



全一海运市场周报

2017.03 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2017.03.20 - 03.24\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求增势未现 部分航线运价反弹】

本周，中国出口集装箱运输市场总体需求增长态势不足，市场处于联盟整合调整过程中，但航商在部分航线上推涨运价，带动综合指数小幅上涨。3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758.81点，较上期上涨1.6%。

欧洲航线：据英国国家统计局数据显示，英国2月季调后零售销售月率上升1.4%，但综合前三个月的整体零售销售降幅仍为历史7年最大。反映出欧洲区域内主要国家一季度经济增长动力不足。市场货量未见明显增长，但部分航商已经投入新运力，供需失衡进一步扩大，市场运价延续下滑走势。上海港船舶平均舱位利用率在90%左右。3月24日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为815美元/TEU，较上期下跌0.5%。地中海航线，市场走势与欧洲航线基本一致，舱位利用率较欧洲航线略低，运价较上周略有下滑。3月24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798美元/TEU，较上期下跌0.5%。

北美航线：据美国商务部公布数据，美国2月零售销售月率上升0.1%，为6个月最低增幅，反映出美国经济增长势头减弱。运输需求恢复的实质性动力不足。但由于各大联盟航线重组调整在即，部分货主为赶在原合约到期前出货，加大订舱力度，致本周舱位出现紧张。美东航线船舶平均舱位利用率在95%，美西航线舱位利用率略低，在90%左右。3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1288美元/FEU、2625美元/FEU，较上期分别下跌3.7%、3.5%。

波斯湾航线：运输需求表现尚可，加之部分航商收缩运力供给，致供求关系有所改善。上海港船舶平均舱位利用率上升至95%。部分航商于3月下旬尝试推动运价上涨。3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690美元/TEU，较上期上涨25.0%。

澳新航线：运输需求表现低迷，部分航商为提升舱位利用率，采取船舶舱位缩减措施。但船舶平均舱位利用率仍仅维持在八成左右，即期市场运价基本持平。3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443美元/TEU，与上期基本持平。

南美航线：市场总体货量保持平稳。上海港船舶平均舱位利用率维持在85-90%左右。4月为航商运价调整时段，但由于目前供求基本面仍较为脆弱，航商



对后市行情态度不一，致运价走势出现分化，市场平均运价略有下滑。3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1726美元/TEU，较上期下跌1.9%。

日本航线：本周市场表现平稳，航线运价略有上涨。3月24日，中国出口至日本航线运价指数为656.40点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【运力过剩运价断崖式下跌 综合指数步入下行通道】

3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1245.52点，较上周下跌2.4%。其中煤炭、金属矿石、粮食运价指数下跌，成品油、原油运价指数维稳。

煤炭市场：本周，沿海地区受降雨天气影响，主要电力集团耗煤水平维持在65万吨以上。本周期（3月17日至3月23日）内，六大电厂平均日耗煤量65.79万吨，较上一周期上涨3.7%；电厂库存小幅回落，本周期内，全国六大电厂平均库存957万吨，较上一周期下跌3.5%。煤价方面，两会结束后，主产区煤矿复产率逐步提升，加上近期煤炭价格快速上涨，给下游电厂带来较高的成本压力，上游煤炭产能限制政策放宽，煤炭供给量增多，市场货源偏紧局面得到一定的缓解，但由于煤矿产能尚未全释放，煤炭价格仍延续惯性上涨态势，但上涨幅度及范围已经开始呈现趋缓迹象，部分地区、部分煤种价格甚至出现回调。3月22日，环渤海动力煤价格指数报收于606元/吨，环比上涨7元/吨。运输市场方面，本周随着取暖季结束，梅雨季节来临，煤炭消费进入传统淡季，水电发力，火电需求收缩，加上近期煤价出现滞涨走势，下游电厂以观望情绪为主，采购进度放缓。另一方面，受前期沿海煤炭运价上涨影响，部分内外贸兼营船回归内贸市场，加上近期北方煤炭资源释放，北方压港船舶重新回归运力市场，导致月底前市场船多货少，运力过剩，运价断崖式大幅下跌。

3月24日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1356.44点，较上周下跌2.0%。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43.2元/吨，较上周五下跌5.4元/吨；秦皇岛-张家港（2-3万dwt）航线运价为49.7元/吨，较上周五下跌3.4元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为53.1元/吨，较上周五下跌4.6元/吨。华南市场，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为56.3元/吨，较上周五下跌4.9元/吨。

金属矿石市场：中钢协数据显示，3月上旬重点钢企粗钢产量168.8万吨，比上一旬下降2.87%。钢企库存1412.74万吨，比上一旬增加7.95%；钢材社会库存连续四周回落，短期内钢价走弱，钢厂采购矿石相对谨慎。3月24日，沿海金属矿石货种运价指数报收1087.69点，较上周下跌4.6%。

粮食市场：本周北方港口价格坚挺，集港数量连续一周处于低位。南方港口价格高企，目前除内贸玉米外，进口粮食到港量也创新高。南北港口价格倒挂



导致贸易商发粮不积极，内贸航运市场冷清，粮食运输价格下跌。3月24日，沿海粮食货种运价指数报收1269.32点，较上周下跌4.9%。

油品市场：美国原油库存和产量双双攀升加重了市场对减产行动提振效果的担忧情绪。受国际外围利空因素影响，国内成品油市场整体悲观情绪较重，地炼价格承压下挫，汽柴油主流报价稳中趋弱，运输市场表现平稳。3月24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

