



全一海运市场周报

2017.1 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2017.01.09 - 01.13)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【节前货量持续高位 北美航线强势上升】

本周中国出口集装箱运输市场总体需求在“春节”前运输高峰带动下继续保持在高位，但各航线行情受基本面影响出现分化，北美市场强势上涨，其余市场小幅波动。1月13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990.24点，较上期上涨2.3%。

欧洲航线：多项经济指标显示欧洲经济基本面持续改善，欧盟委员会最新发布的消费者信心指数已连续四个月改善，欧盟统计局发布的12月经济景气指数也创下2012年1月以来新高。受市场基本面好转影响，运输需求持续升温，欧洲航线多个班次满载出运，地中海航线虽然表现略差，但上海港平均船舶舱位利用率也保持在95%左右。从市场来看，由于加班船投入对于目前的舱位紧张状况起到了缓解作用，同时多数航商出于囤积节日期间航班货载考虑，未再进一步提涨运价，甚至部分航商采取了小幅优惠措施以吸引客户，致总体市场运价略有下跌。1月13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1086美元/TEU、1028美元/TEU，分别较上期下跌2.7%、1.3%。

北美航线：美国劳工部发布的最新数据显示，12月平均每小时工资年率上升2.9%，创7年最快增速，高于预期值2.8%和前值2.5%。收入增长有利于提升当地消费者的消费意愿和能力，推动当地市场运输需求的稳定上升，尤其在“春节”前货主提前出货因素的叠加作用下，舱位紧张状况时有发生。虽然航商方面加开加班船以增加运力供给，但舱位紧张情况未得到有效缓解，美西、美东航线的多个节日前班次均已订满。由于市场行情较为火爆，航商于本周大幅提涨订舱运价，市场运价明显上升。1月13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2211美元/FEU、3594美元/FEU，较上期分别上涨6.2%、14.7%，为连续第三周上涨，并分别创下自2015年3月和5月以来新高。

澳新航线：市场运输需求出现下滑迹象，上海港船舶平均舱位利用率跌至九成以下。由于行情转冷，多数航商对各自运价进行了50-100美元/TEU的下调，市场运价水平下跌。1月13日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为831美元/TEU，较上期下跌6.8%，较月初累计下跌15.4%。

南美航线：运输需求虽总体保持在高位，但受当地市场需求疲软影响，总体供需关系改善效果不明显，上海港船舶平均舱位利用率维持在九成左右。由于舱位仍有较大富余，且经过月初的运价上涨后，现行运价存在一定的调价空间，在航商降价揽货措施带动下，市场运价继续回落。1月13日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为2575美元/TEU，较上期下跌4.9%，较月初涨后运价累计下跌8.9%。



日本航线：本周货量大幅回升，市场运价稳定。1月13日，中国出口至日本航线运价指数为655.67点，较上期上涨0.3%。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【节前补库需求增长 沿海运价止跌回升】

本周，受节前补库推动，沿海散货运输需求有所回暖，中旬前船期较为紧张，运价小幅回升。1月13日，上海航运交易所发布的中国沿海（散货）综合运价指数报收于1012.69点，较上周上涨2.0%。其中煤炭、金属矿石运价指数上涨，粮食运价指数下跌，原油、成品油运价指数保持平稳。

煤炭市场：目前，全国大部分地区气温下降明显，取暖用电需求不断上升，持续拉动电厂耗煤水平。1月12日，沿海主要电力集团日耗煤量达70.10万吨，而电煤库存则下降至994.30万吨，跌破1000万吨大关，平均存煤可用天数仅为14天。煤价方面，1月11日，环渤海动力煤价格指数报收于595元/吨，近一个月来跌幅仅为3元/吨。面对不多的存煤量、较为平稳的煤炭价格以及不断临近的春节长假，为保证发电供应，下游电厂纷纷开展节前备货行动，加大采购力度，抢订中旬之前的适期船舶。集中定船需求之下，沿海煤炭运力阶段性供不应求，运价持续回升。不过下半周开始，由于月中前船期均已敲定，下游补库积极性逐渐下滑，沿海煤炭运输市场成交量明显减少，中旬后的市场可用船期宽裕，部分船东报价出现松动，运价迎来转折。

1月13日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1026.67点，较上周上涨3.0%。上海航运交易所发布的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28.4元/吨，较上周同期上涨2.3元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为37.0元/吨，较上周同期上涨1.6元/吨；秦皇岛至张家港（4-5万dwt）航线运价为31.4元/吨，较上周同期上涨2.4元/吨。华南航线方面：秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为30.8元/吨，较上周同期上涨3.0元/吨。

金属矿石市场：目前，受环保制约，高炉开工率回落，检修企业增多，上周全国高炉开工率下降至80.35%。不过，大中型钢厂进口矿库存可用天数下降至29.5天，节前仍有季节性补库需求，支撑金属矿石运价上涨。1月13日，沿海金属矿石货种运价指数报收1047.40点，较上周上涨1.6%。

粮食市场：本周，粮食运输市场仍弱势运行。虽然受中下旬到货减少及成本等因素支撑，南方粮食价格呈现企稳态势。但饲料厂观望情绪依然浓厚，提货仍以执行合同为主，贸易价差不足，难以提振贸易商发运积极性。1月13日，沿海粮食货种运价指数报746.34点，较上周下跌3.1%。不过随着节日临近，预计下周节前备货将陆续展开。

油品市场：随着春节临近，户外作业开工率继续走低，柴油终端需求疲软，中下游用户库存消化缓慢，成品油运价难有上涨动力。1月13日，上海航运



交易所发布的原油货种运价指数为 1541.72 点，成品油货种运价指数为 1239.27 点，均与上周持平。

(3) 中国进口油轮运输市场

【原油运价向下盘整 成品油运价直线下跌】

本周的国际石油市场小幅波动，布伦特原油现货价格略有回落，周四报 56.01 美元/桶，比上周四下降 0.3%。全球油轮运输市场逐渐从假期中返回工作状态，VLCC 运价惯性下跌，阿芙拉型船地中海航线运价上涨，综合运价水平基本不变。中国进口 VLCC 运价加速下降。1 月 12 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）为 941.32 点，下跌 15.0%。

