



# 全一海运市场周报

2017.03 - 第3期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. [中国海运市场评述\(2017.03.13 - 03.17\)](#)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【运输需求增长乏力 多数航线运价走低】

本周，中国出口集装箱运输市场总体表现较为平淡，运输需求在前阶段恢复性增长之后缺乏后劲，供需关系面临压力，综合指数继续走低。3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747.03点，较上期下跌1.9%。

**欧洲航线：**据德国经济部公布的数据显示，德国1月工程订单环比下降7.4%，显示出欧洲经济强国德国的经济发展势头有所放缓，影响当地居民消费以及运输需求的增长态势。近期货量表现较为疲软，由于总体运力规模处于较高水平，供需关系不佳，上海港船舶平均舱位利用率在85%~90%之间，市场运价承压走低。3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819美元/TEU，较上期下跌4.7%。地中海航线，南欧各国经济表现总体不佳，近期债务问题又重新引起市场关注，拖累运输需求表现不佳。上海港船舶平均舱位利用率继续维持在80%左右，运价继续走低。3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802美元/TEU，较上期下跌4.3%。

**北美航线：**据美国商务部公布的数据显示，美国2月零售销售环比增长0.1，较前值下跌0.3，显示出美国经济复苏基础并不稳固，拖累运输需求继续保持增长态势。运输需求增长乏力，供求基本面面临一定压力，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率分别为85%、90%左右。本周订舱运价延续下降走势。3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1338美元/FEU、2721美元/FEU，较上期分别下跌6.0%、5.7%。

**波斯湾航线：**本周货量表现平稳，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，运力过剩的局面略有好转，上海港船舶平均舱位利用率升至85%左右。多数航商执行运价上涨计划，即期订舱价格上涨100至200美元/TEU。3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552美元/TEU，较上期上涨15.7%。

**澳新航线：**货量表现延续低迷态势，加之运力均已恢复投入运营，供过于求的局面有所显现，上海港船舶平均舱位利用率约为80%。即期市场运价持续下跌。3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440美元/TEU，较上期下跌4.3%。

**南美航线：**运输需求总体稳定，部分航商采取运力控制等措施以保证供需基本面稳定，上海港船舶平均舱位利用率维持在85%左右。多数航商于本周推涨运价。3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1760美元/TEU，较上期上涨9.1%。



**日本航线：**本周货量小幅下滑，市场运价总体平稳。3月17日，中国出口至日本航线运价指数为656.28点。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【下游观望情绪加重 沿海运价震荡盘整】

本周，沿海散货运输市场进入震荡行情，下游企业观望情绪加重，运价上涨步伐受阻。3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1275.57点，较上周微涨0.1%。

**煤炭市场：**本周，受下游电厂心态变化影响，沿海煤炭运输市场呈先抑后扬的整体走势。春节之后，工厂开工率持续回升，发电用煤需求回暖。然而由于煤炭供给偏紧，下游电厂恐慌情绪蔓延，采购力度明显加大，不惜成本派船北上等货。进入三月中旬，煤价及运价双双被推至高位，电厂采购成本明显升高。面对无货可拉的尴尬窘境，电厂逐渐回归理性，观望情绪有所加重，采购量较前期出现明显萎缩。同时船东、货主在运价上存有较大分歧，双方进入博弈阶段，部分船东报价出现松动。受此影响，上半周沿海煤炭运价一度较大幅度下跌。不过随着月底逐步临近，煤炭价格上涨预期浓厚，加之电厂库存处于低位，库存量较去年同期下降11%左右，存煤可用天数近一周以来基本上维持在15天左右低位水平。下游电厂恐慌情绪再次升温，租船需求回暖，运价企稳反弹。

3月17日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1384.71点。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，由于上半周运价下跌幅度较大，各航线运价水平均较上周同期出现一定幅度下跌。其中秦皇岛-上海（4-5万dwt）航线运价为48.6元/吨，较上周五下跌3.8元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为51.9元/吨，较上周五下跌4.8元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为57.7元/吨，较上周五下跌4.5元/吨。华南航线：秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为57.2元/吨，较上周五下跌2.8元/吨。

**金属矿石市场：**当前下游钢铁市场回暖，钢铁现货价格持续上涨，利润普遍运行于700元/吨-800元/吨。高利润促使下游钢厂维持较高的高炉开工率，拉动铁矿石需求量上升。同时受环保压力影响，企业对于矿石原料品位要求提高，高品位矿石结构性走强。3月17日，沿海金属矿石货种运价指数报收1139.87点，较上周小幅上涨0.6%。

**粮食市场：**粮食运输市场本周亦有所“降温”。前期高企的运费和南北粮食价格逐渐倒挂使得贸易商均不敢贸然定船，纷纷观望为主。船代放船谨慎，市场成交冷清，运价出现回落。3月17日，沿海粮食货种运价指数报收1335.26点，较上周下跌2.6%。



**油品市场：**随着气温逐步回升，下游基建、工矿等开工率有所提升，柴油需求逐渐回复。不过由于阶段性补货陆续结束，加之两会期间，安全生产要求在一定程度上抑制了柴油终端需求回升，市场购销气氛仍较为冷清。3月17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

#### 【大船远程矿交易活跃 综合指数继续创新高】

本周，海岬型船远程矿交易活跃，推动租金、运价再创新高；巴拿马型船两洋市场走弱，租金、运价稳中有跌；超灵便型船基本面未变，租金、运价继续攀高。中国进口干散货运输市场总体涨幅放缓，综合指数突破上周、继续创新高。3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904.78点，运价指数为773.53点，租金指数为1101.66点，分别较上周四上涨7.4%，6.1%和8.8%。

**海岬型船市场：**本周海岬型船大西洋市场表现强劲，租金、运价继续稳步上涨。下游钢铁市场回暖，拉动上游铁矿石需求量上升，高利润也促使下游钢厂维持较高的高炉开工率，带动铁矿石价格持续提升，此外环保限产政策推动了高品位铁矿石价格和需求的上涨。本周国内港口铁矿石总库存量突破1.3亿吨，其中中低品位矿石存量较大，高品位矿石有效供给不足。本周大西洋航线远程高品位巴西矿成交活跃，加之此前太平洋市场火爆，运力多留在太平洋区域，大西洋区域四月初船期供应紧缺，因此大西洋此番冲高势头较为猛烈。巴西图巴朗至青岛航线从周初的14美元/吨上涨到周末的近16美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为15.968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12.190美元/吨，较上周四上涨15.5%。期租市场成交也很活跃，16日报出18.2万载重吨船，3月15日长江口交船，途径巴西，新加坡-日本还船，成交日租金为19000美元。太平洋市场相比较为平静，3月底的货基本已经出完，但受大西洋市场联动影响，租金、运价稳中有涨。周四，中国北方至澳大利亚往返航线TCT日租金为15167美元，较上周四上涨19.7%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为6.695美元/吨，较上周四上涨7.3%。定期租船依然活跃，租金水平持续走高，16日报出17万载重吨船，3月28日防城交船，租期4-6个月，世界范围还船，成交日租金为13500美元。海岬型市场总体持续向好。