【大船冲高回落 综合指数走软】

本周中国进口干散货运输市场冲高回落，综合指数走软。分船型看：海岬型船在远洋航线运价大涨支撑下，周中创出年内新高，后半周回落；南美粮食航线止跌回升，巴拿马型船租金重拾升势；超灵便型船继续小步盘升。3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894.44点，运价指数为762.59点，租金指数为1092.20点，分别较上周四下跌1.1%，1.4%和0.9%。

海岬型船市场：海岬型船市场冲高回落。中国北方至澳大利亚往返航线航次期租成交不多，受程租运价上涨带动，日租金周中上冲至1.6万美元上方，离去年11月中17648美元的年度高点仅一步之遥，后半周快速回落。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14583美元，较上周四下跌3.9%。“两会”结束后，钢厂高炉开工率和产能利用率双升，但钢价下跌导致钢厂盈利面自年初以来首度下滑，铁矿石库存平均约25天，从节约现金流和降低经营风险考虑，钢厂低库存运行或成近期主基调；国际油价持续下滑、进口铁矿石价格转跌、FFA价格回调以及西澳矿商离场等不利因素打乱海岬型船运价连续上涨节奏，租金、运价均现见顶回落迹象。太平洋市场，因西澳天气影响，多数矿商不在市场，澳大利亚至中国的铁矿石航线量价齐跌。22日成交记录显示，4月上旬的受载期，西澳大利亚至青岛航线成交价为6.50美元/吨。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为6.49美元/吨，较上周四下跌3.1%。大西洋市场，淡水河谷集中拿船，加之空放运力较少，至远东航线即期可用运力收紧，市场成交运价周中摸高至16.5美元/吨附近，而去年同期仅5.8美元/吨左右，后半周回落。成交记录显示，巴西图巴朗至青岛航线，受载期4月中上旬，成交价在16.3-16.7美元/吨，5月较远期的货低至14.5美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为15.394美元/吨，较上周四下跌3.6%。临近周末，FFA和铁矿石价格反弹，若西澳天气好转，不排除市场再度企稳。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场止跌企稳。上半周太平洋市场货主占据市场主导，交易谨慎，煤炭船运成交不多，且运力增多，租金、运价小幅回调。后半周，在美洲粮食航线再度活跃和FFA价格不断回升的支撑下，市场企稳反弹。23日成交记录显示，8.2万载重吨船，4月1日香港交船，经印尼，南中国还船，成交日租金为1.2万美元。周四，中国南方经东澳大利亚至中国往返航线TCT日租金为10344美元，较上周四上涨1.0%。印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.264美元/吨，较上周四上涨0.7%。大西洋市场，南美天气状况良好，大豆产量或超预期，经历近两周的回调后，南美4月货盘放出，



成交运价止跌回升。23 日成交记录显示，7.7 万载重吨船，受载期 4 月上旬，南美东海岸交船，新加坡-日本还船，成交日租金为 1.1 万美元/天，外加 50 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 27.794 美元/吨，较上周四下跌 0.6%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场继续小步盘升。太平洋市场成交放缓，但镍矿出运季节来临，运价坚挺。周四，中国南方至印尼往返航线 TCT 日租金为 9767 美元，较上周四上涨 2.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.497 美元/吨，较上周四上涨 2.8%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.875 美元/吨，较上周四上涨 2.4%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价小幅盘整 成品油运价震荡上涨】

沙特 2 月份原油产量意外反弹，引发市场担忧其未来将产出更多原油。沙特预计，不论月度产量如何波动，其未来数月的石油供应将稳定在 1000 万桶/日。本周国际油价继续向下，布伦特原油期货价格周四报 50.52 美元/桶，比上周四下降 2.3%。全球原油运输市场运价继续向下，中国进口 VLCC 运价重返跌势，3 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 615.84 点，较上周四下降 9.4%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场本周成交小幅减少，运价重返下跌通道。受总体询盘减少影响，短期运力供给变多，部分船东开始降价以促进货盘成交。西非航线成交稳定，运价下跌有限，平均水平相对稳定。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS50.73，较上周四下跌 9.1%，CT1 的 5 日平均为 WS54.27，环比下跌 2.2%，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 WS57.09，下降 9.8%，平均为 WS61.14，TCE 平均 2.5 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价小幅下降。西非至欧洲运价维持 WS90 水平（TCE 约 1.9 万美元/天），黑海至地中海运价降至 WS100 以下（TCE 不足 2 万美元/天）。1 艘 13.5 万吨级船，黑海至地中海，4 月 3 日货盘，成交运价为 WS97.5。波斯湾航线运价小幅下移，一批 14 万吨级船，伊朗至土耳其，4 月上中旬货盘，成交运价在 WS70 至 WS75 之间。至亚洲航线运价为 WS90 以下，2 艘 13 万吨级船，沙特至印度，4 月 2 日货盘，成交运价为 WS87 和 WS89。中国进口来自红海、地中海和欧洲，运价基本稳定。1 艘 13 万吨级船，红海至中国，4 月 17 日货盘，成交运价为 WS100。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运价交替起伏。欧洲短程运价本周反弹，跨地中海运价从 WS110 升至 WS115（TCE 约 1.5 万美元/天）。北海、波罗的海运价分别升至 WS105 和 WS100 上下，TCE 分别为 1.5 万美元/天和 2.0 万美元/天。加勒比海至美湾运价持续下跌至 WS95（TCE 不足 4000 美元/天）。亚洲航线运价由升转降，波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价均降至 WS120，TCE 分别为 1.2 万美元/天和 1.5 万美元/天。中国进口来自科兹米诺和印度等地。一艘 8 万吨级船，印度至中国，3 月 25 日货盘，成交运价为 WS135。



