



全一海运市场周报

2017.03 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2017.02.27 - 03.03\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求增长乏力 多条航线运价下跌】

本周，中国出口集装箱运输市场总体行情仍处于节后复苏期，运输需求增长缓慢，但多数长假期间的停航船舶已恢复航行，致供需失衡有所扩大，多数航线运价下滑，综合指数继续下跌。3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778.86点，较上期下跌4.4%。

欧地航线：近期欧元区经济回升势头不强，据欧盟统计局（Eurostat）最新数据显示，2月份，欧元区消费者信心指数终值为-6.2，与前值持平，继续处于负值区间，反映出欧元区消费者信心仍处于相对低位。欧洲航线运输需求增长势头有所减弱。加上前期停航船舶已经基本恢复运营，供大于求的状况逐渐明显。欧洲航线船舶平均舱位利用率维持在九成左右，地中海航线由于需求增长弱于欧洲航线，船舶平均舱位利用率仅在85%左右。缺乏货量的支撑，船公司上周的涨价计划执行受阻，多数航次运价明显回落。3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876美元/TEU、854美元/TEU，较上期分别下跌4.9%、3.2%。

北美航线：美国经济复苏势头平缓。2月，美国密歇根大学消费者信心指数为96.3，环比下降2.2，反映出美国消费者信心有所降温。运输需求保持节后平稳复苏趋势，但增长势头不强。运力方面，节后停航船舶陆续恢复，导致运力供给不断上升。供需失衡的压力有所加剧，美西、美东航线船舶平均舱位利用率仅维持在85%、90%左右。多数航商为稳定货源继续采取降价揽货策略，市场运价延续2月初以来的下降走势。3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1496美元/FEU、2955美元/FEU，较上期分别下跌9.3%、3.3%。

波斯湾航线：市场继续处于传统淡季行情，虽然部分航商继续采取停航措施以控制运力供给，但受2月下旬以来货量增长停滞影响，供需失衡依然严重，船舶平均舱位利用率仅在80%左右。市场运价不断走低。3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503美元/TEU，较上期下跌4.6%。

澳新航线：淡季货量表现低迷，部分航商以停航、并班等方式大幅削减舱位供给，致船舶平均舱位利用率得以维持在八成左右水平，市场运价延续年初以来的单边下行走势。3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469美元/TEU，较上期下跌8.0%。



南美航线：巴西经济尚未完全走出衰退影响，当地失业率依然高企，拖累近期运输需求持续不振，船舶平均舱位利用率徘徊在 80~85%之间。市场运价继续承压下行。3 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 1609 美元/TEU，较上期下跌 8.4%。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【下游租船情绪高涨 沿海运价继续上扬】

本周，沿海散货运输市场延续上涨行情，下游采购情绪高涨，运力供不应求局面加剧，运价快速上扬。3 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 1152.26 点，较上周上涨 16.9%。

煤炭市场：目前，得益于煤炭耗量稳步提升、煤炭进口受限、煤企工作日调整消息等多方利好因素，下游电厂恐慌情绪蔓延，采购积极性普遍高涨。一方面，随着两会进一步临近，部分地区煤矿限产，北方港口调入不及调出，库存大幅下滑。同时，市场传出煤炭企业工作日将重新调整为 276 天的消息，而华南电厂由于进口煤受限，补库需求明显增加。市场对煤价上涨的预期浓厚，下游采购积极性受到加大程度提振。另外，近期部分地区迎来大范围雨雪和大风降温天气，伴随下游工业开工持续恢复，煤炭耗量继续回升。据统计，本周，沿海主要电力集团日均耗煤升至 65.5 万吨，存煤平均可用天数仅 17 天。上述因素共同作用，下游电厂纷纷于近期大量租船。而北方港口煤炭资源有限，船舶压港严重，运力周转受阻，加之停留在外贸航线的兼营船舶分流部分运力，沿海煤炭运输市场出现“一船难求”的局面，尤其受进口煤影响较大的华南航线，适期船舶均遭抬价哄抢。

3 月 3 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1216.77 点，较上周上涨 19.9%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，各航线运价均迎来较大涨幅，其中秦皇岛-上海（4-5 万 dwt）航线运价为 43.1 元/吨，较上周五上涨 9.7 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 46.5 元/吨，较上周五上涨 9.7 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 51.0 元/吨，较上周五上涨 9.0 元/吨。由于进口煤受限，华南航线涨幅较大，3 月 3 日，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 50.1 元/吨，较上周五上涨 11.9 元/吨。

金属矿石市场：一方面，下游钢铁需求季节性回暖，且当前钢厂利润较好，高品位矿需求增加；另一方面，产能释放仍受制于去产能以及环保政策。综合上述两方面情况，铁矿石运输需求整体平稳。不过受益于沿海散货运力供不应求加剧的情况，沿海金属矿石运输市场亦迎来大涨行情。3 月 3 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1076.78 点，较上周上涨 18.2%。

粮食市场：目前，由于南北发运利润较好，粮食贸易商发货积极性普遍较高，配合着华南电厂煤炭采购规模的放大，华南航线运力供应紧张局面加剧，市场可谓是“一船难求”。3 月 3 日，沿海粮食货种运价指数报收 1109.30 点，较上周上涨 36.8%。



油品市场：3 月份终端大型工矿、基建以及运输需求量稳步攀升，国内汽柴油终端需求逐渐恢复。然而前期中下游用户受买涨心态下多有备货建仓，一定程度影响了成品油运输需求的回暖。3 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

【三大船型齐上涨 综指创年内新高】

本周，海岬型船先抑后扬，巴拿马型船和超灵便型船受众多利好因素推动，租金、运价继续上涨。3 月 2 日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数（CDFI）为 727.92 点，运价指数为 653.23 点，租金指数为 839.95 点，分别较上周四上涨 9.9%、5.4%和 15.6%，创年内新高。

