



全一海运市场周报

2018.11 - 第2期

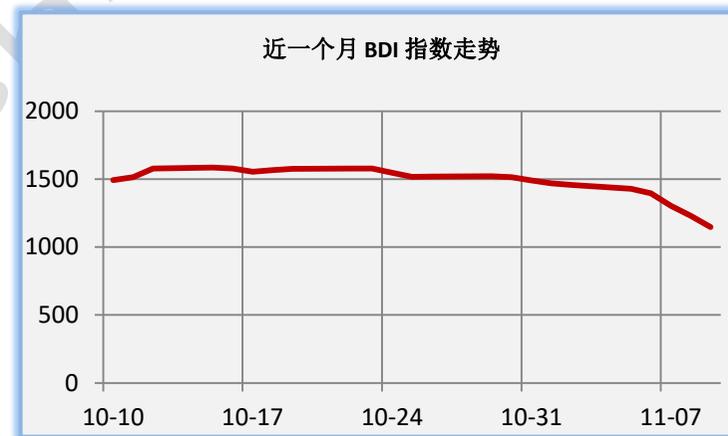
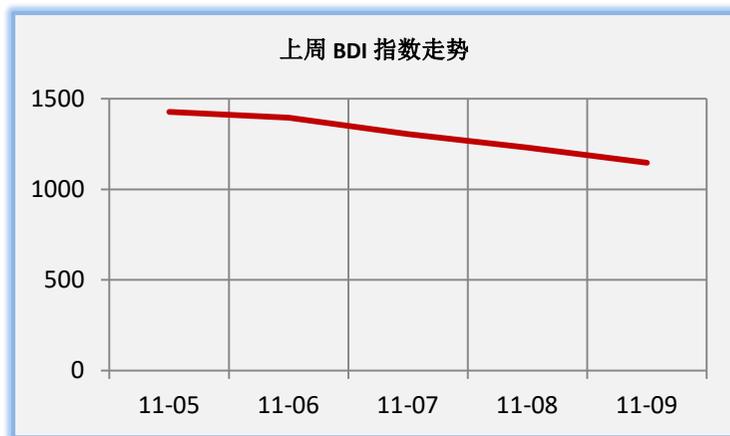


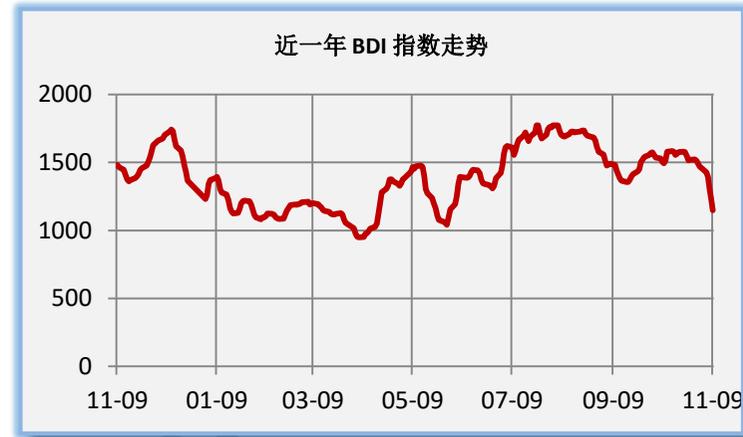
◆ 国内外海运综述

1. 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	11月5日		11月6日		11月7日		11月8日		11月9日	
BDI	1,428	-29	1,395	-33	1,304	-91	1,231	-73	1,147	-84
BCI	2,397	-105	2,296	-101	1,968	-328	1,747	-221	1,461	-286
BPI	1,531	+1	1,528	-3	1,511	-17	1,496	-15	1,495	-1
BSI	1,041	-10	1,033	-8	1,021	-12	1,013	-8	1,003	-10
BHSI	665	-1	663	-2	660	-3	658	-2	656	-2





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 44 周	第 43 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	22,000	22,500	-500	-2.2%
	一年	21,500	21,500	0	0.0%
	三年	20,000	20,000	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	13,750	14,000	-250	-1.8%
	一年	14,250	14,250	0	0.0%
	三年	12,750	12,750	0	0.0%
Smax (55K)	半年	13,500	13,750	-250	-1.8%
	一年	13,250	13,500	-250	-1.9%
	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: 2018-11-06



2. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Navios Gemini' 2018 82000 dwt dely Cebu 15/15 Nov trip via Australia redel Continent \$7,750 first 72 days, thereafter \$15,000 - Norden

'Wen De' 2013 81200 dwt dely Shanghai prompt trip via Australia redel India \$11,000 - Louis Dreyfus

'Bulk Finland' 2014 77126 dwt dely EC South America 22 Nov trip redel SE Asia \$16,500 + \$650,000 bb - cnr

'Omicron Sky' 2006 77031 dwt dely Fangcheng spot trip via India redel India \$11,000 - Louis Dreyfus

'Tramp Lady' 2005 76294 dwt dely Recalada 25/26 Nov trip redel SE Asia \$15,750
+ \$575,000 bb (chopt redel Singapore-Japan \$16,000 + \$600,000 bb) - + Cofco

'Grace One' 2001 75563 dwt dely Hong Kong prompt trip via Indonesia redel S.China \$8,500 - Tongli

'Great Mind' 2011 75474 dwt dely Algeciras 14/16 Nov trip via USG redel Skaw- Gibraltar \$14,000 - Bunge

'Ultra Saskatoon' 2012 61470 dwt dely Canakkale 14/17 Nov trip via Black Sea redel Spain \$15,000 - Langlois

'Paqueta Island' 2009 58707 dwt dely Aliaga prompt trip via Black Sea redel West Africa excl Nigeria \$18,000 - Cargill

'Vil Atlantic' 2010 37812 dwt dely Dneprobugskiy prompt trip redel Continent \$12,500 - cnr

'Moleson' 2010 34266 dwt dely US Gulf prompt trip redel Ireland \$17,250 - Oldendorff

'Armonia' 2006 30634 dwt dely Singapore spot trip via Indonesia redel EC India intention fertilizers \$8,500 - Dava



3. 航运市场动态

【干散货运输市场复苏遇阻】

近日，上海国际航运研究中心发布了国际干散货航运市场 2018 年第三季度分析报告。报告显示，受中美贸易战和中国铁矿石进口需求减少的影响，第三季度国际干散货市场开局良好，后半程持续下跌。展望四季度，持续升级的中美贸易战或将成为整个干散货市场复苏的阻力，BDI 下行趋势恐难改变。

