全一海运市场周报

2018.07 - 第 4 期

◆国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2018.07.23 - 07.27)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场总体向好 远洋航线运价上涨】

本周中国出口集装箱运输市场行情整体呈现向好态势，运输需求有所增长，多数远洋航线运价上涨，带动综合指数走高。7 月 27 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 863.59 点，较上期上涨 8.8%。

欧洲航线：据研究机构 Markit 发布的数据显示，欧元区 7 月制造业 PMI 初值 55.1，环比上升 0.2 个百分点，显示出欧洲经济的复苏步伐加快，对运输需求的增长起到支撑作用。近期运输需求保持在较高水平，供求关系良好，上海港船舶平均舱位利用率维持在 95%以上，运价上涨。7 月 27 日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为 926 美元/TEU，较上期上涨 7.3%。地中海航线，市场情况基本与欧洲航线类似，上海港船舶平均装载率略低于欧洲航线，在 90~95%之间，即期订舱价格走高。7 月 27 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 893 美元/TEU，较上期上涨 2.8%。

北美航线：据美国商务部公布的数据显示，美国 6 月耐用品订单初值环比增长 1%，结束连续两个月跌势，显示出美国经济重新回到增长轨迹，有利于当地居民消费需求和运输需求的增长。运输需求在旺季中呈现增长态势，供求关系略显紧张，上海港船舶平均装载率继续保持在 95%以上，部分航班满载出运。受此支撑，部分航商执行运价上涨计划，美西航线涨幅大于美东航线。7 月 27 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 1877 美元/FEU、2846 美元/FEU，较上期分别上涨 16.2%、7.4%。

波斯湾航线：近期货量表现始终徘徊在较为低迷的局面，部分航商采取措施以控制总体运力规模，上海港船舶平均装载率在 85%左右，市场运价经过连续下跌，出现企稳迹象。7 月 27 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，与上期持平。

澳新航线：市场整体表现平稳，运输需求基本稳定，部分航商继续控制运力规模，供需基本面出现改善，市场运价上涨。7 月 27 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 754 美元/TEU，较上期上涨 2.3%。

南美航线：运输需求继续处于高位，供求关系出现较为紧张的局面，上海港船舶平均装载率接近 100%，多数航班满载出运。航商推涨运价，本周即期订舱价格大幅上涨。7 月 27 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1931 美元/TEU，较上期上涨 34.4%。

Total Shipping

日本航线：本周货量基本稳定，市场运价总体平稳。7 月 27 日，中国出口至日本航线运价指数为 709.32 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【台风影响运力周转 煤炭运价小幅反弹】

本周，沿海煤炭运输市场行情整体运行于低位，不过由于台风影响，运力周转受阻，运价一度触底反弹。7 月 27 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 1054.49 点。

粮食市场：7 月以来，虽然正值用煤旺季，但煤炭需求难有明显好转。中上旬期间，南方大部分地区并未出现高温炎热天气，发电用煤需求增长遇瓶颈，下游电厂煤炭库存持续运行于高位，保供电压力较小。此外，二季度煤炭价格冲上高位，市场炒作情绪较热，引起了相关部门重视。在加大煤炭供给量的同时，适度放开对进口煤的限制，煤炭价格持续下滑。且目前政策保障仍在持续，市场对煤价走势并不乐观，煤价仍有下跌空间。沿海煤炭运输市场呈现旺季不旺的总体特征，运价较去年同期明显下滑。然而，本周情况略有改善，台风“安比”上周末开始对沿海地区及航线造成影响，长江部分航段吃水变浅，需紧急疏浚，长江口迎来短暂管制，部分船舶运行受阻。同时，台风过后，华东等部分地区气温开始明显回升，沿海六大电厂日耗煤量突破 80 万吨。此消彼长，市场情绪趋于乐观，加上之前运价已跌至成本线附近，下跌空间有限。且当前油价较高，船东成本增加，船东普遍挺价意愿较强，沿海煤炭运价开始小幅反弹。

7 月 27 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1076.69 点。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，华东及进江航线运价均有 1 元/吨左右的涨幅。其中，秦皇岛-上海（4-5 万 dwt）航线运价为 29.2 元/吨，较上周五上涨 1.1 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 31.7 元/吨，较上周五上涨 1.3 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 36.7 元/吨，较上周五上涨 0.9 元/吨；华南航线方面，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 35.1 元/吨，较上周五小幅上涨 0.4 元/吨。

金属矿石市场：近期钢材市场淡季不淡，钢厂利润持续高位。同时本币持续对外贬值，海运成本上扬，铁矿石价格重心逐步上移，加之 PB 粉品质提升、钢厂进口矿库存偏低，非限产地区钢厂对于 PB 粉矿的需求回暖。综合上述情况，沿海金属矿石运价稳中有升。7 月 27 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1055.32 点，较上周上涨 0.9%。

粮食市场：目前，由于存栏量偏低，饲料养殖业对玉米需求短时难有明显起色，而深加工也处停产检修期，需求相对平稳，现货市场购销依然是政策粮拍卖为主，沿海粮食运输需求难有明显改善。7 月 27 日，沿海粮食货种运价指数报收 901.78 点，较上周下跌 1.3%。

Total Shipping

成品油市场：三季度为成品油运输市场传统淡季，受税制改革、环保压力、油品升级等因素影响，近期地炼下海油数量减少。加上国际油价持续下跌，成品油调价在即，下游采购热情不高，库存高企。本周运输市场货盘稀少，成交冷清，除个别船型稍显紧俏外，运价全线下跌。7 月 27 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 953.05 点，较上周下跌 0.2%；市场运价成分指数报收 878.07 点，较上周下跌 0.5%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【海岬型船表现强势 综合指数重拾升势】

本期国际干散货运输市场海岬型船市场在上周温和调整后，本周再次强势走高；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再次上扬。7 月 26 日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为 1129.06 点，运价指数为 1004.23 点，租金指数为 1316.31 点，较上期分别上涨 5.2%、4.0%和 6.7%。

