



全一海运市场周报

2018.09 - 第5期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2018.09.24 - 09.28\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求有所减弱 部分航商降价囤货】

本周，中国出口集装箱运输市场需求有所减弱，市场整体货量下降，部分航商为“国庆”假日降价囤货，多数航线运价呈下跌走势，综合指数小幅下跌。9月28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870.58点，较上期下跌2.2%。

欧洲航线：受季节性因素影响，目的地市场逐步转入运输淡季，市场运输需求有所回落。由于临近我国“国庆”长假，节前虽有提前出货的货量叠加，但不及市场预期。本周，欧洲航线上海港船舶平均舱位利用率在85%-90%之间，部分班次满载。市场运价方面，部分航商为囤积货源，降价揽货，即期市场运价下跌。9月28日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为735美元/TEU，较上期下跌4.0%。地中海航线，货量出现较大下滑，上海港船舶平均舱位利用率在80%-90%之间。多数航商降价揽货，即期市场运价下跌。9月28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767美元/TEU，较上期下跌4.6%。

北美航线：随着中美贸易争端不断加剧，部分关税政策已经落地，市场货量增加的趋势得以松动。但由于部分货主担心后续不利政策出台提前出货，市场运输需求仍处相对高位。上海港船舶平均舱位利用率在95%以上，并有部分班次接近满载。基于上述基本面，美西航线，多数航商维持此前运价水平。9月28日，上海出口至美西基本港市场运价（海运及海运附加费）为2332美元/FEU，较上期微跌0.5%。美东航线，市场出现部分加班船，运力有所增加，市场运价出现下滑。9月28日，上海出口至美东基本港市场运价（海运及海运附加费）为3319美元/FEU，较上期下跌5.2%。

波斯湾航线：受该地区不稳定因素综合影响，运输需求持续低迷。虽然航商不断裁撤缩减航线运力以控制总体运力规模，但运输需求仍未有明显起色。本周，上海港船舶平均舱位利用率在85%左右。受市场基本面影响，即期市场运价持续下跌。9月28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354美元/TEU，较上期下跌3.0%。

澳新航线：市场运输需求总体平稳，受“国庆”长假期间部分航次停航影响，航线货量有所分化。澳洲航线，上海港船舶平均舱位利用率在85%-90%之间。新西兰航线，上海港船舶平均舱位利用率在95%以上，部分班次满载。运价方面，多数航商仍维持降价揽货策略，即期市场运价下跌。9月28日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为532美元/TEU，较上期下跌1.1%。



南美航线：受目的地部分国家经济形势不稳定拖累，航线运输需求总体呈下滑态势。本周，上海港船舶平均舱位利用率在 95%左右。受上述基本面影响，多数航商采取降价揽货策略，为“国庆”期间航班囤积货源，即期市场运价再次大幅下跌。9 月 28 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 976 美元/TEU，较上期下跌 11.1%。

日本航线：市场运输需求保持平稳，航线运价小幅调整。9 月 28 日，中国出口至日本航线运价指数为 718.12 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【长假临近成交冷清 综合指数波动下行】

长假临近，沿海散货运输需求不足，市场成交清淡，船东报价松动，运价下滑。9 月 28 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 1218.44 点，较上周下跌 0.7%。其中煤炭、金属矿石运价指数下跌，粮食运价指数上涨，成品油、原油运价指数维稳。

煤炭市场：临近长假，一方面沿海地区气温持续下降，居民用电减少，降水增多；另一方面，长假来临，工厂陆续放假，工业用电量也不如预期。据统计，本周沿海六大电厂日耗煤量逐日下降，在 60 万吨左右徘徊。电厂库存依旧维持在 1450 万吨左右高位。港口库存方面，本周，秦皇岛港恢复作业，挤压煤炭大幅释放，环渤海港口库存压力稍有缓解。截至 9 月 26 日，四港存煤合计 2209 万吨，下跌约 40 万吨。与此同时，秦皇岛港恢复作业后，船舶周转速度加快，大量市场可用运力释出。综上，本周沿海煤炭运输市场需求低迷，运力环境宽松，成交冷清。加上长假在即，船东急于在节前将船定出，报价有所松动，甚至愿意主动让价促成成交，沿海煤炭运输价格承压下行。不过，受近期进口煤价格优势明显，外贸航线各船型运价陆续上涨，吸引部分内外贸兼营船流向外贸市场、海砂等建筑材料运输再次火热占用部分有效运力、油价上涨，船东运输成本居高不下等因素影响，沿海运输价格跌幅较小。

9 月 28 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1289.47 点，较上周下跌 0.5%。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 37.8 元/吨，较上周五下跌 3.4 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 41.0 元/吨，较上周五下跌 3.8 元/吨；秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 47.1 元/吨，较上周五下跌 2.7 元/吨。

金属矿石市场：9 月份以来，随着钢材社会库存的稳定下降，下游整体需求较为稳定，叠加环保限产有所放松的影响，黑色系整体处于震荡下跌的行情。就铁矿石基本面来看，国家对环保越来越重视，河北唐山等地区环保限产的影响，导致钢厂对铁矿石需求有限，再加上铁矿石港口库存止跌上涨，四季度国外矿山发货量增加的预期，整体上铁矿石供应偏松，基本面较弱，运价小幅下跌。9 月 28 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1194.78 点，较上周下跌 2.3%。

粮食市场：本周东北地区玉米价格整体稳定运行，因东北新季玉米上量有限，企业对优质玉米采购需求仍存。加上即将进入十一假期，企业处于节前备库收



尾阶段，目前仍多以观望为主，等待东北新季玉米上市。沿海粮食运输市场成交平稳，运价小幅波动。9月28日，沿海粮食货种运价指数报收1111.68点，较上周上涨0.3%。

成品油市场：十一长假临近，成品油计划运量已提前安排，市场货依旧趋弱，沿海成品油运输需求难有好转。同时，近期下水新船较多，船型多为7000吨以上，对市场形成打压，沿海成品油运价低位震荡。9月28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939.96点，与上周持平。

(3) 中国进口干散货运输市场

【海岬型船企稳回升 中小型船走势分化】

本期海岬型船市场远程矿航线氛围回暖，各航线运价企稳并略有回升。巴拿马型船市场运力供不应求，运价持续走高；超灵便型船受假期因素影响，市场呈窄幅震荡走势。受大船市场回暖影响，远东干散货综合指数小幅走高。9月27日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为1076.24点，运价指数为960.44点，租金指数为1249.94点，较上期分别上涨2.3%、2.5%和2.1%。