中国工业生产步伐有所减缓

2018 年下半年以来，全球经济增长开始进入平台期。其中美国经济受消费等内生动力增强以及减税和宽松的金融环境的影响，增长强劲；但欧元区和日本经济增长逐渐放缓；阿根廷、土耳其、巴西等部分新兴经济体货币暴跌；同时中国经济运行总体稳定。全球制造业采购经理指数（以下简称制造业 PMI）八月份继续放缓至 52.5；美国制造业 PMI 虽然回调但仍然是全球制造业扩张的主要驱动力；澳大利亚制造业 PMI 从六月份的 57.4 “V” 型小幅下跌至八月份的 56.7。

中国受基础设施投资持续放缓的影响，固定资产投资继续减速。1—8 月，城镇固定资产投资完成额累计同比增长持续放缓至 5.3%，较上年同期降低 2.5 个百分点。虽然外部经济总体复苏，出口相对平稳，1—8 月出口同比增长 12.2%，高于上年同期水平，但包括消费和投资在内的内需整体走弱，带动了工业生产的放缓。1—8 月工业增加值增速同比增长 6.5%，较上年同期降低 0.2 个百分点。

BDI 指数冲高回落

国际干散货市场三季度运价大起大落，开局上升较为强势，BDI 持续上涨至 7 月 24 日的 1774 点，触及自 2014 年 1 月以来最高点，后期开始回落，三季度均值为 1607 点。本季度前期 BDI 的快速上涨，主要是由于巴西出货增加以及海岬型船即期运力紧张影响，导致海岬型船租金的大幅上涨，船东信心得到提振。

但 BDI 自 8 月份月上旬开始出现持续“断崖式”下跌，一度跌破 1400 点，9 月 28 日报收 1540 点。造成此轮下行的原因一方面是季末海岬型船市场货运量走低，铁矿石成交量较为低迷。中国铁矿石进口需求恢复力度较小，6 月启动第一批中央环保督察“回头看”，7 月打响了“蓝天保卫战”，8 月环保限产进入常态化，1—8 月份铁矿石进口量同比下降 0.5%。另一方面由于中美贸易战影响，从涉及的货物清单来看，粮食运力需求大幅度减少，使巴拿马型粮食船运价下跌。

运力供给方面，受 2018 年干散货市场复苏与国内外拆船价格同比上涨等因素影响，三季度运力拆解量持续下滑至 0.27 百万载重吨。同时，由于三季度大型船舶运价和租金的不稳定，船舶交付量出现轻微下滑，8 月份干散货船舶交付量为 1.76 百万吨。但由于拆解量的下滑速度比交付量下滑速度要快，三季度运力呈现小幅上升。



截至 2018 年 9 月底，国际干散货船队运力达 11300 艘，共计 8.36 亿载重吨，运力同比小幅上涨 2.51%。

海岬型船市场先扬后抑

海岬型船舶市场在经历上半年大幅下跌后，终于在第三季度前期强势回归，推动整个干散货市场温和恢复，BDI 指数创近四年新高，租船市场也大幅上涨，海岬型船一年期租租金水平上涨至 22000 美元/天，主要干散货船公司扭亏为盈。

从供应端上看，上半年由于中国大范围的钢铁生产限制措施，铁矿石发货量不及预期，中国铁矿砂及其精矿进口量同比下滑 1.6%，至 5.31 亿吨。第三季度随着需求端采暖季限产结束，钢材价格止跌上涨，高利润水平刺激钢厂复产，四大矿山也加快出货步伐以完成年发货目标，海岬型运价大幅回升。季末受天气和 CSN 罢工等突发事件影响，两大洋货盘猛然下跌，航线运力释放较多但需求并未同步跟上，发货人压价情况严重，导致运价承压下跌，跌至季初水平。

首轮中美贸易战影响逐步在第三季度显现，中小型船市场运价和租金并未出现旺季大幅回调。

7 月中国进口大豆量同比下降 21%，美国通过加征直接进口关税，压制中国钢铁间接出口量，同时欧洲为防止贸易转移引发大量钢铁流入，也有意采取保护主义措施以保护欧盟钢铁市场。9 月 24 日，美国对六千余种、约 2000 亿美元中国商品加征 10% 关税正式生效，2019 年起将增至 20%。随即中国出台反制清单，对原产于美国的约 600 亿美元商品征收 5%—25% 不等的关税予以回击。

虽然为缓解金属制品出口消费压力，财政部发布《提高出口退税率的产品清单》，共涉及钢铁、有色金属、机械零部件等上百种产品，但新一轮贸易战仍给干散货市场复苏增加诸多不确定影响。战火不断升级的贸易战或将持续成为中小型船舶乃至整个干散货市场复苏的阻力。

船东多举措应对限硫令

受航运市场持续低迷、信贷风险和监管力度不断增加等多重因素的影响，航运贷款融资不断缩减，航运企业为了自身发展积极拓展多种融资方式。近来“股权交易”“债券发行”等融资方式因其灵活、低成本等优势越来越受到船东的青睐，希腊散货船东星散航运表示以“股权交易”形式完成了对 16 艘散货船的收购；日本邮船首次在航运领域推出五年期“绿色债券”，随后商船三井也表示将推出该种债券用以环保项目的投资。

随着限硫规定实施期限的临近，废弃洗涤器市场掀起一股热潮，星散航运、金海洋航运、Eagle Bulk Shipping 等大船东纷纷表示正在或者计划安装脱硫设备。据 DNV-GL 估计，截至 2018 年 9 月，全球选择安装脱硫设备的船舶数量为 1321 艘（包括实际安装及订单数），其中干散货船有 425 艘。船东选择洗涤器主要因为其经济性比其他脱硫方式更好，但据有关机构预测，到 2025 年仅有不到 7000 艘船舶安装洗涤器，大部分船东更青睐使用低硫油。目前从满足各种限排



环保法规来看，LNG 动力会更具有优势。因此船东们也正在多方考量，制定多举措应对限硫令。

展望第四季度，全球经济持续复苏面临风险，贸易摩擦加大不确定性，主要经济体宽松货币政策转向，新兴经济体经济脆弱性较高，中国基础设施领域投资增长有望企稳回升，但 2018 年蓝天保卫战将大幅影响四季度钢铁、煤炭等需求。同时，中美贸易战升级仍将影响相关工业企业出口，BDI 年末下行压力较大。
来源：中国水运报

【运价飙升创纪录，LNG 船牛市将持续】

LNG 船运价在本周飙升每天 200000 美元的高位，大量分析师表示，牛市将会持续数月。

根据 Jeffries 的说法，该行业目前在亚太地区的平均运费为 170000 美元，过去两周内增长了 20%，而大西洋 LNG 船运费为每天 140000 美元。去年年末，这两个地区的运费平均为每天 80000 美元至 85000 美元。

