



全一海运市场周报

2018.06 - 第5期



◆国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2018.06.25 - 06.29\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场需求向好发展 多数航线运价上涨】

本周中国出口集装箱运输市场需求总体良好，多数航线基本面向好。航商在多条远洋航线上推行涨价计划，市场运价总体走高，综合指数大幅上涨。6月29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821.18点，较上期上涨9.3%。

欧洲航线：运输需求持续稳定，供需关系保持良好。上海港船舶平均舱位利用率在95%左右。由于市场基本面良好，航商提高了各自订舱价格，市场运价回升。6月29日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为885美元/TEU，较上期上涨6.1%。地中海航线，运输形势与欧洲航线趋同，供求关系略好于欧洲航线，上海港船舶平均舱位利用率在95%以上，部分班次满载出运。运价涨幅略低于欧洲航线。6月29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913美元/TEU，较上期上涨0.9%。

北美航线：市场即将步入传统旺季，货量持续增长，运输需求较前期回升。美西航线，上海港船舶平均舱位利用率在95%以上，大量班次满载出运。多数航商如期执行预宣的运价上涨计划，即期市场运价大幅回升。6月29日，上海出口至美西基本港市场运价（海运及海运附加费）为1545美元/FEU，较上期大幅上涨29.4%。美东航线，由于市场运输需求旺盛，多数航班接近满载出运，甚至出现爆舱情况。市场运价走高。6月29日，上海出口至美东基本港市场运价（海运及海运附加费）为2524美元/FEU，较上期大涨15.7%。

波斯湾航线：目的地已经步出“斋月”假期，但运输需求仍然没有较大起色。部分航商执行停航计划以控制总体运力规模，航商之间船舶装载率出现分化，各航次船舶舱位利用率在60%-90%不等。受市场基本面疲软影响，即期市场运价继续下跌。6月29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482美元/TEU，较上期下跌5.1%。

澳新航线：近期运输需求有所恢复，受前期部分航商持续运力控制措施影响，上海港船舶平均舱位利用率恢复到90%左右。市场运价整体表现仍不明显，航商小幅调整各自订舱价格，市场运价略升。6月29日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为713美元/TEU，较上期上涨2.3%。

南美航线：市场货量持续增长，运输需求较前期强劲回升，上海港船舶平均舱位利用率在95%以上，并有部分班次出现爆舱。运价方面，由于基本面良好，



航商如期推动运价上涨计划，即期市场运价出现大幅上涨。6月29日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为1988美元/TEU，较上期大涨28.6%。

日本航线：本周货量保持平稳，市场运价小幅波动。6月29日，中国出口至日本航线运价指数为710.27点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【库存充裕成交冷清 综合指数跌跌不休】

本周，沿海散货运输市场货盘偏少，运力富余，行情延续上周低迷走势。6月29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1105.50点，较上周下跌2.5%。其中煤炭、金属矿石、粮食运价指数下跌，原油、成品油运价指数维稳。

煤炭市场：本周，天气变化继续成为影响沿海电厂日耗的重要因素：华东地区高温与降雨天气交织，华南地区炎热天气延续。受此影响，民用电负荷增加，各大电厂几乎进入满发状态。6月29日，六大电厂日耗合计77.2万吨，较上周五增加约7万吨。另一方面，经过前期的集中囤货，加上政府“保供”的决心以及长协煤炭的平稳供应，下游电厂库存继续维持高位。本周五，六大电厂库存合计1500万吨，较上周五增加约100万吨。运输市场方面，临近月末，本月补库计划已基本完成，加上各接卸港存煤和电厂库存均较为充裕，随着日耗水涨船高，下游用煤企业却未显慌乱，继续维持长协煤拉运为主，市场煤小幅补充的稳定局面。同时，当前煤炭政策走向仍存在较大的不确定性，市场预期煤价大概率继续走弱，在库存充足的情况下，下游观望情绪浓厚，采购意愿不强。此外，近期大宗散货受环保政策影响，出货不畅，匀出部分运力。本周，沿海煤炭运输市场货少船多，成交冷清，运价一路下行。

6月29日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1150.92点，较上周下跌2.9%。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31.5元/吨，较上周五下跌2.3元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为33.6元/吨，较上周五下跌2.1元/吨；秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为40.1元/吨，较上周五下跌4.3元/吨。

金属矿石市场：钢材市场淡季效应开始显现：北方地区受环保政策施压，南方地区受雨季因素影响，6月下旬开始，钢材现货市场成交量下滑，库存止降回升，后期需求大概率走弱，采购需求下降。沿海金属矿石运输市场价格下跌。6月29日，沿海金属矿石货种运价指数报收1075.31点，较上周下跌1.5%。

粮食市场：中美贸易战升级，替代品高粱价格上涨，利好玉米。但目前国内玉米基本面偏空，供需宽松。北方玉米价格上涨，南方深加工企业处于消费淡季。粮食需求旺季不旺，总体相对疲软，成交冷清，运价下跌。6月29日，沿海粮食货种运价指数报收960.38点，较上周下跌8.2%。



国内成品油市场：国内成品油需求较为疲软，下游库存高位运行，运输市场淡季特征显现，计划和市场运量均不多。不过当前油价成本较高，运价徘徊于低位，难有下跌空间。沿海成品油运输市场价格与上周持平。6月29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965.47点。

(3) 中国进口干散货运输市场

【船多货少市场冷清 综合指数下跌盘整】

中美贸易战持续升温，人民币汇率贬值影响贸易活跃度，市场观望情绪渐浓，国内兼营船外流趋势加剧，市场整体呈现船多货少态势，远东干散货综合指数继续呈下跌调整走势。6月28日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为988.42点，运价指数为891.22点，租金指数为1134.21点，较上期分别下跌4.4%、2.0%和7.0%。

海岬型船市场：本期海岬型船市场呈震荡调整态势，其中，太平洋市场由于澳洲矿商鲜少出货，市场氛围明显冷清，租金、运价进一步下跌。澳大利亚丹皮尔至青岛航线由上周末时的7.3美元/吨上下跌至本周四时的6.9美元/吨左右。周四，远东干散货指数中，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为6.950美元/吨，较上期下跌4.5%；中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为14065美元，较上期下跌9.3%。大西洋市场巴西远程矿航线方面，上半周市场气氛较为冷清，船东信心受到冲击，运价呈现小幅下探走势。接近周末时，在油价持续上涨及7月货盘需求的带动下，租家加快了询盘的节奏，船东信心有所恢复，巴西图巴朗至青岛航线恢复至19.1美元/吨左右。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为19.101美元/吨，较上期下跌0.8%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为13.417美元/吨，较上期下跌1.9%；澳洲纽卡斯尔至舟山航线运价为10.306美元/吨，较上期下跌5.1%。

