



全一海运市场周报

2017.03 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2017.03.06 - 03.10\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求小幅下滑 市场运价承压走跌】

本周，中国出口集装箱运输市场表现有所下滑，运输需求自节后开始的恢复性增长态势出现逆转，供需关系面临压力，综合指数小幅下跌。3月10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761.15点，较上期下跌2.3%。

欧洲航线：据欧盟统计局公布的数据显示，欧元区1月零售销售环比下降0.1%，显示出欧洲经济的恢复步伐有所放缓，拖累居民消费以及运输需求的增长势头。货量在前段时间持续增长后出现下滑，供需基本失衡，上海港船舶平均舱位利用率降至85%左右。市场运价继续下跌。3月10日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为859美元/TEU，较上期下跌1.9%。地中海航线，市场表现与欧洲航线基本同步，货量小幅下滑，船舶平均舱位利用率降至80%左右，运价延续下跌走势。3月10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838美元/TEU，较上期下跌1.9%。

北美航线：据研究机构Markit公布的数据显示，美国2月综合PMI终值为54.1，较前值下跌1.5，显示出美国经济复苏有放缓的迹象，对运输需求保持增长态势有所影响。本周，运输需求在节后的恢复性增长趋势出现变化，货量转而小幅下滑，供需失衡的压力有所加剧，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率均在90%左右。本周订舱运价继续承压走低。3月10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1424美元/FEU、2887美元/FEU，较上期分别下跌4.8%、2.3%。

波斯湾航线：市场货量在逐步恢复后增长停滞，加之运力规模均已恢复投入运营，供过于求的局面有所显现，上海港船舶平均舱位利用率跌至8成以下。本周市场运价延续下跌走势。3月10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477美元/TEU，较上期下跌5.2%。由于供求关系不佳，部分航商推迟涨价计划。

澳新航线：运输需求继续处于较为低迷的态势，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维持在85%左右。即期市场运价继续下跌。3月10日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为460美元/TEU，较上期下跌1.9%。

南美航线：运输需求在节后基本处于较为平淡的局面，供需关系相对平稳，上海港船舶平均舱位利用率维持在85%左右，本周主要船公司运价涨跌互现，总体运价水平基本持平。3月10日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为1613美元/TEU，与上期基本持平。



日本航线：本周货量小幅下滑，市场运价基本平稳。3月10日，中国出口至日本航线运价指数为657.52点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【成交火爆运价跳涨 综合指数大幅上扬】

3月10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1274.76点，较上周上涨10.6%。其中煤炭、金属矿石、粮食运价指数上涨，成品油、原油运价指数维稳。

煤炭市场：本周，沿海地区天气虽略有回暖，但主要电力集团耗煤水平仍维持在65万吨。本周期（3月3日至3月9日）内，六大电厂平均日耗煤量65.22万吨，较上一周期下跌1.2%；电厂库存小幅回落，本周期内，全国六大电厂平均库存1064万吨，较上一周期下跌4.8%。煤价方面，3月初全国两会召开，煤炭主产区严格控制在产煤矿的生产规模和未开工煤矿的复产进程，短期煤炭供给进一步收紧。3月8日，环渤海动力煤价格指数报收于593元/吨，环比上涨4元/吨。本周，煤炭运输市场成交火爆。主要原因一方面是受印尼地区出货不畅、朝鲜煤炭暂停进口等因素影响，进口煤到港量整体偏低，电厂需通过内贸煤炭补充库存。而另一方面，内贸煤炭资源紧张，北方港口煤炭库存持续低位运行。煤炭资源供应不足，引发下游用煤企业恐慌情绪，拉运热情异常高涨。运力方面，北方港口船等货现象加剧造成压港，搁置部分市场运力；同时，因长协煤价较市场煤价偏低，长协拉运消耗部分市场运力；加之内外贸兼营船近期多滞留外贸市场。沿海煤炭运输市场一船难求，运价大幅跳涨。

3月10日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1382.68点，较上周上涨13.6%。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52.4元/吨，较上周五上涨9.3元/吨；秦皇岛-张家港（2-3万dwt）航线运价为56.6元/吨，较上周五上涨9.2元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为62.2元/吨，较上周五上涨11.2元/吨。华南市场，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为64.1元/吨，较上周五上涨11.0元/吨。

金属矿石市场：当前国内钢市供需的基本面依然良好，旺季需求有望进一步释放。不过，随着钢价转跌，增加了终端的观望氛围；加上此前工地加快备货也在一定程度上透支了后市需求，市场整体成交趋向平稳。金属矿石运价受煤炭运价影响小幅上涨。3月10日，沿海金属矿石货种运价指数报收1133.18点，较上周上涨5.2%。

粮食市场：产区玉米价格受农户惜售和环保发力双重影响，接连上涨。当前南方大型企业库存普遍在一个月以上，个别已经储备至40天左右。运输市场整体平稳，运力受煤炭运输市场影响略显偏紧，运价上涨。3月10日，沿海粮食货种运价指数报收1370.44点，较上周上涨23.5%。



油品市场：近期因美元强势地位及美国原油库存高企，国际油价维持弱势震荡走势。国内市场整体需求改善效果不明显，市场成交气氛延续清淡。终端刚需用户按需购入，操作稀少，整体市场成交气氛延续清淡。3月10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

【各船型市场持续上攻 指数创两年多新高】

本周，国际干散货运输市场继续高歌猛进，BDI再上千点。分船型看，海岬型船在大西洋市场上涨的带动下，租金再创新高；受两洋齐涨推动，巴拿马型船租金、运价再上台阶；超灵便型船成交活跃，租金、运价继续攀升。中国进口干散货运输市场三大船型延续普涨行情，综合指数创27个月来新高。3月9日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数（CDFI）为842.40点，运价指数为729.19点，租金指数为1012.22点，分别较上周四上涨15.7%、11.6%和20.5%。

海岬型船市场：本周海岬型船大西洋市场上涨，租金、运价继续上攻。特朗普开始起草1万亿美元基础设施计划，利好国际铁矿石需求；2月国内挖掘机销量增速高达298%，创历史单月新高，显示基建明显回暖，煤炭、铁矿石等原材料需求预期升温；受北方港口大风封航影响，市场运力有所收紧；因两会部分钢厂停产减产，本周高炉开工率和产能利用率微降，但钢厂盈利仍处于高位，补库采购意愿强烈。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12667美元，较上周四上涨26.7%。太平洋市场，尽管大西洋市场行情火爆，但上半周FFA价格以跌为主，加之国际油价下挫，西澳至中国的铁矿石航线成交运价停滞不前，周四甚至出现微跌。9日成交记录显示，3月底受载期，西澳至青岛航线成交运价为6.25美元/吨。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为6.240美元/吨，较上周四上涨4.1%。大西洋市场，南美和南非地区航次期租和程租成交较上周明显放大，运力收紧，一周内运价跳涨近3美元。9日成交记录显示，巴西图巴朗至青岛航线，受载期3月底，成交价为14.25美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为14.239美元/吨，较上周四上涨24.4%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为10.550美元/吨，较上周四上涨24.3%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船两洋市场量价齐升，但周末市场观望气氛渐浓。前半周印尼、澳大利亚煤炭出货不断，内贸市场持续走强紧缩市场运力供应，大西洋市场粮食船运成交活跃，太平洋市场租金、运价继续上冲；后半周，太平洋市场租家高价拿船意愿不足，船货双方持观望态度，加之FFA价格回落，部分航线运价走软。9日成交记录显示，8.3万载重吨船，3月3日香港交船，经南美东岸，新加坡-日本还船，成交日租金为11000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10263美元，创两年多新高，较上周四上涨20.2%。印尼萨马林达至中国广州航线运价为5.936美元/吨，较上周四上涨11.5%。大西洋市场，南美大豆货盘成交活跃，运力趋紧，运价持续上行。尽管FFA价格短暂走软，但随着4月货盘放出，未来几周仍看涨。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为28.372美元/吨，较上周四上涨8.5%。



超灵便型船市场：本周超灵便型船市场继续上行。太平洋市场，内贸市场走强吸引部分内外贸兼营船，加之东南亚煤炭、镍矿等货盘支撑，租金、运价再创新高。周四，中国南方至印尼往返航线 TCT 日租金为 9211 美元，创近 3 年来新高，较上周四上涨 11.2%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.050 美元/吨，较上周四上涨 9.1%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.508 美元/吨，较上周四上涨 13.2%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价震荡盘整 成品油运价小幅回升】