海岬型船市场：本周海岬型船市场两大洋市场剧烈波动，租金、运价呈现深“V”走势。2 月国内钢铁行业 PMI 指数回升至 51.4%，创去年 5 月以来新高，同时原材料进口指数摸高至 59.1%，升至近 10 个月以来最高，显示我国制造业市场需求明显回升；国内钢价节节攀升，钢厂盈利持续上升，刺激复产补库热情，进口矿价居高不下；FFA 价格先抑后扬，带动现货运价止跌回升；周初西澳铁路出轨打乱出货节奏，中国北方至澳大利亚往返航线航次期租日租金快速回落 2000 美元，周末恢复运行带来集中出货，周四反弹重回 1 万美元。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 10000 美元，较上周四上涨 11.7%。太平洋市场，上半周西澳至中国的铁矿石航线成交运价较周初大跌近 80 美分，周四市场情绪好转，运价再回 6 美元/吨附近。据悉 2 日丹皮尔至青岛航线有 5.95 美元/吨的成交放出。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 5.995 美元/吨，较上周四上涨 4.0%。大西洋市场，周初成交较少，运价波动不大；周中受太平洋市场大跌拖累，运价明显下滑；临近周末，矿商入市成交活跃，与太平洋市场同步反弹。2 日成交记录显示，巴西图巴朗至青岛航线，受载期 3 月 10 日，成交价为 11.75 美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 11.450 美元/吨，较上周四上涨 3.3%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 8.490 美元/吨，较上周四上涨 3.2%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场持续稳步上涨。太平洋市场，澳洲、印尼煤炭货源不断，而印尼、美西天气影响供货导致大量巴拿马型船滞留港口、沿海内贸市场暴涨吸引兼营船，加之南美长航线吸引运力空放，造成区域内可用运力紧张，同时 FFA 期价大幅上涨，太平洋市场租金、运价表现强劲。2 日市场报出，8.2 万载重吨船，3 月 10 日印尼港口交船，运煤炭回中国，成交日租金为 12000 美元。另有 8.1 万载重吨船，韩国即期交船，经美西回东南亚还船，成交日租金为 8500 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 8538 美元，较上周四上涨 15.5%。印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.323 美元/吨，较上周四上涨 8.4%。美西到中国北方港口粮食航线运价为 19.133 美元/吨，较上周四上涨 5.1%。大西洋市场，南美出货不断，大豆期货价格坚挺，租家在市场上连续拿船，加之海岬型船大涨提振市场信心，南美运价突破 26 美元/吨，创近两年来新高。3 日市场报出，8.2 万载重吨船，3 月 3-4 日新加坡交船，经南美东海岸回远东，成交日租金为 10500 美元。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 26.161 美元/吨，较上周四上涨 6.0%。



超灵便型船市场：本周超灵便型船市场继续攀高。太平洋市场，印尼煤炭、菲律宾镍矿需求强劲，运力方面，与巴拿马型船利好因素一致，区域内供需失衡，租金、运价持续上涨。周四，中国南方至印尼往返航线 TCT 日租金为 8283 美元，较上周四上涨 22.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.460 美元/吨，较上周四上涨 10.0%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 6.633 美元/吨，较上周四上涨 12.1%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价向下盘整 成品油运价小幅下降】

美国原油库存第一季度出现增加，渣打银行本周报道，过去 10 年的平均增量为 43 万桶/天，但目前这一增量达到了 98 万桶/天。国际油价小幅下降，布伦特原油现货价格周四报 55.10 美元/桶，比上周四下降 2.8%。随着炼厂陆续进入维修期，加上欧佩克减产，全球原油运输市场行情进入下行通道，本周原油综合运价继续下降。中国进口 VLCC 运价跌幅加大，3 月 2 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 698.49 点，较上周四下跌 14.6%。

超大型油轮（VLCC）：本周运输市场货量处于较低水平，运价跌幅扩大。炼厂 4 月进入检修期，货量减少，运力充足，加上欧佩克减产对市场带来的负面影响，市场气氛整体悲观，成交减少，中东至中国航线运价跌至 2016 年 10 月中以来的低点。中东至美湾通常每周有 3 至 4 艘的量，本周仅 1 艘。周四，中东湾拉斯努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS59.14，较上周四下跌 16.3%，5 日平均为 WS64.00，环比下跌 10.8%，等价期租租金（TCE）平均 2.1 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS62.59，下降 12.3%，平均为 WS65.66，下跌 8.3%，TCE 平均 2.6 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：欧洲地中海运价基本平稳。西非至欧洲、黑海至地中海运价小幅波动在 WS80 至 WS85 之间，TCE 分别小幅提高至 1.4 和 1.2 万美元/天。1 艘 13 万吨级船，西非至地中海，3 月 21 日货盘，成交运价为 WS85。美国原油库存高涨，出口至新加坡 13 万吨货盘的成交包干运费小幅提高至 300 万美元。波斯湾出发航线运价基本平稳，至地中海航线运价为 WS40，至亚洲航线运价在 WS85 以上。1 艘 14 万吨级船，巴士拉至印度，3 月 17 日货盘，成交运价为 WS89。中国进口来源分散在红海、南非和欧洲。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运价波动盘整。欧洲短程行情波动盘整，跨地中海运价略有下降但维持在 WS110 水平，TCE 不足 1.4 万美元/天。北海、波罗的海运价均小幅提高至 WS105 附近，TCE 分别为 1.2 美元/天和 2.1 万美元/天。加勒比海至美湾运价本周大幅下调，从 WS150 以下（TCE 约 1.6 万美元/天）跌至 WS130 以下（TCE 约 1.1 万美元/天）。亚洲航线运价停止上升，波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价分别保持在 WS115、WS106 附近，TCE 分别为 9000 美元/天以下和 1.0 万美元/天以上。中国进口来自科兹米诺和东南亚。1 艘 8 万吨级船，新加坡 3 月上旬货盘，成交运价为 WS115。



国际成品油轮 (Product)：LR 型船行情有明显下调，MR 型船运价稳中有升，综合运价保持小幅下降态势。波斯湾至日本航线 7.5 万吨级船石脑油运价降至 WS105 (TCE 不足 9000 美元/天)；5.5 万吨级船运价降到 WS115 至 WS120 之间 (TCE 跌进 8000 美元/天)；印度至日本 3.5 万吨级船石脑油运价维持 WS135 (TCE 不足 5000 美元/天)。欧美航线行情继续回升，美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价升至 WS115 (TCE 约 4000 美元/天)，欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价接近 WS130 (TCE 不足 6000 美元/天)，欧洲-美东-美湾-欧洲的三角航线 TCE 约 1 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际散货船价反弹 内河货船成交大增】

