



全一海运市场周报

2017.02 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2017.01.30 - 02.03)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【节后首周市场平淡 多数航线运价平稳】

本周，受工厂仍未完全复工影响，中国出口集装箱运输市场运输需求平淡，航商方面对节后市场多持观望态度，市场运价总体平稳。2月3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948.08点，与上期基本持平。

欧洲航线：欧元区经济复苏步伐稳定，据欧洲经济研究所（ZEW）最新发布数据显示，1月欧元区经济景气指数大幅上升5.1个点至23.2点，并已连续六个月保持上升。另据数据编制机构IHS Markit最新发布的数据显示，欧元区1月制造业PMI终值数据强劲，创下近六年来的最高水平，显示欧元区制造业快速扩张。受市场基本面稳健支撑，虽然节后首周运输需求处于低谷，但航商仍对市场恢复速度保持了谨慎乐观，大多维持目前订舱价格水平，市场运价基本稳定。2月3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1023美元/TEU、988美元/TEU，分别较上期小幅下跌1.7%和基本持平，分别较上年同期大幅上升137.2%、117.6%。

北美航线：美国经济表现稳定，据美国劳工部最新数据，截至1月28日的一周，美国首次申请失业救济人数为24.6万，较前一周修正后的数字下降1.4万，就业市场持续向好。受此影响，航商对后市表现抱有一定期待，节后首周并不急于杀价揽货，市场运价基本平稳。2月3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2092美元/FEU、3639美元/FEU，均与上期基本持平，但分别较上年同期大幅上升58.3%、55.4%。

波斯湾航线：受近段时间以来能源价格回升影响，目的地消费势头出现回升，带动运输需求回暖，同时在航商停航停班等临时性措施支撑下，市场供需关系总体平稳。鉴于市场基本面平稳，航商大多持观望态度，即期市场运价稳定。2月3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630美元/TEU，与上期持平。

澳新航线：据西太平洋银行和墨尔本研究院最新数据，1月消费者信心指数较上月微弱上升，显示当地消费者对服务和商品消费意愿平稳。由于当地需求未现明显改善迹象，节后传统淡季供需形势不容乐观，部分航商已开始加强揽货力度，市场运价略有下跌。2月3日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为730美元/TEU，较上期下跌1.1%。



南美航线：由于目的地主要经济体巴西、阿根廷经济复苏缓慢，市场运输需求未见起色，虽然市场仍有运力缩减措施，但由于节后首周市场货量较为惨淡，航班舱位出现大量富余，部分航商对订舱运价进行了下调，市场运价小幅回落。2月3日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为1982美元/TEU，较上期下跌3.6%。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【节日氛围浓厚 市场成交寥寥】

本周，受春节长假影响，多数上、下游企业尚未开展新一年的租船业务，沿海散货运输市场基本处于停滞状态，成交寥寥。2月3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909.64点，较上周下跌1.3%。

煤炭市场：本周，由于正值春节长假，大多工厂仍处于“休假”状态，大面积停工使得工业用电需求整体疲软，电厂多数发电机组也纷纷停机检修，发电量骤减，耗煤水平降至低位。据统计，本周期（1月30日-2月3日）内，沿海主要电力集团平均日耗煤量仅为42.8万吨。而电煤库存相对充裕，在节前采购量的支撑下，电厂存煤量小幅回升至1091.1万吨，可用天数高达25.5天。运输市场方面，大多船东、货主也均在“休假”状态，市场氛围较为冷清，成交活跃度不足，船舶多以节前安排的船期进行拉运。然而伴随长假结束，部分下游用煤企业提前进入状态，开始着手安排船期，运输需求显回暖迹象，货盘较节前、节中有所增多。同时，后期市场需求回暖预期浓厚，船东心态逐步走强，报价亦有所走高。受此影响，沿海煤炭运输市场在假期结束后迎来反弹行情，运价小幅上涨。

2月3日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收895.02点。上海航运交易所发布的中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，各航线运价均较上周有所反弹，秦皇岛-上海（4-5万dwt）航线运价为19.4元/吨，较上周四上涨0.8元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为27.9元/吨，较上周四上涨0.3元/吨；秦皇岛至张家港（4-5万dwt）航线运价为22.2元/吨，较上周四上涨0.8元/吨。华南航线方面：秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为24.7元/吨，较上周四上涨0.9元/吨。

金属矿石市场：目前，多数钢厂仍处于停工状态，高炉开工率降至年内低点。而在普遍采用“低库存”战略的情况下，钢厂均未提前采购并开展相关租船业务。沿海金属矿石运输市场氛围冷清，鲜有货盘放出，运价低位下探。2月3日，沿海金属矿石货种运价指数报收924.73点，较上周下跌5.9%。

粮食市场：本周，粮食运输市场节日气氛依旧浓厚，市场尚未启动收购动作，下游饲料厂也均以消耗库存为主，市场仍处于无价无市的“真空”状态，运价低位徘徊。2月3日，沿海粮食货种运价指数报收667.46点，与上周持平。



油品市场：正月期间，工矿基建等需用柴油项目尚未开工，柴油需求降至年内最低，且短期回升有限。成品油运输需求未有实质性利好支撑，运价平稳运行。2月3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1279.97点，均与上周持平。

(3) 中国进口干散货运输市场

【节后市场面临复苏 三大船型涨跌不一】

随着春节假期的结束，参与者陆续回到市场。受中国假期影响，过去一周市场成交平淡，海岬型船市场量价齐跌，巴拿马型船市场稳中有升，超灵便型船市场逐渐企稳。2月3日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数（CDFI）为541.87点，运价指数为569.36点，租金指数为500.63点，分别较上周四下跌5.0%，3.4%和7.6%。

