



全一海运市场周报

2017.02 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2017.02.13 - 02.17)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【航线运力快速恢复 市场运价承压下跌】

本周，中国出口集装箱运输市场运输需求恢复性上升，但由于市场运力恢复速度加快，冲击供需基本面，远洋航线运价受压全面下跌，综合指数继续回落。2月17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830.46点，较上期下跌6.3%。

欧洲航线：欧洲区域内主要经济体德国、英国的多项经济指标向好，据最新发布的德国GfK消费者信心指数显示，该指数自去年11月以来已连续三个月上升。受目的地经济稳定增长以及消费需求稳步上升带动，运输需求表现良好，但由于航班陆续恢复，市场供需关系未能受益改善，上海港船舶平均舱位利用率维持在85%~90%之间。不过受节后货量恢复速度好于预期影响，航商对后市表现信心增强，虽然对各自订舱运价进行了下调，但下调幅度较上周明显收窄。2月17日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为858美元/TEU，较上期下跌6.0%。地中海航线，区域内主要经济体希腊、意大利经济发展前景仍充满不确定性，总体货量表现弱于欧洲航线，不过在航商囤积货源的支撑下，市场供需关系仍得以保持稳定，市场运价略有下滑。2月17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844美元/TEU，较上期下跌3.7%。

北美航线：据美国商务部最新发布数据显示，2017年1月美国商品零售额环比增长0.4%，好于市场预期的0.2%，同比增长5.6%。由于经济基本面稳健，市场运输需求表现良好，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率均恢复至九成左右。但由于航商对于市场表现预期以及重视程度的上升，为争取更大的份额，航商加大了降价揽货力度，即期市场订舱运价加速下跌。2月17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1771美元/FEU、3214美元/FEU，较上期分别下跌9.8%、7.0%。

波斯湾航线：市场货量恢复情况较好，同时在部分航班仍处于停航期间帮助下，上海港船舶平均舱位利用率维持在9成以上。由于航线供需关系保持在良好水平，虽然市场处于节后淡季，但即期市场平均订舱运价跌幅不到50美元/TEU。2月17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578美元/TEU，较上期下跌5.1%。

澳新航线：节后市场运输需求惨淡，部分航班舱位利用率甚至不足5成。由于舱位富余严重，航商继续执行降价揽货策略，即期市场运价承压下行。2月17日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为572美元/TEU，较上期大幅下跌13.3%。



南美航线：运输需求表现平淡，且随着囤积货源的出清，供需基本面趋于疲软。受此影响，多数航商放弃了月中的运价上涨计划并下调各自订舱运价，此前部分尝试推涨的公司亦被迫跟进市场回调运价，市场运价明显下跌。2月17日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为1756美元/TEU，较上期大幅下跌10.4%。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【市场需求整体平稳 综合指数小幅波动】

2月17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924.63点，较上周下跌1.0%。其中煤炭、粮食运价指数上涨，金属矿石运价指数下跌，成品油、原油运价指数维稳。

煤炭市场：本周，随着元宵节后工厂陆续复工，工业用电需求增加，电厂日耗明显高于春节前后水平，本周期（2月10日至2月16日）内，六大电厂平均日耗煤量55.66万吨，较上一周期上涨24.0%；电厂库存也出现小幅回升，本周期内，全国六大电厂平均库存1182万吨，较上一周期上涨3.2%。煤价方面，2月15日，环渤海动力煤价格指数报收于587元/吨，环比下跌1元/吨。眼看着北方供暖期将在3月中下旬结束，动力煤将失去季节性利好支撑，价格或进一步承压。近日，煤炭业界不断传出消息称，煤炭生产企业的工作日或从330日重新调整至276日，以防止再度出现产能过剩。若能落实，可能将成为未来几个月煤价重要的支撑因素。

本周，煤炭运输市场成交平稳，运价小幅波动。华南市场，受印尼地区出货不畅等因素影响，近期南方进口煤到港量整体偏低，电厂需通过内贸煤炭补充库存，市场需求提振，运价保持坚挺。华东市场本周运价先抑后扬，因本月长协煤价格相比市场煤偏低，华东电厂补库基本以采购长协煤为主，市场煤采购热情不高。下半周，随着华东和进江地区矿石和粮食等大宗散货需求增加，运价出现抬头迹象。2月17日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收949.85点，较上周上涨2.1%。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23.6元/吨，较上周五上涨0.7元/吨；秦皇岛-张家港（2-3万dwt）航线运价为30.9元/吨，较上周五上涨0.1元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为31.4元/吨，较上周五上涨0.2元/吨。华南市场，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为31.4元/吨，较上周五上涨1.2元/吨。

金属矿石市场：春节过后虽然仍处于淡季，终端需求还未明显启动，但在基建投资项目落地及环保治理因素影响下，市场对铁矿石后市预期乐观，中间商囤货积极，市场需求增加，运价小幅上涨。2月17日，沿海金属矿石货种运价指数报收817.29点。北仑-镇江（3-4万dwt）航线运价为17.1元/吨，较上周上涨0.2元/吨。



粮食市场：近期东北产区玉米上量逐渐增多，玉米收购价承压走弱。销区饲料企业保持谨慎观望心态，采购随用随买，部分企业维持在 1 个月左右的安全库存。运输市场整体平稳，运力略显偏紧，运价小幅上涨。2 月 17 日，沿海粮食货种运价指数报收 725.27 点，较上周上涨 4.2%。

油品市场：2 月 14 日，国家发改委发布通知称，根据近期国际市场油价变化情况，自 2 月 14 日 24 时起，国内汽、柴油价格每吨提高 50 元。分析人士表示，此次成品油调价属于压线调整，当前的国际原油价格仍呈多空拉锯态势，下轮调价周期内调涨或搁浅的可能性较大。2 月 17 日，上海航运交易所发布的成品油货种运价指数报收 1279.97 点，原油货种运价指数报收 1541.72 点，均与上周持平。

(3) 中国进口干散货运输市场

【海岬型船跌势放缓 中小型船继续升温】

本周，海岬型船市场跌幅放缓，巴拿马型船市场稳中有升，超灵便型船市场全线上扬。2 月 16 日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数（CDFI）为 530.81 点，较上周四上涨 2.3%，运价指数为 548.65 点，较上周四下跌 1.1%，租金指数为 504.06 点，较上周四上涨 8.4%。