过去几个月，以中国为首的亚洲需求不断增长以及吨英里增长使得 LNG 船船队需求不断扩大。“至少在 2021 年之前，需求增长将会超过供应增长（新船）。” Value Investor 的 Edge 在 9 月预测。

克拉克森总经理 Stephen Gordon 表示：“受到美国和澳大利亚出口强劲的支持，预计 2018 年液化天然气航运的吨英里增长 12.9%，而船队增长 10.6%。目前 LNG 船队为 546 艘 8070 万立方米，新船订单为 121 艘 1860 万立方米，相当于现有船队的 23%。”

一项调查显示，大部分船东都认为 LNG 船将成为 2019 年表现最好的部门，其次是散货船。

“目前 LNG 船利用率看起来非常紧张，随着多个美国海湾地区的液化天然气项目出口到远东的交易量迅速增长，吨英里增长将给行业带来巨大的压力。”一位评论者表示。

挪威主要 LNG 航运公司 Flex LNG 的首席执行官兼首席财务官 Oystein Kalleklev 表示，未来几年船队增长逐渐减少，而需求量和海运量将继续增长，意味着运力供应变得更加紧张。

另据外媒报道，专业分析师称，LNG 运输需求似乎只会随着定价、管道和政治影响而增长。分析师指出，以中国为首的主要新兴 LNG 买家的发展正在重新塑造 LNG 市场，并促进美国 LNG 产量和出口增长。特别是美国 LNG 出口已在欧洲获得关注，波兰已从美国进口 LNG 满足其需求，其他欧洲国家也可能会加入。



分析师指出，德国正在考虑开放进口美国天然气。德国总理默克尔表示，德国政府将资助 5 亿欧元（约合 5.76 美元）在德国北部建造 LNG 运输终端，这对一个多年来停滞不前的项目起到了重要推动作用。

来源：国际船舶网

【中国拒绝洋垃圾，世界航运业遭受重创】

据世界银行统计，2004 年中国产生的废弃物就已经超越美国，成为全球最大的废弃物生产国，而且废弃物的产生量还在持续增长中，照此速度发展下去，到 2030 年时，我国每年产生的废弃物将相当于美国的 2 倍。

我国被垃圾包围不仅仅是因为随着生活水平的提高，居民有了更多的生活消费，从而产生更多的生活垃圾，还有一点特别重要，就是我国变成了全球的垃圾集散地。

据统计，中国每年接收的废弃塑料占全球产生的垃圾总量的 50%以上。2016 年，中国进口的废弃塑料就达 730 万吨，总值达 37 亿美元(约合 250 亿元人民币)，占全球产生的垃圾总量的 56%。

除了废弃塑料，各种各样的垃圾都在源源不断地被运往中国。2017 年，我国的回收材料进口量达 240 亿美元，占全球肥料贸易总额的 1/4。每年总计约 3200 万吨废塑料、纸张和纸板运往中国，超过全球总量的一半。另外还有大量的废金属，特别是给城市铺设线路或制造电子产品所需要的铜。

就在中国被垃圾一点点包围的时候，另外一个环保问题早已经吵得沸沸扬扬，那时一个谈 PM2.5 就人心惶恐的时代。有的人因为环保问题考虑移民国外，有的人因为环保问题不愿意被外派到中国工作。

压在骆驼身上的稻草越来越多，没有人知道最后一根何时会来到。就在人心惶惶的时候，国家就环保问题重拳出击，希望一举改善国内环境恶劣的糟糕局面。

2017 年 7 月 18 日，国务院办公厅发布《禁止洋垃圾入境推进固体废物进口管理制度改革实施方案》，明确提出在 2017 年年底前，禁止进口生活来源废塑料、未经分拣的废纸以及纺织废料、钒渣等品种，将打击洋垃圾走私作为海关工作的重中之重，严厉查处走私危险废物、医疗废物、电子废物、生活垃圾等违法行为，赢得举国上下的一致支持，却也让国外的废弃物行业公司一片惶恐。

慢慢的，2018 年来到了，国务院办公厅制定的方案开始正式实施。



可以明显的感觉到，中国垃圾禁令的事实明显改变了世界废料贸易格局，致使全球的回收行业遭受了惨重的打击。以美国为例，作为全球最大的垃圾出口国，美国在今年上半年运往中国的垃圾量同比减少了 300 万吨；2015 年第一季度美国对中国出口废塑料的金额超过 3 亿美元，2018 年一季度仅仅只有 760 万美元，同比下降 90%。

在美国的各大回收工场里，摆放着一捆捆废纸和聚合物。如果在以前，他们很快会被运往中国。如今，谁也不知道他们的下一个目的地在哪儿？

散落在工场里的那一捆捆废纸，对普通人来讲是垃圾，可是，对废品管理公司来讲，那就是白花花的银子。如果不能将他们处理掉，最后银子就会化成水，就真变成了垃圾。

美国的许多州都已经陷入可回收的废品堆积的窘境。与此同时，马萨诸塞州和俄勒冈州等正在解除塑料、纸张、纸板等不得丢弃的限制，允许可回收材料进入垃圾填埋场。

对于大部分以回收废纸等主营业务的小企业而言，今年的生存环境及其恶劣。我国颁布的垃圾禁令几乎断绝了他们继续经营下去的希望。

20 世纪轰轰烈烈的全球化运动，促进了商品贸易的发展，带来了世界的繁荣。可是光明背后往往掩藏着黑暗，在商品贸易红红火火的同时，垃圾出口业务也展现出欣欣向荣的景象。以美国为首的西方国家，凭借着工业革命的先发优势，肆意攫取及浪费资源，却又不想承担破坏环境的恶果。于是，他们就将产生的各种垃圾运往发展中国家，并建立起“收集、分类、出口”的商业体系。

随着中国对垃圾进口的禁止，西方国家建立起来的商业体系自然而然开始逐渐瓦解。种下恶之花的人，必食恶之果，西方国家终将为他们的行为付出代价。

除了去年颁布的垃圾禁令外，今年发生的贸易争端同样可能对世界废料贸易格局产生重大影响。

自今年 3 月份以来，美国总统特朗普三番五次发布针对中国商品的加税计划，甚至威胁将全面征税，表达出就算在这场争端中 show hand 也在所不惜的决心。面对美国的无理取闹，我国必然将采取相应措施予以应对。届时全球每年超过 1000 亿美元的垃圾生意必将和其他商品一起遭受冲击。

