



全一海运市场周报

2018.07 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2018.07.06 - 07.20)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求维持高位 市场运价小幅回调】

本周中国出口集装箱运输市场供需总体平稳，航线运输需求维持高位，多数航线运价高位回落，综合指数下跌。7月20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793.76点，较上期下跌3.9%。

欧洲航线：目的地进入传统旺季，市场货量表现稳定，供需关系维持在较好水平。本周上海港船舶平均舱位利用率在95%以上，并有部分航次满载出运。市场运价保持平稳，多数航商维持现有运价，部分航商针对各自订舱情况作小幅调整。7月20日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为863美元/TEU，较上期下跌2.2%。地中海航线，运输需求总体较好，市场装载情况稍逊于欧洲航线，上海港船舶平均舱位利用率在90-95%范围内。价格方面，大部分航商维持现有运价，市场运价小幅波动。7月20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869美元/TEU，较上期下跌2.0%。

北美航线：数据显示美国7月14日当周首次申请失业救济人数20.7万人，创1969年12月以来新低，表明美国国内劳动力市场继续走强，进一步带动美国国内消费走强。目的地正处于运输旺季，运输需求保持较高水平，虽然中美贸易摩擦对航线的前景有负面影响，但目前航线基本面保持良好。美西航线，上海港船舶平均舱位利用率在97%以上，较多班次满载出运。运价方面，由于短期内涨幅较大，市场对运价接受度有所分歧，同时部分航商因货物结构差异调整运价，即期市场运价小幅下跌。7月20日，上海出口至美西基本港市场运价（海运及海运附加费）为1616美元/FEU，较上期下跌4.1%。美东航线，由于市场运输需求旺盛，多数航班接近满载出运，市场运价高位震荡。7月20日，上海出口至美东基本港市场运价（海运及海运附加费）为2650美元/FEU，较上期下跌2.2%。

波斯湾航线：运输需求维持低位，运力供求失衡较严重，加之有地区内不确定因素影响，航线整体装载情况较差。航商坚持停航计划缩减总运力规模，但船舶装载率未见起色，各航商装载情况出现分化，航次船舶舱位利用率在55%-85%不等。受市场基本面持续低迷影响，即期市场运价跌幅放大。7月20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371美元/TEU，较上期下跌14.5%。

澳新航线：市场运输需求保持平稳，上海港出运船舶舱位利用率在90%~95之间。由于市场表现总体比较平稳，供求关系保持平衡状态，航商大多维持现有运价。7月20日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为737美元/TEU，较上期上涨1.0%。



南美航线：市场货量维持在高位，航线运力也有所增大，上海港船舶平均舱位利用率保持在九成左右。运价方面，部分航商为争夺份额对运价进行再次下调并引起市场整体跟进，即期市场运价明显回落。7月20日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为1437美元/TEU，较上期下跌9.5%。

日本航线：目的地正处传统淡季，市场运输需求保持弱平稳状态，航线运价小幅波动。7月20日，中国出口至日本航线运价指数为717.52点，较上期上涨1.8%。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【库存高企采购乏力 综合指数波动下行】

本周，因下游企业库存较高，采购积极性不强，市场整体货盘偏少，运力充沛，运价震荡下跌。7月20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1091.20点，较上周下跌3.4%。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，天气因素带给市场的影响逐渐转弱。受错峰生产和环保检查影响，水泥、化工等高耗能行业用电需求减少，制造业增速放缓，耗煤量减弱；居民用电不如预期；经统计，本周沿海六大电厂日耗煤量徘徊于73万吨左右，整体增幅低于预期。库存方面，随着“增产增运”政策的出台，长协煤发运占比稳定。铁路满负荷运行，港口进车量保持平稳，带动港口库存不断向上堆积。为了保障路港煤运通道畅通，北方港口积极疏港，煤炭库存下移。本周，沿海六大电厂库存依旧维持在1500万吨高位，存煤可用天数超过20天。运输市场方面，台风因素对运力周转的影响逐步减弱，大批船舶回归市场，等待货盘。然而，在“高库存、低日耗”的背景下，电厂采购意愿较低，多采取刚性补库策略，以长协煤拉运为主。加上近期煤价步入下行通道，下游用煤企业观望情绪较重。本周沿海煤炭运输市场需求持续疲软，运价一路走低，货主在运价博弈中占据主动。

7月20日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1140.07点，较上周下跌3.5%。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28.1元/吨，较上周五下跌8.8元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为30.4元/吨，较上周五下跌9.4元/吨；秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为37.4元/吨，较上周五下跌8.8元/吨。

金属矿石市场：铁矿石市场整体盘整运行，国产铁矿石价格涨跌不一，因成品钢材表现强劲，矿山挺价意愿较强，市场整体成交一般。成品钢材受天气影响，部分地区市场价格有所上涨，但幅度较为有限。市场需求未有明显好转，多数钢厂维持前期采购政策，供需双方多以维稳操作为主。7月20日，沿海金属矿石货种运价指数报收1046.22点，较上周下跌3.9%。

粮食市场：北方产区玉米价格整体稳定，随着个别厂家收购价格出现下调，挺价氛围有所回落，市场供应平稳。南方地区玉米价格继续维稳运行，市场粮源



供应充足，加上下游企业近期关注南方新玉米上市情况，对市场心态有所打压。沿海粮食运输市场需求不足，运价下跌。7月20日，沿海粮食货种运价指数报收913.51点，较上周下跌11.7%。

油品市场：本周，沿海成品油运输市场延续低迷态势，下游库存高位，其中柴油库容严重不足，卸港船舶积压。加上国际油价下跌，限制贸易商积极性，市场货源及配送货源均较为有限，运价低位震荡。7月20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955.08点，较上周持平。

(3) 中国进口干散货运输市场

【海岬型船冲高回落 综合指数受累下滑】

本期国际干散货运输市场海岬型船市场冲高回落，在近两周大涨后临近周末温和调整；巴拿马型船和超灵便型船市场变化不大，延续窄幅震荡走势。远东干散货综合指数总体小幅震荡。7月19日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为1073.11点，运价指数为965.85点，租金指数为1233.99点，较上期分别微跌0.4%、0.7%和0.1%。