超大型油轮（VLCC）：本周运输市场成交平稳，运价理性下跌。在新造船市场，由于原本应在 12 月期间交付的船舶均推迟至 2017 年 1 月交付，因此这些船舶将成为 2017 年完工的船舶，导致近期 VLCC 市场新船交付量大增，目前已涌入 4 至 5 艘。基本面整体偏弱，运价看跌情绪较浓。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS81.70，较上周四下跌 14.9%，5 日平均运价为 WS85.55，较上期下跌 13.3%，等价期租租金（TCE）约 3.7 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS85.83，下跌 15.3%，5 日平均运价为 WS85.83，下跌 12.1%，TCE 平均 4.3 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场成交不足，运价小幅盘整。西非询盘稀少，西非至欧洲航线运价保持 WS110（TCE 约 2.5 万美元/天）；黑海至地中海运价小幅下降至 WS113（TCE 约 2.7 万美元/天）。成交记录中的运价偏低，一艘 14 万吨级船，黑海至地中海，1 月 27 日货盘，成交运价为 WS95。波斯湾出发航线的行情依然平稳。一艘 14 万吨级船，伊朗至土耳其航线，1 月 25 日货盘，成交运价为 WS68；另一艘 13 万吨级船，巴士拉至泰国，1 月 25 日货盘，成交运价为 WS95。中国进口来自地中海。一艘 13 万吨级船，地中海至中国北方，1 月 17 日货盘，成交包干运费为 350 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场运价涨跌互现。大雪造成土耳其海峡拥堵，跨地中海运价短暂冲高，本周在从 WS120 跳涨到 WS180 水平（TCE 在 1 万至 3.7 万美元/天）；北海短程运价波动在 WS100 水平（TCE 约 1.1 万美元/天）；波罗的海短程运价降至 WS105（TCE 约 2.4 万美元/天）。加勒比海至美湾运价跌势趋停，本周小幅波动在 WS140 至 WS150，TCE 约 1.6 万至 1.7 万美元/天。波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价分别降到 WS110 和 WS105（TCE 分别为 8000 美元/天和 1 万美元/天）。中国进口来自科兹米诺，10 万吨本月中旬货盘的成交包干运费稳定在 50 万美元上下。

国际成品油轮（Product）：运输市场本周成交恢复正常水平，运价全面下跌。LR 型船交易冷清，波斯湾至日本航线 7.5 万吨级船石脑油运价从 WS150 跌至 WS120 水平（TCE 约 1.3 万美元/天），5.5 万吨级船运价从 WS145 跌进 WS120，TCE 不足 8000 美元/天。MR 型船交易增多，印度至日本 3.5 万吨级船石



脑油运价基本稳定在 WS165 附近（TCE 约 8000 美元/天）。欧美运价跌幅较小，欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价从 WS195 降至 WS170 水平（TCE 约 1.2 万美元/天）；美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价基本保持 WS110（TCE 约 4000 美元/天）。欧洲-美东-美湾-欧洲的三角航线 TCE 从 1.6 万美元/天降至 1.4 万美元/天）。

（4）中国进口干散货运输市场

【海岬型船市场回落 综合指数受累下滑】

本周，海岬型船市场继续回落，巴拿马型船市场止跌反弹，超灵便型船市场成交清淡、延续跌势。1 月 12 日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数（CDFI）为 598.65 点，运价指数为 595.27 点，租金指数为 603.71 点，分别较上周四下跌 7.1%，6.4%和 8.1%。

海岬型船市场：本周海岬型船市场延续上周末回调势态，继续下滑。周初，中国港口铁矿石库存高企，太平洋市场活跃度下降，伴随油价下跌以及 FFA 一月租金走低的影响，租金、运价一路下挫。周中，62%品位的澳洲铁矿石价格上涨，再次站回 80 美元/吨高位，贸易商看好市场，采购意愿增强，铁矿石交易量增多。同时中国北方港口天气因素导致压港，影响太平洋市场即期运力供给，加上 FFA 租金水平回升，租金、运价跌幅放缓，出现企稳迹象。西澳至青岛航线成交运价从周初的 6.3 美元/吨跌至 5.4 美元/吨。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 5.430 美元/吨，较上周四下跌 14.8%。期租市场，10 日报出 17 万载重吨船，日照即期交船，经澳大利亚运煤回印度，成交日租金为 8000 美元。周四，中国北方至澳大利亚往返航线海岬型船 TCT 日租金为 8933 美元，较上周四下跌 18.2%。大西洋市场，远程矿发货人保持安静，运输需求不振，加之空放运力增多，运价下行压力增大，下跌幅度甚于太平洋市场。巴西至青岛航线成交运价从上周四 13.8 美元/吨一路急速下挫至周四 11.4 美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 11.656 美元/吨，较上周四下跌 15.7%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 9.190 美元/吨，较上周四下跌 7.9%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场成交活跃，租金、运价止跌反弹。太平洋市场，澳大利亚和美西货物运输较为活跃，但缺少新货盘支撑市场水平。11 日成交记录显示，9.3 万载重吨船，1 月 11-15 日青岛交船，经澳大利亚回远东，成交日租金为 5500 美元。另有 7.5 万载重吨船，舟山即期交船，经美国西海岸回远东，成交日租金为 6000 美元。周四，中国南方经东澳大利亚至中国往返航线 TCT 日租金为 5350 美元，较上周四上涨 8.1%。印尼萨马林达至中国广州航线运价为 4.455 美元/吨，较上周四上涨 1.8%。美西到中国北方港口粮食航线运价为 17.145 美元/吨，较上周四上涨 3.8%。大西洋市场，对南美、美湾粮食需求量持续增加，推动租金、运价快速上涨。虽然南美运输需求旺盛消耗运力，但空放运力源源不断，加之目前市场水平较高，大量货盘选择在一月集中宣货，后期货盘或减少，大西洋市场恐面临下行压力。12 日成交记录显示，8.2 万载重吨船，1 月 6 日马来西亚追溯交船，经南美东海岸运粮回远东，成交日租金为 8400 美元/天。周四，美湾至中国北方港口粮食航线运价为 34.145 美元/吨，较上周四上涨 4.6%；巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 22.870 美元/吨，较上周四上涨 10.2%。



超灵便型船市场：本周超灵便型船市场成交清淡、延续跌势。太平洋地区煤炭成交不多，运力过剩，加之中国农历新年将至，市场预计进一步承压。周四，中国南方至印尼往返航线 TCT 日租金为 4772 美元，较上周四下跌 2.0%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 5.042 美元/吨，较上周四微跌 0.4%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 5.252 美元/吨，与上周四基本持平。