为更好理解欧佩克采取的行动将怎样影响油价，该组织秘书长和沙特石油部长最近在伦敦、纽约等地会见金融机构和石油贸易商。秘书长的提问细节中透露出对于油价下跌的担忧，下半年是否继续减产也暂无定论。本周的国际油价下降，布伦特原油期货价格周四报 52.44 美元/桶，比上周四下跌 4.8%。全球原油运输市场大中型船运价震荡盘整，小船运价小幅波动，综合运价略有回升。中国进口 VLCC 运价继续下降，3 月 9 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 667.06 点，较上周四下跌 4.5%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场成交较上周略有增加，绝对量仍处于较低水平。老船成交运价拉低整体水平，运价已连续三周下滑。鉴于运价水平过低，后续下跌空间估计有限。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS56.41，较上周四下跌 4.6%，CT1 的 5 日平均为 WS57.75，环比下跌 9.8%，等价期租租金（TCE）平均 1.6 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS59.86，下降 4.4%，平均为 WS61.29，下跌 6.7%，TCE 平均 2.3 万美元/天。另外，中东原油出口减少引发西非出口相应增多，西非至亚洲货量 3 月份将达到 210 万桶/天，比全年平均高 20 万桶/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：欧洲航线运价震荡回升。西非至欧洲运价从 WS85 涨到 WS105（TCE 约 2.2 万美元/天），黑海至地中海运价从 WS85 涨到 WS125（TCE 约 3.6 万美元/天）。波斯湾出发航线运价上涨，至地中海运价从 WS40 涨到 WS85 以上，至亚洲航线运价从 WS85 涨到 WS105 附近。1 艘 14 万吨级船，伊朗至土耳其，3 月 24 日货盘，成交运价为 WS85。另 1 艘 13 万吨级船，伊拉克巴士拉至印度，3 月 27 日货盘，成交运价为 WS103。中国进口来源分散在红海、地中海和新加坡，运价也有提升。1 艘 13 万吨级船，新加坡至中国，3 月 12 日货盘，成交运价为 WS102.5。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运价小幅波动。利比亚地中海的 2 个港口作业停顿，跨地中海运价也停留在 WS110 水平，TCE 在 1.2 万美元/天至 1.4 万美元/天之间。1 艘 8 万吨级船，杰伊汉至地中海，3 月 15 日货盘，成交运价为 WS112.5。北海、波罗的海运价均小幅下降至 WS100 附近，TCE 分别为 8000 美元/天和 2.0 万美元/天。加勒比海至美湾运价回稳在 WS130 水平（TCE 约 1.2 万美元/天）。亚洲航线运价小幅波动，波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价分别升至 WS116、WS114，TCE 分别为 9000 美元/天和 1.2 万美元/天。中国进口来自科兹米诺和东南亚。



国际成品油轮 (Product)：运价企稳回升。部分 LR2 型船进入期租市场，波斯湾至日本航线 7.5 万吨级船石脑油运价回稳在 WS105 (TCE 约 9500 美元/天)；5.5 万吨级船运价升向 WS125 (TCE 不足 9000 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)。美湾短程出口汽油货盘成交积极，支持欧美航线运价继续向上。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价为 WS120 (TCE 约 4800 美元/天)，欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价接近 WS145 (TCE 约 8300 美元/天)，欧洲-美东-美湾-欧洲的三角航线 TCE 升至 1.3 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【超灵便型货船成交活跃 内河散货船价以跌为主】

3 月 8 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 757.01 点，环比微涨 0.12%。其中，国际散货船价综合指数和沿海散货船价综合指数上涨 1.38%、0.59%；国际油轮船价综合指数和内河散货船价综合指数微跌 1.32%、0.18%。

国际大宗商品海运需求明显回升，提振远期运价合约 (FFA) 价格上涨，各类型散货船租金、运价持续上扬，BDI 指数再度突破 1000 点大关，周二收于 1033 点，环比上涨 20.56%。本周，国际散货船价格全线上涨，5 年船龄的超灵便型、巴拿马型和海岬型散货船价格分别上涨 2.17%、2.48%、0.88%。随着矿石、煤炭和粮食等大宗散货运输需求强劲回升，散货船获得租约的数量翻倍，租金和运价迎来普涨。如果 BDI 指数在 1000 点以上震荡企稳，散货船东盈利水平将重回盈亏平衡点之上，那么二手散货船价格依旧存在反弹空间。资金逐利，很多投资者纷纷涌入船厂收购合算的弃单船，超灵便型散货船成交量这周表现很抢眼。本周，二手散货船成交量活跃，共计成交 33 艘，比上期增加 18 艘，其中卡尔萨姆型船成交 2 艘，巴拿马型船成交 2 艘，超灵便型船成交 20 艘，灵便型船成交 9 艘。

最近，伊朗原油出口翻倍，美国原油产量和库存量增加，抵消了原油冻产利好。美联储加息预期继续升温，美元暂时反弹令油价承压下行，原油现货价格继续围绕 56 美元/桶来回拉锯。本周，国际油轮船价以跌为主，5 年船龄的 VLCC、苏伊士型、巴拿马型和成品油轮价格分别下跌 0.84%、0.32%、2.77%、3.42%，阿芙拉型油轮价格上涨 1.41%。随着油轮新造船的不断交付，全球油轮船队产能增加将对油轮运价造成压力，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盘整。本期，国际油轮成交量一般，共计成交 9 艘，比上周增加 3 艘，其中 VLCC 油轮成交 4 艘，阿芙拉型油轮成交 1 艘，巴拿马型油轮成交 1 艘，成品油轮成交 3 艘。

“两会”期间，部分煤矿限产，煤炭资源紧张，化工用煤和火电补库需求增加，煤炭价格稳中见涨，下游用煤企业租船购煤热情高涨，船东乘机抬价，二手沿海散货船价格大船续涨，小船续涨。本周，5 年船龄的沿海 1000DWT 散货船价格下跌 1.22%，5000DWT 散货船价格微涨 3.43%。目前，北方港口船舶压港现象严重，内外贸兼营船舶在国际市场混得风生水起，暂没回归内贸市场计划，沿海可用运力偏紧；煤炭、矿石和粮食运输需求提升，运价上涨，沿海散货运输市场迎来利好，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 4 艘，其中 1000DWT 左右的散货船成交 2 艘，5000DWT 左右



的散货船成交 2 艘。

近期，国内新增人民币信贷大幅回落，个人房贷增速下滑，楼市降温回落，建材运输需求减少，内河散货船价格跌多涨少。本周，5 年船龄的 500DWT、1000DWT、2000DWT 散货船价格环比下跌 2.70%、0.58%、1.62%，3000DWT 散货船价格环比上涨 4.42%。本周，内河散货船成交维持活跃，共计成交 116 艘，比上周减少 55 艘。

来源：上海航运交易所

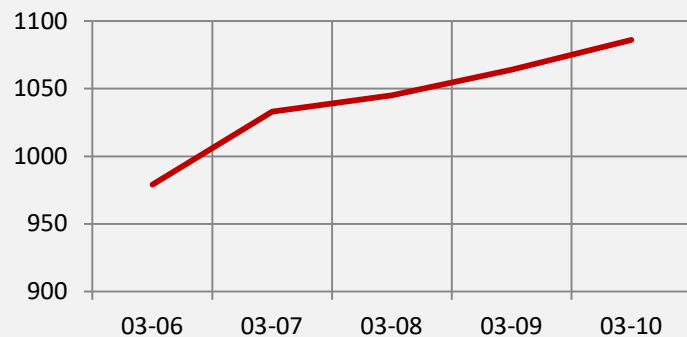
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