3 月 1 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 756.12 点，环比微涨 0.76%。其中，国际散货船价综合指数和内河散货船价综合指数上涨 2.07%、1.51%；国际油轮船价综合指数和沿海散货船价综合指数微跌 0.33%、0.62%。

近期，国际干散货运输需求持续改善，海岬型散货船“王者归来”，提振中、小型散货船型租金、运价跟风跳涨，BDI 指数以罕见的速度反弹。本周，国际散货船价格全线上涨，5 年船龄的灵便型、超灵便型、巴拿马型和海岬型散货船价格分别上涨 3.91%、0.06%、3.04%、1.01%。于是，部分分析师隔空喊话，声称干散货市场正处于复苏前夜，需求企稳和产能利用率反转将是 2017 年运价向上弹性放大的重要条件，散运市场结构性复苏已经启动。国际散货船 1 年期期租费率也是稳步上攻，市场唱多者增加，预计二手散货船价格继续反弹概率较大。部分投资者纷纷涌入二手船市场，现代型散货船获得较多船东竞争，表现较为抢手。本周，二手散货船成交量基本活跃，共计成交 15 艘，比上期减少 3 艘，其中卡尔萨姆型散货船成交 5 艘，超灵便型散货船成交 2 艘，灵便型散货船成交 8 艘。

美国 602 口活跃的钻井数创 16 个月新高，原油供应量和库存量大超预期，抵消协议减产利好。原油现货价格在 56 美元/桶附近来回拉锯，是涨向 70 美元还是跌回 30 美元？大家见仁见智、静待破局！本周，国际油轮船价震荡盘整，5 年船龄的苏伊士型、巴拿马型和成品油轮价格分别下跌 0.36%、0.05%、1.97%，VLCC 和阿芙拉型油轮价格分别上涨 0.65%、0.46%。国际油轮 1 年期期租费率稳中有降，预计二手油轮船价短期内将震荡往复。有专家认为，美国页岩油增产，中东炼油能力扩张，全球成品油炼化产业格局生变，以清洁油为代表的轻质油运输能获得更大利益，油轮细分市场将迎来发展分化。本期，国际油轮成交量有限，共计成交 6 艘，与上周持平，其中 VLCC 油轮成交 2 艘，成品油轮成交 4 艘。

国内沿海散货运输市场需求增加，运价快速上涨，二手沿海散货船价格两极分化，小船价跌，大船价涨。本周，5 年船龄的沿海 1000DWT 散货船价格下跌 1.92%，5000DWT 散货船价格微涨 1.50%。目前，中国暂停朝鲜煤炭进口，印尼限制煤炭装船出口，内贸煤炭价格出现持平反弹迹象；火电存煤告急，煤炭贸易商和下游用煤企业采购活跃，加上北方港口受天气影响部分运力滞留，沿海煤炭运价跳涨。南方粮食库存下降而粮价上扬，贸易利润增加；钢厂补库需求启动，高品位铁矿石需求加大；短期内，沿海煤炭、矿石和粮食等散货运输需求增加，运价延续上涨，预计沿海大吨位散货船价格有继续反弹可能。



本周，沿海散货船成交量稀少，其中 1000DWT 左右的散货船成交 1 艘，5000DWT 左右的散货船成交 1 艘。

近期，各地基建开工率恢复正常水平，内河散货运输需求稳中有增，运价企稳上调，内河散货船价格以涨为主。本周，5 年船龄的 1000DWT、2000DWT、3000DWT 散货船价格环比上涨 3.97%、1.94%、0.34%，500DWT 散货船价格环比下跌 0.25%。本周，内河散货船成交量剧增，共计成交 171 艘，比上周增加 64 艘。

来源：上海航运交易所

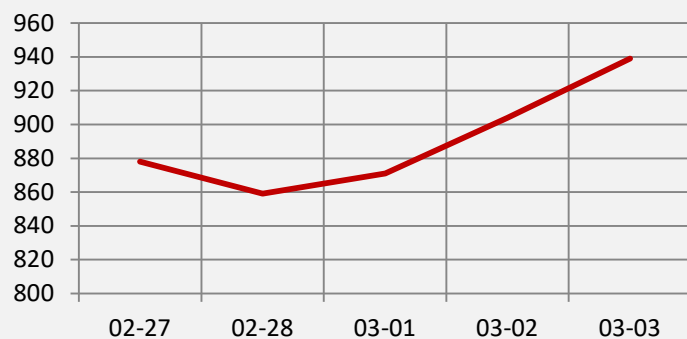
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

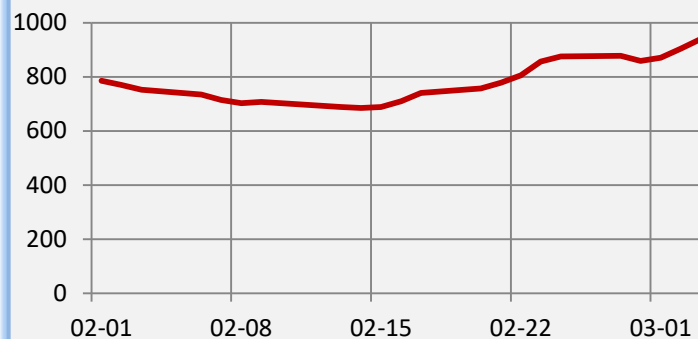
波罗的海指数	2 月 27 日		2 月 28 日		3 月 1 日		3 月 2 日		3 月 3 日	
BDI	878	+3	859	-19	871	+12	904	+33	939	+35
BCI	1,151	-14	1,021	-130	994	-27	1,097	+103	1,227	+130
BPI	966	+19	995	+29	1,041	+46	1,084	+43	1,118	+34
BSI	817	+8	825	+8	833	+8	840	+7	846	+6
BHSI	436	+8	444	+8	451	+7	457	+6	462	+5