海岬型船市场：本周，海岬型船市场两洋走势分化。太平洋市场，前期受澳大利亚装港恶劣天气影响，发货人出货减少，市场保持安静，租金、运价不断下滑。周中国际铁矿石价格居高不下，62%品位的澳洲铁矿石和 65%品位的巴西铁矿石价格分别冲破 90 美元/吨和 100 美元/吨，且天气因素减弱，澳大利亚铁矿、煤炭询盘增多，租金、运价应声反弹。西澳至青岛航线成交运价从周初的 4.40 美元/吨下跌至周三的 3.88 美元/吨后有所回升，周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 4.160 美元/吨，较上周四下跌 6.1%；澳大利亚纽卡斯尔至舟山航线运价为 6.238 美元/吨，较上周四下跌 4.5%，但运价相较于中长期租金水平还是较低。16 日市场报出 17.6 万载重吨船，日照即期交船，经东澳或西澳回远东，成交日租金为 5000 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 3867 美元，较上周四下跌 15.0%。大西洋市场远程矿交易不断，但由于 2 月空放运力集中到港，租金、运价承压下行，巴西至青岛航线成交运价跌破 10 美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 9.894 美元/吨，较上周四下跌 6.8%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 7.070 美元/吨，较上周四下跌 2.5%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场交易活跃，太平洋区域租金、运价稳中有升。本周国际进口煤市场表现分化，印尼受天气和交通等因素影响，几大煤炭港口出现压港，煤价居高不下，而澳大利亚煤炭价格整体平稳，使贸易商转投澳洲货源。16 日报出 7.5 万载重吨船，2 月 22-26 日舟山交船，经西澳回远东，成交日租金为 7000 美元。美西虽然经历坏天气，但未明显影响市场交易。太平洋区域成交活跃，运力供给正常，市场总体氛围较好。周四，中国南



方经东澳大利亚至中国往返航线 TCT 日租金为 6631 美元，较上周四上涨 16.6%，涨幅扩大。印尼萨马林达至中国广州航线运价为 4.745 美元/吨，较上周四上涨 4.5%。美西到中国北方港口粮食航线运价为 17.894 美元/吨，较上周四上涨 1.9%。大西洋市场，南美粮食装港等候时间较往年短，船舶周转快，而运力积累过多，2 月到港船舶还在寻找 3 月货盘，粮食运价由升转降。16 日报出 7.7 万载重吨船，2 月 24-28 日南美东海岸交船，运粮食回远东，成交日租金为 9200 美元加上 42 万美金空放补贴。周四，美湾至中国北方港口粮食航线运价为 33.933 美元/吨，较上周四下跌 1.0%；巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 23.967 美元/吨，较上周四下跌 1.0%。

超灵便型船市场：超灵便型船太平洋市场受印尼煤炭需求带动，租金、运价大幅上涨。16 日市场报出 5.7 万载重吨船，2 月 18 日新加坡交船，经印尼回中国，成交日租金为 8250 美元。周四，中国南方至印尼往返航线 TCT 日租金为 5644 美元，较上周四上涨 24.8%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 5.515 美元/吨，较上周四上涨 9.2%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 5.608 美元/吨，较上周四上涨 5.7%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价波动盘整 成品油运价小幅回升】

尽管近期的原油库存高企，而油价依然平稳，布伦特原油现货价格本周四报 55.30 美元/桶。欧佩克实现减产为油价提供了支撑，但全球油轮运输货盘面临萎缩压力。本周的运输市场货盘趋减压力尚未显现，成交量接近上周水平。VLCC 和苏伊士型船运价波动盘整，小型船行情反弹。中国进口 VLCC 运价小幅波动。2 月 16 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 863.33 点，较上周四上升 0.4%。

超大型油轮（VLCC）：本周运输市场成交较上周基本持平，运价小幅波动。中东地区租船市场总体船货供需相对平衡，行情上下空间都较为有限，船东和货主询盘心态都较为平稳，运价出现窄幅波动的态势。西非航线货盘相对稳定，运价小幅上涨。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS75.30，较上周四下跌 1.1%，5 日平均为 WS76.38，环比上涨 6.9%，等价期租租金（TCE）平均 3 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS74.39，下降 2.5%，平均为 WS74.75，上涨 4.0%，TCE 平均 3.5 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场表现平稳。西非至欧洲、黑海至地中海运价均小幅提升至 WS80 水平，TCE 分别为 1.3 和 1.1 万美元/天。一艘 13 万吨级船，西非至地中海，2 月 28 日货盘，成交运价为 WS80。波斯湾航线运价在上周范围内波动。波斯湾至美湾航线有成交，至亚洲航线运价在 WS67 至 WS72 之间。一艘 13 万吨级船，沙特至印度，2 月下旬货盘，成交运价为 WS70。美湾至新加坡 13 万吨货盘的成交包干运费小幅提升至 270 万美元。中国进口来自西非和巴西。一艘 13 万吨级船，巴西至中国，3 月上旬货盘，成交运价为 WS85。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场运价震荡反弹。波罗的海短程货盘成交活跃，运价提升至 WS115（TCE 约 2.7 万美元/天）。该航线一批 10 万吨级船，



2 月下旬货盘，成交运价在 WS95 至 WS115 之间。北海短程运价随之升至 WS110。跨地中海运价保持在 WS90 至 WS100 之间，TCE 约 6000 至 8000 美元/天。加勒比海至美湾运价触底反弹，从 WS100（TCE 不足 4000 美元/天）涨到 WS150（TCE 约 1.79 万美元/天）。新加坡油库库容不足，部分油轮被短期租用于存放燃油，亚洲航线运价本周小幅回升，波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价分别升至 WS112、WS102，TCE 分别为 8500 美元/天和 9000 美元/天。科兹米诺至东北亚运价波动，10 万吨至韩国 2 月下旬货盘的成交包干运费为 38 万美元。

国际成品油轮（Product）：运输市场本周综合运价水平回升。亚洲石脑油价格涨至一年多来的高位，3 月份货盘突增，波斯湾至日本航线 7.5 万吨级船石脑油运价本周从 WS80 震荡上涨至 WS120（TCE 约 1.2 万美元/天），5.5 万吨级船运价随之小幅上涨至 WS120 水平（TCE 约 8500 美元/天）。然而，MR 型船运价继续下探。印度至日本 3.5 万吨级船石脑油运价小幅下降至 WS140（TCE 不足 5500 美元/天）；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下探至 WS130（TCE 不足 6000 美元/天）；美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价在保本点以下继续下探，仅为 WS70 水平。欧洲-美东-美湾-欧洲的三角航线 TCE 跌到 6000 美元/天。

来源：上海航运交易所

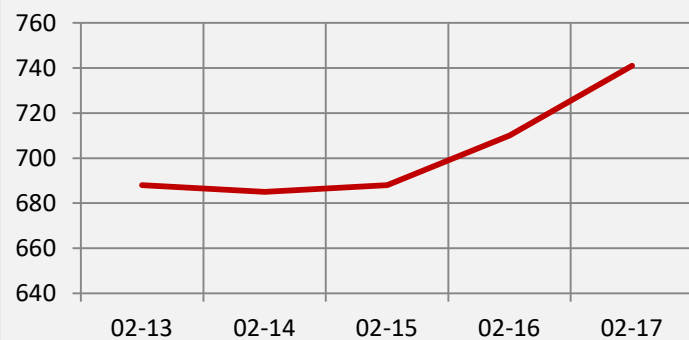
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