**巴拿马型船市场：**巴拿马型船两洋市场前半周高位盘整，后半周阴跌不止。太平洋市场，前半周市场双方处于博弈阶段，印尼、澳大利亚煤炭仍有出货，后半周，市场现货大多被消化，加之FFA价格回落，市场成交放缓，部分航线运价走软。16日报出，8.2万载重吨船，珠海即期交船，途径西澳，新加坡-日本还船，成交日租金为12000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10238美元，较上周四微跌0.2%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.220美元/吨，较上周四上涨4.8%。大西洋市场，南美粮食航线租家压价，控制市场节奏，运价小幅下跌。加上巴西港口罢工，雷尔亚兑美元走强，农民卖货情绪较弱，市场观望情绪较浓。16日报出6万吨货量，从巴西桑托斯运大豆到北中国，受载期4月10-15日，运价是28.0美元/吨。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为27.961美元/吨，较上周四下跌1.4%。



**超灵便型船市场：**本周超灵便型船市场小幅波动，租金、运价小步上扬。太平洋市场，煤炭、镍矿等货量充足，但由于近期市场上涨过快，市场小幅回调，总体仍呈上涨趋势，涨幅较上周放缓。16日报出，5.8万载重吨船，3月18日洒水交船，途径印尼回中国，成交日租金为13000美元。周四，中国南方至印尼往返航线TCT日租金为9528美元，较上周四上涨3.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为7.293美元/吨，较上周四上涨3.4%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为7.687美元/吨，较上周四上涨2.4%。

## (4) 中国进口油轮运输市场

### 【原油运价震荡盘整 成品油运价保持涨势】

本周的国际油价继续向下，布伦特原油期货价格周四报51.73美元/桶，比上周四下降1.4%。美国原油库存居高不下，欧佩克近日称可能要延长减产，以便将库存降至工业化国家五年平均水平以下。本周的全球原油运输市场VLCC运价止跌回稳，中小型船运价涨跌互现，综合运价略有下降。中国进口VLCC运价止跌回升，3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680.09点，较上周四上涨2.0%。

**超大型油轮（VLCC）：**运输市场经历连续三周下滑之后，本周成交较上周略有增加，运价止跌回稳。主要航线中东至中国运价低位波动，西非至中国运价小幅上涨。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波26.5万吨级船运价（CT1）报WS55.82，较上周四下跌1.0%，CT1的5日平均为WS55.48，环比下跌3.9%，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WS63.32，上涨5.8%，平均为WS60.85，下跌0.7%，TCE平均2.4万美元/天，仍低于上周水平。

**苏伊士型油轮（Suezmax）：**运输市场行情摸高回落，地中海相关航线运价仍高于前2周的水平。本周的西非至欧洲运价为WS90水平（TCE不足2.0万美元/天），黑海至地中海运价在WS105上下（TCE约2.3万美元/天）。1艘13万吨级船，西非至地中海，3月29日货盘，成交运价为WS97.5。波斯湾至地中海运价分散在WS45至WS85之间，至亚洲航线运价为WS100以下。1艘14万吨级船，巴士拉至地中海，4月5日货盘，成交运价为WS45。另1艘14万吨级船，伊朗至地中海，4月2日货盘，成交运价为WS85。中国进口主要来自东南亚，运价平稳。1艘13万吨级船，新加坡至中国，3月下旬货盘，成交运价为WS100。

**阿美拉型油轮（Aframax）：**运价有升有降。由于缺少货盘支持，欧洲短程运价难以维持。跨地中海运价本周跌进WS110，TCE约1.1万美元/天。北海、波罗的海运价也下降至WS90附近，TCE分别为4000美元/天和1.5万美元/天。加勒比海至美湾运价也跌至WS105（TCE不足7000美元/天）。相反，亚洲航线运价上涨加快，波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价分别升至WS130、WS135，TCE分别为1.4万美元/天和2.0万美元/天。中国进口来自科兹米诺和东南亚，运价上调。10万吨级船，科兹米诺3月下旬货盘，成交包干运费为42万至55万美元。



**国际成品油轮 (Product)：**市场运价震荡向上。波斯湾至亚洲的石脑油货盘充沛，加之部分 LR2 型船转去期租市场，波斯湾至日本航线 7.5 万吨级船运价从 WS105 (TCE 约 9500 美元/天) 涨至 WS115 (TCE 约 1.2 万美元/天)；5.5 万吨级船运价从 WS125 升至 WS130 (TCE 约 1.1 万美元/天)；印度至日本 3.5 万吨级船石脑油运价小幅升向 WS140 (TCE 超过 5000 美元/天)。受炼厂冬季维修影响，美国本周汽油库存下降，进口货盘增加，返程货盘不多。欧美航线运价涨跌互现，欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价涨到 WS160 (TCE 约 1.1 万美元/天)，美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价跌至 WS95 (TCE 约 2200 美元/天)，欧洲-美东-美湾-欧洲的三角航线 TCE 小幅下降至 1.2 万美元/天。

## (5) 中国船舶交易市场

### 【巴型货船船价下跌 国际油轮成交清淡】

3 月 15 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 755.32 点，环比下跌 0.22%。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 0.29%、0.23%；国际油轮船价综合指数和沿海散货船价综合指数微跌 0.57%、1.23%。

在海岬型散货船领涨下，其他船型配合，BDI 指数连涨 10 天一举攻破 1100 点大关，周二收于 1112 点，环比上涨 7.65%，散货船船东经营状况相对好转。本周，国际散货船价格以上涨为主，5 年船龄的灵便型、超灵便型和海岬型散货船价格分别上涨 0.68%、0.42%、0.72%，巴拿马型散货船因上涨较快而小幅回吐 0.57%。近期铁矿石、煤炭贸易需求旺盛，是拉动 BDI 上涨的核心因素。由于低龄散货船较多，运力过剩现状很难解决，大宗商品原材料与初级产品之间的价格套利空间正在减弱，支撑 BDI 持续上涨的动能逐步衰减，短期内运价可能回调，船价可能惯性反弹。本周，二手散货船成交萎缩，共计成交 8 艘，比上期减少 25 艘，其中卡尔萨姆型船成交 3 艘，巴拿马型船成交 3 艘，灵便型船成交 2 艘。