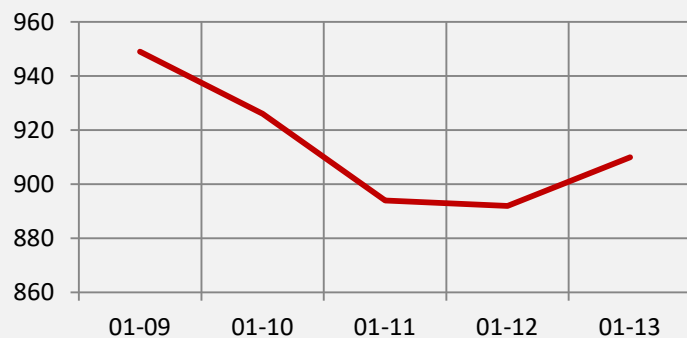
来源：上海航运交易所信息部

2. 国际干散货海运指数回顾

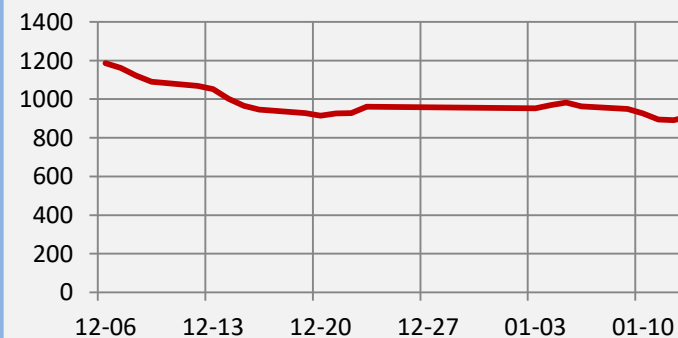
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	1 月 9 日		1 月 10 日		1 月 11 日		1 月 12 日		1 月 13 日	
BDI	949	-14	926	-23	894	-32	892	-2	910	+18
BCI	1,598	-60	1,470	-128	1,326	-144	1,294	-32	1,383	+89
BPI	927	+35	927	0	1,021	+94	1,038	+17	1,042	+4
BSI	772	-11	766	-6	758	-8	748	-10	739	-9
BHSI	498	-10	489	-9	477	-12	466	-11	459	-7

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 01 周	第 53 周	浮动	%
Cape (170, 000)	半年	8, 500	8, 500	0	0. 0%
	一年	9, 250	9, 250	0	0. 0%
	三年	10, 000	10, 000	0	0. 0%
Pmax (75, 000)	半年	8, 750	8, 000	750	9. 4%
	一年	8, 250	8, 250	0	0. 0%
	三年	8, 500	7, 750	750	9. 7%
Smax (55, 000)	半年	8, 500	8, 750	-250	-2. 9%
	一年	7, 500	7, 750	-250	-3. 2%
	三年	8, 000	8, 000	0	0. 0%
Hsize (30, 000)	半年	7, 000	7, 000	0	0. 0%



	一年	7,250	7,250	0	0.0%
	三年	7,250	7,250	0	0.0%

截止日期: 2017-01-13

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Iolcos Dignity 2012 87376 dwt dely Indonesia prompt trip redel India \$4,500 daily - Jaldhi

Rich Future 2013 82197 dwt dely aps EC Australia 10/20 Jan trip redel Singapore-Japan \$9,200 daily + \$420,000 bb - Damico

Alpha Loyalty 2007 75885 dwt dely aps EC South America 21/23 Jan trip redel Singapore-Japan \$8,800 daily + \$380,000 bb

Varvara 2001 75321 dwt dely aps US Gulf 10/19 Jan trip redel Skaw-Cape Passero \$13,000 daily - Cargill

To peka 2000 74716 dwt dely aps EC South America 25/30 Jan trip redel Singapore-Japan \$8,400 daily + \$340,000 bb - Sino riches

Naias 2006 7354 6 dwt dely EC South America 10/20 Jan trip redel Singapore-Japan \$8,750 daily + \$380,000 bb - Raffles

Fu Da 1997 71330 dwt dely Hong Kong prompt trip via Indonesia redel China \$4,250 daily - Tongli

PRT Dream 2012 56196 dwt dely Recalada prompt trip redel WCSAmerica \$16,000 daily - Bunge Miami

Medi Valencia 2008 56014 dwt dely Gijon prompt trip via Baltic redel eastern Mediterranean \$11,000 daily - Mainline

GDF Suez North Sea 2012 55848 dwt dely Co ntinent prompt trip redel East Mediterranean intention scrap approx \$11,500 daily - EMR

Anna Elisabeth 2008 55518 dwt dely aps Salalah prompt trip redel Vietnam \$10,500 daily opt \$8,500 daily basis retro Hazira



Venture Dylan 2015 43500 dwt dely CJK prompt trip redel Continent \$4,000 daily - cnr

Acacia Bulker 2005 32759 dwt dely Damietta prompt trip via Black Sea redel WC India/Colombo \$10,750 daily - cnr

Ocean Melody 2008 29572 dwt dely Greecespot trip redel USEC intention cement \$8,000 daily - Norden

(2) 期租租船摘录

Kypros Sky 2015 77079 dwt dely retro Haldia 29 December 9/12 months trading redel worldwide \$9,100 daily - cnr

Noni 2015 61631 dwt dely passing Gibraltar prompt 100-200 days trading redel worldwide \$11,000 daily - Gearbulk

Pedhoulas Rose 2017 82000 dwt dely Yangzijiang 10/20 Jan 12 months trading redel worldwide \$8,500 daily option further 12 months \$10,000 daily - cnr

Recco 2016 81000 dwt dely Dalian prompt 4/8 months trading redel worldwide \$8,750 daily - Marubeni

4. 航运市场动态

【国际机构眼中的 2017 航运市场】

马施云(Moore Stephen)合伙人 Richard Greiner 近日预测，2017 年油价将继续上涨，将有更多船舶送拆，另外为满足新监管要求船舶改造所需要增加的成本将更加明确。

展望 2017 年，Greiner 指出，航运业的预测总是在不断变化的，比如，谁能预测到波交所会被新交所收购？

Greiner 表示：“随着 OPEC 减产，油价会继续上升。而为了平衡市场供需，我们呼吁有更多船舶送拆。此外，随着压载水公约的生效，及低硫燃油的使用，为满足新规，要对船舶进行改造，所增加的成本费用将会越来越明确。”

另外，他还提到，今年将有更多新船交付，一些船厂可能会破产；运费方面将很难达到理想水平；整合将是集装箱运输业的关键；对网络安全的关注度将



全一海运有限公司



越来越高。

在提到 2017 年什么不太可能发生，Greiner 认为是“油价下跌和船壳险保费的大幅增加”。

此外，全球三大评级公司之一的惠誉近期发布消息称 2017 年的航运业将有更多并购，惠誉评级显示，疲软的需求增长将加剧 2017 年航运业的产能过剩，对运价造成压力，并进一步推动整合和破产。