海岬型船市场：本期海岬型船市场在前两期快速上涨的基础上高位盘整。大西洋市场表现依然亮眼，巴西远程矿航线在上周末运价略微回调后，本期市场水平保持稳定，上半周交投活跃，加上北大西洋区域运力紧张，船东信心充足，提高叫价。8月中的装期，巴西图巴朗至青岛航线成交价反弹至22.5美元/吨以上，临近周末，市场成交略微减缓，运价水平有所回调。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为22.183美元/吨，较上期上涨1.8%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为16.094美元/吨，较上期上涨2.2%。太平洋市场，由于FFA远期合约价格保持坚挺，市场水平继续攀升，西澳至青岛航线运价升至9美元/吨高位，17日市场报出18万载重吨船，7月22-25日大连交船，途径澳大利亚，新加坡-日本还船，成交日租金为25400美元，刷新年内新高。下半周，受国际油价连续下探，FFA远期合约价格走软以及巴西长航线市场转弱的影响，太平洋市场陷入僵持，成交清淡，租金、运价随之回调。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为8.443美元/吨，较上期下跌4.0%；中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为19956美元，较上期微涨0.3%。澳洲纽卡斯尔至舟山航线运价为12.428美元/吨，较上期微跌0.6%。

巴拿马型船市场：本期巴拿马型船市场氛围整体变化不大，两大洋市场小幅波动。太平洋市场，进口煤炭货盘表现平平，中国港口库存偏高，下游需求较弱，贸易商多持观望态度，加上印尼南加恶劣天气影响出货，NoPac货盘寥寥，太平洋区域租金、运价整体震荡走弱。18日市场报出8.1万载重吨船，7月17日舟山交船，途径印尼，新加坡-日本还船，成交日租金为8250美元。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为10625美元，较上期微跌0.5%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为9765美元，较上期下跌1.1%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.262美元/吨，较上期下跌2.1%。大西洋市场，南美地区回远东的粮食货盘活跃度一般，主要受大西洋往返航线带动，租金、运价较为坚挺，周末随着油价下跌，运价略微走弱。18日市场报出8.1万载重吨船，8月1日南美东海岸交船，新加坡-日本还船，成交日租金为15800美元，另加58万美元空放补贴。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为34.682美



元/吨，较上期微涨 0.1%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场有所企稳。上半周市场延续上期阴跌走势，下半周显企稳迹象，虽然煤炭货盘不多，但镍矿和钢材货盘略有起色，加上区域内运力供应稍显紧张，租金、运价企稳。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 8900 美元，较上期微跌 0.6%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 10946 美元，较上期微涨 0.8%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 8428 美元，较上期持平；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.805 美元/吨，较上期微跌 0.3%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.099 美元/吨，较上期微跌 0.5%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价持续下滑 成品油运价波动盘整】

据美国能源信息署 EIA 公布数据，美国原油产量在连续三周持平之后，7 月 13 日当周突然增加，主要受阿拉斯加原油产量增加的影响。随着部分油田恢复生产，国际原油供应紧张格局有所缓和，叠加区域摩擦引发市场对原油需求受抑制的担忧，油价不断承压下跌。本周原油价格波动下滑，布伦特原油期货价格周四报 72.58 美元/桶，较上周下跌 2.5%。全球原油运输市场大船运价持续下跌，中型船运价稳中有升，小型船运价小幅下跌。中国进口 VLCC 运输市场运价不断下探。7 月 19 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 636.18 点，较上期下跌 4.1%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场依旧延续船多货少格局。上半周，两大航线市场异常冷清，加之少量老旧运力成交价格偏低，现代型船运价阴跌不止。下半周，市场观望气氛浓重，临近下月装期，市场开始蠢蠢欲动，预计随着 8 月新装期的到来，运价将止跌反弹。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS 46.19，较上周四下跌 3.4%，CT1 的 5 日平均为 WS 46.94，较上周下跌 6.0%，等价期租租金平均 1 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS 47.08，下跌 5.1%，平均为 WS 48.22，TCE 平均 1.2 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价综合水平稳中有升。西非至欧洲市场运价小幅上涨至 WS70，TCE 约 0.8 万美元/天。地中海和黑海航线运价维持在 WS85，TCE 约 1.0 万美元/天。美国进口主要来自非洲，一艘 13 万吨级船，阿尔及利亚至美国，7 月 25 日货盘，成交运价为 WS55。亚洲进口主要来自中东，一艘 13 万吨级船，伊拉克巴士拉至印度金奈，8 月 2 日货盘，成交运价为 WS80。

阿美拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线运价保持稳定，地中海及欧美航线稳中有降，综合水平小幅下跌。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS87（TCE 在保本线之下）。跨地中海运价下跌至 WS102 水平（TCE 约 0.7 万美元/天）。北海短程运价小幅下跌至 WS119（TCE 约 1.4 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，挪威至欧洲大陆，7 月 23 日货盘，成交运价为 WS120。波罗的海短程运价维持在 WS94，TCE 约 1.6 万美元/天。该航线一艘 10 万吨级船，波罗的海至欧洲大陆，7 月 26 日货盘，成交运价为 WS95。波斯湾至新加坡运价小幅上涨至 WS102，TCE 约 0.5 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价保持在 WS98，



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稳中有升，欧美航线涨跌互现，综合水平波动盘整。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS149 (TCE 约 0.6 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价保持在 WS118 (TCE 约 0.8 万美元/天)；7.5 万吨级船运价维持在 WS104 (TCE 大约 0.8 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价小幅下跌至 WS83 水平 (TCE 始终在保本线之下)；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅上涨至 WS103 (TCE 大约 0.1 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

【大灵便型货船价上涨近 5% 超大型油轮船价下挫约 3%】

7 月 18 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 798.27 点，环比微跌 0.33%。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 0.62%、0.47%、0.43%；国际散货船价综合指数微涨 0.13%。