国际成品油轮 (Product)：运输市场在欧美行情上提的带动下继续涨高。波斯湾至亚洲的石脑油运价回稳，波斯湾至日本航线 7.5 万吨级船运价维持 WS110 水平 (TCE 约 1.1 万美元/天)；5.5 万吨级船运价小幅下调在 WS130 以下 (TCE 约 1.0 万美元/天)；印度至日本 3.5 万吨级船运价不足 WS140 (TCE 约 5000 美元/天)。欧洲至西非的运输本周较为强劲，同时，在南美港口出现卸油延迟，这些都导致短期运力不足。欧美航线运价大幅上涨，欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价从 WS160 涨到 WS190 水平 (TCE 约 1.6 万美元/天)，美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价从 WS95 涨到 WS130 水平 (TCE 约 7800 美元/天)，欧洲-美东-美湾-欧洲的三角航线 TCE 涨至 1.9 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际散货船价大涨 内河货船成交活跃】

3 月 22 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 749.50 点，环比下跌 0.77%。其中，国际油轮船价综合指数、沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数下跌 0.24%、2.41%、1.05%；国际散货船价综合指数大涨 5.74%。

BDI 指数 14 连涨，一度升至 1205 点后回踩，周二收于 1200 点，环比上涨 7.91%，散运市场似乎看到复苏的希望，散货船价格集体跳涨。本周，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 4.25%、6.41%、5.00%、7.50%。资金趋利，随着运价回暖，催生了大量的船舶租赁需求，部分船东开始扫货二手船市场，有的船型价格一周上涨一成半以上。数据显示，今年全球干散货运输需求预计以 3% 的速度稳步增长，而运力供应仅增加 1%，二手散货船价格已在过去的 1 年中悄悄缓步上行 35-45%，干散货运输领域再次成为吸引投资的“热土”。据报道，为扩大船队规模，降低现金盈亏平衡水平，挪威船王 Johun Fredriksen 一次性收购现代型散货船 16 艘，运力 193 万 DWT，成交金额 4.06 亿美元。本周二手散货船市场成交剧增，共计成交 42 艘（环比增加 34 艘），包括 1 艘矿砂船、10 艘海岬型船、14 艘卡尔萨姆型船、4 艘巴拿马型船、7 艘超灵便型船、6 艘灵便型船，总运力超过 290 万 DWT，总成交金额为 7.36 亿美元。

美国原油产量和库存高企继续困扰投资者，加息过后原油迎来利空，布伦特原油现货价格围绕 51 美元/桶来回往复。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 1.79%、0.27%、0.28%、0.50%，阿芙拉型油轮价格上涨 1.83%。目前，全球油品需求步入季节性淡季，国际原油和成品油运输市场表现僧多粥少，货少船多，运价低位波动，远期期租市场被普遍看空，预计二手油轮船价短期内稳中有跌。本周，国际油轮成交萎缩，共计成交 16 艘（环比减少 2 艘），包括 1 艘 VLCC 油轮、2 艘苏伊士型油轮、7 艘阿芙拉型油轮、6 艘成品油轮，总运力 146 万 DWT，总成交金额 2.34 亿美元。

近期，国内煤炭供应偏紧，下游需求好转，租船回暖，运价企稳，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 4.22%，



5000DWT 散货船价格微涨 0.24%。目前，钢材市场出现回暖，钢价小幅上涨，铁矿石需求增加；煤矿开工率逐步恢复，供应逐步宽松，滞留运力或将减少，煤价难以大涨；沿海运价稳中看涨，预计沿海散货船价格继续呈现两极分化走势。本周，沿海散货船成交 7 艘（环比增加 2 艘），总运力 1.7 万 DWT，成交金额 3100 万元人民币。

近期，国务院、央行、发改委、银监会等高层就房地产政策先后表态，一线城市已全部执行“限房又认贷”政策，首套房利率上调，调控意在三四线城市去库存。内河建材运输需求受到打压，内河散货船价格以跌为主。本周，5 年船龄的 500DWT、1000DWT、3000DWT 散货船价格环比下跌 0.79%、0.47%、4.62%，2000DWT 散货船价格环比上涨 1.71%。本周，内河散货船成交活跃，共计成交 145 艘（环比增加 58 艘），总运力 17 万 DWT，成交金额 1.39 亿元人民币。

来源：上海航运交易所

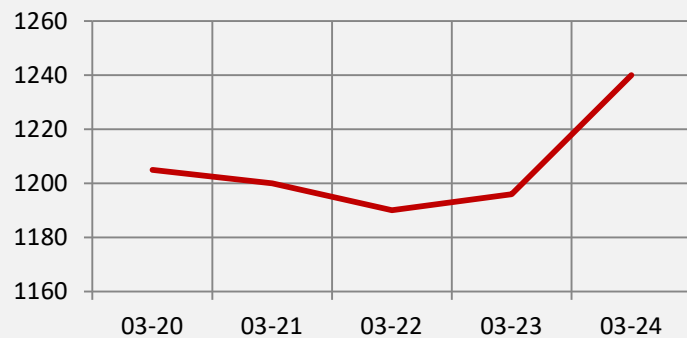
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