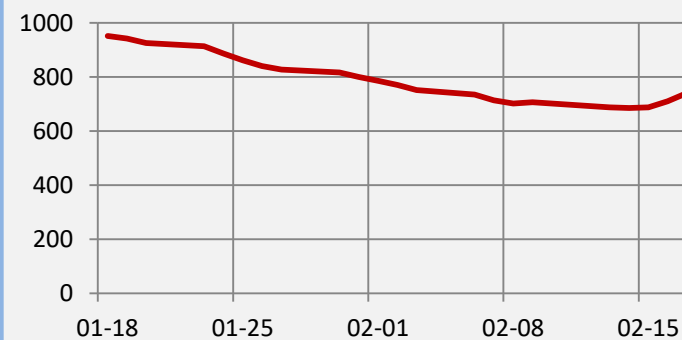
波罗的海指数	2 月 13 日		2 月 14 日		2 月 15 日		2 月 16 日		2 月 17 日	
BDI	688	-14	685	-3	688	+3	710	+22	741	+31
BCI	609	-78	567	-42	556	-11	620	+64	739	+119
BPI	944	+1	939	-5	933	-6	923	-10	917	-6
BSI	676	+4	681	+5	689	+8	707	+18	729	+22
BHSI	376	-1	379	+3	382	+3	387	+5	391	+4



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 06 周	第 05 周	浮动	%
Cape (170, 000)	半年	8, 750	9, 000	-250	-2. 8%
	一年	10, 250	10, 500	-250	-2. 4%
	三年	10, 000	10, 000	0	0. 0%
Pmax (75, 000)	半年	8, 250	8, 250	0	0. 0%
	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, 750	7, 500	250	3. 3%
	三年	8, 000	8, 000	0	0. 0%
Hsize (30, 000)	半年	6, 500	6, 500	0	0. 0%
	一年	6, 750	6, 750	0	0. 0%
	三年	7, 250	7, 250	0	0. 0%

截止日期： 2017-02-10

3. 航运市场动态

【航运业 2017 年有望迎来弱复苏】

回望 2016 年，亏损、破产、重组成了航运市场的主题词，而与惨淡行情同步的是，航运供给侧增速大幅放缓，2017 年航运主要细分市场有望迎来弱复苏。

对于全球航运巨头来说，2016 年是 2008 年金融危机后挑战最大的一年：2016 年 9 月，世界排名第七的韩进海运宣布申请破产保护；10 月，重组后的中国远洋公布财报，前三季度亏损 92.2 亿元；11 月初，全球航运业老大马士基宣布，三季度航运板块实际亏损 1.22 亿美元，连续两个季度出现亏损。

“金融危机八年来，全球经济已出现缓慢的复苏，但航运业没有，目前仍在痛苦的徘徊中。主要原因之一，就是行业的自我调节出了问题，市场缺乏自



全一海运有限公司



律。”中国远洋海运集团副总经理叶伟龙表示。

统计显示，2011 至 2015 年，航运业年均投资造船金额超过 1000 亿美元，持续的运力扩张，导致供需严重失衡。2016 年年初，海运业的两大运价指标 BDI(波罗的海干散货运价指数)和 CCFI(中国出口集装箱运价指数)双双跌至历史新低，分别只有 290 点和 632 点。

不过，运力疯狂扩张的势头在近两年出现明显退潮。中国船舶工业协会公布的数据显示，2016 年国际船舶市场继续深度调整，全球新船成交量同比大幅下降 67%，年末全球船企手持订单较 2015 年底下滑 25%。

与此同时，拆船量大幅增加。波罗的海国际航运公会的数据显示，2016 年前 9 个月全球拆船量增长了 16%。在国内重要造船基地之一的舟山，一些企业的拆船业务利润已经超过了造船。

得益于这些因素，从 2016 年 2 月份起，BDI 开始缓慢上行，到 11 月中旬涨至 1257 点，相当于翻了三番。

“航运市场虽然仍处于运力过剩中，但随着供给增速大幅放缓，供需的边际改善足以带动 BDI 指数反弹。我们预计 2017 年 BDI 均值在 1000 点左右。”中金公司的研究报告指出。

集装箱运输市场方面，除了新增运力大幅减少，还受益于企业大量合并带来的集中度提升效应。“韩进等公司的破产，使货主担心 2017 年无法再享受到低运价和舱位保障的超值服务，心理出现变化，愿意接受一个相对较高的价格。”天风证券的报告指出。

天风证券研究员姜明表示，过去航运业的深度调整让不少从业者习惯于“看空”思维，但各种迹象表明，“2017 年会变好”极有可能不再是一句自我安慰的口号。

除了市场触底反弹，航运企业的积极调整也颇具看点。中国远洋海运集团研究中心主任佟成权表示，国内的航运企业需要改变航线货流，大力开展中国以外区域型运输，如东南亚、非洲和印度市场。此外，通过产业链整合来进行商业模式的创新。如中远海运除了航运物流，还在拓展金融、重工等产业集群。

当然，要实现弱复苏，航运业面临的挑战也是不小的，最明显的就是油价上涨和贸易保护主义的抬头。不过，正如美国北方航运基金中国区合伙人金海所说，对航运业无须过度悲观。从行业的基本面来看，全球 90%以上的贸易仍通过海上运输，其单位运输成本最低的优势依然存在。并且，在如今的低利率环境下，航运资产是少数没有增值的实物资产，具有较好的投资机会。

来源：经济参考报



全一海运有限公司



【日本三家航企显露复苏迹象】

1月31日，日本三家航企——日本邮船、川崎汽船和商船三井分别披露2016财年前三季度(2016年4月1日—12月31日)财报。

日本三家航企指出，从去年9月开始，受韩进海运破产、中国进口量增长、北美谷物丰收等利好影响，航运市场开始走出低谷，尤其是商船三井归属于母公司股东的净利润同比增长，财报较前“好看”。

当然，复苏迹象在发布的2016财年前三季度财报中还很难有所体现——日本三家航企的营业收入同比依然下降。因此，全面复苏还需要假以时日。

日本三家航企整合各自集运和海外港口业务后组建一家新企业，也明确了时间表：7月份组建，明年4月开始运营。

虽然2016财年前三季度经营业绩恶化，但是日本邮船还是上调其整个2016财年的经营业绩预期，主要缘于其对集运和散运市场持有乐观判断。

日本邮船：改善预期

与去年同期相比，日本邮船(NYK)2016财年前三季度经营业绩恶化，合并营业收入为14145亿日元，同比减少3521亿日元；经营性收入为-155亿日元，同比减少626亿日元；经常性利润为22亿日元，同比减少537亿日元。同时，归属于母公司股东的净利润同比减少2489亿日元，为-2260亿日元。