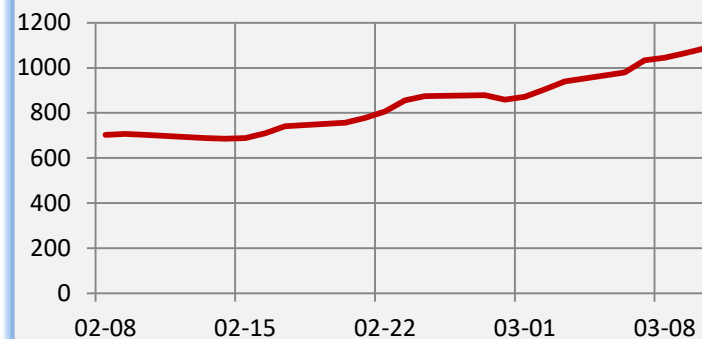
波罗的海指数	3 月 6 日		3 月 7 日		3 月 8 日		3 月 9 日		3 月 10 日	
BDI	979	+40	1,033	+54	1,045	+12	1,064	+19	1,086	+22
BCI	1,345	+118	1,556	+211	1,578	+22	1,678	+100	1,789	+111
BPI	1,154	+36	1,194	+40	1,220	+26	1,220	0	1,211	-9
BSI	852	+6	861	+9	868	+7	872	+4	874	+2
BHSI	468	+6	477	+9	485	+8	491	+6	495	+4



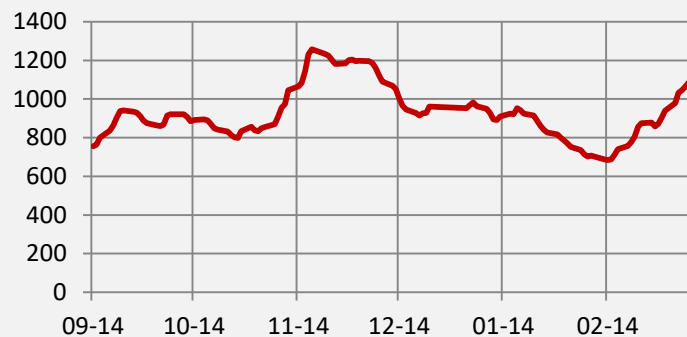
上周 BDI 指数走势



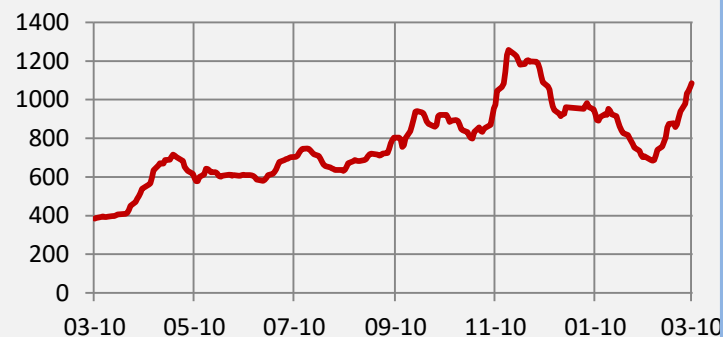
近一个月 BDI 指数走势



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 09 周	第 08 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	11,500	11,000	500	4.5%
	一年	12,500	11,500	1000	8.7%
	三年	11,750	11,000	750	6.8%
Pmax (76K)	半年	9,750	9,250	500	5.4%
	一年	9,500	9,000	500	5.6%
	三年	9,750	9,250	500	5.4%
Smax (55K)	半年	9,750	9,250	500	5.4%
	一年	9,000	8,750	250	2.9%
	三年	9,250	9,000	250	2.8%
Hsize (30K)	半年	7,250	7,250	0	0.0%
	一年	7,250	7,250	0	0.0%
	三年	7,250	7,250	0	0.0%

截止日期: 2017-03-03

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Anangel Fortune 2005 175500 dwt dely CJK 12/14 Mar trip via west Australia redel Singapore-Japan \$14,000 daily - Panocean

Anjelique D 2012 58689 dwt dely Sauda prompt trip redel Turkey intention scrap \$12,000 daily - Phaethon

Antigoni B 2011 56930 dwt dely New Mangalore prompt trip via South Africa redel China approx. \$8,250 daily - cnr

APJ Shirin 2012 56594 dwt dely Icdas trip redel Singapore-Japan \$13,000 daily - BAI

Aris T 2007 92526 dwt dely Recalada 20/30 Mar trip via PG redel PMO \$12,000 daily + \$600,000 bb - cnr



Atlantic Hero 2005 75804 dwt dely Ulsan prompt trip via NoPac redel Singapore-Japan \$10,500 daily - Cargill

Avax 2006 75399 dwt dely Lumut prompt trip via EC South America redel Singapore-Japan \$12,000 daily - Panocean

Bonita 2001 76623 dwt dely Chiba 15/20 Mar trip via NoPac redel Singapore-Japan intention grain \$10,500 daily - Norden

Clipper Isabella 2016 63520 dwt dely Santos 15/20 Mar trip redel Chittagong \$13,000 daily + \$300,000 bb - ADMI

Clipper Kamoshio 2009 32226 dwt dely Mersin prompt trip redel Continent \$5,000 daily - cnr

Crystal Star 2014 82700 dwt dely Gangavaram 10/15 Mar trip via EC South America redel Singapore-Japan \$12,000 daily - DAmico

Genco Warrior 2005 55435 dwt dely Gijon prompt trip via Continent redel Turkey \$11,000 daily - cnr

Global Genesis 2010 57696 dwt dely Mumbai prompt trip via Goa redel China \$7,000 daily - Platina Bulk Carriers

Ikan Kerapu 2015 78020 dwt dely Gibraltar 10/14 Mar trip via Amazon redel Continent \$10,750 daily - Norden

Ikaria Island 1997 32211 dwt dely Canakkale prompt trip redel Eygpt Mediterranean \$7,500 daily - GMT Singapore

KM Keelung Pacific Bulk relet 2010 82072 dwt dely Port Kelang 20/22 Mar trip via EC South America redel Singapore-Japan \$11,500 daily - Raffles

Kmarin Melbourne 2015 63253 dwt dely Hong Kong prompt trip via Australia redel Indonesia intention coal \$10,250 daily - Tongli

Konkar Venture 2015 82099 dwt dely EC South America 15 Mar trip via Saudi Arabia redel PMO or Saudi Red Sea \$11,000 daily + \$600,000 bb - Itiro

Leadership 2001 171199 dwt dely Sudeste end Mar trip redel Singapore-Japan \$12,250 daily + \$990,000 bb - Trafigura

Malakand 2004 76830 dwt dely Immingham spot trip via USEC redel EC India \$13,500 daily - Sivabulk DMCC

MBA Liberty 2010 82217 dwt dely Jaigarh 10/14 Mar trip via EC South America redel Singapore-Japan \$11,000 daily - Amaggi



Nicole 2013 81120 dwt dely Kawasaki prompt trip via Australia redel Philippines \$12,250 daily - Klaveness

Ocean Love 2013 56703 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel China \$12,000 daily - cnr

Ocean Treasure 2010 92667 dwt dely Lanshan 20/22 Mar 2 laden legs redel Singapore-Japan \$10,000 daily - cnr

Osiris 2004 53589 dwt dely La Coruna prompt trip via Baltic redel Morocco \$11,800 daily - cnr

Pantelis 2000 74020 dwt dely EC South America 01/10 Apr trip redel Singapore-Japan \$10,900 daily + \$585,000 bb - Panocean

Skyros 2011 79366 dwt dely retro CJK 1 Mar trip via NoPac redel Singapore-Japan \$10,000 daily - cnr

Spar Indus 2016 63800 dwt dely Machong prompt trip via Indonesia redel China intention CJK \$9,500 daily - cnr

Spring Cosmos 2014 63273 dwt dely aps Santos early April trip redel PG/Japan \$13,500 daily + \$350,000 bb - cnr

Star Nina 2006 82224 dwt dely Tomakomai 11/14 Mar trip via NoPac redel Singapore-Japan intention grain \$11,750 daily - cnr

Stella Nora 2016 180000 dwt dely Port Talbot prompt trip via EC Canada option USEC option Colombia redel Skaw-Gibraltar \$15,000 daily - Oldendorff

Unity Force 2016 60629 dwt dely Vizakhapatnam prompt trip via South Africa redel Singapore-Japan \$10,500 daily - cnr

(2) 期租租船摘录

Africa Graeca 2002 74133 dwt dely Zhoushan prompt 6/8 months trading redel worldwide \$9,250 daily - Ausca Shipping

Calipso 2005 73691 dwt dely S. Korea 10/20 Mar about 11/max 14 months trading redel worldwide \$9,000 daily - Transgrain

Cape America 2014 186300 dwt dely N.China prompt 2 years trading redel worldwide \$17,000 daily - Rio Tinto