由于美国原油库存和活跃的钻井数连续刷新纪录高位，市场担忧全球原油供应过剩的现状无法改善，国际油价围绕 56 美元/桶来回拉锯 1 个月后掉头下挫，布伦特原油现货价格周二收于 50.92 美元/桶，环比下跌 8.94%。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 0.52%、0.30%、0.92%、1.28%，阿芙拉型油轮价格微涨 0.30%。目前，国际原油现货价格已降至 50 美元/桶的支撑位附近，全球炼油厂迎来检修期和成品油需求淡季，原油和成品油运输需求萎缩，国际油轮 1 年期期租费率继续下走，预计二手油轮船价短期内稳中有跌。本期，国际油轮成交清淡，共计成交 6 艘，比上周减少 3 艘，其中阿芙拉型油轮成交 1 艘，成品油轮成交 5 艘。

近期，动力煤需求活跃，下游采购积极，运价高位滞涨，沿海散货船价格走势各异，大船船价稳中有涨，小船船价继续下跌。本周，5 年船龄的沿海 1000DWT 散货船价格下跌 2.25%，5000DWT 散货船价格微涨 0.30%。目前，北方港口煤炭资源供应偏紧，动力煤、焦煤价格弱势反弹；“两会”结束后减产煤矿复产，供给逐步增加，下游用煤企业和贸易商观望情绪渐浓；国内钢材价格整体下挫，进口铁矿石价格下跌，市场成交转淡；沿海散货运输需求不足，船东报价主动让步，运价后续趋势下滑，预计沿海散货船价格有调整可能。本周，沿海散货船成交 5 艘，其中 1000DWT 左右的散货船成交 4 艘，2000DWT



左右的散货船成交 1 艘。

据国家统计局介绍，重点城市房价在 1-2 月趋于稳定，因城施策的调控措施维护了房地产的稳定发展，又使房地产去库存的进程没有受到影响。近期，内河建材、煤炭和化肥运输需求略有增加，运价小幅回升，内河散货船价格涨多跌少。本周，5 年船龄的 500DWT、1000DWT、3000DWT 散货船价格环比上涨 0.77%、0.95%、0.81%，2000DWT 散货船价格环比下跌 1.58%。本周，内河散货船成交量尚可，共计成交 87 艘，比上周减少 29 艘。

来源：上海航运交易所

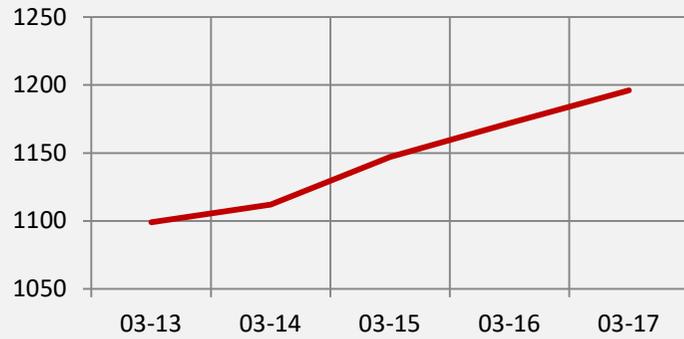
## 2. [国际干散货海运指数回顾](#)

### (1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

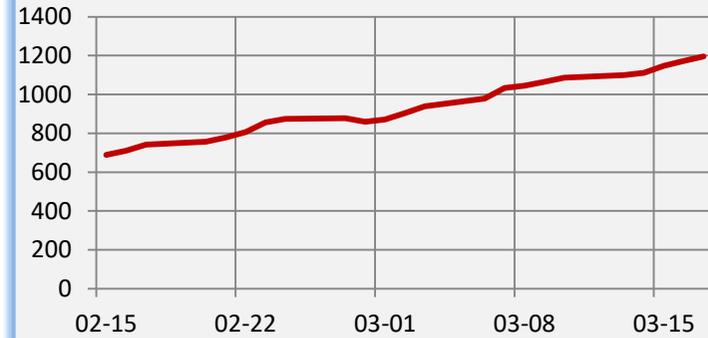
波罗的海指数	3 月 13 日		3 月 14 日		3 月 15 日		3 月 16 日		3 月 17 日	
BDI	1,099	+13	1,112	+13	1,147	+35	1,172	+25	1,196	+24
BCI	1,843	+54	1,929	+86	2,136	+207	2,265	+129	2,413	+148
BPI	1,207	-4	1,185	-22	1,150	-35	1,129	-21	1,108	-21
BSI	875	+1	877	+2	877	0	877	0	879	+2
BHSI	499	+4	502	+3	505	+3	508	+3	508	0



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 10 周	第 09 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	12,500	11,500	1000	8.7%
	一年	13,000	12,500	500	4.0%
	三年	12,000	11,750	250	2.1%
Pmax (76K)	半年	10,250	9,750	500	5.1%
	一年	10,000	9,500	500	5.3%
	三年	10,000	9,750	250	2.6%
Smax (55K)	半年	10,000	9,750	250	2.6%
	一年	9,750	9,000	750	8.3%
	三年	9,750	9,250	500	5.4%
Hsize (30K)	半年	7,750	7,250	500	6.9%
	一年	7,750	7,250	500	6.9%
	三年	7,500	7,250	250	3.4%

截止日期: 2017-03-10

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Aiantas 2016 81111 dwt dely UKCont in d/c 05/10 Apr trip via Riga redel north Continent intention coal \$11,000 daily - Nordic Shipping

Alpha Loyalty 2007 75885 dwt dely Quanzhou 18/21 Mar trip via Indonesia redel Singapore-Japan \$11,250 daily - Tongli

Anna Maria 2007 55664 dwt dely EC South America 27 March onwards trip redel South Africa \$13,500 daily - Norden

Aristidis 2013 82153 dwt dely Kunsan spot trip via NoPac redel Singapore-Japan \$11,000 daily - Louis Dreyfus

Bellina Colossus 2013 60893 dwt dely Kohsichang prompt trip via Indonesia redel China \$11,000 daily - Deyesion



Boreas Venture 2016 43500 dwt dely CJK prompt trip redel Continent \$6,000 daily for the 1st 60 days and \$8,750 daily thereafter - cnr

Cape Eagle 2012 181529 dwt dely Bayuquan 20/22 Mar 2 laden legs redel Singapore-Japan \$15,500 daily - Jiangsu Steamship