海岬型船市场：本周海岬型船市场大幅上涨。太平洋市场上，由于台风天气原因，8 月早期大部分船期受影响而延误，运力供给严重不足，在市场即期货盘陆续增多的情况下，自本周一始西澳市场大幅上涨，船东信心充足，市场报价普遍高于上周末水平。月初窗口期的成交价格周中最高涨至 9.75 左右。至周四随着即期货盘陆续成交，台风影响结束，船期趋于稳定，市场报价震荡回落。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 9.391 美元/吨，较上期上涨 11.2%；中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 23023 美元，较上期上涨 15.4%。澳洲纽卡斯尔至舟山航线运价为 13.344 美元/吨，较上期上涨 7.3%。巴西远程矿市场，在前几周连续大涨后，总体表现平稳。周中交投活跃，北大西洋区域运力紧张，船东对后市预期乐观，报价坚挺。周初小幅回落后周中快速反弹，巴西图巴朗至青岛航线成交价涨至 23 美元/吨左右，临近周末，市场成交稍显安静，运价水平有所回调。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 22.813 美元/吨，较上期上涨 2.8%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 17.048 美元/吨，较上期上涨 5.9%。

巴拿马型船市场：本期巴拿马型船市场氛围整体变化不大，两大洋市场窄幅波动。太平洋市场，总体需求不及预期，市场即期运力依然较多，市场货盘维持低位，周中交投较为清淡。租金、运价整体低位震荡。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 10589 美元，较上期微跌 0.3%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 9754 美元,较上期微跌 0.1%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.268 美元/吨，较上期基本持平。大西洋市场，南美地区回远东的粮食货盘活跃度尚可，地区内空放运力也不少，主要受大西洋往返航线强势表现所带动，租金、运价总体表现稳中有升。24 日市场报出 8.1 万载重吨船，8 月 14 日南美东海岸交船，新加坡-日本还船，成交日租金为 15750 美元，另加 57.5 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 34.959 美元/吨，较上期微涨 0.8%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场本周低位震荡。上半周市场延续上周阴跌走势，下半周有企稳迹象报价小幅反弹。钢材货盘仍显不足，煤炭、镍矿货盘略有起色，租金、运价小幅波动。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 8954 美元，较上期微涨 0.6%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金

Total Shipping

为 11046 美元，较上期微涨 0.9%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 8475 美元，较上期微涨 0.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.834 美元/吨，较上期微涨 0.4%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.207 美元/吨，较上期上涨 1.2%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价止跌反弹 成品油运价波动盘整】

据美国能源信息署 EIA 公布数据，美国 7 月 20 日当周商用原油库存减少至 2015 年 2 月以来新低，库欣地区库存连降十周，刷新 2014 年底以来最低，汽油和精炼油库存均降。随着沙特也门紧张局势再度升级，美伊关系的持续对峙，短期原油市场重点关注地缘风险的进展情况，紧张情绪的持续，有望推动油价继续走高。本周原油价格波动上行，布伦特原油期货价格周四报 74.54 美元/桶，较上周上涨 2.7%。全球原油运输市场大船运价止跌反弹，中型船运价稳中有升，小型船运价波动上行。中国进口 VLCC 运输市场货盘集中放出，运价止跌反弹。7 月 26 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 700.87 点，较上期上涨 10.2%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场止跌反弹。周一，两大航线市场活跃度上升，运价止跌回升。后半周，中东航线租家积极拿船，市场量价齐升，西非航线跟进上涨，两大航线运价双双突破 WS 50 关口。成交记录显示，中东航线 8 月中装期货盘成交运价为 WS 51.5；西非航线 8 月底装期货盘成交运价为 WS 51。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS 51.55，较上周四上涨 10.2%，CT1 的 5 日平均为 WS 48.75，较上周上涨 3.9%，等价期租租金平均 1.1 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS 50.96，上涨 8.3%，平均为 WS 48.61，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保持在 WS70，TCE 约 0.7 万美元/天。地中海和黑海航线运价小幅上涨至 WS88，TCE 约 1.1 万美元/天。该航线一艘 13.5 万吨级船，新罗西斯克至地中海，8 月 11 至 12 日货盘，成交运价为 WS87.5。亚洲进口主要来自美湾，一艘 13 万吨级船，美湾至新加坡，7 月 25 至 28 日货盘，成交包干运费为 240 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线运价保持稳定，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平波动上行。7 万吨级船加勒比海至美湾运价小幅下跌至 WS86(TCE 进一步远离保本线)。跨地中海运价上涨至 WS120 水平（TCE 约 1.3 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，新罗西斯克至地中海，8 月 6 至 7 日货盘，成交运价为 WS120。北海短程运价小幅上涨至 WS126(TCE 约 1.7 万美元/天)。波罗的海短程运价上涨至 WS111，TCE 约 2.5 万美元/天。波斯湾至新加坡运价保持在 WS102，TCE 约 0.4 万美元/天。该航线一艘 8 万吨级船，波斯湾至澳大利亚，8 月 9 至 11 日货盘，成交运价为 WS101。东南亚至澳大利亚运价保持在 WS98，TCE 为 0.7 万美元/天。中国进口主要来自俄罗斯的科兹米诺，一艘 10 万吨级船，科兹米诺至北中国，8 月上旬货盘，成交包干运费为 47 万美元。

Total Shipping

国际成品油轮（Product）：本周成品油运输市场亚洲航线稳中有降，欧美航线涨跌互现，综合水平波动盘整。印度至日本 3.5 万吨级船运价维持在 WS149（TCE 约 0.6 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS114（TCE 约 0.7 万美元/天）；7.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS102（TCE 大约 0.7 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价小幅下跌至 WS76 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上涨至 WS111(TCE 大约 0.2 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

【海岬型散货船价格上涨近 4% 国内沿海散货船价微跌约 1%】

7 月 25 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 789.38 点，环比微跌 1.11%。其中，国际油轮船价综合指数、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下跌 1.28%、0.31%、0.66%、1.71%。

受前期国际干散货运价冲高回落影响，二手散货船价格继续震荡，海岬型散货船大幅上涨，其他船型则出现不同程度的回落。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1411 万美元、环比跌 0.07%；57000DWT--1599 万美元、环比跌 0.87%；75000DWT--2081 万美元、环比跌 4.28%；170000DWT--3560 万美元、环比涨 4.04%。近期，BDI 指数收于 1774 点（周二），环比上涨 4.66%，南美的粮食贸易，以及东南亚的镍矿、钢材等货盘增加，部分航线运价坚挺，全球干散货运输市场仍在复苏之中，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活跃，共计成交 26 艘（环比增加 13 艘），总运力 219.14 万 DWT，成交金额 46355 万美元，平均船龄为 10 年。