Chance 2004 75926 dwt dely Bin Qasim 13/15 Mar about 12 months trading redel worldwide \$10,100 daily - Cofco Agri



全一海运有限公司



Danae R 2006 75740 dwt dely Japan prompt 4/7 months trading redel worldwide \$10,100 daily - Bahri

Fadelsia 2011 35896 dwt dely Paranagua 17 Mar 4/6 months trading redel Atlantic \$9,000 daily - AEC

GH Northern Dancer 2016 63025 dwt dely Ravenna 16/20 Mar balance of period upto October 2017 redel worldwide \$12,650 daily - cnr

Glyfada 1 2009 75639 dwt dely Shanghai 08/13 Mar 4/8 months trading redel worldwide \$9,500 daily - Ausca Shipping

Graecia Nautica 2014 81001 dwt dely Visakhapatnam prompt 7/9 months trading redel worldwide \$11,500 daily - cnr

Great Zhou 2010 180335 dwt dely China 15/30 Mar 11/13 months trading redel worldwide \$14,000 daily - Koch Shipping

Lene Selmer 2010 175401 dwt dely Jintang 18 Mar 4/7 months trading redel worldwide \$12,000 daily - Cargill

Medi Kazahaya 2017 81000 dwt dely Cebu 20/30 Mar 12/13 months trading redel worldwide \$11,500 daily - cnr

Navios Harmony 2006 82790 dwt dely Dangjin 19/21 Mar 5/8 months trading redel worldwide \$11,250 daily - cnr

Pacific Pride 2012 59994 dwt dely Villanueva, Philippines 07/08 Mar 3/5 months trading redel worldwide \$10,000 daily - cnr

Philadelphia 2012 206040 dwt dely Qingdao 11/19 Mar 11/13 months trading redel worldwide \$15,600 daily - Koch Shipping

Shan Hu Hai 2016 39765 dwt dely Port Kelang prompt 3/5 months trading redel worldwide \$9,000 daily - Seatrek

Spar Draco 2006 53565 dwt dely Kohsichang 3/5 months trading redel worldwide \$9,000 daily - cnr

Sunny Horizon 2012 56686 dwt dely China prompt 5/7 months trading redel worldwide \$8,250 daily - AMC

Velsheda 2012 82172 dwt dely Ube 13/14 Mar 12 months trading redel worldwide \$10,500 daily - Crystal Sea

Yuan Shun Hai 2009 56956 dwt dely Key West 20 Mar 3/5 months trading redel Atlantic approx \$12,000 daily - PGSC



4. [航运市场动态](#)

【7 岁中国造集装箱船被拆解 航运业低迷是主因】

据 BBC 报道，2010 年 1 月，中国新扬子造船公司将价值 6000 万美元的“Hammonia Grenada”号交付给德国船东 Hammonia Reederei。而近日，该船已被送往拆船厂进行处理，拆解价格只有 550 万美元，同时，该船创下拆解处理集装箱船中船龄最低的记录。市场低迷是导致航运公司拆船的主要原因。

此前，已有多艘船只遭遇相同命运。在“Hammonia Grenada”号之前，拆船市场上船龄最为年轻的集装箱船为建于 2009 年的“India Rickmers”轮，该船已于 2016 年 11 月由新加坡船东 Rickmers Marine Trust 送往拆船厂拆解处理，该船在 2016 年资产价值下降了 62%，其市场价值仅仅略高于拆解价值 587 万美元。2016 年，被当作废钢船以超低价格卖掉的集装箱船数量创下了历史记录。

为什么会这样呢？一句话：船太多，货太少。

大量购船导致运力过剩

据 BBC 报道，在 2010 年和 2013 至 2014 年度，由于利率低，融资成本低，先后出现了两次大批订购集装箱船的风潮，导致船只过剩。

德鲁里（Drewry）海运咨询公司主任卡普尔（Rahul Kapoor）解释说：“当时业内的普遍想法是，如果不盈利，那最好降低成本，而降低成本的最好方法就是增大规模，购买更大、更省油的船只。”

自从 2011 年马士基航运向韩国大宇造船订购 20 艘 18000TEU 集装箱船后，其他航运公司也不断跟进，购入更大更省油的船只。

业界大量购进船只还有一个关键原因——巴拿马运河扩建升级。

去年 6 月，巴拿马运河完成了为时近九年的大规模扩建。扩建前，巴拿马运河只能通行最高装载 5000 个集装箱的货轮，这就是传统的巴拿马型（Panamax）船。

而扩建后，该运河可以通行巨型的“新巴拿马型”（Neo-Panamaxes）货轮，甲板有 3 个足球场一样大，可以装载 1.3 万个集装箱，是传统巴拿马型船的两倍多。



经营亚洲至美国东海岸航线的航运公司，现在可以使用“新巴拿马型”超级货轮通过巴拿马运河，而卖掉较小的传统巴拿马型船只。

因此像文章开头提到的 Hammonia Grenada 这样的传统巴拿马型船，其价值就大幅下降。根据克拉克森（Clarksons）研究公司的数据，现在租用传统巴拿马型船只的费用比一年前已经狂跌了一半以上。同时，很多港口，如巴尔的摩、查尔斯顿、迈阿密、纽约和萨凡纳，都在进行升级换代，以容纳这些新的超级货轮。

但是，运力供大于求的根本问题仍然存在。

“在 2008 年之前，全球经济长期维持稳定增长。经过十年的增长，航运业内没有人预料到需求竟急速下降。

开始时，他们以为这只是一时的波动。但实际上这是结构性的问题，人们完全忽视了这个结构性的问题。”

全球经济的持续低迷导致了航运市场的萎缩。据上海海事大学城市现代物流规划研究所原所长徐剑华教授介绍，18000TEU 集装箱船要发挥规模经济的优势，装载率要达到 85%甚至 90%以上。如果不能达标，就意味着 18000TEU 船型的平均单位运输成本输给了 2 艘 9000TEU 船型。而航运公司在前几年购入了大量超大型集装箱船，如今面临货源不足的情况，导致运力过剩的状况日益严重。

克拉克森公司的研究数据表明，全球商用航运业的总运力比金融危机前增加了 50%。而在同一时期，世界贸易组织的数据显示，全球贸易从 2007 年到 2015 年只增长了 15%。

韩进海运破产震动航运市场

据中国船检网报道，去年 8 月 31 日，韩国最大航运企业——韩进海运向韩国首尔中央地方法院提交破产保护申请。消息传出后，多家航运公司暂停换舱合作，全球多个港口纷纷拒绝其货轮进港，数十个货轮无法靠岸卸货，涉及超过 50 万个集装箱。

据财新网报道，韩进海运在破产前旗下拥有 101 艘各类集装箱船，总运力达到 62.54 万 TEU，运力位列全球第 7 位，在亚洲至美国的航线上，韩进海运拥有很高的市场占有率。其母公司韩进集团则是韩国前十大财团公司之一，也是全球最大的运输物流公司之一，旗下还拥有大韩航空等公司。

英国航运咨询机构德鲁里（Drewry）表示，韩进海运的破产或将打乱航运三大联盟的格局。



惠誉：今年将有更多并购

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

惠誉预期航运业所有板块的业绩都面临压力，因此保持了对集装箱运输板块的负面前景。随着集装箱航运业务的持续崩溃，大型班轮公司已经损失数十亿美元。更多的公司正在寻找整合的可能性，在加强能力的同时保持活力。然而，在重组过程中，势必将发生裁员。

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

来源：观察者

【欧亚航线舱位紧缺 运费飙升】

北欧至亚洲航线集装箱出现紧缺现象，业内消息称马士基航运原本要暂停接单至 3 月底，幸而该公司所属的全球最大航运联盟“2M Alliance”紧急加开船只支持，目前已可再次接受客户下单，目前运费还在持续攀高中。

英国物流网站 The Loadstar 3 月 3 日报导，马士基 3 月 1 日一度暂停接受欧洲至亚洲和中东的集装箱运输订单，原本要到 3 月 27 日才能再次开通，但目前已再次开放接单。

马士基在邮件中表示，公司一直在想办法减少积压订单，尽量降低客户所受冲击，现在终于能再次接受客户订单。

谣言显示，2M Alliance 已经临时加开船只，满足客户需求，联盟中的瑞士地中海航运(MSC)传出也在 3 月取得 3 艘新建的 19,500 TEU 超大型集装箱船。马士基声称，目前船只回头货载(Backhaul)时空间不足的现象，已经影响到所有船公司。的确，根据 The Loadstar 追踪，目前已有数家船公司暂停接受新订单，到 3 月底为止都不再承载废铁、废纸和废塑胶。