缘于市场低迷(影响625亿日元)，NYK 2016财年前三季度经常性利润同比减少537亿日元，2015财年市场影响574亿日元，可见2016年市场更低迷。

然而，NYK强调，集运和散运市场在2016财年第三季度开始复苏，其也对2016财年的预期更加乐观。

集运部门：年底开始复苏

NYK表示，自去年8月底韩进海运破产以来，太平洋航线运力逐渐达到供需平衡；欧洲航线走出谷底，但是因大船交付，复苏显得较为温和；中南美航线自夏季以来运力供需逐渐平衡，因此费率较为稳定；亚洲航线因市场环境欠佳而始终低迷。

为了保持竞争力，在G6没有任何变化的情况下，NYK根据市场需求重整服务结构，并在某些航线上减少运力投放。为了削减成本，即便油价在2016财年有所抬头，NYK燃料使用费也得到有效控制。其达到这一目的主要是通过三条渠道：一是提升船舶燃油效率；二是使用燃油效率更高的超大型船舶；三是提高货物装载率。NYK还采取措施，努力增加货量和盈利能力，如保证某类货物更贴合市场而更有效率地装载。



全一海运有限公司



NYK 的码头也能年复一年地不断增加货物吞吐量。

即便如此，NYK 集运部门还是出现亏损，且营业收入由 2015 财年前三季度的 5469 亿日元同比减少 1164 亿日元至 2016 财年同期的 4304 亿日元。

散运部门：长约保持盈利

在汽车运输市场，因为资源富裕型国家经济低迷，导致其汽车进口量下降，这也影响了 NYK 的汽车运输业务。在这种情况下，NYK 继续实施降速等措施以减少成本，并提供定制服务，包括增开越南北部航线。此外，NYK 的某家下属企业的世界首批 LNG 动力车开始服役，以此减少对环境的污染。在汽车物流领域，目前的运营模式非常稳健，尤其是在中国和印度的汽车物流中心。NYK 也在肯尼亚和越南建立新的联合体，以便为整车提供物流服务。

在干散货运输市场，运力过剩状况不再恶化，这主要受益于老旧船舶的拆解，此外铁矿石、煤炭和谷物货量也得到了提升，结果是干散货运输市场从去年秋季开始稳健复苏。与此同时，NYK 致力于签订长期合同以抵御短期市场波动，并仍然强调减少成本，如提高船队运营效率。同时，不断降低成本，如通过拼箱来减少空放航次；提高船舶调配效率。

在液货运输市场，市场行情较为萧条，缘于很多新造船，尤其是 VLCC 的大量交付，从中东出发的东西航线货量开始下降，而 LPG 市场则因东亚货物的装卸点从美国转移到中东，运输距离的大幅缩减使所有航线市场低迷。然而，NYK 通过长期合约保证了自身利益，从而使 LNG 船队获得稳定收益。另外，NYK 在 2016 财年前三季度建成两艘浮式生产储油轮(FPSO)，使得 FPSO 增至 4 艘。

即便如此，NYK 散运部门还是出现亏损，且营业收入由 2015 财年前三季度的 7101 亿日元同比减少 1836 亿日元至 2016 财年同期的 5264 亿日元。

改善预期

NYK 预计 2016 财年第四季度，集运市场将继续复苏，资源富裕型国家的汽车需求量下跌还将持续。干散货部门正在从历史低点复苏，液货、油气部门还将需要时间来恢复，但是拥有长期合约的 LNG 和海工部门仍将获得稳定利润。基于上述原因，NYK 上调了 2016 财年的经营业绩预期。

NYK 对 2016 财年的合并财务状况预测如下：营业收入为 19050 亿日元，经营性收入为亏损 175 亿日元，经常性利润为 0，归属于母公司股东的净利润为亏损 2450 亿日元。NYK 强调航运市场有复苏信号，并将采取措施，努力恢复盈利。



全一海运有限公司



在 2016 财年前三季度财报中，NYK 宣布其与另外两家日本航运企业整合集运和海外港口业务的进展：去年 10 月底，宣布与川崎汽船和商船三井整合集运和海外港口业务，新企业 7 月份成立，并于明年 4 月开始运营。

面对未来市场，川崎汽船与日本邮船一样，上调了其 2016 财年的经营业绩预期，表示航运业将逐渐走出谷底，只是市场全面复苏还需要假以时日。

川崎汽船：走出谷底

2016 财年前三季度，川崎汽船（“K” LINE）经营业绩并不理想。集运领域货量同比增长；散运领域受中国进口货量增长的有力支撑货量有所增长。但是，受累于运力过剩顽疾，经营业绩全面下跌。

面对未来市场，“K” LINE 与日本邮船一样，上调了其 2016 财年的经营业绩预期，表示航运业将逐渐走出谷底，只是市场全面复苏还需要假以时日。

集运部门：量增价跌

“K” LINE 集运部门包括集运和物流两个子部门。

集运：2016 财年前三季度，东西航线稳定，包括中国国庆节期间都能保持稳定；北美航线货量同比增长 9%；亚欧航线货量同比持平；亚洲区域内航线货量因结构调整而同比下滑 3%。总体上，“K” LINE 集运货量同比增长 5%。

虽然现货市场费率因稳定的货量而同比上涨，但是运力过剩的鸿沟还是较为固定，营业收入也同比下降，导致“K” LINE 集运部门经营业绩亏损扩大。

物流：物流部门包括内陆货运和仓储。日本国内物流服务的需求某种程度上同比下滑；国际物流服务需求强劲，表现为从日本出发的空运需求增加。然而因日元升值，物流部门营业收入和盈利同比均下降。

散运部门：逐渐探底

“K” LINE 散运部门包括干散货运输、汽车运输、LNG 和油轮运输、近海和沿海运输四个部门。



全一海运有限公司



干散货运输：缘于中国铁矿石和煤炭进口量增加的支撑，2016 财年前三季度，干散货运输走出低谷并持续复苏。在某个阶段，5 条主要航线大型船舶的费率一度达到 2 万美元/日，但还是受累于运力过剩，原因是部分船舶拆解从去年下半年开始放缓（年初拆解非常强劲）。“K” LINE 致力于拆解部分不经济型船舶，减少运营成本并改善船舶调配，但是干散货运输在营业收入同比下降的情况下，亏损更加扩大。

汽车运输：2016 财年前三季度，整车运输量同比下降，原因一是资源价格下降致从亚洲运至资源富裕型国家（如中东、中南美洲和非洲）的整车数量下降；二是从欧洲和北美运至亚洲的整车数量未受中国经济增速下滑的影响；三是俄罗斯经济暴跌，欧洲内部汽车运输量同比下滑。综上所述，整车运输量同比下滑 3%，营业收入和利润同比均下降。

LNG 和油轮运输：尽管拥有中长期合约的 LNG 和油轮运输的表现稳健，但是 LNG 和油轮运输业务的营业收入和利润同比均下降。

近海和沿海运输：近海和沿海运输营业收入和利润同比均下降，原因首先是货量下降（主要是受台风影响）；其次是近海船舶拆解量下降；第三是沿海开辟新航线产生了费用。

预期：走出谷底

“K” LINE 预期随着资源价格的上升，以及全球经济的温和复苏，将会促进费率走出谷底。并且，与日本邮船一样，“K” LINE 上调了其对于 2016 财年经营业绩的预期（见表 3）。