海岬型船市场：春节期间海岬型船市场运输需求趋弱，多数航线租金、运价下跌幅度扩大。太平洋航线，主要参与者陆续在节后回到市场，但成交不多，加之区域内可用运力较多，租金、运价继续下跌。西澳至青岛航线成交运价从节前的5.10美元/吨下跌至节后的4.90美元/吨。周五，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为4.872美元/吨，较上周四下跌5.3%。2日市场报出8.2万载重吨船，2月1-5日烟台交船，经东澳回日本，成交日租金为7000美元。周五，中国北方至澳大利亚往返航线海岬型船TCT日租金为6350美元，较上周四下跌17.5%。大西洋市场煤炭、远程矿交易平淡，船多货少，租金、运价续跌，巴西至青岛航线成交运价从节前的12.35美元/吨跌至11.65美元/吨左右。周五，巴西图巴朗至青岛航线运价为11.313美元/吨，较上周四下跌8.4%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为8.283美元/吨，较上周四下跌9.5%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场相对活跃，租金、运价稳中有升。太平洋市场，基于美西和澳洲航线的运输需求，市场交易较为活跃，加之一些船东选择空放运力至大西洋区域，太平洋市场趋稳，气氛向好。但印尼煤炭仍出货较少，航线运价下跌。2日报出7.6万载重吨船，2月5-10日日本交船，经美西回远东，成交日租金为6000美元。周五，中国南方经东澳大利亚至中国往返航线TCT日租金为5267美元，较上周四上涨2.2%。印尼萨马林达至中国广州航线运价为4.283美元/吨，较上周四下跌1.3%。美西到中国北方港口粮食航线运价为17.219美元/吨，较上周四上涨1.1%。大西洋市场，粮食需求量延续节前水平，南美交易较为活跃，租金、运价有所上涨。2日报出7.6万载重吨船，2月10-15日南美东海岸交船，运粮食回远东，成交日租金为9000美元加上40万美金空放补贴。周五，美湾至中国北方港口粮食航线运价为34.281美元/吨，较上周四上涨1.1%；巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为23.619美元/吨，较上周四上涨3.3%。



超灵便型船市场：船东看好超灵便型船节后市场，要价坚挺，租金、运价企稳。周五，中国南方至印尼往返航线 TCT 日租金为 4175 美元，较上周四微跌 0.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 4.820 美元/吨，较上周四微跌 0.9%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 5.070 美元/吨，与上周四持平。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价全线下跌 成品油运价小幅下降】

国际油价本周保持小幅波动态势，布伦特原油现货价格周四报 56.50 美元/桶，比上周四上升 0.5%。2016 年延迟交付的油轮今年陆续下水，1 月份交付的原油轮已有 21 艘，约 500 万载重吨，是去年全年交付量的 24%。其中 VLCC 是 12 艘、苏伊士型船 7 艘。本周全球油轮运输市场较为冷清，用油需求从冬季高峰逐渐降低，运价全面下跌。受春节假期影响，中国进口 VLCC 运价大幅下降。2 月 3 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 792.91 点，较上周三下降 16.1%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场成交冷清，运价下跌。中国春节假期令远东市场租船活动整体放缓，询盘与成交均出现较大幅度萎缩。尽管运力供应相比需求已有所收紧，但可用运力数量仍十分可观。4 月份是传统的炼厂检修月，预计 3 月份货运量将小幅收缩，运价将继续走弱。西非成交稳定，运价跟随中东波动。周五，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS67.00，较上周三下跌 19.2%，本期平均 WS73.55，环比下降 12.8%，等价期租租金（TCE）平均 2.9 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS71.23，下跌 11.9%，平均 WS74.59，下跌 9.0%，TCE 平均 3.5 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场本周运价下降，成交略有增多。西非至欧洲航线运价降至 WS75 上下（TCE 约 1.0 万美元/天）；黑海至地中海运价降至 WS85 附近（TCE 约 1.1 万美元/天）。一艘 14 万吨级船，西非至地中海，2 月 14 日货盘，成交运价为 WS72.5。波斯湾至地中海航线运价基本稳定。一艘 14 万吨级船，伊朗至地中海航线，2 月 21 日货盘，成交运价为 WS55。另一艘 14 万吨级船，伊拉克东行航线，2 月 23 日货盘，成交运价为 WS77.5。中国进口主要来自南美洲。一艘 13 万吨级船，阿根廷至中国，2 月 19 日货盘，成交包干运费为 330 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场本周成交尚可。跨地中海运价继续下降，从 WS130 跌至 WS90 水平（TCE 约 5000 美元/天）；北海短程、波罗的海短程运价分别下降至 WS100（TCE 约 9000 美元/天）、WS95（TCE 约 1.8 万美元/天）。加勒比海至美湾运价从 WS160 水平（TCE 约 2.2 万美元/天）跌至 WS130 水平（TCE 约 1.2 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价降至 WS115 上下，东南亚至澳大利亚运价降至 WS105，TCE 均在 1.0 万美元/天上下。中国进口主要来自红海和新加坡。一艘 8 万吨船，红海至中国，2 月 14 日货盘，成交运价为 WS140。



国际成品油轮 (Product)： 本周 LR 型船运价企稳，MR 型船运价小幅回落。波斯湾至日本航线 7.5、5.5 万吨级船石脑油运价分别维持在 WS80、WS110 上下；印度至日本 3.5 万吨级船石脑油运价降至 WS150 水平（TCE 不足 7000 美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价从 WS160 降至 WS145（TCE 不足 8000 美元/天）；美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价维持 WS95 上下。欧洲-美东-美湾-欧洲的三角航线 TCE 跌进 1 万美元/天。美国新总统鼓励汽油出口的关税调整计划将激发更多成品油出口。而墨西哥的成品油进口关税调整将又导致减少美国汽油进口，而增加欧洲和亚洲成品油进口。未来 MR 型船货盘存在较大变数。

来源：上海航运交易所信息部

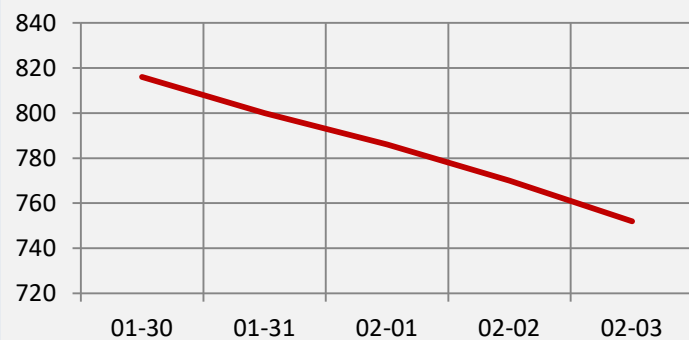
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

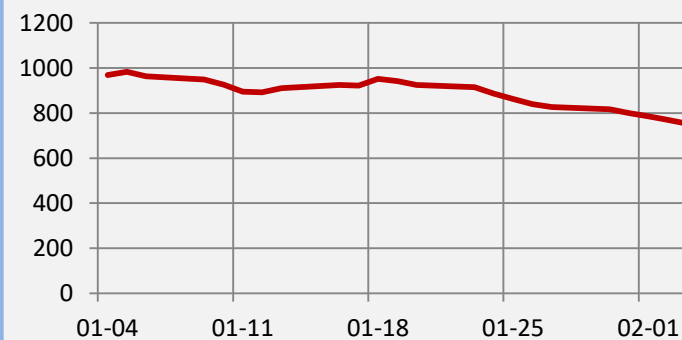
波罗的海指数	1 月 30 日		1 月 31 日		2 月 1 日		2 月 2 日		2 月 3 日	
BDI	816	-11	800	-16	786	-14	770	-16	752	-18
BCI	1,205	-34	1,167	-38	1,122	-45	1,064	-58	981	-83
BPI	964	-4	951	-13	933	-18	926	-7	922	-4
BSI	688	-4	679	-9	674	-5	670	-4	667	-3
BHSI	415	-4	402	-13	395	-7	386	-9	382	-4