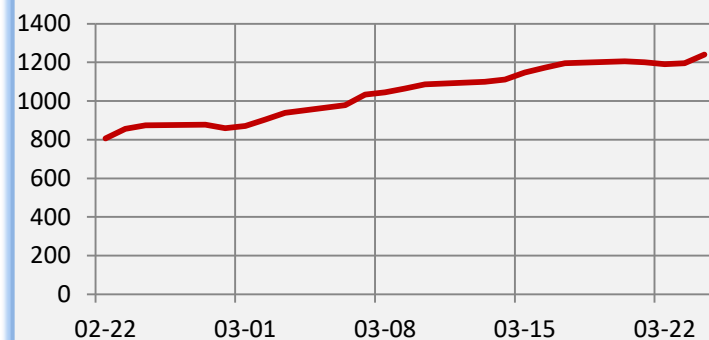
波罗的海指数	3 月 20 日		3 月 21 日		3 月 22 日		3 月 23 日		3 月 24 日	
BDI	1,205	+9	1,200	-5	1,190	-10	1,196	+6	1,240	+44
BCI	2,466	+53	2,441	-25	2,378	-63	2,345	-33	2,482	+137
BPI	1,103	-5	1,101	-2	1,119	+18	1,170	+51	1,218	+48
BSI	884	+5	886	+2	888	+2	892	+4	896	+4
BHSI	510	+2	512	+2	516	+4	521	+5	526	+5



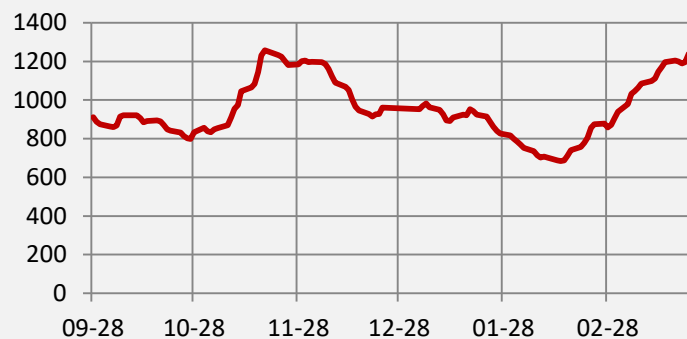
上周 BDI 指数走势



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 11 周	第 10 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	13,500	12,500	1000	8.0%
	一年	14,000	13,000	1000	7.7%
	三年	13,000	12,000	1000	8.3%
Pmax (76K)	半年	10,250	10,250	0	0.0%
	一年	10,000	10,000	0	0.0%
	三年	10,000	10,000	0	0.0%
Smax (55K)	半年	10,000	10,000	0	0.0%
	一年	9,750	9,750	0	0.0%
	三年	9,750	9,750	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	8,250	7,750	500	6.5%
	一年	8,000	7,750	250	3.2%
	三年	8,000	7,500	500	6.7%

截止日期: 2017-03-17

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

African Eagle 2003 27102 dwt dely Portland, Australia prompt 2 consecutive Australia coastal trips \$8,250 daily - CSL

Agia Irini 2010 57015 dwt dely Aratu prompt trip redel France \$12,000 daily - Cofco Agri

Aliki Perriotis 2015 60897 dwt dely Durban prompt trip redel Singapore-Japan \$12,750 daily + \$275,000 bb - cnr

Alpha Harmony 2001 74492 dwt dely Krishnapatnam prompt trip via EC South America redel Singapore-Japan \$10,500 daily - cnr

Apostolos II 2003 34676 dwt dely Abidjan prompt trip redel EC India \$12,250 daily - Seashell Logistics



Asia Emerald IV 2012 58018 dwt dely Puttalam prompt trip via WC India redel China \$10,250 daily - cnr

BTG Denali 2015 81084 dwt dely Tarragona 01/05 Apr trip min 80 days trading redel Singapore-Japan \$17,000 daily - Louis Dreyfus

Bulk Avanti 2006 56024 dwt dely wwr up River prompt trip redel Mediterranean \$14,000 daily - Oldendorff

Castle 2009 53477 dwt dely WC India prompt trip redel Singapore-Japan \$11,900 daily - Meadway

Chin Shan 2004 175569 dwt dely CJK 26/28 Mar trip via West Australia redel Singapore-Japan \$16,875 daily - MOL

Crested Eagle 2009 55989 dwt dely Longkou prompt trip redel W Africa \$4,900 daily first 65 days thereafter \$8,750 daily - CPM

Diamond Queen 2013 61414 dwt dely Rotterdam prompt trip redel east Mediterranean intention scrap \$13,000 daily - Klaveness

Dolce Vita 2015 38000 dwt dely Egyptian Med prompt trip via Sea of Azov redel US Gulf \$8,000 daily - Fayette

Double Prestige 2011 95712 dwt dely Jintang prompt trip via EC Australia redel south China \$9,250 daily - cnr

Endurance SW 2015 60225 dwt dely Pecem prompt 2/3 laden legs min 88 days redel Singapore-Japan \$13,050 daily - Grace Trading Corporation

Equinox Star 2011 58680 dwt dely Chittagong prompt coastal trading via EC India redel EC India \$17,000 - cnr

Furka 2011 50630 dwt dely Kaohsiung prompt trip via Indonesia redel China \$8,000 daily - Oriental Pearl Shipping

Gladiator 2012 56784 dwt dely US Gulf prompt trip redel east Mediterranean \$15,000 daily - MUR

Gladiatorship 2010 56819 dwt dely EC South America prompt trip redel Singapore-Japan approx \$12,250 daily + approx \$220,000 bb - Louis Dreyfus

Great Fluency 2016 63392 dwt dely Mumbai prompt trip redel Singapore-Japan \$14,000 daily - cnr

Hanton Trader II 2014 63800 dwt dely EC South America prompt trip redel Singapore-Japan \$12,800 daily + \$280,000 bb - cnr



全一海运有限公司



Harvest Sky 2013 95717 dwt dely Lanqiao spot trip via Australia redel Singapore-Japan \$10,000 daily - cnr