在这场垃圾狙击战中，除了相关产业链上下游遭受重创外，还给尚处于寒冬期的世界航运业增添了一丝凉意。

在世界的贸易版图上，我国长期处于出口大于进口的情况，也就意味着航运公司将我们的货物运送出国以后，有可能会空载而回，如此一来，对航运公司来讲就存在着运力浪费，增加运营负担。为了解决空载的问题，同时达到降低成本的目的，航运公司便主动充当了垃圾流动的发动机。他们将“Made in



China” 运往世界各地的同时，也将垃圾从世界各地运往中国。在繁忙的太平洋航线上，由东向西行驶的航运船中，有将近一半的航运船装载的物品是垃圾。

垃圾禁令的实行意味着航运公司失去了货源。据航运咨询公司 Drewry 估计，禁令可能会危机每年 400-500 万个在集装箱，占全球集装箱流量的 3%。从纽约到加利福尼亚的港务局正在改写长期战略以应对这一变故。

在恶劣环境中备受煎熬的中国人不愿意再替西方社会去承担破坏环境的恶果。2018 年，我们终于勇敢的向西方国家说出了“不”，未来我国还将更加采取更加严厉的措施，杜绝任何破坏我国环境安全的行为，还所有国人一个可以安心居住的家园。

来源：中国水运网

【美国恢复制裁伊朗 上百家大公司已撤离】

美国 5 日恢复对伊朗单方面制裁，重点针对能源领域。美国官员日前透露，自今年 5 月总统特朗普宣布美国退出伊朗核协议以来，伊朗损失的石油收入已达数十亿美元。

据《联合早报》7 日报道，美国伊朗事务特别代表布赖恩·胡克称，对伊朗原油的制裁导致市场上的伊朗石油供应减少 100 万桶，单是这点就导致伊朗石油收入减少 20 亿美元。

胡克没有对有关数据作进一步解释。但按照目前的价格，伊朗的每日石油出口量若减少 100 万桶，其每月收入会减少大约 20 亿美元。

美国 5 日重启对伊朗的新一轮制裁，此次制裁主要针对伊朗能源业和石油交易等领域。不过，中国、韩国、印度、日本、意大利、土耳其、希腊及中国台湾地区等暂时获得豁免，仍可进口伊朗石油。

胡克指出，华盛顿不认为恢复对伊朗石油制裁，会给目前有充足和平衡供应的市场带来负面冲击。他说：“在 5 月前进口伊朗石油的约 20 个国家，因为制裁措施而把伊朗石油进口降至零。有 100 多家大公司已将业务撤出伊朗，或取消投资计划，这导致伊朗失去数以百亿美金的投资。”

特朗普 5 日表示，他希望逐步实施对伊朗石油业的制裁，以免能源市场受到冲击，进而导致全球油价攀升。他告诉记者：“关于石油，这是很微妙的。我们实施了有史以来最严厉的制裁，但在石油方面，我们希望稍微慢一点，因为我不想推高全球油价。”

伊朗外交部长扎里夫日前接受美国媒体采访时说，伊朗外交“灵活”，如果美方改变对伊核协议的方式，伊朗愿意在相互尊重的基础上与美方谈判。



据分析，美国暂时允许伊朗 3 个民用核设施继续运转，豁免 8 个伊朗原油进口方，基本涵盖伊朗石油主要买家。这些举措给两国寻求可能的妥协留下了空间和时间。

据悉，美国退出伊朗核问题全面协议前，伊朗经济已经陷入困境。伊朗本幣里亚尔兑美元匯率自去年年底以来一再断崖式下跌，官方匯率贬值幅度超过 300%，推高国内通货膨胀率。

儘管美国强力制裁、极限施压，但是能导致伊朗政权从内部崩溃的可能性依然很低。据新华网分析，伊朗政府对社会的控制力依然很强。岁末年初，伊朗多座城市发生反政府示威乃至衝突，蔓延速度之快，与国内各政治派别试图借力民怨搞政治斗争不无关系。但局面并未失控，骚乱很快被平息，来得快去得也快。迄今只有零星示威尚存。

其次，得益於油气资源国有，伊朗政府对经济控制力较强。虽然无法改变里亚尔长期下跌的态势，但进入 10 月后，伊朗政府几次出手干预外匯市场，抓捕涉嫌倒匯、炒匯的不法商贩，阻止里亚尔过快贬值。另外，伊朗工业体系技术水平虽然落后，但相对完备，经济型小汽车和其他低端工业产品、农副产品基本自给自足，能源供给廉价充足，不会被制裁困死。

分析指出，美国单方面退出伊核协议，但该协议依然得到其他国家尤其是美国在欧洲的传统盟友国家的支持。只要留在伊核协议，伊朗就有借助欧洲转圜的余地。

来源：香港中通社

【何建中：中国航运市场将全面对外开放】

交通运输部副部长何建中今日在全球贸易与供应链峰会暨国际海运年会 2018 大会上表示，四十年来，我国航运业取得了历史性成就，实现了跨越性发展，我国无疑已经成为航运大国。但他同时明确，我国虽然已成为航运大国，但海运发展的质量还不强。

何建中指出，围绕建设交通强国、海运强国这一目标，我们首先要进一步开放航运市场，全面取消国际海运及辅助业外资股比限制，国际海运业全面对外开放，将自贸试验区航运管理制度创新政策向全国复制推广，以现代航运服务业和邮轮业为重点，积极探索海南自由贸易港建设，大力发展江海联运和江海直达运输，创新国际国内兼营管理新模式。

其次，要进一步优化口岸环境，积极推动国际贸易“单一窗口”建设，不断优化口岸监管流程和查验方式，着力完善口岸监管单位执法互助、查验互认、信息互通的管理模式，不断提高通关效率，提升海运便利化水平。积极采取有效措施降低进出口环节合规成本，大幅减少行政事业性收费，规范经营服务性收



费，进一步改善营商环境，继续深化“放管服”改革，进一步减少行政审批事项，积极推进“先照后证”“证照合一”，大幅清理船舶证书，广泛使用船舶电子证书，切实减轻企业负担。

同时，要进一步发展绿色航运。让航行更安全，让海洋更清洁是海运的价值取向。着力推进安全、便捷、高效、绿色、经济的海运体系建设，加快调整运输结构，促进大宗货物长途运输由公路向铁路、水运转移，鼓励发展江海直达、海铁联运等多式联运方式。优化完善港口布局，推进港航资源整合，大力推进港口集疏运铁路、公路建设。加强海上运输和港口作业安全治理，积极开展船舶与港口污染防治，加快推进船舶排放控制区建设，鼓励清洁能源和新能源车船应用。开展智能航运安全监管和服务保障体系研究，加快推动智能航运发展。