海岬型船市场：本周海岬型船市场气氛较上周有所回暖，运价止跌回升。太平洋市场，在远程矿航线市场活跃、FFA及油价上涨的带动下，虽然发货人对发货频率有所控制，但运价有所企稳。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为7.452美元/吨，较上期上涨1.9%；中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为14994美元，较上期微涨0.4%。澳洲纽卡斯尔至舟山航线运价为11.133美元/吨，较上期上涨1.5%。远程矿航线，VALE周初开始逐步进场拿船，发货人对10月份开始询盘，带动成交价逐步从底部反弹。接近周末时受到国内假期的影响，市场观望气氛较浓，船东出价也较为谨慎。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为20.459美元/吨，较上周四上涨3.3%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为15.510美元/吨，较上期上涨1.9%。

巴拿马型船市场：本周巴拿马型船市场在运力短期供不应求的影响下，租金、运价稳定向上。太平洋市场中，本周仍呈现向好趋势，煤炭货源虽较上周有所减少，但由于南美粮食发货稳定，中国南方及新加坡一带拿船难度加大，太平洋市场租金、运价继续走高。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为13538美元，较上期上涨5.4%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为12450美元，较上期上涨4.2%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为7.332美元/吨，较上期上涨2.3%。粮食航线，南美出货较为稳定，中国买家在中美贸易战持续升级的情况下，加大了南美谷物购买清关力度，运力在本周稍显吃紧，粮食航线运价进一步推高，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价继续创出年内新高。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为37.332美元/吨，较上期上涨4.0%。

超灵便型船市场：本周超灵便型船东南亚市场受到国庆假期的影响，船货双方对市场走势有一定分歧，租金、运价窄幅波动。煤炭货源继续受到国内进口煤限制影响，货盘数量较少；镍矿货源相对较为稳定，但相对前期货盘有所减少；北方钢材9月底船期仍有不错的要价，但10月上旬货盘明显减少。周四，



中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 10230 美元，较上期上涨 0.8%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 13200 美元，较上期微涨 0.4%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 9033 美元，较上期上涨 1.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.802 美元/吨，较上期上涨 0.5%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.571 美元/吨，较上期微涨 0.4%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价持续上升 成品油运价小幅上涨】

据美国能源信息署 EIA 公布数据，美国 9 月 21 日当周商用原油库存增加，结束了此前五周连降。但是，伊朗原油出口量超预期下滑，促使油价短期突破了 80 美元，尽管美国总统特朗普和其他官员一再向消费者和投资者保证，原油供应将保持充足，并呼吁 OPEC 成员国增产以阻止油价的上涨，指责伊朗造成局势混乱，承诺将进一步制裁该国。但包括俄罗斯在内的 OPEC 组织认为目前市场供应充足，没有增产的必要。本周原油价格波动上行，布伦特原油期货价格周四报 81.55 美元/桶，较上周上涨 4.3%。全球原油运输市场大船运价不断上升，中型船运价持续上涨，小型船运价波动上行。中国进口 VLCC 运输市场持续上涨。9 月 27 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 802.23 点，较上期上涨 6.3%。

超大型油轮 (VLCC)：运输市场持续上涨。周初，两大航线货盘少量放出，运价延续上周上涨趋势，但增幅有限。临近周末，船东与租家在节前集中成交，货盘明显增加，运价再次上涨。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS 58.46，较上周四上涨 5.6%，CT1 的 5 日平均为 WS 57.65，较上周上涨 4.8%，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 59.08，上涨 7.2%，平均为 WS 58.02，TCE 平均 1.9 万美元/天。

苏伊士型油轮 (Suezmax)：运输市场运价综合水平持续上涨。西非至欧洲市场运价小幅上涨至 WS76，TCE 约 0.9 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，10 月 12 日货盘，成交运价为 WS73.5。黑海到地中海航线运价上涨至 WS101，TCE 约 1.8 万美元/天。该航线一艘 13.5 万吨级船，新罗西斯克至地中海，10 月 17 日货盘，成交运价为 WS100。亚洲进口主要来自非洲，一艘 13 万吨级船，非洲至远东，10 月 25 日货盘，成交运价为 WS85。

阿芙拉型油轮 (Aframax)：运输市场亚洲航线运价稳中有降，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 WS143 (TCE 约 1.2 万美元/天)。跨地中海运价上涨至 WS110 水平 (TCE 约 0.8 万美元/天)。北海短程运价上涨至 WS118 (TCE 约 1.1 万美元/天)。该航线一艘 8 万吨级船，挪威至欧洲大陆，9 月 28 日货盘，成交运价为 WS115。波罗的海短程运价上涨至 WS89，TCE 约 1.2 万美元/天。波斯湾至新加坡运价稳定在 WS110，TCE 约 0.4 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS108，TCE 为 0.8 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，10 月上旬货盘，成交包干运费为 52 万美元。



国际成品油轮（Product）：本周成品油运输市场亚洲航线小幅上扬，欧美航线稳中有升，综合水平持续上行。印度至日本 3.5 万吨级船运价稳定在 WS115（TCE 约 0.1 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS120（TCE 约 0.7 万美元/天）；7.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS103（TCE 大约 0.6 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价维持在 WS100 水平（TCE 依旧徘徊在保本线附近）；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS110（TCE 大约 0.1 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 0.6 万美元/天。

（5）中国船舶交易市场

【国际货船多数下跌 内河散货船价普涨】

9 月 26 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 796.05 点，环比上涨 1.71%。其中，国际油轮船价综合指数和内河散货船价综合指数分别上涨 0.86%、4.15%；国际散货船价综合指数和沿海散货船价综合指数分别下跌 0.72%、0.47%。

受前期运价下跌影响，本期二手散货船价格除海岬型船上涨外，其他船型普跌。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1400 万美元、环比跌 2.10%；57000DWT--1514 万美元、环比跌 2.46%；75000DWT--1900 万美元、环比跌 1.91%；170000DWT--33.30 万美元、环比涨 3.35%。近期，国际干散货运输市场有积极动向，BDI 指数多周下挫后出现反弹，周二收于 1450 点，环比上涨 6.93%，但相比 8 月份 1736 最高点下跌了 286 点。全球散运市场总体表现较弱，油价上涨造成运营成本增加，远期 FFA 市场变化不定，铁矿砂、煤炭、镍矿和粮食货盘依然有限，定期期租成交较少，预计二手散货船价格短期或震荡下跌。本周，因船价回跌，二手国际散货船成交量上升，共计成交 15 艘（环比增加 9 艘），总运力 101.14 万 DWT，成交金额 19790 万美元，平均船龄为 10.61 年。

