



全一海运市场周报

2016.12 - 第5期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2016.12.26 - 12.30)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【节前货量稳步增长 远洋航线运价上涨】

受“春节”前出货小高峰支撑，本周中国出口集装箱运输市场总体需求延续增长态势，供需关系明显改善，航商在各条远洋航线上推动运价上涨，综合指数大幅上升。12月30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951.66点，较上期上涨15.5%。

欧地航线：近期欧洲经济保持稳步复苏态势，加之市场进入“春节”前出货小高峰，供需基本面好转，上海港船舶平均舱位利用率接近100%，并有多多个班次满舱出运。鉴于市场表现良好，多数航商提涨下月初订舱价格，市场运价稳步上升。12月30日，上海出口至欧洲、地中海基本港市场运价（海运及海运附加费）分别为1168美元/TEU、1086美元/TEU，较上期分别上涨11.3%、12.8%。

北美航线：美国12月密歇根大学消费者信心指数终值为98.2，创2004年1月以来新高，显示美国经济良好的恢复势头以及由此带来的居民消费需求的稳定增长。受此支撑，市场运输需求在节前出货高峰阶段比较旺盛，美西、美东船舶平均装载率均保持在95%以上，部分航班满载出运。由于多数航商对市场前景持乐观态度，自本周开始大多以较高幅度执行此前的宣涨计划，市场运价大幅上涨。12月30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1923美元/FEU、3100美元/FEU，较上期分别上涨24.8%、18.6%。

波斯湾航线：运输需求在节前出货高峰呈小幅增长态势，同时航商继续采取措施控制总体运力规模，供需基本面略有改善，船舶平均舱位利用率保持在90%左右。但由于航商策略出现分化，市场运价涨跌互现，总体小幅上升。12月30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517美元/TEU，较上期上涨4.4%。

澳新航线：市场货量稳中有升，供需关系总体良好，上海港船舶平均舱位利用率维持在90%以上。多数航商执行运价上涨计划，即期市场运价大幅上升。12月30日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为982美元/TEU，较上期上涨31.5%。

南美航线：运输需求保持平稳，同时在航商运力控制措施的努力下，供需关系有所改善，上海港船舶平均舱位利用率升至95%左右。多数航商以超1000美元/TEU的幅度提涨各自订舱运价，本周运价大幅上涨。12月30日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为2828美元/TEU，较上期



大涨 61.0%。

日本航线：本周货量有所下滑，市场运价小幅走低。12 月 30 日，中国出口至日本航线运价指数为 649.77 点，较上期下跌 1.8%。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【货盘偏少成交冷清 综合指数小幅下跌】

12 月 30 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 1014.99 点，较上周下跌 2.2%。其中煤炭、金属矿石、粮食运价指数下跌，成品油、原油运价指数维稳。

煤炭市场：随着节日的临近，高耗能产业将陆续出现停产放假情况，受此影响，本周沿海主要电力集团日耗水平小幅下跌。本周期（12 月 23 日至 12 月 29 日）内，六大电厂平均日耗煤量 65.90 万吨，较上一周期下跌 3.0%；电厂库存也出现小幅下跌，本周期内，全国六大电厂平均库存 1148 万吨，较上一周期下跌 0.5%。煤价方面，12 月 28 日，最新一期环渤海动力煤价格指数报收于 593 元/吨，环比下行 1 元/吨。虽然近期步入了“迎峰度冬”的动力煤传统需求旺季，但是前期国家层面释放煤炭产能、提高铁路运输的保障程度及煤炭长协合同的签订等多方因素产生效应，动力煤出现了“旺季不旺”的态势。随着港口煤价的持续走低，下游看跌气氛浓厚，电厂大都持观望态度，成交量持续回落。

受元旦假期来临影响，本周市场货盘偏少，成交冷清。在进口煤市场因需求趋弱叠加假日因素，导致市场交易相对减少以及油价持续上涨双重因素支撑下，沿海煤炭运价基本保持平稳。12 月 30 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1005.37 点，较上周下跌 2.4%。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 24.8 元/吨，较上周五下跌 0.5 元/吨；秦皇岛-张家港（2-3 万dwt）航线运价为 35.4 元/吨，较上周五下跌 0.1 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万dwt）航线运价为 34.6 元/吨，较上周五下跌 0.2 元/吨。华南方面，秦皇岛-广州（5-6 万dwt）航线运价为 28.8 元/吨，较上周五下跌 0.9 元/吨。

金属矿石市场：在连续数周出现上涨之后，国内现货钢价转而下落，需求支撑乏力。市场心态转向悲观，低价抛货的现象不断出现。铁矿石市场也在逐渐走弱，受钢价下跌影响，钢厂对铁矿石的采购节奏放缓，金属矿石运输价格延续下跌走势。12 月 30 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1093.28 点，较上周下跌 0.1%。

粮食市场：近日北方港口玉米收购价格出现走稳迹象。南方玉米价格波动较前期有所减弱，价格企稳，市场整体备货心态谨慎，购销寡淡。粮食运输价格



延续前期下跌走势。12月30日，沿海粮食货种运价指数报收 877.19 点，较上周下跌 14.9%。

油品市场：由于近期国际油价创下年内新高，受此影响，国内油价在年末走出了今年第二次“三连涨”行情。12月28日成品油价格正式上调。至此，2016年全年国内油价呈现了“十涨五跌十搁浅”。12月30日，上海航运交易所发布的成品油货种运价指数报收 1239.27 点，原油货种运价指数报收 1541.72 点，均与上周持平。

(3) 中国进口油轮运输市场

【原油运价高位回落 成品油运价小幅盘整】

国际油价稳步向上，布伦特原油现货价格周四报 56.20 美元/桶，较上周四上升 2.2%。由于巨大的新船交付压力，全球油轮运输市场在今年第三季度出现大幅下跌行情，不过总体来看情况并不太严重，第四季度上涨行情依然出现。上周五，国际原油轮综合指数水平仍处于今年的高位。本周受西方圣诞节假日影响，交易有所减弱，大船运价高位回调，中小型船行情略有波动。中国进口 VLCC 运价下跌，12月29日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）为 1118.79 点，较上周四下跌 13.4 %。