为何会如此？业界消息显示，中国 2 月展开农历新年之时，西向航线大量停航，是导致舱位紧缩的主因。除此之外，航运联盟会在 4 月重新洗牌，航运商为此预做准备、重新定位船只，也是影响的原因之一。



过去 6 个月来，北欧至亚洲和中东集装箱航线的费率已经飙涨 200%之多，目前还在持续攀升中，主要就是因为舱位紧缺的关系。北欧至亚洲的货运费率 FAK 目前都比去程(headhaul)还要高，而废纸、废塑胶的运费则已飙升逾 200%，如今每 40 尺箱要价超过 2,000 美元。

马士基先前曾直指，运费反弹主要是因为船公司大量船只闲置的关系。据统计目前全球约有 5%的货柜航运船是处于闲置状态，这让运费得以支撑。

来源：TechNews

【马士基航运的两“小”和两“大”】

几个世纪以来，全球贸易的发展带动了航运业的繁荣，而马士基集团几乎可以代表丹麦航运业，甚至全球航运业。总部位于丹麦哥本哈根的马士基集团是世界知名的跨国企业集团，其核心业务为运输及能源。经过一百多年的发展，马士基集团已成为在航运、石油勘探和开采、物流、相关制造业等方面都具有雄厚实力的世界性大公司。作为集团的集装箱海运分支，马士基航运是全球最大的集装箱承运人，服务网络遍及全球。回顾马士基航运的发展历程，可以把其战略的成功归纳为两“小”和两“大”。

马士基航运的前世今生

马士基航运公司，素有“世界第一大航运公司”之称，是 A.P. 穆勒——马士基集团旗下的一个最大的子公司，也是世界上最大的集装箱航运公司。

1904 年，28 岁的阿诺德·彼得·穆勒（A.P. 穆勒）同父亲彼得·马士基·穆勒船长共同创建了“斯文堡船运公司”，并购买了一条载重 2200 吨的二手蒸汽货轮，公司的第一间办公室设在穆勒先生童年居住过的斯文堡的安娜村。八年后，A·P·穆勒建立了“1912 轮船公司”，这两家公司目前仍然是马士基集团的核心企业。20 世纪 20 年代初期，马士基开始考虑从事班轮业务。

1928 年 7 月 12 日，马士基从美国东海岸的巴尔的摩开始了它的处女航，经由巴拿马运河前往远东地区后返航，船上装载的货物包括福马特汽车零部件及其他一般货物。

“二战”后，马士基扩展班轮业务，最初开始于日本。随之，逐渐增加了泰国、印尼、香港、印度及波斯湾地区其他国家的航线。部分船只还参与了“环绕世界”航线。1958 年，日本与美国东海岸之间的航线还增加了在西非各港口的停靠。

马士基和另外一家航运公司开启了欧洲远东贸易合作的先河。1968 年 3 月 9 日，CHARLOTTE MAERSK 开始在比利时安特卫普装运货物，开始了每两周一次



的班轮服务。

1973 年，马士基在丹麦哥本哈根建立马士基集装箱航线部。首艘新型集装箱船舶——“ADRIAN MAERSK”于 1975 年 9 月 5 日从新泽西州纽瓦克港口的马士基集团码头启航。

1990 年，铁行渣华集装箱航运公司与马士基公司签订了欧洲—远东航线运营协议，有效期至 1996 年。1993 年，马士基收购了丹麦的宝隆轮船公司 (EAC) 的班轮航线、班轮船舶和集装箱，以及其在远东和澳大利亚地区的一些业务和机构。

1995 年，海陆公司和马士基在大多数主要港口作业中结成了运营联盟。马士基与海陆服务有限公司，就亚洲至北美以及欧洲至远东地区航线中的船舶与服务联合使用事宜，达成了协议（1996 年起生效）。1999 年 12 月 10 日，马士基收购了海陆服务有限公司的国际集装箱业务。

2005 年 8 月 11 日，马士基集团收购了铁行渣华公司的全部业务。马士基海陆公司于 2006 年 2 月更名为马士基航运公司。

一 “小”：时刻谨小慎微

马士基集团的掌门人 A.P. 穆勒在 1946 年 12 月 2 日的一封信中，明确地提出了“谨小慎微”的战略方针：“我一贯强调，‘工作中要谨小慎微，杜绝发生任何可预防的过失！’这一理念应当坚决地贯穿于整个公司的经营管理之中。”这种谨小慎微的战略理念在马士基公司转向集装箱业务这一点上表现的尤为突出。

集装箱货物航运理念是由美国人马尔康·P·麦克林提出来的。美国经济学家马克·莱文森在《集装箱改变世界》一书中指出：“没有集装箱，就没有全球化”，“集装箱改变了世界经济的形态”。集装箱运输是交通运输业一次重大变革，对世界货物运输产生了深刻的影响。对于这样一个对后来航运业产生巨大影响的业务，要不要在马士基开展，掌门人 A.P. 穆勒当时曾经犹豫了好一段时间。其实，在 1960 年就有不少公司已经开展集装箱业务了。整整踟蹰了七年，直到 1974 年，马士基公司才最终做出开展集装箱海运业务的决定。即便此时，公司内部还有人认为马士基公司做出这样的决定有点早。事实证明，较晚进入集装箱业务给马士基公司带来了较大的战略利益。马士基公司没有过早转向集装箱，因此节省了一大笔钱。因为在这种业务开展之前，必须有一个全球普遍接受的标准。而且，其他设施条件必须具备，集装箱业务才会获取更大利润。这就是企业战略的时机选择问题，进入过早不一定会形成先入优势，有时会因为“先入”而成为“先烈”。

在集装箱业务方面，马士基除了掌握进入时机的谨小慎微之外，在其他方面也做得很小心。早在 1970 年，马士基公司就已经建立了几个内部委员会去考虑集装箱形状的问题。经过再三考虑和细致分析后，委员会提议了轮船的尺寸，但都未得到认可。马士基后来决定采用更大、让人们大吃一惊的轮船来大



胆地开辟道路，并且还一下子订购了九艘，这样公司可在每周固定的离港时间从事集装箱操作。通过这种方式，马士基公司可以实现准点航行标准。这也是经过细致和详尽的研究分析之后做出的谨慎决定。后来，相比更早进入集装箱航运的许多其他公司，马士基航运是第一个使用 36 英尺集装箱的公司，也是第一家声明准点航行的公司。

二“小”：小中见大的功夫

马士基进入中国时，面临一个重要问题：作为一个外国企业，必须受到一家国有企业的邀请才能进入内地。外国的运输公司可以在两者之间进行选择：一个是当时的中国远洋运输(集团)总公司(COSCO)，按照规定，这家国有航运公司是所有外国航运公司的代理；还有一个是当时的中国对外经济贸易部。许多竞争对手都选择了 COSCO，但是马士基却决定选择对外经济贸易部。这种精细的选择带来了绝对利好的后果，因为选择对外经济贸易部可以避免马士基陷入直接的竞争。在其成功进入中国市场的过程中，精准的细节管理使马士基在中国建立了完整而又独特的网络和个人关系系统，而这对于其在中国的业务开展至关重要。马士基内设了一个专门的部门来接待中国代表团，而且，对于如何接待这些参观者制订精细的规范，来自中国各个层次的代表团都会得到马士基不同程度的重视。他们坚信，今天为别人提箱子的一个小人物，几年后或许就是一个副市长，这对马士基来说，就是一次很有价值的接触。

另外，目前马士基航运对于冷藏集装箱的战略也可体现小中见大的功夫。鉴于国际市场上冷藏集装箱船船型较少，马士基航运拟订购 4 艘支线冷藏集装箱船，加快该领域的投资步伐以顺应市场的潮流。据悉，马士基航运已向韩国现代尾浦、成东造船和中国部分船厂询价，两家韩国船厂的报价为每艘 4000 万美元，中国船厂报出的价格相比韩国船厂要低 10% ~20%。

据悉，至少有 5 家中国船厂收到了马士基航运的冷藏集装箱船询价，其中包括江苏扬子江船业集团公司、上海船厂船舶有限公司、中远船务工程集团有限公司和青岛北海船舶重工有限责任公司。有消息透露，由于无法在价格上与中国船厂竞争，现代尾浦和成东造船已退出竞争。