伊朗阅兵仪式恐怖袭击或使地缘危机升级，美国活跃的石油钻机数下降；同时 OPEC 增产计划稳步推进，美国需求进入淡季且炼厂检修季来临，多重利空和利好因素同时袭来，国际原油期货价格围绕 79 美元/桶来回拉锯。布伦特原油期货收于 78.80 美元（周二），环比微跌 0.29%。国际原油和成品油运输需求尚可，油轮运价略有升温，二手油轮船价震荡反弹。本周，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--1983 万美元、环比涨 2.62%；74000DWT--2153 万美元、环比涨 1.35%；105000DWT--2430 万美元、环比跌 0.06%；158000DWT--3850 万美元、环比跌 0.12%；300000DWT--5133 万美元、环比涨 0.12%。随着 11 月 5 日对伊朗制裁生效日临近，伊朗原油提供的折扣极具吸引力；伊朗原油产量已出现减少，沙特拉阿伯、俄罗斯和欧佩克其他国家正将伊朗减产的原油产量补上，运距拉长或增加国际油船船队的运输需求，预计二手油轮价格将稳中有涨。本周，二手国际油轮成交异常活跃，共计成交 23 艘（环比增加 7 艘），总运力 280.41 万 DWT，成交金额 59950 万美元，平均船龄为 8.08 年；其中来自希腊和英国的买家总共收购 10 艘阿芙拉油轮。

北方秦皇岛限制煤炭下水，大量船舶滞港等货，沿海煤炭运价小幅上涨，二手散货船价格平稳波动。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--117 万人民币、环比跌 0.99%；5000DWT--736 万人民币、环比涨 0.25%。近期，北方煤炭发运港不再限制每日煤炭出港量，锚地船舶减少；动力煤



受高库存压制，虽然后面仍有较强的季节性需求旺季，但价格高度有限；在政策多变的环境下，贸易商以谨慎观望为主；加上节假日临近，即使油价上涨，船东挺价心态有所松动，运价缓慢下滑，预计散货船价格短期或平稳波动。本周，沿海散货船共计成交稀少，成交船舶吨位以 5000DWT 和 1000DWT 左右为主。

内河散运需求尚好，二手散货船价格大幅上涨。本周，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--53 万人民币、环比涨 0.84%；1000DWT--101 万人民币、环比涨 5.56%；2000DWT--201 万人民币、环比涨 2.95%；3000DWT--291 万人民币、环比涨 7.50%。房价稳中有涨，房地产市场繁荣仍在继续；国内多地严打房地产市场乱象，未来调控或继续加码。此对内河建材运输需求短期利好，预计内河散货船价格将震荡调整。本周，内河散货船成交量萎缩，共计成交 36 艘（环比减少 23 艘），总运力 7.42 万 DWT，成交金额 7257 万元人民币。

来源：上海航运交易所

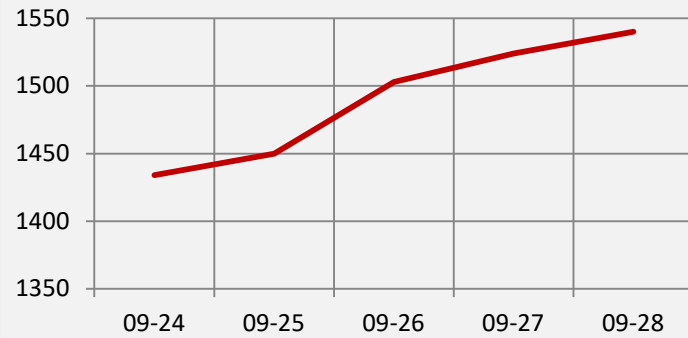
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

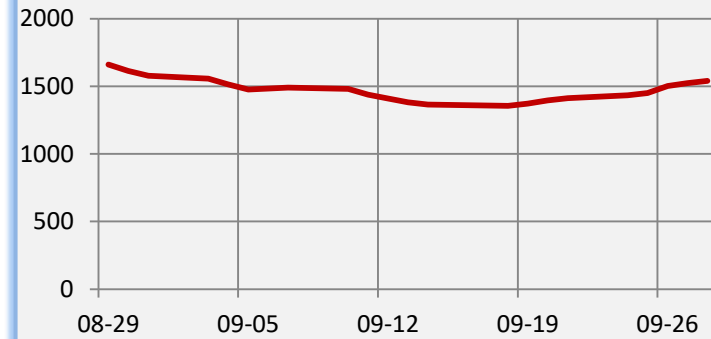
波罗的海指数	9 月 24 日		9 月 25 日		9 月 26 日		9 月 27 日		9 月 28 日	
BDI	1,434	+21	1,450	+16	1,503	+53	1,524	+21	1,540	+16
BCI	1,864	+24	1,868	+4	1,910	+42	1,949	+39	2,000	+51
BPI	1,609	+23	1,639	+30	1,677	+38	1,689	+12	1,695	+6
BSI	1,185	+10	1,190	+5	1,194	+4	1,195	+1	1,194	-1
BHSI	622	+5	622	0	626	+4	627	+1	629	+2



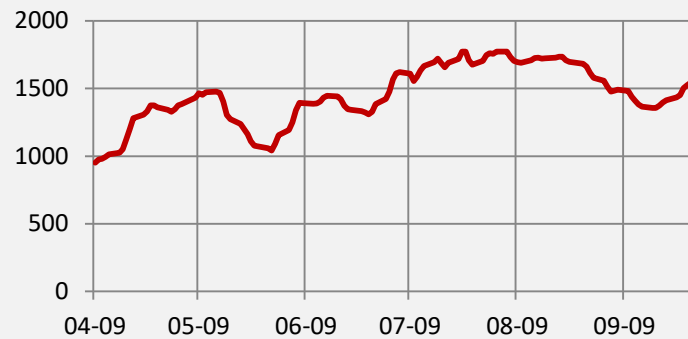
上周 BDI 指数走势



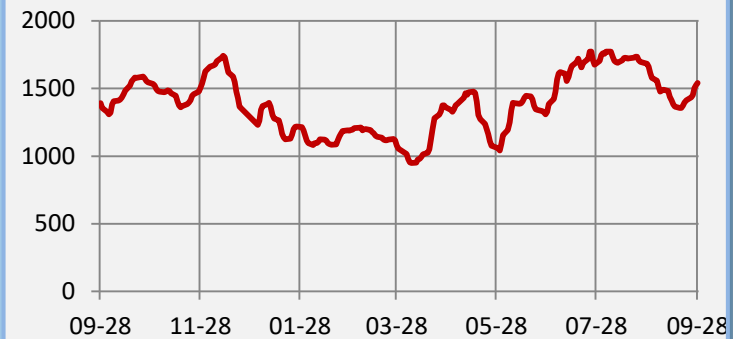
近一个月 BDI 指数走势



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 38 周	第 37 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	22,500	22,500	0	0.0%
	一年	21,500	21,500	0	0.0%
	三年	20,000	20,000	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	13,250	13,250	0	0.0%
	一年	13,750	13,750	0	0.0%
	三年	12,250	12,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	13,500	13,250	250	1.9%
	一年	13,250	13,250	0	0.0%
	三年	12,000	12,000	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	10,750	10,750	0	0.0%
	一年	10,500	10,500	0	0.0%
	三年	9,000	9,000	0	0.0%