超大型油轮（VLCC）：本周受圣诞节假期影响，运输市场租船活动减少，成交基本停滞，运价下跌。韩国货盘出场扫荡抄底，一艘 27 万吨级船，因船龄较老，低价成交在 WS69。据市场人士介绍，当前市场船货供需水平仍较为平衡，不排除节后货盘集中进入的可能。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS75.67，较上周四下跌 16.3%，CT1 的 5 日平均运价为 WS81.15，较上周下跌 10.7%，等价期租租金（TCE）约 5.3 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS74.92，下跌 9.1%，5 日平均运价为 WS76.87，下跌 7.7%，TCE 平均 5.5 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价略有波动。西非、北海等地的货盘减少，西非至欧洲航线运价维持 WS100 水平（TCE 约 3.3 万美元/天）；黑海至地中海运价约 WS110 上下（TCE 约 3.7 万美元/天）。相较而言，波斯湾出发航线货量比较充裕，VLCC 运价下跌暂时未对苏伊士型船产生影响，船东挺价意愿较强。波斯湾至地中海航线成交运价保持在 WS57 至 WS70 之间；至亚洲航线运价波动在 WS90 至 WS120。一艘 14 万吨级船，伊朗至地中海，1月16日货盘，成交运价为 WS70。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场成交不足，运价稳中有跌。欧洲货盘较少，跨地中海运价本周在 WS90 水平（TCE 约 1.2 万美元/天）盘整；北海短程运价为 WS90 上下（TCE 约 1.2 万美元/天）；波罗的海短程运价降到 WS100 以下（TCE 约 3.0 万美元/天）。加勒比海至美湾运价回到 WS200 以下，TCE



也从 4.4 万美元/天的高位回落。亚洲航线运力过剩，波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价均降到 WS100 以下（TCE 分别跌进 1.2 万美元/天和 1.4 万美元/天）。中国进口来自科兹米诺，10 万吨 1 月上旬货盘的成交包干运费下降至 50 万美元水平。

国际成品油轮（Product）：运输市场本周的运价小幅盘整。波斯湾至日本航线 7.5 万吨、5.5 万吨级船石脑油运价保持 WS110 水平，TCE 分别约 1.6 万美元/天、1.1 万美元/天；印度至日本 3.5 万吨级船运价攀上 WS111（TCE 超过 5000 美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价升至 WS150 水平（TCE 超过 1.4 万美元/天）；美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价为 WS125（TCE 超过 1 万美元/天）。欧洲-美东-美湾-欧洲的三角航线 TCE 保持在 2 万美元/天以上。得益于波斯湾地区四大炼油厂检修后重启，墨西哥和委内瑞拉沿海炼油厂断供，LR 型船和 MR 型船货盘均有增多。12 月份的成品油运价获得较多支持而有明显提高，综合水平比上月底上涨约 50%。

（4）中国进口干散货运输市场

【假期市场成交稀少 年底收官总体见好】

本周，恰逢圣诞元旦假期，国际干散货运输市场成交稀少。海岬型船延续上周末涨势，租金、运价小幅波动攀升，巴拿马型船市场和超灵便型船市场成交清淡、延续跌势。12 月 29 日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数（CDFI）为 606.11 点，运价指数为 603.16 点，租金指数为 610.52 点，分别较上周四上涨 4.2%，3.7%和 5.1%。

海岬型船市场：本周海岬型船两洋市场均延续上周末上涨趋势。澳大利亚 62%品位进口矿价格经历两周下滑后重新突破 80 美元/吨，巴西 65%品位进口矿价格也一路上涨逼近 94 美元/吨，贸易商看好市场，补库存意愿增强。雾霾造成环渤海港口长时间封航，港口锚地船舶大量增加，市场运力减少。加之近期油价上涨突破 55 美元/吨，船东纷纷对节后市场看好，不愿以低价成交。太平洋市场，几大发货人都在市场上找船，西澳至青岛航线上明年一月初的即期船成交运价快速上涨至 6 美元/吨。据悉，西澳丹皮尔至青岛航线 1 月上旬的受载期有 5.4 美元/吨的成交。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 5.450 美元/吨，较上周四上涨 7.3%；中国北方至澳大利亚往返航线海岬型船 TCT 日租金为 8417 美元，较上周四大幅上涨 25.6%。大西洋市场，巴西航线前期运价下跌，空放运力不多，整体出现运力紧张，泛大西洋航线租金运价快速反弹。据悉，巴西图巴朗至青岛航线上 1 月下旬的受载期有 12.1 美元/吨的成交。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 12.956 美元/吨，较上周四上涨 11.7%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 9.230 美元/吨，较上周四上涨 11.6%。今年 12 月西澳至青岛航线的平均运价为 5.457 美元/吨，巴西至青岛航线的平均运价为 11.828 美元/吨，分别较去年同期上涨 51.8%和 47.6%。市场基本面逐步转好，今年 1-11 月，我国累积进口铁矿石 93524 万吨，进口煤炭 2.3 亿吨，同比分别增长 9.2%和 22.7%，预计全年将首次出现运输需求的增长高于运力的增长。虽然节后一季度属于传统淡季，船东情绪保持乐观。

巴拿马型船市场：本周巴拿马型船租金、运价持续窄幅下跌，没有随海岬型船市场一起上涨。太平洋市场，煤炭和粮食运输不活跃，加之中国沿海市场喜



忧参半、总体向下，太平洋市场总体来看船多货少。据悉，8.3 万载重吨船，12 月 27 日防城交船，经西澳运铁矿回国，成交日租金为 4500 美元。周四，中国南方经东澳大利亚至中国往返航线巴拿马型船 TCT 日租金为 5669 美元，较上周四下跌 9.4%。印尼萨马林达至中国广州航线运价为 4.552 美元/吨，较上周四下跌 3.0%；美西至中国北方港口航线粮食运价为 16.695 美元/吨，较上周四下跌 2.0%。大西洋市场，在粮食的支撑下相对平稳。据悉，从印度交船经南美回远东的粮食航线成交日租金为 7500 美元。由于目前大西洋市场好于太平洋市场，船东向南美空放运力意愿增强，预计未来南美市场将承压。周四，巴西桑托斯至中国北方港口航线粮食运价为 20.285 美元/吨，较上周四下跌 1.7%；美湾至中国北方港口粮食航线运价为 32.515 美元/吨，较上周四下跌 1.8%。

超灵便型船市场：本周超灵便型船市场非常安静，租金、运价持续下滑。煤炭受价格下跌影响，贸易不活跃，美西粮食货盘也不多；北中国钢材出口受物流和港口天气影响，运输需求减少。周四，中国南方至印尼往返航线超灵便型船 TCT 日租金为 5272 美元，较上周四下跌 4.6%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 5.184 美元/吨，较上周四下跌 1.1%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 5.342 美元/吨，较上周四基本持平。

来源：上海航运交易所信息部

2. 航运市场动态

【航运基金：船型决定命运】

最近，中国的航运产业投资基金似乎又呈蠢蠢欲动态势：山东海运参股成立青岛海洋创富股权投资基金企业；某业内人士表示，其所在的著名外资航运基金目前正与中国相关基金（包括信托基金）洽谈合资事宜。

自中国首只航运产业投资基金——天津船舶产业投资基金成立起，上海、大连、宁波、舟山、南沙都相继设立或计划设立航运产业投资基金，但直到目前，这些基金所投资的公之于众的项目寥寥无几。对此，业内人士指出，从商业基金而言，大多数项目都止步于风控；部分项目的基金大多有政府扶持航运业的意图。