有迹象显示，在美国和沙特阿拉伯的原油供应增加之际，全球贸易摩擦不断,市场担忧全球贸易战不断升级将危及经济增长，进而抑制石油需求，原油多头头寸持续下滑，布伦特原油期货收于 72.56 美元（周二），环比微涨 0.55%。根据 EIA 的最新预测，2018 年全球原油需求增幅将达到 180 万桶/日（比先前增加 20 万桶/日），增量主要来自亚洲新兴发展中国家，并预测今年下半年需求情况将好于上半年，预计全球油价下半年将维持高位。国际原油运输需求一般，油轮运价小幅波动，二手油轮船价以跌为主。本周，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--1927 万美元、环比跌 2.92%；74000DWT--2220 万美元、环比持平；105000DWT--2564 万美元、环比涨 0.06%；158000DWT--3851 万美元、环比涨 0.06%；300000DWT--5378 万美元、环比跌 2.78%。目前，国际油轮货盘略有增加，运价稳中有涨，期租费率基本稳定，预计二手油轮价格将震荡盘整。本周，二手国际油轮成交量增加，共计成交 24 艘（环比增加 7 艘），总运力 251.38 万 DWT，成交金额 59248 万美元，平均船龄为 9.71 年。

国内煤炭采购积极性不足，铁矿石和煤炭需求保持平稳，沿海散货运价波动下滑，二手散货船价小幅下行。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 0.81%；5000DWT--740 万人民币、环比跌 0.44%。近期，因受台风季节和部分水域交通管制影响，船舶运力周转受阻，加上市场对“迎峰度夏”的预期，船东心态走强，运价易涨难跌，散货船价格短期或回稳反弹。本周，沿海散货船询盘量一般，实际成交量稀少，市场对 10 年

Total Shipping

船龄的 5000DWT 散货船有求购需求。

内河散运需求一般，二手散货船价格涨多跌少。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、环比涨 0.82%；1000DWT--97 万人民币、环比跌 2.52%；2000DWT--182 万人民币、环比跌 3.00%；3000DWT--311 万人民币、环比跌 1.72%。据国家统计局统计，2018 年上半年，房地产市场有所反弹。但从下半年来看，监管大幅强化，调控持续收紧的同时，在房企的资金链紧张、房地产税的推进等众多因素的影响下，房地产市场的不确定性大幅增强。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，内河散货船成交平稳，共计成交 33 艘（环比持平），总运力 5.65 万 DWT，成交金额 4823 万元人民币。

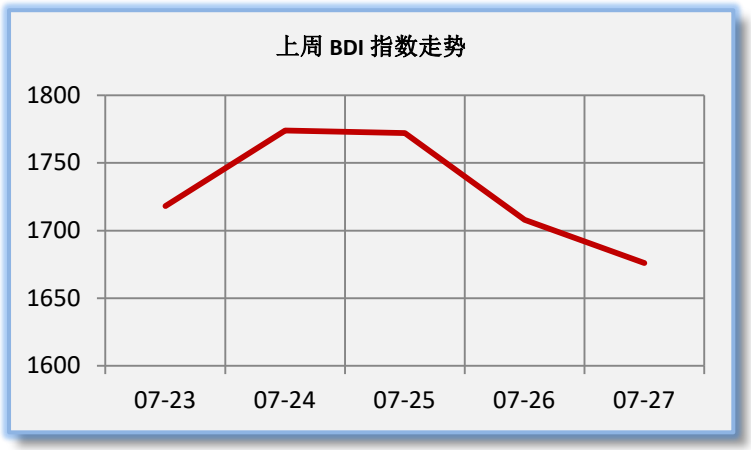
来源：上海航运交易所

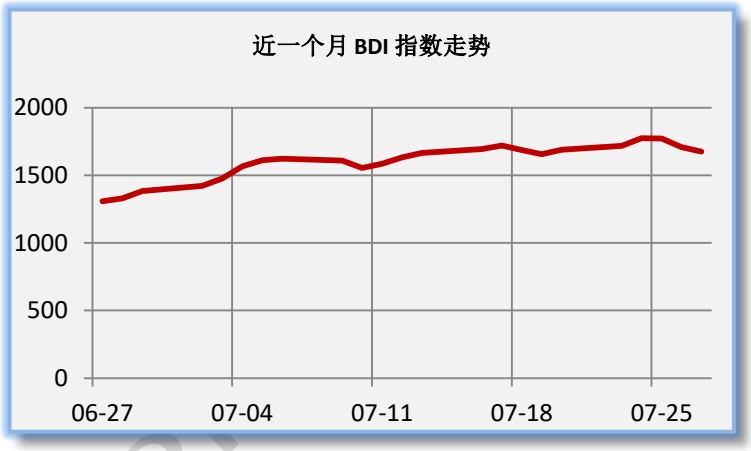
2. 国际干散货海运指数回顾

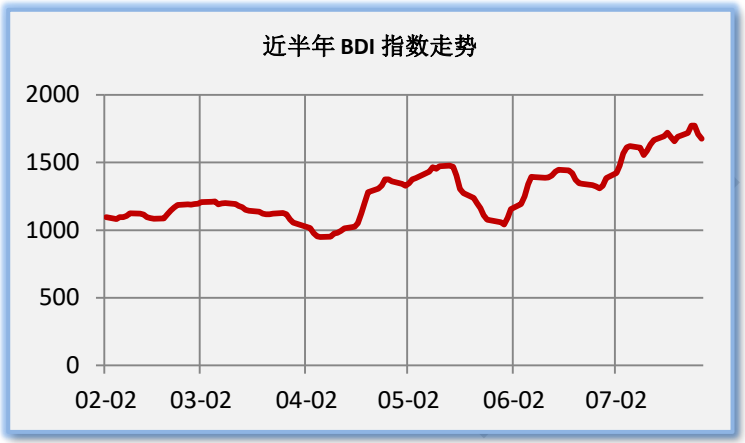
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	7 月 23 日		7 月 24 日		7 月 25 日		7 月 26 日		7 月 27 日	
BDI	1,718	+29	1,774	+56	1,772	-2	1,708	-64	1,676	-32
BCI	3,304	+99	3,461	+157	3,462	+1	3,303	-159	3,197	-106
BPI	1,566	+9	1,581	+15	1,588	+7	1,583	-5	1,588	+5
BSI	1,028	+5	1,030	+2	1,033	+3	1,034	+1	1,035	+1
BHSI	560	0	559	-1	556	-3	554	-2	553	-1