截止日期： 2018-09-25

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Xin Hong' 2013 82226 dwt dely Dalian 02/08 Oct trip via E.Australia redel India \$14,500 - Tata NYK

'MBA Liberty' 2010 82217 dwt dely Taiwan early October trip via Indonesia redel India \$14,500 - cnr

'SDTR Bellona' 2012 82148 dwt dely Qinzhou 29/30 Sep trip via E.Australia redel Singapore-Japan \$15,250 - cnr

'Shandong Fu Ze' 2017 82000 dwt dely Navlakhi prompt trip via ECSA redel Singapore-Japan \$16,500 - cnr

'Yangtze Xing Xiu' 2013 81602 dwt dely Songxia 29 Sep trip via E.Australia redel China \$14,750 - cnr



'Stella Dora' 2014 81600 dwt dely Immingham 30 Sep trip via Murmansk redel Skaw-Cape Passero \$15,250 - MOL

'Ad Astra' 2015 81600 dwt dely Ijmuiden 01 Oct trip via St Lawrence and COGH redel China \$22,000 - Raffles

'Ocean Trader I' Jaldhi relet 2006 76596 dwt dely Lumut 30 Sep trip via W.Australia redel Singapore-Japan with salt \$17,000 - Norden

'Ogna' 2008 75754 dwt dely Hong Kong 05 Oct trip via Indonesia redel Malaysia \$11,000 - Jaldhi

'New Kosmos' 2005 56011 dwt dely Samalaju, Malaysia prompt trip via Indonesia redel Thailand \$13,500 - Dooyang

'Desert Osprey' 2015 55837 dwt dely Paradip 01/03 Oct trip via EC India redel China intention iron ore \$11,250 - Jaldhi

'Hawk I' 2001 50296 dwt dely Amsterdam prompt trip via Baltic redel Turkey intention coal \$12,850 - ACB

'Iberian Bulker' 2017 37668 dwt dely Santos end Sep trip redel Continent-Baltic approx. \$15,500 - Pola

(2) 期租租船摘录

'Peace Gem' 2012 76433 dwt dely Huangpu 08 Oct 5/7 months redel worldwide \$13,000 - cnr

'Medi Okinawa' 2011 56118 dwt dely Mesaieed prompt 4/7 months redel worldwide \$13,250 - cnr

4. [航运市场动态](#)

【船东信心创新高！全球航运信心指数“维稳”】

国际会计和航运顾问马施云(Moore Stephens)最新的航运信心指数调查显示，截至 2018 年 8 月底，过去三个月航运信心指数略有下降，但依然维持在过去四年半以来第二高水平，而船东和租船人的信心则创造了 10 年来的新高。

受访者数据显示，平均航运信心指数从 2018 年 5 月的 6.4 下降到 6.3（满分 10.0 分），而在今年 5 月的 6.4 为过去 4 年来的最高位。然而，对船东的信心指数从 6.6 上升到 6.8，达到 2008 年 5 月调查时的最高水平，当时所有受访者的总体评分为 6.8 分。



同时，业界人士对租船人的信心也从 6.7 升至 7.0，达到过去九个月的最高水平。然而，对管理人员的评级从 6.7 降至 6.2，对经纪人评级从 6.3 降至 4.9。对亚洲市场的信心从 6.1 升至 6.3，相当于过去 12 个月的最高评级。

调查显示，预计未来 12 个月油运运价上涨的受访者数量增加 3%，达到 53%。在干散货运输行业，预计散运运价上升的受访者数量下降了 16%，达到 38%。而预计集运运价上升的受访者数量从 43% 下降到 26%。油船行业的净情绪为+44，散货船行业为+27，集装箱船行业为+3。

此外，44%的受访者表示，预计贸易战将在未来 12 个月内对航运业产生“一些”影响。与此同时，42%的受访者则认为这将产生“相当大的”影响，11%受访者认为这种影响将“微不足道”。

Moore Stephens 航运和运输合伙人 Richard Greiner 表示，虽然航运业界人士并不希望获得信心小幅下滑的消息，但航运信心指数仍然维持在过去四年半以来第二高水平。此外，船东和租船人信心指数获得增加这一点非常重要。此外，受访者也表示出了对地缘政治因素的担忧。这些包括美国贸易关系改变的影响，同时也包括对中国和韩国航运的支持。航运业将始终能够从其全球身份和存在中获益，但也将承担这必然包含的风险。

来源：国际船舶网

【冷箱运输市场动力十足】

随着全球对于新鲜食物的需求愈发增长，冷藏运输的需求也随之增加。实际上，除了香蕉、龙虾等水果以及海鲜产品之外，药品、鲜花、糖果等行业都越来越多地加入到了冷藏运输的行列中。德鲁里预测，到 2021 年，全球冷藏货物的海运贸易量将超过 1.34 亿吨，平均每年增长 2.8%。

冷箱数量追逐战

根据德鲁里的数据，冷藏箱占集装箱总量的 7%，但在过去 5 年里，冷藏箱的需求每年增长 5%—6%，而普通集装箱的需求增长则是 2%—3%。新鲜农产品的出货量正在稳步增长，但冷藏箱市场的发展也得到了橙汁、药品、雾化用品和糖果等相对较新货种的支持。

主要的冷藏贸易是从南半球到北半球。在南美、南非、澳大利亚和新西兰等地的出口商在冬季的几个月里会将新鲜农产品运送到北方来补充需求。美国和加拿大也是蔬菜、柑橘和其他水果以及肉类和海鲜的出口国，主要销往亚洲。

“十年前，丹麦市场的草莓供应只有三个月，但现在全年都有，得益于冷藏箱，无论是小型班轮公司，还是大型班轮公司都可以加入到冷藏箱的供应链中。”马士基航运冷藏管理主管 Anne-Sophie Zerlang Karlsen 说。