巴拿马型船市场：本期巴拿马型船市场租金、运价进一步下探。太平洋市场中，由于人民币汇率、兼营船外流等因素影响，贸易商呈观望态势，船东信心明显不足，市场整体较为低迷。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为11031美元，较上期下跌8.4%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为10063美元，较上期下跌11.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.458美元/吨，较上期下跌5.6%。粮食航线上，中美贸易战持续升温，市场观望氛围较浓，南美出货虽较为稳定，但难以支撑市场。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为34.245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盘整。煤炭方面，长江内堆场爆满，后续进口煤政策存在变数，人民币汇率贬值，印尼南加发大水等利空因素影响，煤炭货源相对有所减少，钢材、镍矿出货延续低位，国内兼营船外流，东南亚市场呈现船多货少局面。周四，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为9975美元，较上期下跌2.8%；新加坡经印尼至中国南方航线TCT日租金为12429美元，较上期下跌1.5%；中国渤海湾内-东南亚航线TCT日租金为9338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8.246美元/吨，较上期下跌1.0%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为9.395美元/吨，较上期下跌1.0%。



(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价波动下行 成品油运价小幅下跌】

据美国能源信息署 EIA 公布数据，美国 6 月 22 日当周商用原油库存锐减，创 2016 年 9 月以来最大单周降幅。加拿大合成油公司工厂停产和利比亚油产受到干扰，以及美国欲施压盟友停止进口伊朗原油等多重因素作用下，使得美国原油出口创单周出口历史新高，WTI 再度冲破三年半高位。本周原油价格波动上行，布伦特原油期货价格周四报 77.85 美元/桶，较上周上涨 6.6%。全球原油运输市场大船运价重回下跌通道，中型船运价稳中有降，小型船运价波动下行。中国进口 VLCC 运输市场成交放缓，运力集聚，运价转跌。6 月 28 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 738.28 点，较上期下跌 4.0%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场成交放缓，运力集聚，运价转跌。成交记录显示，周二中东航线 7 月中旬货盘成交运价为 WS 54.5；西非航线成交清淡，运价跟随中东航线走软。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS 53.85，较上周四下跌 5.6%，CT1 的 5 日平均为 WS 55.10，较上周上涨 4.3%，等价期租租金平均 1.6 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS 54.31，下跌 1.9%，平均为 WS 54.85，TCE 平均 1.8 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价综合水平稳中有降。西非至欧洲市场运价小幅下跌至 WS70，TCE 约 0.7 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，利比亚至意大利，7 月 3 至 5 日货盘，成交运价为 WS70。地中海和黑海航线运价维持在 WS85，TCE 约 1.0 万美元/天。该航线一艘 14 万吨级船，新罗西斯克至地中海，7 月 10 日货盘，成交运价为 WS85。亚洲进口主要来自美湾，一艘 13 万吨级船，美湾至新加坡，6 月 30 日货盘，成交包干运费为 240 万美元。中国进口主要来自新加坡，一艘 13 万吨级船，新加坡至中国，6 月 25 日货盘，成交运价为 WS78。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线小幅上涨，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平波动下行。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS124（TCE 约 0.9 万美元/天）。跨地中海运价小幅下跌至 WS80 水平（TCE 进一步远离保本线）。该航线一艘 8 万吨级船，杰伊汉至地中海，7 月 4 日货盘，成交运价为 WS80。北海短程运价小幅上涨至 WS108（TCE 约 0.7 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS87，TCE 约 1.1 万美元/天。该航线一艘 10 万吨级船，普里莫尔斯克至欧洲大陆，7 月 4 日货盘，成交运价为 WS87.5。波斯湾至新加坡运价小幅上涨至 WS100，TCE 约 0.3 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价小幅上涨至 WS98，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，欧美航线小幅回升，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 WS111（TCE 约 0.1 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价保持在 WS120（TCE 约 0.8 万美元/天）；7.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS97（TCE 大约 0.6 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS78 水平（TCE 仍然在保本线之下）；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅下跌至



WS101(TCE 重回保本附近)。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

【国际油轮成交稀少 综合指数横盘波动】

6 月 27 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 805.94 点，环比基本持平。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微跌 0.34%、0.46%、0.21%；国际散货船价综合指数上涨 2.23%。

国际干散货运价总体表现先扬后抑，BDI 指数涨至 1445 点后，7 连跌收于 1323 点（周二），环比下跌 6.77%，散货船东仍保持盈利状态，二手散货船价格惯性上涨。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1438 万美元、环比涨 0.10%；57000DWT—1595 万美元、环比涨 5.18%；75000DWT—2105 万美元、环比涨 3.37%；170000DWT—3318 万美元、环比涨 0.67%。继中国、俄罗斯、加拿大、墨西哥、印度与美国贸易战，6 月 22 日，欧盟对 28 亿欧元的美国商品启动征收 25% 的报复性关税，贸易战潜在的反击和以牙还牙的报复行动令全球投资者更加紧张不安，牵连全球大宗商品贸易萎缩，铁矿砂、镍矿、煤炭和粮食货盘不足，租船活动表现迟缓，大部分航线干散货运价开始下跌，定期租船时好时坏，预计二手散货船价格将步入震荡盘整。本周，二手散货船市场成交量维持活跃，共计成交 19 艘（环比增加 1 艘），总运力 110.56 万 DWT，成交金额 23065 万美元，平均船龄为 10.21 年。

OPEC 增产尘埃落定，美国和其他主要经济体贸易冲突加剧，国际油价震荡往复，布伦特原油期货收于 74.73 美元（周二），环比微涨 0.13%。国际原油运输市场需求安静，油轮运价跌多涨少，二手油轮船价继续阴跌。本周，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—1972 万美元、环比跌 0.94%；74000DWT—2220 万美元、环比跌 0.07%；105000DWT—2526 万美元、环比跌 0.43%；158000DWT—3850 万美元、环比跌 0.10%；300000DWT—5704 万美元、环比跌 0.02%。特朗普最新言论表示，计划对中国 2000 亿美元的进口商品征收额外关税，中国或对美国原油等进口商品加征关税。全球原油货盘相对不足，租金和运价面临压力，预计二手油轮价格稳中有跌。本周，二手国际油轮成交稀少，共计成交 2 艘（环比减少 4 艘），总运力 4.21 万 DWT，成交金额 980 万美元，平均船龄为 25 年。