随着铁矿石和煤炭货盘增加，航次租船明显活跃，运价回升，BDI 指数收于 1695 点 (周二)，环比上涨 9.00%，但市场对后期运价走向出现分歧，二手散货船价格大幅震荡。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1412 万美元、环比跌 0.16%；57000DWT--1612 万美元、环比涨 4.94%；75000DWT--2174 万美元、环比跌 3.72%；170000DWT--3422 万美元、环比涨 0.52%。随着散运市场即期运价进一步推高，部分航线运价因煤炭、粮食和镍矿货盘供应支撑不足而下跌，少数租家趁机推迟交易，期待运价回跌到适宜的价格再出手，1 年期租费率稳中有涨，干散货船东盈利情况持续改善，预计二手散货船价格短期将震荡上涨。本周，二手散货船市场成交基本活跃，共计成交 13 艘 (环比减少 5 艘)，总运力 78.54 万 DWT，成交金额 18945 万美元，平均船龄为 10.31 年。

据报道，美国政府正在考虑动用该国 6.6 亿桶的石油储备增加石油供应量，俄罗斯准备向伊朗的油气行业再次投资 500 亿美元，多重因素利空油价，布伦特原油期货收于 72.16 美元 (周二)，环比下跌 7.57%。近期，挪威和伊拉克有罢工游行出现，一定程度上限制了该国的原油供应，市场仍受供应紧张情况影响，原油价格在回挫后又小幅上涨。国际原油运输需求疲软，油轮运价跌多涨少，二手油轮船价震荡调整。本周，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--1985 万美元、环比涨 0.05%；74000DWT--2220 万美元、环比涨 0.01%；105000DWT--2562 万美元、环比涨 0.11%；158000DWT--3849 万美元、环比涨 0.02%；300000DWT--5531 万美元、环比跌 3.00%。目前，国际石油货盘供应量、油轮租船询盘量较为稳定，但油轮运力供应充足，运价低位震荡，预计二手油轮价格稳中看跌。本周，二手国际油轮成交量增加，共计成交 17 艘 (环比增加 12 艘)，总运力 275.87 万 DWT，成交金额 51110 万美元，平均船龄为 8.18 年。



受天气影响，沿海散货运输需求减弱，沿海散货运价继续探底，二手散货船价稳中有跌。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--119 万人民币、环比跌 0.56%；5000DWT--743 万人民币、环比跌 0.34%。7 月 17 日，国家发改委表示：将加快优质产能释放，推进中长期合同签约，保障铁路运输，保障煤炭供应。短期市场看跌情绪增加，下游用煤企业采购谨慎。虽然沿海散货运价小幅下探，但金属矿石、粮食货盘有增加迹象，加上“迎峰度夏”用煤高峰即将到来，船东普遍看好后市，运价下跌空间有限，散货船价格短期或止跌回稳。本周，沿海散货船询盘量尚可，实际成交量稀少，成交船舶吨位以 10000DWT 为主。

内河散运需求减弱，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--47 万人民币、环比跌 1.10%；1000DWT--100 万人民币、环比涨 2.03%；2000DWT--188 万人民币、环比涨 0.51%；3000DWT--316 万人民币、环比跌 2.96%。7 月以来，国内房地产调控继续，全国多个城市已发布楼市政策或执法结果，重点打击投机炒房团伙，个别城市还设置了房价“涨停板”，内河建材运输需求或受到影响，预计内河散货船价格将震荡调整。本周，内河散货船成交量萎缩，共计成交 33 艘（环比减少 3 艘），总运力 6.17 万 DWT，成交金额 5206 万元人民币。

来源：上海航运交易所

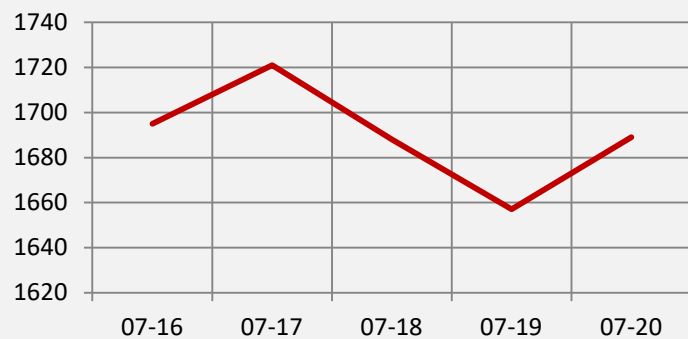
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

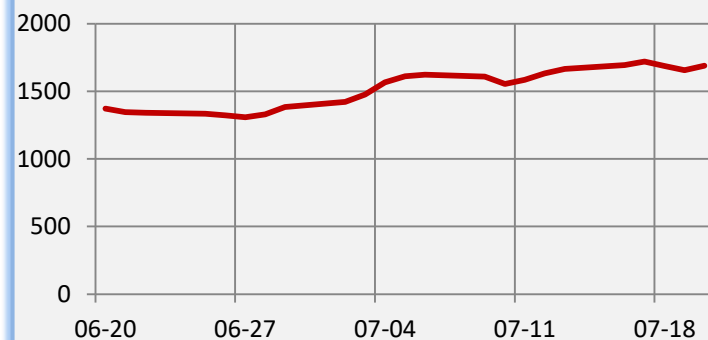
波罗的海指数	7 月 16 日		7 月 17 日		7 月 18 日		7 月 19 日		7 月 20 日	
BDI	1,695	+29	1,721	+26	1,688	-33	1,657	-31	1,689	+32
BCI	3,238	+82	3,335	+97	3,230	-105	3,130	-100	3,205	+75
BPI	1,529	+2	1,530	+1	1,529	-1	1,538	+9	1,557	+19
BSI	998	+3	1,003	+5	1,008	+5	1,016	+8	1,023	+7
BHSI	559	0	561	+2	561	0	561	0	560	-1



