



全一海运市场周报

2017.02 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2017.02.20 - 02.24\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【供需关系继续承压 市场运价小幅下跌】

本周，中国出口集装箱运输市场基本已从长假影响中恢复，运输需求呈现稳定态势，但短期内运力恢复过快，供需关系继续承压，综合指数小幅下跌。2月24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815.10点，较上期下跌1.8%。

欧地航线：据研究机构 Markit 公布的数据显示，欧元区2月综合 PMI 初值升至56，创下近6年新高，反映出欧洲经济良好的复苏势头，支撑居民消费以及运输需求的稳定增长。运输需求呈现稳步复苏态势，市场逐渐从长假之后恢复常态，供需基本面保持平稳，上海港船舶平均舱位利用率在85%~90%之间。受货量恢复支撑，本周市场运价止跌回升。2月24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921美元/TEU、882美元/TEU，较上期分别上涨7.3%、4.5%。

北美航线：据研究机构 Markit 公布的数据显示，美国2月综合 PMI 初值为54.3，较前值下跌1.5，显示出美国经济复苏有放缓的迹象。运输需求在节后表现较为平稳，之前停航的运力陆续投入运营，供需关系短期内面临一定压力。上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率均在90%左右。航商对后市依旧持有较为乐观的预期，虽然本周订舱运价继续下调，但下调幅度较上周收窄。2月24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1650美元/FEU、3055美元/FEU，较上期分别下跌6.8%、4.9%，降幅分别比上期收缩3.0个百分点、2.1个百分点。

波斯湾航线：市场货量在逐步恢复后增长有所停滞，供过于求的局面有所显现，部分航商通过控制总体运力规模保持以维持供需基本面稳定，上海港船舶平均舱位利用率跌至85%左右。本周市场运价继续走低。2月24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527美元/TEU，较上期下跌8.8%。

澳新航线：运输需求继续处于较为低迷的态势，由于之前停航的运力恢复运营，供需基本面继续承压，上海港船舶平均舱位利用率降至80%以下，即期市场运价继续下跌。2月24日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为510美元/TEU，较上期下跌10.8%。

南美航线：近期运输需求并未明显受到假期因素影响，一直处于较为平淡的局面，供需基本面保持稳定，上海港船舶平均舱位利用率小幅回升至90%左右，



本周市场运价止跌回稳。2月24日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为1757美元/TEU，与上期基本持平。

日本航线：本周货量上升，市场运价平稳。2月24日，中国出口至日本航线运价指数为656.39点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【沿海运力供不应求 运价指数快速上涨】

本周，沿海散货运输市场呈现较好的上涨行情，下游企业采购量明显放大，运力供不应求，运价快速上扬。2月24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985.34点，较上周上涨6.6%。

煤炭市场：本周，沿海煤炭运输市场迎来多方利好。煤炭需求方面，进入2月中下旬，各地工厂开工率已基本恢复正常水平，工业用电需求稳步提升，持续拉高电煤耗量。据统计2月24日，沿海主要电力集团日耗煤量为65.86万吨，存煤可用天数不足17天。同时中国商务部宣布限制朝鲜进口煤炭、印尼政府限制煤炭装船等情况，使得煤炭进口受阻，造成一定程度的需求缺口。加之煤炭生产企业工作日从目前执行的330个工作日重新调整至276个工作日的消息，加深了煤炭市场恐慌情绪，煤炭价格上涨预期浓厚。22日发布的环渤海动力煤价格指数报收于587/吨，连续五周下行后首次持平。产地市场更是采购活跃，坑口煤价出现反弹迹象。受上述情况影响，下游电厂纷纷加大采购规模，租船需求明显提升。运力方面，受北方恶劣天气影响，部分发运港封航，造成运力积压。而前期反弹的外贸运输市场分流了部分兼营船舶，且该部分运力目前仍未回归内贸市场。此消彼长，沿海运力出现阶段性紧张，尤其月底前船舶稀缺，部分适期船舶遭到“哄抢”，沿海煤炭运价连续几日迎来跳涨行情。

2月24日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1014.64点，较上周上涨6.8%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，各航线均迎来10元/吨左右的涨幅，其中秦皇岛-上海（4-5万dwt）航线运价为33.4元/吨，较上周五上涨9.8元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为36.8元/吨，较上周五上涨10.9元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为42.0元/吨，较上周五上涨10.6元/吨。华南航线，2月24日，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为38.2元/吨，较上周五上涨8.8元/吨。

金属矿石市场：由于春季后需求季节性回升、全国各地乃至全球范围内的基建加码、钢企利润持续改善等情况，钢企对原料铁矿石的补库需求依然不减，而降污压力陡增促使部分钢厂对中高品位铁矿石需求逐渐加大，金属矿石运输市场亦迎来上涨行情。2月24日，沿海金属矿石货种运价指数报收910.62点，较上周上涨11.4%。

粮食市场：目前南方粮食库存持续下降，南北利润较好，顺价维持在20元左右的区间。贸易商装船积极性高涨，北上船只密集，甚至造成一定程度压港。



加之沿海煤炭运输市场运力紧张，粮食运价大幅上涨。2月24日，沿海粮食货种运价指数报收811.12点，较上周上涨11.8%。

油品市场：成品油运输市场好坏参半。一方面，随着天气转暖，户外工矿、基建等户外用油企业开工率持续提升。另一方面，前期中下游用户在买涨心态下多有备货建仓，目前多以消耗库存为主，入市采购节奏再度放缓，成交氛围延续清淡。受此影响，成品油运输价格平稳运行。2月24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

【海岬型船飙升 中小型船跟涨】

本周，海岬型船“王者归来”，太平洋市场量价齐升；受大船大涨提振，巴拿马型船运价止跌回升；超灵便型船供需持续改善，租金、运价继续高歌猛进。中国进口干散货运输市场三大船型市场走出难得的普涨行情，综合指数、运价指数和租金指数悉数上涨。2月23日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数（CDFI）为662.57点，运价指数为619.79点，租金指数为726.75点，分别较上周四上涨24.8%，13.0%和44.2%。

海岬型船市场：本周海岬型船市场量价齐升，其中太平洋市场涨势凌厉，租金、运价止跌反弹，涨幅创年内新高。年初以来国内钢价不断上涨，“金三”行情预期强烈；受环保高压态势影响，高品位铁矿市场需求稳定；铁矿石期货价格再创新高，带动现货价格欲上试100美元/吨关口。本周，中国北方至澳大利亚往返航线航次期租成交升温，加之程租运价跳涨，日租金从上周五4600美元强劲反弹至本周末1万美元上方。周四，上海航运交易所发布的中国北方至澳大利亚往返航线TCT日租金为8950美元，较上周四飙升131.4%。太平洋市场，澳大利亚因前期台风未出货盘集中出货，几乎所有矿商都进场拿船，推动运价一路上行，澳大利亚至中国的铁矿石航线成交运价较上周跳涨近2美元。23日成交记录显示，受载期3月上旬，黑德兰至青岛航线成交价为6.00美元/吨。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为5.765美元/吨，较上周四大涨38.6%。大西洋市场，周初受空放运力较多、矿商出货较少双重影响，运价波动不大。周中起市场成交陆续放出，加之太平洋市场大涨提振，成交运价缓步上扬。23日成交记录显示，巴西图巴朗至青岛航线，受载期2月底至3月初，成交价为11.00美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为11.089美元/吨，较上周四上涨12.1%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为8.230美元/吨，较上周四上涨16.4%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场运价止跌回升。周初，印尼、澳大利亚煤炭出货不多，大西洋市场可用运力较多，运价延续上周下滑态势。周中起，南美粮食船运渐多，太平洋市场煤炭成交稳健，加之FFA价格上涨以及大船大涨推动，两洋市场运价均止跌上行。23日成交记录显示，9.4万载重吨船，3月4-7日黄骅交船，经东澳，中国还船，成交日租金为8250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7394美元，较上周四上涨11.5%。印尼萨马林达至中国广州航线运价为4.909美元/吨，较上周四上涨3.5%。大西洋市场，南美市场3月大豆货盘逐步放出，运价止跌回升。23日成交记录显示，8.2万载重吨船，受载期3月中旬，南美东海岸交船，新加坡-日本还船，成交日租金为9750美元/天，外加48万美元空放补贴。周四，



巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 24.689 美元/吨，较上周四上涨 3.0%。

超灵便型船市场：本周超灵便型船市场继续高歌猛进。太平洋市场，沿海船运火爆吸引部分内外贸兼营船，美西和印尼压港船舶仍缓慢释放中，加之东南亚煤炭货盘支撑，租金、运价继续上行。周四，中国南方至印尼往返航线 TCT 日租金为 6767 美元，较上周四上涨 19.9%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 5.875 美元/吨，较上周四上涨 6.5%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 5.917 美元/吨，较上周四上涨 5.5%。商务部、海关总署宣布，本年度暂停进口朝鲜原产煤炭，自 19 日起执行，有效期至 12 月 31 日。2016 年中国进口朝鲜煤炭 2248 万吨，占进口总量 8.8%，由此澳大利亚、俄罗斯焦煤出口将获益。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价继续盘整 成品油运价小幅回升】

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 56.66 美元/桶，比上周四上升 2.5%。全球原油运输市场前期的上涨行情极为短暂，本周运价波动盘整，综合水平小幅下降。从油轮供需基本面看，中远期行情较为悲观。中国进口 VLCC 运价下降，2 月 23 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 817.73 点，较上周四下降 5.3%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场成交总体较上周有所下滑，运价单边下行。中东地区货盘有所减少，市场运力较多，运价下跌，跌幅较上周有所扩大。西非航线有些成交报出，但运价也开始下行。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS70.1，较上周四下跌 6.2%，5 日平均为 WS71.72，环比下跌 6.1%，等价期租租金（TCE）平均 2.7 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS71.41，下降 4.0%，平均为 WS71.61，下跌 4.2%，TCE 平均 3.2 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场欧洲地中海运价小幅波动。西非至欧洲、黑海至地中海运价小幅波动在 WS80 至 WS85 之间，TCE 分别保持 1.3 和 1.1 万美元/天。一艘 13 万吨级船，西非至地中海，3 月 4 日货盘，成交运价为 WS85。波斯湾出发航线运价上升，至地中海航线运价震荡在 WS30 至 WS50，至亚洲航线运价为 WS72 至 WS85 之间。一艘 14 万吨级船，巴士拉至地中海，3 月 12 日货盘，成交运价为 WS50。中国进口来源分散在南美、黑海和新加坡。两艘 14 万吨级船，黑海至中国，3 月上旬货盘，成交包干运费为 307.5 万美元和 310 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场运价波动向上。跨地中海运价本周补涨，从 WS100 以下上涨至 WS110，TCE 从 7000 美元/天涨到 1.45 万美元/天。其他欧洲短程航线行情回落，北海、波罗的海运价均降至 WS100 附近，TCE 分别为 9000 美元/天和 1.9 万美元/天。受恶劣天气影响，美湾、墨西哥湾东部地区港口作业停顿，加勒比海至美湾运价在上周猛涨至 WS150 水平（TCE 约 1.79 万美元/天），本周小幅回调在 WS150 以下（TCE 约 1.6 万美元/天）。



亚洲航线运价继续缓慢提升，波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价分别升至 WS115、WS105，TCE 分别为 9000 美元/天和 1.0 万美元/天。一批 10 万吨船，科兹米诺至中国航线，3 月上旬货盘，成交包干运费提升在 42 至 43 万美元。

国际成品油轮 (Product)：运输市场 LR 型船行情基本维持上周水平，MR 型船运价止跌反弹，综合运价继续小幅回升。波斯湾至日本航线 7.5 万吨级船石脑油运价小幅下调至 WS115 (TCE 约 1.1 万美元/天)；5.5 万吨级船运价维持在 WS125 至 WS130 之间 (TCE 保持 9000 美元/天以上)；印度至日本 3.5 万吨级船石脑油运价小幅下降至 WS135 (TCE 不足 5000 美元/天)。欧美航线行情触底反弹，美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价回升至保本点以上，超过 WS105 (TCE 超过 3000 美元/天)，欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价保持在 WS130 附近 (TCE 约 6000 美元/天)，欧洲-美东-美湾-欧洲的三角航线 TCE 接近 1 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数小幅震荡 海岬型船船价上涨】

2 月 22 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 750.39 点，环比微跌 0.41%。其中，国际散货船价综合指数和沿海散货船价综合指数分别下跌 0.09%、2.52%，国际油轮船价综合指数和内河散货船价综合指数分别上涨 0.65%、0.35%。

BDI 指数下跌自创近 6 个月内新低后，5 连涨至 778 点 (周二)，环比上涨 11.95%。本周，国际散货船价格继续盘整振荡，5 年船龄的灵便型、巴拿马型和海岬型散货船价格分别上涨 2.05%、1.13%、1.02%，超灵便型散货船价格下跌 4.75%。近期，国际散货船 1 年期期租费率全线上涨，干散货运输普遍看多，市场适度反弹可期；即期市场上，巴西和西澳铁矿石出口增加，印尼煤炭、镍矿和南美的粮食等货盘表现稳健，运价企稳回升。加上天气原因部分船舶滞港在美西和印尼，可用运力减少，干散货船租金和运价可能续涨，二手散货船价格仍然存在上涨的空间和可能性。本期，二手散货船成交活跃程度提高，共计成交 18 艘，比上期增加 6 艘，其中海岬型散货船成交 3 艘，卡尔萨姆型散货船成交 3 艘，巴拿马型散货船成交 2 艘，超灵便型散货船成交 4 艘，灵便型散货船成交 6 艘。

虽然美国原油库存居高不下仍旧在限制油价的上涨空间，但是有报导称 OPEC 可能延长减产协议期限，国际原油价格高位震荡，布伦特原油现货价格周二收于 56.18 美元/桶，环比上涨 0.37%。本周，国际油轮船价经历多周下跌后开始调整，5 年船龄的 VLCC、阿芙拉型和成品油轮价格分别上涨 1.19%、2.33%、0.55%，苏伊士型和巴拿马型油轮价格分别下跌 0.52%、0.06%。国际油轮 1 年期期租费率基本平稳，预计二手油轮船价短期内将震荡止跌。2017 年，特朗普基建和财政刺激政策使得欧美石油需求较为乐观，中国虽然经济增长放缓但绝对增速大，印度大额换钞事件阵痛后，或迎来需求的爆发式增长，市场对原油需求持谨慎乐观态度。本期，国际油轮成交量有限，共计成交 6 艘，比上期减少 2 艘，其中 VLCC 油轮成交 2 艘，阿芙拉型油轮成交 1 艘，成品油轮成交 3 艘。