沿海散货运价继续下探，二手散货船大船价跌，小船价涨。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—120 万人民币、环比涨 0.58%；5000DWT—750 万人民币、环比跌 1.88%。近期，国内煤炭供需基本平衡，北方港口和南方电厂库存充裕，国家不断出台政策平抑煤价，后期煤价有回落态势，下游用煤企业以观望为主，按需采购。综合来看，煤炭货盘总体偏少，金属矿石货盘基本稳定，粮食货盘依旧稀缺，国内沿海散运市场弱势运行，运价或止跌回稳，预计散货船价格短期或有下跌。本周，沿海散货船询盘量一般，实际成交量稀少，成交船舶吨位以 1000DWT、5000DWT 为主。

内河散运需求平稳，二手散货船价格小幅盘整。本周，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—51 万人民币、环比涨 0.87%；1000DWT—102 万人民



币、环比跌 2.58%；2000DWT--186 万人民币、环比跌 0.56%；3000DWT--329 万人民币、环比涨 1.48%。6 月 24 日，央行决定，从 2018 年 7 月 5 日起，下调国有大型商业银行、股份制商业银行、邮政储蓄银行、城市商业银行、非县域农村商业银行、外资银行人民币存款准备金率 0.5 个百分点，综合测算，这次释放资金约 7000 亿。部分专家预测，或有 2000 亿最终流入楼市，这对内河建材运输或是利好，预计内河散货船价格将震荡调整。本周，内河散货船成交量大幅回升，共计成交 72 艘（环比增加 36 艘），总运力 10.79 万 DWT，成交金额 10993 万元人民币。

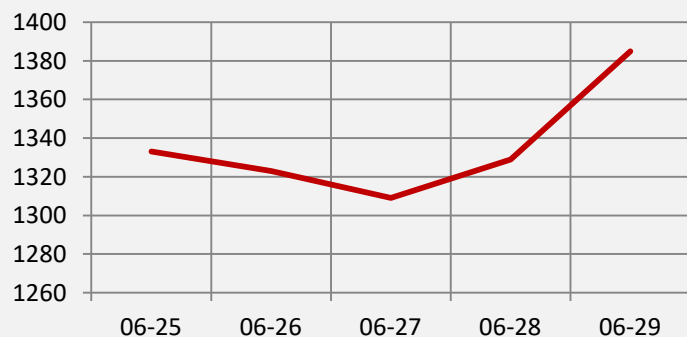
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

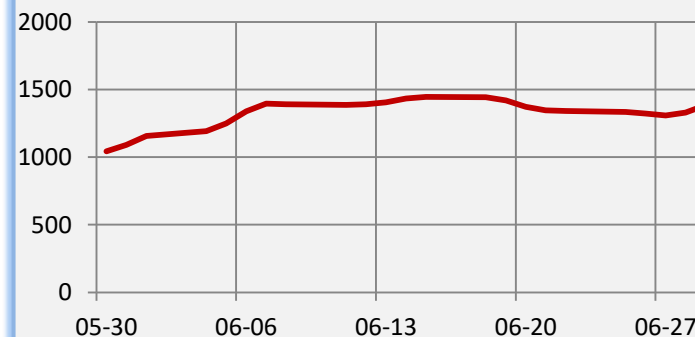
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

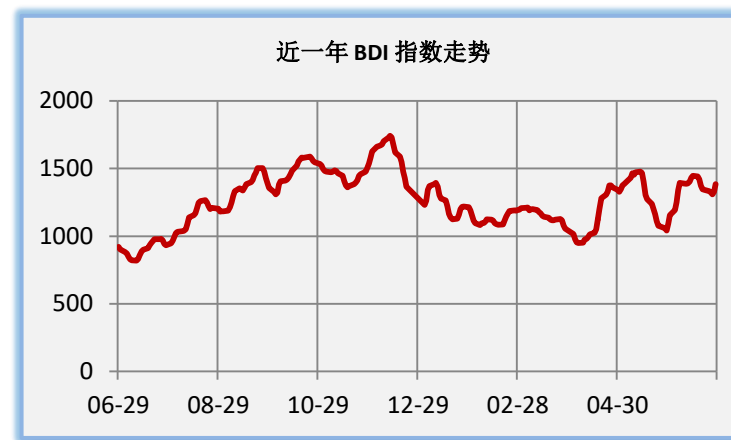
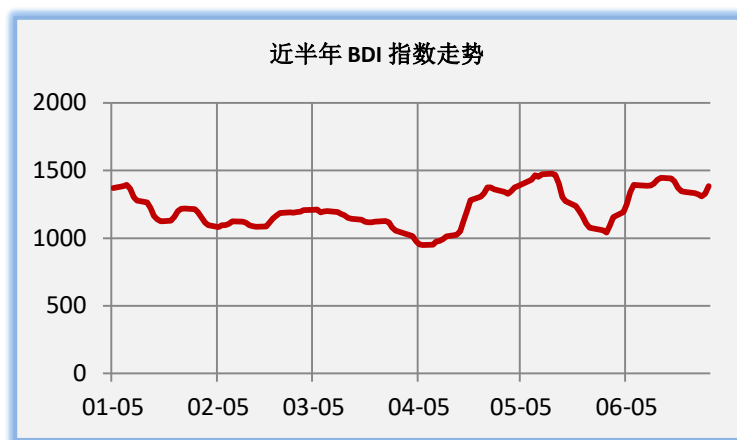
波罗的海指数	6 月 25 日		6 月 26 日		6 月 27 日		6 月 28 日		6 月 29 日	
BDI	1,333	-8	1,323	-10	1,309	-14	1,329	+20	1,385	+56
BCI	2,001	-10	1,986	-15	1,942	-44	2,025	+83	2,170	+145
BPI	1,339	-16	1,321	-18	1,324	+3	1,331	+7	1,336	+5
BSI	1,085	-7	1,078	-7	1,067	-11	1,055	-12	1,042	-13
BHSI	592	-1	589	-3	585	-4	583	-2	581	-2