CBC Fuyi 2014 81762 dwt dely Gibraltar spot trip via NC South America redel Singapore-Japan \$14,750 daily - cnr

CIC Paola 2014 179300 dwt dely Dunkirk 25/27 Mar transatlantic round redel Skaw-Cape Passero \$16,250 daily - K-Line

Cielo di Amalfi 2007 37322 dwt dely Surabaya 21/22 Mar trip via Australia redel Singapore-Japan \$10,000 daily - cnr

CMB Catrine 2012 32618 dwt dely Novorossiysk prompt trip redel W Africa \$9,950 daily - cnr

Densa Flamingo 2012 82671 dwt dely Zhuhai prompt trip via west Australia redel Singapore-Japan \$12,000 daily - Norden

Eagle Strait 2010 56882 dwt dely Singapore spot trip via Indonesia redel S China approx. \$11,000 daily - Xianglong

Elbabe 2015 60438 dwt dely Greece prompt trip redel Continent \$9,500 daily - cnr

Elvia 2010 93926 dwt dely Azores prompt trip via USEC redel Skaw- Gibraltar \$9,000 daily + \$50,000 bb - EdF

Fareast Hope 2004 55628 dwt dely CJK spot trip redel via Indonesia redel WC India \$8,000 daily - Indian Charterers

Hawk I 2001 50296 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel S China \$10,000 daily - cnr

Jin Yue 2010 56934 dwt dely CJK prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore \$9,500 daily - GBC

KSL Sakura 2015 181062 dwt dely Zhangjiang 23 Mar trip via Brazil redel Singapore-Japan \$18,000 daily - Dong-A Tankers

Lemessos Napa 2017 78000 dwt dely Qingdao 18/22 Mar trip via NoPac redel Singapore-Japan \$11,500 daily - cnr

Nireas 2012 82067 dwt dely Eemshaven 20/22 Mar 2 laden legs involving icebreakers redel Skaw-Gibraltar \$11,000 daily - Oldendorff



Nordrhone 2015 38036 dwt dely EC South America prompt 2-3 laden legs redel Atlantic \$10,500 daily + \$150,000 bb - Clipper

Ocean Phoenix I 2007 82471 dwt dely retro Ijmuiden 6 Mar trip via north Brazil redel Singapore-Japan \$14,000 daily - Raffles

Restinga 2006 82551 dwt dely Limay Philippines 19/21 Mar trip via Indonesia redel Japan approx \$13,000 daily - JERA

Tomini Dignity 2010 53464 dwt dely Doha 20/25 Mar trip via Mina Saqr redel WC India \$9,250 daily - Simtra International

Vela 2015 63800 dwt dely Navlakhi prompt trip via WC India redel China intention salt \$13,500 daily - Huishen

Venture Joy 2016 43481 dwt dely Gresik 17/22 Mar trip redel CJK intention coal \$14,100 daily - cnr

Yichun 15 2012 56735 dwt dely Weihai prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore \$9,000 daily - cnr

## (2) 期租租船摘录

Anangel Sailor 2006 171680 dwt dely Liuheng 18/24 Mar min 70 max 115 days trading redel Singapore-south Japan \$15,750 daily - Hyundai Glovis

Annou Max 2011 176364 dwt dely Fangcheng 28 Mar 4/6 months trading redel worldwide \$13,500 daily - EGPN

Bravery 2004 76606 dwt dely Richards Bay 25/31 Mar 4/8 months trading redel worldwide \$10,200 daily + \$250,000 bb - United

CS Serenity 2014 180364 dwt dely Rizhao 19/21 Mar about 12 months trading redel worldwide \$15,000 daily - Koch Shipping

Gotia 2012 178006 dwt dely Qingdao mid Apr 12 months trading redel worldwide \$14,500 daily - Phaethon

Great Rich 2012 75254 dwt dely Fangcheng prompt 12/13 months trading redel worldwide \$10,350 daily - Sealink

Port Star 2012 82191 dwt dely Zhoushan prompt 12 months trading redel worldwide \$10,500 daily - BG Shipping



## 4. [航运市场动态](#)

### 【英媒：欧美退缩！中国租赁企业增强世界航运业影响力】

英国《金融时报》3月12日文章，原题：租赁公司增强中国在世界航运业影响力 中国租赁企业获得几百艘船舶的所有权，交易金额达数百亿美元。这是个新迹象，表明该行业在经历持久财务危机之际的快速洗牌。

就在航运业的贸易形势大多惨淡之际，由中国工商银行、中国民生银行及交通银行旗下的租赁公司等中资企业达成的这些交易，为船东提供了急需的融资。

全面数字目前不得而知，但1月在伦敦举行的一个会议传出的消息称，中国租赁企业去年投资航运业115亿美元——这代表了几百艘船。全球三大集装箱船运营商马士基航运公司、地中海航运公司和达飞轮船都已与中国企业达成租赁交易。

由于对进口大宗商品的巨大需求、集装箱货物的出口及规模庞大的造船业，中国在国际航运业已然享有一定影响力，如今业务的扩大进一步增强了中国的影响力。

不过，目前的趋势也引发了一个问题：若将来不景气迫使运营商拖欠款项时，这些协议能否使中国对世界航运具有额外权力。业内人士说，目前不清楚中国企业日后面对危机会如何行事。

中国租赁公司踏入了欧美银行近乎全面退出船舶租赁后留下的空缺。2008年金融危机后，散货、油轮和集装箱等三大航运形式均出现下滑，欧洲银行和美国私募股权公司因此亏损严重。加拿大集装箱船东塞斯潘的首席执行官说，在从前的贷款机构“几乎关上大门”之际，中国的银行提供了极具吸引力的融资，“中国人真的是张开双臂迈向这个行业。”

来源：环球时报

### 【马士基与欧特克集团签署协议 正式收购汉堡南美】

2016年12月1日，马士基与欧特克集团(Oetker Group)共同宣布前者收购后者旗下的集装箱班轮公司汉堡南美。2017年3月14日，双方正式签署收购协议。待相关监管机构审批通过后，汉堡南美将正式归属马士基。

据悉，马士基航运与汉堡南美之间的交易旨在寻求行业整合以应对目前运价过低、供给过剩的现状。相关文件已于2月20日提交至欧盟委员会。而据今



年 2 月底路透社消息，欧盟反垄断监管机构将于 3 月 27 日宣布是否同意马士基航运收购德国汉堡南美相关事宜。其他外媒则表示，直到今年年底才能公布审批结果。值得注意的是，此次收购是马士基十余年以来的第一次重大交易。