国内沿海散货运输市场需求整体平稳，运价小幅波动，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 4.05%，5000DWT 散货船价格微涨 0.02%。目前，中国暂停朝鲜煤炭进口，煤炭现货价格上涨预期增加，下游采购积极，内外贸兼营船舶部分转战外贸市场，在矿石、粮食运输需求增加情况下，沿海运力略显偏紧，运价延续上涨，预计大船船价短期稳中有涨。本周，沿海散货船成交量较为活跃，共计成交 9 艘，其中 1000DWT 左右的散货船成交 8 艘，5000DWT 左右的散货船成交 1 艘。

内河散货运输需求基本平稳，运价企稳，内河散货船价格涨多跌少。本周，5 年船龄的 2000DWT、3000DWT 散货船价格环比上涨 0.03%、3.02%，500DWT、1000DWT 散货船价格环比下跌 0.17%、1.24%。本周，国内内河散货船成交量维持活跃，共计成交 107 艘，比上周减少 37 艘。

来源：上海航运交易所

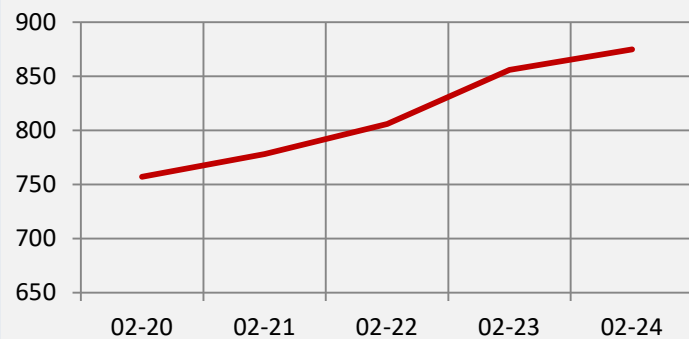
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

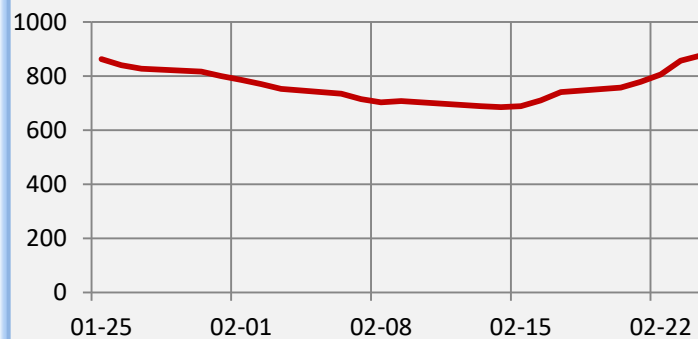
波罗的海指数	2 月 20 日		2 月 21 日		2 月 22 日		2 月 23 日		2 月 24 日	
BDI	757	+16	778	+21	806	+28	856	+50	875	+19
BCI	791	+52	856	+65	951	+95	1,134	+183	1,165	+31
BPI	909	-8	906	-3	908	+2	927	+19	947	+20
BSI	747	+18	764	+17	783	+19	797	+14	809	+12
BHSI	396	+5	402	+6	410	+8	420	+10	428	+8



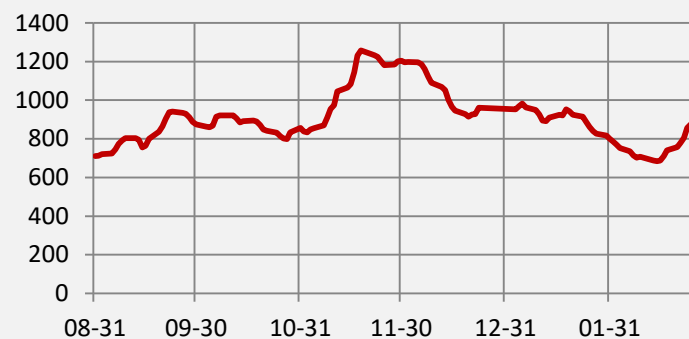
上周 BDI 指数走势



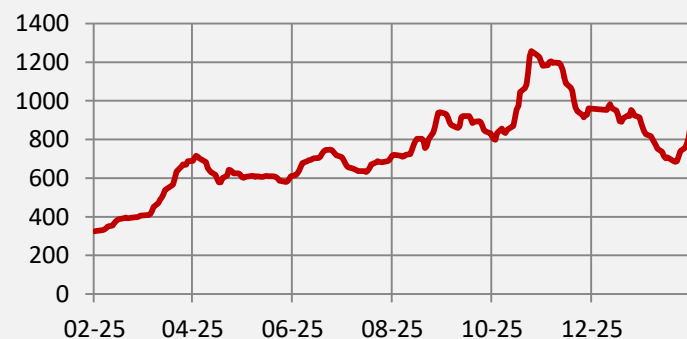
近一个月 BDI 指数走势



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 07 周	第 06 周	浮动	%
Cape (170,000)	半年	9,000	8,750	250	2.9%
	一年	10,500	10,250	250	2.4%
	三年	10,250	10,000	250	2.5%
Pmax (75,000)	半年	8,500	8,250	250	3.0%
	一年	8,250	8,250	0	0.0%
	三年	8,500	8,500	0	0.0%
Smax (55,000)	半年	8,750	8,500	250	2.9%
	一年	8,250	7,750	500	6.5%
	三年	8,500	8,000	500	6.3%
Hsize (30,000)	半年	6,750	6,500	250	3.8%
	一年	6,750	6,750	0	0.0%
	三年	7,250	7,250	0	0.0%

截止日期: 2017-02-17

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Anangel Astronomer 2012 179718 dwt dely Zhoushan prompt trip via west Australia redel Singapore-Japan \$10,000 daily - Hyundai Glovis

Andros Island 2016 63008 dwt dely EC South America ely March trip redel PG - Singapore \$12,000 daily + \$200,000 bb - Cargill

Asia Emerald II 2010 57802 dwt dely aps South Africa early March trip redel India \$14,500 daily - PCL

Bariloche 2007 75395 dwt dely CJKspot trip via Indonesia redel South China \$7,250 daily - cnr



全一海运有限公司



Bellemar 2007 81448 dwt dely Paranagua 05/15 Mar trip redel Singapore-Japan \$9,350 daily + \$4 35,000 bb - Transgrain

Bonanza YR 2006 76453 dwt dely Rizhaospot trip via No Pac redel Singapore-Japan \$6,750 daily - ADMI

Cassiopeia Star 2005 32328 dwt dely Porto Marghera prompt trip redel USEC \$4,500 daily - Clipper

Fiji 2013 81285 dwt dely EC South America 01/10 Mar trip redel Singapore-Japan \$9,500 daily + \$440,000 bb - Sino riches

Furka 2011 50630 dwt dely Busan prompt trip via CIS Pac redel Taiwan intention coal \$9,000 daily - cnr

GH Urban Sea 2017 63437 dwt dely Hong Kong prompt trip via Indonesia redel India \$9,000 daily - cnr

Konkar Theodoros 2015 60897 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel Philippines \$10,000 daily - Norden

Lara 2008 56557 dwt dely Aqaba prompt trip via Black Sea redel Persian Gulf intention grains \$9,000 daily - Meadway