上周 BDI 指数走势



近一个月 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 25 周	第 24 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	18,750	18,750	0	0.0%
	一年	18,250	18,250	0	0.0%
	三年	17,500	17,500	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	13,000	13,000	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: 2018-06-26



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Katagalan Wisdom III 2012 98000 dwt dely Caofedian prompt trip via Newcastle redel Japan \$12,500 - Jera

LM Victoria 2010 93318 dwt dely Mishima 04/10 Jul trip via E.Australia redel S.China \$12,000 - Minmetals

Kirribilli 2011 82206 dwt dely WC India prompt trip via S.Africa redel India \$14,000 - Oldendorff

Yangtze Xing Hua 2012 81678 dwt dely EC South America 18 Jul trip redel Singapore-Japan \$15,900 + \$590,000 bb - cnr

Anna 2002 75162 dwt dely Belfast 02 Jul trip via USEC and Black Sea redel Passero \$11,000 - Quadra

Paraskevi 2003 74269 dwt dely CJK 05/10 Jul trip via NoPac redel Singapore-Japan \$11,250 - cnr

Dacc Tirreno 2015 60550 dwt dely Kandla prompt trip via Mina Saqr redel EC India \$14,000 - cnr

Medi Roma 2017 60500 dwt dely CJK 30 Jun/03 Jul trip via CIS redel Thailand \$11,000 - cnr

Pan Rapido 2010 56915 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel China \$12,100 - cnr

Bridgegate 2010 53477 dwt dely Phy My 06 Jul trip via Indonesia redel China \$12,000 - cnr

(2) 期租租船摘录

Ilia 2011 80561 dwt dely Passing Kaoshiung prompt 7/10 months redel worldwide 103.5% BPI 4 time charter route average - BDH

Ulusoy 11 2011 79422 dwt dely Rizhao prompt 11/13 months redel worldwide 102% BPI 4 time charter route average - Smart Gain



4. [航运市场动态](#)

【减速航行是船公司应对油价飙升的最后一招？】

在 5 月下旬举行的航运金融上海会议（Marine Money Shanghai conference）上，来自马士基、ONE 公司和东方海外的高级管理人员说，燃油账单的上涨需要转嫁到客户和消费者身上，而进一步减速航行不是一个理想的选择。

船舶航行速度的进一步降低被称为船公司应对油价飙升的“最后一招”

班轮航运高管呼吁供应链分担燃料成本上涨的负担，即他们称之为高达 100 亿美元的经济冲击。

ONE 公司的首席执行官杰瑞米·尼克松说：迅速膨胀的燃油费账单已经超越运力的供应和需求不平衡问题，成为承运商的关键问题。

尼克松说：“我们面临的情况是，本周燃油成本比去年同期高出每吨 100 美元。集装箱承运商每年的燃油消耗量约为 1 亿吨。”

当时，鹿特丹 IFO 380 燃油价格本周达到每吨 443 美元，布伦特原油价格徘徊在每桶 80 美元左右，是 2014 以来的最高水平。

尼克松认为，如果继续按这个趋势，成本无法传递给最终用户，航运公司需要为 100 亿美元的经济打击做好准备。

马士基航运公司大中华区总裁方雪刚表示，承运商独自承担 100 亿美元的成本是根本不可能的。他说，他的公司正在评估应对措施。早些时候，马士基和地中海航运形成的 2M 联盟宣布了燃油附加费。

方雪刚说：“无论是通过加征紧急燃油附加费（EBS）还是提高运价，我们总得收回成本。”

东方海外集装箱航运公司（OOCL）副财务总监迈克尔·菲兹杰拉德说，承运商必须对当前燃料价格上涨做出反应，这对行业来说并不陌生。这可能会导致航运公司进一步降低船舶航速，或与客户就分摊上涨油价的问题进行更强硬的谈判。但如果额外的经济负担压倒性地大，那么它必须通过供应链转嫁这部分负担。

菲兹杰拉德说：“我们经常被问到的一个更大的问题是，到 2020 年时，我们是否能够将燃料成本转嫁给我们的客户？”



他引用了赫伯罗特公司首席执行官罗尔夫·哈奔·詹森的话，届时，国际海事组织的限硫规定（sulphur cap）可能迫使一些承运商转向更清洁、更昂贵的燃料。由此，赫伯罗特公司每年的运营成本可能增加 9 亿美元。菲茨杰拉德说，如果真是这样的话，这个行业没有办法消化这部分成本。

尼克松警告说，IMO 的上限开始生效就是对承运商的“重大经济冲击”。不过，他说，进一步的船舶减速航行并不是解决燃油成本问题的理想药方。

他说，如果托运人不希望看到更漫长的运输时间，这种措施是最后的手段。此外，从技术层面来说，这将对运营效率产生进一步的影响。

方雪刚说：“我认为不存在进一步减速的余地。航速已经很低了，因为航运公司已经进行了相当长一段时间的船舶减速航行。”

来源：阿法牛 AlphaBull

【干散货航运业仍处于复苏之路】

综述

干散货航运业仍处于复苏之路，因需求继续保持领先于船队增长的势头，而报废和订单依然不振。

需求

2018 年前四个月运价水平明显反映 2017 年的基本面改善。小灵便型，超灵便型和巴拿马型船的运费与去年同期相比上涨了 25-27%。所有三个行业均从 2017 年全年的亏损平均收益转为 2018 年前四个月的盈利水平。

与此同时，好望角型运费比去年同期仅提高 5%，并且保持在亏损区域，每天 12,660 美元，行业平均需要至少每天 15,000 美元来支付所有费用。

在许多方面，第一季度的出货量季节性强于预期。除铁矿石外。这伤害了海岬型船。据报道，全球前三大铁矿石公司的销售额与第四季度的销售额相比下降 9%。海运铁矿石出口总量估计下降了 11%，为弱的水平。这一事实明显影响了好望角型运价的表现，该指数在 3 月份进行了深度下探，在 4 月 5 日达到每天 7,051 美元，然后在 4 月下半月反弹至 25 日的 18,192 美元。

受各因素影响，第一季度的季节性出货量强于预期。铁矿石则除外，铁矿石的出货量不利于海岬型船市场走势。据报道，全球前三大铁矿石公司的销售额与第四季度的销售额相比下降了 9%。海运铁矿石出口总量估计下降了 11%，处于较弱水平。这一事实明显影响了好望角型运价的表现，该指数在 3 月份进行了