Hawk I 2001 50296 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel S China \$11,500 daily - cnr

Iron Baron V 2014 56546 dwt dely Riga prompt trip via St Petersburg redel Continent approx \$14,750 daily - Universal Solution

Jia Foison 2010 75434 dwt dely Santos 01/06 Apr trip redel Singapore-Japan \$10,500 daily + \$550,000 bb - Cosco

Jing Lu Hai 2015 77927 dwt dely US Gulf 01/04 Apr trip redel Continent \$10,250 daily + \$160,000 bb - Norden

JS Missouri 2013 63500 dwt dely Skaw prompt trip via Baltic redel east Mediterranean \$11,500 daily - X0 Shipping

Konkar Theodoros 2015 60897 dwt dely Iloilo prompt trip via Indonesia chopt Malaysia redel Thailand chopt Philippines \$12,750 daily - cnr

KSL Salvador RWE relet 2014 180959 dwt dely Ijmuiden 29 Mar trip via USEC or Colombia or Brazil redel Skaw/Cape Passero \$21,000 daily - BTG Pactual

Kypros Sky Phaethon relet 2015 77079 dwt dely US Gulf 05/06 Apr trip redel PMO-Japan intention fertilisers \$14,250 daily + \$425,000 bb - cnr

Lake Dolphin 2011 179418 dwt dely Ijmuiden 28 Mar/03 Apr trip via USEC or Colombia or Brazil redel Skaw-Cape Passero \$19,000 daily - BTG Pactual

Magic Striker 2010 56803 dwt dely US Gulf prompt trip redel India approx \$19,000 daily - Klaveness

MBA Future 2009 82191 dwt dely Trincomalee prompt trip via EC South America redel Singapore-Japan \$10,750 daily - Sinochart

Nord Glory 2012 55657 dwt dely Recalada prompt trip redel Algeria \$12,500 daily - Cargill

Nordic Bulker 2 2002 28458 dwt dely Villanueva prompt trip via Indonesia redel SE Asia \$7,000 daily - cnr

Pacific Talisman 2016 61415 dwt dely aps Recalada prompt trip redel Skaw-Passero \$14,000 daily - Pacific Basin

Port Canton 2012 56745 dwt dely Persian Gulf prompt trip redel WC India intention limestone \$16,000 daily - Macocean



Queena 2016 82082 dwt dely San Ciprian 26/28 Mar trip via EC South America redel Singapore-Japan \$14,750 daily - BDH Quadro Marine Limited

Rinia 2012 56746 dwt dely Machong 29 Mar/07 Apr trip via Indonesia redel India \$10,500 daily - cnr

SBI Tango 2015 61286 dwt dely EC South America prompt trip via Red Sea redel Port Said \$13,000 daily - Cargill

Sky Magnolia 2011 55886 dwt dely Huanghua prompt trip redel SE Asia \$7,850 daily - cnr

Stove Friend 2016 57679 dwt dely Recalada prompt trip redel Mediterranean \$12,300 daily - cnr

Sunbeam 2000 171199 dwt dely Rugao 28/29 Mar trip via Australia redel Singapore-Japan \$14,500 daily - cnr

Unison Power 2012 38145 dwt dely Canakkale prompt trip redel US Gulf approx. \$5,750 daily - Western Bulk Carriers

Wariya Naree 2011 53833 dwt dely Mesaieed prompt trip via Mina Saqr redel Tuticorin \$13,250 daily - cnr

Yangtze Xing Xiu 2013 81602 dwt dely EC South America 11/15 Apr trip redel Singapore-Japan \$11,500 daily + 550,000 bb - Louis Dreyfus

Yangtze Xing Zhong 2012 81622 dwt dely CJK prompt trip via NoPac redel China intention grain \$9,250 daily - Oceanways

(2) 期租租船摘录

AM Port Cartier 2013 180715 dwt dely Gijon 30 Mar/01 Apr 11/13 months trading redel worldwide \$17,750 daily - Koch Shipping

Epictetus 2013 84000 dwt dely Inchon spot 6/9 months trading redel worldwide \$10,250 daily - Glencore Agri

Filia Glory 2011 58000 dwt dely Karachi prompt about 4/7 months trading redel worldwide \$10,000 daily - cnr

Long Dar 2013 82265 dwt dely EC India 25 Mar/05 Apr 4/7 months trading redel worldwide \$11,000 daily - Sinoeast

Medi Newport 2017 81600 dwt dely Masinloc 01/07 Apr 11/13 months trading redel worldwide \$11,000 daily - cnr



Navios Taurus 2005 76596 dwt dely Nantong 29/30 Mar 5/7 months trading redel worldwide \$10,250 daily - Engelhart Commodities Trading Partners

Ocean Garlic 2012 82305 dwt dely Zhoushan 29 Mar/06 Apr 11/13 months trading redel worldwide \$10,300 daily - Sinochart

Pedhoulas Leader 2007 82050 dwt dely CJK 25/27 Mar 5/8 months trading redel worldwide \$10,750 daily - cnr

4. [航运市场动态](#)

【航运巨头涉嫌垄断 各大航运公司纷纷表态】

日前美国司法部突袭全球集运大佬会议现场，数名航运公司高管被传唤引发业界震动。随后，各大航运公司纷纷表态“愿与当局合作”，整个事件感觉像是虚惊一场。

据路透社最新报道，美国司法部于 3 月 22 日表示，考虑到航运业是全球贸易业的支柱产业，美国司法部已下达传票，命令数家集运公司的高层管理人员在对航运业反垄断调查中举证。