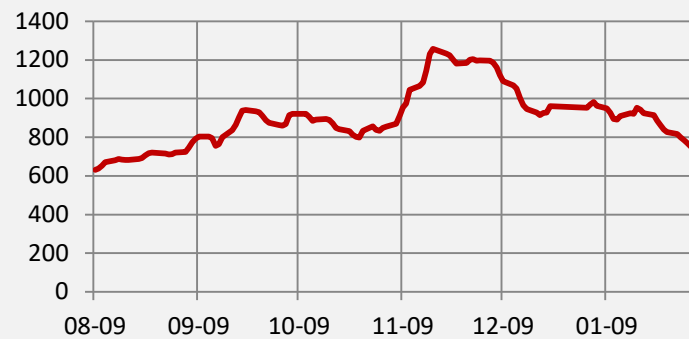
上周 BDI 指数走势



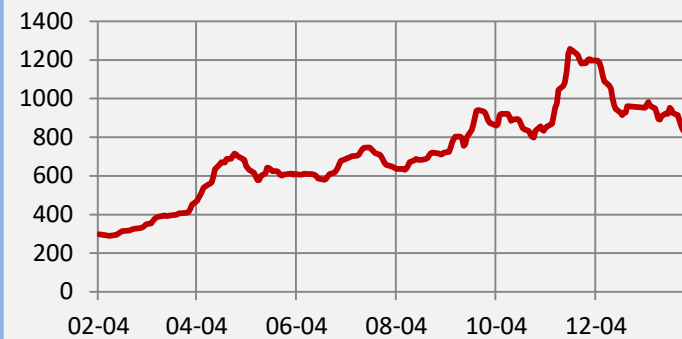
近一个月 BDI 指数走势



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 04 周	第 03 周	浮动	%
Cape (170, 000)	半年	9, 500	9, 500	0	0. 0%
	一年	10, 500	10, 000	500	5. 0%
	三年	10, 000	10, 000	0	0. 0%
Pmax (75, 000)	半年	8, 250	9, 000	-750	-8. 3%
	一年	8, 250	8, 250	0	0. 0%
	三年	8, 500	8, 500	0	0. 0%
Smax (55, 000)	半年	8, 500	8, 500	0	0. 0%
	一年	7, 500	7, 500	0	0. 0%
	三年	8, 000	8, 000	0	0. 0%
Hsize (30, 000)	半年	6, 750	7, 000	-250	-3. 6%
	一年	7, 000	7, 250	-250	-3. 4%
	三年	7, 250	7, 250	0	0. 0%

截止日期： 2017-01-27

3. 航运市场动态

【2017 年集运市场的“麻烦事儿”】

2016 年，全球运力增速虽只有 3.3%（运力交付约 900 万 TEU），但全部运力却达到了史无前例的 2027 万 TEU。波罗的海航运公会（BIMCO）首席分析师 Peter Sand 强调，由于大多数有实力的班轮公司片面追逐单箱运输成本，各种船型的增长率并不平均，新增运力中，大型集装箱船（载箱量大于 12000TEU）总运力增加明显。

相关数字显示，2007 年，全球范围内的大型集装箱船运力仅占总运力的 0.5%，到 2016 年底，这一比例达到了惊人的 18%左右。劳氏日报在更细致地对运力配置做出分析后指出，全球集装箱船队中，目前约有 247 艘集装箱船的载箱量大于 14000TEU，另有约 119 艘船舶的载箱量在 10000TEU-14000TEU 之间。



Peter Sand 就此表示：“船舶大型化的发展趋势可见一斑。除大型集装箱船迅速受到班轮公司的青睐外，超巴拿马型集装箱船（载箱量介于 8000TEU 与 12000TEU 之间）也受到市场从业者的追捧，就目前市场而言，该型船运力占全球运力份额几乎达到 25%。”随着航运联盟成员之间的合作愈发成熟，以及巴拿马运河扩建工程的完工和运河通行安全系数的提升，未来，会有越来越多的超巴拿马型集装箱船现身于市场。据不完全统计，2017 年，全球运力交付总量约为 150 万 TEU，预计船舶拆解量却不到 2016 年的 30%，仅为 20 万 TEU，这意味着 2017 年全球运力净增长或达到 130 万 TEU。

更需注意的是，由于多家班轮公司在 2015 年集中订造了众多 18000TEU 型以上集装箱船，2017-2018 年，全球有近 40 艘载箱量大于 18000TEU 的集装箱船将陆续交付使用。一位业内人士表示，这一数字还不包括本该于 2016 年内交付的超大型集装箱船，若将其计算在内，约有近 45 艘海上巨无霸将于未来两年内出现在全球东西向主干航线市场中。

此同时，国际权威信用评级机构惠誉国际（Fitch Group）表示，集装箱运输市场形势长时间以来处于“崩溃”边缘，大多数大型班轮公司在 2016 年的业绩大幅下滑，有些公司已经清算或被收购，但更多的公司正在寻找进一步整合的可能性。班轮公司之间的业务合并，将进一步加强收购者的能力，并保持商业活力。然而，一些不愿被市场淘汰的中小型承运商，或将通过增加运力规模的方式，求以生存，这又会潜移默化地影响本就脆弱的集装箱运输市场，运力过剩在所难免。

2017 年的航运市场，毫无疑问地将依旧面临供需失衡的问题，而除此之外，还会有哪些未知与不可测，在考验班轮公司呢？

虽然一些班轮公司可查的财务报告显示，还有足够的现金用以支付短期负债，但不得不承认，某些公司依然依赖于不间断地获得银行融资。业内人士指出，“韩进事件”会在很长一段时间内提醒这些班轮公司，一旦融资之路受阻，将很难翻身。更重要的是，倘若未来还有一家具有代表性的班轮公司申请破产，不仅会给市场和供应链带来一系列严重影响，或许还会转变其他班轮公司的经营策略。而经营策略的变化，又会在一定程度上改变集装箱运输市场的现状。谁敢说，日本三家航运企业整合以及汉堡南美放弃已达 80 年之久的集运业务，与韩进海运申请破产保护没有一点关系？