深度下探，在 4 月 5 日达到每天 7051 美元，然后在 4 月下半月反弹至 25 日的 18192 美元。

2017 年也出现了美国煤炭出口（蒸汽和焦化）的复苏。根据 EIA 的数据，至少有 42 个国家出口 88 毫米。分配约 40% 是动力煤，60% 是焦煤。对于散货航运业最有利的亚洲出口量增长逾一倍，达到 2017 年的 3000 万吨（比 2016 年增加 109%），其中大部分为蒸汽煤炭运往韩国和日本。日益增长的电力需求促进了动力煤的进口，而韩国和日本也没有扩大核电生产。印度是美国最大的动力煤进口国，因为其大部分较新的燃煤电厂需要比国内采煤更高的质量和能源含量。

尽管如此，美国煤炭出口量仍然是定价问题。美国煤炭产量增加并不意味着出口量增加。与全球竞争对手相比，美国的出口价格实在太高。这意味着，当全球价格低时，买家就会去其他地方。自 2016 年中期以来，全球煤炭价格开始上涨，并在 2017 年保持高位。迄今为止，它们在 2018 年也保持良好状态，导致对高品质美国蒸汽和焦煤的持续兴趣。

尽管如此，美国煤炭出口量仍然受制于定价。美国煤炭产量的增加并不意味着更多的出口产品。与全球竞争对手相比，美国的出口价格实在太高。这意味着买家在全球其他地区价格低的时候会另寻别处。自 2016 年中期以来，全球煤炭价格开始上涨，并在 2017 年年保持高位。迄今为止，全球煤炭价格在 2018 年也保持良好增长态势，导致市场对高品质的美国动力煤和焦煤的兴趣持续增强。

供应

自 2016 年以来，2016 年订购的四艘 Valemax 船舶已进入活跃的“海岬型”吨位船队，其余 26 艘预计在未来 24 个月交付。他们都将通过长期包机前往巴西和中国的铁矿石贸易。它们将增加标准海岬型船舶在交易中已经感受到的压力。30 Valemax 每年可将 4800 万货物从巴西运输到中国，因此可能挤出 67 艘海岬型船。这些标准好望角型去哪里做其他事情？

2018 年前四个半月，干散货船队净增长 1020 万载重吨，相当于 1.2%。交付了 1210 万载重吨，而断路器的场地仅售出了 170 万载重吨。新建交付有各种规模。44% 的新产能被添加到图表顶部的好望角型，VLCC 和 Valemax 部分。在 114 个交付的新建筑中，有 27 个是灵便型，容量低于 40,000 DWT。

最有意思的是，前四个月仅订购了 920 万载重吨的新造订单。这是意料之外的非常积极的利好态势。我们在 2017 年年看到的货运市场环境改善，意味着经过一年半的低迷之后，订单的回升率更高。随着货运市场继续改善，预计新订单将会延续。

鉴于新建筑订单的低水平与正在复原的道路一致，拆迁活动的低水平并非如此。前四个月干散货拆卸量比去年下降 73%。随着这些新订单的进入，其相关问题是否会导致正在进行的复苏。对此的回复是：他们不会破坏它 - 但是。除少数新订单外，其余所有订单都将于 2020 年交付。但这反过来又意味着在余额



可能出现倾斜之前，新订单不会有剩余空间。

新造船订单的低位水平与正在市场复原一致，而拆船市场的低水平则起反作用。前四个月干散货拆卸量比去年下降 73%。随着这些新订单来临，将会产生质疑这是否会伤害现阶段的市场复苏。对此的回复是：他们不会破坏它 - 到目前为止尚不会破。除少数新订单外，其余所有订单都将定于 2020 年交付。但这反过来又意味着在潜在的平衡出现倾斜之前，新造船订单空间无几。

由于 BIMCO 的长期平均需求增长率为 2%，为避免基本货运市场状况恶化，需要增加 2%或更少的车队。考虑到目前的订单和我们对实际交付日期的假设 2019 年和 2020 年现在“已经预订完毕”。

鉴于 BIMCO 注意到长期平均需求增长率为 2%，船队运力增长在 2%或以下，才能不伤害，不恶化航运市场的根本性好转考虑到目前的订单和我们对实际交付日期的假设。 - 2019 和 2020 年现在“已经全部订满”。

展望

总之，干散货航运业仍处于复苏之路，因需求继续保持领先于船队增长的前列，而拆船和订单依然疲软。

美国和中国之间即将出现的贸易战已经引起了很多骚动，其中包括干散货航运业内的干扰，令经济复苏受挫的是什麼。大豆也是 BIMCO 所关注的焦点。尽管它尚未正式成为贸易战 - 它在航运业参与者中造成的不确定性是非常现实的。

为了减少今年晚些时候美国对美国的进口关税，我们是否会看到中国的巴西大豆种植？未来几个月将告诉我们。目前，我们知道中国正在从美国以外的任何地方进口。但请注意，这只是正常的季节性 - 今年二季度和三季度几乎没有大豆出口到中国。

除此之外，第二季度预计将带来更多的需要运输的货物。巴西和澳大利亚都将增加铁矿石出口量，而大豆出口将从巴西出口，同时放缓美国。全部归因于季节性。

煤炭，小麦和粗粮可能会从第一季度持平。考虑到第三季度的出口，由于种植面积较大，气候条件良好，预计将收获丰收，谷物贸易可能会增长。来自俄罗斯和乌克兰的小麦和巴西的玉米将提升运输需求。

近年来，我们听到很多关于中国钢厂关闭的消息，这些钢厂反过来“应该”减少产能。与此同时，我们看到生产水平几乎不变。事实上，目前已经关闭并且



目前正在关闭的产能来自旧的未利用设施。相反，中国正在建造使用高品质进口铁矿石的新工厂。

在 2018 年第一季度，中国粗钢产量比第一季度增长 5.4%。本季度产量增加 1080 万吨。与三个月的增长相比，世界第二大生产国印度的产量为 930 万吨。

来源：上海 BIMCO

【航海业受黑客威胁：能骗 GPS 5 万艘船或随时遭攻击】

据美国《对话》网站 6 月 13 日报道称，在全球的 5 万艘船只在任何时间航行时，都可能进入黑客的攻击名单，而这个名单还在不断扩大。

报道称，网络安全专家最近演示了潜入一条船的导航设备有多么简单。研究人员曾经演示怎样骗过全球定位系统（GPS），改变一条豪华游艇的航行线路。曾几何时，对于汽车、面包机、拖船等交通工具而言，出厂怎样设定，它们就怎样运转。问题是现在这些东西除了有原厂设定，还跟互联网连接。