业内人士认为，马士基航运意向订造的一批支线集装箱船将用于开展南美和加勒比海地区的贸易。2015 年 4 月，马士基航运向中远船务下单订造了 7 艘 3600TEU 支线集装箱船，计划于 2017 年 4~11 月交付。这一订单还包含 2 艘备选订单，目前尚未生效。虽然当时这批新船造价尚未透露，但市场人士认为每艘船价约为 3900 万美元。

据了解，2016 年年初至今，马士基航运已经订造了 14800 个冷藏集装箱，这些新冷藏箱将添加到 2015 年的 30000 个冷藏箱中。马士基航运冷藏箱的平均箱龄已降低至 7.9 年，低于该行业 12 年的平均箱龄。为满足今后不断扩展的市场需求，马士基航运将持续投资冷藏集装箱船船队并使其更加现代化，例如在新型冷藏箱内安装远程集装箱管理(RCM)系统，运用更透明可见的数据处理技术，以满足更高的客户需求。截至目前，马士基航运保有超过 270000 个冷藏箱，拥有世界最大的冷藏集装箱船船队。



两“大”：大力收购，大势扩张

纵观马士基的成长史，就会发现，马士基的成功与其大势扩张密不可分。随着经济全球化和区域一体化的发展，马士基逐步走向了兼并、收购、整合的道路，借助现有的资源，并努力在全球开设新的办事机构，并以此来壮大和扩张自己的服务网络和抢占市场分额。多年以来，马士基始终尝试着各种可能扩大规模的方法，将竞争对手远远抛在后面。1999 年，马士基航运收购南非海运后，又以 8 亿美元购买了当时全球第二大班轮公司美国海陆公司的国际班轮业务及相关的 18 个码头，与旗下的马士基航运公司合并，新公司取名“马士基海陆”。接下来的几年中，马士基海陆陆续收购了侧重东亚航线的丹麦 EAC-Ben 和侧重非洲航线的比利时南航集装箱班轮公司，其航运业老大的位置更加牢不可破。2005 年，马士基集团以 23 亿欧元、溢价 40% 收购了铁行渣华，这是一家英荷合资的航运公司，世界排名第三，被收购前占有 5.3% 的市场份额。

在刚刚过去的 2016 年 12 月 1 日，一直号称现金流充裕的马士基集团在本轮航运业重组大潮中终于出手了。马士基航运与欧特克集团达成协议，将收购德国集装箱航运公司汉堡南美船务集团。汉堡南美船务集团运营 130 艘集装箱船舶，集装箱运力达 62.5 万标箱，为全球第七大集装箱航运公司，在南北航线上处于业界领先地位。对于在全球东西向航线市场上有很强控制力的马士基航运来说，汉堡南美船务集团在南北向航线上的市场份额却是吸引其并购的最大亮点。收购完成之后，马士基航运将拥有 380 万标箱的集装箱运力（收购前为 310 万标箱），全球运力份额将达到 18.6%（收购前为 15.7%）。收购后运营的集装箱船舶总数将达到 741 艘，平均船龄为 8.7 年（收购前为 9.2 年）。

不断出现的破产、兼并重组使得全球集运市场的集中度大大提升，对于所有的经营主体而言，一个更强大的马士基呈现在世人面前将是不得不面对的现实。

不但如此，马士基还在主业的发展中寻求极致，在亚欧航线上推出“天天马士基”服务，使用 70 艘集装箱船在亚洲四个港口（中国的宁波、上海、盐田和马来西亚的丹戎帕拉帕斯）与欧洲的三个港口（英国的费利克斯托、荷兰的鹿特丹和德国的不莱梅）之间提供每日航线服务，并保证客户每天准时接收货物，延期交付给客户予以赔偿，这给集装箱班轮运输市场带来了史无前例的密集服务和可靠性。

迈克尔·波特曾经说过：在以低成本作为竞争优势的航运业，企业通常要取得相对较高的市场份额才能使成本处于低水平。2011 年，马士基航运集装箱船队规模的增长水平创下新高，新增运力 39.2 万 TEU，船队总运力增长 18.0%，市场份额由年初的 14.5% 升至年底的 16.0%。在 2011 年 2 月和 6 月宣布订造 20 艘全球规模最大、最高效的 1.8 万 TEU 型船之后，马士基航运更是将行业的竞争水准提高了到了他人难以企及的地步。随后，班轮公司的万箱订单不断涌现，而无力订购万箱船的中小型班轮公司则基本告别这场“万箱船赌局”。毫无疑问，马士基是一家谨慎的欧洲公司，但同时其骨子里的创新与冒险精神使其能够在市场中占据领先地位，即使是在新兴市场。

来源：中国船检



【全力挣扎：亚洲 VLCC 油轮运价或因运力不定受困】

据船舶经纪人消息，本周 VLCC 运价跌至近四个月新低，下周还要面临炼油厂保养和供大于求的不确定趋势，而此时船东们都在竭力地挣扎。

与此同时，中东和西非至中国的运价则在 2 月 10 日下跌以来稍稍抬升。

新加坡船舶经纪 BRS Baxi 远东区董事总经理 Ashok Sharma 称“我认为接下来两到三周运价会有一个缓慢的增长，”

中东至中国的超级油轮运价下滑至约 22000 美元每天，低于或约为盈亏平衡的水平，Sharma 和油轮船东 Frontline 如此表示。Sharma 补充称，船东可能通过降速航行节约燃料和成本，这样一来就减少了租家手上的可租船舶从而提高运价。他说：“想要迅速定船的租家在一段时间内会比船东失去更多的闲置船舶，”

然而随着一大批新造船下水、亚洲炼油厂保修季节的到来、油类产品产量下降等方面因素会给运价施加压力。

全球能源、黑色金属和航运研究咨询中心新加坡运价衍生品经纪 Marex SpectronD Georgi Slavov 称“中东短期运力供应增加到了自 2016 年中期以来罕见的水平，”

约有 52 条 VLCC 在今年交船，这是自 2011 年以来最高的年度交船数量，Frontline 在 2 月 28 日第四季度的财务发布会上表示。

“3 月份东苏伊士运河至少 200 万桶每天的炼油生产力有望在线下完成，比去年的两倍还多，”3 月 1 日 Ocean FreightExchange 商品和运价分析师 Rachel Yew 在一次报告中指出。“我们相信 VLCC 运价短期内会保持低迷，”Yew 称。周四中东至日本航线 VLCC 运价自 2016 年 10 月 27 日从一周前的 W69.75 跌至约 W58.75，

上周，西非至中国航线运价从一周前 W69.25 跌至 W62.5。从东南亚至澳洲东海岸 80000 载重吨阿芙拉油轮租家在周四由上周的 W107 爬升至 W107.75。

来源：海运圈商务网

【从造船指标看 2017 年航运运力变化趋势】

2016 年 1 月-12 月，全球造船新船交付共计 2060 艘、9953 万载重吨，按载重吨同比增长约 4%。老旧船拆解共计 957 艘、4417 万载重吨，按载重吨比上



年增长 14%。

根据手持订单交船日期统计分析，2017 年计划完工交付新船 13927 万载重吨。但据克拉克森预测，2017 年全球造船完工交付只有 8970 万载重吨，这意味着明年将有约 36% 的订单会被延期或撤单。2017 年全球老旧船拆解预计会达到 4470 万载重吨。

从新船交付和老旧船拆解预测情况来看，2017 年散货船、油轮和集装箱船的船队运力预计分别增长 820 万、2410 万和 720 万载重吨，其中油轮船队运力增长最多，较 2016 年增长 4.2%，散货船和集装箱船分别增长 1% 和 2.9%。

从典型船型来看，预计 2017 年船队运力增长量最多的是 VLCC 油轮，达到 950 万载重吨，增长率最快的是 15000+TEU 集装箱船，较 2016 年大幅上涨 33.1%，而 Capesize 散货船由于继续保持大规模拆解，2017 年预计将会出现 0.6% 的负增长。