集运市场，即便费率会走出低谷，尤其在东西航线上，但是季节性因素导致的货量下跌会让短期费率停止上涨。“K” LINE 将调整船舶以促进收益，强化优势业务，如冷藏运输，并将一如既往采取成本削减措施。

干散货运输市场，虽然海运需求量正在温和上涨，但改善全球运力过剩还需假以时日。在这种情况下，“K” LINE 仍将继续促进运营效率，并通过减少不经济型船舶等措施来提高集团的成本竞争优势；强化收入结构以避免市场波动。

汽车运输船市场，“K” LINE 将强化该业务平台，以反映贸易结构的变化，诸如揽取东南亚国家的货物，并在大西洋流域寻求贸易。与此同时，将强化营业收入的基础，通过最大化利用其相继投入运营的大型、新生代船型，以载重能力更大的大件运输船为主，并强化能源利用效率。

LNG 和油轮运输市场，将通过中长期运输合同来保证稳定的营业收入。

散运部门利润大多同比增长，集运部门则主要因本财年初签订“丧权”年约才未能分享到现货市场上涨的“一杯羹”——商船三井经营业绩在日本三家航



全一海运有限公司



运大佬中可谓木秀于林。

商船三井：木秀于林

在 2016 财年前三季度财报中，商船三井 (MOL) 认为其所经营的船运情况大多在逐渐好转。

散运部门，MOL 认为散运市场正面临复苏趋势，当然某些特殊船型例外。去年秋季开始，复苏趋势越发稳固，以下四大因素将市场带出谷底：一是自巴西发货的铁矿石运输；二是北美地区的丰收季；三是澳大利亚西部主要托运人新签订的租船合约；四是中国大量进口的煤炭。VLCC 运输市场持续低迷直至去年 9 月下旬，原因有三：一是油运货量的持续低迷；二是部分新造船的交付；三是尼日利亚的停止发货。不过从秋季开始，VLCC 运输市场开始向好，原因有二：一是尼日利亚重新发货；二是冬季需求开始启动。

集运部门，虽然亚洲—北美、亚欧、亚洲—南美市场供需状况正在逐渐好转，促进现货市场费率上涨，但是因本财年初签订的年约费率同比降幅巨大，尤其是亚洲—北美航线，致经营业绩仍然未得到明显改善。

此外，2016 财年前三季度日元兑美元汇率上涨 15.22 日元至 106.38 日元/美元，油价下跌 31 美元/吨至 265 美元/吨。

综上所述，2016 财年前三季度，商船三井营业收入为 10814.4 亿日元，经营性亏损为 20 亿日元，经常性利润为 138 亿日元，归属于母公司股东的净利润为 190 亿日元。

散运部门：利润大多同比增长

MOL 散运部门包括干散货运输、油轮/LNG 船/海工业务及汽车运输船部门。虽然整体业绩仍然不理想，但是具体到各细分市场则不乏亮点。

干散货运输：缘于澳大利亚西部的主要托运人新签租船合约，海岬型船自年初以来开始走出低谷。历史高点为 8000 美元/日，是因自去年 9 月以来来自巴西的铁矿石运输抬头及资源价格上涨。巴拿马船型市场下跌，中小型船舶一直在为运价博弈，直到去年 10 月，因中国进口煤炭数量上升及其他因素导致该市场温和上扬；去年 11 月左右，该市场因北美粮食丰收及稳定的煤炭货量而得到实质性上涨（圣诞节期间有过短暂下跌）。在这种情况下，MOL 散运部门开始减少海岬型船舶数量，以及根本性重构中小型船舶的商业模式，致部门的经常性利润同比增长。

油轮/LNG 船/海工业务：VLCC 市场因中国大量进口原油而表现一直稳定，但是夏季却一路向下，原因为运力过剩情况恶化。一是原油需求下降；二是尼日



利亚国内冲突导致原油出口停滞。VLCC 从秋季开始运力趋向平衡，市场行情开始趋好，一是圣诞节假期以及欧洲租船人产生需求；二是尼日利亚原油出口重新启动；三是冬季需求旺盛。

成品油轮运输市场在某些因素的支撑下开始回弹，如大型船舶需求旺盛，及对重油船运的转型。但是，市场在此段时间还是很低迷，原因是东西方市场的套利交易萧条及植物油贸易下降等。此外，不间断的新船交付，以及沉重的运营负担，包括精炼业务利润下降等原因均导致成品油市场产生大量存货。

LPG 运输市场因运力过剩而下降，一是新船交付导致额外运力增加；二是东西方市场价格波动缩小导致套利交易变少；三是从美国至亚洲的长距离贸易运输减少。

在这种情况下，MOL 油轮运输部门的利润同比下降，当然这并不影响其维持获得稳定的利润。原因一是持有长期合约；二是通过联盟运营、成本削减等措施不间断地改善运营效率。LNG 部门的经常性利润同比增长，原因是长期合约提供的稳定利润及新项目的下水。海工市场也由于 FPSO 的顺利下水而实现经常性利润的同比增长。

汽车船运输：在汽车船运输市场，运向美国和欧洲的整车数量稳定；与此同时，运往资源生产型国家及发展中国家的整车数量下降（由于这些国家经济下滑及资源价格下降）。因此，虽然汽车船运输部门针对贸易格局变化采取了正面的改善运营效率的措施，但该部门的经常性利润同比依然下降，并产生亏损。

集运部门：年约阻碍市场发展

亚洲—北美航线的费率在 2016 财年一季度降至历史最低点，但二季度开始出现向上趋势（主要是夏季需求产生），从亚洲出发的货量接近 2015 财年的高点。此后虽有一些下降，但冬季需求又促进了费率的上升。在亚洲—南美航线，费率较为稳定（运力供需状况通过各种调配措施得到很大改善），在亚洲区域内航线，则因货量下降而开始低迷。

此外，2016 财年初签订的年约费率下降幅度巨大，尤其是亚洲—北美航线。在这种市场环境下，集运部门的经常性亏损同比扩大（即便通过业务结构调整降低船舶成本、通过强化销售促进产能利用率、通过定位空箱减少运营成本，见表 2）。

谨慎调整预期

对照去年 10 月底的预期，尽管油价将预期上涨，MOL 仍然根据各种利好因素，上调了其 2016 财年营业收入、经营性收入和经常性利润的预期。这些利



全一海运有限公司



好因素如下：一是散运部门运营效率提高；二是集运部门在亚洲—北美航线增加箱量；三是减少运营成本如定位空箱位置；四是弱势日元的正面影响。另一方面，MOL 出于对自有集装箱船价格可能下跌的考虑，下调了其归属于母公司股东的净利润的预期——去年集装箱船价格有了明显的下跌。