Leo Advance 2007 55638 dwt dely US Gulf end Feb trip redel Morocco intention petcoke \$15,500 daily - Ultrabulk

Maera 2013 75403 dwt dely Qinzhou 27 Feb 2 laden legs redel Singapore-Japan \$8,000 daily - KLC

Min Sheng 1 2012 82000 dwt dely EC South America 01/05 Mar trip redel Singapore-Japan \$9,200 daily + \$4 20,000 bb - Cargill

Nautical Lucia 2016 6354 8 dwt dely Singapore prompt trip via Australia redel China intention salt \$10,000 daily - cnr

Nautical Marie 2015 63800 dwt dely Antwerp prompt trip via Heroya redel SE Asia \$14,250 daily - J Lauritzen

Olympic Gemini 2006 82992 dwt dely EC South America 01/01 Mar trip redel Singapore-Japan \$9,750 daily + \$475,000 bb

S-Bravery 2002 53553 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel South Vietnam-EC India intention coal \$9,500 daily - cnr

Serendipity 2008 54051 dwt dely Santo sprompt trip redel West Africa intention Lagos approx \$8,000 daily - cnr



Spring Glory 2011 93379 dwt dely EC South America 01/10 Mar trip redel Skaw-Tarragona \$9,500 daily - Azure

Stove Tide 2016 57679 dwt dely wwr up River prompt trip redel SE Asia \$11,500 daily + \$115,000 bb - Engelhart Commodities Trading Partners

Tai Profit 2001 73105 dwt dely Recalada 01/05 Mar trip redel Skaw-full Med \$9,500 daily - Cargill

Thalassini 2005 82977 dwt dely EC South America 10/14 Mar trip redel Singapore-Japan \$9,500 daily + \$4 50,000 bb - Oldendorff

Top Grace 2016 614 58 dwt dely Fangcheng prompt trip via Indonesia redel India \$9,500 daily - cnr

Yangtze Xin Hua 2012 81678 dwt dely Rotterdam 09/15 Mar trip via Santaram redel China \$11,500 daily - Commerge

(2) 期租租船摘录

Apageon 2005 52483 dwt dely Abidjan prompt min 3/ abt 5 months trading redel Atlantic \$9,000 daily - ABT

Darya Ma 2011 81874 dwt dely China 30 Mar/15 Apr 5/7 months trading redel worldwide \$8,750 daily - cnr

Ekaterini 2012 173555 dwt dely Hong Kong prompt 11/13 months trading redel worldwide \$11,200 daily - Pacific Bulk

El Grasso 2012 18136 5 dwt dely China May in d/c 11/13 months trading redel worldwide \$13,000 daily - Rio Tinto

Heroic 2010 182060 dwt dely N.China in d/c prompt 11/13 months trading redel worldwide \$11,250 daily - Classic Maritime

KM Sydney 2010 80638 dwt dely Taiwan early Mar 4/7 months trading redel worldwide approx \$9,300 daily - Cargill

Lyric Star 2011 81276 dwt dely Zhanjiangspot 4/7 months trading redel worldwide \$9,250 daily - Cargill

Rugia 2011 176531 dwt dely China 06/08 Mar 12 months trading redel worldwide \$12,500 daily - Oldendorff

Yangtze Jewel 2015 63212 dwt dely Shanwei 28 Feb/01 Mar abt 3/5 months trading redel worldwide \$8,500 daily - cnr



4. 航运市场动态

【全球焦点：今年航运业能否强势回暖？】

近期，波罗的海干散货 (BDI) 指数似乎坐上了过山车，在去年 11 月中旬涨至高点后，BDI 指数一路下滑，目前已跌去 46%。

BDI 指数被视为全球经济晴雨表，在 2016 年 2 月曾跌至历史低点，但随后则上演了长达 9 个月的强势反弹。当前，BDI 指数的走势似乎与去年同期相差无几，那么，BDI 指数能否重演当年的大涨之势？全球航运业又能否搭上便车，在今年成功逆袭？

春江水暖鸭先知，航运业今年究竟能否强势回暖，让我们从这一行业的巨头——马士基说起。

2 月 8 日，马士基航运公布，去年利润亏损 3.76 亿美元，并在财报中提及，因集装箱运费逐步改善，预计马士基航运在 2017 年的盈利改善将达到 10 亿美元。

这是马士基在三年来首次提出具体盈利目标，兴业证券分析师吉理、龚里认为，龙头公司提出盈利改善的目标，将有利于市场运价的提升。

兴业吉理、龚里进一步指出，维护运价将成为行业新趋势，并解释称，去年多项兼并重组令市场集中度继续提升，市场主体减少，联盟也有原来的四家变为三家。从 2015-2016 年来的经验看，通过杀价来破坏联合提价已不再是最优选择，而是导致互相厮杀，最终结果就是互相伤害。

美国投行 Jefferies 分析师 Andrew Lee 同样认为运价正在得到改善，并指出韩进海运的破产可能令该行业“因祸得福”。

尽管受到中国农历新年的影响，与 1 月 13 日的年内高点相比，集装箱运输现货价格如今只下滑了 4.3%。实际上，与去年同期相比，当前的平均现货运输价格已经上涨 67.2%。而且，年初至今，平均现货运输价格较去年一季度高出 81.1%，较四季度平均价格高出 16.8%。因此，运价的增长正超出预期。预计今年平均运价将同比增长 8.6%。

我们认为，从定价态度来看，韩进海运破产，航运业反而会“因祸得福”。原因在于，为了避免运输公司再出现破产，运货商愿意支付更高的价格。不仅如此，集装箱航线可能会更为专注减少损失，或是恢复盈利。

除了运价的提升，全球贸易也已现复苏迹象。兴业吉理、龚里认为，今年集运业的状况将较前几年有大幅改善。



从供给端来看，名义供给处于低速增长；而需求端，经历了 2015-2016 两年的极度低迷，2016 年全球贸易已经呈现复苏迹象，需求有拐头向上的趋势。

不过，也有观点认为航运业复苏路漫漫。《中国证券网》援引航运业人士称，整体而言，航运市场的复苏之路仍漫长，“美国总统特朗普提出 5500 亿美元用于加强基础建设，被认为是 2017 年干散货市场最大的‘鸡血’，只是其刺激效果也充满了不确定性。”

来源：华尔街见闻

【韩国干散运营商们集体预期 2017 年乐观】

由于韩进海运和现代商船的新闻一直霸占着人们的视野，韩国的几大主要干散货航运公司在 2016 年里受到人们关注的机会就相对少了。

根据 securities industry Monday 消息,由于大宗原材料贸易的改善，大韩航运 Korea Line Corp. 乐观估计今年的营业利润将比去年翻番达到 880 亿韩元(约合 7700 万美金)，最高甚至可达到 1000 亿韩元。

另外一家 KSS line，主要经营液散运输，其 2016 年营业利润从 15 年的 297 亿韩元上升至，326 亿韩元，其表示即将接收 6 艘新船，这样使得该公司船队规模将扩大至 32 艘，这样全年收入预计将增加 30%。

