态

【大型油船市场遭重击，船东购船兴趣消失】

近期，大型油船遭受航运风暴的打击最大，尤其是最近美国和伊朗的地缘政治关系紧张之后。运力过剩，加上贸易需求疲软和欧佩克减产，使得油船收益在最近一段时间内下降。而在供应方面，船东对新造船和二手船购买兴趣也已经慢慢消失。

进入 2018 年的前几个月，情况并没有好转，因为原油船和成品油船运费仍处于亏损状态。

5 月 25 日，VLCC、苏伊士型油船、阿芙拉型油船的日平均收益为 4238 美元、18073 美元和 17930 美元。BIMCO 的数据显示，成品油船行业平均收入几乎一样糟糕，LR2 油船日收益为 10561 美元、LR1 日收益为 6500 美元、MR 日收益为 9121 美元。

BIMCO 表示，石油市场在再平衡之前还有一段距离，因为全球石油储备似乎仍然高于“合理”目标。

BIMCO 认为，随着全球石油库存进一步下降，油船需求将显著增加。此外，更好的石油市场平衡可能导致油价回升。油价上涨表明对浮式储存油船需求增加。

随着市场需求的降低，船东对新造船和二手船购买兴趣已经消失了。

2018 和 2019 年全球船队运力增长分别为 2.8% 和 2.6%，增速只能说不温不火。BIMCO 首席分析师 Peter Sand 表示，船东现在应该远离造船厂，这将会让船东从不温不火的船队增长中获益，也将会从更高的运费中获益。

在需求方面，库存仍然过高，无法满足正常的油船需求。委内瑞拉和利比亚的减产以及全球各地正在修建更多的石油输油管道，抢走了航运需求，将给航运市场造成进一步的挑战。

Sand 表示，如果运力过剩严重，船东可能无法从更强劲的需求中获得更好的收益。

来源：国际船舶网



【“白名单”规范调整 民营船企有救了】

删除“对未列入公告名单的企业，相关政策将不予支持”。在运行了近 4 年后，《船舶行业规范条件》将重新修订，《船舶行业规范条件》企业申报也将重新启动，同时入围《船舶行业规范条件》的船企（俗称白名单船企）将不会成为金融机构对船企融资“一刀切”的标准，更多的民营船企有望获得金融机构的支持，民营船企终于有望迎来真正的春天。

5 月 31 日，工信部发布消息，为适应船舶行业管理工作的需要，在对《船舶行业规范条件》实施工作进行全面评估的基础上，工业和信息化部装备工业司组织中国船舶工业行业协会、中国船级社等单位对《船舶行业规范条件》及《船舶行业规范企业监督管理办法》进行了合并修订，形成了《船舶行业规范条件(2018 年修订)》征求意见稿。现向社会公开征求意见。

工信部表示，通过提高行业规范条件的标准，进一步强化国家产业政策、规划、标准的引导作用，加强船舶行业管理，深化船舶工业结构调整和转型升级，鼓励企业做优做强，推动船舶工业高质量发展。

据了解，本次修订工作于 2017 年 4 月启动，是在对自 2013 年以来船舶行业规范条件实施工作进行全面评估的基础上进行的。本次修订进一步强调了事中事后监管和动态调整，新增了有关高质量发展的要求，并纳入了国家和相关部门有关安全、环保的最新要求。修订过程中已经在行业内开展了两轮的征求意见，充分吸收了有关地方船舶工业行业主管部门、中央企业集团、地方行业协会及船舶企业的意见。

据了解，自 2014 年《船舶行业规范条件》（以下简称规范条件）实施以来，已组织申报、评审并公告了 4 批总计 70 家符合《规范条件》企业名单（俗称白名单船企），对推动船舶产业结构调整 and 转型升级，化解船舶行业产能过剩发挥了积极作用。为加强对规范企业的动态管理，工信部于 2016 年又印发了《船舶行业规范企业监督管理办法》（以下简称《管理办法》）。根据行业发展面临的新的形势和几年来的工作实践，需要对船舶行业规范条件实施工作进行全面评估，并修订《规范条件》和相关支撑标准。经研究决定，暂停符合《规范条件》企业申报工作。待修订工作完成后，将恢复申报。这也意味着，此次《船舶行业规范条件(2018 年修订)》征求意见稿通过的话，“白名单”船企可能将重新调整并且将恢复申报。

据了解，此次规范条件在原来的基础做了很多调整，包括新增加了有关推进智能制造和“互联网+”等相关要求，同时将“两年以上无交付船舶，且无新接船舶订单的”修改为“两年以上未交付民用船舶或无新接民用船舶订单的”，将原“已停产，并宣布破产或进入破产清算程序的”修改为“生产经营处于非正常状态，已向法院提交破产申请的”。而最重要的一条是，新规范将“列入公告的企业名单将作为相关政策支持的基础性依据”改为“列入公告的企业名单将作为相关政策优先支持的基础性依据”，删除“对未列入公告名单的企业，相关政策将不予支持”。