Total Shipping


上周 BDI 指数走势
1800
1750
1700
1650
1600
07-23
07-24
07-25
07-26
07-27


近一个月 BDI 指数走势
2000
1500
1000
500
0
06-27
07-04
07-11
07-18
07-25


近半年 BDI 指数走势
2000
1500
1000
500
0
02-02
03-02
04-02
05-02
06-02
07-02

近一年 BDI 指数走势
2000
1500
1000
500
0
07-27
09-27
11-27
01-27
03-27
05-27
07-27

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'China Harmony' Uniper relet 2016 179505 dwt dely Rotterdam 01/03 Aug trip via Port Cartier redel Singapore-Japan $43,000 - H-Line

'Shandong Fu You' Cofco relet 2018 81781 dwt dely Gibraltar 01 Aug trip via NC South America redel Singapore-Japan $24,000 - Bunge

'Osmarine ' 2006 76596 dwt dely EC South America 22/30 Aug trip redel Singapore-Japan $16,000 + $600,000 bb - K Line

'Josco Jinzhou' 2012 58685 dwt dely Lianyungang 30 Jul trip via SE Asia redel China intention nickel ore $10,500 - cnr

'SITC Taishan ' 2010 58107 dwt dely Map Ta Phut prompt trip via Indonesia redel Cambodia $9,900 - cnr

'Soldoy' 2011 56800 dwt dely Hodeidah 27/31 Jul trip via Red Sea redel SE Asia $12,000 - cnr

'Raffles Quay' 2006 53688 dwt dely Kohsichang 02/06 Aug trip via Indonesia redel China $9,500 - Seacon Qingdao

'Baltic Panther ' 2009 53350 dwt dely Phu My 01/03 Aug trip redel SE Asia $9,100 - Chun An

'Port Estoril' 2001 52822 dwt dely Qinzhou 04 Aug trip via Campha redel CJK intention clinker $9,100 first 31 days thereafter $11,500 - Chun An

'Ero L' 2003 50457 dwt dely Nemrut Bay prompt trip redel Nouakchott intention clinker approx. $12,750 - Oldendorff

'Josco Suzhou' 2004 49416 dwt dely Houston 01/03 Aug trip redel Japan intention petcoke $19,250 - Norvic

(2) 期租租船摘录

'Seattle' 2011 179362 dwt dely Huanghua in d/c 30 Jul/12 Aug 4/6 months redel worldwie $24,050 - Koch Shipping

Total Shipping

4. 航运市场动态

【运能过剩，而非贸易战，是造成亚美东海岸需求下降的罪魁祸首！】

由于航运能力的过度供应而不是贸易战，导致近期太平洋和亚美东海岸集装箱服务的合理化，到目前为止，美国对中国商品的关税主要打击非集装箱货物。

上周，2M 和 Zim 同意将他们的亚美东海岸集装箱服务合并，从七个降至五个。

总体而言，今年第二季度亚美东海岸航运量同比下降 13%，同比下降 4%，5 月份下降 8%。

然而，航运咨询公司德路里今天表示，在今年前三个月出现了 19%的好转。

一些人猜测，需求下降的主要原因是托运人将货物提前托运，以预先防止当时悬而未决的美中贸易战的额外成本。

德鲁里说：“在 3 月中旬首次宣布美国关税时，托运人确实加快了一些货物的运输速度，但后来发现受影响的货物基本上是非集装箱货物，正常的服务得以恢复。

“如果中国出口产品（不可避免地涉及更多集装箱货物）的第二波关税获得批准并在 9 月份生效，那么是否会出现同样的现象，还有待观察。”

德鲁里还表示，4 月和 5 月的需求量出现“突然下降”，令航运公司措手不及，无法相应调整运力。结果，船舶利用率在两个月内下降到 80 以下——这是 2016 年以来的最低点，并使承运人获得现货价格收益的机会化为泡影。

“这也许证明了交易中存在的潜在需求，即现货利率在 4 月份坚挺，在 5 月份从总体利率上升开始后仅出现了温和的下滑。

德鲁里继续说道：“过去三周，世界集装箱指数从上海到纽约的基准现货价格每天都在上涨，截至 7 月 19 日，该指数接近每 40 英尺集装箱 2700 美元，是自 3 月初以来的最高点。”

7 月头几个星期的上升趋势表明，6 月份以来的需求势头已持续到下一个月。然而，德鲁里认为 6 月份美国进口增长的“快节奏”(PIERS)为 19.5，表明现在就对航运模式下结论“为时过早”。

Total Shipping

“从美国和中国之间酝酿的贸易战的角度来看，每一次服务暂停都是诱人的。

“然而，西海岸的裁员也是对贸易中利用率较低的一种纠正措施，而东海岸的 2M-Zim 变化，可能更多地是为了在利润较低的时候追求更大的规模经济和节约成本，而不是真正降低产能。”

尽管如此，德鲁里认为，如果附加关税起作用，2M 和 Zim 之间的协议可能预示着“更大的风暴”即将到来。

“服务细节和部署的变化还没有公布，但几乎不可避免的是，联合能力将被削减，虽然可以通过引进大型船舶，以新的服务，减轻这一影响，”该公司补充说。

“由于巴拿马现在允许 14500 标准吨左右的船只过境，所以有 2M 和 Zim 的发展空间”

来源：航运在线

【好望角型船的运费下半年势头强劲】

国际海事战略组织（Maritime Strategies International，简称 MSI）在其最新的干散货市场报告中表示，如果铁矿石出口商满足计划中的发货目标，那么第四季度好望角型船的即期运价可能会升至每天 25000 美元以上，因此托运人考虑将铁矿石货分拆装运到巴拿马型船上，该船型市场将由此进入上行通道。

当下干散货市场继续经历一个强劲复苏的夏季。除了灵便型船，其他船型市场 6 月份平均即期运价上涨，达到了所有基准。7 月初，好望角型平均即期运价已飙升至每天 25000 美元。

MSI 表示，业界对一年期租租金水平预期乐观，目前这一水平对比即期市场租金，有一定盈余。

中国对铁矿石的需求一直是散货市场的核心支撑。今年 6 月，尽管米纳斯力拓（Minas Rio）和萨马科（Samarco）矿业公司的出口有所下降，但澳大利亚出口同比增长 13%，巴西同比增长 2%。虽然中国努力在关闭过时的钢铁产能，但产量一直非常强劲：5 月份钢铁产量达到创纪录的 8110 万吨，同比飙升 12%。

MSI 干散货分析师 William Tooth 表示，“MSI 看好今年下半年的散货市场需求,原则上增量来自澳大利亚和巴西运到中国的铁矿石,略微弥补近期煤炭需求的疲软,但大豆海运量将低于去年。“