来源：航运交易公报

【韩国政府出手“金援”现代商船】

为扶持本国航运企业，韩国国有金融机构计划购买现代商船船舶售后回租，并且将购买该公司股票和债务，以提升这家韩国航运巨头的财务状况。

据悉，韩国国有船舶融资公司韩国航运 (Korea Shipping) 正在寻找机会购买现代商船 10 艘集装箱船，然后售后回租给现代商船运营。

韩国金融监管机构融资服务委员会的官员 Sohn Byung-doo 表示，该公司旨在帮助持续衰退的国内造船业和航运业，同时，该公司还将购买现代商船的股票和债务，提升这家韩国航运巨头的财务状况。通过这些措施，韩国航运预计在本月末将为现代商船提供 7200 亿韩元 (6.337 亿美元) 的财政援助。据估计，其中大约 1500 亿韩元用于购买现代商船的股票，而剩余的资金用于购买债转股的债务。

据了解，韩国航运 (Korea Shipping) 成立于今年 1 月，注册资本为 1 万亿韩元 (约合 8.45 亿美元)，该公司筹划已有半年之久。公司成立的目的将主要负责接管陷入危机的航运公司的集装箱船，然后将之返租给船公司，使之得以维持运营。根据计划，该船舶融资公司将提供 6.5 万亿韩元的资金来帮助韩国船公司购买新船。

全球航运业长期持续衰退导致韩国的航运业经历了巨大的危机，去年 8 月，韩国最大班轮公司韩进海运宣布破产被法院接管，因此韩国政府下决心要扶持本国航运企业。而造船业方面，韩国三大船企——现代重工、三星重工和大宇造船海洋也面临新订单骤减、海工设施推迟交付造成巨额损失及成本增加等各种不利因素。

据现代商船上交证交所的备案称，由于 2016 年大量的资产出售，现代商船的净亏损从前一年的 6270 亿韩元下降至 44 亿韩元。

虽然现代商船净亏损减少，但是截至 2016 年末其营业亏损同比增长 198%，为 8333 亿韩元，前一年的营业亏损为 2793 亿韩元，同时营业收入下降 18%，从 2015 财年的 5.64 万亿韩元下降至 4.58 万亿韩元。

来源：国际船舶网



4. 船舶市场动态

【船舶交易周评 - 综合指数止跌回稳 内河货船成交剧增】

2月15日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为753.45点，环比微涨0.30%。其中，国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别上涨0.40%、0.38%、1.00%，沿海散货船价综合指数微跌0.85%。

本周，国际散货船价格呈现振荡盘整态势，5年船龄的灵便型和海岬型散货船价格分别上涨3.39%、0.03%，超灵便型散货船价格下跌1.78%，巴拿马型散货船价格维持稳定。近期，国际散货船1年期期租费率涨多跌少，市场对干散货运输看多增加；加上澳大利亚和印尼等地区受恶劣天气影响，部分运力滞港，可用运力减少；国际干散货运价短期内可能触底反弹，二手散货船价格有止跌回稳可能。本期，二手散货船成交萎缩，共计成交12艘，比上期减少18艘，其中海岬型船成交1艘，卡尔萨姆型散货船成交1艘，巴拿马型散货船成交1艘，超灵便型散货船成交4艘，灵便型散货船成交5艘。

OPEC原油超预期减产利好，国际原油价格连续上涨，布伦特原油现货价格周一收于56.70美元/桶。我国原油对外依存度逐年攀升，从能源安全角度出发，国家原油储备步伐仍需提速。2016年，我国原油进口总量达3.81亿吨，同比增长13.6%；2017年1月份，进口量同比增长27.5%，进口金额更是增长近九成。本周，国际油轮船价振荡调整，5年船龄的VLCC、阿芙拉型和成品油轮价格分别上涨0.04%、0.03%、2.80%，苏伊士型和巴拿马型品油轮价格分别下跌1.16%、0.09%。国际油轮1年期期租费率稳中有跌，预计二手油轮船价短期内震荡往复概率较大。本期，国际油轮共计成交8艘，比上期减少10艘，其中阿芙拉型油轮成交2艘，成品油轮成交6艘，其他船型未见成交。

节后，工厂陆续恢复生产，火电用煤需求增加，沿海煤炭运价稳步上涨，二手沿海散货船价格涨跌不一。本周，5年船龄的沿海1000DWT散货船价格下跌2.09%，5000DWT散货船价格上涨1.31%。目前，国内大型煤企降价促销动力煤，提振下游用煤企业补库需求；南北粮食价格顺畅，粮食贸易成交增加；加上印尼煤炭、镍矿因天气影响出口不畅，内外贸兼营船舶压港严重；沿海散货运输价格延续上涨走势，预计大船船价短期稳中有涨。本周，沿海1000DWT左右的散货船成交2艘，5000DWT左右的散货船成交2艘，20000DWT左右的散货船成交1艘。

节后民工陆续返回工地，户外基建开工增多，建材运输需求启动，运费止跌回稳，内河散货船价格涨跌互现。本周，5年船龄的1000DWT、3000DWT散货船价格环比上涨1.45%、3.85%，500DWT、1000DWT散货船价格环比下跌0.62%、0.33%。信贷是决定短期房价的最关键因素，央行明确提出信贷增速过快的银行，可能面临基于宏观审慎评估体系的差别化存款准备金利率的处罚，房地产市场可能迎来拐点，内河运输需求受到影响，内河散货船价格上涨面临较大压力。本周，受成交信息集中报送，以及部分地区船舶个人所有权因政策因素集中变更为集体所有权影响，成交量剧增。本周，内河散货船共计成交144艘，比上周增加31艘。

来源：上海航运交易所



【韩媒：中国造船业衰退是韩国的发展机会】

韩国 Dailian 新闻网 2 月 13 日报道，外媒称，在世界造船业占有率达 30% 的中国造船行业出现衰退，75% 的造船厂已关停，具备大型船舶生产能力的造船厂也逐年减少，这对韩国造船业来说可能是很好发展机会，但业界称虽然韩国船企今年 1 月订单量居世界第一位，但很难据此断定韩造船行业已摆脱困境。

中国业界出现的现象是结构调整过程中优胜劣汰的体现，因为中国造船业将继续巩固世界第一的位置，计划到 2020 年国际占有率提升至 45%。

业界人士称中船工业和中船重工等中国国有大型企业及民营企业通过政府支持，不断提升竞争力，中国在去产能，促进尖端海洋设备及高附加值智能船舶等方面的行动值得关注。

反观韩国，造船订单存量在 2007 年被中国超越，目前在高端船舶市场也被中国紧追，且面临诸多不利因素，大宇造船海洋 4400 亿韩元的公司债将于 4 月到期，三星重工承接的钻探船等订单面临因发包商破产而被取消的风险。