Alphaliner 执行顾问陈河毓表示，2017-2019 年，集装箱运输市场还会持续呈现供需失衡的状态，而拆船仅能解决 20%左右的过剩运力，其他的大部分运力如何吸收？在陈河毓看来，唯有从需求入手。遗憾的是，需求并不给力。2016 年，欧洲经济虽有提升，但美国经济依旧萧条，日本经济似乎更是停滞不前，加之其他因素的影响，集装箱运输市场并没有发生显著的变化。一言以蔽之，需求端并没有出现可观增长。然而随着“逆全球化”和“贸易政治化”趋势的逐渐显现，2017 年，全球经济走势不太明朗，这也在一定程度上促成了 IMF 对 2017 年的全球 GDP 增速仅为 3.4% 的预测。

中国社会科学院世界经济与政治研究所副研究员苏庆义称：“短期来看，贸易保护是阻碍全球贸易复苏的最重要因素。目前，国际贸易增速低于全球经济增速，也就是说，世界贸易额和国内生产总值之比下降。”众所周知，贸易成本的上升是导致这一比例下降的原因，2016 年出现的多只“黑天鹅”，尤



全一海运有限公司



其是特朗普可能所持的经贸政策，不正将导致贸易成本的上升吗？而他所谓的制造业回流，也会降低全球贸易需求。“不过，特朗普之前没有从政经历，因此很难预测其今后行为。”虽然苏庆义认为“路径依赖”对于特朗普不再奏效，但他仍然强调了一点，“我们很少面临如此大的经济不确定性。”

如果说，2016 年的集装箱运输市场是激荡的一年，那么 2017 年，则是涟漪泛起的一年。

来源：中国航务周刊

【希腊传奇航运大亨旗下一公司申请破产保护】

29 日，航运业内再传重磅坏消息，据彭博社消息显示，具有传奇色彩的希腊航运大亨 Gregory Callimanopulos 旗下航运公司 ToisaLtd（以下简称 TOISA）由于现金短缺，根据美国破产法第 11 章在纽约向法院申请破产保护。

Toisa 隶属于希腊航运传奇大亨 Gregory Callimanopulos，创立于 1982 年，私人公司。

据华尔街日报及路透社透露的信息显示，该公司在全球范围内运营 26 艘油服船只 OSV，13 艘油轮，以及 7 艘干散货船。

文件还显示，该公司目前债务超过 10 亿美金。

Toisa 表示，本月稍早时间其与贷款人在伦敦进行过协商谈判。但是在几位贷款人决定对该公司的船舶施行包括扣船在内的行动之后，该公司决定向法院申请破产保护。

另据华尔街日报消息，由于油价大幅下滑以及干散货市场的长期萎靡，从 2015 年开始，Toisa 就进行了一系列的裁员及闲置船舶等减损措施。

Toisa 首席财务官 RobertHennebry 对记者表示，油气开发板块预计到 2018 年才能复苏。

之前我们已经与包括花旗银行、中国进出口银行、以及荷兰 ING 在内的贷款银行进行过谈判，但是圣诞节前夕我们一艘名为 UnitedJourney 油轮仍然在圣尤斯特歇斯岛海域遭到扣押。为了避免找到更多的船舶遭受扣押，我们决定申请破产保护，然后为进一步的谈判寻找机会。

根据华尔街日报显示，丹麦的 Danish Ship FinanceA/S 是最大的被欠款方，1.22 亿美金；其次是 DND 银行以及伦敦的 ASA 银行。



全一海运有限公司



Toisa 律师 Albert Togut 星期一在曼哈顿法庭听证会上表示，目前该公司的资本结构相当复杂，与各借款银行的谈判非常的困难，希望能在第 11 章的保护下从新寻找机会。

Togut Segal & Lewis 律所代 Toisa 向纽约南区破产法院进行了本次破产保护申请，casenumber 为：17-10184，本案由 ShelleyC. Chapman 负责。

来源：信德海事

【违约停航！东华能源三艘 VLGC 与船东打官司】

运价下跌对天然气船市场造成严重影响，东华能源 3 艘 VLGC 因为拖欠租金及违约事宜被 Petredec 公司告上法庭，双方多次协商沟通，但始终无法达成共识，最终决定提交伦敦仲裁来裁决。

1 月 23 日，东华能源发布公告称，公司全资子公司东华能源（新加坡）国际贸易有限公司（以下简称“承租人”或“东华新加坡”）与 PetredecLimited（以下简称“出租人”或“PETREDEC”）签署了《大型液化气冷冻船定期租船协议》，由出租人新建 3 艘 5 万吨级（约 84000 立方）大型液化气冷冻船，租赁给承租人运营。截止目前，上述三艘大型液化气冷冻船均已全部交付运营。承租人与出租人双方同意就有关事项，按照合同约定组成伦敦仲裁庭，提交仲裁。

公告称，东华新加坡与 PETREDEC 签订了 VLGC SILVIO 的期租合同。东华新加坡为该船承租人。相关船舶已于 2016 年 3 月份交付使用。由于出租人 PetredecLimited 多次拒绝执行承租人东华新加坡合法的航次要求，导致承租人无法正常进行航运安排，已经影响到承租人的正常经营需要。2016 年 10 月 21 日，承租人发出航次指令，再次要求船舶按承租人的指令行驶，船东拒绝前往并将该船抛锚在巴西，严重影响了期租人在租约下全球运营的自由。为此，承租人东华新加坡已经按照合同约定向出租人就该船发出停租指令。双方多次协商沟通，但始终无法达成共识，最终决定提交伦敦仲裁来裁决。

东华新加坡与 PETREDEC 现已经就其中的 SILVIO 号组建了伦敦三人仲裁庭，预计另外两条船 SANSOVINO、SUNSTAR 将采取同样方式在伦敦进行仲裁。

双方已于近日确认伦敦三人仲裁庭组庭完成，东华新加坡已于 2017 年 1 月 20 日向仲裁庭提交了与仲裁相关的申请及抗辩理由。

PETREDEC 的仲裁请求：（1）裁决 PETREDEC 拒绝遵照东华新加坡指令行为合法；（2）裁决东华新加坡的行为构成对租约的毁约；（3）裁决东华新加坡支付 PETREDEC 在该租约下到期未付的款项以及利息、费用等。

东华新加坡的仲裁请求：（1）东华新加坡在租约下有权要求船舶全球运营；（2）要求 PETREDEC 赔偿因其拒绝履行东华新加坡的航次指令而造成的损失



以及相应的利息、仲裁的费用等。

公告称，在该事项仲裁中，如果仲裁结果有利于东华新加坡，则会有利于东华新加坡合理调配所租赁船舶的运力，有利于增强公司总体物流控制能力，提高整体采购能力和成本控制力；如仲裁结果不利于东华新加坡，则东华新加坡未来所租赁上述三艘船舶的运营和航行自由会受到一定限制。