放眼全球，2011 年以来试图抄底航运业的基金也有一大批，如在新加坡上市的瑞克麦斯海运信托、凯雷投资集团投资的大中国区工业投资公司，美国候任商务部部长威尔伯·罗斯则更有“破产重组大王”的江湖地位。但是，翻看这些基金近年来的业绩，瑞克麦斯海运信托面临被清盘的境地，大中国区工业投资公司也少有发声，反倒是罗斯投资的基金，在油气运输船舶领域获得不错的出租率和利润率。

中国的航运产业投资基金该何去何从？或许可从成功者身上借鉴经验。作为产业中的“聪明的钱”，似乎更应从诸如大宗商品等贸易趋势来判断该投资哪些船型、企业；也可以指导船东不再“犯傻”——不因基金的“表外”属性而通过基金大肆造船，导致运力大量过剩。



全一海运有限公司



基金若选择在 2012 年或当下进入市场，假设投资期为 5~7 年，其投资回报率大概率接近 70%甚至 100%。

基金对航运业蠢蠢欲动

2016 年 12 月 9 日，山东海运发布公告，称公司与中信信托有限责任公司（中信信托）、嘉兴溥原股权投资管理有限公司（溥原股权投资管理）和青岛海发股权投资管理有限公司（青岛海发股权投资管理）共同出资成立参股子公司青岛海洋创富股权投资基金企业（青岛海投基金）。公告显示，该基金将通过管理产业基金从事海洋产业及城市建设改造升级等相关领域的投资，实现投资收益。项目预计于 2016 年年底投入运营。

由于山东海运是一家航运企业，所以该基金的成立，或可以理解为是近年来基金再一次青睐航运产业。

事实上，据某著名外资航运基金人士表示，近期以来，航运产业基金的确有所动作，他还提到其所在的基金正在与中国的相关基金（包括信托基金）进行接洽，不排除投资合作的可能。

基金对航运业青睐有加

青岛海投基金认缴出资总额为 17.5 亿元。其中，山东海运认缴出资 5.5 亿元，占认缴出资总额的 31.42%；中信信托认缴出资 12 亿元，占认缴出资总额的 68.56%；溥原股权投资管理认缴出资 10 万元，占认缴出资总额的 0.01%；青岛海发股权投资管理认缴出资 10 万元，占认缴出资总额的 0.01%。基金企业为有限合伙制，注册地为青岛市。

山东海运表示，本次投资将利用各自的资源优势，通过构建创新型金融平台，广泛挖掘社会资本的投资潜力，充分发挥各方资源优势、管理优势和市场运作优势，发挥并放大国有资本的产业导向功能，服务山东半岛蓝色经济区建设，最终实现各方共赢发展。

青岛海投基金与之前天津、上海等地成立的航运基金有所不同。翻看这家基金主要股东的背景，山东海运的主要股东为山东海投、山东高速集团、山东省国有资产投资控股和山东省交通运输集团；中信信托则是中信集团的子公司，可见青岛海投基金是一家纯企业性质的基金。

纯企业性质的基金能看上航运业，在前几年是不常见的。《航运交易公报》记者于 2015 年春天调研港航企业时，曾遇到舟山港航主管单位的相关人士提到成立航运基金遇到的困难。“我们想成立一只 100 亿元的航运基金，服务航运企业。基金成立以后可能做一些国资整合的项目，要求企业有担保和回购手段。基金当中有工商银行参与，工商银行要求的保底年回报率是 5%，而国有航运企业老总认为这样的资金成本太高。”



全一海运有限公司



但近期，基金对航运业似乎青睐有加。对此，马士基航运金融服务公司（亚洲区）总经理郭晓在 2016 年举办的“第二届中国海事金融（东疆）国际论坛”上解释道，现在是资产荒的时代，船舶已经极具投资价值。以巴拿马型船为例，倒推 26 年，从上世纪 90 年代开始到目前，1 艘巴拿马型船 26 年的均价在 2800 万~3000 万美元，而 2014—2016 年的市场价格已明显偏离平均价格，当前最新的成交价在 1500 万~1600 万美元，是 26 年均价的 50%~60%。郭晓认为，如果私募基金选择这个点进入，还是较安全的。私募基金的性质决定它有跨周期的投资能力，对行业整合有自己独特的操作方式，所以郭晓较为看好航运基金未来的走向。郭晓认为，如果航运基金选择在 2012 年或当下进入市场，假设投资期为 5~7 年，其投资回报率大概率接近 70%甚至 100%。

目前海事资产若按融资结构划分，银行持有约占 44%，私募基金约占 18%。

就马士基集团而言，其于 2014 年进入航运基金领域，目前与国内的麒麟资本合作，通过后者在境外的架构及本身具有的对行业资源的了解和使用程度，已在江苏及天津当地政府支持下合作成立了以海事、海洋产业为主导方向的马士基航运基金。

企业看中基金增值服务

虽然成立较为困难，但舟山江海联运产业投资基金还是于 2015 年 8 月 21 日成立。基金全称为舟山江海联运产业投资基金合伙企业（有限合伙），总规模 100 亿元，首期规模 20 亿元，按投资项目分期到位。舟山江海联运产业投资基金以开放式产业基金形式、以舟山市财政资金为引导，由舟山交投集团牵头发起组建，中国工商银行股份有限公司浙江省分行、舟山交通投资集团有限公司等七方投资人共同发起设立。与此同时，舟山交投集团引入浙江天堂硅谷资产管理集团有限公司（天堂硅谷）成立舟山江海联运产业投资基金管理有限公司（基金管理公司）对该基金进行管理。

舟山江海联运产业投资基金成立后很久都没有任何动作，“主要是过不了风控”这一关，相关人士向《航运交易公报》记者表示。直到 2016 年 1 月 20 日，浙江欧华船舶机械有限公司（欧华）成为这家基金的首位受益者，获得了“可转让成股权的债权投资”形式的 2.5 亿元资金，适用周期为 3 年。

除了欧华，基金管理公司还与舟山市的扬帆集团、长宏国际、金海重工等船舶修造企业，恒晖海运、“新一海”等重点航运企业，及港口物流企业等 10 家企业签订战略投资合作协议。“这些企业的质地都不错，我们会根据每家企业的实际情况，给予不同形式的基金投资支持。”基金管理公司高级投资经理刘晨说。

欧华获得的这笔资金，将主要用于优化企业的债务结构，保障资金供应。与传统融资渠道相比，这笔资金在资金量、利率成本、抵押担保条件等方面并不具优势。欧华力促这次战略合作，看重的是其带来的增值服务。“我们希望借力产业基金，提升企业盈利能力，加快企业挺进资本市场的步伐。”欧华副总经理毕成钢表示。



