



全一海运市场周报

2018.11 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2018.11.12 - 11.16\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求增长放缓 航线运价小幅下跌】

本周，中国出口集装箱运输市场运输需求增长放缓，除美东和西非航线外，多数远洋航线运价出现回落，综合指数小幅下跌。11月16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951.57点，较上期下跌1.1%。

欧洲航线：随着圣诞前出货小高峰过去，货主订舱放缓，市场需求转淡。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在95%左右。之前航线舱位紧张的状况得以缓解，部分航商小幅降价揽货，即期市场运价下跌。11月16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2.4%。地中海航线，市场货量出现下滑，即期市场运价小幅下跌。11月16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757美元/TEU，较上期下跌1.3%。

北美航线：受中美贸易争端影响，市场运输需求仍处在相对高位。上海港船舶平均舱位利用率在95%以上，并有多数班次满载出运。美西航线，随着圣诞尾货高峰过去，以及市场出现加班船，舱位较东线略为宽松。航商部分航班小幅降价，即期市场运价下跌。11月16日，上海出口至美西基本港市场运价（海运及海运附加费）为2529美元/FEU，较上期下跌1.8%。美东航线，舱位紧张的情况仍然持续，航商乘势推涨运价，即期市场运价走高。11月16日，上海出口至美东基本港市场运价（海运及海运附加费）为3739美元/FEU，较上期上涨3.5%。

波斯湾航线：由于目的地需求长期处于低位，多家航商持续出台停航等运力控制措施。上海港出运班次的船舶平均舱位利用率达到95%左右。本期，部分航商为提高舱位利用率，小幅下调订舱运价，即期市场运价小幅下跌。11月16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518美元/TEU，较上期下跌1.9%。

澳新航线：随着圣诞尾货出清，航线货量转入传统短时回调区间，上海港船舶平均舱位利用率在9成左右，市场竞争有所加剧。为维持各自市场份额，多数航商采取降价揽货策略，即期市场运价下跌。11月16日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为675美元/TEU，较上期下跌8.2%。

南美航线：受运输市场季节性波动影响，货量出现一定程度下滑，市场需求总体放缓。本周，上海港船舶平均舱位利用率在85%左右。价格方面，随着月初



运价上涨计划失败，部分航商本周跟进下调了各自订舱报价，航线运价下跌。11月16日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为1185美元/TEU，较上期下跌4.7%。

西非航线：航线运价自9月底起连续上涨，本期突破2500整数位，11月16日，上海出口至西非基本港市场运价（海运及海运附加费）为2538美元/TEU，较上期上涨2.7%。

日本航线：市场货量稳定，航线运价平稳。11月16日，中国出口至日本航线运价指数为711.22点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【利空因素叠加 综合指数下行】

本周，受市场供需关系影响，沿海散货运输市场行情整体低迷，成交冷清，运输价格延续下跌走势。11月16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1151.11点，较上周下跌3.3%。其中煤炭、金属矿石、粮食、成品油运价指数下跌，原油运价指数上涨。

煤炭市场：本周，北方地区进入供暖期，南方地区供暖需求尚未开启，居民取暖用煤需求有限，电煤消耗较为疲弱。据统计，本周沿海六大电厂日耗煤量保持在50~55万吨，低位波动。电厂库存继续徘徊于1700万吨左右，存煤可用天数高位波动。北方港口库存继续堆高，截至11月14日，环渤海七港存煤合计2054万吨，小幅增加。运输市场方面：临近年底，电煤博弈大幕拉开。一方面下游电厂库存高企，电厂补库仅长协拉运就已足够，市场煤需求大幅减弱；另一方面，进口煤价格优势明显，据海关数据显示，10月，全国进口煤及褐煤2308万吨，同比增加180万吨，挤占内贸煤炭份额。终端观望情绪浓厚，采购意愿较低。运力方面，随着进博会结束，运输限制解除，船舶周转加快，叠加外贸运输市场近期行情较差，内外贸兼营船回流至国内，内贸市场可用运力大幅增加。此外，近期燃料油价格下跌，船东成本下降，也给运价下行提供了更多的空间。诸多利空因素影响下，本周沿海煤炭运输市场运价出现较大幅度下跌。

11月16日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1196.40点，较上周下跌4.1%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，秦皇岛-上海（4-5万dwt）航线运价为31.4元/吨，较上周下跌6.2元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为34.0元/吨，较上周下跌6.6元/吨；秦皇岛-镇江（2-3万dwt）航线运价为45.9元/吨，较上周下跌5.8元/吨；秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为40.3元/吨，较上周下跌5.9元/吨。

金属矿石市场：进入取暖季，虽然预期供应减少，但需求也进入淡季，市场呈现供需两弱的局面。本周，钢材贸易商和钢厂库存依旧处于下降通道，降速趋缓。据统计，上周，贸易商和钢厂库存合计下降70万吨，本周下降40万吨。受此影响，钢厂采购矿石进程放缓，运价下跌。11月16日，沿海金属矿石货



种运价指数报收 1122.79 点，较上周下跌 3.7%。

粮食市场：随着东北新季玉米逐渐上市，前期农户惜售情绪较浓，新粮收购价格较去年大幅提高。从供应来看，临储玉米拍卖结束，共成交了 10014 万吨，但已拍卖玉米尚未完全消化，且新季玉米大量上市，玉米供应整体宽松。运价方面，受煤炭运价低迷影响，粮食运输价格下跌。11 月 16 日，沿海粮食货种运价指数报收 1139.79 点，较上周下跌 2.1%。

成品油市场：国内成品油及石化产品需求已进入低速增长模式，运输市场货盘稀缺，环渤海港口大量船舶积压。加上目前成品油调价窗口临近，油价将大幅下调，下游观望情绪浓厚，沿海成品油运输价格继续下行。11 月 16 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 935.58 点，较上周下跌 0.2%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【市场整体延续低迷态势 综合指数继续下跌探底】

本周国际干散货运输市场延续低迷态势，海岬型船受各方利空因素影响加速下跌，中小船型船在海岬型船市场影响下继续下跌探底。在三大船型延续低迷态势的情况下，远东干散货综合指数跌幅进一步扩大。11 月 15 日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为 835.45 点，运价指数为 811.42 点，租金指数为 871.48 点，较上期分别下跌 16.9%、13.0%和 21.8%。