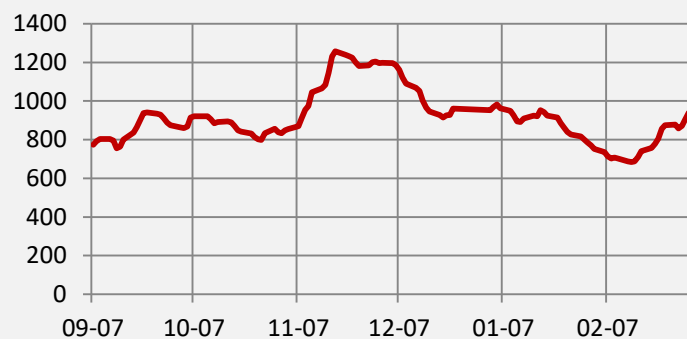
上周 BDI 指数走势



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 08 周	第 07 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	10,250	9,750	500	5.1%
	一年	11,000	10,500	500	4.8%
	三年	11,000	10,250	750	7.3%
Pmax (76K)	半年	9,250	8,750	500	5.7%
	一年	9,000	8,500	500	5.9%
	三年	9,250	8,750	500	5.7%
Smax (55K)	半年	9,250	8,750	500	5.7%
	一年	8,750	8,250	500	6.1%
	三年	9,000	8,500	500	5.9%
Hsize (30K)	半年	7,250	6,750	500	7.4%
	一年	7,250	6,750	500	7.4%
	三年	7,250	7,250	0	0.0%

截止日期: 2017-02-24

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Agia Irini 2010 57017 dwt dely Bilbao prompt trip redel West Africa \$10,500 daily - Nordic Bulkcarriers

Betis 2010 79607 dwt dely Itaguai 14/15 Mar trip via EC South America redel UK/Continent intention steel \$13,500 daily - Ultrabulk

CK Bluebell 2011 81147 dwt dely Cigading 10 Mar trip via Indonesia redel China \$12,000 daily - cnr

CMB Pomerol 2012 95740 dwt dely Reihoku 06/07 Mar trip via EC Australia redel north China \$11,000 daily option redel south China \$10,500 daily - World Wide Bulk



全一海运有限公司



Coral Emerald 2007 75632 dwt dely Santos 15 Mar trip redel Singapore-Japan \$9,750 daily + \$4 75,000 bb - Marubeni

Ellivita 1999 75522 dwt dely CJK 10/15 Mar trip via via South Australia redel Singapore-Japan \$8,250 daily - Norden

Gallia Graeca 2001 74133 dwt dely aps Go aspot trip redel China \$8,250 daily - Jaldhi

Gannet Bulk 2010 57089 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel China \$9,500 daily - cnr

Gant Flair 2009 28300 dwt dely Recalada prompt trip redel W Mediterranean \$8,500 daily - Pacific Basin

Glovis Donghae 2004 97045 dwt dely Fujairahspot trip via WC India redel China \$8,000 daily - Jaldhi

Glovis Madonna 2013 56708 dwt dely Continent prompt trip redel east Mediterranean intention scrap \$11,000 daily - EMR

Jaeger 2004 52483 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel China \$9,500 daily - Tongli

Jia Yu Shan 2013 58054 dwt dely Damman 04 Mar trip redel EC India \$11,000 daily - cnr

Jin Run 1998 72495 dwt dely EC South America 12/15 Mar trip redel Singapore-Japan \$8,9 00 daily + \$4 00,000 bb - Panocean

Jo Jin Maru 2012 98697 dwt dely Hong Kong prompt trip via Indonesia redel Japan \$11,000 daily - cnr

Karpaty 2013 82138 dwt dely Port Said 9 Mar trip via Black Sea & Red Sea redel Port Said intention grains \$9,000 daily - ADMI

Key Discovery 2010 82152 dwt dely EC South America 11/15 Mar trip redel Singapore-Japan \$10,000 daily + \$500,000 bb - cnr

Korean Lily 2010 58713 dwt dely Morowali, Indonesia prompt trip redel WC India \$9,500 daily - cnr

Maria Laura Prima 2010 91945 dwt dely EC South America 18/20 Mar trip redel Skaw-Cape Passero \$13,500 daily - Cargill

Nordic Stavanger 2011 56172 dwt dely Gresik prompt trip via Australia redel Singapore-Japan \$10,000 daily - cnr

Rising Star 2017 63000 dwt dely ex yard Imabari prompt trip via EC Australia redel Japan \$8,750 daily - cnr



Seaeagle 1998 71663 dwt dely EC South America 03/07 Mar trip redel SE Asia \$9,000 daily + \$39 5,000 bb - Cargill

Seastrength 2011 81133 dwt dely EC South America 20/24 Mar trip redel Singapore-Japan \$10,000 daily + \$500,000 bb - cnr

Sidari 2007 75204 dwt dely Aughinish prompt trip via USEC & Italy redel Gibraltar \$8,000 daily - UBCI

Skyfall 2016 63057 dwt dely Richards Bay prompt trip via Madagascar redel Richards Bay intention coal \$11,500 daily - cnr

Songa Genesis 2010 80705 dwt dely Ulsan spot trip via NoPac redel Singapore-Japan \$8,500 daily - EdF

Star Mariella 2006 82266 dwt dely Hamburg prompt trip via EC South America redel China \$13,000 daily - Sinchart

Stella Belinda 2013 81700 dwt dely Haldia 05/07 Mar trip via EC South America redel Singapore-Japan \$10,200 daily - Priminds

Trade Spirit 2016 82000 dwt dely Dahej 05/06 Mar trip via EC South America redel Singapore-Japan approx \$11,750 daily - cnr

Triton Gannet 2009 78821 dwt dely retro Krishnapatnam 25 Feb trip via EC South America redel Singapore-Japan \$10,100 daily - Caravel

Xin Hai Tong 8 2014 48897 dwt dely Hong Kong prompt trip via Indonesia redel China \$7,750 daily - cnr

Yangtze Jewel 2015 63212 dwt dely Shanwei prompt trip via Indonesia redel Philippines \$9,550 daily - Norden

(2) 期租租船摘录

Athanasia C 2012 80988 dwt dely CJKspot 5/7 months trading redel worldwide \$9,500 daily - cnr

CHS Splendor 2006 170000 dwt dely Rizhao 04/06 Mar 11/13 months trading redel worldwide \$11,500 daily - DHL

Fame 2004 75912 dwt dely Singapore-Japan in d/c March 6/8 months trading redel worldwide \$8,700 daily - Phaethon

Josco Huizhou 2014 61648 dwt dely Chaozhou 06/07 Mar abt 5 months trading redel worldwide \$9,600 daily - Yukdat



Panafrican 2008 83690 dwt dely Zhoushan 02/07 Mar 6/8 months trading redel worldwide \$9,000 daily - Worthington Bulk

Samoa 2010 75506 dwt dely South Korea prompt 9/12 months trading redel worldwide \$9,350 daily - cnr