全一海运有限公司



正如欧华所期待的，产业基金利用其专业的资本运作优势，实现企业资产增值。这样中长期的合作模式，及后续附带的“好处”，让企业家觉得“物超所值”，这也正是产业基金有别于其他投融资渠道的最大优势。

基金管理公司股东之一的天堂硅谷在这方面有不少成功案例。2001 年天堂硅谷投资 200 万元于一家小型软件企业，后该企业在 2008 年成为行业领头羊，2015 年成功上市。

近两年投资集装箱船的基金命运不明，而美国候任商务部部长罗斯投资油气船的基金则颇有获利。当然，风水轮流转，下一次在风口的船型是什么，还需要基金发挥聪明才智作出判断。

谁是航运基金中的幸运儿

近年来，船舶价格的下跌为私募股权基金在航运业的投资打下了坚实的基础，从世界头号私募基金——凯雷投资集团成立大中国区工业投资公司（GCI），到老虎基金与塞斯潘航运建立合作关系，再到堤客引入私募基金收购“Sevan Piranema”等 3 座浮式生产储油卸油装置……几乎每家私募基金都在积极关注航运业中的机会。

然而这些基金的命运却各不相同，可以说投资的船型决定其命运。

箱船基金业绩惨淡

近年来，班轮市场低迷，投资集装箱船的基金也面临惨淡未来。新加坡证券交易所上市企业瑞克麦斯海运信托面临被清盘的境地，凯雷投资集团投资的 GCI 则不得不将目标客户从亚洲船东转向马士基航运。

瑞克麦斯海运信托或被清盘

瑞克麦斯海运信托是拥有 180 多年历史的德国航运世家瑞克麦斯集团的子公司，原来拥有并经营 16 艘 3450~5060TEU 型船（总运力为 66410TEU），此前主要以长期固定费率向主要班轮公司——达飞轮船、韩进海运、马士基航运、商船三井、日本邮船、西马泰克等出租船舶。

2015 年三季度开始租船市场低迷，这直接影响了瑞克麦斯海运信托的业务，部分船舶更新其租赁费率至现货市场水平。因现货市场费率低于历史平均水



平，信托管理人将这些船舶进行短租，以便在市场好转时能够获益；信托管理人将 5 艘闲置的船舶退役，以期减少经营和管理费用。2016 年三季度，瑞克麦斯海运信托的船队使用率降至 85.3%，资产减值 6910 万美元。截至 2016 年 9 月底，瑞克麦斯海运信托有 5 艘船舶退役；6 艘船舶以现货市场租金出租；5 艘船舶拥有长期租赁合同。值得一提的是，曾经的大客户——韩进海运和日本邮船都退出了承租人队伍。

遭遇低迷租船市场并失去大客户的瑞克麦斯海运信托，业绩出现大跳水。2016 年三季度，瑞克麦斯海运信托的业绩同比转盈为亏，蒙受 7468 万美元亏损（2015 年同期为净利 899 万美元）；营业收入下挫 43%至 1564 万美元。2016 年前三季度，瑞克麦斯海运信托净利为亏损 1.32 亿美元（2015 年同期为盈利 36 万美元）；营业收入同比下跌 35%至 0.55 亿美元。

2016 年 11 月 15 日，瑞克麦斯海运信托因无法支付当天到期的 426 万新加坡元债券票息，宣告违约，要求停牌，面临被清盘的境地。

日前，瑞克麦斯海运信托确认，已经与德国商业银行签订协议，向后者出售 4250TEU 型“India Rickmers”轮用于拆解，款项部分用以归还所欠该银行的贷款。在该协议条款项目下，德国商业银行同意免除瑞克麦斯海运信托剩余所欠主要贷款债务部分。而 2016 年 11 月瑞克麦斯海运信托否认了关于出售该轮用于拆解的新闻报道。

“India Rickmers”轮 2009 年 7 月由扬子江船业建造，该船之前的名称为“Hanjin Newport”，名称的改变证明其原先的租家韩进海运对该船的退租。“India Rickmers”轮（7 年船龄）取代之前一艘 2006 年建造的 4546TEU 型船（10 年船龄），成为史上被拆解的最年轻的集装箱船。伴随着此船的拆解，瑞克麦斯海运信托拥有的船舶剩下 15 艘。

据路透社 2016 年 12 月 21 日消息，债权人拒绝了瑞克麦斯海运信托修改有关 1 亿新加坡元（约 6900 万美元）到期债务（年息 8.45%）条款的提议（60%债转股，40%延长还款日期至 2023 年 11 月），这使该企业希望借以求存的债务重组计划搁浅，使其被清算的可能性大增。

GCI 转投马士基航运

GCI 是一家交通投资企业，由美国凯雷投资集团、Blue Water Commerce 和塞斯潘航运共同投资成立。GCI 的首艘新造船“韩进 Jungil”轮于 2014 年 4 月 28 日交付。

GCI 官网声称其有两个优点：一是，建立了具有顶级品质的租船业务，具体表现在拥有更大的集装箱船，为客户提供有竞争力的价格；与塞斯潘航运合作订造新船，使用其被证明为更安全的环保设计；与亚洲高质量的主要船东签订租船协议，保证稳定的现金流。二是，拥有强大的融资渠道，具体表现在拥有的 9 亿美元资金中有约 5 亿美元是股票基金，分配于船队 20 艘船舶；为主要船型进行融资时，有多元的、具有实力的国际化借款人提供支持，包括荷



全一海运有限公司



兰银行、美林银行、法国巴黎银行、国泰世华银行、国家开发银行、中国信托、花旗银行、德意志银行、兆丰国际商业银行、住友信托。2016 年其所订造的 20 艘船舶全部交付后，总资产为 20 亿美元。

GCI 2014 年二季报显示，其 20 艘船舶中有 18 艘船拥有长期合约，分别租给商船三井、韩进海运、阳明海运，平均租期为 9 年。其中，阳明海运是其最大的客户，与其所签的租船合同额占其总量的 50%，为 11.76 亿美元；其次是韩进海运，合同额占其总量的 26%，为 6.2 亿美元；商船三井的合同额占其总量的 24%，为 5.68 亿美元。当时统计并预计 2013—2018 年的平均年息税折旧及摊销前利润呈快速上升趋势，顶峰期为 2.2 亿美元/年。

但是在 GCI 的大客户中，韩进海运已经破产或被清算，阳明海运近年来亏损惨重，商船三井的情况也不容乐观。GCI 是否会受影响，虽暂时还没有被公开报道，但可以想见其处境。

最近的消息是，2016 年 9 月，GCI 与兆丰国际商业银行担保一笔 7500 万美元的贷款，为一艘 1 万 TEU 型、2016 年交付的集装箱船进行融资。该船已获得马士基航运长期的、固定费率的租约。可见，GCI 已经转换枪头，将客户目标不再对准亚洲船东，而是转投全球头号班轮公司——马士基航运。