海岬型船市场：本周海岬型船两大洋市场延续低迷态势，租金、运价跌幅较上周进一步扩大。太平洋市场，BHP 铁路脱轨事件对市场情绪仍有较大影响，远程矿航线货源的匮乏造成了运力大量堆积，货主进一步打压船东信心，成交量价进一步下挫。周四市场 op 有入场迹象，市场氛围稍有缓和。周四，澳大利亚皮尔至青岛航线运价为 5.486 美元/吨，较上期下跌 24.7%；中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 7209 美元，较上期下跌 51.2%。澳洲纽卡斯尔至舟山航线运价为 9.450 美元/吨，较上期下跌 18.6%。巴西远程矿航线，本周货盘进一步减少，大西洋市场即期运力堆积，租金、运价跌幅较上周扩大。周三，市场报出 VALE 入场拿进约 6 条 11 月底运力，运价在 14.5 美元/吨左右。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 14.588 美元/吨，较上周四下跌 23.1%。

巴拿马型船市场：本周巴拿马型船市场租金、运价跌幅有所扩大，FFA 纸货价格和油价的持续下跌进一步压低市场预期。太平洋市场，上半周，市场在 TA 航线的带动下有企稳趋势，但在周三国内进口煤严控信息传出后，市场负面情绪陡增，进一步加剧市场下跌速度。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 11352 美元，较上期下跌 6.7%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 10387 美元，较上期下跌 6.1%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.641 美元/吨，较上期下跌 3.8%。粮食航线上，美东及美湾方向货盘较少，成交继续下滑。南美往远东方向货源在周初相对活跃，但随后出货有所减少，运价明显走低。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为 35.791 美元/吨，较上期下跌 3.9%。



超灵便型船市场：本周超灵便型船东南亚市场延续低迷态势，周三国内进口煤严控的信息传出后，市场上煤炭货源受到明显冲击，诸多贸易商取消了已有的货盘，租金、运价进一步下跌探底。镍矿货源偏少，运价跌幅较上周有所扩大。临近月底，北方钢材货源有所增加，价格有所波动。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 7658 美元，较上期下跌 5.4%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 9975 美元，较上期下跌 6.1%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 6811 美元，较上期下跌 5.3%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价 7.619 美元/吨，较上期下跌 3.2%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 8.497 美元/吨，较上期下跌 3.8%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价基本平稳 成品油运价小幅上升】

美国 9 日当周原油库存增加 1027 万桶，创 17 年 2 月以来最大单周增幅。经过连续八周的增加，美国原油库存重新回到 5 年平均水平。鉴于非欧佩克成员国原油产量增长、中国和印度需求疲软，业界预计明年上半年石油市场将过剩严重。原油价格自 10 月初触及高位以来持续回落，本周向下态势不改，布伦特原油期货价周二破 70 美元/桶，周四在 66 美元/桶附近，较上周下跌 5%。全球原油运输市场大船运价继续回落，中小型船运价稳中有升。中国进口 VLCC 运输市场运价保持小幅回落走势。11 月 15 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1219.82 点，较上期下跌 3.3%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场成交量继续萎缩，运价继续回落。本周，中东航线 11 月底 12 月初货盘有零星成交，但运力积聚，运价续跌；西非航线成交稀少，运价稳中有跌。成交记录显示，中东 11 月 28-30 日装期货盘成交运价为 WS 90；西非 12 月 15-17 日装期货盘成交运价为 WS 87。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS 90.08，较上周四下跌 4.3%，CT1 的 5 日平均为 WS 92.00，较上周下跌 4.7%，等价期租租金平均 4.3 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS 88.23，下跌 2.0%，平均为 WS 89.67，TCE 平均 4.5 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价稳中有升。西非至欧洲市场运价稳定在 WS120 水平，TCE 约 3 万美元/天。一艘 13 万吨级船，西非至地中海，12 月 8 日货盘，成交运价为 WS120。黑海到地中海航线成交活跃，运价从 WS150 水平涨到 WS170 水平，TCE 约 6.4 万美元/天。一艘 13.5 万吨级船，新罗西斯克至地中海，12 月 6 日货盘，成交运价为 WS172.5。波斯湾出发航线成交稀少。一艘 14 万吨级船，沙特至印度，11 月 18 日货盘，成交运价为 WS117。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场欧美航线有升有降，亚洲航线运价基本稳定。跨地中海运价从 WS120 水平升向 WS140（TCE 约 2 万美元/天）。北海短程运价小幅下降至 WS117（TCE 维持 1.3 万美元/天）。波罗的海短程运价降至 WS93，TCE 保持 1.6 万美元/天。7 万吨级船加勒比海至美湾运价稳定在 WS230 水平（TCE 约 4 万美元/天）。波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价分别保持 WS142、WS120，两航线 TCE 均小幅提高至 1.4 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。波斯湾至日本航线 7.5 万吨级船运价稳定在 WS120（TCE 大约 1.0



万美元/天)；5.5万吨级船运价保持 WS130 (TCE 约 0.9 万美元/天)；印度至日本 3.5 万吨级船运价从 WS140 升至 WS150 (TCE 约 0.6 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价升至 WS130 水平 (TCE 大约 0.6 万美元/天)；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价降至 WS140 (TCE 大约 0.7 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 小幅提高在 1.5 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际散货跌多涨少 国际油轮成交增加】

11 月 14 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 796.09 点，环比微涨 0.11%。其中，国际油轮船价综合指数、沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别微涨 0.50%、0.32%、0.01%；国际散货船价综合指数微跌 0.27%。

国际干散货运输市场低迷，运价大幅下滑，BDI 指数跳水，周二收于 1064 点，环比大跌 23.73%，二手散货船价格跌多涨少。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1440 万美元、环比下跌 1.56%；57000DWT—1723 万美元、环比上涨 0.62%；75000DWT—1974 万美元、环比上涨 1.08%；170000DWT—3381 万美元、环比下跌 1.18%。目前，巴西和澳大利亚的铁矿石出货量急剧减少，煤炭贸易也有所回落，即期运价大跌，国际干散货船 1 年期期租费率普遍下挫 15%左右，预计二手散货船价格短期还有一波回跌。本周，二手国际散货船成交成交量继续萎缩，共计成交 11 艘（环比减少 7 艘），总运力 67.80 万 DWT，成交金额 18745 万美元，平均船龄为 7.09 年。