消息称，传票是在近日旧金山举行的集运高管会议期间下达的。美国联邦调查局发言人证实，当局已进行了一项行动，这是正在进行的调查的一部分，但目前无法发布任何其他细节。

消息称，马士基集团、赫伯罗特、长荣海运和东方海外表示，他们的高管都在被传唤人员行列。随后，各大航运公司纷纷表态表示愿意与政府合作配合调查。

马士基航运在一份声明中证实，美国司法部于 3 月 15 日向马士基航运公司下达传票，并补充“没有对马士基航运设置任何具体的指控”。该公司表示，收到传票并不意味着一家公司从事非法活动，最终需要根据调查的结果进行判断。马士基航运将一如既往的与有关部门合作调查，并对传票作出适当的回应。该公司补充，由于调查正在进行中，所以公司不会在这一点上作进一步的评论。

赫伯罗特也证实，该公司收到了集运业相关的调查传票，传票没有提出任何具体指控，该公司也会与当局充分合作。赫伯罗特发言人表示，计划中接管阿拉伯轮船将不会受到调查影响。



同时，东方海外和长荣海运也证实了其参与合作。东方海外表示“从司法反垄断部收到对生产作出说明的传票”。该公司补充“完全遵守传票，并不会进一步评论，而此事还悬而未决”。

长荣发言人表示，正在就这一问题与当局合作，该公司政策是按照试用的竞争法开展业务。

美国司法部拒绝就这一调查发表评论，该调查是质疑集装箱运输公司可能涉及不正当竞争法，询问船东组建海洋联盟和 THE 联盟是否获得美国美国联邦海事委员会(FMC)批准。

拟议的海洋联盟涉及美国总统轮船、中远海运、长荣海运和东方海外；THE 联盟包括赫伯罗特-阿拉伯轮船、阳明海运、商船三井、川崎汽船和日本邮船。

由于全球约 90%的贸易商品都通过海运运输，而其中 4 万亿美元商品则通过集装箱船运输，超过海运贸易商品总价值的 60%。其余商品则通过其他船舶，如油船和液化气船运输。美国当局认为，数家主要集运公司拟议的新联盟占全球运力的 45%，可能会导致反竞争行为，并导致全球贸易放缓。

由于经济增长疲软，全球贸易放缓，集运业出现了举世瞩目的破产事件。集运公司试图通过建立联盟来联营船舶，协调航行时刻表和港口停靠班次，从而节省成本，但评论家仍未这可能会导致集运公司减少客户服务，提高运价。

来源：国际船舶网

【中国外运年内或合并招商物流】

受惠国家“一带一路”政策，及企业“走出去”令业务量快速增加，中国外运股份有限公司去年专业物流服务分部利润同比增长 11.2%。3 月 22 日，中国外运总裁李关鹏在业绩记者会上表示，“一带一路”沿线项目以国有大型企业的基建项目为主，其中工程项目收入同比增长 20%。至于中外运长航集团于 2015 年年底整体并入招商局集团，身兼集团副董事长的赵沪湘说，招商物流争取于今年年内并入中国外运。

赵沪湘进一步表示，中国外运作为招商局集团的物流上市平台，会逐步将相关业务注入该平台。提及有关招商物流并入的事宜，他指出，已请来投资银行，正紧锣密鼓地推动整合事宜，预计于今年年内成事。

中国外运财务总监王久云指出，正积极改善客户结构，令核心直接客户收入比重增加，在维护旧有客户的基础上，积极开拓新客户，去年新开拓客户为公司带来 16 亿元收入。跨境电商方面，据李关鹏介绍，相关业务增长很快，去年业务量同比增加 3 倍，预期随着公司逐步完善空运、陆运等多通道，今年相关业务量至少翻一番。



全球航运市场低迷多年，赵沪湘直言，“不敢说市场好起来了，但今年不会更差，会比去年好一些。”他接着说，目前中美贸易业务情况正常。

中国外运

中国外运成立于 2002 年 11 月 20 日，并于 2003 年 2 月 13 日在香港成功上市，是中外运长航集团控股的 H 股公司。它注入了中外运长航集团的核心业务、优良资产和专业化的员工队伍，承继了其 60 余年从事物流运输服务所积累的丰富经验、强大稳固的客户基础和享誉全球物流运输界的品牌，成为中外运长航集团发展综合物流的旗舰。截至 2015 年 12 月，中国外运拥有从业员工 27150 名，总资产 350.8 亿元人民币，净资产 184.6 亿元人民币。

中国外运公布 2016 年业绩，实现营业收入 468 亿元，同比增长 2.8%；净利润 16.3 亿元，同比增 9.1%。剔除非经常性因素，2016 年经常性利润同比增长 1.4%。主要由于货运代理和专业化物流的运营利润加速增长，分别从 2016 年上半年的 0.1%和 5%增长至 2016 年下半年的 2.4%和 21%。

中金公司预期，2017 年基本面有望全面改善，基于货运代理将受益于集装箱运输板块的改善以及出口复苏；此外国内经济好转将推动专业化物流的增长。

中国外运是世界领先的整合物流服务商之一。整合海运、空运、公路和铁路运输、国际快递、船务代理、仓储及配送、码头服务等基础服务，为客户提供端到端的全程供应链解决方案和一站式服务，帮助客户优化货物流、信息流和资金流。拥有种类齐全、结构均衡的战略资产，注重一体化营销体系和标准化业务操作平台的建设，建立起分工协作的一体化经营模式，打造了以海陆空货运体系为支撑、以战略资产为依托的一体化综合物流服务平台。