此次收购中，如果马士基方面能够做出某些让步，那么欧盟执法机关可能延长大约两个星期的审查期限，否则将开展为期五个月的调查。因此马士基方面为获得欧盟反垄断机构批准，或不得不在其所属航运联盟中做出妥协。

马士基航运迫于 4 月 1 日班轮联盟新格局的形成以及收购汉堡南美一事至年底才能确定，早在 2 月 7 就日与汉堡南美签订购买东西贸易航线上的舱位协议，以解决燃眉之急。根据协议，汉堡南美在东西贸易主要航线上航次将会有所增加。其中，亚洲至北欧每周将增至 5 个航次；亚洲至西地中海每周增至 2 个航次；亚洲至美西美洲增至 4 个航次；亚洲至美东每周增至 3 个航次；跨大西洋航线每周也将增至 2 个航次。该协议监管机构经审批同意后，将于今年 4 月 1 日正式生效。

Alphaliner 最新数据显示，目前马士基航运拥有 631 艘集装箱船，运力达 328.83 万 TEU，市场份额为 15.9%；汉堡南美拥有 111 艘集装箱船，运力达 57.90 万 TEU，市场份额为 2.8%。收购汉堡南美后，马士基的市场份额达 18.7%，与第二大班轮公司地中海(市场占有率 14.3%)之间进一步拉开差距。届时，马士基将加强全球贸易及拉丁美洲区域业务。

来源：航运界

### 【阿里和马士基合作 看集装箱运输趋势】

2015 年 10 月 20 日，阿里巴巴集团宣布进一步推进全球化欧洲战略：阿里巴巴伦敦办公室将升级成为阿里巴巴欧洲“战略中心”，同时意大利米兰将开设阿里巴巴驻该国的办公室。阿里巴巴将更好地在欧洲市场做好本土化，加强与欧洲各国品牌商、零售商及政府的沟通与合作。

作为中国电子商务巨头，阿里巴巴的野心绝不仅仅局限在消费者领域，阿里巴巴在海外已经投资了超过 7 家初创公司，其中有些投资也让阿里巴巴在创投圈里名声鹊起，比如他们投资了两家知名创业公司 Lyft 和 Snapchat。近期阿里巴巴更是与马士基集团合作开发出了“舱位宝”。

众所周知，马士基集团拥有最大的运力规模、丰富的行业经验和强劲的盈利能力。近年来，船舶大型化趋势愈演愈烈，运力增长持续加快，供需平衡暂时难以恢复。马士基认为，集运行业已经不再需要大规模资本的投入，反而应该侧重于资源整合。

随着“互联网+”的兴起，业内人士对于传统航运业与新兴互联网业相结合的探索之路从未停止。由于传统航运业涉及报关、报检、订舱、支付，船舶装卸货时间等多个环节，并且需要根据不同客户的需求提供个性化服务，发展相对完善的航运电商平台遇到的问题相对较多。尽管航运及物流平台在中国及



其他市场如雨后春笋般涌现，但是基于上述问题的存在，目前各大航运电商平台只能提供某个环节或多个环节的服务，只有不到几家或者几乎没有电商平台能够提供全程在线的服务或相对完善的服务，更没有做到像旅游、航空、租车等平台一样吸引客户体验。

马士基以阿里巴巴旗下的一达通外贸综合平台为依托，主要试点海运电商操作新模式，解决中小企业旺季订舱难，易甩柜以及船公司舱位取消率高等问题。通过与阿里巴巴第三方平台的合作，马士基将提供网上专属服务，实现在线定价、订舱、付款。该平台可以利用淘宝账号直接登录，登录后需填写企业名称及法人身份证号来提交验证信息，才能浏览相关信息。其实，“舱位宝”并非马士基第一次涉足航运电商。早在 2000 年 10 月，马士基就与铁行渣华、汉堡南美、地中海航运和法国达飞组成世界集装箱运输市场中的第一个以“INTTRA”命名的集装箱承运人联合体。该联合体旨在以免费的网站为基地，为全球全球集装箱运输的客户提供一个一站式商业运输服务。

相信这种电商和航运巨头的组合能给集装箱运输带来新的契机。

来源：中国海事服务网

## 5. 船舶市场动态

### 【市场回暖有起色！二手船比新造船火】

沉寂已久的干散货船市场似乎终于迎来了反弹。过去两个月，作为国际贸易和经济领先指标之一的波罗的海干散货综合运价指数（BDI）一路高歌猛进，至 3 月 13 日强势上涨至 1099 点，这一态势与业界对今年干散货市场好转的预期十分吻合。

“是否复苏还需继续观察，应该说，干散货船市场最坏的时刻已经过去，但最好的时候还没有来临。”中船重工经济研究中心分析师谭松接受记者采访时表示，目前来看，干散货船市场趋势性的复苏周期还没有出现，BDI 后续有可能还会继续波动。

大宗商品需求带动散货船市场回暖

从 2 月 14 日的低点到 3 月 10 日，BDI 累计涨幅达 58.5%。其中，波罗的海好望角型散货船运价指数（BCI）上升 111 点，为 1789 点；波罗的海巴拿马型散货船运价指数（BPI）下降 9 点，为 1211 点；波罗的海超灵便型散货船运价指数（BSI）上升 2 点，为 874 点；波罗的海灵便型散货船运价指数（BHSI）上升 4 点，为 495 点。

“BDI 之所以上升，一方面是受中国春节假期结束因素的影响，项目开工率的回升为运价上扬提供了支撑，从历史上看，春节后 BDI 都会有季节性的上



涨。”谭松解释说，另一方面，这与中国铁矿石需求的增长分不开，国内对大宗商品的需求增长带动了运价回升。

在干散货海运量中，铁矿石占比约 29%，煤炭占比 23%，粮食占比 10%，其他小宗散货占比约 38%。其中，中国铁矿石海运量占世界总运量的 71%，煤炭海运量占世界总量的 17%，是运力回升最重要的驱动因素之一。从海关总署近日发布的数据来看，前 2 个月，我国进口铁矿石 1.75 亿吨，增加 12.6%，进口均价为每吨 532.1 元，上涨 83.7%；煤 4261 万吨，增加 48.5%，进口均价为每吨 640.7 元，上涨 1.1 倍。

受铁矿石、原油、煤等主要大宗商品进口量价齐升影响，运价大幅回升。据上海航运交易所统计，3 月 9 日，中国北方至澳大利亚好望角型船往返航线航次期租(TCT)日租金为 12667 美元，较上期上涨 26.7%。