最后，要进一步完善治理体系。大力推进《海上交通安全法》《海商法》《国际海运条例》修订工作。对标国际先进水平，创新监管理念和方式；不断加强海运科技和管理创新，支持引导“互联网+”海运新业态发展，加快提升现代高端航运服务，鼓励港航企业“走出去”，构建国际化产业布局和服务网络；深入研判海运发展态势，周密谋划海运发展战略，合理调整船舶运力结构，大力推进现代化海运船队建设，积极支持港航企业与上下游产业深度融合；积极践行海上安全和防污染国际公约义务，构建重大风险防控和隐患排查双重预防治理体系，提升海运本质安全水平。积极践行“绿水青山就是金山银山”的发展理念，严格遵守“共同但有区别”的减排原则，积极参与国际海事组织航运减排事务，共同守护地球更美的碧海蓝天。

来源：中国证券网

4. [船舶市场动态](#)

【韩日将就造船补贴争端举行双边磋商】

据韩联社消息，韩国产业通商资源部（简称产业部）7日表示，日本方面6日（当地时间）通过韩国常驻日内瓦代表部提出与韩方举行双方磋商的请求，理由是韩国政府补贴本国造船业给日本造船业造成严重损失。

产业部表示，日方主张韩国政府违反贸易规则补贴本国造船业，让陷入经营困境的韩国船企以低价接单，导致日本船企遭受严重损失。日方还主张，韩国产业银行等多家金融机构出资支援大宇造船海洋，以及成东造船、STX造船的企业结构调整等均违反世贸组织（WTO）的规则。

日本还在双边磋商申请书中指出，大宇造船海洋与现代商船依据《船舶建造金融合同》《海运重建五年计划》获得的发展援助，以及韩国政府依据造船业发展战略向环保船建造提供补贴的行为也违反WTO规则。

产业部表示，将同有关部门进行讨论，重新审视日方提出的上述事项是否违法，之后在与日方进行磋商时向日方说明韩国相关机构提供的补贴均为基于商业



判断作出的决定，符合国际规则。

进行双边磋商是向 WTO 提出申诉的必经程序。根据 WTO 争端解决机制，接到磋商申请的一方需在 30 日内与申请方进行磋商，如果在 60 日内不能解决争端，申请方可要求世贸组织成立专家组，进入下一程序。

来源：韩联社

【船市复苏 1.0 前需警惕熊市 2.0 最后一击】

2018 年，金融危机已过去十年，而船舶产业依然低迷，以实质性调整为特征的熊市 2.0 仍在延续，同时造船产能逐渐出清、航运市场底部企稳、环保新规带动需求为主动力的复苏 1.0 也在酝酿之中。理想状态下，从熊市 2.0 目前的状态逐步过渡到复苏 1.0、再到船市的再次繁荣是船厂所期待的，但船市复苏的起点出现在经济繁荣的顶点似乎不合逻辑。从经济周期及船市长周期的角度、特别是从中美经济的发展来看，业界需注意船市复苏 1.0 真正到来之前，全球经济进入衰退乃至萧条给造船熊市 2.0 带来的最后一击。

新造船市场长周期回顾

船舶市场作为典型的周期性行业，包括复苏、繁荣、衰退、萧条四个阶段。上一轮长周期的新造市场高峰出现于 1973 年，之后市场经历了长达 10 余年的衰退和萧条期，1974 年到 1991 年年均成交量为 2380 万 DWT，仅占到高峰期的 18.3%。而从 2009 年以来年均成交量均值为 9816 万 DWT，占到 2007 年高峰的 35.9%。

我们将 2009 年至 2015 年划为船市大周期中的衰退阶段，也即熊市 1.0，在这一阶段，尽管成交量和船价大幅下滑，但较为充足的手持订单、市场投机订单、拆旧造新引发的需求、海工市场的繁荣仍能够支撑船舶工业的发展，但自 2016 年以来，船市进入萧条阶段，也即熊市 2.0，航运、造船双过剩决定着市场博弈的主基调，低迷的运价和年轻的船龄结构制约着新船订造的节奏，石油价格低位和海工市场危机，使得全球船舶工业也进入了实质性调整阶段。目前来看全球造船市场处于熊市 2.0 的判断仍未改变。

繁荣持续的时间越长，错误投资带来的浪费越多，那么必要的萧条调整过程也会越长，而萧条的程度也会越剧烈。船市的周期即体现为如此，我们不能忘记 BDI 指数疯狂的攀升至万点以上，不能忘记 1 艘 18 万吨的散货船新船价格为 8000 万美元，不能忘记中国船舶的股价曾经位于 300 元以上。当巨量高价手持订单的堰塞湖在时间的作用下逐渐痛苦地消失，留下了低迷的航运运价与过剩的造船产能，在熊市 1.0 和 2.0 阶段，不断地有造船企业亏损的信息，不断地有造船企业破产退出，高峰已过九年，那些繁荣阶段错误的投资正逐渐被剧烈的萧条所修正。萧条是一个恢复的过程，萧条的结束意味着一切重归正常。萧条不只是充满痛苦的灾难，在繁荣带来了扭曲之后，萧条使得船市恢复正常，这是必要而有益的。所以，复苏和繁荣需要衰退，需要萧条。



熊市 2.0 的最后一击

造船市场的周期根本上取决于造船产能与船东订造需求的博弈，目前来看造船产能依旧处于下降阶段，尚未完全出清，部分企业的产能在新资本进入后，又重新回归，某些企业的产能暂时封存，在市场好转时仍有释放的可能；船东的订造需求取决于船队的规模和海运贸易量的博弈，船队年龄和环保规范可能带来更新需求，但市场活跃程度最终取决于经济发展带来的海运贸易变化。在全球船市周期已经处于熊市 2.0 也即萧条阶段的情况下，船市复苏的迹象已经有所显现，但当我们来看目前全球经济发展所处的位置时，尤其是占据全球经济体量 40% 的中美两国的经济发展，可能会得出经济发展已经处于繁荣的中后阶段，在未来的某一点衰退将随之而来的结论。在船市周期和经济周期的嵌套中，可能呈现为熊市 2.0 的最后一击，造船产能的进一步出清、低效率高油耗船队的被迫退出，从而拉开船市复苏 1.0 的序幕。