4. [航运市场动态](#)

【集装箱航运公司面临“机遇之窗”】

马士基航运公司已宣布将把原计划在 2017 年交付的 9 艘 14000TEU 集装箱船延迟近一年交付。德鲁里建议航运公司应当效仿马士基，延迟交付，增加旧船拆解活动，舒缓运力端压力，帮助加快市场复苏。

航运咨询公司德鲁里表示，在今年预计将有 160 万 TEU 新造船交付，这将帮助抵消长期以来困扰着该行业的过剩运力。

“为了确保市场才刚刚开始复苏不会就此停滞，航运公司需要尽量舒缓运力端压力，通过延迟新船交付，拆解更多的旧船。”该公司称。

德鲁里的分析师表示，当造船厂订单簿几乎空空如也时，那么就存在一个“机遇之窗”以推迟新船交付日期，这或许甚至也非常适合造船厂。

AP Møller Maersk (APMM) 在公布 2016 年业绩时宣布，该集装箱航运公司将把原计划在 2017 年交付的 9 艘 14000TEU 集装箱船延迟近一年交付。

首席财务官 Jakob Stausholm 说：“我们已经计划延迟新船交付，不惜任何代价，从经营角度来看，其实这一策略还非常适合我们。”

对于造船厂来说，在形势好的时期，集装箱航运公司还将为延迟交付提供赔偿，而且在一些时候，当最后阶段款项未到位，还会面临巨额的订单撤销费。

马士基说，目前该公司并不需要添置新船，而且，该公司可以轻松而廉价地租用同尺寸的船舶——如果在当前低迷的市场条件中需要的话。

不过，马士基航运公司的 2M 联盟伙伴 MSC 正在根据交付期如期接收新船。在上周，该公司接收了 19472 TEU “MSC Rifaya” 号，还将在下个月结束之前，接收两艘 19500TEU 集装箱船——这三艘船都将投放“亚洲——北欧”航线。

德鲁里说，韩国现代商船公司和伊朗伊斯兰共和国航运公司 (IRISL) 是公开宣布他们将订造新船的唯一两家远洋航运公司。



德鲁里说，考虑到造船业中的这一危机，船厂留住工人甚至会是一个优势，尽管这一优势水平低于以往。

韩国政府已经被迫采取积极措施以帮助挽救其重要的造船业。该行业直接雇佣大约 20 万人，另外还有许多间接雇佣人员，在今年以及明年，预计该行业将裁员 6 万人，除非订单大幅增加。

新船交付暂停，加上旧船拆解不断增加，这将帮助解决闲置运力问题——当前为大约 340 艘船，或者说 130 万 TEU，占全球集装箱船队的 6.5%。

据伦敦船舶经纪人 Braemar ACM 所说，集装箱船拆解活动在 2016 年创历史新高，为 189 艘船（658000TEU），今年截止目前已有 56 艘船，相当于 185500TEU 被送往拆船厂。

来源：沃燊海事

【TPM：班轮市场运力仍过剩但运价更加现实】

日前，第十七届泛太平洋海运会议 (TPM) 在美国长滩举行。参加本届会议的代表们感受到集装箱航运业正在发生重大改变。

承运人可以看出东向航线的现价比去年上涨了近 50%，以及新的行业平衡缓解了中国春节期间和节后的需求暴跌引发的典型的现价下跌。船舶利用率也很可观，承运人运营着太平洋西北、洛杉矶至长滩和美国东海岸航线上超过 98% 的运力。这些数据由泛太平洋运价稳定协议组织提供，该组织代理了大部分的承运人。

“承运人方面确实充满乐观情绪。” Alphaliner 产业分析执行分析师 Hua Joo Tan 说，“我们看一下今年 1 月初签订的亚欧航线合同，其中有很多价格上升了 80%-100%。很显然，有了这些合同，承运人一定会滋生乐观情绪。”但是他也提醒说，现在行业正处于韩进崩塌后短暂的相对平和的时期。

“这也就是说争夺市场份额的战斗仍将继续，” Tan 说。“仍有相当数量的新船将在两年内进入市场。我预计眼前的这个平和时期不会延续很久。”

人们普遍相信班轮公司将获得比上个签约季更好的合同，合同期限大致从 2017 年 5 月 1 日到 2018 年 4 月 30 日。上季度货主签订的合同价格通常是至西海岸每标准箱 800 美元，至东海岸 1600 美元。问题是今年的合同价格能提高多少？

“去年，行业中运力过剩且价格完全失控。今年，运力过剩仍然存在，但是价格将更加现实。”德路里咨询总监 Philip Damas 说，“我们看到运价上升



了 40%。上一次我们看到 40% 的上涨是什么时候？所以市场确实在转变。”

联盟的变迁是由去年的合并潮引起的，原有的 4 个联盟变为了 3 个，包括海洋联盟、THE Alliance 和 2M Alliance(现代商船和马士基在东西航线上与汉堡南美有舱位租用关系)。2M 和现代商船的联合虽然是非正式的，仍然体现了在这个春天，所有联盟都不可避免的会受到影响。

“我们将在 4 月看到一幅史无前例的图景。” Arsenault 说，“我们以前见过联盟重新洗牌，但是还从未见过所有联盟同时从头运作。”

来源：中国航贸网

【韩当地班轮联盟 HMM+K2 正式投入运营】

为应对全球航运业持续低迷的现状，韩国主要航运公司现代商船（Hyundai Merchant Marine, HMM）联合韩国兴亚航运（Heung-AShipping）以及长锦商船（Sinokor Merchant Marine）合营组成“HMM+K2”联盟今日正式开始运营，有效期 2 年。

据航运界网了解，今年 1 月 3 日现代商船官网宣布三方共同组成“HMM+K2”联盟，并于 2 月签署正式协议。由于长锦商船（Sinokor Merchant Marine）及兴亚航运（Heung-AShipping）分别专门从事中韩、日韩航线，该联盟投入运营后，现代商船可充分利用兴亚航运及长锦商船在日韩、中韩等贸易航线上的优势，提升自身的竞争力。与此同时，可降低兴亚航运及长锦商船的经营成本，改善其客户服务状况，弥补其不足之处。