### 二手船获青睐

运价的回暖，催生了大量定期期租交易。2 月已有超过 30 艘好望角型散货船获得租约，几乎是前两个月获租船舶数量的两倍。

同样回暖的还有干散货船新造船市场，如金海重工股份有限公司和德国 Oldendorff 公司签署了 1 艘 18 万吨散货船建造合同，和希腊 Chartworld 公司签署了 4 艘 208000 吨纽卡斯尔型散货船建造合同；江苏扬子江船业集团有限公司和韩国泛洋海运即将签订 7 艘 62000 载重吨敞舱口散货船建造合同等。

不过，相比于订造新船，船东们似乎对购买二手船更感兴趣。据国际航运咨询公司德鲁里 (Drewry) 统计，今年 1 月，二手干散货船成交量达到 85 艘、6088 万载重吨。“由于有的船东破产，二手船相对更便宜。”谭松解释说，这种情况是有利于干散货运市场的恢复，因为这是船队存量之间的竞争，而新造船会造成运力过剩。

有业内人士称，干散货航运大周期复苏条件已经具备，2016 年是干散货船市场本轮周期的底部，预计 2017 年 BDI 同比将上涨 33%~63%，中长期上涨空间巨大。

谭松的预期则更加谨慎：“相较以往，今年干散货船市场的表现将有所好转。从年平均值来说，今年全年 BDI 增幅有望维持在 30%左右。”

### 短期向好还是长期复苏？

干散货市场此时的向好似乎在重演去年的故事：去年春节期间，BDI 曾跌至 290 点，创下了该指数编制发布 30 余年来的新低；但在此之后，BDI 便开启了长达 9 个月的大反弹，并在去年 11 月 18 日涨至年内高峰 1258 点。



究竟当前 BDI 的回升，是一如去年的短期性向好，还是已到达趋势性复苏的拐点？因为 BDI 目前已接近去年的高点。

对此，市场观点出现分歧。德鲁里预测，由于供需缺口的收窄，预计干散货运输市场的收益从 2017 年起开始改善——需求以 3% 的健康速度稳步增长，而供应仅增加 1%，这将使干散货运输领域再次成为吸引投资的“热土”。

从供给端来看，发展中国家的煤炭需求、中国的钢铁消费量及淡水河谷的新项目，将带动市场需求回升。从需求端来看，作为将来交付指标的船队订单比，现正处于近 10 年的低点；受《压载水管理公约》实施带来的高报废率和较少的新造船订单影响，预计干散货船市场将在 2017 年增长 1%。

不过，记者采访的部分航运企业负责人依然对未来的干散货船市场感到迷茫。“从我们自己的感觉来看，干散货船市场供需还尚未出现根本性改变。”江苏省一家国际航运公司负责人预计，“受世界经济复苏乏力影响，干散货船市场可能还得继续低迷 2~3 年。”

山东省船舶工业行业协会副秘书长周安昌告诉记者，目前船东整体上仍持观望态度，下单很谨慎，而且在当前的 BDI 水平下，航运公司要实现盈利也很困难，因此只能说是干散货船市场阶段性好转，但好日子还没真正到来。

“如果 BDI 能回升到 1200~1500 点，倒可以被认为是干散货市场长期复苏的信号。”谭松表示，判断干散货船市场是否出现根本性复苏，主要看两个指标：一是全球船队增速，二是全球贸易量。

但从现有表现来看，这两个指标的拐点还未到来。在干散货运力方面，据克拉克松研究公司统计，截至去年 12 月 30 日，全球干散货市场运力总计 10868 艘、7.94 亿载重吨，较上月末增加约 150 万载重吨，继续保持低速增长；同时，国际贸易也依然疲软，世界贸易组织去年再次下调 2016 年世界贸易增速至 1.7%，该增速是 2009 年以来的最低水平。

在这种形势下，谭松提醒，当前船企应先尽量按期交付手持订单，唯有把风险降下来，才能为迎接市场复苏做好准备。

来源：中国船舶报

## 【【数百家船厂退出！新造船市场何时复苏？】】

2008 年全球船厂手持订单所能满足的工作量一度最高达到过 5.6 年，不过，目前手持订单已经降至只能满足 2.3 年的工作量。2016 年共计 117 家“活跃船厂”退出市场，而今年又将有 163 家“活跃船厂”将在交付最后一艘新船后无船可造。手持订单大幅减少和市场需求疲软使得全球造船业的未来面临巨



大挑战。BDI 指数连续上涨是否意味着新造船市场即将复苏？

克拉克森在其近期发布的报告中称，随着 2000 年代造船产能的逐渐增加，全球船厂总产量在 2010 年达到了最高峰。然而，在此之后，船舶订单量的减少给船厂带来的影响已经成为影响整个行业的关键问题，全球船厂产量显著下滑，造船产能也不断减少。克拉克森在报告中通过将手持订单总量除以上一年的产量（按 CGT 计算），以此得出手持订单未来所能满足的工作量这一指标，这是衡量船厂工作量的重要指标。通过这一指标反映了全球造船业的真实状况和面临的困境。

数据 1、全球手持订单已降至 2.3 年工作量

毫无疑问，经历了 2016 年新船订单量的极度疲软，目前全球手持订单量减少了 25%（按 CGT 计算），手持订单降至只能满足未来 2.3 年的工作量。2013 年年初，手持订单所能满足的工作量降至最低，仅为 2.1 年；不过，2012 年的全球船厂交付量比 2016 年要高出 37%。而 2008 年，手持订单所能满足的工作量达到最高达到 5.6 年。

数据 2、韩国船企手持订单量仅 1.5 年工作量全球最低

克拉克森的数据显示，目前，在全球各国船厂中，韩国船企手持订单量仅仅能满足未来 1.5 年的工作量，为全球最低水平。相比之下，得益于 2016 年邮轮新船订单的逆势增长，欧洲船厂手持订单量迅速增加，当前手持订单量能够满足未来 4.2 年的工作量。

数据 3、“活跃船厂”比例降至 28%

与此同时，新船订单量的减少还导致大量船厂在去年一年都未能获得一艘新船订单。2005 年至 2008 年间，全年接获至少 1 艘新船订单的船厂在年初所有“活跃船厂”（注：手持订单中至少有一艘在建新船的船厂）中所占比例平均为 87%。2009 年至 2015 年，随着新船订单量的下滑，这一比例降至平均 49%。2016 年，这一比例进一步减少到 28%，全年仅有 133 家船厂获得了新船订单。