OPEC 会议无减产决定，美联储在会议纪要里表示美元进一步加息符合美国经济状况与美联储的货币政策目标，这种强硬信号继续在市场发酵，导致国际原油价格一路承压下行，布伦特原油期货周二收于 70.18 美元/桶，环比下跌 3.64%。国际油价仅仅花了数周的时间就几乎回吐了一年半来的一半涨幅。国际原油运价基本平稳，成品油运价稳中有升，二手油轮船价稳中有涨。本周，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—1940 万美元、环比微跌 0.17%；74000DWT—2163 万美元、环比上涨 0.02%；105000DWT—2641 万美元、环比上涨 2.05%；158000DWT—3820 万美元、环比上涨 0.06%；300000DWT—5387 万美元、环比上涨 0.62%。目前，国际油轮 1 年期期租费率多数上涨 7%左右，预计二手油轮价格将震荡反弹。本周，二手国际油轮成交量大幅增加，共计成交 22 艘（环比增加 10 艘），总运力 111.33 万 DWT，成交金额 47390 万美元，平均船龄为 6.36 年。

沿海煤炭、粮食运价上涨，金属矿石运价微跌，二手散货船价格小幅上涨。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—124 万人民币、环比上涨 0.32%；5000DWT—778 万人民币、环比上涨 0.33%。目前，电厂煤炭高库存、低日耗对价格仍存压制，短期内有望在需求好转及煤企挺价的影响下止跌反弹，下游采购积极性不高。沿海散货运力供应宽松，船用燃油价格下跌，船东挺价心态松动，大船运价小幅下跌，小船运价较为坚挺，预计散货船价格短期平稳波动。本周，沿海散货船成交较少，船东以观望为主。



内河散运需求一般，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--50 万人民币、环比下跌 0.62%；1000DWT--93 万人民币、环比上涨 1.30%；2000DWT--196 万人民币、环比下跌 1.39%；3000DWT--284 万人民币、环比上涨 0.93%。步入四季度，国内基建投资开始“踩油门”，近期国家发改委密集批复多个高铁和特高压项目，涉及总投资规模千亿元。多个机构认为，四季度基建增速有望反弹。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。本期，内河散货船成交量萎缩，共计成交 83 艘（环比增加 38 艘），总运力 15.51 万 DWT，成交金额 13338 万元人民币。

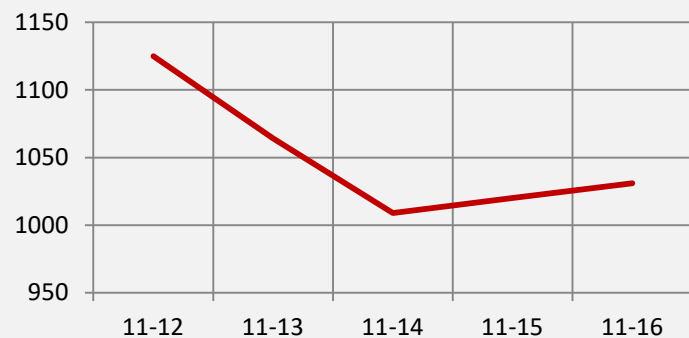
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

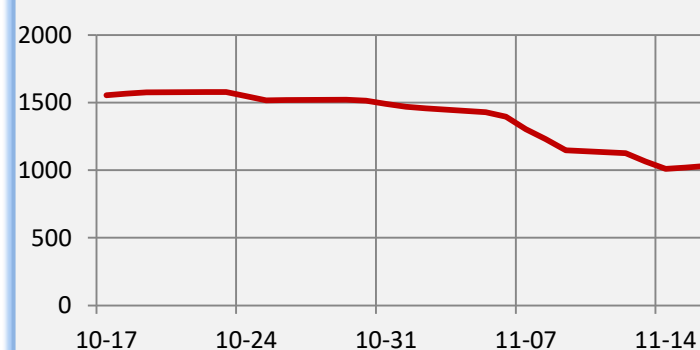
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

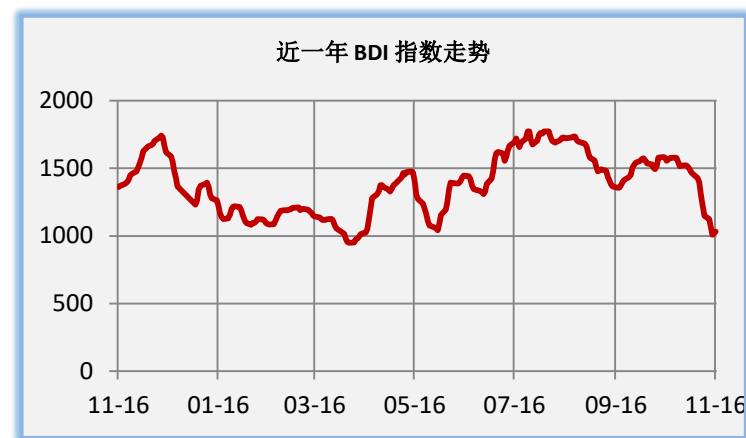
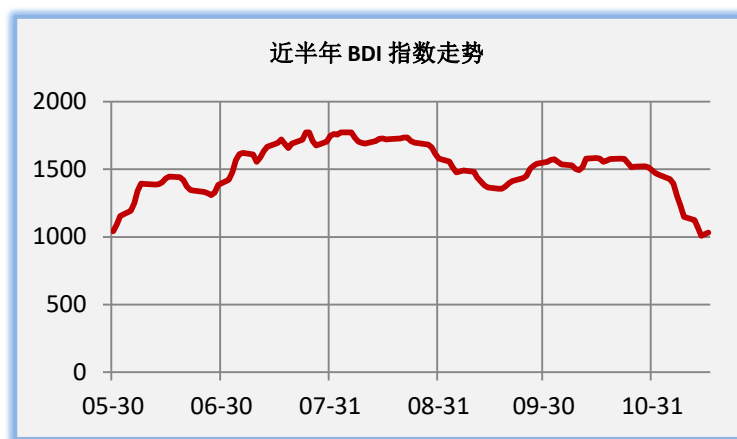
波罗的海指数	11 月 12 日		11 月 13 日		11 月 14 日		11 月 15 日		11 月 16 日	
BDI	1,125	-22	1,064	-61	1,009	-55	1,020	+11	1,031	+11
BCI	1,398	-63	1,153	-245	940	-213	1,007	+67	1,057	+50
BPI	1,496	+1	1,498	+2	1,484	-14	1,466	-18	1,453	-13
BSI	994	-9	986	-8	982	-4	970	-12	969	-1
BHSI	654	-2	653	-1	652	-1	649	-3	646	-3