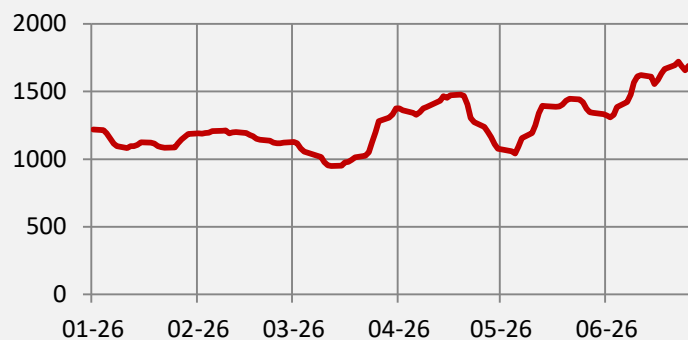
上周 BDI 指数走势



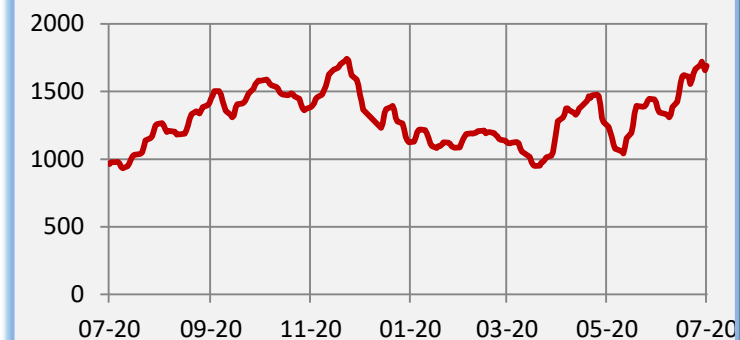
近一个月 BDI 指数走势



近半年 BDI 指数走势



近一年 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金（美元/天）

船型（吨）	租期	第 28 周	第 27 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	24,000	23,500	500	2.1%
	一年	21,000	21,000	0	0.0%
	三年	19,500	19,500	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	13,250	13,000	250	1.9%
	一年	13,500	12,750	750	5.9%
	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： 2018-07-17

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Brave Sailor 2011 176283 dwt dely Pyeongtaek in d/c prompt trip via Australia redel Singapore-Japan \$22,000 - Hyundai Glovis

Lowlands Longevity 2001 173018 dwt dely Liuheng end July trip via Australia or NoPac round redel Singapore-Japan \$21,500 - cnr

Red Lotus 2006 83007 dwt dely Gibraltar 27 Jul trans atlantic round voyage redel Skaw-Spain \$16,000 - Bunge

Semiramis 2013 82301 dwt dely Ube 22/26 Jul trip via E Australia redel China \$11,000 - Louis Dreyfus

Star Laura 2006 82209 dwt dely Ulsan 22/23 Jul trip via Prince Rupert redel Singapore-Japan \$12,300 - MOL



Key Opus 2015 81863 dwt dely Ghent prompt trip via Murmansk and Turkey redel Cape Passero \$18,000 - Klaveness

DL Carnation 2014 81805 dwt dely EC South America 05/10 Aug trip redel Singapore-Japan \$15,750 + \$575,000 bb - Amarante

Wookie 2012 81755 dwt dely Itaqui 30 Jul trip redel China \$16,500 +\$650,000 bb - Cargill - <corrects rate from 19/7 report>

Sinochart Beijing 2012 81664 dwt dely Belfast prompt trip via USEC redel ARA approx \$16,500 - Bunge

Coral Diamond 2007 76596 dwt dely Ube prompt trip via E Australia redel India \$10,000 - Sinoeast

Salford? Quay 2011 57081 dwt dely Sendai 20/23 Jul trip via CIS redel China \$10,000 - cnr

Cos Prosperity 2006 55676 dwt dely Dalian 25 Jul trip redel Vietnam \$9,000 - cnr

Almirante Storni 2017 31797 dwt dely Recalada 25/29 Jul trip redel Brazil \$12,000 - AEC

(2) 期租租船摘录

Taho Europe 2018 84549 dwt dely Yeosu 28/30 Jul 1 option 1 year redel worldwide \$15,750 - WW Bulk

4. [航运市场动态](#)

【迄今为止 2018 年国际航运业 7 大趋势！】

2018 年上半年已经过去，关于航运业的关键问题已经变得更加清晰。今年剩余时间主要有哪些趋势或可能呢？以下是一些业内专业人士的分析。

运价令人失望

今年以来，市场对集装箱运输的看法是积极的，对散货船和油轮的看法也是非常积极的。但是半年过去了，箱装运输又回到了亏损状态，干散货运价令人失望，产品油轮价格比 2017 年更差，原油油价格比预期低得多，液化石油气（LPG）运费低于盈亏平衡。如果原油，产品和液化石油气油轮下半年利率仍然低迷，债务重组和强制整合可能随之而来。



关税和贸易动荡

首先是美国对钢铁和铝的关税，以及来自中国，加拿大，墨西哥和欧盟的反关税。然后是针对中国的美国关税，以及中国的反收税。下半年对航运需求的影响难以预测。

一些货物货值将超过关税，一些货物将不顾关税而行动，一些货物根本不会被运输，一些货物将会改道运输，航运需求的影响可能没有人们担心的那么严重，尽管船公司确实面临风险。

银行融资不断变化

银行债务能力继续收缩。现在银行正在竞相向最有盈利希望的借款人提供贷款，从而造成了贷款成本的巨大差异。与此同时，债务所涵盖的船舶成本要少得多：现在为 40-50%，而之前为 80%。

这影响船公司以前所未有的速度进行售后租赁交易以填补缺口。下半年可能会有更多的售后回租，而长期来看，即使是评级最高的航运借款人支付的利率也会上升。

华尔街犹疑，奥斯陆公开发行

奥斯陆的股票和债券发行继续以温和的速度进行，但更大的纽约市场仍然存在问题。GoodBulk 未能完成美国的首次公开募股和纳斯达克也未能上市，这是最新的坏兆头。

总体而言，2018 年正在成为美国普通上市公司发行史上最糟糕的一年，这些公司转而通过出售优先股、可转换债券和债务证券来筹集资金。预计下半年将有更多的小型业主在奥斯陆进行融资，同时华尔街也将持续震荡。

原油和燃油价格的飙升

原油价格的上涨有两种作用，第一，它推动了美国原油出口；其次，它迫使非美国供应商重新开始生产，这可能导致更多来自中东和俄罗斯的资金下半年流入。



更高的原油价格也转化为更高的燃油价格。其后果将持续到年底，其后果将是租入吨位的运营商和现货吨位的所有者的利润率下降，以及在租船市场上偏爱节油型船舶。

整合仍在继续

自 2014 年以来，航运业经历了前所未有的整合。迄今为止，Gener8 被出售给 Euronav，Star Bulk 收购了 Augustea Atlantica 和 Song Bulk 船队；Seaspan 收购了 Grand China Intermodal；Essberger 接管了 Crystal Nordic；Navios Acquisition 将与 Navios Midstream 合并。随着成本上升，利率疲软，私募股权投资者寻求退出，更多的合并将接踵而至。