Total Shipping

供应面前景总体上呈现良性。MSI 预计，2018 年运力增长为 2.3%。如果拆船业表现不佳，在极低的报废率情况下，船队将同比增长 2.9%。

中国对铁矿石和煤炭的进口需求，仍是推动散货运价的关键因素。到目前为止，抵消了与贸易战有关的负面影响。但 MSI 警告称，淡水河谷今年将无法实现其出口 3.90 亿吨的目标，因此该公司对去年 12 月将即期运价上调至每天 25000 美元以上的预测相对谨慎。“尽管我们认为淡水河谷的交付量将低于第三季度和第四季度的预期，但下半年好望角型船的运费前景无疑是强劲的。”

来源：World Maritime News

【马士基航运遭史上最大规模做空】

众所周知，海运是国际物流中最主要的运输方式，占国际贸易总运量中的三分之二以上。

随着贸易摩擦的升级，全球最大航运公司的航运巨头马士基意识到今年可能无法盈利，最近它还发现自己成为了对冲基金攻击的目标。

彭博社 7 月 22 日报道称，IHS Markit 最新数据显示，马士基的空头头寸已经跃升至股本的 6%，这也是有史以来的最高水平，而此前的预计是，今年 9 月，空头头寸也仅占这家丹麦航运公司股票的 0.8%。目前，这家总部设在哥本哈根的公司今年已经损失了近三分之一的市值。

报道称，这一结果的出现，是因为贸易战扭转了全球集装箱航运业的前景，投资者正重新审视选择。

AQR 资本管理公司是现在押注马士基的基金之一。7 月 18 日的监管文件显示，该公司的空头头寸相当于马士基股份的 0.5%。但该公司拒绝对此作出评价。

全球商业面临影响：早期贸易战受害者已出现

马士基的主要航线介于亚洲和欧洲之间，中、美国之间的直接贸易较少。因此，迄今为止，这两个国家之间的贸易战对其业务的影响有限。

然而，全球经济正处于不断升级的贸易战中。上周五，美国总统特朗普表示，他已准备好对将运往美国的 5000 亿美元中国商品征收新的关税，这大致相当于从中国到美国的所有进口商品的价值。

对于一家控制全世界五分之一集装箱船队的公司来说，每年运输价值 4 万亿美元的货物，占全球集装箱航运市场份额的 15%。新的贸易保护措施可能带来毁灭性影响。

Total Shipping

事实上，今年以来，马士基股价整体呈下跌趋势，与一年前相比，其股价已下跌 37%，市值更是蒸发近三分之一。

Jefferies 分析师大卫·克尔斯滕（David Kerstens）在接受彭博电话采访时表示，“由于美国对中国进口产品征收关税，这对今年剩余时间内集装箱运费需求的发展产生了很大的不确定性……显然，贸易战势态的升级，进一步影响了跨太平洋贸易往来的风险。”

“但是，如果情况贸易战进一步升级并影响其他航线，包括跨大西洋贸易，上述情况就可能会改变，”克尔斯滕斯说。

彭博行业研究（Bloomberg Intelligence）的高级分析师授拉胡尔·卡普尔（Rahul Kapoor）表示，“集装箱运输关税的影响可能会很明显……我们认为最好的贸易增长已经过去了。如果三季度运营商的盈利能力有所增加，那么他们将不得不快速减少运力，阻止运费下降。”

分析师普遍削减对马士基的股价展望。

哥本哈根 Nordnet 投资经济学家皮尔·汉森（Per Hansen）表示，马士基目前处于“飓风眼”中心。他估计该公司的股价可能下跌至少 10%。

新加坡运输业分析师方华婷（Corrine Png）认为，马士基的估值可能会在未来几个月内降至低谷，投资者会避免航运股，除非更多过剩产能被淘汰。

她还说，与去年相比，马士基将更难以有效地转嫁更高的燃油成本，这令马士基今年最多只能赚取微利，甚至要面临亏损的风险。

彭博社称，人们担心成本将攀升至 40 亿至 50 亿美元。根据彭博社对 12 位分析师的调查，普遍认为马士基今年收入仅为 36.8 亿美元。

对于市场的担忧，马士基早前已因季节性因素影响，认为今年下半年将出现需求低迷，并为此做了准备。该公司本月早些时候表示，因此需要暂时缩减其在亚洲和北欧之间的服务。

努力改变的航运公司

目前，马士基正处于历史性转型的第二年。其正努力建立一家专注于运输但没有能源资产的企业。不过，根据克斯滕斯的说法，市场认为“目前的转型没有多大价值”，因为股票“非常宏观”。

不过，他也提到，从好的方面看，有迹象显示集装箱船队产能过剩的问题正在缓解，因为新船进入市场的数量在减少。

Total Shipping

路透此前曾表示，因供应过剩，全球集装箱航运业陷入了长达十年的低谷，各大航运公司纷纷寻求合作，共同对抗低迷市况。

全球第三大航运公司法国达飞轮船就正考虑与第五大船运公司德国赫伯罗特公司合并。

全球第十大船运公司以色列以星航运也在 7 月 22 日宣布，将与马士基就亚洲与美国东海岸之间贸易进行战略合作。

早在 2013 年 6 月，包括马士基在内的全球最大的三家航运企业宣布计划设立航运联盟 P3 网络，在最重要的航线上联合运营船舶。一年后，这一计划遭到中国商务部否决，理由是经营者集中将限制竞争。即使 P3 联盟无法成行，对集装箱航运企业来说，大船化和联盟竞争的趋势依旧势不可挡。

来源：观察者网

5. 船舶市场动态

【22 艘！这个船型新船订单大增，中国船厂有望分得一杯羹】

延续 2017 年的增长趋势，进入 2018 年后，LNG 船市场需求量大幅增长，上半年 LNG 船新船订单数量已经超过 2017 年全年，但 22 艘 LNG 船订单全部花落韩国三大船企，中国船厂一单未获。不过，LNG 船市场前景依然看好，未来两年内预计将有近 100 艘 LNG 船订单，在这个高端船型市场，中国船厂依然有机会分得一杯羹。

22 艘，上半年订单超去年全年

据 VesselsValue 发布的数据显示，2018 年上半年全球共下单建造 22 艘 LNG 船，价值 39.7 亿美元，超过了 2017 年全年的 21 艘，而 2017 年同期该数字仅为 8 艘、9.3 亿美元。VesselsValue 同时还指出，上述数据还不包括备选订单或建造意向书，也不包括 FLNG 或 FSRU 订单。