其中，有 48 家中国船企在 2016 年成功接获了至少一艘新船订单，这之中有 26 家为国有船企；相比之下，2007 年，成功接获新船订单的中国船企数量高达 284 家。共计 22 家日本船企在去年接获了新船订单，而 2015 年这一数字则达到了 60 家。在韩国，去年只有 11 家韩国船企接获了新船订单。

数据 4、今年预计将有 163 家船厂退出市场



虽然许多船厂试图通过减少产量、扩展产品范围来应对市场需求疲软的问题，然而，数据显示，船厂依然面临着巨大的挑战。2016 年，共计 117 家船厂交付了手持订单中的最后一艘新船。这些船厂大部分为中小型船厂，其最高生产水平总计约为 400 万 CGT，这意味着 2016 年全球又有 117 家船厂停产，同时也有 400 万 CGT 造船产能退出。而今年预计将有共计 163 家船厂将交付其手持订单中的最后一艘新船（不考虑可能出现的延期交付），这相当于今年年初活跃船厂数量的 43%，这部分船厂最高产能总计约为 1200 万 CGT，虽然这些船厂在近年来一直努力削减产能和产量，但是，如果后续没有接获订单的话，这 163 家船厂总计 1200 万 CGT 产能也将退出市场。

海工船厂同样面临着巨大压力，在今年年初活跃的海工船厂中，约有一半将在今年年底之前交付手持订单中最后一艘船，而部分海工船厂虽然订单簿上依然很漂亮，但是海工市场的低迷，这些船最终可能永远成为象征性的数字。

结论：BDI 指数走多远，新造船市场就能够走多远

随着手持订单的不断消化，船厂将面临巨大的压力。除了自救，市场何时复苏显然是船企最关注的焦点。2 月 14 日以来，BDI 指数大幅反弹，近 11 天连续上涨达到 1147 点，累计涨幅超过 60%。BDI 指数是反映国际大宗商品价格走势和航运业的重要指标，BDI 指数强势反弹反映的是航运业景气度的回暖，有专家称结构性复苏行情已经启动。从历史数据看，BDI 指数和新船订单量呈高度相关，这就意味着 BDI 指数的走势也将决定新造船市场的走势。很显然，BDI 指数走多远，新造船市场就能够走多远。

从 2008 年全球金融危机暴跌到现在已经整整过去近 10 年了，新造船市场新的轮回真的开始了吗？！

来源：国际船舶网

### 【日本船厂订单研究：数量减少但仍充满希望】

据 Shipbuilding Focus 研究,当前日本船厂订单数有所下降,据 3 月初数据,日本船厂订单 775 艘,共计 1890 万 CGT,所持订单量排名全球第二。然而,这是自 2014 年 1 月以来,月度所持订单最低水平。

但是,和中国、韩国两个造船大国相比,日本所持订单同比下降算是最少的,为 23%,而中国和韩国同比分别下降 28%和 36%。目前,在持有 1000 CGT 以上的船舶订单方面,日本有 59 家船厂,而中国有 120 家,韩国有 16 家。日本 6 家造船集团每家订单都超过 100 万 CGT,总计占日本所有船厂订单的 70%。

特点一：日本新订造船舶趋向于大型化



近年来，日本新订造船舶更加趋向于多样化。散货船订单有所减少，从2012年3月占总吨位的74%下降到现在占比34%，而油轮订单相对稳定，近年来一直保持在25%左右。集装箱船和LNG船则明显上升，从2011年3月吨位占比5%，上升到现在的34%，这主要和船舶趋向于大型化有关。在集装箱船订单中，89%的订单都是12000TEU以上的船舶；而LNG船订单中，有83%的订单都是150000立方米的LNG船。大型船舶订单增多致使日本船厂在2020年及之后有180万CGT的船舶交付，相比之下，同一时期中国船厂和韩国船厂将只有10万CGT和40万CGT的船舶交付。

特点二：国内订单居多

日本船厂订单主要来自于本地船东，本地订单约占所有订单的70%。日本邮船、商船三井、川崎汽船和他们的子公司占据所有订单的16%。同样，中国和韩国船厂也受益于大量本地订单。

综上所述，日本船厂有强大的本地船东的支持，且订单趋向于多样化，船舶趋向于大型化。虽然目前持单量排名在全球第二，但是日本船厂的命运也势必会受到造船环境的影响，在相对艰难的造船市场中仍需磨炼。

来源：中国船检

## 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	275.00	-3	↓	305.50	-1	↓	0.00		440.00	-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	313.00	-3	↓	318.00	-3	↓	0.00		0.00		
Panama	260.00	0		n/a			n/a		515.00	0	
Shanghai	329.00	-2	↓	0.00			0.00		0.00		
Singapore	299.00	3.5	↑	327.00	0.5	↑	460.00	0	470.00	0	
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a		884.00	0	
Tokyo	360.00	0		370.00	7	↑	0.00		580.00	0	

来源：Bunker Ports News Worldwide

截止日期：

2017-03-17



◆ 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09周	第08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10周	第09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	4,300	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: 2017-03-17

(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
1	TAK	23,000	Taizhou Kouan, China	2018	Ningbo Yongwang Shipping - Chinese	Undisclosed	
1	TAK	3,000	Dae Sun, S. Korea	2018	Shokuyu Tanker - Japanese	Undisclosed	stst
1	TAK/GAS	180,000 cbm	Hyundai HI, S. Korea	2019	Knutsen O.A.S. Shipping - Norwegian	19,300	T/C to Iberdrola
1	ROPAX	400 pax	Morska Stocznia Gryfia, Polan	2019	Polferryes - Polish	11,000	



◆ [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
WELSUCCESS	BC	93,328		2010	China	1,580	Greek	* long subs
WELHERO	BC	93,328		2010	China	1,580	Greek	* long subs
HANJIN RIZHAO	BC	179,194		2010	S. Korea	2,650	S. Korean	en bloc each*
HANJIN DANGJIN	BC	179,255		2010	S. Korea	2,650	S. Korean	
HANJIN HADONG	BC	82,158		2012	Japan	2,100	S. Korean	en bloc each**
HANJIN PORT KAMSAR	BC	82,158		2012	Japan	2,100	S. Korean	
IKAN JAHAN	BC	32,326		2010	Japan	1,000	European	
HARLEQUIN	BC	32,891		2012	China	1,000	Undisclosed	
INTREPID HARVESTER	BC	34,737		2012	China	980	Greek	
HANJIN PERTH	BC	35,177		2013	S. Korea	1,200	Undisclosed	
SEAWING III	BC	45,248		1999	Japan	450	Undisclosed	
AVENTURIN	BC	56,778		2012	China	1,175	Undisclosed	
UNICO JIANNA	BC	73,763		1997	Japan	330	Far East	
ARETHUSA	BC	75,319		2001	S. Korea	650	Far East	
GUAN HAI 228	BC	80,013		2012	China	1,000	Chinese	
HANJIN ESPERANCE	BC	179,147		2012	S. Korea	2,950	Norwegian	