惠誉预期航运业所有板块的业绩都面临压力，因此保持了对集装箱运输板块的负面前景。随着集装箱航运业务的持续崩溃，大型班轮公司已经损失数十亿美元。虽然有些船公司（包括韩进海运）已经清算，但更多的公司正在寻找整合的可能性。整合将进一步加强航运公司的能力，并允许他们在商业中保持活力。然而，在重组过程中，势必将发生裁员。

与此同时，根据惠誉的观点，油轮运输板块将比干散货运输和集装箱运输面临的压力略小。许多集装箱公司和油运公司在最近的报告中，显示还有足够的现金来支付短期负债，但它们依然依赖于不间断地获得银行融资来覆盖负现金流。这些融资对于那些无法支付到期负债的公司更为关键。

因此，根据惠誉的数据，在全球第七大集装箱班轮公司韩进海运宣布破产之后，可能会对市场产生深远的影响。特别是，债权人撤回支持可能表明将重新评估融资情况。当然，即使市场条件恶化，新船的担保银行资金仍然相对便利。

惠誉预期在短期和中期内，将有更多的兼并和收购活动以及破产现象。但是，如果市场能够减少运力供应，将促进供需平衡并提高运价。在集装箱运输中，惠誉预期整合将影响所有公司，小型运营商将通过增加规模来致力于生存，而马士基航运等市场领导者将通过并购来保护其市场地位。

来源：远洋航务 e 刊

【直面惨淡：数据告诉你去年货柜运输到底有多惨】

1 月 11 日 据 Dynamar 数据，2016 年前 9 个月全球排名前 25 大航运公司中的 12 家合计净盈利下降了 130 亿美元，而上海到鹿特丹贸易航线的即期运价下降至 all-in 价每标箱 618 美元，相当于 0.06 美元一海里的运价，这一运价令人窒息。这在去年最终导致了，排名前 20 家的船舶营运人中 6 家的退出、中海与中远的合并、达飞收购美国总统轮船以及韩进海运的倒闭。

而今年以下的大事件将接踵而至：2017 年第一个季度阿拉伯轮船将并入赫伯罗特；川崎汽船株式会社有限公司（K-LINE）、商船三井有限公司（MOL）和日本邮船株式会社（NYK）拟在 9 月份组建新的合资企业；马士基打算在年底前收购南美汉堡。



在行业处于全球贸易减速的情况下，较大的航运公司通过并购等措施面对航运寒冬，稍小的航运公司因运力过剩而奄奄一息，合并求存，雪上加霜的是中国制造业产出此时又在缩水。

截至 2016 年年中，全球 25 大集装箱航运公司中的 18 家控制了全部巨型集装箱和 94% 的订单量，其中，巨型集装箱共有 366 条计 490 万 TEU，而订单量则有 156 条集装箱船舶和 270 万 TEU。截止到 2016 年底，在北欧到亚洲航线上营运的 178 艘船舶，平均运力 15300TEU。除了去年 12 月份伊朗国航的一条 14500TEU 集装箱船的订单，全球排名靠前的船舶营运人在 2016 年没有订造一条集装箱船，对比之下，集装箱去年的拆船规模高达 70 万 TEU。

据称，2016 年年底报道称航运业信心指数升至 15 个月以来最高水平。这可能是对行业第四季度表现的很好解释，所有上海港的长途海运贸易的即期运价开始恢复，也给 2017 年的契约运价水平打了一剂“鸡血”。

从 2005 年至今，航运业运力的增长超出出货量增长 38%。Dynamar 数据显示在 2016 年的前 9 个月里全球 25 大船舶营运人中的 10 家损失了平均 163 美元每标箱的运费。越造越大的集装箱船和货量的低迷增长速度导致了欧洲至远东航线的班次由十年前的每周 32 条降至了 6 条。

来源：海运圈商务网

【克拉克森：中国海运贸易回顾 2016】

2016 年中国海运贸易保持增长趋势。受益于政府在基建板块的积极投资和国内房地产市场回暖，中国对大宗商品需求有所改善，从而推动了今年海运进口量重新回到快速增长的轨道。与此同时，海运出口量受国内政策支持表现稳定，发达国家经济逐步改善以及人民币汇率贬值也为海运出口量增长提供了助力。相比 2015 年，中国海运贸易表现更为强劲，部分细分市场表现超出预期。

中国海运进口

干散货进口一扫去年的疲态，成为了 2016 年中国海运进口量增长的主要动力。

铁矿石进口：今年中国海运进口量增长的很大一部分是由进口铁矿石所贡献的。今年以来国内钢材市场逐步回暖，而国产矿产量大幅下滑，国内钢企对进口矿的需求大幅增加。与此同时，受“供给侧改革”和环保的影响，以及其他原料成本上升，进一步刺激了国内钢厂对进口铁矿石（尤其是高品位进口铁矿石）的需求。

煤炭进口：今年煤炭进口表现远超预期。经历 2015 年进口量大幅下滑（下降 30%），2016 年中国煤炭海运进口量强势反弹。造成进口量显著增长的主要原



因是“供给侧改革”和严格的限产规定以及环保压力使得国内原煤产量不断下滑。而与此同时国内煤炭需求逐渐改善，政策导致的供需“错配”造成了一定的供应缺口，导致国内煤炭价格大幅反弹，进而刺激了进口煤炭的需求。

粮食进口*：然而去年表现强势的粮食海运进口量却在 2016 年有所回落。自今年年初国内玉米临储政策取消后，巨量的玉米库存涌入市场，国内玉米价格大幅回落。受此影响，中国玉米海运进口量锐减，大麦、高粱等玉米替代品的海运进口量也受到冲击。相对而言，中国大豆海运进口量却因为国内大豆产量的减少以及动物饲料和豆油压榨需求的增长而稳步上升。

*包含：小麦、玉米、高粱、大麦、其他粗粮以及大豆

小宗散货：此外，小宗散货海运进口在 2016 年表现不佳。今年中国铝土矿海运进口量有所回落，很大程度是由于来自马来西亚的供应量因该国铝土矿开采禁令而锐减。此外，中国镍矿海运进口量也因为菲律宾矿业整顿导致供应减少，整体进口量表现低于预期。