上周 BDI 指数走势



近一个月 BDI 指数走势





租金回顾

期租租金（美元/天）

船型（吨）	租期	第 45 周	第 44 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	17,500	22,000	-4500	-20.5%
	一年	18,000	21,500	-3500	-16.3%
	三年	17,000	20,000	-3000	-15.0%
Pmax (76K)	半年	13,500	13,750	-250	-1.8%
	一年	14,000	14,250	-250	-1.8%
	三年	12,750	12,750	0	0.0%
Smax (55K)	半年	12,750	13,500	-750	-5.6%
	一年	13,000	13,250	-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： 2018-11-13



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'CMB Van Mieghem' 2011 95712 dwt dely Gibraltar 20 Nov trip via USG redel Continent with coal \$14,500 - SwissMarine

'London 2012' 2007 82562 dwt dely Hitachinaka 18/19 Nov trip via NoPac redel Singapore-Japan \$12,000 - cnr

'Zoi XI' 2006 82273 dwt dely Masinloc 20/21 Nov trip via Indonesia redel Japan \$11,000 - MOL

'Rosco Litchi' 2011 82153 dwt dely Passing Kaoshiung prompt trip via Indonesia redel Malaysia \$10,000 - Yukdat

'BBG Bright' 2012 82043 dwt dely EC South America 06 Dec trip redel Singapore- Japan \$15,400 + \$540,000 bb - Louis Dreyfus

'Alma ' 2017 81947 dwt dely Immingham 23/25 Nov 2/3 laden legs redel Skaw-Cape Passero \$15,500 - D' Amico

'Ecofaith G.O' 2012 81882 dwt dely EC South America 30 Nov/05 Dec trip redel Singapore-Japan \$14,500 + \$450,000 bb - Cofco

'Seatribute' 2012 81642 dwt dely Pagbilao 17/18 Nov trip via Indonesia redel S.China \$12,000 - Norden

'Ulusoy 12' 2011 79203 dwt dely Krishnapatnam 25/28 Nov trip via EC South America redel Singapore-Japan \$13,200 - Meadway

'Mona Manx' 2017 63878 dwt dely Recalada 22 Nov trip redel SE Asia intention grains \$15,250 + \$525,000 bb - Louis Dreyfus

'Interlink Probity' 2015 38635 dwt dely Houston prompt trip redel ECSA \$15,500 - Trithorn Bulk

4. [航运市场动态](#)

【关税战造成集装箱航运市场的不确定性】

目前业界一个普遍的共识就是中美贸易战将会对世界集装箱航运市场产生非常重大的影响，至于关税对贸易流量究竟会产生多大的影响还不太清楚。



NRF 供应链及海关政策副总裁佐纳逊·戈尔德说：“零售商并不能轻易或快速地改变全球供应链，因此在可预见的将来，来自中国或其他地区的进口商品还将会持续增加，但目前关税已经开始对美国人的进口消费品和生产制造商品所需要的零部件产生了影响。相比于在国际贸易方面产生的重大影响来讲，上述那些隐形的关税将会更容易地导致美国日常消费品价格的上涨”。

《集装箱洞察周刊》（Container Insight Weekly）报导，德鲁里认为，基于 2017 年的资料，在最糟糕的情景下，中美集装箱的运量损失最高可以达到 180 万 TEU，这个数据大概占到东向跨太平洋集装箱贸易量的 10%左右。当然，这种分析只是一个非常粗略的指导方案，上面所说的这些结果也并不会在一夕之间就发生。因为关税政策所产生的影响往往会滞后很长时间。

德鲁里的报告说：“美国来自中国的贸易减少了，那么日本、德国、韩国和马来西亚（以及墨西哥和加拿大）将成为主要的受益者。在跨太平洋东向和跨大西洋西向这两个方向上，上述各个国家对美国的集装箱出口量将会增加，并且两个北美自由贸易区国家，即加拿大和墨西哥同美国之间的陆路运输也会增加。”

奥克兰港表示，现在就预测 2018 年美国对于来自中国进口货物提高关税所带来的影响还为时尚早。但是，如果去年就开始打关税战的话，或许到现在已经影响来自中国的 2.25 亿美元进口货物了。

洛杉矶港执行董事基尼·赛洛卡说：“圣佩德罗湾两大港口的整个联盟服务航线布局都将继续大洗牌，再加上最近关税政策的变化，都将会在 2018 年下半年给我们港的运营带来一定程度的不确定性，并有可能使本港的贸易量减少。”

尽管对于承运人来说，2018 年是艰难的一年，但有迹象表明，到 2019 年，运力过剩的情况可能会有所改善。克拉克森航运研究（Clarksons Research）的《集装箱情报月刊》（Container Intelligence Monthly）说，2018 年到 2019 年间，集装箱船的新船交付量可能会下降，而旧船的拆解率将会上升。

据预测，2018 年到 2019 年间，集装箱船的新船交付量将下降 26%，从 125 万 TEU 下降到 92.46 万 TEU。而集装箱船的旧船拆解率将会上升 37%，从 13.7 万 TEU 上升 18.79 万 TEU。

无论接下来会发生什么，承运人都必须面对当前的一切挑战。中美贸易战现在已经对跨太平洋贸易航线产生影响。承运人要时刻关注当前的贸易需求水平，以使航运业供需能接近平衡。

来源：阿法牛



【马士基、达飞轮船、赫伯罗特、地中海航运及海洋网联船务计划成立协会，关注数字化信息技术标准】

五家集装箱航运公司计划成立协会，旨在为集装箱航运业的数字化、信息技术标准化和互通性铺平道路。

马士基、达飞轮船、赫伯罗特、地中海航运及海洋网联船务（ONE）的 IT 高管们目前正在讨论创建通用信息技术标准，该标准计划提供给集装箱航运业的所有利益相关方免费使用。

地中海航运公司首席信息官 Andre Simha 表示：“集装箱航运公司如能采用一套通用的信息技术标准，这将符合客户和所有利益相关方的最佳利益。” Andre Simha 也是该计划成立的协会的发言人。

他说：“我们正在努力减少繁文缛节并提高透明度。现在时机已经成熟，因为新兴技术为客户创造了更为友好的机会。与我们在各自封闭的环境中工作相比，一起寻求为客户提供技术突破和服务已得到普遍认可。”