另外 Pan Ocean 干散业务板块也预计将受益于大宗商品贸易的反弹，最终营业利润将能增加至月 2400 亿韩元。去年这一数据约为 1700 亿韩元。

不久前，知名航运咨询公司 Drewry(德鲁里)发布的最新版干散货预测数据，随着船舶供应紧张和需求增长稳健，干散货航运市场预计将从 2017 年起恢复。

干散货需求的令人印象深刻的前景加上新船的小订单占运力总量的百分比将确保干散货市场的持续复苏。干散货市场的收益预计将从 2017 年开始改善，供需缺口缩小。预计需求将以 3%的健康速度增长，而供应量预计将从 2017 年增长约 1%，使干散货板块成为一个有趣的投资市场。

另，知名船舶经纪公司 Intermodal 在最近的一期报告中指出，在过去的一年里，散运市场出现了显著改善。尽管散运市场仍然存在许多挑战，但该市场同样也存在更多的希望，并终于朝向积极方向发展。

散运市场恐将开始出现反弹，市场对二手散货船的需求正在增加，散货船市场开始出现复苏迹象。

虽然 2016 年 BDI 创下了历史极低值 290 点，但是随着去年夏季季末散运市场逐渐开始改善，散货船市场情绪得到加强，使得 BDI 在 2016 年最后一个季度



攀升到 1000 点以上。另外 2016 年全年 BDI 平均值也较这一改善也为投资者带来了投资兴趣。即便是目前 BDI 指数低于 700 点，二手散货船的价格仍然保持坚挺，但投资者兴趣仍然十分强劲。

分析师表示，由于目前市场情况相比一年前更为乐观，潜在买家可能会认为这是一个投资的好时机，从而在目前的二手船价格水平情况下收购船舶。因此，目前二手散货船，特别是现代二手船在船舶交易市场上较为抢手，获得了许多船东的竞争。其中，最受欢迎的二手船为现代超灵便型散货船和卡姆萨尔型散货船，这些船舶获得了超过 10 家候选收购方的竞争，也反过来使得船舶交易出现一定量的溢价。

进入 2017，似乎嗅到春天气息，并且还手握重金的大佬们就按耐不住了。趁着船价还处在相对低位之时赶紧入手，抢占市场。

来源： 信德海事

【2017 年马士基航运要干 7 件大事】

马士基集团日前发布的 2016 年财报显示，集团去年总计亏损 18.97 亿美元，这是马士基集团自成立 113 年以来史上第二次亏损（第一次发生在 2009 年）。作为马士基集团的核心业务部门，马士基航运去年亏损 3.76 亿美元（2015 年为盈利 13.03 亿美元）；营业收入为 207 亿美元，同比下降 13%。

马士基航运将亏损的主要原因归咎于运价的大幅下降，而马士基集团的亏损除了马士基航运的亏损，还有马士基石油钻探和马士基供给服务资产的大幅减值。重重困难中，马士基集团决定对集团进行全面改革。去年 9 月，马士基集团宣布将业务拆分为两个独立的业务板块，即马士基海运及物流业务板块和马士基能源业务板块。马士基集团今年的重心是：整合海运及物流业务、降低马士基码头和丹马士的成本、完成对汉堡南美的收购，同时为集团旗下的能源业务板块寻求结构性的解决方案。

作为马士基海运及物流业务板块的核心组成部分，马士基航运宣布今年将继续专注于为客户服务，同时保持市场领先地位并重新扭亏为盈，而货量约占马士基航运三成的大中华区无疑将担当重任。

2 月 13 日，记者专访于 1 月 1 日履新马士基航运大中华区总裁职务的方雪刚，且听他全面阐述马士基航运的创新及挑战。

运力要“严格管理”

去年年底，马士基航运总运力同比增长 9.4%，运力增长带来的最为直接的影响就是货量及市场份额的增长。去年，马士基航运货量同比增长 9.4%，全年达到 1041.5 万 FEU；在所有航线上的市场份额均有增长，最大的增长来自于欧亚航线（增长 19%），及北半球至南半球航线（增长 7.3%）



可以对比另外两个数据，去年全球集装箱航运需求增长在 2%~3%，集装箱航运运力同比增长 4%。毫无疑问，尽管市场低迷，但马士基航运还是不断攻营拔寨，对此，方雪刚表示：“马士基航运一直追求不低于市场平均增速的增长。此外，衡量一家班轮公司的运力增长不能只看一时。目前，马士基航运的手持新船订单运力占运力总规模的 11%，而整个班轮市场则为 16%。”伴随着去年业绩的出炉，马士基航运同时宣布将推迟 9 艘 1.4 万 TEU 型船的交付，这些船舶的交付时间将被推迟一个月至一年不等，最后一艘船舶将在 2018 年年底交付(此前计划在 2017 年年底交付)。方雪刚表示，该决定一方面对马士基航运的现金流将起到积极影响；另一方面，也不至于对今年市场运力供应造成太大压力。

去年，韩进海运突如其来的破产，对市场造成短时混乱，马士基航运则借此机会加开太平洋的短期航线，以便帮助疏运货物。方雪刚表示，因此认为马士基航运在太平洋航线的市场份额大幅增长并不属实，实际上马士基航运在美东航线有所增长，在美西航线则增长不多。“接下来 2M 将与现代商船和汉堡南美展开舱位合作，希望我们的剩余舱位能够被它们所利用，提高舱位利用率。”

而对于大型船舶的增多是否会对中小班轮公司造成挤压，方雪刚认为，不同的航线对于船舶配置有不同的要求。亚欧航线上配置均是 1.8 万 TEU 以上型船，太平洋航线的船型也在增大，但是南北航线及区域内航线上也有小型船舶在运营，“最主要看各家班轮公司的航线配置。”

对于今年的班轮市场，方雪刚表示，总体而言，供需形势还未达到均衡，马士基航运预计全球集装箱航运需求增长将在 2%~4%。

低运价“不可持续”

尽管去年下半年供需情况有所好转，运价有所回升，市场环境与上半年相比有所改善，但与 2015 年相比，马士基航运去年的平均运价下降 19%。去年二季度，马士基航运平均运价为 1716 美元/FEU，与五年来的高点(2012 年二季度平均运价 2496 美元/FEU)相比下跌 31.25%。

运价的大幅下跌造成单箱利润创下低点。去年马士基航运全年单箱平均息税前利润不足 150 美元/FEU，创下五年来新低。其中，除了一季度单箱平均息税前利润超过 200 美元/FEU 外，其他三个季度均不足 140 美元/FEU。

方雪刚坦言，去年的低运价是“不可持续”的，运价的上涨是必要的。如果成本持续高于运价，任何一家精明的班轮公司都无法维持，这是很自然的。低运费在短期来看，似乎对客户有利，但是中长期来看，反而是在损害它们的利益，韩进海运的破产已经说明很多问题。



去年 12 月底，马士基航运在亚欧航线上宣布提价；近日马士基航运宣布今年 3 月在太平洋航线上提价。方雪刚表示，提价的部分原因为长约价格的谈判。“亚欧航线的长约通常是在年底或年初进行谈判，目前可以说马士基航运亚欧航线的长约谈判进展还是不错的，基本达到我们想要的运价。太平洋航线大部分将在 3、4 月份进行长约谈判，我们希望长约价格也能得到应有的增长。”

在市场运价变动频繁的情况下，长约的比例是否会大幅降低，方雪刚表示，从马士基航运的数据来看，长约的比例并没有明显下降。通常而言，太平洋航线签署的年度合同较多(亚欧航线分年约和季度约)。“实际上，我们认为每家客户都有自己的核心业务，这些核心业务不是在海运费的涨跌上，而是在研发产品、开拓业务和服务客户上，如果将精力更多地放在关注即期市场海运费的涨跌上，恐怕不如签订长约来得方便。除了稳定的运价之外，长约客户还有舱位保证、固定服务等优势。”