得益于中国对国内油气市场的不断松绑，液散进口量也继续保持稳定增长。

原油进口：中国原油海运进口量在今年继续稳步上升。由于全球油价长时间低位运行，国内油田受制于高成本而逐渐减产。而炼油方面，中国炼油产能持续增加，原油加工量依然保持较高增速。同期更多的地方炼厂获得进口原油使用权，极大地促进了原油进口。2016 年中国原油海运进口量保持较高水平，前 10 月进口量平均达到 2,894 万吨，相比去年平均进口量大幅增加 13.6%。

液化气进口：2016 年中国液化气进口的表现也十分抢眼。近几年国内丙烷脱氢项目 (PDH) 产能明显扩充，稳定的利润使得国内化工企业对进口 LPG 需求持续上升。今年政府在天然气消费以及价格上的引导政策促进了国内天然气需求。同时国际油价长时间处于低位，LNG 现货及长约价格较低，国内企业积极采购，助推了中国 LNG 进口量在 2016 年大幅增长。

中国海运出口

2016 年中国干散货出口整体表现不佳，而液散出口则接棒成为推动中国海运出口量增长的主要力量。

钢材出口：传统生力军钢材出口在今年表现的有些“虎头蛇尾”，海运出口量逐月下滑，全年进口量较 2015 年可能小幅下滑。出口量逐步减少的主要原因是今年以来国内钢铁市场逐步回暖，钢材价格持续上涨，使得贸易商更关注国内市场。而国际市场对中国钢材采取频繁的反倾销调查也加剧了出口难度。

成品油出口：今年中国成品油海运出口量继续保持强劲的增长势头，柴油出口量更是已经翻倍增长。这主要是由于中国政府为了缓解国内成品油市场严重



的供给过剩矛盾，在 2016 年大幅提高了成品油出口配额，从而刺激了海运出口量。

总体而言，中国海运进口在 2016 年的整体表现可圈可点，但能否在 2017 年继续保持这一增长趋势仍充满许多不确定性。宏观经济，明年 GDP 增速放缓的压力依然存在。在 2016 年对经济增长的贡献主要来自于房地产和基建投资。而随着国内房地产调控政策陆续出台并持续发酵，房地产投资增速预计 2017 年下滑。同时政府主导的基建项目在明年将会受财政约束导致增速空间有限，这需要 PPP 项目担当更大的作用。与此同时，明年国内将有更多的行业加入“供给侧改革”，特别是煤炭和钢铁行业将在 2017 年进入去产能“深水区”，这都将给原材料需求带来压力，进而影响海运贸易进口。而海运出口方面，国际贸易增速在 2017 年可能依旧缓慢，很多国家继续使用贸易限制措施，贸易保护主义不断蔓延，明年中国海运出口所面临的形势似乎更为复杂。

来源：克拉克森

【航运业离大数据到底有多远？】

当前的航运业正处于重新洗牌、再次组合的过程，航运市场面临运力严重过剩、价格持续低迷的困境，传统的手段与方法已无力帮助航运企业摆脱困局。近日，全球航运全球电商巨头阿里巴巴和全球航运巨头马士基航运携手进军集装箱海运市场，推出物流订单直达船公司的订单交易平台产品——舱位宝。这一新闻的爆出，将大家的目光又拉回到老生常谈的话题——“大数据”上了。

互联网的发展将人们带入一个崭新的时代——大数据时代。尽管这几年，各行各业都大谈大数据，并且也取得了可喜的进展。但是，众所周知，航运业这个古老的传统产业，在整个社会与互联网深度融合的大背景下，“互联网+航运”的进程却远远落后于其他行业。航运业与供应链上下游企业的日常运营将产生海量数据，而航运企业正是采集这些数据的重要端口。那么大数据到底可以为我们带来什么价值？

目前航运业正在积极利用大数据技术在处理多种数据，提高数据可靠性和数据分析结果可视化方面的优势，这个新技术今后的发展，可能要有待海运界数据规模和速度方面的提升之后才可能变得明确。

显然，航运业已经无法回避即将到来的智能化工业革命浪潮，也无法断开与信息网络的深层次对接与合作。工业 4.0 给市场带来了高效的生产效率，也给各行各业带来了发展机遇。它既涉及传统的因特网，还涉及正在发展的物联网，这是一次基于虚实融合的工业革命。这对航运业朝着全面智能加快转型升级起到了助推作用，通过对云计算、大数据的运用，提升航运服务、管理、节能、运营的效率 and 能级。

近年来，各个港口城市都在努力兴建地域性的航运中心，瞄准的都是在蓝海经济中抢占核心数据，获得话语权。可以说，谁掌控和利用好“大数据”，谁就首先从航运的迷雾中突围，引领行业未来。

来源：中国船检



5. 船舶市场动态

【任元林：造船业寒冬下一步该怎么干？】

造船业寒冬，怎么熬过冬天？下一步该怎么干？市场形势触底上升还会不会回落？为什么不要期望太高？国企混改，民企有没有新机会？在 12 月 29 日“2017 第 11 届苏商领袖年会”上，苏商会联席会长、扬子江船业集团董事长任元林出席会议并作了精彩演讲。在演讲中，任元林对当前造船业形势以及未来机遇的透彻分析，以及流露出的忧患意识和自信心，确实无愧“船王”称号。而扬子江船业之所以多年来能够持续保持盈利并且成为中国最大民营船企，显然和任元林独特的企业经营思路有关。到目前为止，扬子江船业的成功经验确实确实是最值得国内船企管理者学习和思考的。

以下是整理其演讲的部分精彩内容：

三句话：下一步该怎么干

在整个制造业中，航运造船是一个领先指标。很幸运扬子江船业身在其中。今年扬子江船业占中国市场的份额 5% 上升到 10%。截止到 11 月份，扬子江船业在中国船厂接单量排名第一，利润第四。实现的利润是中国造船业全部的 40%，大家觉得这个很牛，我告诉大家这是假的，假在哪里？假在我和我的环比，这两年每年都下降了 30%。从环比来看，我下降得很多，从同比来看，我上升了。这个上升为什么说假呢？原来是 50 寸蛋糕，我占 5%，现在蛋糕只有 20 寸，我占 10%，20 寸的 10%，远远小于 50 寸的 5%。这就是我们造船业的现状，某种意义上也是制造业的现状，对我来说，下一步怎么办？三句话。

第一句话，要活下来。因为只要大海不干，总是需要航运，总是需要造船，仅仅是谁来造，是欧洲来造？日本来造？韩国造还是中国造？是央企造还是民营企业造？我们希望在行业萧条中，在同行中比其他人更熬得住，度过冬天，就会迎来春天。不管怎样，这是一个周期性的行业。