2018 年上半年的 22 艘 LNG 船订单中，有 21 艘为大型 LNG 船，1 艘为小型 LNG 船，总运能达 368 万立方米。其中，TMS Cardiff Gas 公司下单建造 5 艘 LNG 船，GasLog 公司下单建造 3 艘。其它下单的船东还包括 BW Gas、Alpha Gas、Seatankers、Minerva Marine、Knutsen、Sovcomflot、Thenamaris、Flex LNG 等公司。

市场分析人士称，推动 LNG 船新船订单量增长的主要因素是市场需求的吸引力，另外，当前处于周期性低位的 LNG 船新造船价格也是船东决定投资 LNG 市场是主要原因。

Total Shipping

数据显示，截至上半年，今年全球所有的大型 LNG 船订单仍被韩国三大船企包揽，韩国已经确认的订单总计 23 艘，其中大宇造船 12 艘、现代重工集团 6 艘、三星重工 5 艘，订单数量远高于 2017 年的 12 艘。

100 艘！未来两年 LNG 船新船需求量大

从 2017 年开始，LNG 船市场异军突起，成为航运市场里最炙手可热的板块。据国际船舶网了解，2017 年 LNG 船新船订单量开始显著增长。2017 年全年确认的 LNG 船新船订单量共计 21 艘。相比之下，2016 年全年 LNG 船订单量仅为 8 艘。

根据 LNG 海运贸易发展趋势测算，2022 年国际 LNG 海运量将接近 4.4 亿吨（约 9.3 亿立方米），相应地，全球 LNG 船的运力需求将超过 1 亿万立方米，预计新增运力需求约为 900 万立方米，以 17-18 万立方米 LNG 船船型计算，预计到 2020 年，全球 LNG 船航运市场仍需要新增约 52 艘大型 LNG 船。加上老旧 LNG 船更新需求，按 17-18 万立方米船型计算，预计 2018-2020 年，全球大型 LNG 船总需求将约 70 艘左右。

另外，LNG 加注船需求也将逐步增加，预计 2018-2020 年的小型 LNG 船的需求总量将接近 30 艘。总的来看，预计 2018-2020 年，全球 LNG 船总需求量约为 100 艘。

VesselsValue 数据显示，目前全球 LNG 船船队价值已达 531 亿美元、总运能 7680 万立方米，加上手持订单中的 96 艘船，总价值达 712 亿美元、共 602 艘船、总运能 9190 万立方米。

根据英国劳氏季度预测报告，市场攀升的主因还是需求端的爆发，LNG 已经被多家机构誉为“未来燃料”，年海运贸易量都在保持着两位数的增长。这种趋势由于美国出口的增加、中国进口的增加以及俄罗斯的亚马尔项目的实施将持续下去，总的来看，LNG 运输市场的前景依然十分乐观。

来源： 国际船舶网

【油轮业驶入至暗时刻？】

从某种意义上而言，油轮市场已经跌至二十年来的最低谷：据 Clarksons 统计，从 1997-2017 年，VLCC 中东-远东 TD3 航线的平均日收益为 45198 美元/天，而 2018 年上半年，同样的指标仅为该数值的两成。

7 月 23 日晚间，中远海能发布业绩预亏公告称，预计 2018 年上半年归母净利润约人民币-2.8 亿至-2.1 亿元。

Total Shipping

这是中远海能近五年来第一次中报亏损。往年的财报显示，上一次年中亏损在 2012 年和 2013 年，分别损失 4.9 亿、9.5 亿，2014 年“涉险”扭亏，年中小幅盈利 4260 万，此后公司一直保持盈利，直至今年。

受需求端与成本的双重夹击，在 2017 年业绩下滑后，这家国内最大的油品运输公司今年面临着更加严峻的形势：业内共识是，油轮行业，尤其是超大型油轮（VLCC）已经跌至二十年来的最低谷。

7 月 24 日下午，中远海能董事会秘书李倬琼对 21 世纪经济报道记者表示，目前来看，国际原油运输需求端仍受到各种宏观事件的不利影响，市场运价也持续在低位徘徊。这在大方向上解释了公司上半年营运低迷的原因，但具体细分业务的表现，她表示暂时不方便透露。

尽管不少国内卖方分析师预计，油轮行业有望在四季度迎来较大的拐点，但是在一些航运咨询机构看来，油轮行业已经进入“至暗时刻”，而且短期内不会发生实质性变化。波罗的海国际航运公会（BIMCO）表示，2018 年将成为原油油轮行业的另一个亏损年，且很有可能 2019 年下半年才能达到平衡。

市场显然对此也早有预期。7 月 24 日，中远海能 A 股和港股分别涨 3.1%、1.16%，报收 4.32 元/股、3.5 港元/股，但与去年同期的高点相比，A 股股价已下挫 38.9%，港股股价则缩水 24.7%。

跌至二十年来最低谷

事实上，今年一季度，油轮行业已经感受到“严寒”，国际主要油轮船东全面亏损：Euronav 亏损 3909 万美元，Frontline 亏损 1364 万美元， Gener8 亏损 3520 万美元，中远海能也亏损了 8848 万元人民币。

对于今年上半年的业绩表现，中远海能在公告中分析了供给和需求两个方面的原因。

一方面，受全球原油库存进一步下降、中国等主要进口国原油进口增速放缓、委内瑞拉原油出口减少等地缘事件的不利影响，需求增长受到了“阶段性影响”；

另一方面，尽管上半年老旧油轮拆解量达到同期历史高位，但前期大量新增运力尚需时间消化，市场运价仍持续在低位徘徊。

运价低迷仍是船公司的业绩“命门”。21 世纪经济报道记者统计发现，波罗的海原油运价指数（BDTI）今年上半年均值为 679 点，相较于去年同期的 825 点下降 17.7%。

Total Shipping

运价下降的原因，主要还是货运市场供过于求，更准确地说，需求增长非常疲弱，导致运费受到严重影响。BIMCO 首席航运分析师 Peter Sand 表示，2018 年运费和船队利用率均降至历史最低水平，而且是在原油船数量完全没有增长的情况下。

根据 BIMCO 的报告，2018 年上半年，VLCC 的日平均收入低至 6001 美元，Suezmax 油轮、Aframax 每天收入分别为 10908、9614 美元。“目前原油所有板块都处于高亏损状态，急需大幅改善基本市场平衡以将运费提升至盈亏平衡水平以上。”该报告指出。

业内更有观点认为，从某种意义上而言，油轮市场已经跌至二十年来的最低谷：据 Clarksons 统计，从 1997-2017 年，VLCC 中东-远东 TD3 航线的平均日收益为 45198 美元/天，而 2018 年上半年，同样的指标仅为该数值的两成。