成本战略要“协同”

马士基航运有着明确的成本节约战略，正是基于良好的成本战略，使得马士基航运的业绩始终傲领同行。去年，马士基航运全年息税前利润较同行预计高出 6%，高出此前设定的 5% 的目标。

方雪刚表示：“成本对于每家班轮公司而言都是有巨大压力的。对于马士基航运而言，成本优势是核心策略之一，每年都要降低成本。但并不是单一地降低成本，而是通过技术更新、流程设计等方式在优化运营成本的同时提高效率。”

显然，马士基航运成功的成本节约战略直接体现在数据中，去年二季度，马士基航运平均单箱成本为 1911 美元/FEU，与五年来的高点(2012 年二季度平均单箱成本 3097 美元/FEU)相比下降 38.30%。

在马士基集团的分拆计划中，马士基航运是海运及物流业务板块的核心组成部分。除了马士基航运，该板块还有马士基码头、丹马士、施维策(马士基拖轮和海上救助)及马士基集装箱工业公司。马士基集团宣称，海运及物流业务板块将通过创新和数字化解决方案及服务帮助马士基航运优化产品和客户体验。

方雪刚指出，在海运及物流业务板块中，马士基航运可以根据客户的需要提供综合解决方案，在供应链每个环节上都可以提供更好的服务。“板块协同是新战略，需要时间和过程。板块之间各个业务的信息都可以得到整合，相信这会成为马士基航运的优势。”去年，马士基海运及物流业务板块共实现 1.16 亿美元的实际利润，较 2015 年的 19.92 亿美元大幅下降。

“收购”实现增长策略



对于今年马士基航运的发展策略，方雪刚强调是“增长”。增长主要是两方面：一是实现盈利的增长；二是实现市场份额的增长。实现增长策略的途径，一是通过马士基航运自身业务的成长；二是通过收购。“收购是马士基航运的战略选择。至于说今后是否还会有收购，只能说马士基航运会考虑各种选项。”

马士基航运去年 12 月宣布收购汉堡南美，收购将在今年二季度完成最终协议的签署，计划年底完成收购。马士基航运表示，收购将支持马士基航运的增长战略和在南北向航线上业务的发展。

对于收购汉堡南美是否引发南美航线上的垄断问题，方雪刚表示，“收购汉堡南美需要监管部门审查批准，如果对客户利益造成损害，我相信监管部门是不会批准的。目前我对交易能够得到监管部门的批准是非常乐观的，通过整合，两家企业可以给客户带来更好的服务。”

对于近年来班轮市场频繁的收购事件，方雪刚表示：“我们欢迎行业更多的整合。目前的行业规模还是过于分散，要使行业趋于更加良性的发展，行业需要进一步整合，才能使各家班轮公司将更多精力放在提高服务上，而不是恶性的价格竞争。”

去年是马士基航运大中华区成立的第一年，内部有很多的变化。方雪刚认为，总体而言，大中华区变化管理的过程是令人满意的，员工的参与度非常高。“大中华区的成立，最重要的是为客户带来很大的便利性。从去年开始，客户只需要直接对接大中华区，可以从全中国出货，并且服务的标准都是一致的（大部分客户不是从一个区域或者一个港口出口，此前各个区域的服务标准并不一致）。 ”

作为马士基航运大中华区的新任总裁，方雪刚坦言，去年大中华区的运价和货量增长同样面临着巨大的压力。“今年，大中华区的重点工作是：继续提高客户的服务体验，如通过数字化的尝试，降低马士基航运与客户之间的工作量和成本；继续有成长，不仅是在货量上，而且是利润和不低于市场平均增速的市场份额增长。”

“联盟”提升服务

4 月份，由全球排名前列的班轮公司组成的三大联盟将正式运营。OCEAN Alliance 和 THE Alliance 是全新的联盟体，马士基航运所在的 2M 也宣布了与现代商船、汉堡南美的舱位合作计划。

相较于 OCEAN Alliance 和 THE Alliance，方雪刚表示：“2M 的优势在于，首先，2M 已经运营两年多，可以说在这个过程中不断在优化网络，近期因为现代商船和汉堡南美的舱位合作计划，2M 也在调整网络，但是这个调整不是巨大的，是稳中求善的，对客户的影响相对较小。其他两大联盟可以说是全



新联盟，航线调整是非常巨大的，在这个过程中会对客户造成一定的冲击。其次，2M 所有的船舶都是由马士基航运和地中海航运进行操作，船舶的运营只有两家班轮公司，相对而言，两家企业的协调比四、五家企业的协调要容易。在变动剧烈的市场中，如果采取航线调整等应对措施，我相信 2M 的灵活性会大很多。”

基于联盟及并购等事件，使得班轮市场的集中度有所提升，是否会因此损害货主的利益？对此，方雪刚认为，过去十年整个班轮运输业几乎没有太多的盈利，基本都是在亏损中惨淡经营，这种经营状况是不可持续的。“可以说，目前的行业还是非常分散的，通过联盟体的方式，可以降低行业成本。对客户而言，如果单一班轮公司开辟一条航线，这样的航线不可能非常优化，而联盟体将很多运力组合在一起设计出来的航线，直航船舶、直航港口和频率都会因此提高，对于客户是有利的。另外，虽然联盟在操作上进行整合优化，但是在业务上每家班轮公司都是独立的，比如销售、定价系统都是独立运作的。”

“引领”数字化趋势

去年年底，马士基航运携手阿里巴巴，突破传统订舱模式，推出物流订单直达班轮公司的订单交易平台产品——“舱位宝”。对于引发市场关注的“舱位宝”，方雪刚表示，“舱位宝”目前的运营效果基本达到预期目标，毕竟实施时间还较短。“‘舱位宝’的产品设计等具体工作才刚刚开始，任何新事物都需要时间来适应，我们接下来还要进行产品推介。”据悉，除了阿里巴巴，其他的第三方平台同样也在马士基航运的考量范围内。近日，第二家平台浮出水面，中国领先的“一站式”国际物流服务平台“运去哪”宣布与马士基航运合作推出“集运头等舱”服务。

关于为何首先选择与阿里巴巴合作，方雪刚表示，主要有两个目的，一是，阿里巴巴有很多中小客户群，这并非马士基航运所擅长的，希望通过舱位宝能够将马士基航运的产品与阿里巴巴的服务和客户进行整合，从而为中小客户提供更好更多的机会，马士基航运也因此一起成长。二是，班轮运输业还是非常传统，现行行业定价和订舱的模式存在缺陷，价格与订舱并不直接挂钩，订舱时并不能确保舱位和空箱使用；班轮公司与货主(特别是中小企业)并未建立起双赢关系，信任指数低，货主预定的舱位通常有 30%~40%或取消，导致班轮公司资源的大量浪费。因此班轮公司需要超额预订，以补偿订舱临时取消，最终造成服务水准下降。“马士基航运希望尝试一些新的规则，比如通过舱位宝，客户在订舱时支付一部分定金，这样就可以保证舱位。”

方雪刚强调：“马士基航运正在努力与合作伙伴一起改变行业内的一些固有规则，从而使得行业更加良性化发展。数字化是大的趋势，我们要么引领趋势，要么被趋势碾压。我们会加大这方面的投入，希望能够在航运数字化的潮流中起到引领的作用，这是我们的目标。”