中国外运强大的网络覆盖了中国所有的省份及地区，海外网络覆盖世界五大洲。致力于成为国内外客户首选的综合物流服务供应商。

招商物流

招商物流是招商局集团旗下发展现代物流业的核心企业，于 2000 年组建，总部位于深圳，注册资本 12.5 亿元。

成立年来，招商物流聚焦泛快速消费品合同物流细分市场，发展迅速，实现了年复合增长率 30%以上的高速发展。截至去年年底，招商物流总资产达到 178 亿元；实现营业收入 102 亿元，利润总额 7.6 亿元；税前利润为 7.6 亿元，净利率 6%左右。

此外中金公司还指出，招商局集团持有顺丰 6.4%的股份，可能被注入招商局集团的物流板块。



招商物流拥有自有土地规模超过 200 万平方米，自建仓库达到 114.8 万平方米，经营仓库面积达到 221 万平方米，可控车辆超过 30965 台。招商物流已经在华东、华北、东北、西南、西北、华中、华南 7 大经营区域拥有全国性物流网络实体，在全国 153 个城市设立了物流运作网点 815 个，物流配送可及时送达全国 700 多个城市，全国性物流网络布局初具规模，去年运输周转量 83.7 亿吨公里。

来源：航运交易公报

【警惕美元逆环流下航运安全问题】

2017 年对于国际航运业影响最大事件莫过于美联储在 2016 年底宣布的加息政策。美联储的本轮加息意味着自 2008 年连续多年的量化宽松货币政策结束后，美元在全球范围内的流动方向开始发生了实质性的逆转。随着未来美联储加息事件的不断发酵，国际航运市场的安全形势将日趋严峻，这是未来国际海事界必须高度关注的问题。

长期的低运价让船东不得不大幅削减船舶维护保养的预算。从目前国际航运业的实际情况来看，无论是老龄船还是船龄不到 5 年的新船实际船况都不甚理想。相对定期货船而言，不定期货船的维护保养问题更为严重；在未来美元逆环流的大背景下，修船厂的日子也不会好过。目前流通性紧缩形势下极易发生的违约更让修船厂雪上加霜。未来修船企业可能发生的经营方面的困难将会很容易引发修船质量方面的问题。从目前国际航运的实际情况来看，修船企业经营方面的困难已经开始传导到了船舶修造质量上；与修船厂相比，未来造船厂的日子将会更加艰难。特别是那些在前段时间贪图低利率而持有美元债务的船厂而言，由美联储加息而引发的债务成本上升很可能直接威胁到未来企业的生存。目前造船业的困境对于近年来交付新船的质量影响尤为明显；美元逆环流下船员收入的缩水也将在一定程度上成为未来影响航运业安全的关键因素。

抱团取暖似乎是后金融危机背景下航运业的唯一选择，国际航运业自 2015 年底开始就进入了并购的高峰期。在航运业兼并重组的大潮下，全球航运联盟的格局也开始发生翻天覆地的变化，国际航运市场正在呈现出寡头垄断的局面。然而大规模企业兼并所带来的“后遗症”却是未来航运业发展过程中不可忽略的问题。2016 年底的大部分海上安全事故都发生在兼并和被兼并公司船舶上的事实已经从一个侧面反映出了“后兼并时代”航运业安全管理方面的混乱。“后兼并时代”航运生态圈的改变也将在一定程度上危害到未来航运业的安全。

未来的国际航运业短期内在美元逆环流下的阵痛是难免的。低迷市场行情下的航运安全事故对于船东而言无疑是雪上加霜。从目前全球政治经济发展的格局来看，伴随着美元环流的逆转，全球化的生产模式也正在世界范围内受到质疑。上一轮的经济全球化已经基本走到尽头，而近期发生的英国脱欧、特朗普逆袭以及美国退出 TPP 都是全球化趋势正在发生逆转的具体表现。未来的非美元国家只要管好国内的资本市场，就有可能化解美元逆环流可能带来的问题。

由布雷登森林体系崩溃而导致的美元与黄金脱钩让国际货币金融市场的秩序变得更加多元化。尽管未来离岸美元的供应将在一定时间内显著减少，然而国



际贸易市场上其他类型的货币供应依然十分充足。与美联储本轮加息形成鲜明对比的是，欧洲与亚洲的主要贸易国家依然在实行过去美联储所实施的量化宽松与低利率货币政策，以求维持国内债务平衡并确保本国商品在国际市场上的竞争力。这些国家如果既能够在国际贸易上能够保持顺差又能有效控制国内资本外逃，美元的升值在短期内就是利好消息了。保持本国出口商品在国际市场上的竞争力与保证国内资本市场的稳定就成为了破解美元逆循环难题的两把金钥匙。

目前国际贸易市场上的“去美元化”也是未来航运业需要重点关注的问题之一。然而无论未来的航运市场如何变化，安全与环保水平的提升都是国际航运业发展过程中不容忽视的问题。对于身处困境的航运业而言，相对发生事故后所产生的额外成本，平日里用于船队维护保养的开销还是不能削减的。

来源：中国船检

【请注意！Drewry 表示北欧至亚洲的海运费率飙升】

最新消息，由于意外强劲的东向航线，尤其是发往中国的航线，外加春节后服务的削减，日前北欧至中国的现货集装箱运费上周上涨 45%，创下四年来历史新高。

根据德路里的欧洲港口覆盖率数据分析如下：

欧洲港口覆盖率

鹿特丹港摘下北欧最繁忙港口的桂冠，每周有 21 次港口挂靠，紧随其后的是安特卫普港(19 次)。

法国地区，勒阿弗尔港(Le Havre)为主要调用港口，每周 13 次港口挂靠，而另一港口敦刻尔克港(Dunkirk)却只在 Ocean 联盟的航线部署中涉及。

德国的不莱梅和汉堡港每周挂靠次数相当，均为 13 次。

在斯堪的纳维亚和波罗的海地区，2M 具有明显优势，将挂靠 3 个港口，而 Ocean 只挂靠一个，THE 无港口挂靠。

英国地区，南安普顿港调用最多，每周 10 次，紧接着是费利克斯托港(Felixstowe)。伦敦门户港(London Gateway)将为 THE 联盟所调用，包含在亚洲-北欧服务和 2 条跨大西洋航线服务中。