来源：国际船舶网

【日本首次买入美国重质原油 或有更多油轮前往亚洲】

路透新加坡/纽约 1 月 24 日 - 一位知情人士周二表示，东燃通用石油 (5012. T) 已从 BP (BP. L) 买入一艘美国重酸性原油，这是首次有这类的原油进入日本，因石油输出国组织 (OPEC) 的减产推高了中东地区竞争性原油的价格。

消息人士称，BP 预计将在 2 月装运 50 万桶 Southern GreenCanyon (SGC) 原油，可能会在 3 月抵达日本。该消息人士拒绝透露姓名。东燃通用石油和 BP 的发言人也未予置评。

当前正值中东等亚洲主要供应商的原油相较于其他地区更为昂贵之际，此前 OPEC 实施了减产以缓解供给过剩局面并提振价格。

“迪拜石油太贵了，”北亚一炼厂资深交易员表示。

去年多数时间里，迪拜原油相对西德克萨斯中质油 (WTI) 的价差为贴水 2 美元以上，去年年底转为升水。

“最近迪拜-WTI 价差缩窄，所以我们有较多机会取得美国原油，但这还是要看时机和 (可取得的) 品位，”上述第一位消息人士称。

虽然过去几个月贸易商利用价差缩窄的机会，使得亚洲进口美国轻质原油数量上升，但美国重质原油的进口仍稀少，因这些品位原油被墨西哥湾的美国炼厂业者买走。

来源：信德海事

【2016 年航运业盘点:深度共享 同舟共济】

2016 年，整个航运业依旧没有摆脱亏损的“魔咒”，在这样的形势下，抱团取暖显得尤为重要。



全一海运有限公司



集装箱班轮公司全球前 20 大公司里，从 2000 年到 2016 年总共消失了 7 家公司，其中有 6 家公司都是在 2016 年消失的，这种情况即使是集装箱革命 60 年来都从来没有出现过。2016 年可以毫无悬念地被认定为航运界里整合联盟之年而被载入史册。

2016 年，航运企业之间的整合结盟愈演愈烈。年初，中国航运巨头中国远洋运输总公司和中国海运总公司合并成立新集团，成为全球第四大集装箱班轮公司和以总吞吐量计的全球第二大码头运营商。接下来是六个阿拉伯国家合资的班轮公司阿拉伯轮船(UASC)的股东们意识到自己财力并不丰厚，难以承受巨额亏损，毅然宣布并入赫伯罗特。显然，严酷的市场环境让更多公司希望通过整合实现协同效应，年内完成收购东方海皇的达飞轮船也是主动作为的代表。为了生存，日本海运巨头商船三井、日本邮船、川崎汽船于 10 月 31 日宣布合并集装箱船业务。合并后，新公司将拥有 256 艘集装箱船和 140 万标箱运力，占全球市场份额的 7%，成为全球第 6 大集装箱航运企业。虽然，来自东京的这则消息已经接近年底且影响巨大，然而，整个行业的年度并购大戏尚未进入高潮。12 月 1 日，马士基宣布收购汉堡南美，有可能成为班轮运输业有史以来价值最高的收购交易案。2016 年，班轮行业通过五场“婚礼”步入了“巨兽”时代元年。

与最初的 G6 联盟横空出世，到 2M 联盟、O3 联盟、CKYHE 联盟相继成立，再到四大联盟因中远中海合并而演变为 2M 联盟、海洋联盟(Ocean Alliance)以及“THE Alliance”的三足鼎立，联盟形式虽不断变换，“核聚效应”却仍在持续发酵。2016 年国际海运年会上，美国联邦海事委员会(FMC)主席(Mario Cordero)马里奥·科尔德罗先生提出了第二代联盟概念。第二代联盟寻求的四个共性是：船舶共享、运营中心、信息共享和共同采购。一旦营运中心能够得以顺利建设运营，信息共享与共同采购也会变得更容易实现。二代联盟四个共性的关键趋势就是“更紧密的合作关系”。中国远洋海运集团董事长许立荣在海运年会上的一席话也有力地验证了这一观点，“航运企业要告别在市场低谷时才抱团取暖的短期行为，转为更加深入地应用共享经济模式”。未来实现集装箱公司的更加紧密联系已经成为船公司的基本方向与需求。

2016 年，风起云涌的整合现象弥漫着整个航运产业链。造船领域也掀起了整合联盟冲击波。为维护韩国造船业的全球市场主导地位，同时解决产能过剩问题，韩国政府正在酝酿推进造船业整合，未来全三大造船巨头或将合并成两家甚至是一家企业。虽然这则传闻近日遭到韩国金融服务委员会(FSC)主席任钟龙的再次否认，但由于韩国在世界造船业的特殊地位，由他掀起的这场生存之战，影响的不仅是本国造船市场，或许会给陷入长期低迷的全球造船业带来深远影响。

产业链上下游之间的“跨界”合作在这波旷日持久的航运低谷中也显得格外闪亮。在 2016 国际海运年会上，来自航运相关产业的“朋友圈”代表，纷纷表达共渡难关、共建航运新生态的迫切愿望。货主方面表示要开展更为深入的合作，进一步打造船货双方利益共同体；保险方面要让保险资金更多地参与航运业建设，助推和优化航运业基础设施的转型升级；金融方面则会继续支持造船企业，加大船舶融资力度，重点支持具有产品特色的骨干船舶企业，加大对高端船型和节能环保船型的支持力度。

来源：中国船检



4. 船舶市场动态

【韩国三大船企今年接单量有望增加】

去年，韩国造船业面临订单枯竭的困境。随着油价复苏，今年预计韩国三大船企海工订单将有望增加。

其中，现代重工及其下属的现代尾浦造船和现代三湖重工将今年接单目标设为 58 亿美元，现代重工去年接单量为 50 亿美元，低于去年 58 亿美元的年度接单目标。

大宇造船去年接单量为 15.5 亿美元，今年其年度接单目标为 55 亿美元。今年，大宇造船将有望获得 15 亿美元的海工装备订单，而在过去两年大宇造船在海工装备领域几乎没有获得任何订单。

寄希望于钻井市场的复苏，三星重工将今年的年度接单目标调整为 60 亿美元。去年，三星重工接单量仅为 52 亿美元。

来源：国际船舶网

【芬坎蒂尼 CEO：欧洲造船企业必须合作】

美国《防务新闻》周刊网站 1 月 23 日发表题为《造船厂合并预示着“造船业空客”的诞生》的文章，作者为汤姆·金顿和皮埃尔·特兰，编译如下：

意大利 Fincantieri（芬坎蒂尼）造船公司计划收购 STX 法国，这或许成为人们期待已久的对分散的欧洲造船业进行整合的第一步。一些人认为，这样的整合有朝一日可能打造出一家“造船业的空中客车公司”。