业界表示，韩造船企业将面临资金及流动性困境，今后仍须集中推进结构调整自救并确保流动性。

来源：龙 de 船人

【大型成品油船命途多舛】

LR 成品油船被抱以高度期望，但结果却远远没能达到预期。

船舶经纪 Gibson 表示，过去业界人士一直坚信，大型成品油船是一个未来趋势，一定能获得成功，尤其是 LR2 成品油船。然而事实却是，几个月以来大型成品油船一直举步维艰，几乎难以回复盈利状态。

Gibson 表示，中东炼油能力扩张，欧洲产能减少以及更为广泛的产品驱动长途贸易不平衡发展，是导致 LR2 型成品油船现状的主要原因。中东炼油产能扩大、出口激增导致欧洲炼油厂面临巨大压力，一些产能受到打压。原计划 2016 年投产的 Jazan 炼油厂延期至 2018 年开工，导致市场需求量增加，石油价格崩溃导致全球炼油利润增长，阻碍了未来十年内欧洲炼油厂的发展。随着新旧工厂相互竞争，成品油船市场将面临更多问题和挑战，导致许多套利机会被扼杀，西方货运量大量流失。

尽管如此，中东出口增长能在一段时间内支持 LR 成品油船的收入。然而增长总是有限的，直到 2016 年，中东成品油出口已经趋于平缓，而同时期船舶数



全一海运有限公司



量出现激增。受到上述因素影响，需求增长量可能相比过去几年有所放缓。随着新产能即将上线，加上目前面临全球成品油市场逆境，成品油船想要快速回复盈利几乎不可能。

来源：国际船舶网

【中日韩造船业谁能笑到最后】

近年来，全球贸易增速下滑对新的集装箱船、油轮和大宗商品散货船的需求造成冲击，就连三分全球造船业天下的中日韩企业的日子也不好过。许多企业严重亏损，韩国造船业巨头大宇更是一度卖楼求存。

全球造船和海运动态分析机构克拉克森 2 月 7 日发布的数据显示，今年 1 月韩国造船业新接订单量超过中国和日本，居全球第一。韩国造船业是否就此摆脱危机？中日韩企业又是谁能撑到最后？

韩国造船业依然艰难

韩联社 2 月 7 日援引克拉克森的数据称，今年 1 月韩国造船业新接订单量达 33 万修正总吨（CGT），占全球订单总量（60 万 CGT）的 55.5%。

韩国造船业订单回温与国际油价近期上涨有很大关系，后者正带动离岸设施的需求。韩国不少企业都将之视为一年开头的积极信号，现代重工首席执行官康焕古（音译）表示，虽然造船业仍需要一段时间才能走出萧条境遇，但有理由相信 2017 年会比 2016 年更好。但业内人士分析称，目前韩国订单总量与去年水平持平，仅凭一个月的成绩还无法预测 2017 全年的业绩。

另一个不能忽略的事实是：韩国的裁员潮依然未减退。韩国造船企业都在挣扎求生存。据韩联社报道，韩国工业数据显示，预计 2017 年韩国三大船厂合计裁员 4000 多人。其中，大宇造船计划裁员 2000 人，三星重工计划裁员 1800 人，现代重工方面也有裁员计划。

事实上，大宇造船在 2016 年已经裁员 2000 人，并且自今年 1 月起，该企业部分员工开始轮流持续整月无薪休假，同时计划出售价值 5000 亿韩元的资产；三星重工此前公布的自救计划表示，到 2018 年底之前，该船厂计划累计裁员 5000 人，还在考虑出售价值 4000 亿韩元的非核心资产。现代重工则通过拆分业务板块、出售非核心资产自救，其计划到 2018 年通过出售非核心资产、裁员等举措，将负债比率降至 100% 以下。

“韩国造船业出现困局，并非因其造船实力不足，而是由全球海工行业整体低迷造成的。韩国造船业是比较早转向海工行业的，因此受油价大跌、海工行业低迷的影响和拖累也是首当其冲。”航运界网副主编、航运行业分析师王海在接受国际商报记者采访时说。



全一海运有限公司



王海坦言，海工行业低迷已导致韩国船厂很多海工设备订单撤单或者延迟交付。造船业非一次性付款的分批付款规则导致前期船厂要垫付巨额资金，这也是全球造船业接连出现资金困难的最主要原因。

改革求生存

度日艰难的不仅是韩国造船业。事实上，曾经过度乐观的航运公司现在都吃了苦头，充斥着整个造船市场的大量订单使他们难逃亏损厄运。

克拉克森数据显示，截至今年1月底，全球未交货订单为8187万CGT，创下2004年9月以来的最高纪录。其中，中国未交货订单量最多，达2840万CGT，日本（1926万CGT）和韩国（1897万CGT）分列其后。“覆巢之下安有完卵。在行业整体大环境不好的情况下，中日韩三方造船业的前景都难以预测。”王海说，“目前来看，韩国船厂的问题比较大，所以似乎最艰难。但只要韩国船厂能够撑过这一段困难时期，对中国船厂而言，这依然是一个相当强劲的竞争对手。”

在王海看来，在中日韩三国造船业中，韩国以高精尖产品居多，日本则是稳健型选手，但受到全球航运低迷以及日元汇率影响同样亏损严重。中国则是以量取胜，但附加值并不很高。

当前各国造船业都被迫进行改革重组，产能过剩、产品结构相对单一的中国造船业更是如此。

今年1月，工业和信息化部、国家发改委、财政部、人民银行、银监会、国防科工局等六部委联合印发了《船舶工业深化结构调整加快转型升级行动计划（2016~2020年）》。王海指出，该计划有三个亮点：其一是强调船舶工业配套，加强配套保障以提升中国船舶工业的整体效率。目前中国已经开始建造国产豪华游轮，这种船更需要强大的配套能力；其二是打造中国品牌，这是中国制造进入新阶段的必然要求；其三是提出金融和保险支持，鼓励金融机构和保险机构支持船舶工业。

此外，该计划还鼓励企业进行研发以及重视船厂管理。王海坦言，在中国船舶工业行业中，尤其是中小民营船厂并不太重视研发投入，这恰恰是与日韩两国竞争的一大劣势。

来源：船海装备网



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	303.50	-5	↓	331.50	-6	↓	0.00			472.00	-1
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	340.00	-4	↓	345.00	-3	↓	0.00			0.00	
Panama	260.00	0		n/a			n/a			515.00	0
Shanghai	350.00	-5	↓	0.00			0.00			0.00	
Singapore	327.00	-5	↓	357.00	0		492.00	-5	↓	502.00	-5
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0
Tokyo	370.00	0		373.00	-2	↓	0.00			570.00	-10

来源: Bunker Ports News Worldwide

截止日期:

2017-02-17

◆ 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 05 周	第 04 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 06 周	第 05 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,300	8,300	0	0.0%	



全一海运有限公司



苏伊士型 Suezmax	160,000	5,400	5,400	0	0.0%
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,400	4,400	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: 2017-02-17