从年度平均值来看，最高与最低年份分别为 2008 年、2011 年，平均日收益分别达 105036、12808 美元/天，而 2018 年上半年 VLCC 这一航线的平均日收益仅为 8623 美元/天。

在运价下跌的同时，成本的增加也给了船公司更大的压力，数据显示，国际燃料油价同比提高约 28%，主要船型日平均收益同比下降 6~7 成。尽管各运营商纷纷传出使用燃油附加费来抵消油价上涨的影响，但实际运价主要还是由供需决定。

“燃油附加费有时候因为反应的滞后可能会影响盈利，比如，油价涨了我就加费用，哪一个月油价突然下降了，就能从这部分挣到钱。”一家位于大连的国内航运咨询机构负责人对 21 世纪经济报道记者表示，“但是贸易商、货方肯定不会干，所以最终运费还得降；反之，如果油价上涨了，附加费也不是说加就加，在这个空档期中，航运公司又可能亏损。”

供需关系仍存分歧

市场对今年下半年原油运输市场的预期仍存在一定分歧。

有机构认为，今年全年都将会是“难看的一年”，虽然 OPEC 增产等将带来一些积极影响，但难改颓势；也有机构表示，伊朗方面可能会退出一部分 VLCC 运力，有望给市场带来转机。

5 月 8 日，美国宣布退出伊核协议，重新对伊朗实施制裁，对涉伊原油运输给予的 180 天宽限期将于 11 月 4 日到期。伊朗国家油运公司（NITC）的原油轮船队占全球的 3.6%，其中 VLCC 运力为 38 艘，占全球的 5.3%。

Total Shipping

上轮制裁期间，NITC 的部分油轮运力退出运输市场，主要用于海上储油。业内有分析认为，本轮制裁期间，NITC 的 VLCC 运力活跃度或大幅下降，或部分停运用于海上储油，将减少行业有效运力供给。而 11 月制裁生效期与传统油运旺季重合，运价反弹有望超预期。

不过，由于受到制裁，伊朗原油出口预期也将大幅降低，这部分供给缺口有多大、将由哪些产油国来填补、能够填补多少，将直接影响全球原油贸易格局，也会影响国际原油海运需求。

BIMCO 认为，未来如何将主要由供给端决定。“似乎可以肯定地说，供应方是改善运费市场的关键，利用率的变化暗含了市场发展方向。”Peter Sand 表示，市场的复苏急需克制目前和未来的船队增长量：保持原油油轮高频度的拆船量，同时减少订造新船。

事实上，今年上半年，老旧油轮拆解量已经创下历史新高。但这并未减少油轮船队的运力，而仅仅是勉强保持不变。

需要指出的是，这些油轮的拆解并非行业主动“去产能”的行为，而是在各种国际规则下不得已而为之的无奈之举，航运机构 Drewry 分析指出，压载水和硫排放等环保公约即将生效才是幕后的真正推手。

目前，15 年以上船龄的老旧油轮占全球原油轮船队的 21%-22%，处于相对历史高位。Drewry 认为，船舶拆解会保持较高速度，未来三年会有越来越多的老旧油轮在达到 20 年船龄前就交付拆解。

其分析指出，为满足压载水公约要求，这些老旧船已面临很大的成本压力，如果还要安装洗涤塔，以满足 2020 年初即将生效的硫排放公约要求，由于剩余营运年限较少，在经济上基本不具备可行性；如果不改造，直接使用低硫油，更高的油耗和更昂贵的低硫油价格都会使它们面临更艰难的处境。

超预期的船舶拆解速度，让低迷的油运市场看到了曙光。Clarksons 已将 2018 年原油轮运力供给增长率由年初预测的 3.5%大幅调低至 0.8%。Drewry 也在分析报告中指出，船舶的加速拆解加快了油轮行业的周期进程，预计市场将于 2018 年底、2019 年初回暖。

来源：21 世纪经济报道

【油轮市场杀入中国新玩家!】

导读:就在昨天，宝塔集团和包括马士基油轮在内全球多家油轮巨头一次性签订了 50-60 余艘光船租赁合同，租期 4-10 年，成品油轮市场突然出现了一个中国新玩家。

Total Shipping

就在昨天，宝塔集团和包括马士基油轮在内全球多家油轮巨头一次性签订了 50-60 余艘光船租赁合同，租期 4-10 年，成品油轮市场突然出现了一个中国新玩家。

租赁 50-60 艘~宝塔集团和全球多家油轮巨头签约合作

7 月 17 日，宝塔集团董事局主席孙珩超与新加坡海洋海事公司(MareMaritime Singapore PTE LTD)首席执行官 Mr. RohitKapur 在北京宝塔总部共同就船舶租赁业务签署战略合作书。

马士基油轮公司副总裁兼首席战略官 Mr. SorenMeyer，澳大利亚养老基金/投资者管理人首席财务官 Mr. Zaidi Hasan Javed，以及新加坡 McQuilling 公司首席商务官 Mr. Morten Olsen Vind 作为拟合作相关方，参与本次考察并见证签署仪式。

本次合作有关于化学品及油轮光船租赁项目涉及目前全球多家油轮运输巨头，包括：马士基油轮公司（Maersk Tanker），以及著名油轮公司哈夫尼亚油轮公司(Hafnia)、天蝎油轮公司(Scorpio)、Valt 油轮公司和黄金能源海事企业油轮公司等（GEM），宝塔集团与本项目合作相关方进行友好深入的洽谈协商，签署的合作意向为：宝塔集团第一期将与上述油轮公司签订 50-60 余艘光船租赁合同，租期 4-10 年，由新加坡海洋海事公司牵头作为专业船舶运营管理方，由澳大利亚养老基金及其他海外金融机构配套提供融资支持。

炼化规模 2300 万吨~成立 20 年打造宁夏第一大民营企业

据其官网介绍，宝塔石化集团创立于 1997 年，形成了以石油化工为主，产学研结合，产融结合，科技创新和石油化工装备制造为一体的大型民营龙头石化企业。形成了石油化工、煤化工、乙炔化工、精细化工、教育科研、石化设计与应用技术研发、装备制造等多元化经营体系。

2016 年企业总资产 685 亿元，职工 1.5 万人。位居 2017 中国企业 500 强第 318 位，民营企业 500 强第 98 位，中国化工企业 500 强 24 位。