但讽刺的是，如果造船业最终像陆上和空中部门一样实现整合，与其说这是分析人士和企业家们多年来呼吁的结果，不如说是豪华邮轮产业大力推动的结果。

意大利最大的造船企业 Fincantieri 公司，今年将接管韩国 STX 造船法国子公司 STX 法国。STX 法国建造了两艘西北风级直升机航母，先出售给了俄罗斯，后来又转卖给了埃及。它也是欧洲大陆唯一能建造航母的造船厂。

对于 Fincantieri 公司首席执行官朱塞佩·博诺而言，这笔交易可能是意外之喜。他曾于去年说过：“我们必须合作。如今，欧洲企业之间相互竞争，但



竞争的应该是欧洲企业和世界其他地区的企业。”他指出，3家欧洲造船厂正在为向澳大利亚出售护卫舰而相互竞争。

意大利海军采购部门负责人马泰奥·比谢列上将也同意这一观点，比谢列近日说：“欧洲企业之间目前缺乏合作，而合作是向全世界出售海军和民用船舶的最好方式。”

去年9月发表的一份研究报告说，欧洲的造船企业如今无法同时生产超过8艘或10艘护卫舰。

报告说，如果这些企业能够整合，像空客公司、德国的克劳斯-马费·韦格曼公司和法国的奈克斯特尔公司那样，那么价格就可以降下来，生产能力也将提高。对于欧洲造船业的50万从业人员来说，整合也将是一个好消息。

STX法国去年宣告破产，本月早些时候，Fincantieri公司成为优先竞标人，将收购该公司66.66%的股份，其余部分将由法国政府控股。

位于圣纳泽尔的造船厂可能建造军舰，但博诺的主要目标是接管该厂价值120亿欧元的豪华邮轮巨额订单。目前，Fincantieri公司的豪华邮轮生产线也同样繁忙。

这家意大利公司不仅正在为意大利政府生产新的海军舰艇（最新订单的价值高达54亿欧元），同时还接下了26艘豪华邮轮的订单，占全世界目前订单总数（73艘）的1/3。

来源：参考消息

【日本第四大船企调整船厂定位 瞄准大中型船舶】

据悉，日本第四大造船集团——名村造船，其下属今治工场目前已经停止3.4万载重吨散货船的批量生产，转向大中型船舶建造，而集团下属子公司函馆造船将继续建造这一船型。

2017年1月12日，今治工场交付了第36条34型散货船，这一船型今治工场从2015年初开始批量建造，采用半串联生产模式。在此之前，今治工场采用多种船型产品混合建造的生产模式且主要建造大型船舶，灵便型散货船是其近15年来首次建造。

34型散货船“34E bulk”由名村造船、函馆造船联合研发，继承了函馆造船的传统/主建船型——32型散货船所具备的燃油效率高、载货量大等优势。新船型开发完成后，今治工场擅长建造的大型船舶市场跌入低谷，因此与函馆造船一起进行34型散货船的营销、建造。据统计，截至目前函馆造船也



已经建造了 12 艘 34 型散货船。

随着 2015 年至今散货船市场需求持续低迷，名村造船集团加大营销力度，转向阿芙拉型油船等大中型船舶的接单建造，其手持订单已经可以确保至 2019 年上半年。今后，集团旗下 3 家船厂的船型定位是：今治工场建造大中型船舶；佐世保重工建造巴拿马型散货船、阿芙拉型油船等中型船舶；函馆造船主要建造 34 型散货船等小型船舶。目前，今治工场手持订单中除散货船外，还有原油船、LPG 船等船型。现有散货船订单完工交付后，今治工场将转向阿芙拉型油船、VLCC、好望角型散货船、VLOC 等大中型船舶建造。

来源：中船工业经研中心

【市场低迷催生“二手新造船”】

近期，“二手新造船”颇受业界关注。一些船东看准二手新造船市场跃跃欲试，认为此时低价收购此类船是一个千载难逢的好时机。然而，一些船厂却又为他辗转反侧，苦不堪言。那么，“二手新造船”热是何原因导致？此时抄底真的是好时机？其背后反映出哪些问题？

“二手新造船”，这一融合着新、旧两种对立含义的悖论词语在近阶段进入了业界的视野。专家告诉记者，“二手新造船”并非新概念，但多数在市场周期的低谷后出现，是弃单船中的一部分。在被弃单的船舶中，有一部分是未开工船舶，而其余则是在建、已建成待售以及被原船东弃单的船舶，即“二手新造船。”许多受访企业也表示一言难尽，因为弃单潮中总有许多企业倒下，这对他们来说是最严酷的生存考验。

交通运输部水运科学研究院总工程师骆义告诉记者，2016 年是近年来最难熬的一个“严冬”，由于经历了三次递进式的低迷期，和航运有着唇亡齿寒关系的造船业也随之走入低谷。这三个低迷期分别是 2009 年、2012 年和 2016 年，BDI 指数屡创新低见证了行业的深度低迷。

2009 年新造船订单低谷，可以追溯至 2007 年。那时新造船的合理订单量范围在 6000 至 8000 万总吨。而由于船舶市场的异常火爆，2007 年订单却突破了 1 亿 5 千万总吨创下了历史高点。用那时流行的一句话，“每天闭眼睡觉时，钱都在向着船舱里飞”，可见当时航运繁忙的景象以及高涨的订船情绪。然而船舶订单变成有效运力需 2 至 3 年。2008 年金融危机爆发，海运需求锐减，2009 年全球海运量出现负增长。而此时前期的大量订单船舶下水，进一步加剧了供需矛盾，运价出现大幅跳水，船东开始观望，由此带来新船订单减少，第一次新造船低谷来临。

众所周知，BDI 在 1500 点左右时才能够达到盈亏平衡。2009 年初时，BDI 指数在 772 的低点。但这次低谷时间很短，因为 1 个月后出现了强烈的反弹，BDI 一度突破了 2000 点大关，甚至在 2010 年突破 4000 点。促成这波反弹的主要原因是全球联合救市，美国的量化宽松、欧盟央行降息、中国 4 万亿入市等措施使得萎缩的市场迅速膨胀，2010~2011 年两年新造船订单迅速恢复到接近 1 亿总吨的水平。但由于需求的基本面并未发生改变，因前期船舶大量下水、经济上又难以恢复、运输需求疲软，造成了 2012 年第二个低谷期的来临。2014 年又埋下了第三次导火索。当时 BDI 指数突破 2000 点，不少企