需要一个中立及非营利的协会

虽然航运业已经拥有多个组织和协会，但该计划成立的协会成员都认为需要一个中立和非营利的机构，使航运公司、航运业及所有利益相关方从中受益。

“这就是为什么我们热忱欢迎新成员加入该协会，” Simha 总结道。

该协会无意开发或运营任何数字平台，但旨在通过信息技术的标准化确保行业的互通性。同样，该协会亦不会讨论任何商业或运营事宜。

参与讨论的人员信息

A.P. 穆勒-马士基：Adam Banks，首席技术信息官

达飞轮船：Madhana Kumar，转型、数据&数字化副总裁

赫伯罗特：Martin Gnass，信息技术执行总监



地中海航运：Andre Simha，首席信息官

海洋网联船务：Noriaki Yamaga，企业及创新执行总监

关于该计划

- 建立一个中立及非营利的协会
- 目的是为航运业的数字化和信息技术标准化铺平道路
- 一旦协会成立，所有航运公司都可以加入、使用
- 马士基、达飞轮船、赫伯罗特、地中海航运及海洋网联船务希望成为该协会会员
- 希望可以于 2019 年运行（需获得相关监管部门批准）
- 该协会将遵守所有法律及监管要求

A.P. 穆勒-马士基首席技术信息官 Adam Banks 表示：“马士基致力于成为一家综合的集装箱航运物流公司，为客户提供便捷的、端到端的服务和无缝的客户体验，数字化是我们实现这一战略的关键所在。随着集装箱航运业进一步数字化，一套通用的技术标准将确保行业的互通性并使各方能够专注于提供有附加值的服务。最终，这将有利于客户供应链中的所有相关方。”

达飞轮船执行技术及转型副总裁 Rajesh Krishnamurthy 说：“达飞一直在寻找最佳实践和标准，以支持公司的创新和数字战略。作为创始成员，我们可以一起创建整个行业的数字化标准。”

赫伯罗特信息技术执行总监 Martin Gnass 说：“赫伯罗特对该协会表示欢迎，因为我们坚信未来的挑战只能通过共同的努力来解决。作为航运公司，我们仍然在市场上互相竞争，但我们将共同塑造航运业的未来。”

地中海航运首席信息官 Andre Simha 表示：“MSC 认为，航运企业已经到达一个临界点，需要在中立和非营利的协会框架内寻求共同、开放及可为的事情。



通过在标准化解决方案方面进行合作，我们认为这是回应货主对技术和创新需求的最佳方式，从而塑造航运业的未来。”

海洋网联船务企业及创新执行总监 Noriaki Yamaga 说：“近年来，海洋网联船务看到了航运物流业创新技术的发展浪潮，这为整个行业的数字化转型带来了良好的机会。但与此同时，我们对采用一些公司的新技术持谨慎态度，因为市场上并没有通用的标准，这可能最终导致供应链中所有利益相关方所做的工作需要进行重新整合。带着这样的想法，我们认为航运企业有必要在新技术和创新领域进行讨论和合作，以建立行业的通用信息技术标准和治理体系，以现代化的方式简化和数字化航运流程。我们相信这种协作可以为我们的客户以及物流公司提供更多价值和机会，引领航运和物流业走向数字供应链的新生态系统。”

来源：马士基集团

【中国未来主要从哪儿进口?什么货最多?航运人必须知道】

中国正在经历从“卖全球”到“买全球”的转变。未来，这五个国家，这五类货品，将是中国最主要的进口贸易伙伴和需求品类。

正在进行中的首届中国国际进口博览会，向全球发出强有力的大国之声——中国将成为进口大国！这是全球贸易格局的重大变革，带来全球货物流向的新改变。

服务于贸易的航运业，也必将顺势而为。那么，未来中国要进口什么？从哪儿进口？

11月7日，《进口贸易与中国实践》一书在首届中国国际进口博览会上正式发布。该书采用模型模拟的方法，对中国未来的进口需求进行了科学预测，给出了权威的数据和分析。

为该书的主要作者，对外经济贸易大学全球价值链研究院执行院长武雅斌教授介绍说，《进口贸易与中国实践》的最大亮点之一，是利用国际最通行的模型、数据库和方法，尽可能科学而大胆地对中国2018年至2035年的进口需求进行了预测，包括进口需求总量、分国别、分产品的预测等。

以下数据，航运人一定不能错过！

根据《进口贸易与中国实践》的预测结果，2018年至2035年期间，预计中国进口需求将以年均4.2%的速度持续增长；到2035年，中国进口总需求将达到35853亿美元，超过美国的同期预测值。



预计到 2035 年，中国进口需求量最高的前五位贸易伙伴分别是：韩国、美国、日本、俄罗斯和澳大利亚。同时，中国对印度、墨西哥和东南亚等国家和地区的进口需求，也将保持在 5% 以上的较快增长。

分产品看，预计到 2035 年，中国对机器及电器设备的进口需求最大，其次是化石能源、化工产品、矿产品和金属制品，而纺织品和农产品等的进口需求相对较小。

武雅斌具体解释说，对于机器及电器设备这一中国进口需求最大的产品，中国的进口合作伙伴将越来越多，进口量将不断增加。更多的进口先进设备和技术，有利于加快国内企业的转型升级。

此外，无论是从进口伙伴网络还是进口量上，中国对化石能源进口需求将持续扩大，主要涉及原油、天然气进口。同时，植物产品如大豆等的进口量，也会明显增加。

来源：中国航务周刊

5. [船舶市场动态](#)

【二手进口船舶市场有望逐步回暖】

沉寂一段时间的二手进口船舶市场可能逐步回暖。近日，一艘价值约 1300 万美元的马绍尔旗二手超灵便型散货船由浙江船舶交易市场代理进口，这是国家交通运输部发布关于进口船舶 Tier II “新政”后的国内首艘进口入级船舶。另据消息称，多个买家正有意启动二手进口船舶购买。

今年年 7 月 3 日，交通运输部印发关于加强国(境)外进口船舶和中国籍国际航行船舶从事国内水路运输管理的公告，大幅提高了进口二手船、内外贸兼营船的船龄要求。

根据公告要求，明确自 2018 年 9 月 1 日起，申请从事国内水路运输的进口船舶和中国籍国际航行船舶，其柴油机氮氧化物排放量应满足国际海事组织《经 1978 年议定书修订的 1973 年国际防止船舶造成污染公约》(MARPOL73/78)附则 VI 规定的 Tier II 排放限值要求。