(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
6+4	TAK	115,000	Dalian, China	2019	Maersk Tankers - Danish	4,100	
2	TAK	5,000	PaxOcean Zuhai, China	2018	PT AKR Sea Transport - Indonesian	Undisclosed	
2+2	BC	208,000	Jinhai HI, China	2018-2019	Chartworld - Greek	3,900	
1+7	FSRU	173,400 cbm	Daewoo, S. Korea	2019-2020	Excelerate Energy - U.S.A	23,000	

◆ 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
CWB STRONGFIELD	BC	39,400		2014	China	1,400	Yangzijiang Shipping - Chinese	at aution
ZORINA	BC	57,000		2011	China	735	Universal Ship Investment - Panamanian	bank sale
FULVIA	BC	92,500		2010	China	1,050	Oldendorff - German	bank sale
BERGEN TRADER I	BC	82,500		2012	S. Korea	1,590	Undisclosed	en bloc each
BERGEN TRADER II	BC	82,500		2013	S. Korea	1,610	Undisclosed	en bloc each
MARDI GRAS	BC	28,399		2006	Japan	580	Vietnamese	failed to Vietnamese \$6.4m Dec 2016
OCEAN TRADER I#	BC	24,112		1999	Japan	260	Chinese	
ATLANTIC DREAM	BC	28,515		2006	Japan	650	Vietnamese	
ROBLE N	BC	28,754		1995	Japan	270	ASNL Shipping - Romanian	
ALPHA PRAXIS	BC	33,745		2004	Japan	620	Greek	
BLUE ANGEL	BC	44,950		1994	Japan	250	Middle East	



全一海运有限公司



RM POWER	BC	50,568	2004	China	320	Undisclosed
RM DYNASTY	BC	50,568	2004	China	320	Undisclosed
KSL DEYANG	BC	53,413	2008	China	700	Chinese
RED SAKURA	BC	60,245	2017	Japan	2,320	Greek
OSHIMA 10793	BC	60,250	2017	Japan	2,300	M Maritime - Greek
LIAN HUA FENG	BC	73,901	2002	China	460	Undisclosed
RED GARDENIA	BC	76,294	2005	Japan	750	Greek
CHUBU MARU	BC	91,384	1997	Japan	560	Aswan Trading & Contracting - Qatar
TEH MAY	BC	175,085	2004	China	1,080	Greek
PORTAGE	BC	176,391	2002	Japan	900	Winning Shipping - Singaporean
SHIN-ZUI	BC	180,201	2007	Japan	1,575	Golden Union - Greek
ALTAIR DREAM	BC	180,694	2013	Philippines	2,590	Adani Shipping - Singaporean

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
COVE ISLAND	CV	13,698	1,118	2002	China	260	German	
WEHR HONG KONG	CV	68,383	5,089	2006	S. Korea	730	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
WIDE POS	GC	3,640		1991	S. Korea	Undisclosed	Undisclosed	**
TAIYOUNG SKY	GC/SDK	3,709		1992	S. Korea	Undisclosed	Undisclosed	
KEUMYANG FAMILY	GC	3,712		1992	S. Korea	Undisclosed	Undisclosed	
CHAVES	GC/MPP	4,624	111	2009	Ukraine	482	German	
BOUGA	GC/MPP	5,065	224	1999	Netherlands	200	Norwegian	

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
NISIDA	TAK	51,034		2012	S. Korea	2,200	Undisclosed	*
MISENO	TAK	51,034		2012	S. Korea	2,200	Undisclosed	
ATLANTIC HOPE	TAK	47,128		2008	S. Korea	3,700	Oaktree - U.S.A	en bloc internal
BATISSA	TAK	51,506		2008	S. Korea	3,700	Oaktree - U.S.A	settlement
ARDMORE SEATRADER	TAK	47,141		2002	Japan	930	Undisclosed	
DHT PHOENIX	TAK	307,151		1999	S. Korea	1,900	European	



ORTHIS	TAK	319,300	2011	S. Korea	5,700	TMS Takers - Greek
BOW ARATU	TAK/CHE	13,843	1997	Italy	460	Chinese

◆ 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
TIGER SPRING	BC	6,154	2,844	1983	China	280	

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
CAROLA	BC	73,740	9,506	1997	Japan	333	
RUNNER	CV	9,200	4,647	1995	Poland	305	
RUBY	CV	24,382	8,174	1995	Japan	330	

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
ANNA SCHEPERS	CV	34,083	10,536	1997	S. Korea	325	as is Jebel Ali
FRIEDRICH SCHULTE	CV	40,990	13,681	2002	S. Korea	308	as is Labuan
MARINA	CV	47,230	14,236	1992	Germany	329	as is Singapore with fuel for sub-continent delivery
HONG QING	GC	23,325	5,784	1987	Japan	290	India / Pakistan

◆ 最新航运公告

【中国 - 污染物清理】

船舶挂靠中国港口的会员请注意，中国对于国际远洋船舶清理船上污染物的相关规定，自 2011 年 2 月起生效，并于 2013 年进行了修订，该规定要求船舶在驶离中国港口前应向海事管理机构出示有效的污染物接收证明(PDC)。

据协会通代中国华泰保险经纪的报告，中国交通运输部已正式公布，上述要求不再强制执行，最新相关修订自 2016 年 12 月 13 日起施行，也就是，船舶



出示污染物接受证明的要求已被取消。

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
2017-02-17	684.56	730.89	6.0423	88.22	854.87	64.856	840.27	190.05	16686.0
2017-02-16	686.29	727.84	6.0105	88.431	855.56	64.628	833.76	188.15	16571.0
2017-02-15	686.32	726.18	6.002	88.452	855.64	64.617	830.9	190.78	16618.0
2017-02-14	688.06	729.48	6.0514	88.67	861.96	64.494	842.24	193.67	16709.0
2017-02-13	688.98	731.48	6.045	88.806	859.98	64.395	847.67	194.16	16709.0
2017-02-10	688.19	733.06	6.0674	88.707	859.72	64.374	858.1	194.93	16715.0
2017-02-09	687.1	734.95	6.1399	88.552	861.11	64.412	861.21	195.25	16672.0
2017-02-08	688.49	735.39	6.1372	88.738	861.87	64.228	861.91	194.87	16598.0
2017-02-07	686.04	736.93	6.139	88.434	855.35	64.418	858.79	194.02	16588.0
2017-02-06	686.06	740.1	6.1	88.433	857.29	64.214	858.66	193.23	16616.0

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
2017-02-03	美元	0.69278	0.72167	0.77556	0.84111	1.034	1.34989	1.71344
2017-02-02	美元	0.68833	0.72056	0.77667	0.84111	1.03372	1.34878	1.71233
2017-02-01	美元	0.69111	0.7215	0.78	0.84167	1.03456	1.35044	1.71511



全一海运有限公司



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
2017-01-20	美元	0.68833	0.72344	0.77528	0.85056	1.04344	1.35822	1.73289