宝塔石化集团下属六大产业集团公司，1 家上市公司(宝塔实业：A 股代码 000595），旗下财务公司为宁夏获批成立的首家集团财务公司。集团在地域上完成了宁夏银川芦花、宁东，广东珠海，新疆奎山，内蒙古二连浩特等“沿海、沿疆、沿国门”的战略布局。宝塔石化基地均布局在“一带一路”战略核心区域上，围绕四个战略基地，宝塔石化在北京设立了集团总部，在香港、新加坡、上海设立了金融和国际贸易平台，在哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、俄罗斯、新加坡、阿联酋等国际原油富集区设立了国际业务公司和商务机构。总体布局上，已经形成了在俄罗斯、中亚、中东获取石油供应，在生产基地实施各具特色的石油化工加工，“京港、京沪一体化”的资本运营战略格局。

Total Shipping

主营业务方面，宝塔石化集团是目前国内唯一获得国家发改委、商务部审批的原油进口配额和资质、原油进口使用资质、国际原油贸易资质、成品油批发资质、燃料油进口资质——“五证齐全”的民营石化集团。

已经投产的炼化基地可实现每年 1500 万吨的产能，即将形成的炼化规模约为 2300 万吨，已形成和即将形成丙烯、聚丙烯、乙炔等化工产能 120 万吨，拥有近 200 座加油加气站。另外装备制造、液化天然气、高端轴承、农林生态等石化关联业务也在快速成长，石油化工装备制造能力达 4 万吨，轴承 5000 多种，LNG 日产达 60 万方。

本次合作，符合宝塔集团积极实施“走出去”的战略，将加强宝塔石化集团原油进口及石油炼化上下游产业链竞争优势，增强集团公司在香港、新加坡、哈国等地金融和国际贸易公司的实力，通过与国际领先的油轮航运管理公司的深化合作，在集团新能源业务布局未来所需配套的上游专业危化品运输上有着深远而积极的意义。

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	477.00	512.00	660.00	655.00
Hong Kong	474.00	485.00	680.00	
Tokyo	488.00	498.00	n/a	780.00
Hamburg	445.00	n/a	663.00	n/a
Fujairah	460.00	n/a	735.00	n/a
Istanbul	465.00	480.00	690.00	n/a
Rotterdam	441.00	476.00	639.00	n/a
Houston	450.00	n/a	690.00	n/a
Panama	460.00	n/a	715.00	n/a
Santos	475.00	506.50	n/a	746.00

截止日期： 2018-07-27

Total Shipping

◆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
BBG AMBITION	BC	82,108		2009	China	1,650	A.M. Nomikos - Greek	
LADY MARIA OCEAN	BC	76,596		2007	Japan	1,310	Greek	
DUBAI STAR	BC	75,202		2001	S.Korea	830	Chinese	basis dd due this Aug
TAI PROFIT	BC	73,105		2001	Japan	800	Chinese	as is where is
AQUARIUS OCEAN	BC	53,748		2005	Japan	980	Greek	basis dd due this Oct
ANNA	BC	52,466		2002	Japan	900	Chinese	
JIN LI	BC	50,777		2001	Japan	860	Zhejiang Fuxing Shipping - Chinese	
ORIENT DELIVERY	BC	36,800		2012	S.Korea	1,400	Waruna - Indonesian	
TEQUILA SUNRISE	BC	31,612		2009	Japan	1,150	Greek	

集装箱船								
船　名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备　注
PATRAKOS	CV	51,532	4,400	2010	S.Korea	1,500	Undisclosed	
SINAR BATAM	CV	17,224	1,157	1998	Japan	600	Asian Bulk Logistic - Indonesian	

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
CLIPPER NEWHAVEN	GC	17,299		2011	China	950	German	en bloc each,
CLIPPER NEWARK	GC	17,273		2011	China	950	German	Heavylifters

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
NICHIOH	TAK	303,994		2004	Japan	2,350	Greek	
SYMPHONIC	TAK	298,522		2006	Japan	3,300	Singaporean	en bloc each*
GLORIC	TAK	298,522		2006	Japan	3,300	Singaporean	
MAERSK MISHIMA	TAK	45,971		2010	Japan	1,650	Greek	

Tai Shipping

◆上周拆船市场回顾

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
RYUJIN	PCC	14,080	11,125	1993	Japan	400.00	as is Singapore/ for green RCY at Along

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
EAGLE AUSTIN	TAK	105,426	16,749	1998	S.Korea	445.00	as is Singapore
BUNGA KELANA 3	TAK	105,784	17,091	1998	S.Korea	445.00	as is Singapore
GAS STAL	TAK/GAS	48,980	48,208	1991	Japan	425.00	as is Singapore with ROB

◆ALCO 防损通函

【香港 – 新空气污染规例】

新《空气污染（船用燃料）管制规例》(下文简称《规例》)将于 2019 年 1 月 1 日起生效。

该《规例》要求所有进入香港水域的远洋船舶必须使用合规燃料，包括含硫量不超过 0.5%的低硫船用燃料、液化天然气或环境保护署署长认可的其他燃料。

【海盗 –《最佳管理实践(第五版)》和《全球反海盗指南》现已发布】

尽管索马里沿海遭遇海盗行为的风险就几年前的高峰有所下降，但在该地区和其他区域发生海盗行为、武装抢劫和恐怖主义袭击的可能性依旧不容小觑。鉴于事态的不断发展，在国际船东保赔协会集团的参与下，《在红海、亚丁湾、印度洋和阿拉伯海地区遏制海盗行为和加强海上安全的最佳管理实践》现已发布第五版 (BMP5)，取代自 2011 年开始使用的 BMP4。

同时，在国际船东保赔协会集团的再次参与下，发布了另一份刊物《针对公司、船长和海员的全球反海盗指南》。

详细信息请索取附件。

来源： Andrew Liu & Co. Ltd

Total Shipping

◆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
2018-07-27	679.42	791.09	6.1138	86.578	890.79	59.741	926.22	194.85	16495.0
2018-07-26	676.62	794.03	6.1029	86.249	892.97	59.886	928.29	193.76	16581.0
2018-07-25	680.4	795.33	6.1187	86.724	895.08	59.708	931.74	195.06	16630.0
2018-07-24	678.91	793.87	6.0963	86.513	889.77	59.813	927.05	198.16	16682.0
2018-07-23	675.93	793.26	6.0813	86.114	888.38	59.924	937.26	198.36	16696.0

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	1.91163	1 周	1.95325	2 周	--	1 个月	2.07675
2 个月	2.16875	3 个月	2.34238	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.52988	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.82138		

2018-07-26

Total Shipping