液化天然气表现优异

与几乎所有其他行业不同，液化天然气 (LNG) 运输在 2018 年的表现非常出色。现货费率正达到每日逾 9 万美元的年度高点，而且更多船舶正在租入。新造船交付存在风险，但液化天然气下半年前景看好。

来源：搜航网

【上半年海运市场分析：供需弱平衡 运价归理性】

当前沿海市场走势

受益于宏观经济中高速运行，1-5 月年全国火力发电量增速达到 8.1%，创下同期新高，带动煤炭需求旺盛；国际海运市场强劲反弹至近几年高点。受两个市场利好驱动，沿海运价较去年上涨一成以上。但由于受一些内在因素影响，沿海市场未能保持去年底火爆行情，运价出现合理回归。据上海航交所发布的沿海煤炭运价指数，截止 6 月底，沿海煤炭运价指数日均为 900 点，较去年上涨了 15.6%，其中主流航线秦皇岛/张家港、秦皇岛/广州、秦皇岛/厦门煤炭运价分别为 39.4 元/吨、43.5 元/吨、41.8 元/吨，较去年同期分别增长了 15.3%，18.3%，14.4%。尽管运价呈现两位数增长，上半年船东的效益总体不错，但业绩光环下的隐忧也开始显现。上半年对运价贡献最大的在一月份，如刨去一月份，整个指数增长率仅 3.6%，再加上燃油成本大幅上升的侵蚀，2-6 月实际效益与去年相比基本持平，即使部分航线或船型上涨，其幅度也不会太大。在迎峰度夏来临之际，去年 6 月市场表现较为的凌厉，而今年相对平淡，上涨趋势比较缓慢。

需求有支撑，但不确定因素依旧存在



上半年市场运行的主要特点是：1、上半年是传统的用煤淡季，但受益于经济较快增长，特别是5月超常的高温天气，助推了煤炭需求，1-5月份，沿海煤炭下水量达到2.9亿吨，同比增长1.8%，刚性需求支撑了海运输市场。2、煤价上涨预期升温，助推运价上升；为了阻止国内煤价过度下跌，4月中旬，国家出台放缓进口煤政策，令内贸煤价格上升预期快速升温，电厂反映积极，拉动运价一波持续上涨。煤价涨运价涨，煤价跌运价跌已成为市场的正常逻辑。3、新增运力加快涌入，市场开始降温。今年运力只增不减，据粗率估计，上半年新增二手进口船约45艘，280万载重吨左右，沿海干散货总运力有望达到5800万载重吨，甚至更高。新增运力进入市场有效缓解了去年的运力极度紧张局面，平衡了市场供求关系。4、煤电、煤钢长协增多，稳定了市场情绪。由于煤炭供应紧张，引发煤价大幅波动，为了稳定预期，煤电、煤钢双方决定大幅增长煤炭在长协供应中的比例，由去年的50%上升回升到目前的80%，有效遏制的市场大起大落，同时也稳定了沿海运输市场，避免过度波动。

后市赢利依旧，但低于去年

与去年相比，当下的国内外经济形势更加复杂多变，特别是中美贸易战不断升级，以及宏观经济的结构性矛盾开始显示，必将影响到下半年的市场。

1、运力的需求侧：煤炭需求刚性支撑；火力发电占全国发电量的72%以上，煤炭在整个能源消费结构中的主导地位并未改变，GDP要实现中高速增长，以及国家对进口煤的限制性调控，均有利于内贸煤炭的刚性需求。即使受宏观经济以及天气的不确定影响，需求有可能弱于去年，但下降的幅度也比较有限。近期国家连续三次降准，政策对经济发展维稳意图明显。

2、运力的供给侧：近期交通部对二手进口船作出了新规，大幅提高环保准入标准，加重了买入成本，放缓了进口船流入。而新造船成本又高，市场难以承受，船东积极性不高，预示运力的增长进入平稳期，对沿海市场是利好。

3、船东的信心已完全恢复，抗风险能力大幅提高，利好市场情绪。

4、当下的中美贸易战不断升级，以及各地政府频出的房地产调控政策，金融去杠杆，均将对下半年的经济产生影响，经济增速有可能放缓。

综合上述分析，赢利的行情仍将惯性存在，无须任何悲观，因影响航运的基本面没有改变。但由于天气、宏观经济、政策等不确定因素太多，有些是我们无法事先预见的，导致沿海运力供需处于弱平衡状态，所以下半年要维持去年的高赢利不太现实，因这种弱平衡随时受某一事件发生而打破，要有充分的思想准备，理性对待。

来源：中国水运网



【内贸集运：迷航中寻求新生】

近日，洋浦中良海运有限公司宣布，由于国内航运市场持续低迷、同业竞争加剧、生产成本增加等原因，公司暂停所有航线经营。该事件引发业界人士广泛关注。目前内贸集运市场存在什么问题？内贸集运船东在竞争中需要什么样的市场环境？《中国交通报》采访了内贸集运企业、中国船东协会以及行业专家，请他们对内贸集装箱市场发展进行分析探讨。——编者

内贸集装箱

存较大发展空间

我国内贸集装箱航运市场自 1997 年形成以来，在经济快速增长的背景下，市场容量、行业规模、从业企业数量等各方面都发展很快，已经初步形成了一批航线布局完整、服务网络全面的航运企业，如上海泛亚、安通、中谷、外运、信风、合德航运，宁波远洋等。

中国船东协会常务副会长张守国表示，目前国内各方面的经济政策导向、产业结构等因素，对内贸集装箱货运市场均有一定程度利好。

“我国经济总体呈现的 L 形走势，在未来几年内降风险、挤泡沫、增动能、稳效益政策主基调下，经济增长率在 2020 年之前还会保持在 6.3% 左右。另一方面，随着国家对环境保护的重视，‘一带一路’建设，公路改革的逐步推进，国内公路、水路的散货运输所受限制减少，沿海散货集装箱化进程将逐渐加快。”张守国说。