捍卫“自由贸易”

作为较早进入中国市场的外资班轮公司，马士基航运见证了中国经济的高度发展。方雪刚表示，中国改革开放头 30 年的高速发展主要依靠投资和外贸，如果没有外贸的高速发展，中国经济的发展速度将大打折扣。“所以马士基航运非常希望自由贸易的环境，我们相信自由贸易的环境会促进经济发展、提高人民生活水平。”



关于中美贸易对航运业务的影响，方雪刚坦言：“目前说中美贸易前景如何还为时尚早，还需要时间来继续观察。马士基航运认为自由贸易对于美国经济也是有好处的，美国的消费者可以购买很多价廉物美的商品，美国也可以出口农产品、大型飞机等，这些都需要自由贸易的环境。近两年美国经济有复苏的迹象，另外美国总统特朗普宣称要减税、要加大基础设施建设，这也会增加投资，也会带来贸易的增长。总之，马士基航运相信，自由贸易会降低贸易壁垒，会促进全球经济的发展。”

在自由贸易的环境下，各国人民都在追求更高质量的食物需求，因此也带动了冷箱运输的发展。去年，马士基航运大中华区的出口冷箱有 30%以上的增长，进口冷箱也有 20%以上的增长。

方雪刚介绍，由于整体船队数量世界领先，马士基航运所拥有的冷箱插头总数为世界第一（第一代 3E 级船，每艘配有 600 个冷箱插头；第二代 3E 级船，每艘配有 1000 个冷箱插头；PS 级船，每艘配有 1000 个冷箱插头；主要运营于亚洲至南美东岸的 SAMMAX 型船，每艘配有 800 个冷箱插头），这为跨境电商中的冷链物流提供了强大的硬件保障。不仅是冷箱插头数量，马士基航运在 2015 年推出 3 万只全新的冷藏集装箱付诸使用，并配备了最新的技术（如远程冷箱管理、预冷处理等）。

方雪刚强调：“冷链运输是马士基航运将来重点发展的细分市场。目前中国冷链运输并没有很完善的行业标准和完整的服务体系，我们希望马士基航运能够为此做出贡献。”

来源：航运交易公报

【全国首批海运进口屠宰肉牛抵达山东】

据悉，本批由泰祥集团进口的海运屠宰肉牛共计 1195 头，由于在运输数量和物流成本上较空运具有较强的竞争优势，标志着中澳自贸协定后屠宰肉牛贸易进入实质性阶段，对丰富国内中高端牛肉市场供给具有重要意义。

资料显示，我国年牛肉消费需求约 1000 万吨，而自产牛肉供应不足 700 万吨，2016 年进口 58 万吨，虽同比上涨 22.4%，但缺口仍然巨大。

为稳步推进农业供给侧结构性改革，合理利用国内和国际两个市场资源，满足消费者对中高端牛肉的需求，2014 年 11 月，质检总局与澳大利亚农业部就澳输华屠宰肉牛检疫议定书达成一致意见，澳大利亚成为首个准许向中国出口屠宰肉牛的国家。2015 年 6 月，中澳自贸协定的签订为进口澳大利亚活牛贸易带来巨大商机。



为落实高访成果，助力澳屠宰肉牛输华贸易健康顺利进行，质检总局精心部署首批海运输华屠宰肉牛检验检疫工作，派出富有经验的官方兽医赴境外预检，做好动物登船前的健康检查。检验检疫专家组多次指导相关地方政府和贸易企业做好贸易前期的检验检疫准备工作，促成山东石岛新港成为全国首个通过进口屠宰肉牛指定海港口岸。为保证入境后动物检验检疫工作顺利开展，山东检验检疫局配备了充足的人员和技术设备。以往由于条件所限，我国仅允许进口冷冻国外牛肉，国内百姓很难吃上新鲜的国外牛肉。本批海运屠宰肉牛将接受严格的入境检验检疫，并于 14 天内全部屠宰完毕，届时新鲜的澳洲牛肉将摆上百姓餐桌。

来源：人民网

5. 船舶市场动态

【德鲁里：新造船市场疲软 二手船受关注】

德鲁里在新近发布的报告中指出，继去年航运各版块新造船订购表现不振，今年年初表现继续疲软。在目前市场运价不景气的环境下，几乎所有航运板块都挣扎于供给过剩的问题，船东不愿意订购新的船舶。此外，信贷紧缩也限制着订单增加，德鲁里预测今年新造船订单表现将继续疲软。

在干散货市场，尽管收入有所增加，但由于资金匮乏和收入的不稳定性，船东并没有订购新的船舶。在接下去的几个月，新造船订单预计仍将保持低位，相比于订造新船，船东们似乎对购买二手船更感兴趣。

大型船东像 Oldendorff 和 Winning Shipping 正利用较低的资产价格扩大船队。由于订单占船队比例仍较低，今年 1 月份该比例跌至 10%以下，德鲁里预计未来交付量将保持在可控范围之内。

化学品油轮方面，由于交付量较多，超过了新订单的增加，订单占船队比例也进一步减少。同时，随着较多的船舶交付和拆船量的低迷，化学品油轮船队增加了 1%，达 1.03 亿 dwt。尽管运费疲软，拆船活动目前仍未见起色。预计新造船订单量将进一步紧缩。

在油轮市场方面，由于信贷紧缩和市场前景不看好，新造船活动也保持低迷。1 月份新交付油轮量增加，达 31 条。预计未来交付量将会继续增加，而拆船量相对较少，所以船队增长的势头预计将在未来几个月保持强劲。但随着 IMO 压载水新规的实施，预计今年年底拆船活动会到达一个高潮。在当前市场环境下，近期新造船活动的疲软可能还将继续，长期来看，这对油轮市场是一个利好。

集装箱板块，船舶拆解活动活跃，新造船订单量较少，这表明未来几年的前景会有所好转。2016 年超过 60 万 teu 的集装箱船被拆解。尽管德鲁里在 2016 年 12 月的预测报告中指出 2017 年的拆船水平将和 2016 年相当，但 1 月份就有 31 艘船舶合计超过 10 万 teu 被拆解。Panamax 型船为此次拆船浪潮的主



力船型。

来源：远洋航务 e 刊

【日本造船业打败韩国原因为何】

2016 年在航运经济与世界经济大环境都不景气的情况下，日本造船业和韩国造船业都面对去打的压力，但是就是在这巨大的压力之下，日本造船企业也在时隔 17 年之后赶超了韩国。据小编了解，在 2017 年 1 月 4 日克拉克松公布的 2016 年全球造船业指标初步数据显示，截至去年 12 月底，韩国手持订单量 1991.6 万 CGT，落后于日本的 2006.4 万 CGT。这是韩造船业 17 年来在手持订单这一指标上再被日本赶超。

当然，造成一现象有诸多的原因，首先，早在 16 年 8 月 30 日，三菱重工业宣布与日本国内最大造船企业今治造船等 3 家造船企业启动商船业务的合作协商。不仅将在开发和零部件采购方面进行合作，将三菱重工业设计的船舶委托 3 家造船企业建造也在讨论之中。在全球新造船市场规模缩小的背景下，三菱重工业将整合技术等经营资源，扩大业务规模，赢得竞争。在此时日本的造船企业就开始一系列的整合重组计划，以便于更好的在恶劣经济环境中生存下来。