这对业界无疑是一颗重磅炸弹，其中对国际二手船市场的影响不小。按规定，2018 年 9 月 1 日起，2011 年前建造的船舶(2011 年 1 月 1 日前已满足 Tier II 排放限值要求船舶除外)将不能进口到中国。中国又是国际二手船的主要买家之一。这一政策势必冲击二手船价格，尤其是干散货船。



事实确实如此。据浙江船舶交易市场介绍，目前国际上符合进口标准的超灵便型船及巴拿马型船市场价格普遍较高，短期内船东不会大幅降价，因此市场观望气氛浓厚。同时，不符合进口要求的此类国际二手船舶的价格出现明显波动，一艘 2001 年建造的巴拿马型散货船因故未能在“新政”前完成进口交易，最近以 760 万美元出售给一家香港企业，短短一个月缩水 200 万美元。

据浙江船舶交易市场消息称，虽然目前市场价格居高不下，但已经有多个买家有意启动进口船舶项目，同时也有买家对 Tier I 标准散货船的改造费用和可行性方面保持关注。

来源：中国水运网

【新造船市场复苏势头回调寒意渐袭】

今年以来，新造船市场复苏势头回调，新船需求愈发疲软，1-10 月全球累计仅成交新船 811 艘、6177 万载重吨，同比微减 1.4%。特别是 10 月份，新船需求极为匮乏，在缺少大单支撑的背景下，全球仅成交新船 28 艘、134 万载重吨，环比大减 85.6%，再度刷新年内最低成交水平。

整体来说，国际经济贸易发展不及预期，中国经济下行压力有所增加，再加上中东地缘政治风险影响能源市场，国际航运市场复苏前景面临一定挑战和不确定性；受此影响，当前船东普遍谨慎观望。预计未来几个月，新造船市场近期恐将入冬，新船订单将持续紧俏，船海企业“取暖”压力再度显现。

来源：中船工业经研中心

【好望角型船市场趋势依然向好】

进入 11 月份以来，好望角型船运费市场连续 11 个工作日大幅下跌，租金水平由 10 月 30 日的 19501 美元/天下跌至 11 月 14 日的 7987 美元/天，跌幅达到 59%。本轮市场下跌的原因，很大程度上，是 BHP 运矿列车脱轨事故诱发，叠加矿山阶段性控货、FFA 踩踏下跌的影响，加上相关机构协同采取行动，联手借突发事件打压市场从而在即期市场和 FFA 市场上同时获利，凭借高度垄断地位操纵运费市场，对市场参与各方的信心造成了明显的负面冲击。

但中长期来看，短期的操纵改变不了好望角型船市场向好的趋势。当前的干散货航运市场，已经由之前的严重供给过剩转变为供需弱平衡态势，经历了近 10 年大熊市的市场参与者也更为理性成熟，市场结构和供需形势都更为健康。在全球经济稳中向好、钢铁产量稳步增长、巴西铁矿石产出仍处于扩张期、干散货运力增长维持低位等有利因素支撑下，好望角型船市场趋势依然向好。

一、全球经济保持平稳，中国改革将提振经济增长



1、全球经济平稳增长，新兴经济体增长加快

国际货币基金组织(IMF)10月份发布的《全球经济展望报告》预期2019年全球经济增速与今年持平为3.7%。全球主要经济体中，美国增长依然靓丽，日本延续增长势头，欧盟增长略有放缓，印度增长强劲，经济增速将由今年的7.3%加快0.1个百分点至7.4%，巴西经济增速将由今年的1.4%大幅提高至2.4%，其他新兴经济体如越南等发展迅猛，但也存在贸易保护主义、美元加息等风险。

2、中国经济改革开放步伐明显加快，经济韧性增强，改革加速有望明显对冲短期的内外需下滑

近三年，在“三去一降一补”总体经济战略导向下，中国深入推进供给侧结构性改革，已经成功降低了房地产库存，钢铁、煤炭等严重过剩行业基本完成去产能，全社会杠杆过快增长的态势已经明显得到遏制，社会成本也得到有效降低，经济韧性已经明显增强，也将继续为后期经济增长提供有力支撑。

财税改革方面，今年下半年以来，个税、企业增值税改革已经开启，其中增值税下调1%、个税起征点上调且部分税率下调，第一轮降税效果明显，10月份增值税增速下降0.5个百分点至-2.8%，个税增速相较上月下降13.8个百分点至7%，后期有望进一步推出规模更大、实质性、普惠性的减税降负措施，将有力对冲短期的内外需下滑，并有望开启新一轮的经济发展热潮。近期对民营企业的支持力度明显加大，金融监管也更加灵活适度，降准等货币政策工具也将进一步发挥作用，流动性偏紧的局面将会明显改观。

外需方面，尽管面临美国保护主义的风险，但中国主动加大开放的决心坚定，而且在全球经济稳中向好的背景下，加上进博会、中澳零关税等因素的促进，出口将继续保持平稳态势，按美元计，10月份中国出口增长15.6%，进口增长21.4%，均大幅超出预期。国内大型券商研究机构中金公司近期发布预测，如果中国能够尽快调整内需政策，并在市场化结构改革中真正提高资源配置效率，经济增长与资产价格的前景均有望更为乐观，2019年中国GDP增长有望达到6.6%以上。

二、长航线铁矿石运输继续快速增长，好望角型船市场需求依然活跃

1、全球钢铁需求继续增长，铁矿石贸易稳步增加

国际钢铁协会10月16日发布钢铁行业展望，预计2018年全球钢铁需求量将达到16.58亿吨，同比增长3.9%，预计2019年全球钢铁需求将达到16.81亿吨，同比增长1.4%；预计中国2018年钢铁需求将增长6%至7.81亿吨，2019年将稳定在7.81亿吨；新兴经济体（除中国外）的钢铁需求预计分别在2018年和2019年增长3.2%和3.9%；发达经济体2018年和2019年钢铁需求预计增长分别为1.0%和1.2%。中长期来看，印度、东盟等地区的城市化进程逐步启动，将成为拉动钢铁需求增长的重要力量。产能方面，OECD最新报告显示2017年全球钢铁产能从23.565亿吨下调至22.512亿吨，但5200万吨的新增产能目前