报道表示，有关海上网络安全的报道今后只会激增。航海业迟迟才认识到，船舶跟别的东西一样，现如今也已联网。联合国负责管理海域的机构国际海事组织现在考虑在网络安全方面制定适当规定已经有些迟了。

报道称，2014 年，国际海事组织就航海业网络安全指导方针征求成员意见。两年后，他们发布了网络安全风险管理临时性指导方针，这份文件比较宽泛，不够具体。结果不出所料，造成现在船舶遭到黑客攻击的局面。

报道认为，网络安全成为航海业的棘手挑战，与一些关键问题有关——

首先，船舶分为许多种类，所适用的条件也迥然不同。因而往往使用不同的计算机系统。

值得注意的是，许多系统的设计使用年限达到 30 年以上。

其次，这些航海计算机系统的操作者不断变动。船员具有很强的流动性，往往在收到一则简短的通知后就要换岗。所以，他们经常使用不熟悉的系统，从而增加了发生人为网络安全事件的可能性。另外，船上系统的维护工作，包括导航系统的维护，往往承包给第三方，这个第三方的性质则鱼龙混杂，难以确保安全。

第三，船上系统与陆上系统的连接问题。许多海运公司与它们的船只一直保持通信。因此，船只的网络安全也有赖于陆上网络设备的安全。对国际海事组织来说，这个问题尤其棘手，国际海事组织能够约束港口规章制度，对海运公司使用的系统及操作程序却几乎没有控制力。



报道称，2017 年，国际海事组织修订了两套通用安全管理规定，明确将网络安全写入规定之中。《国际船舶和港口设施保安规则》和《国际安全管理准则》对港口和船只操作风险管理程序作出详细规定。把网络安全变成这些程序不可分割的部分，至少可以让操作者意识到网络风险。希望以此为开端，能够有一套完整的海上网络安全规定。

来源：龙 de 船人

5. [船舶市场动态](#)

【船越大越好?阳明、万海和 SITC 决定抢造 30 艘中小型集装箱船!】

据悉，来自于台湾省内的万海将建造 8 艘 1,900TEU Bangkok-maxes 支线型集装箱船舶，预计将总共将投资 9 亿美元建造多艘集装箱船舶。

有业内人士透露，万海打算订造 2,800teu 以及 1,900teu 两种类型的小型集装箱船舶。另有更为具体的信息透露，万海将建造 12 艘稍大的拥有 400 冷箱位的集装箱船以及 12-16 艘 1900TEU，250 冷箱位的 Bangkok-maxes 集装箱船。

万海总经理谢富龙在 6 月 26 日的公司年度股东大会上表示，至少将订购 4 艘 1,800-2,800TEU 的船。谢先生说，万海正在与几家造船厂进行谈判。

按照万海以前的习惯以及相应的建造能力，金陵船厂、扬子江船业、日本内海造船、今治造船、以及台湾省内的台湾国际造船 (CSBC Corp) 可能会有获得订单的机会。

而根据另一消息显示，同样来自台湾的阳明海运也在寻求建造一批 (10—20 条) 2800TEU 的集装箱船。据称台船可能会近水楼台先得月拿到这批订单。

另据搜航网获悉，6 月 26 日万海丰国际 (01308.HK) 发布官方公告宣布，公司全资附属海丰船东与 JSTC 及造船商 (“卖方”) 订立造船合约，据此，卖方同意为集团建造两艘集装箱船舶，总代价为 5800 万美元。

据悉，建造第一艘船舶的合约价格为 2900 万美元，预期将于 2020 年 9 月 30 日或之前交付。建造第二艘船舶的合约价格为 2900 万美元，预期将于 2020 年 11 月 30 日或之前交付。

据公告称，进行建造事项，公司将可扩充自有集装箱船队，以满足市场对公司服务需求的持续增长。



目前各大承运人公司投资人都将目光聚焦在建造大型船舶上最终导致运力过剩时，小型支线船舶市场却呈现处一副完全不一样的乐观局面。

诸如海丰国际 SITC 等主要运营小型支线集装箱船舶的航运公司在近两年航运并不景气的期间却“闷声”赚着大钱。前几年潮水般的大船订单是老天给小船市场的恩赐。

不久前，航运咨询公司 SeaIntel Maritime Analysis 发布报告中警告称，到 2020 年底，随着新型的超大型集装箱船舶逐渐增多，而与之匹配的支线小型船舶运力却存在不足，如果没有更多该类型的新船尽快投入市场，那么到 2020 年底，这类船舶将出现 400-1200 艘的缺口。

SeaIntel 的报告指出，目前干线集装箱船舶越来越大(最大已超过 21000TEU)，船舶的大型化将导致船舶挂靠港口数量以及频次减少，这就需要与之相匹配的足够数量的支线小型集装箱船来提供转运服务。

“在估计的极端情况下，我们预计到 2020 年底，支线船舶将出现 400-1200 艘的缺口。”但其也表示，1200 艘的缺口不大可能出现，因为运力的短缺预期将提升运费从而延缓老旧船舶的拆解以及吸引相对较大船舶进入该块市场。

来源：搜航网

【卧薪尝胆!韩国造船业要从中国夺回第一!】

“15 艘对 0 艘”。这是今年 5 月一个月期间韩国和日本造船业界取得的船舶订单业绩的对比。韩国上个月共接到 15 艘、55 万 CGT(标准货船换算吨数，对高附加值船舶适用高加权值的重量单位)规模的订单，占全世界船舶订单量的 55%，而日本却未能接到一份船舶订单。与此同时，中国接到 13 艘、25 万 CGT 的订单，CGT 量不及韩国的一半。所谓 CGT，就是将订单量换算成船舶重量的单位，但即使重量相同，若接到更多需要尖端技术的船舶订单，数字也会相应提高。韩国造船业相关人士说明称，“韩国和中国接到的船舶订单数量差不多，但 CGT 规模却拉开了两倍以上差距，这意味着韩国接到的订单中需要尖端技术的高附加值船舶更多”。