1、美国经济已强劲多时

2018 年 7 月 27 日，美国经济分析局公布了二季度美国经济数据：实际 GDP 环比折年率为 4.1%，高于前值 2.2%，并且刷新 2014 年三季度以来的新高，受益于税改，个人所得税率下降，个人消费支出持续回升。从失业率这一指标来看，7 月美国失业率已经降至 3.9%，创下 18 年来的新低；从股市来看，道琼斯指数处于历史高位，纳斯达克指数更是创历史新高，已是金融危机前高点的 2 倍以上；美联储也开启了加息步伐，目前联邦基金利率目标区间已经达 1.75% 至 2% 的水平。美国总统特朗普也发推称美国经济达到了前所未有的繁荣景象。这也是特朗普主打贸易战的自信来源之一。

从失业率的历史规律上看，在 2000 年，失业率跌破 4% 后，科技泡沫即见顶；1966 年，同样是失业率跌破 4% 以后，美国迎来了 70 年代的漫漫十年经济低迷；从利率的历史规律来看，美国利率曲线倒挂（10 年国债收益率低于 2 年国债收益率）是经济和金融市场的前瞻指标，一般美国利率曲线出现倒挂后货币政策、股票市场和经济随之会出现拐点。

本轮美国复苏将近十年，特朗普的“减税”、“加息”、“贸易战”的政策确实促进了个人消费和海外资金回流，继而导致周期延长，美国经济目前可能已处于本轮复苏的中晚期，未来增速进一步上升的概率不高，这可能会影响企业利润增速的进一步增长。美国目前的复苏部分原因是由居民消费推动，而居民消费增长与股市上升的财富效应密不可分，一旦股市显著下跌，美国经济增速可能出现显著下滑。

2、中国经济下行压力加大

2018 年中国经济运行总体平稳，上半年实际 GDP 增速累计同比增长 6.8%，2 季度同比增长 6.7%。GDP 增速依旧保持中高速的背后，似乎掩藏了很多不利因素。抛开国企利润大增、财政收入较快增长等利好因素，我们还会看到股市的大幅下跌、人民币汇率的快速贬值、P2P 暴雷的金融乱象、信用债违约、大股东股权质押风险、民营企业融资成本上升等现象。



这些现象背后的一个原因是当前中国正处于改革开放以来第一轮金融周期的下半场。我国在金融危机之后经过企业、政府、居民的三轮加杠杆，根据 BIS 的统计，在 2017 年 3 季度时我国的非金融部门总体杠杆率就已超过 250%，距离发达经济体 280% 的整体杠杆水平已不远。中央已经认识到了杠杆所带来的风险，未来杠杆率将稳中趋降。由于中国经济的发展目前依然是要素驱动和投资驱动，而杠杆率的下降必然导致过去的驱动力降低，从而带来 GDP 增长率的下滑。

这些现象背后的另一个原因中美贸易战所带来的信心降低。目前为止，由于部分企业抢先进出口、最终美国加征关税规模尚未落地的原因，贸易战对中国出口的影响尚未明显暴露，但其对各界的信心已产生了根本性的冲击，特别是在中兴事件出现后，我们意识到卡脖子的问题在众多关键领域普遍存在。诚如前央行行长周小川近期所言，用数学模型计算贸易战的负面影响，不到个百分点，但经济模型无法加计中国内部市场情绪的快速变化。我国近些年的快速发展依然是美国主导的全球经济模式下的实力扩大，美国需求、中国制造的全球价值链模式很大程度上依赖于美国的需求，另外以近期中非论坛我国对非洲支持的 600 亿美元为例，美元的主导地位依然不可撼动。中央半年经济工作会中也提到“当前经济运行稳中有变，面临一些新问题新挑战，外部环境发生明显变化”。作为本轮经济复苏的主动力，未来三年全球贸易对经济的拉动作用将显著下降，而贸易摩擦可能导致出口下降、经济下行压力加大、汇率贬值、资本外流，进而加速贸易下滑趋势。

除了去杠杆及中美贸易战带来的影响之外，还应当看到中国经济运行的中长期影响因素正在发生变化。2017 年我国城镇化率已经达到 58.5%，投资驱动经济增长的空间逐渐降低，依靠消费驱动的经济体经济增速很难保持中高速；我国 20~64 岁人口比例的高峰于 2015 年出现，1985~1989 年的婴儿潮大部分已经度过结婚买房的年龄，放开二胎后出生率也未出现回升，人口老龄化的加速到来以及未来人口可能的负增长将对经济增长产生负面影响；从历史规律来看，1960 年以来的 100 多个追赶型经济体中，很多陷入了中等收入陷阱不能自拔，仅有 13 个经济体迈入发展新阶段，其中德国、日本、韩国和中国台湾是表现优异的经济体，在人均 GDP10000 美元附近，经济增速平均从 8.3% 降到 4.5%，2017 年中国全年人均 GDP 为 8836 美元，在人均收入翻一番目标实现的 2020 年之后，我国经济增速可能会进入新的中枢。

3、新兴市场危机已经出现

2016 年以来，美联储加息对新兴经济体的压力开始增大，但处在全球协同复苏“蜜月期”中的新兴市场依然受益，然而，平衡在 2018 年开始打破，新兴市场收益-风险的天平开始真正向着风险倾斜。2018 年以来新兴市场主权货币在外汇市场上的表现几乎可以用集体性塌陷来形容，唯一的区别只是各种货币的塌陷程度不同而已。土耳其里拉今年迄今已暴跌近 40%，土耳其央行加息至 24% 以抵抗里拉的脆弱走势；阿根廷比索汇率已缩水一半还多，央行猛加息至 60% 以苦苦支撑比索汇价；其它新兴市场货币也陷于贬值涡流中，印度卢比、南非兰特、俄罗斯卢布和巴西雷亚尔等新兴国家今年迄今跌幅也出现较大幅度的贬值。不仅体现在汇率大幅贬值，各国也大多出现了股市暴跌、通货膨胀等情形。委内瑞拉的情景已经无需多言，自 2018 年 8 月份委内瑞拉推出新资金以来，仅仅几周时间，这个新货币时代的通货膨胀已经达到 100%。从这一情景中可以看出其混乱程度。

从主要的新兴市场经济体来看，大多数新兴经济体外债规模庞大，仅有少数经济体远低于外债/GDP40% 的国际安全线，部分经济体远超国际安全线，且储备



偿付能力亦捉襟见肘。当美元利率快速攀升时，高外债国家偿付成本大幅上升。高企的外债压力下，新兴经济体曾多次因资本外流爆发外债危机。经济高速增长时期，不断累积的外债对新兴经济体来说负担并不大；而随着经济增速放缓，庞大的外债、尤其是短期外债，将导致新兴经济体偿债压力大幅抬升。若同时遭遇资本外流冲击，新兴经济体短期内很可能面临外汇资产缩水、无法偿还到期外债本息局面，即爆发外债危机。