正在建设或将在 2018-2020 年投产，而且还有 3900 万吨产能目前处于规划阶段，很有可能也会在这一期间启动，这将促进全球粗钢产量继续保持增长。

2、钢厂保持高盈利，中国铁矿石进口需求支撑较强

供给侧结构改革叠加环保要求提高，促使钢厂保持高盈利。按照计划，2018 年钢铁去产能 3000 万吨，到今年底，十三五计划的 1.5 亿吨钢铁去产能计划基本完成。尤其是，取缔地条钢使得落后产能大量退出，为先进产能腾出市场空间，有利于钢铁产业链保持盈利，钢厂普遍在生产工艺方面加大了细化操作的力度，增加高品位、低杂质铁矿石的使用，在转炉环节增加废钢的使用等，以达到提高产量的效果，按前 10 个月的进度，全年国内粗钢产量将达到 9.1 亿吨左右，创表内历史新高。目前废钢的价格高企，钢企将逐步调节炼铁工艺，铁矿石使用量将进一步增加，有利于铁矿石的海运需求增长。

3、巴西铁矿石将继续增加，长航线运量增长可观

淡水河谷 S11D 项目仍处在达产过程中，2019 年 S11D 项目铁矿石年产量将从目前 6000 万吨提升至 9000 万吨左右，Vale 的目标是将铁矿石总产量长期保持在 4 亿吨左右，同时减少低品矿产量，用高品矿取代。2018 年淡水河谷的产量预计在 3.8 亿吨左右，2019 年有望增加 2000-3000 万吨；英美资源旗下的 minas-rio 矿山在 2018 年因为传送带损坏而停产，减产在 1100 万吨左右，2019 年将恢复生产；在 2015 年 11 月因尾矿坝爆裂导致停产的 Samrco 矿山，有望在 2019 年开始逐步恢复生产。

4、澳洲出货继续稳步增长，后续增量依然可期

在已有项目的优化更新下，2019 年力拓铁矿石产量将增加 500 万吨至 3.6 亿吨左右；BHP 2019 财年预期总产量目标在 2.73-2.83 亿吨，小幅增加；FMG 发货量预计将保持稳定，维持在 1.8 亿吨左右。澳大利亚政府预计 2019-2020 财年铁矿石出口量将从 2017-2018 财年的 8.49 亿吨升至 8.78 亿吨。未来几年，澳大利亚将增加约 1.7 亿吨新产能。根据澳大利亚政府的统计，力拓在皮尔巴拉地区的 Koodaideri 项目将在 2021 年前后投产，产能 7000 万吨；API Joint Venture 公司的 West Pilbara Iron Ore Project 项目计划在 2022 年投产，产能 3000 万吨。另外，还有一些小型项目，以及原有项目的优化升级，也将释放较大规模的产量。

三、运力增长维持低水平，是未来几年干散货市场的重要支撑因素

回顾 2002 年以来的干散货市场走势，2002 年至 2007 年干散货海运需求增速平均为 7.2%，运力增速为 5.4%，需求超过供给 1.8 个百分点，干散货市场得以大幅上涨；2008 年至 2015 年海运需求平均为 4.3%，运力增速高达 9%，需求低于供给接近 5 个百分点，市场大幅下跌并持续维持在低位；2016 年以来，干散货海运需求与运力供给基本持平，均维持在 3% 左右，市场低位复苏，逐步恢复至盈亏平衡水平附近。



参考 clarkson 和 marsoft 等机构的运力订单数据，到 2019 年底，全球干散货运力规模将达到 8.65 亿吨，同比增长 2.8%，与需求增速基本持平，市场弱平衡态势将会持续。

总体来看，2019 年全球经济继续平稳增长，已经明显加快的中国改革将有力提振经济增长，对冲短期内外需的下滑，并有望开启新一轮经济增长热潮，增强干散货市场的信心。全球粗钢产量将继续增长，国内在取缔地条钢、环保要求提高的大背景下，钢厂有望继续保持较高盈利水平，加上巴西矿山继续增产，澳洲产量稳中有增，铁矿石贸易仍将保持稳步增长。同时，因为手持订单收缩，运力增长在近两年内仍将保持低位水平，将为干散货市场逐步恢复供需平衡创造有利条件。在供需基本面稳中向好的态势下，好望角型船市场整体向好的趋势将会持续。

来源: www.chinaports.com

6. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	469.00	500.00	640.00	635.00
Hong Kong	466.00	473.00	680.00	n/a
Hamburg	425.00	n/a	650.00	n/a
Fujairah	496.00	n/a	785.00	n/a
Istanbul	n/a	n/a	n/a	n/a
Rotterdam	408.00	443.00	605.00	n/a
Houston	400.00	n/a	660.00	n/a
Panama	455.00	n/a	695.00	n/a
Santos	501.00	532.50	n/a	809.00

截止日期: 2018-11-16

◆ 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 45 周	第 44 周	浮动	%
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 44 周	第 43 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： 2018-11-13

(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	TAK	52,000	Hyundai Vinashin, Vietnam	2020	Masumoto Shipping - Japanese	Undisclosed	
2+2	TAK	7,200	Wuchang SB Group, China	2020	Sinochem Shipping - Chinese	Undisclosed	stst
2	BC	61,000	NACKS, China	2020	JOSCO - Chinese	Undisclosed	
2	BC	61,000	DACKS, China	2020	JOSCO - Chinese	Undisclosed	
3	CV	2,700 teu	Jiangsu New Yangzijiang, China	2020-2021	SITC lines - Hong Kong	2,930	
8+4	CV	3,000 teu	JMU, Japan	2021	Wan Hai Lines - Taiwanese	Undisclosed	
12	CV	2,000 teu	Guangzhou Wenchong, China	2021	Wan Hai Lines - Taiwanese	Undisclosed	
1+1	CV	1,000 teu	Dae Sun, S. Korea	2020	Namsung Shipping - S. Korean	Undisclosed	
2	TAK/GAS	177,000 cbm	Mitsubishi HI, Japan	2019	Mitsui & Co - Japanese	Undisclosed	LNG
1	TAK/GAS	177,000 cbm	Mitsubishi HI, Japan	2019	NYK Line - Japanese	Undisclosed	LNG
1	TAK/GAS	165,000 cbm	Mitsubishi HI, Japan	2019	NYK Line - Japanese	Undisclosed	LNG
1	TAK/GAS	38,000 cbm	CIMC Sinopacific, China	2020	Hartmann - German	Undisclosed	LPG, c-type tanks