在我国沿海地区，内贸货物集装箱化率为 50%，外贸货物集装箱化率为 80% 到 90%。“我国内贸货物集装箱化率与外贸货物集装箱化率比例为 1：2，而在美国，该比例为 3：1。我国内贸集装箱还有很大的发展空间。”张守国表示，“李克强总理提出，要采取综合举措，提高大宗货物和长距离运输的铁路货运比例，特别是打通海铁联运‘最后一公里’，大幅提高集装箱海铁联运比例。交通运输部也提出了三年集中攻坚目标，到 2020 年实现铁路增量 11 亿吨（较今年增长 30%），水路货运量增加 5 亿吨（较今年增长 7.5%）的目标。在未来几年，内贸集装箱市场的潜力依然巨大，市场从业企业依然有较大的发展空间。”

低价竞争非标操作

扰乱市场

内贸集装箱市场良好发展前景与内贸航运商尴尬状况形成了鲜明对比。



在经过多年的规模化快速发展后，近年来航运市场已经进入平稳发展期，但业内部分航运企业为了提高市场份额，稳固行业地位，追求运力规模，过快放大运力，造成市场运力供大于求，这种情况在 2016—2018 年期间较为严重。据统计，内贸集装箱市场整体运力投入规模从 2016 年的总载重吨 660 万吨增加至 1050 万吨，增幅约 60%。

在市场运力过剩局面下，航运企业低价竞争日趋普遍，市场平均运价水平长期低迷且波动频繁。内贸集运的竞争模式就是单纯的低价竞争。这其中，有外贸集运发展的前车之鉴。十五年前，上海—日本航线的运价就竞争为负运费了。2018 年 6 月泛亚内贸集装箱运价指数降至 865 点，低于 2016 年最低水平；2017 年运价波动幅度达到了 2015 年的四倍。内贸集装箱市场，竞争已成为行业常态。因此当市场出现较长时间淡季时，往往会出现航运商经营效益低下乃至运营不善，出现停止运营情况。

“除了内贸集运市场低价竞争的原因，内贸集运从业者本身也有很多问题。”交通运输部水运科学研究院研究员谢燮表示，“内贸货代行业初期很多是一个人、一台传真机、一部电话就组建了一个代理‘公司’，从业者素质参差不齐，很多人都是纯粹外行，跨界操作。”他们学习和沿袭了外贸代理行业的一些习惯和操作模式。后续随着内贸航运的不断发展，为了抢占市场份额持续降低标准要求，以迎合客户需求，造成内贸货代行业的运作混乱。“某些内贸集运的货代利用信息不对称性，对货主和船公司选择性欺瞒，这也在一定层面上阻碍了行业健康发展。”谢燮说。

航运视野从同类竞争

向聚焦客户转移

内贸集装箱市场的持续健康发展，离不开内贸集运企业的自身发展提高。中谷海运企业从业者表示：“作为航运商，我们会摆脱单纯市场竞争的固有思维，站在行业自律、规范化经营、服务提升、价值创造等方面进行思考，创造出内贸集装箱货源市场的蓝海。新时代的航运企业，不理性的低价竞争没有出路，我们会努力在供给侧结构性改革中找路径，通过技术创新和模式创新，推出与过往完全不同的供给，在时效性、灵活性、个性化、增值服务、跨界协同等领域不断探索。”

对于内贸集装箱企业如何实现自我更新，谢燮认为，要构建核心价值观、以创新克服供给老化。“核心价值是从精神方面的改进，港口、货代、从业者、企业主等的行为都会发生变化，行业正能量能够得到弘扬，行业内部就能形成合力，促进健康市场环境的形成。”作为内贸集装箱企业的当家人，其视野和格局一定要从同类竞争者身上挪开，并将视野聚焦在客户身上。新时代的客户需求一定还有很多没有被满足，就看当家人是否有“格物”而后“致知”，找到企业的新出路。

“内贸集装箱企业经营者需严格遵守内贸集装箱装箱、限重规范，避免超重和品名瞒报，规范化经营。”张守国表示，“同时要通过发展海铁联运和散改集



推进，扩大内陆货源和沿海散货的集装箱化。”如今，内陆煤炭货类及沿海卷钢散货，在国家环保政策下，已经呈现出快速的集装箱化。

另外，内贸集装箱企业可以通过自身服务能力建设和提升，向货主提供物流便利条件，在传统内贸集装箱货源以外，增加如“汽运货”“白色家电”等非传统内贸集装箱高值货在货源中的比例，开发新货源市场。

期待准入制度

规范行业发展

内贸集装箱市场上现存一些不合理现象，为规范行业行为，保护货主、港口、航企各方利益，促使内贸集装箱市场长期健康发展，政府部门需加强引导。

中国船东协会呼吁：针对内贸集装箱市场存在的国外老旧船舶、国内散货船稍加改造进入内贸市场现象，希望政府部门加强对行业的引导，制定市场准入原则，在从业者准入、运力准入方面对航运企业进行规范，从源头上降低不合规企业对行业的损害。另外，国内仍存在港口企业同时经营航运企业的现象。对此，希望政府部门加强管理，为行业创造更加公平的竞争环境。对于内贸集装箱超重、品名瞒报等现象，希望政府部门引导，强化内贸集装箱限重，装箱规范、货物申报等方面的执行力度和处罚力度，规范行业环境。

同时，行业主管部门应指导督促行业领域的科研机构发布相关市场的动态信息和年度报告，让从业者获得市场供需关系的信息，避免盲目增加运力。“今年5月份交通运输部水运局发布的‘2017年水路运输市场发展情况和2018年展望’便是政府信息公开的良好开始，有利于对市场走向和大家投资冲动给予指导。”张守国说。

谢燮表示：“行业协会应针对行业发展多做研究，多提合理化建议。制定相关行业发展的规范标准，针对恶性竞争扰乱市场的谴责通报或处罚通报，并建设航运企业发展共同保护体系。”

作为内贸集运市场的各个参与方，也需做出改变。

“国内各港口企业，需提高港口作业效率，为从业者提升物流水平，降低物流成本创造有利条件。内贸集装箱市场各从业者，包括货主、货代、拖车、港口、航运企业等，提高行业自律，各方联手，严格执行行业政策法规，共同推动内贸集运市场更好地发展。”谢燮说。