韩国造船业正准备夺回世界造船第一的地位。韩国造船业界从 2011 年开始到去年为止连续七年在船舶订单量排名中负于中国停留在第二位。就连在韩国国内，造船业也被视为“夕阳产业”。但若现在这种订单业绩水平能够持续到今年年末，韩国造船业有望时隔八年之后击败中国以一年为基准重回世界第一的地位。

6 月 12 日，据全球造船和海运分析机构克拉克森研究公司(Clarkson Research)分析称，就今年 1 月-5 月各国累计订单量来看，韩国达到了 410 万 CGT(87 艘)，订单占有率为 41%。中国的订单量为 359 万 CGT(157 艘)，占有率为 36%，位居第二位。日本的订单量为 113 万 CGT(36 艘)，占有率只有 11%。



韩国造船厂今年在订单竞争中成绩喜人，其原因在于世界船舶订单环境从以散装货轮(Bulk Carrier，不包装的货运船)和油轮(Tanker，液体运输船)为主变为以液化气船和集装箱船等需要技术力量的船舶为主。全世界都在强调使用清洁燃料，液化天然气(LNG)运输船订单也随之增加，在国际油价上升的情况下，超级油轮(VLCC)的订单也开始增加。随着世界经济增长率有望呈恢复势头，为应对物流量增加，集装箱船的订单也逐渐增加。这些都是韩国造船公司擅长的船型。在散装货轮造船方面拥有竞争优势的中国和日本造船厂则相对难以接到订单，而且这种局面一直在持续。

此外，由于韩国现有的造船量(订单剩余量)比中国要少，这也使得韩国造船公司不停积极接单。以克拉克森研究公司统计的截至今年 5 月末的数据为基准，就各国订单剩余量来看，中国为 2822 万 CGT(占有率为 38%)，韩国为 1696 万 CGT(22.5%)。

在这种趋势下，韩国现代重工业、大宇造船海洋和三星重工业这三家大型造船厂的订单量全部顺利达标。Cape 投资证券研究员崔振明(音)表示，“就像日本在造船业中已丧失竞争力一样，中国似乎也难以再继续将廉价劳动力作为核心竞争力”。

另一方面，部分观点认为韩国造船业最近对订单状况有些过于乐观，对此要予以警惕。也就是说，即使韩国目前造船订单量增加，但韩国国内造船公司之间竞争激烈，若未能获得适当利润，收益性也可能会恶化。

韩国产业研究院研究委员洪性仁强调称，“现在韩国造船业的订单环境尚未恢复到能取得正常收益的程度。但若是因淡季就大幅度降低生产能力，等到当旺季来临时，可能就会缺乏争取订单的能力，因此大幅度降低生产能力一事要三思而后行”。

来源： 国际船舶网

【世界集装箱船队升级：总规模保持增长】

摘要：2018 年 5 月份集装箱船新增装载量超过 10 万 TEU，全球集装箱船队总运力已经突破 2000 万 TEU “大关”。大型船舶的交付是运力增长的主要来源，新订单仍然在不断增加。

1 全球集装箱船队总运力突破 2000 万 TEU “大关”

根据劳氏日报的最新数据，上个月世界集装箱船队的产能再增加 10 万 TEU，总产能达到 2110 万 TEU（见表 1）。全球集装箱船队的总运力突破了 2000 万 TEU “大关”。在过去的 10 年里，全球集装箱船舶的运力增长了近 240%，到 2015 年末达到了惊人的 1970 万 TEU。

2 超大型集装箱受到极度推崇



另外，值得注意的是，各种船型的增长并不均匀。由于片面的追逐单箱运输成本的，越大越好的想法仍然根深蒂固，导致新增船舶中大船占据了主要位置。其中超大型集装箱船(ULCS)的占比有位突出，在 2007 年的时候，ULCS 运力仅占总运力的 0.5%，而到目前为止，这一占比已经达到了 18%。

2018 年 5 月，大型船舶的交付是运力增长的主要来源，仅 3 艘船就占新船容量的一半。其中，中远集团接收了其 21000TEU 超大型集装箱船中远航运宇宙系列中的最新产品，而马士基则新接受了一艘 19,630TEU 和 15,226 TEU 的集装箱船。但是，达飞 CMA CGM 本月是最繁忙的运营商，5 月份有 5 艘船从 10,000 TEU 到 11,000 TEU 不等的新船投入使用。

3 新增订单潮又来了？

中国船舶工业行业协会日前发布的数据显示，今年 1-5 月份，全国造船完工 1643 万载重吨，同比下降 28.3%；承接新船订单 1968 万载重吨，同比增长 99.6%。尤其是集装箱船舶订单爆增，同比增加 356.7%。业内人士称，造船新订单爆增，一方面是因为新船价格处于低位，另一方面是因为今年航运业保持复苏态势，船东有造船动力。

单就 2018 年 5 月份来讲，根据最新的 Clarks Container Intelligence Monthly 统计，新增集装箱订单为 5 条，都为小型船舶。但根据 lloyd's list 的报道，还有 Zodiac Maritime 在现代重工业的 4 艘 14,300TEU 的附加订单的确认，HHI 提交的订单价格为 4368 亿韩元（3.92 亿美元），实际价格可能更高。这 4 艘船将于 2020 年 7 月交付，这是与今年早些时候设计的 5 艘现有订单相关的系列订单。

来源：国际海事信息网

6. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	476.00	512.00	675.00	670.00
Hong Kong	477.00	486.00	700.00	n/a
Tokyo	485.00	495.00	n/a	810.00
Hamburg	445.00	n/a	663.00	n/a
Fujairah	475.00	n/a	740.00	n/a
Istanbul	465.00	480.00	690.00	n/a
Rotterdam	445.00	485.00	646.00	n/a
Houston	435.00	n/a	670.00	n/a
Panama	455.00	n/a	690.00	n/a



Santos	479.00	510.50	n/a	693.00
--------	--------	--------	-----	--------

截止日期: 2018-06-29

◆ 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	4,800	4,800	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,750	2,750	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,600	2,600	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,350	2,350	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 24 周	第 23 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,900	8,900	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,900	5,900	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,700	4,700	0	0.0%	
LR1	75,000	4,330	4,330	0	0.0%	
MR	52,000	3,550	3,550	0	0.0%	

截止日期: 2018-06-26

(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	40,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2019	Hyproc Shipping - Algerian	Undisclosed	
1	BC	100,000	Imabari, Japan	2021	K-Line - Japanese	Undisclosed	against 15- yrs T/C to Kobe Steel, Tier III, coal carrier