三家船公司表示，根据 HMM+K2 战略协议，在资产独立的前提下，三方将实现船舶、舱位共享。该联盟投入运营后，现代商船在韩国至越南、泰国、菲律宾及中国、日本航线上每周运力将达 850TEU。与此同时，长锦商船及兴亚航运将共享包括韩国至越南、泰国航线在内的 5 条航线，995TEU。除此之外，今年 5 月起，三家航运公司还将联合开发新航线。

据 Alphaliner 最新数据显示，目前现代商船共有运力 46.22 万 TEU，全球市场份额 2.20%。HMM+K2 联盟成立后，运力达 55.01 万 TEU，占全球 2.62% 的市场份额，排名将至全球第 10 位。

来源：航运界

【“后韩进海运时代”到来】

经历了 170 天的酝酿，韩进海运 40 年的航运史业告终结。2 月 17 日，韩国首尔法院正式宣布这家曾经位居韩国第一、世界第七的班轮公司破产。预期中的“死刑”如期而至，韩进海运下一步将进行财务清算并出售剩余资产偿付债务。



目前韩进海运约九成的资产已经被拍卖或正在被拍卖，且相当多的韩进海运旧有运力已经通过各种渠道回到航运市场，未来班轮市场的健康度因韩进海运破产而带来的正面作用渐渐趋于平淡。

一个教训

当初的破产决定是否过于草率？韩国共同民主党前代表文在寅曾表示：“看到处理韩进海运的过程，怒发冲冠。”国民之党前代表安哲秀也曾表示：“将在下届政府中就韩进海运事件追究责任。”当初韩进海运真的是无可救药？需要以一种“硬着陆”的模式死磕？数十亿美元的货物因破产而漂泊海上，仅韩国国内就有近万个相关岗位瞬间蒸发。而这一切的一切作为代价，仅仅能换来韩进海运对公共性债务的偿还——广大散户在证券市场的投入、银行包括大型国有银行的债务基本得不到偿付。而前几年大发航运融资财的金融端早已置身事外、隔岸观火多时。

破产真的是最优化选择吗？韩国《东亚日报》认为，眼下应搁置政治性问责，制订一系列方案来挽救航运业，以留住相关就业机会。事实上，原本就虚幻的韩国“航运大国”形象已经在韩进海运破产之后灰飞烟灭，现代商船被动成为韩国最大班轮公司，尽管与 2M 达成舱位合作，但是并非 2M 正式成员，事实上已被排挤出三大班轮联盟之外；收购韩进海运太平洋航线资产的森罗商船据悉将在 4 月份开出首条太平洋航线，然而前途难卜。显然，韩进海运倒闭的软性影响还将在更长的时间维度显现。

此外，虽然现代商船受到觉醒后的韩国政府之加倍呵护，然而其商誉亦多少受到韩进海运破产事件的影响。可以预见的是，为了争夺市场份额，现代商船将奉行其一贯的低价政策。然而托运人经历韩进海运破产事件的“洗礼”后，会愈加重视“航运安全”和“航运服务”等软价值——毕竟航运不是单纯地完成货物的位移。从这个角度来说，现代商船未来将显得进退维谷。

来源：航运交易公报

5. 船舶市场动态

【新船价格跌停船东下单趋势明显】

随着许多造船厂的报价不断下跌，新船报价已经接近成本价，同时，二手船价格不断上涨，一些财务宽松的船东开始选择下单建造更多新船，这种趋势将越来越明显。

船舶经纪公司 Allied Shipbroking 近日表示，“虽然现在造船厂在试图寻找压低价格获得订单，但上周新船价格还是总体保持稳定的。我们可以从定价



上看出各船厂目前压力相当大，大部分造船厂的报价都已经几乎是成本价了。不过所幸由于目前二手船价格上涨，使得造船业惨淡的市场有所缓解。但一些船东出于对市场的担忧目前并不会大量建造新船，因此造船业的供给量短时间也不会大量上升。”

克拉克森的新造船报告中显示，韩国现代重工上周已经获得了来自 Eneset S.A. 公司的两艘 300,000 DWT 油船订单，两艘 VLCC 预计将分别在 2018 年的第三季度和第四季度正式交付。Central Shipping 在 Hyundai Vinashin 船厂订购了一艘 50,000 DWT MR 型成品油船，预计在 2019 年交付。Color Line AS 则向挪威 Ulstein Ulsteinvik 订购了一艘 25,000 GT 渡轮，该船能装载 2000 名乘客以及 500 辆车，预计将在 2019 年第一季度交付。

在船舶交易市场，二手散货船价格上涨。显然，货运市场条件改善稳定了船公司的情绪，虽然价格可能难以维持目前水平。二手油船市场交易活动也有所提高，不过，市场依然专注于成品油船，即使是在大型船舶领域，但很少有买家愿意在这样的价格水平之下出手购船。

与此同时，在拆船市场，克拉克森的报告显示，今年年初干货船市场出现了意想不到的抬升，运费率的增加使得船东远离拆船市场。值得一提的是，目前好望角型散货船供给相比去年同期减少了 50%。

来源： 国际船舶网

【火爆：二手船 S&P 市场出现“抢船”现象】

经过中国农历新年一波下跌之后，BDI 又经历了连续 9 个工作日的反弹。截止本周一，该指数已经达到了 878 点，为本月目前最高水平。

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，但随后虽有涨涨跌跌，但去年总体趋势仍然为大幅上涨。当前，BDI 指数的走势似乎与去年同期相差无几，不少分析师称，BDI 指数将重演去年的大涨之势。诸多券商以及航运咨询机构纷纷表示干散货海运市场应该正在走向反弹的行情，虽然谈不上复苏，但是总体处于上行通道，更有机构非常乐观的表示，今年 4 季度高点有望超 1800 点，干散货航运大周期复苏条件已经具备。

另外大宗商品市场上，铁矿煤炭市场近期也处于“高调”状态。海运煤炭运价指数 OCFI 在 24 日报收 915.97 点。

根据上周波罗的海的干散货市场报告显示，几乎所有的干散货船型在上一周均出现了租金/运费上涨。租船市场可谓是一片火热，拿到货再慢悠悠的找船模式在近段时间遭到反转。

此前，我们在《预期市场复苏，大佬们开启二手散货船豪购模式！！》一文中援引知名船舶经纪公司 Intermodal 报告指出，目前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。某些握有重金的船东或是其他投资人认为一个投资的好时机已经到来，期望从目前的二手船价格水平情况下