业认为市场已经开始触底反弹，是抄底的好时机，于是许多投资者加入造船队伍。

然而这一窝蜂似的投资带来的却不是收获的喜悦。2016 年 2 月 BDI 收报 290 点创下了自 1985 年 1 月份波交所开始编制该指数以来的最低点，标志着第三次低谷的到来。2016 年 1~9 月世界船舶行业新接订单量累计 2284 万载重吨，同比下降 66.65%，船厂很难拿到订单。最为典型的要数 2016 年 8 月 31 日，全球第七大、韩国第一大航运公司韩进海运宣布申请破产，意味着航运已经拉响了深度低迷的警报，造船产业当然不能独善其身。波罗的海国际航运公会 (BIMCO) 航运首席分析师彼得·桑德此前也表示对 2016 年的情况堪忧，他说“我们有可能会遭遇 1980 年以来最暗淡的一个时期。”

大起大落的市场，忽高忽低的热情，大量的运力无处释放，撤单潮相应出现，除尚未开工的撤单外，这类“二手新造船”自然要寻到出口。于是，围绕着这些二手新造船去向、价值的故事便开始演绎。

来源：中国船检

【德鲁里：新船交付将对集装箱船市场复苏带来巨大威胁】

近日，知名航运咨询公司德鲁里表示，大量新船交付将给今年集装箱船运输市场带来巨大威胁。虽然近几个月运费和需求有所改善，但新造船供给带来的压力仍然存在。

德鲁里在周报里提到：“我们现在对市场的态度比去年收益和运费低谷反弹时更乐观。但是，新船交付数量仍然很大，面临巨大压力。”

德鲁里表示，想减轻市场复苏压力除非延迟交付 170 万 TEU 的新造船，但在所有新船当中，超过一半的运力超过了 14000TEU，这意味着绝大多数船舶将部署在亚洲-北欧航线。而部署在跨太平洋和亚洲-地中海等航线的船舶将减少或闲置，面临很大风险。

德鲁里提供的数据显示，地中海航运一艘部署在亚洲至西非航线的 13000TEU 的船舶帮助亚洲航线去年一年的平均船舶运力上升了 16%，但是从去年 11 月底至今，南向航线运力却下降了 11%。与此同时，亚洲至美国东海岸航线运力也增加了 7%，虽然需求下降了 20%。

总的来说，东西向航线利用率上升促进了运费增加，但是南北向运费仍然低迷。

不过更大的问题是，直到需求回暖之前，东西向航线由于船舶数量增多将无处可放，在此期间，运营商将不得不经历一段运费低迷且闲置船舶增多的苦日子。

来源：国际船舶网



5. 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	352.00	-6	↓	358.00	-5	↓	0.00			0.00		
Panama	260.00	0		n/a			n/a			515.00	0	
Shanghai	375.00	-3	↓	0.00			0.00			0.00		
Singapore	327.00	2	↑	346.00	5	↑	495.00	5	↑	505.00	5	↑
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0	
Tokyo	0.00			0.00			0.00			0.00		

来源: Bunker Ports News Worldwide

截止日期:

2017-02-03

◆ 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 03 周	第 02 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 04 周	第 03 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,506	8,506	0	0.0%	



全一海运有限公司



苏伊士型 Suezmax	160,000	5,400	5,500	-100	-1.8%
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,400	4,500	-100	-2.2%
LR1	75,000	4,100	4,100	0	0.0%
MR	52,000	3,250	3,250	0	0.0%

截止日期: 2017-02-03

(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	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2018	GS Caltex - S. Korean	3,270	
2+2+2	TAK	19,700	Jinhai HI, China	2019	Raffles Shipping - Singaporean	Undisclosed	
3+3	CV	2,150 teu	CSSC Huangpu Wenchong, China	2018-2019	Eimskip - Icelandic	Undisclosed	ice class1
1+3	TAK/GAS	170,000 cbm	Samsung, S. Korea	2019	Leif Höegh - Norwegian	Undisclosed	
1	TAK/GAS	170,000 cbm	Hyundai HI, S. Korea	2018	Leif Höegh - Norwegian	Undisclosed	option declared
2	ROPAX	6,420	Amur Shipyard, Russia	2018	STLC - Russian	Undisclosed	
6	TAK/GAS	84,000 cbm	Jiangnan, China	2018-2019	Varun Shipping - Indian	7,000	LOI stage, Tier III
1	CV	2,150 teu	CSSC Huangpu Wenchong, China	2018-2019	Royal Arctic Line - Danish	Undisclosed	ice class

◆ 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
JS BANDOL	BC	57,970		2010	China	925	Greek	***
JS POMEROL	BC	58,018		2011	China	1,000	Greek	
TUO ZHAN 1	BC	17,832		1986	Japan	120	Chinese	*auction
TUO ZHAN 2	BC	22,271		1989	Japan	190	Chinese	
XIA ZHI YUAN 7	BC	27,000		2010	China	660	Chinese	at auction



全一海运有限公司



SUPER STAR	BC	205,855	2014	China	11,550	Hunter Maritime - U. S. A	en bloc
WISH STAR	BC	205,855	2015	China	11,550	Hunter Maritime - U. S. A	
MORITZ OLDENDORFF	BC	205,855	2013	China	11,550	Hunter Maritime - U. S. A	
VALLEY STAR	BC	205,855	2013	China	11,550	Hunter Maritime - U. S. A	
CHRISTIANE OLDENDORFF	BC	33,324	2010	China	550	Undisclosed	en bloc each*
CHRISTOFFER OLDENDORFF	BC	33,324	2010	China	550	Undisclosed	
NEW ZOSCO HANGZHOU	BC	175,851	2011	China	6,810	Everest - Singaporean	en bloc**
ZOSCO LISHUI	BC	175,911	2011	China	6,810	Everest - Singaporean	
ZOSCO JINHUA	BC	175,931	2011	China	6,810	Everest - Singaporean	
ZOSCO QINGDAO	BC	180,389	2011	China	6,810	Everest - Singaporean	
AEC DILIGENCE	BC	31,642	2002	Japan	540	Undisclosed	incl. 24 month TCB
BEAUFIKS	BC	180,310	2004	Japan	Undisclosed	Navios - Greek	purchase option exercised
OCEAN PIONEER	BC	53,489	2006	Japan	610	Iranian	ss/dd overdue, laid-up, internal deal
CARIBBEAN ID	BC	27,940	1996	Japan	250	Undisclosed	
OCEAN BELLE	BC	28,418	2009	Japan	700	Evalend Shipping - Greek	
NORDIC SUZHOU	BC	34,675	2002	China	400	Norwegian	
SEAWING II	BC	45,279	1999	Japan	Undisclosed	Chinese	
UNION RANGER	BC	45,621	1995	Japan	Undisclosed	Undisclosed	
OCEAN ETERNITY	BC	50,600	2011	Japan	900	Samos Maritime - Greek	
GUO DIAN 36	BC	51,200	2002	China	410	Chinese	
KARAWEIK	BC	54,170	2006	Japan	830	Greek	
ORIENT PHOENIX	BC	55,840	2007	Japan	950	European	
HALICARNASSUS V	BC	58,729	2009	China	1,130	Undisclosed	
YANGZHOU DAYANG DY161	BC	63,500	2017	China	1,850	Greek	
EPSON TRADER I	BC	82,331	2009	Japan	1,300	Greek	
TONDA SEA	BC	93,247	2011	China	1,250	Ultrapetrol	
CONRAD OLDENDORFF	BC	95,711	2013	Japan	1,900	Cobelfret - Belgian	
BULK PROSPERITY	BC	172,964	2001	Japan	790	Shinyo International - Hongkong	
N FOS	BC	179,147	2010	S. Korea	2,180	Chartworld Shipping - Greek	
HANJIN FOS	BC	179,147	2010	S. Korea	2,050	Chartworld Shipping - Greek	
CAPE RICH	BC	180,100	2011	China	1,750	Winning Shipping - Singaporean	