未来预判

几乎每一次的经济衰退原因都是不同的，这使得预测变得更加困难。这些原因包括：货币政策的意外变化、政治事件、估值过高、银行倒闭、自然灾害、去杠杆等等。风起于青萍之末，浪成于微澜之间，灰犀牛引起的衰退不一定比黑天鹅引起的衰退程度低。熊彼特曾说过，“对于资本主义来说，萧条是一种很好的清醒剂”。从反身性角度来看，由于 2008 年金融危机的教训，市场上涨，投资者都看到了风险而不是一味追涨，反而使得危机延迟。周期只能迟到，从不缺席。从当前航运、造船市场现状来看，危机即使再次到来，对于航运业、造船业的打击也将低于十年前的金融危机。但依然会有脆弱的企业在危机面前倒下，相关企业必须注意自己的偿债能力，控制好自已的现金流，船市复苏 1.0 属于未来依然能够存活的企业。

来源：中国船检

【电动船舶市场或将迎来快速发展期】

近年来，随着全球环保意识的不断增强，海运业造成的气体排放（SO_x、NO_x、CO₂、颗粒物等）已经引起了广泛关注，IMO、欧盟等也不断出台相应法规，对各类气体排放进行控制。电动船舶由于可以大幅降低船舶废气排放，部分甚至可以实现零排放，其应用规模迅速扩大，有望成为未来发展重点。

目前，电动船舶还没有明确的概念。参考电动汽车的分类，我们将电动船舶分为纯电动船舶、柴电混合动力船舶以及燃料电池船舶。就技术发展而言，燃料电池技术发展成熟度较低，目前已有船舶主要以实船试验为主，没有商业化运营案例。从纯电动船舶和柴电混合动力船舶来看，根据统计，目前全球电动船舶柴电混合动力船舶为主，占总装船量的 80%以上，纯电动船舶占比较低。

电动船舶市场发展现状

动力电池技术及成本是制约电动船舶大规模应用的主要障碍。近年来，得益于相关技术的快速发展，以及电池价格的下降，加上环保要求的提高，电动船舶得到更加广泛的关注和应用。目前，全球已有在运营和订单中的电动船舶 127 艘，其中运营船舶 53 艘，计划建造船舶 74 艘。目前，电动船舶市场主要呈现以下几个特点：

一、近十年来电动船舶交船量大幅增长



2008 年以来，随着欧盟、IMO 等组织船舶排放新法规的不断实施，以及船舶电池、混合动力技术的不断成熟，电动船舶市场认可度不断提升，装船量大幅上升。根据现有船舶交付统计，2008 年之前，全球只有零星的电动船舶交付，而 2008 年之后，全球每年都有电动船舶交付，且交付数量呈上升趋势。根据现有订单统计，预计 2018~2019 年，全球电动船舶将迎来交付爆发期，预计 2018 年交付 27 艘，2019 年交付 31 艘，将超过全球现有运营船舶总量。2020 年之后，预计更多订单会出现。

二、装船船型以车客渡船等为主

从电动船舶应用船型上看，目前电动船舶以车客渡船、客船为主，部分海工船也有一定的应用。车客渡船由于有固定的航线，且停靠港均为人口稠密的港口地区，对当地环境影响较大，因此是目前电动船舶应用的重要船型。据统计，目前全球拥有运营车客渡船 18 艘，占总运营电动船舶数量的 34%；手持订单 42 艘，占手持订单总数的 57%。海工船由于运营工况变化较大，可以利用柴电混合动力技术的优势，因此也具有一定的应用。从吨位上看，现有电动船舶主要以 5000 吨以下中小型船舶为主，但应用范围已经拓展到 3 万总吨的邮轮上。

三、建造和运营市场主要集中在欧洲地区

从目前市场来看，电动船舶的运营和建造市场主要集中在欧洲市场。由于欧洲在环保意识、法规以及技术方面走在前列，因此是电动船舶的主要运营和建造市场。从运营市场上看，挪威船东 Fjord1、Norled、Torghatten Nord 等市场占有率最高，其中 Fjord1 市场占有率最高，已经建造和计划建造的电动船舶 27 艘，占比 20%以上。从建造市场上看，挪威 Havyard Leirvik 船厂，土耳其 Tersan、Cemre 船厂，其中 Havyard Leirvik 建造量最大，市场份额达到 13%。

主要电动船舶重点企业发展现状

一、建造商—Havyard Leirvik

Havyard Leirvik 成立于 1976 年，隶属于挪威 Havyard 集团，主要建造海工船和渡船。Havyard 集团旗下业务涵盖船舶设计、建造、控制系统、船上水产处理系统等，公司在挪威、秘鲁、巴西、波兰、克罗地亚、土耳其和中国有分支机构。

Havyard Leirvik 是电动船舶的主要建造商，目前已经交付电动船舶 4 艘，并有 13 艘手持订单。同时，公司还是柴电混合推进系统的集成商，可以提供推进系统的设计、电力计算、项目管理、咨询等方面的服务。其混合动力船舶的主要船东为 Fjord1。

二、运营商—挪威 Fjord1



目前挪威渡轮和客轮市场上有 Fjord1、Torghatten、Norled 和 Boreal Transport 这 4 家公司，而 Fjord1 是挪威轮渡业务的领头羊，拥有 50% 的市场份额。为了在不断变化的轮渡行业中具有竞争力，Fjord1 致力于绿色技术在轮渡行业的应用，近年来，Fjord1 公司建造了大量混合动力渡船。

2017 年 6 月，Fjord1 在 Havyard Ship Technology 船厂下单订造 5 艘新渡船，合同总价值超过 10 亿挪威克朗（约合 1.17 亿美元）。2018 年 3 月，Fjord1 在 Havyard 集团和 Cemre 船厂下单订造 7 艘电池动力渡船，总价值约为 12 亿挪威克朗（约合 1.4 亿美元）。这些电池动力渡船将由 Havyard 集团旗下设计公司进行设计，利用基于电力推进的零排放和低排放技术。

三、电池厂商—加拿大 Corvus Energy

目前，电动船舶最主要的电池提供商为加拿大 Corvus Energy，其占有 44% 以上的市场份额，基本处于垄断地位。其他的电池供应商还包括 EST-Floattech、Norwegian Electric、PBES、Westcon P&A 等。

Corvus Energy 公司成立于 2009 年，总部位于加拿大。公司在加拿大温哥华拥有 200MW 产能的半自动化工厂，并正在挪威卑尔根建设 400MW 产能的全自动化电池工厂，预计 2019 年夏季完工。公司的锂聚合物电池模块已经获得 DNV GL, LR、ABS 三大船级社认证。