第二句话，要活得健康。我的观点是，尽管各项指标都在下降，但是，较同行而言，继续保持着领先和率先的地位。

第三句话，是要活得强壮。中国，必然要有一个发展的愿景或者说动力，在这个过程中，好的民营企业是有机遇的，特别是今后的混改，包括现在整个行业洗牌中都存在机会。那么能不能在机会中活下来，活得健康，同时做一些混改、收购和兼并的工作，在低迷的时候进，然后高峰的时候出，这样，我们在市场的份额，在行业的地位，是否会得到进一步的提升。

三个理由：市场触底上升但期待不要太高



全一海运有限公司



我想谈一谈形势。大家都觉得现在制造业非常低迷，我认为现在制造业的确是低迷，但已经到了底部，个人认为，不会再进一步的下滑了。我们说航运、造船是先行指标，原来的 BDI 指数只是一个干散货指数，一共成立了 30 多年，高位的时候达到 12000 点，平均是 2200 点，最低是今年 1 月份，600 点不到，现在已经回到 1000 点，这 1000 点反反复复，但是我个人认为再往下回落的机率不高，这里面有一个规律。今年 1 月份，BDI 在 600 点的时候，我向沙钢订的钢板不到 2000 元一吨，1980 多元一吨，这个月我订的钢板，4000 元一吨，钢板整整涨了一倍，这是其中一个价值规律；现在的大宗材料，就是基础性的材料，全面的在上涨，这个上涨其实也是一个先行指标，这个上涨会不会回落？会回落，但是再也不会回到原来那个地步。这也是一个市场价值规律在起作用。

现在国家提倡环保、劳动力成本上升、去产能，使得产能的供求关系出现了比较大的变化，基于这三点，我个人认为，现在形势处于底部，会上升，但上升的高度也是预见的，或者说不要期望太高。

其中有三个理由。

第一个理由，现在全球去贸易化、反贸易化、孤立保护，是整个的民粹主义，不会一时解决，中国是一个全球贸易国家，这样减少了我们的出口，减少了制造业对外的扩张。这时，不要期望像以前那样高速增长。

另一个理由，我们任何行业都有一个周期，现在周期都不明显了，只要这个东西稍微跌一下，就有游资进来，抄一把走，又出现一个高位，又出现一个低位。这些游资的进入，使每一个制造业的行业周期都被打乱，不会有 5 年一个周期，3 年一个周期，不再完全按照自然规律。

此外，我们对高度也不要看得很高，还有去产能的死灰复燃。现在对落后的产能，淘汰的产能，不环保的产能都在禁止，但是这些产能仅仅是停在那里，并没有完全的消失，一旦有时机，很快会恢复。所以，我认为形势，已经到底部，不可能继续往下滑，但是也不要期望它反弹的高度很高。

一个机会：国企混改民企有新机会

民企有一个机会，就是积极地参与国企的混改。央企混改，中国走了好长时间，有成功，也有不成功的。大家看徐工，其实它已经进入了表面上地方国有，实际上内部机制都是混合经济的状态。国企混改，两个央企并在一起，我认为那都是假混改，宝钢和武钢两个加起来变成世界最大，有什么用？一个南方文化，一个北方文化，这种 $1+1<2$ 。但是我们中国一定会走这样一种，多种经济形式、多种经济成分结合的混改道路。这些机会，我们应该去尝试和参加，和国企，通过混改，结合在一起，发挥国企体制的保护作用，和民企的机制作用，二者相结合，既使国企得到了活力，也使民企找到了生路。

扬子江就深有体会，我为什么做到现在还可以，不是我们比任何人聪明，扬子江船业是一个混血儿，原来就是一个国企，是国字体，国字血液；2000 年



全一海运有限公司



我们进行了改制，改制以后我得到了民企的体魄，民企的股份；之后我们在新加坡上市，又得到了外企的思维。国企的思维，民企的体魄，外企的思维使得我们能够成功。

国企有国企的优势，国企有国企的文化，国企有国企的软实力，所以如果这些能够混合起来，优秀的民营企业在混改中，抓住机会，做好改革，会是我们今后发展的一个机会。

来源：国际船舶网

【4000 多人将失业，2017 年韩国三大船厂继续裁员计划】

据韩联社 1 月 12 日报道，韩国工业数据显示，2017 年韩国造船厂的裁员潮仍将继续，预计今年三大船厂合计裁员 4000 多人。其中，大宇造船（Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co., DSME）约裁员 2000 人；三星重工（Samsung Heavy Industries Co.）1800 人；现代重工（Hyundai Heavy Industries Co.）方面虽未公布具体裁员人数，但也有裁员计划。

自 2008 年金融危机以来，国际油价下跌，全球航运市场运力过剩，加之来自中国等竞争对手的影响，韩国造船企业持续遭受严重的财政压力，各大船厂也都处于自救、出售资产、裁员等困境中。

大宇造船员工轮流无薪休假，预计裁员 2000 人

相关消息表示，大宇造船 2016 年裁员 2000 人左右，预计 2017 年将继续裁员 2000 人。这也就意味着，今年年底大宇造船将仅保留 8500 名员工，而 2015 年底其员工人数达 13200 人。

自今年 1 月份开始大宇造成约有 200 名办公室工作人员持续整月无薪休假，而他们将会是大宇造船 4700 名办公室工作人员轮流无薪休假中的第一批人员。该轮流休假方案旨在响应公司自救计划，降低企业经营成本，维持企业正常运营。与此同时，大宇造船也计划出售价值 5000 亿韩元（约合 4.205 亿美元）的资产。

据了解，2016 年上半年大宇造船累计亏损 1.19 万亿韩元，负债比率一度超过 700%；2015 年该造船企业亏损额度也高达 5.5 万亿韩元。

三星重工出售非核心资产，预计裁员 1800 人



2016 年三星重工通过发行新股筹集 1.1 万亿韩元的资金，但仍裁员 1500 人，预计 2017 年该造船企业将继续裁员 1800 人。

基于三星重工此前公布的自救计划，2018 年底之前，该船厂计划累计裁员 5000 人。与此同时，三星重工也正在考虑出售价值 4000 亿韩元的非核心资产。

现代重工拆分业务板块，出售非核心资产

全球订单量最大的造船企业现代重工虽未公布具体的裁员人数，但根据去年年初的自救计划及拆分业务计划，预计今年也将裁员。

2016 年 11 月，现代重工决定将其业务拆分成六个板块，分别是造船·海工·发电机、电子电气、可再生能源、机器人及服务，拆分工作预计将于今年上半年完成。

据了解，2016 年初，现代重工公布自救计划时表示：2018 年，现代重工将通过出售非核心资产、裁员等举措，将负债比率降至 100% 以下。

2017 年，该船厂计划完成旗下经纪公司（brokerage affiliate）及 HI 投资证券公司（Hi Investment & Securities Co.）的出售工作，将其主要精力放在造船业务上。