来源：远洋航务 e 刊

5. 船舶市场动态

【中国企业欲投资菲律宾造船业】

五家中企准备在菲律宾投资 100 亿美元，包括投资菲律宾的造船业。

根据《菲律宾星报》网站的消息，菲律宾投资委员会 (BOI) 表示，资金将用于造船、可再生能源、石油、钢铁及航空。

准备在菲律宾投资的五家中企包括中国航空工业集团、辽宁宝来集团公司、汇力投资基金、大连万阳重工和亿鼎国际集团。

菲律宾投资委员会主席赛费里诺鲁道夫 (Ceferino Rodolfo) 表示：“这些项目将有助于刺激国家各地区，包括农村地区的工业发展。”

“同时，随着商业活动的增加，我们也为国民提供更好、质量更高的就业机会。”

大连万阳子公司亿鼎国际正在就对造船及船舶修理工厂投资 15 亿美元的项目进行可行性研究。

来源：贸易风



【新船价格不断走低让船企举步维艰】

新造船价格主要由市场供需关系决定，此外，船舶建造成本和二手船及转售船价格等因素对新造船价格也存在一定影响。2016 年，造船市场出现几十年不遇的极端行情，新船订单严重匮乏，造船产能过剩问题凸显，船厂围绕新船订单的竞争形势不断加剧，致使新船价格不断走低；另外，受航运市场极度低迷影响，二手船价格及新船转售价格大幅下跌，对新造船价格也形成一定下拉作用。从价格指数来看，新造船价格指数由 2016 年年初的 131 点下跌 12.8%至年底的 123 点，创危机以来最低。

2017 年以来，造船市场新船订单仍屈指可数，随着手持订单迅速萎缩，船厂不得不继续采取低价接单的续命策略。而此时，受航运市场缓慢复苏带动的船舶资产价值回升已无力支撑新船价格。2017 年 1-2 月，新造船价格指数维持在 122 点的低位水平。以近期市场活跃的 LNG 船为例，数据显示，截至 2017 年 2 月，17.4 万立方米 LNG 船新船估价已跌至 1.93 亿美元，环比下滑 50 万美元，较 2016 年年初则累计下跌 1000 万美元，但从实际成交记录来看，2017 年 3 月初，韩国大宇造船海洋承接的 2 艘 17.34 万立方米 LNG 船单价仅为 1.815 亿美元，远低于市场心理价位。而近期市场的另一活跃船型 VLCC 的新船价格走势也基本相似，2017 年 2 月份，31.5-32 万载重吨 VLCC 新船市场估价跌至 8100 万美元，环比下跌 100 万美元，较 2016 年年初下挫 1250 万美元。从具体成交记录看，今年 1 月份底，韩国现代重工承接美国 DHT 的 2 艘 31.9 万载重吨 VLCC 成交价格为 8100 万美元。

未来短期内，尽管船厂竭力低价接单，但考虑到建造成本缩减空间有限，预计 2017 年全年新造船价格将维持低位，甚至可能进一步下跌。从细分船型来看，散货船价格将低位盘整，下跌空间有限；油船价格将继续补跌，但跌幅收窄；大中型集装箱船价格将继续下跌，支线型集装箱船价格相对稳定。

来源：中船工业经研中心

【韩国中型船企面临毁灭性打击】

全球造船业订单枯竭问题不仅给韩国大型船企带来了巨大压力，更给韩国中小型造船企业带来了毁灭性的打击。韩国中小型船企接连歇业，曾一度排名全球第九的中型船企城东造船也面临着工作量不足的危机。

3 月 5 日，韩国业内人士称，目前，城东造船手持订单量仅剩 22 艘，建造工作预计到今年 10 月前后将全部结束。在之前近一年的时间里，城东造船没有获得任何一艘新船订单，如果 10 月之前城东造船依然无法成功接单，可能将不得不面临停止运营的结局。

有消息称，城东造船债权人已经明确表示不会考虑为城东造船提供额外的资金支援，如果手持订单不足的问题无法解决，城东造船有可能会进行清算。3 月 2 日，城东造船首批约 320 名工人开始进行一个月的无薪休假，到 8 月之前，约 1500 名员工将依次进行无薪休假。



除城东造船外，韩国另一家中型船企 SPP 造船在上个月交付了最后一艘在建新船。由于没有获得任何新船订单、工作量枯竭，SPP 造船目前处于停业状态。去年年末，SPP 造船主要的债权银行友利银行已经解雇了 SPP 造船剩余的 240 名工人，只保留一部分的资产管理人。

城东造船和 SPP 造船的遭遇凸显出了韩国中小型造船企业的危机。城东造船和 SPP 造船是韩国代表性的中小型造船企业，其手持订单量曾一度排名全球第 9 位和第 22 位。

相比之下，借助军用舰艇建造能力的韩进重工和借助小型特种船建造能力的大韩造船去年分别获得了 10 艘左右的新船订单。大韩造船原本也面临着订单枯竭的危机，但在今年年初获得了 2 艘油船订单。

然而，韩国大多数中小型造船企业已经因工作量不足而实质上停止运营，由于全球新船订单量不大可能出现强有力的回升，韩国中小型造船业的危机状况预计还将持续。位于统营地区的新亚 SB、21 世纪造船、伽倻重工、三湖造船等船厂已经处于停业状态。

来源：国际船舶网

【“小而美”的牲畜船市场】

牲畜船的建造和运输都是非常小众的市场，随着中国对新鲜牛羊肉类需求量的不断加大，其发展前景趋好

2 月 20 日，全国首批海运进口屠宰肉牛顺利抵达山东荣成石岛新港。该批由泰祥集团进口的海运屠宰肉牛共计 1195 头，标志着中澳自贸协定生效后屠宰肉牛贸易进入实质性阶段。

运抵山东的这艘船名为“GLOUCESTER EXPRESS”，中文名称为“格洛斯特快航”号，是一艘专业的牲畜运输船（牲畜船）。

运输市场：备受关注，增长迅猛

中国年牛肉消费需求约 1000 万吨，而自产牛肉供应不足 700 万吨。

2014 年 11 月，国家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。澳大利亚每年将向中国出口 100 万头活牛，仅此一项将带来 20 艘运力为 5000 头活牛的牲畜船需求。



与此同时，中远海运集团与中丝集团在去年 3 月签订战略合作协议，将开展海外进口活牛运输，在国内建立 30 万头活牛深加工基地，并在冷冻牛羊肉及海产品综合冷链供应链服务等方面开展合作。这也说明中国最大的航运央企将深度介入特种牲畜运输市场领域。

建造市场：细分小众，前景见好

中远海运重工旗下的中远船务是中国目前唯一具有牲畜运输船完整建造业绩的造船企业。“格洛斯特快航”号正是中远船务所建造，交付时间为去年 2 月 25 日。据中远海运重工总经理梁岩峰去年接受采访时表示，牲畜船建造和运输是一个非常小众的市场，自 1937 年以来，全球一共才交付 300 多艘，目前尚在运营中仅有 120 多艘，且 80%以上为 1990 年前建造的老旧船舶。

梁岩峰表示，牲畜船市场虽然小众，但有较好的发展前景。

一是市场需求在增加。近年来，随着澳大利亚、新西兰等传统畜牧业发达国家活禽出口规模不断扩大，而中国等新兴市场消费者饮食结构逐渐改变，对新鲜牛羊肉类的需求量不断加大，能够大批量运输活体牛羊的特种牲畜船越来越受到市场的关注。

二是技术难度相当大。因为牲畜船运输的是活体牛（羊），对于卫生标准的要求极高，对承建企业的技术设计能力是个很大的考验。目前，全球有完整牲畜船建造业绩的企业非常少。

三是船舶面临更新换代。随着对牲畜运输要求的不断提升，一系列新规范、新规则的不断生效，目前大部分仍在运营的老旧牲畜船已无法满足新的环保要求。这也给未来的牲畜船的更新换代带来商机。

来源：航运交易公报

6. 世界主要港口燃油价格

Bunker Ports News Worldwide BUNKER PRICES												
PORTS	IFO380			IFO180			MDO			MGO		
Amsterdam	285.00	0		315.00	0		n/a			n/a		
Antwerp	282.50	-7.5	↓	309.50	-15	↓	0.00			448.00	-2	↓
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	320.00	-8	↓	325.00	-8	↓	0.00			0.00		



Panama	260.00	0		n/a			n/a			515.00	0	
Shanghai	336.00	-7	↓	0.00			0.00			0.00		
Singapore	305.00	-10	↓	340.00	-5	↓	475.00	-5	↓	485.00	-5	↓
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0	
Tokyo	352.00	-3	↓	355.00	-3	↓	0.00			585.00	0	