直到 20 世纪 90 年代末，新鲜农产品都是通过从生产现场到单一目的地的大型冷藏船来运输的。货物通常仅限于香蕉，而这些冷藏船主要是由大型分销商经营的。那些无力雇佣此类船舶的小型生产商只能局限于当地市场。如今，越来越多的出口商选择了冷藏箱，除了能够运往世界各地的国家之外，托运人还可以从集装箱运输市场的低集装箱运费中受益。

对于班轮公司而言，正在寻求扩大冷藏箱业务。马士基航运表示，类似玫瑰这样的鲜花对于冷藏箱运输而言是一个很大的市场，正在研究如何减缓盛开的方法。

马士基航运的冷藏箱运力位列全球第一，特别是收购汉堡南美之后，冷藏箱运输能力更是大大增强；紧随其后的是达飞轮船、地中海航运和中远海运集团。

基于对于冷藏箱市场的看好，班轮公司纷纷加大对于冷藏箱的投资。

8 月 16 日，赫伯罗特发布消息称，将投资建造 11100 个冷藏集装箱，预计将于 8 月至 12 月间陆续交付。在过去的数年里，赫伯罗特大力投资冷藏设备，并不断更新集装箱规模。从 2015 年起，包括此次最新的订单，赫伯罗特购买了超过 3 万个新冷藏箱，为的就是确保设备的先进性以及旺季时能够满足市场需求。

8 月 20 日，日本海洋网联船务（ONE）也宣布将投资建造 1.4 万个冷藏集装箱，其中 40 英尺集装箱 1.3 万个，20 英尺集装箱 1000 个。随着日本三大航运公司完成整合，ONE 也拥有了较强的冷藏箱规模，增强了其在北美、南美、欧洲、地中海、亚洲区域内以及大洋洲的冷藏运输市场服务能力。

冷箱技术大作战

2017 年 7 月，马士基航运正式向市场推出“远程集装箱管理系统”（RCM）。RCM 能够在集装箱运输的全程为客户提供冷藏箱所在位置以及集装箱内的气体浓度及温度信息，这将帮助马士基航运的冷链客户随时随地了解供应链情况。

刚于今年 8 月宣布订造新冷藏箱的赫伯罗特和 ONE 表示，其集装箱将配备最新的 Controlled Atmosphere 技术。Controlled Atmosphere 技术可以大幅减缓果蔬的呼吸和成熟过程，延长上架周期。

赫伯罗特冷藏板块负责人 Clemens Holz 表示：“我们从客户那里获得非常良性的反馈，为客户提供持续稳定、高质量的冷藏箱服务。此外，我们也看到，客户对温度敏感性货物的需求在不断增加。”赫伯罗特强调，新集装箱在提供给客户运输高价值产品前，将经过严密的测试。



ONE 首席执行官 Jeremy Nixon 表示：“ONE 拥有世界上最大、最年轻的冷藏箱，同时配备最先进的技术，以满足易腐货物的需求。ONE 将持续不断寻求最新、创新性的解决方案，确保货物在运输过程中得到很好的保护，进而提升服务价值。”

达飞轮船则在 9 月份召开的 2018 亚洲国际果蔬展会上宣布推出 CLIMACTIVE 技术，这是运用于高敏感度蔬果运输过程中最为先进的主动气调技术。CLIMACTIVE 是目前世界上最新最先进的冷藏运输解决方案，通过在配有大金主动气调系统 DAIKIN Active CA 的集装箱内，快速降低氧气水平，以确保高敏感度货物到目的港后的新鲜度。通过运用该技术可以保持货物到达目的地的新鲜度，预防成熟进程，延长保质期，保存产品的品质特性，从而优化了企业竞争吸引力。它还使相关业务得以扩展到更远目的地以及新的市场。同时，CLIMACTIVE 可使产品始终保持有机标签。

冷箱管理大决战

ONE 首席执行官 Jeremy Nixon 在 9 月份在香港召开的“第四届亚洲冷链物流会议”上表示，冷藏集装箱运费将在 2019 年下半年上涨。他分析指出，“冷藏箱需求方面看起来相当强劲，而且相当鼓舞人心，最大的出口市场仍然是拉丁美洲。”在当前的水果季节，美西航线对亚洲的影响非常大，而与此同时，亚洲区域内的冷箱运输市场也在迅速扩大。亚洲不仅是水果的产地，还是主要的消费区。

然而，成本也在上升。JeremyNixon 指出，尽管 ONE 和其他公司一直在投资新设备，但冷藏集装箱业务是一个资本密集型产业，其设备成本是普通干货箱的几倍。在过去几年里，受财务状况制约，冷箱运输公司为了盈利一直在苦苦挣扎，结果导致供应侧的增长相当紧张。

此外，能耗在过去一年中大幅上升。Jeremy Nixon 指出，在平均 20 天的航程中，船上每一个冷藏集装箱插头成本约为 74 美元，如果将发电机组的成本考虑在内，这一成本将进一步上升。而随着 2020 年限硫令的实施，冷藏运输的成本将进一步上扬。“这将是该行业面临的一个挑战，意味着我们不得不在 2019 年年底前支付更多费用，从而导致冷藏箱运费上涨。”

显然，如何更好地控制成本将成为冷藏运输在未来一段时间能否带来好收益的关键因素。而在德鲁里近期的分析报告中，对于良好的冷藏箱管理则有着更多的总结。

德鲁里认为，专门的全球冷箱业务管理团队十分重要。随着冷箱业务规模的扩大，班轮公司应该在公司总部或者区域部门建立足够强大的全球冷箱管理团队来管理其冷箱业务，而不是将冷箱部门一直从属于各条航线的管理之下。从管理方式而言，冷藏箱运输与不定期冷藏船的管理方式相似。为了确保冷藏箱运力能够尽可能多的进行海上货物运输，可能涉及对冷藏箱短距离和长距离运输线路进行组合，而这需要取决于冷藏箱所运输产品的季节性。举个长短途组合的例子来说，亚洲内部航线业务后，紧接着进行越南至欧洲的对虾运输。



冷藏箱的管理需要在整个班轮公司内部进行更加集中的配置，在制定年度业务计划时必须综合考虑各种因素，包括全球市场的季节性等，以扩大市场覆盖面，达到最佳利用率。

与此同时，冷箱业务需要培养足够专业资深的人员。太短时间的工作轮换会导致冷箱业务管理人员的专业知识无法累积到一定深度，同时影响管理的有效连续性。

来源：航运交易公报

【GSL 连获租约看好中小型集装箱船市场】

集装箱船租船船东（GSL）日前宣布，已与马士基航运公司签订了一份租船协议。

该公司表示，此次获得租约的船舶 8063TEU 集装箱船“OOCL Ningbo”号（建于 2004 年）。该船于 2018 年 9 月 17 日由东方海外重新交付后，已更名为“GSL Ningbo”号。