来源：航运界

【造船业产能过剩倒逼南北船整合提速】

未来两年造船业或将面临生死考验。2016 年全球新签订单量持续减少，前 11 个月仅有 419 艘合计 2609 万载重吨，以载重吨计同比下降 75%，订单量预计将跌至上世纪 80 年代以来的最低水平。在行业产能过剩的背景下，2017 年南北船整合有望进一步提速。

近日，克拉克森最新发布了新造船市场分析报告。报告显示，航运市场的低迷在 2016 年并没有得到缓解，正经历着金融危机以来最艰难的阶段。实际上，2016 年造船企业面临的困难远比数字上表现的严重，支撑散货船订单量的，基本只有在中国船厂订造的 30 艘 Valemax 型矿砂船，这意味着多数船厂仍没有新订单。油轮新签订单仅成交 117 艘，同比下降 76%，尤其是大型原油油轮订单明显减少。

在新签订单量大幅减少和交付量稳定的共同作用下，全球手持订单量加速缩水。2016 年 12 月初手持订单量为 3713 艘、2.3 亿载重吨，较年初相比缩减 27%。按数量统计，散货船仍占手持订单的 27%，油轮和集装箱船则分别为 23% 和 11%。如果以 2015 年的产能为基准粗略估计，当前的手持订单量仅能平均维持船厂未来 2.4 年的生产。



2016 年的新船交付量与年初的预计交船量相比，除油轮以外，主要船型的未交付率在 2016 年均有一定程度的增加，以载重吨统计，总的未交付率已达到 39%且预计全年的未交付率可能会创新高。从船厂方面来看，已有越来越多的船厂深陷财务困境，产能面临着进一步的调整，2017 年船舶交付面临严峻的考验。

当前船舶行业正处于加速探底的结构调整期，我国通过此前的淘汰、消化、整合、转移过剩产能，已将 2012 年的 8000 万载重吨的产能削减至 2015 年底的 6500 万载重吨，目前仍存在 30%以上的过剩产能。如何更快更好地去除过剩产能、加快结构升级，已成为摆在我国造船行业面前的难题。

我国的国企改革正从总体部署和顶层设计走向加速落地，船舶行业加速去产能、兼并重组是大势所趋。业内人士表示，2017 年有望成为我国船舶行业的关键一年——南北船整合将大概率实现破局。当前两船之间的无序竞争已极大阻碍接单能力，继续此类重复建设将不利于两大船企在低迷环境下的生存和发展。当前，两船的内部整合已经悄然拉开序幕。

来源：经济参考报

6. 世界主要港口燃油价格

Bunker Ports News Worldwide BUNKER PRICES												
PORTS	IFO380			IFO180			MDO			MGO		
Amsterdam	285.00	0		315.00	0		n/a			n/a		
Antwerp	237.50	0		267.50	0		0.00			393.00	0	
Gibraltar	275.00	0		310.00	0		n/a			495.00	0	
Hamburg	288.00	0		318.00	0		n/a			n/a		
Hong Kong	369.00	9	↑	375.00	10	↑	0.00			0.00		
Panama	260.00	0		n/a			n/a			515.00	0	
Shanghai	382.00	2	↑	0.00			0.00			0.00		
Singapore	346.00	2	↑	363.00	5	↑	487.00	2	↑	497.00	2	↑
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0	
Tokyo	385.00	7	↑	388.00	7	↑	0.00			598.00	-2	↓

来源：Bunker Ports News Worldwide

截止日期：

2017-01-13



◆ 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 01 周	第 53 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,150	4,150	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,400	2,400	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,200	2,200	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	1,950	1,950	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 02 周	第 01 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,506	8,506	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,500	5,500	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,500	4,500	0	0.0%	
LR1	75,000	4,100	4,100	0	0.0%	
MR	52,000	3,250	3,250	0	0.0%	

截止日期: 2017-01-12

(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	114,000	Daehan, S. Korea	2018	Ship Finance International - Norwegian	4,450	
1	TAK	51,000	Minami Nippon, Japan	2019	Asahi Tanker Co. - Japanese	Undisclosed	
1	TAK	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2018	Sangji Shipping - South Korean	Undisclosed	
1+1	TAK/LPG	13,000 cbm	Jiangnan, China	2019	Hyproc Shipping - Algerian	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
HANJIN BUCHANAN	BC	115,000		2011	China	1,300	Greek	**
HANJIN ODESSA	BC	115,000		2011	China	1,300	Greek	
DONG-A ETHER	BC	179,213		2011	S. Korea	2,300	Belgian	****
DONG-A LETO	BC	179,221		2010	S. Korea	2,150	Belgian	
N ODESS	BC	114,536		2012	China	1,320	Greek	en bloc each
N BUCHANAN	BC	114,688		2011	China	1,320	Greek	
MARCAROLINA	BC	33,741		2010	S. Korea	850	German	
MARCOLORADO	BC	34,904		2010	S. Korea	850	German	
MAHONI	BC	27,239		1997	S. Korea	244	Undisclosed	laid up in Shanghai for almost 2 years, at aution
VOGE RENATE	BC	23,407		1997	Japan	240	Greek	
PROKOPIS K	BC	23,825		1995	Japan	230	Far East	
KRONOS ISLAND	BC	28,348		2013	Japan	900	Greek	
ZHI JING	BC	33,076		2008	China	400	Chinese	
NORD BARCELONA	BC	36,746		2011	Vietnam	920	Undisclosed	
BBC PLUTO	BC	37,495		2010	China	950	North European	
SUMATRA#	BC	38,800		2016	China	1,550	China Navigation - Singaporean	
NEMTAS-2	BC	48,857		2005	Japan	770	Bangladeshi	
OMICRON PRIDE	BC	51,029		2001	Japan	530	Far East	
STEEL COURAGE	BC	51,215		2002	China	410	Undisclosed	
NEW CALEDONIA MARU	BC	58,086		2013	Japan	1,470	Undisclosed	
AGIA PISTI	BC	72,493		1999	Japan	420	Chinese	
NYON	BC	73,035		1999	Taiwan	410	Chinese	
JUN JIE	BC	74,005		2000	Japan	480	Chinese	
EVER SHINING	BC	74,346		1999		435	Chinese	
BUBALIN	BC	76,417		2004	Japan	750	Greek	
EPSON TRADER II	BC	82,123		2009	Japan	1,225	Greek	