来源：中国交通新闻网



5. [船舶市场动态](#)

【中日韩造船业，谁的日子都不好过】

在全球产能过剩和市场萎缩的情况下，中日韩三国船企的日子都不好过，三国政府也都在全力保护本国的主要造船企业。

据日媒报道，中日韩三国控制着全球造船市场 90%的份额。然而，产能过剩一直困扰着这一行业。在 2008 年全球金融危机之后，造船量已经从 2006 年的 1.3188 亿 GT 降至 2016 年的仅 1884 万 GT。

中日韩船企的手持订单量也在不断下滑，日本船企在今年 3 月的手持订单建造量从 2015 年的 4.2 年降至 2.4 年，韩国船企手持订单建造量从 2.7 年降至 1.7 年，中国船企也从 3.5 年降至 2.8 年。

市场的萎缩激化了价格竞争。现代重工等大型船企已经通过承接批量订单来降低大型船舶的单位价格。现代重工在蔚山拥有全球最大的船厂，9 座船坞能够在仅 6 个月的时间内建造 10 艘 300000 载重吨 VLCC。现代重工凭借灵活的交付期而吸引客户，这是日本船企无法做到的。韩国船企因此在去年占据了 43% 的市场份额，而日本船企份额跌至 7% 的历史低位。

同时，大宇造船去年也凭借韩国产业银行（KDB）的援助重新扭亏为盈。对此，日本船企指责，这种政府援助行为违反了市场的公平竞争。日本政府已经计划向世界贸易组织（WTO）提起诉讼。

在对立的同时，日韩造船业也面临着共同威胁——中国国有造船巨头的诞生。中国造船业在去年赢得了全球 35% 的订单，但中国船企依然受到产能过剩的影响。举例而言，大船重工的 6 座船坞在 2017 年仅建造完成了 12 艘船。因此，有消息称中国政府决定合并国内的两大造船集团——中船集团与中船重工。

中日韩三国试图协商这种过度竞争的解决方案。然而，没有任何一国愿意大大削减产能，因为造船业是中日韩三国雇佣劳动力的主要行业。

据悉，日本船企正在尝试将生产工作转移到亚洲邻国来降低成本。川崎重工计划关闭位于香川县造船厂两座船坞中的一座，并将中国合资企业大连中远海运川崎的造船产能提高 50%，包括建造第二座船坞。三井 E&S 造船业已经与常石造船合作，利用常石造船在菲律宾宿雾的船厂。

意大利船舶工业协会（ASSONAVE）近日表示，近年来的市场趋势反映出了产能的过剩，这主要是由亚洲船厂造成的，亚洲国家对船厂的支持带来了危险的倾销政策。这导致船东“投机”订船，这些投机订单超过了市场的吸收能力，致使船东供给过剩、租约下降。由于未能尊重市场基本面以及由此造成的供给过



剩使得 2016 年新船订单量大幅下降，船厂关闭、裁员和政府救助成为亚洲造船业的常态，特别是在韩国。这再一次证明，市场不会长时间被人为改变。

来源：国际船舶网

【船东下单热情开始消退？】

根据 VesselsValue 的最新报告，2018 年第一季度新船订单总投资超过 100 亿美元之后，大多数航运市场对新造船订单的热情已经开始消退。

现在承诺的新船交付量是自 2016 年初以来的最低水平。今年年初的订单热情最高，因为市场回报率最高，这包括散货船和 LNG 船，而对而对低收益的环保油船市场的兴趣则更为疲软。

VesselsValue 表示，“从某种意义上说，这突显了投资者对市场的短期看法。市场强势时船舶融资比市场低迷时候更容易，这种对比非常鲜明。”

VesselsValue 解释称，新船订单下降的部分原因是船厂要求提升船价。钢价上涨、劳动力的减少和船厂不愿接收低利润的订单，这些都造成了船舶买家的兴趣降低。

“新船订单放缓将是一个令人鼓舞的迹象，表明订单过量可能不是一个重大问题，有利于市场的供需平衡。”

不过，一些细分市场有大量的优质订单，其中大部分被同等数量的在运营船舶抵消，这些船舶的价值等同于报废的价值。VesselsValue 表示，如果今年剩余时间的订单能够维持在 40 亿至 80 亿美元之间，可以支撑船龄小的船舶资产价值上涨。

全球贸易不利因素可能会让一些船东暂停船队更新计划，尤其是集装箱船和散货船，因为关税增长导致消费品价格上涨，将直接影响这些市场。然而，大多数航运市场似乎处于低谷或正在改善，这应该鼓励更多的投资者继续进行新造船。资金往船舶转移，这是一个很好的提醒，表明行业的周期性仍然是没有变化。

来源：国际船舶网

6. [世界主要港口燃油价格](#)

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	464.00	498.00	640.00	635.00



Hong Kong	n/a	n/a	n/a	n/a
Tokyo	480.00	490.00	n/a	790.00
Hamburg	445.00	n/a	663.00	n/a
Fujairah	443.00	n/a	705.00	n/a
Istanbul	445.00	460.00	670.00	n/a
Rotterdam	424.00	459.00	618.00	n/a
Houston	425.00	n/a	660.00	n/a
Panama	440.00	n/a	700.00	n/a
Santos	457.00	488.50	n/a	726.00

截止日期: 2018-07-20

◆ 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 27 周	第 26 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 27 周	第 26 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	4,730	4,700	30	0.6%	
LR1	75,000	4,330	4,330	0	0.0%	
MR	52,000	3,550	3,550	0	0.0%	

截止日期: 2018-07-17



(2) 新造船成交订单

新造船							
数量	船型	载重吨	船厂	交期	买方	价格(万美元)	备注
2	BC	180,000	Hyundai, S. Korea	2020	H-Line Shipping - S. Korean	Undisclosed	LNG fuelled, T/C to Posco
1	BC	180,000	Jiangsu Yangzijiang, China	2021	Lepta Shipping - Japanese	Undisclosed	option declared
1	BC	82,000	Jiangsu Yangzijiang, China	2020	Mitsui & Co - Japanese	Undisclosed	option declared
1	TAK/GAS		Samsung, S. Korea	2021	TMS Cadiff Gas - Greek	Undisclosed	LNG, XDF propulsion
2	CRUISE	140,000 gt	Fincantieri, Italy	2026-2027	NCL - Norwegian	93,000	LNG fuelled, options declared
2	CRUISE	140,000 gt	Fincantieri, Italy	2024-2026	TUI - German	Undisclosed	LNG fuelled