该船将于 2018 年 9 月 21 日或之前开始获租，租期 2-12 个月，之后可再延长 12 个月的租期。在租期前三个月，日租金为 11500 美元，第 4-6 个月日租金为 12100 美元，第 7-12 个月期间，日租金为 12400 美元。之后 12 个月的续租租期内，日租金为 18000 美元。

此外，GSL 还表示，同意与达飞轮船达成 2207TEU 的集装箱船“Julie Delmas”号（建于 2002 年）续租协议。该船已更名为“GSL Julie”号。续租租期将于 2018 年 10 月 26 日生效，日租金 7800 美元，租期将延长至 2019 年 1 月 20 日至 3 月 20 日期间。

GSL 首席执行官 Ian Webber 表示，虽然贸易紧张局势持续影响该行业的情绪，但该公司将持续为船舶获得租约，同时减少船舶闲置之间。通过与全球最大的集运公司马士基航运合作，该公司将进一步丰富其交易投资组合。

此外，由于订单量有限，以及需求持续增长，该公司对中小型集装箱船长期市场基本面仍然充满信心。该公司将把握市场上有吸引力的机会扩大船队规模。

截至 2018 年 7 月 1 日，GSL 共拥有 19 艘船舶，总运力 85136TEU，平均船龄 13.5 年。这批船舶均获得期租协议，其中 17 艘船获得达飞轮船租约。

来源：国际船舶网



【三家航运巨头明确表态将转嫁限硫令额外成本】

Ocean Network Express (ONE)、东方海外 (OOCL) 和总统轮船 (APL) 日前均表示，为遵守 2020 年硫排放上限新规，必须向客户转嫁额外的成本支出，而最终用户将承担上涨的运输成本。

2020 年 1 月 1 日国际海事组织 0.5%硫排放上限新规生效，预计运费达到 150 亿美元，届时运费几乎不能覆盖成本。

近日，全球最大的集运公司马士基航运宣布，将从明年年初开始调整燃料附加费用，预计向客户转移额外燃料成本。

ONE 的首席执行官 Jeremy Nixon 在亚洲海事金融会议上表示，必须转移额外燃料成本，并指出目前的运费不能覆盖成本。

“业界必须认真对待这一切，所有客户都认为，只要确保以一种双方都能接受的方式来转嫁成本。”他表示。

东方海外的母公司东方海外国际有限公司 (OOIL) 的首席财务官 Michael Fitzgerald 也表示同意，即必须转嫁额外燃料成本，而最终用户将承担运输成本。Michael Fitzgerald 认为集装箱航运公司别无选择，只能将成本转嫁给最终用户。“（转嫁成本）最终必须发生，因为规模庞大，航运公司即使愿意也没有能力补贴他们。”

APL 的首席财务官 Sege Corbel 注意到马士基航运公司新的燃料附加费调整公告，并表示：“毫无疑问，必须转嫁给客户，但必须以透明的方式转嫁。目前想做到透明有点困难。”

客户长期抱怨的一个问题是，集运公司的燃料附加费并不能准确反映其应有的成本，而是通过航线用于其他方式提高运费。

来源：国际船舶网

5. [船舶市场动态](#)

【基本面向好，多用途船市场整体回暖！】

据德鲁里 (Drewry) 统计，截至 2018 年第二季度，全球多用途船共计 3191 艘，合计 2,950 万载重吨，船舶平均船龄为 16 年。与大型项目运输船 (premium project carriers) 9 年的船龄相比，无起重能力或者起重能力小于 100 公吨 (110 吨) 的小型多用途船，平均船龄约为 21 年。



德鲁里多用途和件杂货高级分析师 Susan Oatway 表示，随着需求和运价上涨，多用途船市场正在回暖，船队也正在从小型的无起重能力或起重能力小的船型，逐渐向专业化、高起重能力的船型转变。

多用途船中，大约有 900 艘船的起重能力超过 100 吨。其中，340 艘船的起重能力超过 250 吨，25 艘船的起重能力在 1000 吨以上。项目运输船（project carriers）中，大多数船的运力在 5,000-10,000 载重吨和 10,000~15,000 载重吨之间，其中后者约 40% 的船舶拥有 250 吨的起重能力，称作大型运输项目船（premium project carriers）。此外，15,000-20,000 载重吨船舶中，约 35% 的船舶也称作大型项目运输船（premium project carriers）。

船队的发展

船队变化取决于船舶拆解量和新造船交付量。2018 年上半年，多用途船拆解量少于 200,000 载重吨，其中半数以上船舶的运力低于 10,000 载重吨，通常这类船的起重能力也在 50 吨以下。新造船方面，2017 年 80% 以上的已交付新船为项目运输船，起重能力超过 100 吨。展望未来，Oatway 预计，船队增长将朝着项目运输船的方向发展，而简单的小型多用途船数量将持续减少。船东也会逐步用高规格船代替小型多用途船，为合同创造更多价值。

Drewry 预计，2018 年船舶拆解量将超过新船交付量，但新船的载重吨高于报废船，同时新船在技术和效能上更具优势。因此，尽管多用途船的绝对数量在减少，但总运力保持稳定。此外，项目运输船每年 2% 的增幅在增长，同时小型低起重能力的件杂货船增幅则收缩至 3%。

2018 年新造多用途船价格平稳，截至第二季度末，仅有少数新船订单。Oatway 表示，二手船价格停滞不前，但随着市场略有回暖，价格也会有所回升。

租船方面，在 2017 年经历弱势发展之后，长租船预计将会在 2018 年至 2019 年向上攀升。德路里预计，2019 年全球杂货需求量年增长约为 1.6%。可再生能源和油价回升将利好于多用途船市场。总的来说，由于基本面向好，多用途船市场整体在回暖。

来源：Drewry

【7 家船企入选工信部试点名单】

日前，工业和信息化部公布《2018 年制造业与互联网融合发展试点示范项目名单》，共 7 类 125 个项目上榜。中船黄埔文冲船舶有限公司申报的“高端专用装备工业互联网平台试点示范”、沪东重机有限公司申报的“海洋动力装备优化设计能力，海洋动力装备精益制造能力”等船界 7 个项目入选。

具体来看，江苏扬子鑫福造船有限公司申报的“大型船舶精益建造能力”项目，侧重面向现代化生产制造与运营管理的新型能力建设；沪东重机有限公司申报的《海洋动力装备优化设计能力，海洋动力装备精益制造能力》项目，侧重面向产品全生命周期创新与服务的新型能力建设；重庆齿轮箱有限责任公司申