罗斯投资油气船获利

将于 2017 年 1 月 20 日担任美国商务部部长的威尔伯·罗斯，被誉为“破产重组之王”。2011 年开始，罗斯主要通过三条途径加大对航运业投资：一是投资成品油轮和苏伊士型油轮船东钻石航运公司；二是投资液化石油气船东导航控股公司；三是发起成立交通复兴基金。

业内人士向《航运交易公报》记者表示，在全球航运市场整体萧条的情况下，罗斯所投资船舶的租金水平较好，而且导航控股公司控制的现代型船舶较多，市场话语权较大，也保证了罗斯在相关领域的获利。这可从其 2016 年 4 月签订的租船合约获证——2016 年 4 月，导航控股公司的两艘船舶获租，租约均为 12~13 个月，租金均为 85 万美元/月。另外，导航控股公司拥有 30 艘业已下水的船舶，及 8 艘在建船舶订单。导航控股公司 2015 年利润为 9809 万美元，2014 年利润为 8773 万美元。

罗斯是一个广为人知的对天然气增长和美国页岩气持乐观态度的坚定看好者。导航控股公司吸引其原因之一就是天然气业务及天然气衍生产品业务的良好前景。

已经坐拥数十亿美元航运资产的罗斯，2016 年再次看到航运业的投资机会。2016 年 9 月底，罗斯称，海洋运输资产在其投资清单的最顶部。

来源：航运交易公报



【中俄如何开展北极航线合作】

2015 年俄罗斯出台了《2015-2030 俄罗斯北方海航线的综合发展规划》(俄罗斯所称的北方海航线与北极航线的东北航线相当, 后文中提到的中俄北极航线合作以及北极航线, 也指的是中俄在北极航线的东北航线的合作以及北极航线中的东北航线), 将中国视为该规划的最大合作方或使用方。此前, 中俄在北极地区的合作多集中在环境气候与资源开发等低政治领域, 在航道、军事等涉及到主权利益的领域, 俄罗斯一直对中国持警惕态度。俄罗斯此次在北极航线开发方面对中国的态度发生了重大转变, 俄罗斯有什么考虑, 中国应该如何应对, 是我们亟需分析思考的主要问题。

俄罗斯无力承担北极航线的独立开发

北极航线的开发涉及到港口建设、航道疏通、沿线能源开发等工程项目, 需要坚实的资金和技术支持。然而, 欧美国家的经济制裁使俄罗斯经济下滑, 预算负担加重, 无法以本国之力独立承担北极航线的开发建设。其实, 俄罗斯在北极问题上一直持强硬态度, 并不断采取措施以扩大俄在北极问题上的国际影响力, 此举遭到欧美国家的猛烈攻击。自 2014 年克里米亚公投后正式向俄罗斯提出合并建议以来, 欧美国家从自身地缘政治利益出发, 开始对俄罗斯实施经济制裁, 并将制裁方向逐渐转向俄罗斯的支柱产业——能源产业。在此轮经济制裁中, 欧盟挥动石油大棒, 宣布限制俄罗斯获取欧盟敏感技术尤其是石油产业技术, 并禁止向俄提供北冰洋深水钻探技术和设备, 在资金和技术上给予双重打压。在俄罗斯经济增速持续放缓之际, 美欧的制裁升级使其蒙受了更大的经济损失, 俄罗斯卢布、股市都曾出现崩盘式暴跌, 经济前景不容乐观。在西方国家发动并持续对俄罗斯经济制裁的情况下, 俄罗斯预算负担加重, 这极有可能给其北极航线开发计划带来不可预知的财务问题。

欧美国家的经济制裁迫使俄罗斯将战略目光转向亚洲地区。传统上看, 俄罗斯在北极开发方面倾向于加强与北极国家合作, 利用西方公司加强其北极项目的开发力量。而此次由欧美国家经济制裁导致的经济危机, 使俄意识到必须寻求新手段以满足其北极地区的战略需要, 其中就包括向其他国家寻求政治支持, 使其项目投资来源更趋于多元化。近年来, 俄罗斯已开始在必定的北极盟友之外寻找新的合作伙伴, 包括中国在内的一些亚洲国家都被视为俄罗斯北极开发项目的潜在合作对象。俄投资政策分析师索罗科认为, 国际资本正逐渐从欧盟和美国转移到亚太地区, 未来俄罗斯可以从亚太地区获得更多投资, 这有助于消除俄西伯利亚和远东地区开发过程中的资金瓶颈。

中国成为俄罗斯北极航线合作开发的重点选择对象

北极航线对俄罗斯意义重大, 尤其是俄罗斯同土耳其交恶后, 北极航线就成为了俄罗斯通向世界大洋的唯一水上通道。关注北极问题的俄罗斯战略问题学者索比亚宁认为, 仅靠俄罗斯本身的实力无法开发北极, 因此需要外国伙伴的加入, 但必须以不威胁俄罗斯的北极利益为前提, 并能在其掌控之下。在俄罗斯诸多可能的合作对象中, 中国与西方的北极国家相比, 北极利益诉求较弱, 更无主权利益纷争。若俄与北极国家进行合作, 必然要侵害其在北极航线的主权利益。因此, 俄罗斯认为中国是目前参与北极合作的最佳伙伴。



另外，北极航线开发是一项浩大的系统工程，成本高昂，以俄罗斯现在的财力状况，无力独自承担。中国具有雄厚的资金基础和庞大的人力、物力资源，这是俄罗斯力邀中国参与北极航线开发的关键因素。目前，中国经济总量居世界的位次正在稳步提升，外汇储量已居世界第一。在当前的金融体系下，中国管理如此大规模的外汇储备存在着财政风险、汇率风险、通货膨胀等诸多风险，而规避风险的一大举措就是鼓励资本输出。并且，中国的航线开发建设技术也日趋成熟，在西方国家对俄罗斯进行技术打压的情况下，中国可以为俄航线开发提供一定的技术支持。

还有，俄罗斯注意到中国对北极航线强烈的利益诉求，双方有极大的合作可能性。作为大北极国家，北极航线的开通对中国的意义重大。目前，海运承担了中国 90%以上的国际贸易运输，北极航线顺利开通，不仅将减少海上运输成本，降低和分担途经马六甲海峡、巴拿马运河等高政治敏感区所带来的风险，还有利于开辟中国新的海外资源能源采购地。而且，中国一直希望能够参与到北极事务中去。所以，俄罗斯认为中国定会积极响应这一能够获取北极利益、提升中国北极政治地位的合作邀请，两国的合作将更为顺畅。更重要的是，一旦北极航线正式开通，中国将成为俄罗斯在该航线的最大客户，中国在北极航线充足的货运量能够保障俄罗斯的航线收益，并且中国对能源的巨大需求也会大力促进俄罗斯的能源输出，获取更大的外汇收益。