对此，有业内人士表示，此前的规范对很多非“白名单”企业影响很大，事实上有很多民营中小船企经营正常，仅仅因为一刀切的政策很难获得银行的融资，



导致经营困难。因此，此次新规范修改的意义很大，可以看到政府在鼓励企业做优做强的同时，也做到“一视同仁”，这对民营船企而言无疑是一个重大的利好。这将真正激发船舶企业尤其是民营船企的活力。

近年来，虽然国家有关部委出台了多个金融支持船舶工业的指导意见，引导金融机构给予优质船舶企业信贷支持。但受国际船市持续低迷和部分企业破产重组等因素影响，金融机构对船舶工业的信贷政策仍持续收紧，对船企授信持谨慎态度。“融资难”“融资贵”一直是不少船企头疼的问题。同时普遍实行差别化信贷政策，商业银行只向大型，中小型民营船企很难得到贷款。

据悉，就在 5 月下旬，工业和信息化部装备工业司组织赴江苏开展金融支持船舶工业发展有关情况专题调研。通过调研了解到，自金融危机以来，国际航运和船舶市场持续低迷，金融机构对船舶行业信贷趋于谨慎，船舶企业融资难、融资贵的问题较为突出，船企保函开立周期较长，特别是民营船企普遍存在较大比例的融资缺口。下一步，工信部装备工业司将结合调研情况，会同有关部门研究切实可行的措施，进一步推动银企对接和产融结合，推动我国船舶工业持续健康发展。

来源：国际船舶网

【VLCC：油轮市场的新风险】

虽然新造船被认为是未来油船市场的主要风险，但是目前来看风险似乎只有 VLCC 型油轮。

最近几个月来，持续不断的 VLCC 型油轮订单引起了人们的广泛关注。船舶经纪公司 Gibson 表示，如果超大型油轮的投资仍然不断的话，那么过度建造新船的警告也会一直持续。然而，大到 Suezmaxes 型，小到 MRs 型油轮，其他类型的油轮订单却不见此情景。

值得注意的是，LR1 型和 Panamax 型油轮的新造船订单一直很少。到目前为止，2018 年只订购了 4 艘油轮，而在过去的两年中，订单数量也非常有限。毫无疑问，此类油轮投资兴趣的缺乏是由于业绩不佳所致。近年来，LR1 型油轮还面临着其他船型油轮不断加剧的额外挑战，与其他船型相比，LR1 型船带来的收益更低。因此在订购新船时，船东们更偏爱较小的 MRs 或者更大型的 LR2 型油轮。除灵便型油轮外，到目前为止，LR1/Panamaxs 型的订单最少，相比于现有的船队规模而言只有 7%。

Suezmaxes 型油轮的订单也变得非常少。今年到目前为止，仅有 2 艘 Suezmaxes 油轮订单（外加 4 艘穿梭油轮），在 2016 年和 2017 年，对 Suezmaxes 型油轮的投资建造也受到了一定程度的限制。其结果是，Suezmax 订单相对于现有规模已跌至 9% 以下，几乎比两年前少三倍。

MR 型油轮（40000-55000 载重吨）的订单量接近 10%。今年船东对 MR 型油轮的新造船投资相当有限，到目前为止，只有 26 个新造船订单得到确认；然而，



去年有 70 多艘 MR 型油轮的新订单。另外，灵便型油轮（25000-40000 载重吨）的新造船订单几乎不存在，只有 3 艘待交付。这也在很大程度上反映了船东在订购新船时对较大的 MR 型油轮的偏爱。

LR2/Aframax 型油轮在所有船舶类型中排名第二，这主要得益于 2017 年的强劲投资。不过今年的造船投资放缓，迄今为止只确定了 12 个订单，订单数显著低于 VLCC 型。LR2/Aframax 型油轮约占 12%，而 VLCC 型占 16%。

上述市场变化表明，大多数船公司的船队规模的增长可能在明年放缓，尤其是在拆船市场依然活跃的情况下。预计 Suezmax、LR2/Aframax 和 LR1/Panamaxs 的计划交付量将在 2019 年降至 2015 年以来的最低水平。2019 年 MR 型油轮的预计交付数量大概与今年持平，但仍显着低于 2014 至 2016 年期间的新交付数量。这描绘了一幅更加健康的未来船队增长的图景。不过为了看到油轮收益出现急需的反弹，目前 VLCC 型油轮的强劲造船趋势肯定不应在其他油轮类别中重演。

来源：海运圈聚焦

6. [世界主要港口燃油价格](#)

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	452.00	485.00	662.00	657.00
Hong Kong	458.00	473.00	680.00	n/a
Tokyo	485.00	495.00	n/a	785.00
Hamburg	440.00	n/a	665.00	n/a
Fujairah	452.00	n/a	735.00	n/a
Istanbul	450.00	465.00	685.00	n/a
Rotterdam	430.00	470.00	645.00	n/a
Houston	415.00	n/a	660.00	n/a
Panama	425.00	n/a	695.00	n/a
Santos	461.00	492.50	n/a	696.00

截止日期： 2018-06-08



◆ 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 21 周	第 20 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 21 周	第 20 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,900	8,800	100	1.1%	
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: 2018-06-05