报的《供应链协同管理能力》项目，侧重面向供应链管控与服务的新型能力建设；武汉南华工业设备工程股份有限公司申报的《基于两化深度融合无人船产品全生命周期创新与服务能力》项目，侧重面向产品全生命周期创新与服务的新型能力建设；中船黄埔文冲船舶有限公司申报的《高端专用装备工业互联网平台试点示范》项目，侧重平台建设系统解决方案、数据采集解决方案；中国船舶重工集团海装风电股份有限公司申报的《数采和新能源设备上云、风电机组管理和智慧风场运维云应用》项目，侧重新能源设备上云；武汉船用机械有限责任公司申报的《船海工程配套装备信息物理系统应用示范》项目，侧重信息物理系统行业应用。

来源：工信部

【韩国船企为什么度日艰难？】

据韩国媒体《Asiatime》报道，今年下半年，韩国造船企业面临着更加艰难的经营环境。一方面，造船企业与员工之间的工资集体协议的协商仍在原地踏步；另一方面，随着占据船舶建造费用约 20%的厚板价格迫加上涨，船企的固定成本负担进一步加重。遭遇劳资对立加剧和厚板价格上涨“两头堵”的韩国船企度日如年。

劳资协商久拖不决

据悉，韩国三大造船企业现代重工、三星重工和大宇造船海洋劳资双方之间的协商目前均陷入了僵局。现代重工的劳资协商从今年 5 月开始一直持续到 7 月 24 日，期间劳资双方共交涉了 21 次，随后中断。现代重工的海洋工程装备订单在 8 月 20 日已正式“清零”，目前，资方已接受了其海洋工程部门 5 年以内到达退休年龄的员工名誉退职（提前退休）的申请，并对 2600 名员工中的 1220 名提出了停薪留职的要求。8 月 27~29 日，该公司工会组织部分员工举行了罢工。

三星重工的劳资协商也处于僵持状态。从 2016 年开始到目前为止，相关的劳资协商一直在进行。2016 年造船业务不景气时，三星重工向债权团提交了自救方案，随后资方和工会达成继续协商的协议；2017 年 5 月 1 日，三星重工下属造船厂发生了一起致 5 人死亡的起重机倒塌事故，双方的协商被迫推迟。今年从 6 月末开始到夏季假期之前，劳资双方虽然继续进行了协商，但之后又进入了停滞状态。三星重工资方提出了无薪循环休假制和冻结基本工资等方案，从去年 11 月起至今年 6 月，该公司已对包括蓝领、白领在内的 3000 余名员工实施留职留薪措施，随着企业经营情况的进一步恶化，资方正正在讨论实施停薪留职方案。

大宇造船海洋方面，该公司预计今年 10 月将举行工会委员长选举，9 月中旬已经启动选举的相关工作。在此背景下，劳资双方的协商暂停，预计新的工会成立后，劳资双方可能会继续展开协商。



钢价上涨再添新痛

在企业内部矛盾尚未解决的情况下，重要原材料厚板的价格上升，无疑令韩国造船企业“雪上加霜”。日前，韩国三大船企与浦项制铁、现代制铁、东国制钢三大钢铁企业达成了“哑巴吃黄连”式的协议。从下半年开始，韩国钢铁企业提供给船企的船用厚板价格将从之前的 60 万韩元/吨调整到近 70 万韩元/吨，平均每吨上涨了 5 万~7 万韩元。

韩国造船与海洋工程协会对此表示不满，相关负责人指出，厚板约占船舶建造总费用的 20%，韩国船企今年的厚板需求量约为 420 万吨，这次价格上涨可能给船企增加约 3000 亿韩元的成本负担。以韩国造船业主打产品之一的超大型油船（VLCC）为例，目前 VLCC 的价格约为 1000 亿韩元，厚板价格上涨 5%，将使总体建造成本上升约 1%，而船厂目前建造 VLCC 的营业利润率也仅仅 1% 左右，即使最近船价出现上升趋势，船企盈利空间也很小。此次钢价上涨将使韩国船企很难提出符合船东预期的船价，承接订单将会变得更为艰难。

韩国造船业界人士表示，船企本来就因船市低迷而陷入“接单难”的困境，劳资之间的矛盾对立等各种不利因素也正在持续发酵，此次厚板价格上涨幅度大大高于船价上涨水平，将使韩国船企下半年改善业绩的希望变得更为渺茫。

而在韩国钢铁企业看来，厚板价格还没能实现“正常化”，其还想再次上调钢价。由于韩国钢铁企业和船企之间的厚板价格协商以半年为基准，因此明年上半年船企很有可能再次感受一波新的钢价上涨压力。可以预见，韩国船企的“磨难”将会持续一段时期。

来源：中国船舶报

6. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	n/a	n/a	n/a	n/a
Hong Kong	n/a	n/a	n/a	n/a
Tokyo	490.00	495.00	n/a	800.00
Hamburg	469.00	n/a	719.00	n/a
Fujairah	475.00	n/a	770.00	n/a
Istanbul	485.00	500.00	750.00	n/a
Rotterdam	450.00	485.00	682.00	n/a
Houston	445.00	n/a	725.00	n/a
Panama	475.00	n/a	745.00	n/a



Santos	500.00	531.50	n/a	802.00
--------	--------	--------	-----	--------

截止日期: 2018-09-27

◆ 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 38 周	第 37 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	2,900	2,900	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,700	2,700	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,400	2,400	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 37 周	第 36 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	9,000	9,000	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	6,000	6,000	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,800	4,800	0	0.0%	
LR1	75,000	4,400	4,400	0	0.0%	
MR	52,000	3,600	3,600	0	0.0%	

截止日期: 2018-09-25

(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+2	TAK	158,000	Daehan, S. Korea	-	Faerder Tankers - Norwegian	low \$60.0m	Tier III, T/C to Chevron, closed type scrubber
4	TAK	115,000	Hanjin Subic Bay, Philippines	2020-2021	Advantage Tankers - Turkish	4,600	scrubber fitted



4	TAK	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2020	Empire Navigation - Greek	3,700	options declared, Tier III, scrubber fitted, T/C to Cargill
1	BC	81,000	Sanoyas, Japan	2020	Shunzan Kaiun - Japanese	low-mid \$30.0m	Tier III
2	BC	61,530	DACKS, China	2020	Wisdom Marine Lines - Taiwanese	low \$30.0m	
1	TAK/GAS	1,800 cbm	Maehata Shipbuilding, Japan	2019	Nippon Gas Line KK - Japanese	Undisclosed	
2	ROPAX	120 LOA	Tersan Shipyard, Turkey	2020-2021	Havila Kystruten - Norwegian	Undisclosed	dual fuelled
1	ROPAX	149 pax	Vard Holdings, Norway	2019	Boreal Transport - Norwegian	Undisclosed	