◆ 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
CIC TRIAS	BC	180,387		2016	S. Korea	4,900	U. S. A	en bloc each***
CIC MALENA	BC	180,387		2016	S. Korea	4,900	U. S. A	
BERGE ROSA	BC	180,230		2006	Japan	Undisclosed	Greek	
RENA	BC	81,700		2011	S. Korea	1,825	Undisclosed	at auction
HANTON TRADER VI	BC	81,093		2016	China	2,430	Far East	en bloc each
HANTON TRADER V	BC	81,073		2015	China	2,420	Far East	
REDONDO	BC	74,716		2000	China	Undisclosed	Undisclosed	
TAI PLENTY	BC	73,060		2000	Japan	800	Chinese	
BAO TONG	BC	63,800		2014	China	2,130	U. S. A	
SBI ECHO	BC	61,258		2015	Japan	1,900	Undisclosed	with 5yrs BB at \$5.4kpd
BULK AVANTI	BC	56,024		2006	Japan	1,300	Turkish	incl. 1-yr T/C, sale and leaseback deal
AMBER ALENA	BC	53,193		2010	China	1,100	Chinese	en bloc each****
AMBER BEVERLY	BC	53,177		2011	China	1,200	Chinese	
CHRISTINA L	BC	50,285		2003	China	800	Chinese	en bloc each*****



全一海运有限公司



MARIA L	BC	50,243	2003	China	800	Chinese
THOR ENTERPRISE	BC	42,529	1995	Japan	550	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
VEGA LUNA	CV	13,715	1,118	2006	China	Undisclosed	Greek	*
MSC KIA ORA	CV	13,691	1,118	2006	China	Undisclosed	Greek	*
REECON EMIR	CV	12,513	1,024	2009	Turkey	Undisclosed	Greek	**
REECON WOLF	CV	12,300	1,022	2008	Turkey	Undisclosed	Greek	**

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
GOLDEN SHOWER ACE	GC/MPP	10,132		2008	Japan	Undisclosed	Chinese	
AVEIRO	GC/MPP	3,605	20	2008	Slovakia	405	Norway	

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
SAMSUNG 2229	TAK	318,000		2018	S. Korea	8,800	AISSOT - Iranian	en bloc each**
SAMSUNG 2230	TAK	318,000		2018	S. Korea	8,800	AISSOT - Iranian	
BRIGHT HARMONY	TAK	309,774		2009	Japan	4,150	Andros Maritime - Greek	en bloc each*
FRONT PAGE	TAK	299,164		2002	Japan	2,590	ADS Crude Carriers - Norway	
FRONT STRATUS	TAK	299,157		2002	Japan	2,590	ADS Crude Carriers - Norway	
FRONT SERENADE	TAK	299,152		2002	Japan	2,590	ADS Crude Carriers - Norway	
HIGH TRUST	TAK	49,990		2016	Vietnam	2,950	Japanese	10-yrs BBB
CIELO DI MILANO	TAK	40,083		2003	S. Korea	800	Undisclosed	
GREEN PIONEER NO. 3	TAK	4,052		2003	Japan	500	Young Sung - S. Korean	***stst
GREEN PIONEER NO. 2	TAK	3,497		2002	Japan	500	Young Sung - S. Korean	***stst
AISLING	TAK/LPG	50,591		2017	S. Korea	7,500	Undisclosed	
ANDERIDA	TAK/LPG	50,591		2017	S. Korea	Undisclosed	Undisclosed	
MONT FORT	TAK/LPG	50,591		2017	S. Korea	Undisclosed	Undisclosed	
MONT GELE	TAK/LPG	50,591		2018	S. Korea	Undisclosed	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
AIM	TAK	3,911	1,872	1987	Japan	400.00	
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
PADMA	CV	21,563	6,808	1998	S. Korea	450.00	
DAWN DWARKA	TAK	33,540	10,222	1998	Russia	undisclosed	
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
PAFOS	TAK	41,354	9,864	1993	Japan	436.00	
MAIDEN ENERGY	TAK	29,999	6,107	1990	Japan	370.00	as is Belwan, Indonesia
MAIDEN EAST	TAK	17,740	5,112	1986	Japan	370.00	as is Belwan, Indonesia
GOEAST	TAK	9,657	4,556	1977	Japan	undisclosed	

◆ALCO 防损通函

【巴黎备忘录地区船舶遭到拒绝进港的次数上升】

巴黎备忘录地区的港口国监督当局，较往年拒绝了更多的船舶进港：与 2016 年的 20 艘次和 2015 年的 11 艘次相比，2017 年达到 33 艘次。

拒绝船舶进港

《巴黎备忘录》在最新年报中，将过去 3 年来船舶遭到拒绝进港次数之多描述为“惊人”。自 2015 年以来，共有 65 艘次船舶被拒绝(禁止)进港，2017 年有 33 艘次船舶被拒绝(禁止)进港，更是创了历史新高。虽然“多次滞留”是船舶被拒绝进港的主要原因，但“未按规定进入指定船厂修理”也是一个常见的原因。2017 年，多艘船舶在多次被扣滞留后再次被拒绝进港，导致最短 12 个月的禁止进港。

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
2018-07-20	676.71	787.59	6.0181	86.213	881.02	60.016	939.93	200.08	16771.0
2018-07-19	670.66	780.9	5.9466	85.446	876.95	60.498	938.99	197.98	16853.0
2018-07-18	669.14	780.04	5.9262	85.254	877.27	60.439	935.37	198.32	16824.0
2018-07-17	668.21	782.39	5.9471	85.14	884.36	60.505	932.19	197.88	16879.0
2018-07-16	667.58	780.16	5.9405	85.058	883.72	60.586	935.27	198.57	16881.0

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	1.91225	1 周	1.95413	2 周	--	1 个月	2.081
2 个月	2.17963	3 个月	2.34706	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.52725	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.80744		

2018-07-19

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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