目前，Corvus Energy 参与的船舶项目已经超过了 140 个，总安装功率超过了 100 兆瓦时，运营时间长达 200 万个小时。其为全球最大的混合动力拖船 Prinsesse Benedikte 提供的电池系统容量高达 2.6MWh，全船仅依靠电池系统可以续航 30 分钟。

来源：中国船检

5. [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	497.00	500.00	740.00	n/a
Tokyo	n/a	n/a	n/a	n/a
Hamburg	465.00	n/a	704.00	n/a
Fujairah	496.00	n/a	785.00	n/a
Istanbul	n/a	n/a	n/a	n/a
Rotterdam	435.00	470.00	638.00	n/a
Houston	435.00	n/a	699.00	n/a
Panama	460.00	n/a	720.00	n/a



Santos	501.00	532.50	n/a	809.00
--------	--------	--------	-----	--------

截止日期: 2018-11-09

◆ 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 44 周	第 43 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	5,000	5,000	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 43 周	第 42 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	9,100	9,100	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	6,050	6,050	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: 2018-11-06

(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	300,000	DSME, S. Korea	2020	Hunter Group - Norwegian	Undisclosed	
2	TAK	20,000	Kitanihon, Japan	2020	Eastern Pacific - Singaporean	Undisclosed	stst
1	TAK	20,000	Asakawa, Japan	2020	Eastern Pacific - Singaporean	Undisclosed	stst
4+4	CV	2,500 teu	Jiangnan Shipyard, China	2020	Evergreen - Taiwanese	2,800	Tier II
3	ROPAX	300 pax	Sembcorp Tanjong, Singapore	2020	Norled - Norwegian	Undisclosed	80 cars
1+2	PASS	600 pax	Kleven Ulsteinvik, Norway	2019	Hurtigruten - Norwegian	12,200	



◆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
FRONTIER AMBITION	BC	180,253		2010	Japan	2,900	BW Dry - Bermuda	
OLGA V	BC	81,645		2017	Japan	3,000	ArcelorMittal - Luxemburg	
PRIME LILY	BC	81,507		2012	S. Korea	2,100	Greek	delivery Atlantic
TAURUS OCEAN	BC	78,819		2008	Japan	1,450	Greek	
TRITON	BC	75,336		2001	S. Korea	735	Undisclosed	
NEW KOSMOS	BC	56,011		2005	Japan	1,115	Greek	
GEMINI PIONEER	BC	55,624		2008	Japan	1,370	Undisclosed	
NEW DESTINY	BC	53,554		2007	Japan	1,185	Greek	
MAEMI SPIRIT	BC	53,482		2008	Japan	1,100	Greek	
NEW EVEREST	BC	35,065		2009	Japan	1,150	Greek	
OCEANIC HAWK	BC	29,027		2010	Japan	900	Greek	
LOVELAND ISLAND	BC	28,316		2010	Japan	950	Undisclosed	
OLGA	BC	18,173		1996	Japan	300	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
E. R. SYDNEY	CV	13,951	1,080	2005	Romania	400	European	
E. R. HOBART	CV	13,879	1,080	2005	China	400	European	en bloc each

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
KINE	GC	3,000		1996	Slovakia			
ANNE	GC	2,800		1995	Netherlands			
KRISTIN D	GC	2,780		1997	Netherlands			
TOVE	GC	2,517		1996	Slovakia	1,120	Wilson - Norway	en bloc
BERIT	GC	2,516		1996	Slovakia			
NINA	GC	2,515		1997	Slovakia			

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
ALTER EGO I	TAK	309,371		2001	S. Korea	2,300	Chinese	
SHAMROCK	TAK	156,516		2011	China	3,100	Greek	



EUROPEAN SPIRIT	TAK	151,848	2003	S. Korea	1,570	Greek	
HS TOSCA	TAK	115,635	2004	S. Korea	1,350	Greek	
DHT SOPHIE	TAK	112,045	2003	S. Korea	1,190	Horizon Tankers - Greek	*
DHT CATHY	TAK	111,928	2004	S. Korea	1,240	Horizon Tankers - Greek	
MARE DI GENOVA	TAK	51,371	2009	S. Korea	Undisclosed	Greek	**
MARE DI VENEZIA	TAK	51,371	2009	S. Korea	Undisclosed	Greek	
NORD INNOVATION	TAK	47,981	2010	Japan	1,720	Densay Shipping & Trading - Turkish	BWTS fitted, dd passed
MAERSK MISAKI	TAK	47,980	2011	Japan	1,670	Undisclosed	
DOXA	TAK	47,065	2001	Japan	650	Undisclosed	
RAMIRA	TAK	16,979	2008	Turkey	1,375	Canada	ice class 1A
SHUN SHENG	TAK	8,811	2003	Japan	Undisclosed	S. Korean	stst
MAJORQUE	TAK	3,645	2006	Turkey	350	Undisclosed	
ORACLIFF	TAK	3,500	2002	Russia	Undisclosed	Undisclosed	
AZUR	TAK	2,835	1999	Turkey	180	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
BELLA J	CV	24,370	8,186	1995	Japan	455.00	as is Hong Kong
TINA	GC	2,871	918	1984	Japan	335.00	

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
CIELO DI AGADIR	CV	22,984	7,855	1996	Poland	392.00	as is Port Said

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
AKINADA BRIDGE	CV	71,366	24,994	2001	S. Korea	480.00	Full sub-continent range delivery options
SINAR BELAWAN	CV	15,428	4,965	1994	Japan	440.00	as is Singapore
MEGA INNOVATION	GC	17,562	9,642	2009	China	352.00	as is Georje, S. Korea, with a long lay-up
INTRAN	OFFSHORE	178,351	29,800	1968	Japan	444.00	under tow
SAMO C	TAK	46,538	9,550	1989	S. Korea	325.00	as is Cuba



◆ 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
2018-11-09	693.290	788.260	6.085	88.547	906.340	60.028	964.750	203.590	16,150.000
2018-11-08	691.630	790.460	6.089	88.334	908.120	60.167	957.420	201.060	16,169.000
2018-11-07	690.650	789.640	6.092	88.181	905.330	60.381	955.830	204.300	16,233.000
2018-11-06	690.750	787.980	6.100	88.182	902.530	60.400	955.320	204.860	16,239.000
2018-11-05	689.760	786.550	6.095	88.145	897.130	60.301	959.470	207.160	16,240.000

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	2.175	1 周	2.21913	2 周	--	1 个月	2.31438
2 个月	2.45513	3 个月	2.61813	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.858	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	3.14413		

2018-11-09