◆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
NEW DALIAN	BC	180,371		2010	China	2,700	Greek	
JAG ARYA	BC	80,480		2011	S. Korea	1,870	Trade Fortune - Greek	
ENERGY MIDAS	BC	77,697		1998	Japan	685	Chinese	
CAPITOLA	BC	74,816		2001	China	Undisclosed	Chinese	
FLIPPER	BC	73,726		1999	Japan	630	Middle Eastern	
PERSUS OCEAN	BC	53,549		2007	Japan	1,100	Indonesian	
EIGEN	BC	50,249		1999	Japan	720	Indonesian	
UNICORN OCEAN	BC	38,503		2011	Japan	1,520	Orient Shipping - Dutch	
OCEAN WEALTH	BC	38,243		2012	Japan	1,480	Greek	
SIDER BOSTON	BC	29,084		2011	China	1,000	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
NORFOLK TRADER	CV	35,414	2,496	2002	Romania	780	German	

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
NISHI	GC	6,940		2000	Japan	200	Undisclosed	
WOORYANG ACE	GC/SDK	7,351		2008	China	270	Chinese	Japan made m/e and generators, ss/dd passed April 2018
UNIRICH	GC/TWK	7,069		1994	Japan	140	Far East	



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
SEAWAYS SAKURA	TAK	298,641		2001	Japan	1,850	Hellenic Tankers - Greek	
PERICLES G. C.	TAK	157,100		2018	China	5,200	Zodiac Maritime - U. K	
UNITED OCEANS	TAK	157,100		2018	China	5,200	Zodiac Maritime - U. K	en bloc each
UNITED PARAGON	TAK	157,100		2018	China	5,200	Zodiac Maritime - U. K	
EUROPEAN SPIRIT	TAK	151,848		2003	S. Korea	1,300	AVIN - Greek	
AFRICAN SPIRIT	TAK	151,736		2003	S. Korea	1,300	AVIN - Greek	en bloc each**
BRITISH MALLARD	TAK	114,809		2005	S. Korea			
BRITISH GANNET	TAK	114,809		2005	S. Korea			
BRITISH CORMORANT	TAK	113,782		2005	S. Korea			
BRITISH ROBIN	TAK	113,782		2005	S. Korea	10,800	Union Maritime - British	en bloc*, subject finance
BRITISH CYGNET	TAK	113,782		2005	S. Korea			
BRITISH FALCON	TAK	113,553		2006	S. Korea			
BRITISH EAGLE	TAK	113,553		2006	S. Korea			
BRITISH KESTREL	TAK	113,553		2006	S. Korea			
NIKOS KAZANTZAKIS	TAK	113,500		2018	China	4,200	Zodiac Maritime - U. K	
UNITED MARINER	TAK	113,500		2018	China	4,200	Zodiac Maritime - U. K	en bloc each*
UNITED NOMAD	TAK	113,500		2018	China	4,200	Zodiac Maritime - U. K	
BLACKCOMB SPIRIT	TAK	109,060		2010	China			
EMERALD SPIRIT	TAK	109,060		2009	China			
WHISTLER SPIRIT	TAK	109,060		2010	China	Undisclosed	Undisclosed	en bloc, sale and
GARIBALDI SPIRIT	TAK	109,038		2009	China			leaseback 9-10 yrs BBHP
TARBET SPIRIT	TAK	107,529		2009	Japan			
PEAK SPIRIT	TAK	104,280		2011	Japan			
FORMOSA FALCON	TAK	70,426		2005	Japan	1,650	European	en bloc**, coated/uncoiled
FPMC P ALPINE	TAK	70,426		2004	Japan	1,650	European	
TORM NECHES	TAK	47,052		2000	Japan	780	Indonesian	
PEARL EXPRESS	TAK	45,727		2004	Japan	950	Middle Eastern	Coated/Pumproom SS/DD due

◆ 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
GOLDEN SEA	BC	26,456	5,750	1993	Japan	undisclosed	
ARMADA SETIA	CV	8,286	2,940	1990	Japan	447.00	



MAIDEN ALPHA	TAK	16,924	4,815	1991	Malaysia	365.00	as is Belawan
--------------	-----	--------	-------	------	----------	--------	---------------

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
MSC KORONI	CV	48,244	15,864	1998	S. Korea	502.00	
STENA SPIRIT	TAK	151,294	24,196	2001	S. Korea	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
TAMIL ANNA	BC	45,267	10,215	1985	Japan	360.00	as is Chennai
NUSA BINTANG	TAK/LPG	16,625	6,903	1992	ITALY	435.00	as is Singapore
SUNG HAE	TAK/LPG	10,657	2,850	1995	Japan	330.00	as is S. Korea
YOSU GAS	TAK/LPG	3,782	2,364	1990	Japan	330.00	as is S. Korea

◆ALCO 防损通函

【制裁措施】

一些国家和多国组织，尤其是联合国，欧盟和美国，不断采取制裁措施，影响其他国家的政治行为。就大多数制裁措施性质而言，会对航运和国际贸易产生影响，继而影响到协会及其会员。一些制裁会直接影响到会员的保险保障。

【仲裁延迟 - 索赔可能会被驳回】

近期的 DERA COMMERCIAL ESTATE V DERYA INC (THE “SUR”) - QBD (COMM CT) (CARR J) [2018] EWHC 1673 (COMM) - 13 JULY 2018 一案，涉及“SUR 轮”依据《海牙规则》签发提单运输货物而引起的纠纷。2011 年，合同双方，即，被告船东和原告货主在《海牙-维斯比规则》规定的一年时效内指定仲裁员。

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
2018-09-28	687.920	801.110	6.071	87.995	900.110	60.141	952.260	205.070	16,167.000
2018-09-27	686.420	806.420	6.088	87.915	904.330	60.326	958.500	205.920	16,245.000
2018-09-26	685.710	806.580	6.069	87.756	903.850	60.320	958.970	209.160	16,284.000
2018-09-25	684.400	804.340	6.068	87.598	897.750	60.319	961.200	209.880	16,315.000
2018-09-21	683.570	805.350	6.080	87.163	907.510	60.482	970.790	209.150	16,346.000

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	2.17388	1 周	2.19588	2 周	--	1 个月	2.256
2 个月	2.30375	3 个月	2.396	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.6005	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.91738		

2018-09-27

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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