中国应该怎么做？

首先，积极参与北极航线港口合作与开发。加强港口合作建设是中俄双方合作开发北极航线的重要环节，也是促进中俄两国关系发展的有效途径。对此，我国在与俄罗斯的港口合作方面，可积极投资参与扩建北冰洋沿岸港口摩尔曼斯克港项目，重视对普里莫尔斯克港石油输出中心的投资建设，改善港口的基础设施条件、服务结构和生产过程，为中俄两国的石油贸易运输提供便利。对于自然条件优越、前景广阔的港口如不冻良港——海参崴港，以及作为俄罗斯重点扶持项目的大型深水港口——塔曼港，可加大投资力度和合作范围、拓宽参与经营的渠道和模式。

在港口投资模式方面，我国可以合作伙伴的方式参与港口投资建设，或以合资的形式与俄罗斯的港口经营方共同投资组建企业，共同经营。同时，建议俄罗斯适当放宽对港口后方的临港工业园区的开发经营权的控制，鼓励开放经营，允许投资方共同参与管理经营，充分实现港区一体化，提高港口的运作效率。总体而言，对于俄罗斯的港口投资与合作开发，我国应把握时机，在推进俄罗斯港口基础设施的现代化发展的同时，保证我国的投资项目获得较高的收益。

其次，积极参与北极资源合作开发。北极圈内已探明并可用现有技术开发的石油、天然气、液化天然气储量估计分别高达 900 亿桶、1669 万亿 m³ 和 440 亿桶。目前，我国对石油和天然气的需求正日益增大。对此，我国可与具有地理优势及开发经验的俄罗斯合作开发北极资源。并且，俄罗斯目前的北极资源开发项目正面临着资金不足等问题，我国可以提供充足的资金、技术及人才支持，共同开发，形成中俄合作开发北极资源模式。

俄罗斯北极地区的石油和天然气占北极地区总量的 80%和 99%，且大多集中在俄罗斯的西西伯利亚盆地。对此，我国可参与投资，改善基础设施及开采设



备，扩大开采规模，提高石油及天然气资源的利用效率，通过技术的改进和进步，实现资源利用率的最大化。在合作模式上，我国可以通过企业合资合作的方式与俄罗斯企业共同开发经营。同时，在合作开发进程中，我国应及时跟进北极油气相关信息，并妥善处理资源开发产生的废弃物，避免造成二次污染。

第三，对俄提出适当的补偿性要求。尽管俄罗斯在《2015-2030 俄罗斯北方海航线的综合发展规划》中将中国视为该规划的最大合作方或使用方，但俄罗斯也不会将相关港口的经营权或管理权轻易交予中国。因此，中国必须向俄罗斯提出适当的补偿性要求，以达到合作共赢的目的。

一是要求俄罗斯帮助中国提高在北极事务中的话语权。环北极国家对于非北极国家具有一致的排他性，极力限制他国参与北极事务。尤其是对于近年来迅速崛起的中国，更有较强的提防之心。2013 年 5 月，中国成功加入北极理事会，成为正式观察员国。但是，正式观察员国虽具有参会权，却不具有表决权，严重限制了中国直接参与决定北极事务和获得北极开发的权益。俄罗斯是北极国家，也是北极理事会成员国，具有极强的主导权和话语权。俄罗斯应在北极理事会中助力中国发声，支持中国提出的项目提案，尽力维护中国的北极权益，提高中国在北极事务中的地位。

二是要求俄罗斯为中国船舶通行北极航线提供便利和技术支持。北极东北航线已经进入通航阶段，从 2007 年开始已有 231 艘船舶通过东北航道。中国中远集团“永盛轮”分别于 2013 年和 2015 年两次试航北极东北航线，2016 年又有 6 艘船航行北极。但目前，北极航线并没有实现完全意义上的商业通航，该区域海况复杂，即使夏季航道状况较好，也不时会有浮冰出现，影响船舶通航，需要俄罗斯引航船、破冰船进行引航和破冰服务，费用高昂。对此，俄罗斯应对中国商船减免相关通行费、引航费、港口使费等，必要时派遣破冰船优先为我国商船提供服务，或对我国破冰船的建造提供技术支持。

三是要求俄罗斯在其他国际事务中与中国加强合作。在近年来共同发展的过程中，中俄两国在多数国际问题上保持着高度一致，并在政治、经济、能源、贸易等方面联系紧密。中国可以与俄罗斯进一步加强深入合作，在军事、外交等领域共同制定长期规划，提升合作伙伴密切程度，加快石油、天然气管线建设，促进能源贸易合作，积极建设中俄自贸区，提升两国贸易合作水平。

合作中应注意的问题

一是积极应对突发事件。在共同参与北极航线合作开发中，若发生的突发事件不得到及时有效的处理，将会给北极地区及中俄两国利益带来严重损失，甚至可能会为中俄双方留下政治隐患。对此，我国应制定针对性的北极航线突发事件应急方案，建立完善的应急响应及治理机制和专门的应急处理平台，确保突发事件能够得到及时、妥善的解决和高效、安全的应急信息管理，为合作开发建设北极航线提供安全可靠的环境和保障。对于俄罗斯提出的应急处理方案，在不损害我国利益的前提下，我国应积极配合和推进实施，与俄罗斯协力维护北极航线的开发安全及运营安全。

二是加强环保体系构建。在合理开发北极航线及北极资源的同时，注重对北极生态环境的维护。与俄罗斯加强环境保护方面的深入合作，构建环境监测监



督机制、湿地保护、生态护岸、生态缓冲带建设以及重大港口工程的生态修复机制等。另一方面，制定节能减排政策，鼓励低碳技术研发，在中俄合作开发北极航线的进程中，积极倡导航道开发与自然生态系统的协调可持续发展。

三是参与航线相关国际立法。中国应在国际上推动以《联合国海洋法公约》为依托的北极相关法律制度的建立，明确北极航线的全球性特征和参与利用北极航线需要履行的相关法律法规，倡议将北极航线纳入多边治理的框架，为中俄参与北极航线的开发和利用提供有利的法律保障和约束。另一方面，对于中俄双方签订的合作条约及与北极地区签订的北极航线开发的相关条约，要严格履行，不得损害俄方及北极地区原住民利益。

来源：中国船检

【好望角型散货船亚洲航线运价出现分化】

据路透社报道，船舶经纪人称，由于巴西-中国航线运力短缺，而澳大利亚-中国航线货物充足，货运水平稳定，大型好望角型散货船在亚洲航线运价可能会出现分化。

一家新加坡好望角型散货船经纪人表示，由于可用于 1 月在巴西游装船的好望角型散货船运力十分短缺，该航线好望角型散货船运价预计将继续上升。目前，巴西-中国航线 1 月上半月只有为数不多的几艘船可用于装货。淡水河谷提供的运价约为市场运价指数水平，但船东提供的报价则高于市场运价 1 美元/公吨。