(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	2019-2020	Vitol - Dutch	9,250	
2	TAK	300,000	DSME, S. Korea	2020	Guggenheim Capital - U.S.A	9,000	scrubber fitted
2	TAK	80,000	Onomichi, Japan	2020	Marubeni - Japanese	Undisclosed	Tier II
2	TAK	76,000	Daehan, S. Korea	2019	Hafnia Tankers - Danish	3,700	
2	TAK	69,000	Zvezda Shipbuilding, Russia	2021	Rosnefteflot - Russian	Undisclosed	Arc 6 ice class, shuttle tanker
1	TAK/GAS	180,000 cbm	Samsung, S. Korea	2020	GasLog - Greek	Undisclosed	7-yr T/C to Centrica



◆ 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
NEARCHOS	BC	72,413		1998	Japan	580	Chinese	
AGIA EIRINI	BC	50,271		2001	Japan	830	Undisclosed	
PARASKEVI	BC	45,950		1996	China	480	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
CIRCULAR QUAY	CV	42,034	3,534	2009	China	1,130	U.K	
STAR RIVER	CV	38,975	2,732	2006	Poland	870	Borealis Maritime - U.K	
SUFFOLK TRADER	CV	35,611	2,490	2002	Germany	830	Taiwanese	
MAGARI	CV	17,350	1,341	2007	China	925	France	

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
SPARTO	TAK	114,549		2004	S. Korea	1,150	Thenamaris - Greek	*
PANTELIS	TAK	114,500		2004	S. Korea	1,150	Thenamaris - Greek	
STI VIRTUS	TAK	49,990		2014	S. Korea	Undisclosed	China Huarong Shipping FL - Chinese	
STI REGINA	TAK	49,990		2014	S. Korea	Undisclosed	Huarong Shipping FL - Chinese	
STI OPERA	TAK	49,990		2014	S. Korea	Undisclosed	Huarong Shipping FL - Chinese	**sale & leaseback
STI AQUA	TAK	49,990		2014	S. Korea	Undisclosed	Huarong Shipping FL - Chinese	deal with p. o, 8yr
STI DAMA	TAK	49,990		2014	S. Korea	Undisclosed	Huarong Shipping FL - Chinese	BBB
STI VENERE	TAK	49,990		2014	S. Korea	Undisclosed	Huarong Shipping FL - Chinese	
OCEAN EMERALD	TAK	47,037		2000	Japan	Undisclosed	Chinese	
IVER EXACT	TAK	46,575		2007	S. Korea	1,400	Spring Marine - Greek	
ENDEAVOUR	TAK	46,101		2004	S. Korea	990	Undisclosed	
CPO LARISA HESTIA	TAK	37,229		2001	S. Korea	600	Chinese	
GAS AL MUTLAA	TAK/LPG	49,874		1993	Japan	800	Undisclosed	



◆ [上周拆船市场回顾](#)

孟加拉国							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备注
CONCORD M	TAK	301,345	41,508	1996	S. Korea	448	incl. 1,000t ROB
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 REEFER	REF	5,880	4,990	1975	Poland	425	
GURU GOBIND SING	TAK	147,495	21,968	1996	S. Korea	423	as is Colombo, Sri Lanka incl. 700t ROB
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
AMITY STAR	TAK	291,391	39,130	1993	Japan	415	as is Singapore
GURU GOBIND SINGH	TAK	147,495	22,323	1995	S. Korea	423	as is Colombo

◆ [ALCO 防损通函](#)

【默示合同 - 协议延迟】

在近期的 GLENCORE ENERGY UK LTD V OWM SUPPLY & TRADING LTD - QBD (COMM CT) (SIR ROSS CRANSTON) [2018] EWHC 895 (COMM) - 23 APRIL 2018 一案中，原告同意向被告(OWM)出售 8 万吨轻原油，在俄罗斯诺沃罗西斯克港(NOVOROSSIYSK)进行装货，CFR 价格成交，目的港意大利奥古斯塔，安全泊位/港口，船舶待指定。根据 2015 年 11 月 2 日签订的 BPVOY4 格式租约，原告指定“SEAGRACE 轮”交付石油。2015 年 11 月 3 日，被告(OWM)确认卸货港为意大利的里雅斯特(TRIESTE)。11 月 10 日，该船在俄罗斯诺沃罗西斯克港装货完毕。

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
2018-06-08	640.03	754.96	5.836	81.578	858.9	62.169	975.26	202.55	16730.0
2018-06-07	639.19	753.16	5.8029	81.459	857.73	62.17	967.5	198.91	16705.0
2018-06-06	640.4	750.72	5.8281	81.606	858.48	62.033	969.51	199.19	16720.0
2018-06-05	641.57	750.58	5.8368	81.763	854.25	61.908	967.84	195.85	16701.0
2018-06-04	642.08	748.9	5.8609	81.838	857.34	61.982	969.04	197.36	16700.0

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	1.71438	1 周	1.82625	2 周	--	1 个月	2.04638
2 个月	2.13525	3 个月	2.32713	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.49188	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.75375		

2018-06-07