其次，在 2016 年，日元汇率经历了“过山车”般的变化。年中，收到英国“脱欧”影响，日元汇率从年初低位一路飙升至 1:100 左右，之后又受美国大选、美联储加息影响一路走低，目前已基本回到 2016 年初 1:116 的水平。根据摩根士丹利最近公布的 2017 年日元展望报告预测，日元汇率将下跌至 1:125 的水平。得益于近期日元走势，日本船企 2016 财年业绩得到极大改善。

最后，据分析日本手持订单量超过韩国还有一个很重要的原因是韩国船企一直在建造更大尺寸的船舶。虽然双方手持订单量差距只有 40 万 CGT，但按艘数计算，韩国船企手持订单量共计 483 艘，而日本船企手持订单量共计 833 艘。另外，日本船企手持订单中占比最大的是散货船，而韩国船企手持订单中最多的则是盈利能力更高、技术要求也更高的集装箱船。

来源：CNSS

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	305.00	-0.5	↓	333.50	0		0.00			477.50	-2.5 ↓



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	337.00	0		342.00	0		0.00		0.00		
Panama	260.00	0		n/a			n/a		515.00	0	
Shanghai	349.00	0		0.00			0.00		0.00		
Singapore	328.00	0		357.00	-3	↓	497.00	0	507.00	0	
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a		884.00	0	
Tokyo	368.00	-2	↓	371.00	-2	↓	0.00		565.00	-5	↓

来源: Bunker Ports News Worldwide

截止日期:

2017-02-24

◆ 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 06 周	第 05 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 07 周	第 06 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,200	8,300	-100	-1.2%	
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: 2017-02-24



(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	10,000	Fujian Southeast, China	2018	Chinese	Undisclosed	
4+2	CRUISE	140,000 GT	Fincantieri, Italy	2022	NCL - Norwegian	84,900	3,300 pax
4	HEAVY LIFT	13,000	Wuchang SB Group, China	2019	Samsung C&T Corporation - S. Korean	Undisclosed	
2+2	TAK/GAS	21,000 CBM	Hyundai Mipo, S. Korea	2019	Solvang - Norwegian	Undisclosed	ethylene carrier, Tier III, LOI signed

◆ 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
ZHE HAI 167	BC	57,014		2011	China	970	Shanghai Shenlong - Chinese	at auction
EVDXIA	BC	43,210		1996	S. Korea	350	Undisclosed	en bloc each
EVANTHIA#	BC	43,229		1996	S. Korea	350	Undisclosed	
ALAM SAKTI	BC	32,610		2006	Japan	650	U. S. A	on subs
IKAN TAMBAN	BC	18,951		2006	Japan	530	Undisclosed	
ALPHA PRAXI	BC	33,745		2004	Japan	620	Greek	
MILAU BULKER	BC	37,800		2011	Japan	1,485	Undisclosed	
26 AGUSTOS	BC	52,455		2002	Philippines	520	Undisclosed	
PRABHU DAYA	BC	52,822		2001	Japan	580	S' hail Shipping - Qatar	
BILLION TRADER II	BC	82,014		2007	Japan	1,250	Pavimar - Greek	

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
HANJIN PORT KELANG	CV	80,811	6,655	2006	S. Korea	1,200	SM line - Indian	en bloc each*
HANJIN BREMERHAVEN	CV	80,855	6,655	2006	S. Korea	1,200	SM line - Indian	
HANJIN XIAMEN	CV	80,855	6,655	2007	S. Korea	1,200	SM line - Indian	
HANJIN BUDAPEST	CV	80,866	6,655	2006	S. Korea	1,200	SM line - Indian	
HANJIN TIANJIN	CV	85,855	6,655	2007	S. Korea	1,200	SM line - Indian	
BC MUMBAI	CV	13,783	1,118	2006	China	420	Undisclosed	



全一海运有限公司



MANATEE	CV	21,416	1,577	2006	Japan	750	Indonesian
ADRIANA STAR	CV	34,282	2,556	2003	S. Korea	620	Tufton Oceanic - British
CAP BEAUFORT	CV	34,282	2,556	2003	S. Korea	620	British
ULYSSES#	CV	34,393	2,510	2006	Germany	620	Chinese
PAGO	CV	41,982	3,534	2009	China	560	Indonesian

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
WOUYANG DANDY	GC/SDK	2,594		1992	S. Korea	Undisclosed	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
STENA IMPORTANT	TAK	49,731		2015	China	3,600	Japanese	incl. 9-yr BBB
CARIBBEAN ORCHID	TAK/CHE	19,998		2009	Japan	1,750	S. Korean	

◆ 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
CAPE TAVOR	BC	172,515	21,270	1999	Japan	346	

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
SEA PEARL	BC	38,760	11,956	1986	Poland	322	
MSC ANTONIA	CV	33,864	8,616	1985	S. Korea	332	
MSC NOA	CV	44,552	13,552	1986	Japan	337	

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
RR EUROPA	CV	33,900	14,236	2002	Germany	260	as is Brazil extra payment fuel to sub cont
ANL WARATH	CV	66,900	20,061	2005	S. Korea	340	as is Singapore, including extra bunkers, heavy prop



◆最新航运公告

【燃油硫含量新取样导则】

国际海事组织发布船上液体燃油取样推荐方法，协助有效控制和执行《防止船舶污染国际公约》附则六中有关硫含量的要求。

2016 年 10 月，国际海事组织海上环境保护委员会第 70 届会议通过了《用于验证船上使用的燃油硫含量的船上取样导则》，并公布于 MEPC.1/CIRC.864 决议中。尽管这只是推荐导则，但为检验员判断燃油硫含量，提供了可取的方法，包括取样位置和样本处理。

【船员绑架 - 西非】

协会近日又处理一起西非船员绑架事件。

国际海事局 (IMB) 在近期的报告中指出，2016 年船员在海上遭绑架案件数量达近十年来最高。

船员被关押的条件非常艰苦，最大的威胁来自恶劣的卫生条件。人质关押在不同的据点，但通常都位于荒无人烟的沼泽地区。蚊子肆虐，蛇虫出没。蚊虫叮咬往往导致人质在关押期间甚至以后，出现感染或致病。食物经常匮乏。糟糕的卫生条件容易引起身体不适，许多人质在关押期间不时出现腹泻或呕吐。

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
2017-02-24	686.55	726.94	6.0896	88.48	862.55	64.589	841.91	187.45	16519.0
2017-02-23	686.95	725.43	6.0632	88.515	856.18	64.669	843.33	189.39	16599.0



2017-02-22	688.3	725.47	6.0566	88.686	859.32	64.606	833.91	190.89	16604.0
2017-02-21	687.9	729.44	6.0757	88.635	857.43	64.597	842.71	189.54	16674.0
2017-02-20	687.43	729.79	6.0908	88.573	854.54	64.634	848.5	189.75	16714.0
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

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
2017-02-24	美元	0.68278	0.71111	0.78056	0.85167	1.054	1.36072	1.73956
2017-02-22	美元	0.68333	0.71389	0.77944	0.85444	1.054	1.36294	1.74567
2017-02-21	美元	0.68611	0.71444	0.77944	0.85333	1.05344	1.36239	1.74539
2017-02-17	美元	0.68611	0.71444	0.77944	0.85333	1.05233	1.35739	1.73539
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
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