经纪人表示，最近几天，淡水河谷已签订了 3 笔货运协议，不过市场上未出现相关报道。

此外，经纪人还指出，南非的煤炭货运和铁矿石货运活动也有助于大西洋地区好望角型散货船运价上升。尽管包括必和必拓在内的矿业公司活动更为频繁，但澳大利亚-中国航线好望角型散货船租价则保持平稳。

据 Banchemo Costa 最新数据显示，受益于中国铁矿石进口量上升，巴西今年的市场份额从去年的 19.2% 升至 20.8%。该公司在今年前 10 个月的货运量达到 1.758 亿吨，相比去年同期上升 17.65%。

不过，澳大利亚仍然是中国最大的铁矿石出口国，今年前十月出口份额为 62.5%，达到 5.268 亿吨。不过，西澳大利亚-中国航线好望角型散货船租价从过去一周的 5.08 美元/公吨下跌到 5.07 美元/公吨。与此同时，巴西-中国航线好望角型散货船运价攀升至 11.53 美元/公吨，创 12 月 7 日以来的最高水平，相比过去一周的 10.39 美元/公吨有所上升。



一家上海船舶经纪公司表示，未来巴西-中国航线好望角型散货船运价预计将推升，而澳大利亚-中国航线运价则将持平，市场在圣诞节假期之前仍将保持坚挺。

周三，较小型巴拿马型散货船在北太平洋往返航线的租价从之前一周的 7362 美元下跌至 5825 美元。

而在远东地区，超灵便型散货船运价从之前一周的 7800 美元/天下跌至 6500 美元/天。

来源：国际船舶网

3. 船舶市场动态

【2017 年油船市场将出现强劲需求】

近日，据原油船运营商 Frontline 预计，石油生产国协议削减产量将迫使亚洲买家去更远的地区收购石油产品，从而使得油运市场获得需求收益，因此，2017 年油船市场将出现强劲需求。

Frontline 首席执行官 Robert Hvide Macleod 表示，该公司 VLCC 的盈亏平衡为 22000 美元/天，因此目前的盈利状态对于该公司而言十分乐观。据路透社报道，自今年 10 月以来，VLCC 现货运价已出现翻倍增长，达到 70000 美元/天，远高于 Frontline 盈亏平衡线。尽管欧佩克和非欧佩克石油生产国宣布，决定将原油产量减少 176 万桶/日，从而缓解油价暴跌影响，但该公司表示，这对于公司业务损害不大。

上周，知名航运咨询机构德鲁里 (Drewry) 发布的航运市场报告显示，油轮市场受到冬季的需求上升而呈现了回暖，然而这一趋势不会保持很久。报告提到，无论是原油还是从成品油轮的 TCE 较去年相比都下跌了超过 50%。此外，令油运市场担忧的 OPEC 减产计划终于落地了，首当其冲的就是上浮的油价，会直接影响船东的收益。在未来的市场中，费率将经历一波动荡的行情，幕后的推手有两点，一是新船交付量会大涨，二是 OPEC 的减产计划对原油供给到底有多大的影响还有待考证。虽然近期我们看到新订单数量在减少，但运力拆解并没有很大的起色，运力规模无疑将会继续膨胀。加上贸易量增速的不确定性，2017 年的油轮运费/盈利将会受到很大的影响。IMO 的压载水公约以及低硫燃料的施行，可能从“供给侧”部分减缓油轮船队的增速。

自 OPEC 九月份在阿尔及尔举行会议以来，十一月份是首个原油价格波动和投机活动开始的月份。美元的坚挺也为石油价格施压，美元走强使得原油对于其他货币持有者更加昂贵。

目前，两方面对立因素驱动着油价走势：Trump 在美国大选中的胜利和 OPEC 减产决定。Trump 预计可能会带来一些政策变化，刺激美国石油生产，从中长



期来看，这可能会扼杀油价上涨。另一方面，OPEC 决定从 2017 年一月开始将石油减产 120 万桶/天至 3250 万桶/天，这对油价上涨是利好消息。通过限制一些成员国的石油产量，OPEC 的石油减产决定将消除产量过剩，帮助油价恢复。减产最多的当属沙特阿拉伯，其已经决定减产 50 万桶/天，阿联酋、科威特和卡塔尔同意减产 30 万桶/天，伊拉克则减产 21 万桶/天。伊朗、利比亚和尼日利亚被豁免减产。俄罗斯，作为最大的非 OPEC 石油生产国，已经决定在 2017 年上半年减产 30 万桶/天。

沙特阿拉伯和其他海湾国家已承诺削减产量，而主要从事油船运输贸易行业的国家如尼日利亚和利比亚则从这一计划中豁免。中国、日本、印度和韩国炼油厂预计将从北非和西非收购更多石油，来取代墨西哥湾减少的石油产量，同时也将使得船舶贸易航线拉长，可用船舶运力减少。

Hvide Macleod 表示，亚洲国家是原油的最大买家，长途航运也将使得原油船避免了欧佩克石油减产导致的油船需求减少局面。

Frontline 在第三季度财报时警告称，即便市场供求平衡会提高，但未来市场可能仍会遇到疲软时期。不过，该公司预计，原油船市场预计 2017 年开端良好。尽管 2017 年 VLCC 船队规模将增加 50 艘新船运力，但旧船也将用于其他用途或是拆解处理。

减产决定的成功实施将促进未来几月油价的坚挺，然而，如果由于美国新政府的利好政策和高油价，美国的石油产量上涨，那么长期来看这将再次开始影响油价走势。

尽管十一月新造船价格有所下跌，考虑到未来油轮市场的不景气，订单量依旧疲软，仅只有 7 艘船的订单量。船东们也充分意识到了当前油轮市场的运力过剩，船队的增长将只会雪上加霜，导致运费的下跌。

船队方面，本月初劳氏日报发布报告称，油轮船队目前总计 3.77 亿 dwt，主要受交付量激增的影响，预计明年增长 6.2%，高于 2016 年 4.6% 的增长率。明年预计将有 2760 万 dwt 的油轮交付，410 万 dwt 的油轮送拆，净增长 2350 万 dwt。其中苏伊士型油轮可能增长最多，为 8.2%，VLCC 船队预计增长 6.3%。

来源：中国船检

【韩国三大船企大幅削减明年接单目标】

韩国三大船企 2017 年预计依然难以摆脱困境，其接单量可能和 2016 年相差无几。面对运力持续过剩的全球航运市场和竞争力日益增强的中国船企，韩国三大船企正在大幅削减明年的接单目标。