来源: Bunker Ports News Worldwide

截止日期:

2017-03-10

◆ 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 08 周	第 07 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 09 周	第 08 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,000	8,000	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,400	5,400	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,300	4,400	-100	-2.3%	
LR1	75,000	4,100	4,100	0	0.0%	
MR	52,000	3,250	3,250	0	0.0%	

截止日期: 2017-03-10

(2) 新造船成交订单

新 造 船							
数量	船 型	载重吨	船 厂	交 期	买 方	价格 (万美元)	备 注
2	TAK/CHE	35,500	Shin Kurushima, Japan	2018-2019	Undisclosed	Undisclosed	



全一海运有限公司



1	TAK	7,000	Jiangsu Dajin HI, China	2018	Undisclosed	1,050	
3	CV	1,750 teu	Cosco Guangdong, China	2018	Lomar Shpg - Greek	Undisclosed	option declared
2+2	TAK/GAS	173,400 cbm	Daewoo, S. Korea	2019	European	Undisclosed	
1	TAK/GAS	78,700 cbm	Hyundai, S. Korea	2017	Dryships - Greek	8,350	T/C to Shell, 2nd option declared

◆ 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 TAMISE	BC	63,500		2012	China	25,300	Eagle Bulk - U.S.A	
JS MISSISSIPPI	BC	63,500		2012	China	25,300	Eagle Bulk - U.S.A	
JS MISSOURI	BC	63,500		2012	China	25,300	Eagle Bulk - U.S.A	
JS NARMADA	BC	63,500		2012	China	25,300	Eagle Bulk - U.S.A	en bloc, 3 out of the 9 ships in option in 153milk
JS YANGTSE	BC	63,500		2013	China	25,300	Eagle Bulk - U.S.A	
JS AMAZON	BC	63,500		2012	China	25,300	Eagle Bulk - U.S.A	
JS COLORADO	BC	63,500		2012	China	25,300	Eagle Bulk - U.S.A	
JS SANAGA	BC	63,500		2012	China	25,300	Eagle Bulk - U.S.A	
JS MEKONG	BC	63,500		2012	China	25,300	Eagle Bulk - U.S.A	
GIZA I	BC	31,842		2002	Japan	525	Undisclosed	
OCEAN HARMONY	BC	31,882		2010	Japan	950	Dabinovic - Monaco	
NAVIOS IONIAN	BC	52,067		2000	Japan	520	Chinese	
TUBARAO	BC	53,350		2007	China	700	Undisclosed	
FELIZ N	BC	56,803		2010	China	875	Chinese	
MEDI CORK	BC	63,800		2017	China	1,980	Undisclosed	
JUN HAO	BC	72,867		2001	S. Korea	550	Indian	
ALESSANDRO VOLTA	BC	76,806		2005	Japan	980	Greek	
NCS BEIJING	BC	81,508		2009	Japan	1,450	Italian	
UNITED PRESTIGE	BC	81,563		2014	Japan	2,210	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
AMERICA FEEDER	CV	7,300	584	1997	Turkey	230	Filipino	
MANATEE	CV	21,416	1,577	2006	Japan	750	Indonesian	
COSCO XIAMEN	CV	67,209	5,800	2005	Japan	Undisclosed	Undisclosed	



全一海运有限公司



COSCO DALIAN	CV	67,209	5,800	2005	Japan	Undisclosed	Undisclosed
COSCO TIANJIN	CV	67,209	4,632	2005	Japan	Undisclosed	Undisclosed

多用途船/杂货船								
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备 注
MEGAN	GC/MPP	12,961	771	2011	China	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
TORM ANNE	TAK	45,507		1999	S. Korea	680	Undisclosed	
DHT ANN	TAK	309,327		2001	S. Korea	2,100	Bumi - Indonesian	on subs, storage project
GENER8 NESTOR	TAK	320,000		2017	Philippines	8,000	Chinese	subs a 5-yrs tc tender to Unipec
ASUKA	TAK	6,534		2004	Japan	550	Undisclosed	
FRONT CIRCASSIA	TAK	306,009		1999	Japan	1,850	Kunlun Shipping - Chinese	
FAIRCHEM KISO	TAK/CHE+PRO	21,167		2011	Japan	2,180	Undisclosed	incl. 3+1+1 yrs tcb
DAEWOO 5421	TAK/CRU	300,000		2017	S. Korea	7,750	Norwegian	en bloc each
DAEWOO 5422	TAK/CRU	300,000		2017	S. Korea	7,750	Norwegian	
GAS BANGKA	TAK/LPG	3,994		2010	Japan	700	FGAS Petrol Co - Vietnamese	
PGC DARKO KING	TAK/LPG	6,665		1997	Japan	430	FGAS Petrol Co - Vietnamese	

◆ 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
MERATUS JAVA	CV	28,336	9,702	1997	S. Korea	352	
TOPAZ ACE	PCC	14,696	13,352	1995		365	
ATLANTIC RUNNER	ROR	18,731	8,920	1992		361	
SENTINEL I	TAK	51,546	10,476	1985		360	

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
COS INTREPID	BC	74,119	11,659	2001	China	245	



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
THORSTREAM	CV	23,007	7,743	1998	Poland	345	
MSC DIDEM	CV	43,108	14,066	1987	S. Korea	350	

巴基斯坦							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格 (美元) /轻吨	备 注
CSK GRANDEUR	BC	170,170	21,464	2000	S. Korea	351	

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
LIWA#	BC	70,728	10,640	1995	Brazil	352	India/Pakistan
FPSO MARLIM SUL	BC	277,734	53,000	1977	France	300	as is Labuan

◆最新航运公告

【亚洲舞毒蛾 - 又是一年来袭之时】

对于许多国家而言，春季标志着亚洲舞毒蛾风险期的来临。2017年1月9日，澳大利亚港口开始对亚洲舞毒蛾加强船舶监管，而2017年3月1日则标志着加拿大西部港口“亚洲舞毒蛾风险期”的到来。

亚洲舞毒蛾是外来的虫害，仅源于亚太地区国家，例如俄罗斯、中国、韩国和日本。一旦侵入非原生种群的国家后，很可能会严重影响该国的农业和林业资源。成年蛾会在处于亚太地区的船舶上和集装箱上频繁大量产卵，由于这些卵块通常能够存活下来，并能在全球各港口孵化，许多港口当局对排除亚洲舞毒蛾风险给予高度重视。

【寨卡病毒 - 中国不再要求灭蚊证明】

据协会通代华泰保险经纪告知，船舶从寨卡病毒感染病例国家驶入我国港口的入境要求发生变化。

此前，要求船舶在驶入我国港口前，出示灭蚊证明。但截至2017年3月2日，中国当局(出入境检验检疫局)发布的《关于防控寨卡病毒病疫情传入我国



的公告》已失效且该规定将不再继续执行。

【巴西 - 大雨导致港口拥挤及延迟风险】

巴西交通运输、港口和民航部称，由于大雨的缘故，往港口运输大豆的卡车堵在 BR-163 公路上，该公路也被称为“大豆公路”。

由于近期季节性大量降雨，开始出现交通堵塞；装载大豆的卡车陷入泥坑，无法前行或返回原处。这中断了港口供应链并导致大豆出口港出现港口拥挤。

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
2017-03-10	691.23	731.33	6.0042	89.011	840.23	64.365	857.32	192.71	16766.0
2017-03-09	691.25	728.85	6.0436	89.001	842.03	64.238	849.33	189.95	16664.0
2017-03-08	690.32	729.29	6.0571	88.908	842.25	64.305	842.28	187.9	16643.0
2017-03-07	689.57	729.33	6.0578	88.813	844.43	64.24	843.91	188.6	16741.0
2017-03-06	687.9	731.56	6.0402	88.602	847.47	64.532	844.89	189.14	16762.0
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

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
2017-03-08	美元	0.68211	0.735	0.85778	0.93222	1.109	1.421	1.80122
2017-03-07	美元	0.68278	0.71389	0.85444	0.92889	1.10622	1.42044	1.79983
2017-03-06	美元	0.68278	0.71	0.84667	0.92556	1.10622	1.421	1.80011
2017-03-03	美元	0.68278	0.71	0.83444	0.91333	1.10167	1.42267	1.80817
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