1	BC	98,500	Oshima, Japan	2021	Asahi Shipping & NYK Line - Japanese JV	Undisclosed	against 20- yrs T/C to Kobe Steel, Tier III, coal carrier
4+4	BC	70,000	Chengxi, China	2020	Nova Shipping - Singaporean	3,280	wood-chip carriers
1	TAK/GAS	174,000 cbm	Hyundai, S. Korea	2020	Thenamaris - Greek	18,500	XDF propulsion, LNG
1+3	OFFSHORE	48,000	CMHI, China	2020	Offshore Heavy Transport - Norwegian	Undisclosed	3,000T crane

◆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
DARWIN	BC	73,870		2002	Japan	945	Chinese	
MARBELLA	BC	72,561		2000	Japan	Undisclosed	Undisclosed	
AS VALDIVIA	BC	57,000		2011	China			
AS VALENTIA	BC	56,823		2009	China			
AS VIRGINIA	BC	56,799		2009	China	5,500	BoCom Financial Leasing Co. - Chinese	en bloc
AS VICTORIA	BC	56,785		2009	China			
AS VINCENTIA	BC	56,708		2010	China			
PETERBOROUGH	BC	55,783		2009	Vietnam	1,250	Undisclosed	
MASTRO NIKOLAS	BC	53,609		2003	Japan	950	Undisclosed	
MOLAT	BC	28,355		2000	Japan	550	Vietnamese	
GLOBAL STANDARD	BC	28,349		2010	Japan	1,000	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
ATHOS#	CV	118,888	9,954	2011	S. Korea	5,250	Navios - Greek	**incl. T/C
ATHENIAN	CV	118,835	9,954	2011	S. Korea	5,250	Navios - Greek	**incl. T/C
ASKLIPIOS	CV	118,814	9,954	2011	S. Korea	5,250	Navios - Greek	**incl. T/C
ARISTOMENIS	CV	118,712	9,954	2011	S. Korea	5,250	Navios - Greek	**incl. T/C
SATURN	CV	17,350	1,345	2008	China	800	Undisclosed	



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
GREEN CAPE	GC/MPP	35,069		2003	China	580	Undisclosed	
GREY FOX	GC/MPP	33,684	1,908	1998	China	430	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
NEVERLAND ANGEL	TAK	115,928		2009	S. Korea	Undisclosed	Vitol - Swiss	*
ISOLA BLU	TAK	50,695		2008	S. Korea	Undisclosed	Vitol - Swiss	*
ISOLA CORALLO	TAK	50,607		2008	S. Korea	Undisclosed	Vitol - Swiss	*
BM BONANZA	TAK	105,614		2007	Japan	1,750	Undisclosed	
AXEL	TAK	49,997		2010	Japan	1,650	Undisclosed	
BIENDONG MELODY	TAK	45,937		2004	Japan	900	Undisclosed	
OCEAN CORAL	TAK	45,858		2000	Japan	rgn 600	Far East	
NICOS TOMASOS	TAK	37,164		2003	S. Korea	860	Undisclosed	
ST AQUA	TAK	23,322		2006	Japan	1,200	Undisclosed	
BRITISH COURAGE	TAK/LPG	54,533		2006	Japan	3,900	Greek	
BRITISH COMMERCE	TAK/LPG	54,490		2006	Japan	3,850	Naftomar - Greek	

◆ 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
OCEAN PRIDE	BC	38,398	6,851	1999	Japan	undisclosed	

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
ALJAWZAA	TAK	4,999	2,841	1986	Japan	305.00	as is Sharjah

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
KIMITETSU MARU	LIMESTONE CARRIER	17,000	4,929	1991	Japan	335.00	as is Japan
TALATON	ROPAX	5,432	11,213	1975	Japan	156.00	Turkish Breakers
MASHU	ROR	6,213	6,851	1999	Japan	360.00	as is Japan
AL SHEGAYA	TAK	310,513	42,444	1998	S. Korea	400.00	as is Kuwait, extra payment for bunkers
NORDIC HAWK	TAK	151,475	22,530	1997	S. Korea	444.00	as is Khor Fakkan incl. 1000t ROB



NORDIC HARRIER	TAK	151,459	22,530	1997	S. Korea	444.00	as is Khor Fakkan incl. 1000t ROB
NORDIC HUNTER	TAK	151,401	22,530	1997	S. Korea	444.00	as is Khor Fakkan incl. 1000t ROB
CAP ROMUALD	TAK	146,639	24,914	1998	S. Korea	438.00	as is Singapore

◆ALCO 防损通函

【中国 - 自 2018 年起实施更严格的固体废物进口规定】

自 2017 年 8 月 10 日起 24 种固体废物列入《禁止进口固体废物目录》。2018 年 4 月 13 日，环境保护部、商务部及其两个政府部门共同发布关于调整《固体废物进口管理目录》公告。主要包括以下两点调整：

(A) 将废五金类、废船、废汽车压件、冶炼渣、工业来源废塑料等 16 个品种固体废物，从《限制进口类可用作原料的固体废物目录》调入《禁止进口固体废物目录》，自 2018 年 12 月 31 日起执行。

【制裁：恪尽职守的重要性】

会员有义务进行充分的恪尽职守调查，从而将无意间违反制裁的风险降到最低。会员应注意可能适用的不同制裁计划，以及其他方(包括保险人)可能会落入的其他制裁计划管辖。

通常，将制裁问题分为两个部分有利于分析。首先，调查预期活动，对于协会会员来说，通常是拟运输的货物，其次，评估交易各参与方。

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
2018-06-29	661.66	765.15	5.9914	84.31	865.51	61.075	948.94	208.22	16940.0
2018-06-28	659.6	763.89	5.9966	84.044	866.97	60.969	955.27	209.66	16950.0
2018-06-27	655.69	764.41	5.9592	83.539	867.6	61.291	959.82	206.22	17002.0
2018-06-26	651.8	763.23	5.9482	83.057	866.05	61.606	961.15	207.75	17089.0
2018-06-25	648.93	756.66	5.9078	82.706	860.86	61.689	970.75	206.76	17092.0

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	1.935	1 周	1.98688	2 周	--	1 个月	2.10188
2 个月	2.16888	3 个月	2.33563	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.5025	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.77094		

2018-06-26

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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