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
NORTHERN GENIUS	CV	53,874	4,294	2008	S. Korea	650	Chinese	en bloc each***
NORTHERN GLEAM	CV	53,874	4,294	2008	S. Korea	650	Chinese	
BALTRUM TRADER	CV	34,017	2,470	1999	Germany	360	Chinese	
DIGNITY	CV	54,278	4,380	2010	S. Korea	690	Compagnie Maritime Belge - Belgian	
WEHR SINGAPORE	CV	68,483	5,089	2006	S. Korea	690	Shenzhen Huihong - Chinese	

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
CONTSHP RAY	GC	13,760		2008	China	500	Chinese	
POAVOSA CHAMPION	GC	27,940		1996	Japan	250	Singaporean	
JULES GARNIER	GC	28,656		2002	Japan	410	Vietnamese	
HR MARION	GC/MPP/TWK	17,539	962	1999	Netherlands	200	Undisclosed	en bloc each
HR MARGARETHA	GC/MPP/TWK	17,539	962	1999	Netherlands	200	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
CRUDE PROGRESS	TAK	308,000		2017	S. Korea	8,150	Greek	en bloc each****
CRUDE MED	TAK	308,000		2017	S. Korea	8,150	Greek	
HIGH PRESENCE	TAK	48,700		2005	Japan	1,500	Shandong - Chinese	Incl. 5yrs TCB at USD 14.250/day
DAVINO D	TAK	14,246		2005	Japan	1,400	Chemship BV - Dutch	stst
STRAITVIEW	TAK	3,600		2007	Turkey	400	Polish	
GANDHI	TAK	40,165		2008	S. Korea	1,580	Greek	
WALNUT EXPRESS	TAK	45,729		2004	Japan	1,090	U. A. E	
SHIN EI	TAK	106,361		2002	Japan	1,050	Greek	
AEGEAN NAVIGATOR	TAK	159,040		2007	S. Korea	3,100	The Shipping Corporation of India	
HYUNDAI SAMO S771	TAK	300,000		2017	S. Korea	8,150	Greek	
OS CONCORD	TAK	301,345		1996	S. Korea	1,600	Sentek - Singaporean	
GENER8 ETHOS	TAK	319,000		2017	Japan	8,100	Pantheon Tankers - Greek	
CPO JAPAN	TAK/CHE	51,731		2010	S. Korea	1,870	Norwegian	**



全一海运有限公司



CPO KOREA	TAK/CHE	51,747	2010	S. Korea	1,730	Norwegian	
ENERGY PRIDE	TAK/CHE	51,319	2004	S. Korea	1,300	Greek	en bloc each*****
ENERGY PROTECTOR	TAK/CHE	51,319	2004	S. Korea	1,300	Greek	
GLOBAL CERES	TAK/CHE	12,999	2009	Japan	1,250	AMA Marine - Thai	
BALIM	TAK/CHE+PRO	10,945	2008	China	Undisclosed	Undisclosed	
ASL TROUBADOUR	TAK/CHE+PRO	12,306	2007	Japan	1,070	Vietnamese	
HYUNDAI SAMHO S811	TAK/CRU	114,200	2017	S. Korea	4,350	Greek	en bloc*
HYUNDAI SAMHO S812	TAK/CRU	114,200	2017	S. Korea	4,350	Greek	
HUA NAN 3	TAK/LPG	3,218	2011	China	520	Chinese	at auction

◆ 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
SSL TRUST	CV	14,313	6,417	1992	Germany	325	
MARE SICULUM	CV	52,357	15,999	1998	S. Korea	313	
GAS CONCORD	TAK/LPG	56,906	17,227	1976		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
SEA-LAND CHARGER	CV	59,840	18,895	1997	Japan	235	

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
OEL DUBAI	CV	34,894	11,415	1997	S. Korea	340	
CHENAN	GC/MPP	25,554	9,300	1992	Japan	310	
HAMRA	GC/MPP/TWK	8,729	3,293	2000	China	294	
MSC EUGENIA	TAK	65,535	17,661	1992	S. Korea	326	green recycling

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
BERWICK	CV	34,622	11,178	2002	S. Korea	300	sub cont options, as is Europe



HALIFAX#	CV	66,763	19,814	2004		340
CHRYSSI	TAK	154,970	20,502	1992	S. Korea	327

◆ 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
2017-02-03	685.56	738.25	6.0781	88.354	859.24	64.464	865.3	195.2	16724.0
2017-01-26	685.88	738.21	6.0596	88.415	867.56	64.419	864.8	192.75	16917.0
2017-01-25	685.96	736.13	6.0297	88.43	860.42	64.389	863.71	194.66	17000.0
2017-01-24	683.31	736.44	6.0689	88.093	856.6	64.652	869.69	196.92	17014.0
2017-01-23	685.72	735.09	6.0209	88.391	849.34	64.56	869.27	198.41	17047.0
2017-01-20	686.93	732.3	5.9805	88.552	848.25	64.544	869.38	197.14	17105.0
2017-01-19	685.68	728.78	5.9809	88.402	840.25	64.715	868.2	198.95	17131.0

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
2017-02-01	美元	0.69111	0.7215	0.78	0.84167	1.03456	1.35044	1.71511
2017-01-31	美元	0.69	0.7215	0.77944	0.83944	1.03456	1.34739	1.71344
2017-01-30	美元	0.69167	0.72206	0.78	0.84111	1.034	1.35656	1.72483
2017-01-27	美元	0.69	0.72011	0.77833	0.84222	1.039	1.35878	1.724
2017-01-26	美元	0.68722	0.72178	0.77611	0.84222	1.039	1.36183	1.72817
2017-01-25	美元	0.68833	0.72344	0.77611	0.84556	1.03733	1.35683	1.71872
2017-01-23	美元	0.68889	0.72206	0.77111	0.84694	1.03789	1.35239	1.72122