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 CHONGQING	CV	80,855	6,655	2008	S. Korea	1,200	SM line - Indian	**
HANJIN SHENZHEN	CV	80,855	6,655	2008	S. Korea	1,200	SM line - Indian	
ANL BINDAREE	CV	46,311	3,768	2007	S. Korea	550	Undisclosed	en bloc each
HS BERLIOZ	CV	46,287	3,768	2007	S. Korea	550	Undisclosed	
KANAGA ISLAND	CV	33,594	2,474	2005	Germany	650	Chinese	en bloc each***
ELBA ISLAND	CV	33,651	2,474	2005	Germany	650	Chinese	
SPIRIT OF BANGKOK	CV	21,184	1,620	1999	S. Korea	340	SM line - Indian	
SANTA PANAGIA	CV	21,196	10,808	2017	Taiwan	2,220	Japanese	
HANSA CENTURION	CV	21,476	1,645	1998	S. Korea	320	SM line - Indian	
JACOB RICKMERS	CV	24,069	1,858	2006	China	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
BBC MOBILE	GC/MPP	3,482	361	2003	Slovakia	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
THEANO	TAK	47,198		1997	Japan	580	Undisclosed	
DONG-A PENEUS	TAK/CHE+PRO	12,891		2009	S. Korea	1,090	Prime - Vietnamese	
ALSTERSTERN	TAK/CHE+PRO	17,080		1994	Germany	Undisclosed	Undisclosed	
TORM MARY	TAK/CHE+PRO	46,348		2002	S. Korea	Undisclosed	Undisclosed	
GOLAR CRYSTAL	TAK/LNG	82,058		2014	S. Korea	18,700	CSDC - Chinese	T/C back to Golar
TORM HELENE	TAK/PRO	99,999		1997	S. Korea	Undisclosed	Undisclosed	

◆ 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
SANTA FIORENZA	CV	29,700	9,005	1998	Germany	undisclosed	

中国							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备注
KANG CHANG	BC	52,828		2002	Japan	undisclosed	
KANG HING	BC	52,828		2002	Japan	undisclosed	

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
EVANA	BC	11,898	4,903	1989	Poland	undisclosed	
HONG LEOPARD	GC	34,380	10,881	1989		362	Option Pakistan, open hatch bulker converted from a container

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
SVETI NIKOLA I	BC	44,314	9,247	1997	Croatia	357	as is Colombo incl. ROB



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
BRILLIAN	CV	12,250	4,503	1992		376	Full sub-continent options
C-K STAR	ROR	3,713	7,525	1989		257	as is Korea

## ◆最新航运公告

### 【自 2012 年以来，索马里海盗劫持的首艘商船】

索马里当局周二(3月14日)称，海盗劫持一艘油轮，该船上有8名斯里兰卡船员，这是自2012年以来的首宗商船被劫案件。

一名当地警官于周二晚些时候表示，已派出警卫部队解救“ARIS 13”轮。

普特兰海警局局长 ABDIRAHMAN MOHAMUD HASSAN 在电话中向路透社表示，“我们决心营救船舶及船员。我们的部队已前往阿卢拉(ALULA)。营救遭海盗劫持的船舶是我们的职责且我们必须营救。”

普特兰是位于索马里北部的半自治区。阿卢拉是一个港口城镇，海盗在那里登上油轮。

专家表示，在长时间海盗事件平息之后，船东放松警惕，导致该船成为易于袭击的目标。

据海洋无海盗救援组织 JOHN STEED 说，周一(3月13日)“ARIS 13”轮发出遇险信号，关闭船上跟踪系统，改变航向前往索马里阿卢拉港口城镇。

正在与海军联系，追踪船舶的海盗专家 STEED 说，“船上报告，昨日下午船舶被2艘小艇跟随，小艇随后消失。”

他补充说，“地方海军部队 EU NAVFOR 的飞机正在空中追寻船舶。但海军拒绝透露更多内容。”

地区负责人 MOHAMUD AHMED EYNAB 在电话中向路透社透露，海盗挟持船舶前往阿卢拉港口城镇。

一名叫 ABDULLAHI 的海盗在电话中对路透社说，“我们正开着小船，前去与在阿卢拉劫持了船舶的同伙汇合。我们携带了水、食物及武器以增援。”



据路透社信息系统数据显示，在经过非洲之角后，船舶急剧转变从吉布提到摩加迪休的航向。

据法国交通部旗下的 EQUASIS 航运数据网站显示，“ARIS 13”轮载重 1800 吨，为巴拿马 ARMI SHIPPING 公司所属，由阿拉伯联合酋长国 AURORA SHIP MANAGEMENT 公司管理。

## 【印尼矿石出口】

印尼镍矿及铝矾土出口限制略有变化或没有变化，这与某些媒体的报道相反。

2012 年 5 月 6 日，印尼相关条例生效，要求生产铁、镍、铝矾土、银、铜或锡等矿石的矿产公司，须于 2014 前制定计划以发展自己的加工提纯工厂。截止 2014 年 1 月 12 日还未落实计划的矿产公司，将被有效禁止从印尼出口未经提炼的矿石。

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
2017-03-17	688.73	741.93	6.0772	88.737	850.76	64.25	839.46	185.4	16401.0
2017-03-16	688.62	739.94	6.0738	88.668	845.86	64.289	847.54	186.31	16471.0
2017-03-15	691.15	733.63	6.028	88.968	840.35	64.135	855.9	190.22	16619.0
2017-03-14	691.18	736.11	6.0164	89.01	843.9	64.162	851.13	189.9	16589.0
2017-03-13	689.88	736.71	6.0087	88.852	839.39	64.357	855.08	191.23	16689.0
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
------------	-------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	---------

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
2017-03-15	美元	0.68667	0.92278	0.94278	0.98722	1.14817	1.43822	1.82761
2017-03-14	美元	0.68689	0.90889	0.92833	0.97722	1.13733	1.43239	1.82344
2017-03-13	美元	0.68278	0.87889	0.91222	0.96944	1.13122	1.43211	1.82122
2017-03-10	美元	0.68189	0.84611	0.89056	0.95833	1.12122	1.426	1.81844
2017-03-09	美元	0.68211	0.81567	0.88139	0.94833	1.11956	1.43017	1.81428
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

Total Shiping