收购船舶以便获得升值。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，溢价交易的情况也不鲜见。不仅如此，在新造船市场方面，乐观的情绪也在进一步的蔓延，某些“胆大”的投资人期望能通过较低的新造船价格以及对自己有利的合同条款订造新船。

同样，在这样的乐观环境下，近期二手船 S&P 市场更是出现了“抢船”现象，更有甚者为了尽快拿到船都免去了 pre-purchase 检验。

经纪人一致表示这样的火热状态至少能持续数周，尤其是 5-12 年船龄，kamsarmax 及以下（Supramaxes, Ultramax, 以及 Kamsarmaxes）的日本造散货船更为抢手。

买家经纪人一方面谈着船，另一方面也在努力和银行争取更多的资金支持。

根据知名 BROKER Compass Maritime 最近的一期报告中显示，主要是来自于中国以及希腊的投资人买家以及手握重金的船东似乎在买卖市场展开了一场百米赛跑一般的竞争，有买家为了能快速拿到船，甚至免去了 pre-purchase inspections 检查，甚至有船被放入市场后几天就被买走的情况发生。

Compass Maritime 还举了几个例子。比如，在 kamsarmax 市场上，一艘名为 UNITED PRESTIGE (81,918DWT/Built 2014 日本常石建造，原船东为日本 United Ocean)，接到了来自于 20 多家潜在买家的看船申请。

另外一艘名为“NCS BEIJING” (81,508 DWT/ 2009 日本 Universal 造) 至少接受了 5 为买家的看船，指导价格约为 1375 万美金，本月初另一艘类似的船舶“EPSON TRADER I” (82,331 DWT/Built 2009 日本大岛造) 成交价约为 1330 万美金。

另外一艘韩国造的 M/V “DELMAR” (81,502 DWT, 2011 现代重工造) 将在下周接受报价，买家预期价格能够达到 1600 万美金。

同样，在 supramax 版块，一艘名为 UN LUCIA” (56,568DWT, 2012 江苏韩通造) 接受了至少 10 位买家的看船，其同一年的姊妹船“AVENTURIN”更是引起了至少 15 位买家的兴趣。另据未经确认的消息称，一艘 2007 年日本建造的 55,000 DWT supramax 被以 975 万美金的价格成交，要知道一月末另外一艘 2006 年日本大岛造 54,170 DWT 的 KARAWEIK 成交价格仅为 790 万美金。

来源：信德海事



【26 年来最低！1 月新船订单量降至冰点】

由于航运市场严重的运力过剩问题，新造船市场持续低迷。今年 1 月，全球新船订单量降至 26 年来的最低水平。

IHS Markit 的数据显示，散货船和液化气船需求大幅下跌，1 月份这两种船型新船订单量均为零艘。10000 载重吨及以上油船的新船订单量只有 6 艘，这一数字甚至不及去年同期的 16 艘。集装箱船需求同样低迷，1 月新船订单只有 3 艘 2150TEU 集装箱船，而去年同期新船订单量为 5 艘。

克拉克森数据统计显示，今年 1 月份全球新签订单 33 艘，共计 1421865 载重吨。与 2016 年 1 月份全球新签订单 68 艘，共计 739324 载重吨相比较，数量同比减少 35 艘。从船型上来看，油船 4 艘；化学品船 11 艘；集装箱船 3 艘；液化气船 2 艘；海工船 2 艘；其他船型 11 艘。

IHS 分析师指出，1 月大部分新船订单都是高价值的专用船；举例而言，1 月由 Eimskip 订造的 3 艘 2150TEU 集装箱船就是为北极地区运营所设计的，基本上，这些集装箱船不会在主流航线上运营。

另一方面，有大量现金的船东正在利用当前市场持续低迷带来的船价优势下单订船。IHS 的分析师称，挪威船东 DHT 利用当前极低的新船价格订造了 2 艘 VLCC，这是 1 月份为数不多的传统商船订单之一。据了解，DHT 在现代重工的这笔 VLCC 订单价格仅为每艘 8000 万至 8200 万美元。

来源： 国际船舶网

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	301.50	-5	↓	328.50	-6	↓	0.00			463.00	-9.5	↓
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	2	↑	342.00	2	↑	0.00			0.00		
Panama	260.00	0		n/a			n/a			515.00	0	
Shanghai	349.00	1	↑	0.00			0.00			0.00		
Singapore	320.00	-5	↓	350.00	-10	↓	490.00	-2	↓	500.00	-2	↓
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0	



Tokyo	355.00	-3	↓	365.00	-3	↓	0.00		570.00	0	
-------	--------	----	---	--------	----	---	------	--	--------	---	--

来源: Bunker Ports News Worldwide

截止日期:

2017-03-03

◆ 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 07 周	第 06 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 08 周	第 07 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,000	8,200	-200	-2.4%	
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: 2017-03-03

(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)
2+2	TAK	300,000	Hyundai HI, S. Korea	2018-2019	Enesel - Greek	8,000
1	TAK	50,000	Hyundai Vinashin, Vietnam	2018	Central Mare - Greek	3,250
7	BC	62,000	Yangzijiang, China	2018-2019	Pan Ocean - S.Korea	3,000
1	ROPAX	2,000 pax	Ulstein, Norway	219	Color Line - Norwegian	Undisclosed