据韩联社报道，消息人士称，现代重工已经将 2017 年的年度接单目标设定为 95 亿美元，与 2016 年最后调整的目标基本持平。今年年初，现代重工曾将 2016 年的接单目标定位 195 亿美元；然而，截止今年前 11 个月，现代重工接单量仅为 71 亿美元。此后，现代重工曾将今年的年度接单目标下调至 94.95 亿美元。现代重工的一位高层称，现代重工将尽全力实现修改后的接单目标，并以此为基础，完成明年的接单目标。

同时，大宇造船明年的年度接单目标可能与今年的 62 亿美元持平，甚至低于这一数字。今年年初，大宇造船设立的 2016 年年度接单目标为 108 亿美元。然而，受财务困难影响，大宇造船今年很难获得新船订单，6 月，大宇造船将年度接单目标大幅下调至 62 亿美元。今年前 11 个月，大宇造船接单量仅为 15.5 亿美元。

另外，三星重工明年的年度接单目标可能将略高于今年的 53 亿美元，因为三星重工有望在明年年初获得来自意大利 ENI 公司的浮式液化天然气船订单，价值 3 万亿韩元(约合 25 亿美元)。

今年年初，三星重工将今年的接单目标定位 125 亿美元；然而，在今年前 9 个月，三星重工迟迟未能接获任何一艘新船订单，并将接单目标削减至 53 亿美元。截止今年 11 月，三星重工接单量共计 5.2 亿美元。

长期观察韩国造船业的专业人士分析指出，现代重工一反常态下调订单目标，反映了造船业接单的困难与市场高度的不确定性，而明年造船业的低迷也不会出现明显改善。

克拉克森预测，明年全球造船业仍将面临订单枯竭的状况，2018 年市场将开始全面复苏，届时全球新船订单量将恢复到通常水平的三分之一。不过，韩国一些分析师对明年市场表现持谨慎乐观态度。他们认为，随着船东相信市场已经开始走出低谷，新船订单量有望逐渐回升。

由于全球新船订单量暴跌以及海工装备建造延期导致的巨额损失，韩国三大船企去年亏损总计超过 8 万亿韩元。这是韩国三大船企首次同时报出全年亏损。目前，三大船企正在进行共计 11 万亿韩元的自救重组计划，试图度过市场的持续衰退、防止亏损进一步扩大。

来源：中国航贸网

◆[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
CLIPPER LOTUS	BC	28,331		2010	Japan	750	Far East	
NORD DISCOVERY	BC	52,454		2006	Philippines	750	Vietnamese	



全一海运有限公司



WESTERN TOKYO	BC	55,831	2012	Japan	1,430	Undisclosed
---------------	----	--------	------	-------	-------	-------------

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
MERMAID EXPRESS	TAK	45,800		2002	Japan	920	Oceangold Tankers	
COSMIC	TAK	150,284		2000	Japan	1,400	Great Eastern Shipping - Indian	
ASIAN SPIRIT	TAK	151,800		2004	S. Korea	2,100	Eurotankers	
UNIVERSAL BRAVE	TAK	299,885		1997	S. Korea	2,000	Undisclosed	
GC HANGZHOU	TAK	320,000		2016	China	6,000	New Shipping - Greek	

◆ 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
CRETE	TAK	40,553	7,694	1988		undisclosed	

中 国							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格 (美元) /轻吨	备 注
YANG HAI	BC	47,077	9,014	1998		undisclosed	
XIN PING YANG	TAK	281,434	38,181	2001		undisclosed	

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
CONFIGNON	BC	170,896	21,327	1997		341	
CHARLESTON	TAK	48,846	14,772	1998		undisclosed	

巴基斯坦							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格 (美元) /轻吨	备 注
NOURIA	BC	52,370	13,630	1995		undisclosed	



◆最新航运公告

【毒品走私和全损】

- 从技术层面保险人不承担全损赔偿责任

最近的 ATLASNAVIOS - NAVEGAÇÃO, LDA V. NAVIGATORS INSURANCE COMPANY LTD AND ORS (B ATLANTIC) [2016] EWCA CIV 808 一案中，上诉法院推翻商事法庭的判决。上诉院认为，战争险保险人(保险人)对于涉案船舶 B ATLANTIC 轮不承担全损赔偿责任。当发现船壳上捆绑可卡因后，船舶被委内瑞拉当局没收。

2007 年 8 月 16 日，船舶在马拉开波湖进行水底检测之后，船舶被滞留且船员被扣。检验披露，吃水线以下的船壳上捆有可卡因。潜水员发现 3 包重达 132 千克的可卡因绑在船壳上。这违反 2005 年委内瑞拉禁毒法。船长和二副被捕并判入狱 9 年。

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
2016-12-30	693.7	730.68	5.9591	89.451	850.94	64.406	869.06	196.75	17371.0
2016-12-29	694.97	725.04	5.9463	89.583	851.23	64.316	869.92	199.31	17389.0
2016-12-28	694.95	727.1	5.9179	89.56	853.17	64.338	874.23	200.3	17362.0
2016-12-27	694.62	726.17	5.9265	89.512	853.08	64.305	877.61	201.58	17294.0
2016-12-26	694.59	726.23	5.924	89.512	853.23	64.269	880.73	201.98	17282.0
2016-12-23	694.63	725.2	5.9126	89.495	853.76	64.226	877.6	202.06	17312.0
2016-12-22	694.35	724.5	5.9085	89.471	858.29	64.304	881.54	201.21	17198.0



全一海运有限公司



2016-12-21	694.89	722.7	5.9014	89.477	860.21	64.304	883.78	200.8	17158.0
2016-12-20	694.68	723.06	5.9366	89.441	861.48	64.214	890.75	203.3	17091.0
2016-12-19	693.12	726.55	5.9051	89.256	868.33	64.238	892.95	201.98	17047.0

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:

统计时间	货币	隔夜	1 周	1 月	2 月	3 月	6 月	12 月
2016-12-28	美元	0.68656	0.71533	0.77	0.81611	0.99817	1.31767	1.69011
2016-12-23	美元	0.69378	0.71144	0.76111	0.81444	0.99706	1.31656	1.68956
2016-12-22	美元	0.68656	0.71144	0.75611	0.81333	0.99706	1.316	1.68789
2016-12-20	美元	0.68378	0.705	0.749	0.81056	0.99622	1.32044	1.69067
2016-12-19	美元	0.68111	0.70306	0.744	0.81	0.99428	1.31767	1.69178
2016-12-16	美元	0.68389	0.70444	0.739	0.80944	0.99733	1.31989	1.69344
2016-12-15	美元	0.67889	0.70389	0.73622	0.80611	0.99317	1.32267	1.69956
2016-12-14	美元	0.43867	0.68406	0.70728	0.78778	0.97039	1.29822	1.65456
2016-12-13	美元	0.437	0.67317	0.70389	0.7825	0.96344	1.29822	1.654
2016-12-12	美元	0.437	0.64544	0.69472	0.775	0.95872	1.29878	1.65456