◆ 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
ATTIKOS	BC	178,929		2012	S. Korea	3,250	Chinese	
KINKO MARU	BC	91,860		2001	Japan	1,150	Chinese	
TENTEN	BC	81,336		2012	China	1,800	Greek	
ALCYON	BC	75,243		2001	S. Korea	745	Chinese	
PELAGOS#	BC	75,213		2008	China	1,195	Atlantska Plovidba - Croatians	
GENCO BEAUTY	BC	73,941		1999	Japan	670	Chinese	basis dry-docking survey due
VELA	BC	63,038		2015	China	1,975	Oceanbulk - Greek	
U-NOBLE	BC	57,000		2012	China	1,280	Chinese	
STAR MAJESTY	BC	50,790		2009	Japan	1,500	Grieg Star - Norwegian	

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
BERMUDA	CV	52,382	4,330	2010	Philippines	1,200	Navious	en bloc each*
BAHAMAS	CV	52,173	4,330	2010	Philippines	1,200	Navious	
GERD	CV	9,500	750	2003	Romania	Undisclosed	Spaansen - Dutch	
BIRK	CV	8,015	660	2003	China	Undisclosed	European	
DONG PENG 58	CV	6,059	376	2004	China	90	Wanxin Shipping - Chinese	at auction

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
APOLLONIA	TAK	309,021		2003	S. Korea	2,700	Far East	
TOLEDO SPIRIT	TAK	159,342		2005	S. Korea	1,750	Greek	
DAEHAN 5043	TAK	158,000		2020	S. Korea	6,150	Maran Tankers - Greek	*Tier III, scrubber fitted
DAEHAN 5044	TAK	158,000		2020	S. Korea	6,150	Maran Tankers - Greek	
YASA GOLDEN BOSPHORUS	TAK	115,867		2007	S. Korea	2,000	Soechi Lines - Indonesian	
BRITISH EAGLE	TAK	113,553		2006	S. Korea	1,370	Capital	en bloc each
BRITISH FALCON	TAK	113,553		2006	S. Korea	1,370	Capital	
BRITISH KESTREL	TAK	113,553		2006	S. Korea	1,370	Capital	
NS CHALLENGER	TAK	109,000		2005	S. Korea	1,054	Undisclosed	
PETROVSK	TAK	106,449		2004	Japan	1,280	Greek	
FPMC P GLORY	TAK	74,862		2009	S. Korea	1,500	European	



KING DANIEL	TAK	73,720	2008	China	1,350	Greek	en bloc each**
KING DOUGLAS	TAK	73,666	2008	China	1,350	Greek	
ALPINE MINUTE	TAK	49,999	2009	S. Korea	1,690	Danish	en bloc each***
ALPINE MYSTERY	TAK	49,999	2009	S. Korea	1,690	Danish	
NARODNY BRIDGE	TAK	47,791	2003	S. Korea	850	Seven Islands - Indian	
ORE	TAK	46,228	1996	Croatia	550	Zhongshi Ocean - Chinese	
TORM CLARA	TAK	45,999	2000	S. Korea	680	Undisclosed	
BW STREAM	TAK	19,998	2010	Japan			
BW ORINOCO	TAK	19,994	2017	Japan			
BW ARGON	TAK	19,993	2016	Japan			
BW COBALT	TAK	19,990	2016	Japan			
BW LITHIUM	TAK	19,981	2017	Japan			
BW SILICON	TAK	19,977	2018	Japan			
BW RADON	TAK	19,976	2018	Japan	35,000	Ace Tankers - Dutch	en bloc
BW RHINE	TAK	19,974	2018	Japan			
BW GALLIUM	TAK	19,973	2017	Japan			
BW NEON	TAK	19,972	2018	Japan			
BW MERCURY	TAK	19,971	2018	Japan			
BW BORON	TAK	19,900	2016	Japan			
BW MIA	TAK	19,702	2008	Japan			
MASALLI	TAK	13,030	2007	Russia	546	Russian	at auction
NS CHALLENGER	TAK/LPG	56,885	1992	Japan	1,050	South East Asians	
IRIS GAS	TAK/LPG	6,996	1996	Japan	Undisclosed	Thailand	

◆ 上周拆船市场回顾

孟加拉国							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格 (美元) /轻吨	备 注
OCEAN MIGHTY	GC	6,025	2,483	1985	Netherlands	undisclosed	
VEDIKA PREM	TAK	42,253	9,122	1993	Japan	440.00	

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
LOURDES	TAK	7,313	2,402	1984	Japan	undisclosed	



◆ALCO 防损通函

【船用燃料 – 有毒混合物？】

船用燃料供应链正面临着新的挑战。各港口当局已经取缔了一些燃料供应商，撤销了它们的许可证。最近，一些供应商为了让船用燃料符合最低 ISO 规格，有意在其中混入馏分或页岩油，这已导致许多发动机在海上发生故障，故障原因是燃料喷射阀受损或堵塞及需更换滤清器。

这一问题最初是在美国墨西哥湾地区供应的燃料中发现的，但后来扩及到巴拿马、新加坡、香港和韩国。

【疲劳和现代海员】

对于减少疲劳而言，睡眠质量和睡眠时间一样重要，而睡眠质量可能受到睡眠障碍的影响。船东和船员管理人是否应该提高对睡眠窒息症诊断及现有治疗反应的关注呢？答案看来是个响亮的“是”字！

正如文献中记载的，“疲劳会延长人的反应时间，降低警惕性，影响决策力，从而降低人的认知能力，而这些都是有效导航以及诊断船舶系统故障所必需的能力。研究表明，人每天需要八小时左右的睡眠，睡眠时间少于八小时可能导致疲劳性的工作能力下降。许多事故调查结果显示，船员过失与其疲劳息息相关。”

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
2018-11-16	693.770	785.800	6.110	88.580	886.340	60.395	949.690	204.730	16,261.000
2018-11-15	693.920	785.350	6.108	88.632	901.860	60.434	966.640	206.880	16,325.000
2018-11-14	694.020	785.210	6.099	88.613	903.620	60.340	978.370	208.170	16,292.000



2018-11-13	696.290	781.950	6.125	88.873	895.500	60.100	973.450	207.550	16,329.000
2018-11-12	694.760	786.720	6.103	88.708	898.770	60.130	976.320	206.450	16,261.000

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	2.17938	1 周	2.21125	2 周	--	1 个月	2.3025
2 个月	2.44913	3 个月	2.64	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.86019	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	3.11838		

2018-11-15

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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