全一海运有限公司



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
BERWICK	CV	34,622	2,602	2002	S. Korea	300	Undisclosed	
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
COMATCE STAR	GC	23,725		1995	Japan	230	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
NUCLEUS	TAK	307,300		2007	China	4,650	Wafra Capital Partners - U.S.A	
NEPTUN#	TAK	307,300		2007	China	4,650	Wafra Capital Partners - U.S.A	* incl. 5 years BB
NAVARIN	TAK	307,300		2007	China	4,650	Wafra Capital Partners - U.S.A	at \$22.000/day
NAUTIUS	TAK	307,300		2007	China	4,650	Wafra Capital Partners - U.S.A	
IONIAN TRADER	TAK	5,495		2008	Turkey	710	Atlantis Tankers - Turkish	***
LYDIAN TRADER	TAK	5,504		2008	Turkey	710	Atlantis Tankers - Turkish	
QUERCIANELLA	TAK	13,776		2004	Italy	600	Undisclosed	*at auction, stst
CRYSTAL NORD	TAK	8,143		1994	Belgium	350	Undisclosed	stst
PRIME SOUTH	TAK	12,886		2009	S. Korea	1,150	Philippine	stst
KING DORIAN	TAK	73,611		2007	China	1,500	Undisclosed	
SIFNOS	TAK	150,875		1999	Japan	1,200	Indian	
MEDIATOR	TAK/CHE	5,706		2008	S. Korea	650	S. Korean	
EA SIRIUS	TAK/CHE	12,922		2009	S. Korea	1,150	Philippine	
IMBONDEIRO	TAK/CHE+PRO	45,999		1998	S. Korea	500	Sonangol - Angolan	

◆ 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
NATTY	BC	159,829	19,980	1997		347	incl. ROB
TANGO	BC	160,013	19,980	1997		347	
MERATUS SPIRIT 1	CV	13,226	5,337	1988	China	285	
MARE BRITANNICUM	CV	52,181	16,027	2000	S. Korea	325	



全一海运有限公司



VENEZIA	CV	68,086	23,326	2001	S. Korea	325	
HAMMONIA FRANCIA	CV	73,235	23,666	2004	S. Korea	347	

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
RT DAGR	CV	20,976	7,413	1998	Germany	337	
MSC EUGENIA	CV	65,535	21,000	1992		340	

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
EASTGATE S	BC	27,877	6,058	1990	Japan	310	
CORNAVIN	BC	169,963	20,535	1999		344	

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
RUN PENG	BC	59,840	18,895	1995	Japan	327	as is Fujairah
EVA N	BC	218,283	27,547	1997		undisclosed	
BING N	BC	322,941	36,027	1992		undisclosed	
ELENI I	CV	22,250	7,395	1996	Germany	310	as is Yantian
BALTRUM TRADER	CV	34,017	10,555	1999	Germany	327	as is Singapore, incl. ROB 300t
HAMMONIA GRENADA	CV	50,300	17,554	2010	China	314	as is Chiwan-South China
OEL KHALEEL EXPRESS	CV	59,840	18,100	1995	Japan	327	as is Fujairah, U.A.E, subcontinent options
COLUMBIA#	CV	67,955	23,312	2001		331	as is Singapore, bunkers to sub-continent included, final destination unknown

◆最新航运公告

【国际商会国际海事局发布 2016 年海盗活动报告】

国际商会国际海事局年度海盗活动报告显示，2016 年遭遇海上绑架事件的船员人数，高于过去 10 年中的数字。据国际海事局 2016 年报告统计，今年遭



绑架人数为上一年度的 3 倍，在 15 起案件中，共绑架 62 人次以索要赎金。

【中国和芬兰 - 《内罗毕公约》生效】

2015 年 4 月《内罗毕国际船舶残骸清除公约》的要求已于多国生效。公约很快将于 2017 年 1 月 27 日在芬兰生效，于 2017 年 2 月 11 日在中国生效。300 总吨或以上的船舶，于此日期及之后往来于缔约国和/或缔约国领海，会员应确保随船携带有效的 WRC 保险证书。

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
2017-01-13	689.09	731.29	6.0003	88.86	836.93	64.575	862.16	196.65	17130.0
2017-01-12	691.41	731.99	6.0038	89.159	843.41	64.512	863.27	198.66	17187.0
2017-01-11	692.35	730.92	5.9768	89.28	843.16	64.475	869.4	198.38	17299.0
2017-01-10	692.34	733.09	5.9693	89.268	842.52	64.481	867.94	197.25	17369.0
2017-01-09	692.62	729.3	5.9208	89.308	850.87	64.386	864.93	197.92	17306.0
2017-01-06	686.68	728.43	5.9508	88.552	851.57	65.103	871.08	198.38	17249.0
2017-01-05	693.07	729.03	5.9192	89.375	854.36	64.69	874.41	196.38	17270.0
2017-01-04	695.26	724.69	5.9193	89.638	852.32	64.402	877.86	198.28	17318.0
2017-01-03	694.98	727.72	5.9305	89.586	854.96	64.364	881.49	197.13	17355.0
2016-12-30	693.7	730.68	5.9591	89.451	850.94	64.406	869.06	196.75	17371.0

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。



全一海运有限公司



(2) LIBOR 数据:

统计时间	货币	隔夜	1 周	1 月	2 月	3 月	6 月	12 月
2017-01-11	美元	0.69278	0.71733	0.76722	0.83333	1.02178	1.33461	1.70289
2017-01-10	美元	0.69333	0.71956	0.765	0.83167	1.01789	1.33378	1.70178
2017-01-09	美元	0.693	0.71844	0.76333	0.83167	1.01483	1.33156	1.70067
2017-01-06	美元	0.691	0.71811	0.76333	0.82778	1.01011	1.32433	1.68456
2017-01-05	美元	0.69222	0.71867	0.76556	0.82444	1.00928	1.321	1.689
2017-01-04	美元	0.69044	0.71833	0.76556	0.82278	1.00511	1.32156	1.689
2017-01-03	美元	0.69544	0.72333	0.77333	0.82	0.99872	1.31767	1.689
2016-12-30	美元	0.69211	0.72333	0.77167	0.81944	0.99789	1.31767	1.68567
2016-12-29	美元	0.68822	0.72333	0.77111	0.81944	0.99789	1.31767	1.68733
2016-12-28	美元	0.68656	0.71533	0.77	0.81611	0.99817	1.31767	1.69011