option declared
wood pulp carriers,
COA to Fibria



◆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 156	BC	23,527		2009	China	490	Tanshan Dongfeng Shipping - Chinese	at auction
ZHE HAI 162	BC	33,400		2009	China	730	Li Chunzhen - Chinese	at auction
SOUND FUTURE	BC	29,156		1996	China	Undisclosed	Greek	bank sale
JIN SHUN	BC	54,768		2009	Japan	1,280	Minyi (Tianjin) Ship Leasing - Chinese	en bloc
JIN MAO	BC	54,768		2009	Japan	1,280	Minyi (Tianjin) Ship Leasing - Chinese	
JIN HENG	BC	55,091		2010	China	1,190	Minyi (Tianjin) Ship Leasing - Chinese	
JIN FENG	BC	57,353		2011	China	1,070	Minyi (Tianjin) Ship Leasing - Chinese	
KAPETAN TRADER I	BC	81,713		2013	China	1,520	star Bulk - Greek	en bloc each
KAPETAN TRADER II	BC	81,767		2013	China	1,520	star Bulk - Greek	
KAPETAN TRADER III	BC	81,713		2013	China	1,520	star Bulk - Greek	
CANON TRADER II	BC	81,711		2013	China	1,520	star Bulk - Greek	
PAUL	BC	23,494		1998	Japan	260	Undisclosed	
CAMPANULA	BC	32,576		2007	Japan	670	Undisclosed	
AUDREY-TRACY	BC	34,118		2016	Japan	1,700	Greek	
STELLA MARIS	BC	52,454		2007	Japan	980	Pavimar - Greek	
ADMIRAL SCHMIDT	BC	55,309		2007	Japan	990	Goodbulk (Radziwill interests) - Monaco	7.75mil sold in Feb/2016
YANGFAN BC64K-PM02	BC	63,800		2016	China	1,980	Undisclosed	
OCEAN MINERVA	BC	75,698		2007	Japan	1,050	Undisclosed	
EARNEST SKY	BC	95,735		2012	Japan	1,750	Polembros - 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
SOPHIA	CV	8,166	698	2008	China	380	Eimskip - Icelandic	
BRUARFOSS	CV	8,627	724	1992	Denmark	Undisclosed	Filipino	
MANATEE	CV	21,416	1,577	2006	Japan	550	Tanto Lines - Indonesian	更正售价
HS BRUCKNER	CV	42,004	3,534	2009	China	570	Indonesian	
BENEDICT SCHULTE	CV	51,758	4,253	2009	S. Korea	650	Undisclosed	
BARBADOS	CV	52,325	4,330	2010	Philippines	660	Undisclosed	
SCT DISTINCTION	CV	54,308	4,380	2010	S. Korea	680	Chinese	



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
RATNA SHRADHA	TAK	105,746		2008	S. Korea	2,200	Undisclosed	en bloc*, on subs
RATNA SHRUTI	TAK	105,746		2008	S. Korea	2,200	Undisclosed	
RATNA NAMRATA	TAK	105,830		2008	S. Korea	2,200	Undisclosed	
RATNA SHALINI	TAK	105,849		2010	S. Korea	2,400	Undisclosed	
EASTERN MERMAID	TAK	8,906		2004	Japan	900	Vietnamese	stst
ALAM BAKTI	TAK	47,999		2003	Japan	1,000	Indonesian	
NEW YORK STAR	TAK	73,869		2006	China	1,450	Norstar Shipping - Singaporean	
NISSOS ANAFI	TAK	115,666		2012	S. Korea	2,850	Greek	
CRANE RADIUS	TAK/LPG	3,687		2007	Japan	700	S. Korean	
GAS PAPUA	TAK/LPG	5,354		2007	Japan	850	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
YAO FU	BC	21,649	4,699	1986	Japan	292	

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
LISSY SCHULTE	CV	23,039	7,834	1995	Poland	335	as is Jebel Ali
BUXTAURUS	CV	49,238	15,635	1997	S. Korea	334	as is Jebel Ali
BUXSTAR	CV	49,307	15,866	1997	S. Korea	344	as is Hong Kong
SEA-LAND EAGLE	CV	59,840	18,895	1997	Japan	undisclosed	

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
THOR HARMONY	BC	47,110	13,178	2001	Indonesia	345	Grain trader, heavy prop, full sub-cont range options
COLOMBO	CV	6,491	3,206	1990	China	260	as is Pusan
BOSUN	CV	35,977	12,654	2001	Poland	307	as is Port Said
MSC NATALIA	CV	49,238	15,878	1997	S. Korea	334	as is Jebel Ali
MSC PATRICIA	CV	49,307	15,808	1997	S. Korea	334	as is Hong Kong, incl. ROB
AL ENCORE	CV	61,441	22,400	2003	Japan	330	as is Philippines,



ANL WARATAH	CV	66,900	20,601	2005	S. Korea	340	as is Singapore, incl. ROB
LESOTHO	CV	81,819	26,362	1997	Japan	undisclosed	as is Qingdao
KRITI AMBER	TAK/CHE	45,614	12,450	1995	Ukraine	345	as is Singapore, gasfree for men entry.

◆最新航运公告

【手机 - 航行危险?】

美国国家运输安全委员会 (NTSB) 报告了一则因船员使用手机分散注意力，导致散货船和拖轮在密西西比河上发生事故，并产生 6 千万美金的索赔。

当时，拖轮船长正用手机打私人电话。与此同时，他用驾驶台无线电与散货船上的引航员对话，讨论船舶通过事宜。

美国国家运输安全委员会指出，该名船员使用手机，从而将其注意力从了望和驾驶职责中分散出来。

【《伦敦海事仲裁员协会小额索赔程序》新规】

在任何辖区仲裁费用都可能会非常昂贵。因此，仲裁中的小额索赔程序(以下简称“SCP”)是节省费用且避免案件拖延的理想方式。但主要问题是，伦敦海事仲裁员协会小额索赔程序仅限于 5 万美金的索赔。超出 5 万美金的索赔必须转至 LMAA 通常程序。

我司是 LMAA 远东委员会成员，并为 LMAA 仲裁规则的变化/修订/指引提出建议。我司代表对 LMAA 规则中的内容，包括小额索赔程序(SCP)，提交了诸多有利于远东地区客户的修改意见。因我司上海办公室对抗辩险(FDD)争议处理的影响力日益提高，2016 年 9 月，LMAA 伦敦主席拜访我司上海办公室。

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
2017-03-03	688.96	723.34	6.0253	88.758	844.64	64.384	852.73	190.83	16638.0
2017-03-02	688.09	725.36	6.0381	88.638	845.21	64.403	846.79	189.23	16568.0
2017-03-01	687.98	726.48	6.0913	88.629	850.9	64.349	848.91	190.83	16511.0
2017-02-28	687.5	727.74	6.0986	88.58	854.67	64.391	845.75	189.21	16498.0
2017-02-27	688.14	725.89	6.1307	88.668	853.31	64.398	848.94	187.91	16461.0
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

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
2017-03-01	美元	0.68167	0.71111	0.81056	0.89333	1.09278	1.40628	1.78983
2017-02-28	美元	0.68056	0.71111	0.78889	0.86278	1.064	1.37489	1.75622
2017-02-27	美元	0.68333	0.71167	0.78444	0.85167	1.05456	1.36128	1.73983
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