西地中海地区，2M 联盟航线每周在该地区挂靠 25 次，Ocean 联盟和 THE 联盟分别为 19 次和 16 次。该地区有 13 个港口被三大联盟所调用，其中最繁忙的



港口是瓦伦西亚(10 次)、巴塞罗那(8 次)、热那亚(8 次)和拉斯佩齐亚(7 次)。

东地中海/亚得里亚海地区，三大联盟部署遍布 19 个港口，每周有 42 次港口挂靠，少部分港口每周将有 2 次挂靠，比雷埃夫斯港将成为该地区最繁忙港口。

亚洲港口覆盖率

抵达中国中部港口的，从远东地区出发的每周约有 131 个航次，从中国香港/中国台湾/中国华南地区出发的每周约有 118 个航次，从北亚出发的有 98 个航次，从东南亚出发的有 70 个航次。

亚洲地区最繁忙的港口要属上海港(每周 58 次港口挂靠)和宁波港(54 次)。

北亚地区最繁忙港口是釜山港(32 次)和青岛港(25 次)。THE 联盟的主要服务客户集中在该地区，因为该联盟成员包含三家日本航运公司。

中国华南地区最繁忙的港口是盐田港，每周 42 次挂靠，然后是香港港，每周 26 次。

在转运繁忙的东南亚地区，新加坡港成为最大赢家，每周 35 次港口挂靠。

北美港口覆盖率

三大联盟在美国南大西洋部署港口最多，每周进港 72 次，出港 70 次，是北美地区部署港口的两倍。诺福克、萨凡纳和查尔斯顿港将是南大西洋部署的 8 个港口中最繁忙的港口。

北大西洋地区，纽约-新泽西港将是最主要的服务港口，2M 在该港的部署明显弱于其他两个竞争对手。相反的，2M 似乎更专注于墨西哥湾的贸易，在该地区每周共有 12 次港口挂靠，覆盖了 6 个港口，而 Ocean 联盟和 THE 联盟分别只有 9 次和 6 次港口挂靠。

在西南太平洋和西北太平洋地区，2M 也落后于另外两个联盟。西南太平洋区，2M 每周只有 5 次挂靠，而 Ocean 和 THE 分别有 15 次和 17 次。而西北太平洋地区，2M 每周只有 4 次港口挂靠，Ocean 和 THE 分别有 11 次和 8 次。



“这一点，加上近期春节放缓造成的一些航次遗漏导致了高水平的需求和预订。我们自然会优先考虑我们的忠实客户，此外，我们在欧洲预订处分配了额外的工作人员，以帮助度过这个特别忙碌的时间。”

马士基航运也表示东向需求有所增加，“这是由一系列原因造成的”。其中包括：中国内部政策刺激需求，因此对原材料有大量需要（工业投入，如化学品、木材、纸张和可回收物）；亚洲从欧洲的进口在过去 12-18 个月有所减少，而现在需要重新购入；在食品和饮料 - 肉类、奶粉和酒精饮料等商品领域的强劲需求。

德路里表示，上星期，德路里评估的世界集装箱指数中的复合指数评估了包括发往和来自欧洲、美国及中国的 11 条路线的费率，在集装箱航运市场面临薄弱的交通量和价格战时，该数据显示出与去年同期相比 110% 的增长。

集装箱航运分析师和数据与汇率基准专家表示，欧洲至亚洲指数的最新跳升将意味着由指数机制控制的托运人合同利率将在未来几个星期向上调整。

来源：航运城

【航运市场寒意袭人 集装箱租赁随之深陷低谷】

近年来，国际航运形势低迷，运价一直在低位徘徊，寒冬仍在持续，集装箱租赁也跟随陷入长期低谷期。集装箱租赁面临严峻挑战，租箱供求关系严重失衡，未来需通过成熟的金融工具来摆脱低迷状态。

集装箱租赁主要是为航运企业和货主提供用箱需求的产业，在 2003 年后曾迎来一波快速增长，总箱队规模飞速扩张，但租金回报率水平却不断走低，为后期的危机埋下隐患。

截至 2014 年底，全球租箱公司总箱队规模为 1730 万 TEU，而目前租金回报率水平已跌至 7% 左右，接近盈亏临界点。

集装箱租赁具有资金密集、准入门槛低、服务可代替性强等特点，因而在 2008 年金融危机爆发后深陷危机。此后航运业遭到重挫，集装箱租赁面临比 2008 年更大的挑战，前景不容乐观。

据上述报告认为，未来集装箱租赁企业要走出困境，必须加大供给侧金融创新力度，从单一追求传统的租赁方式转向依靠增值服务来获取更多收益。

事实上，租赁本身就自带“类金融”属性，很容易结合已经成熟的金融工具。例如，集装箱租赁企业可充分应用融资租赁，利用自身资产管理能力获益，



而不单纯依靠资金规模。再如，集装箱租赁企业可借助期权应用，在产品出租和盈利模式上给予更多选择。

除此外，还可以借助担保余值、定价水平、保险精算等金融工具。总的来说，集装箱租赁企业要通过管理能力获益，改变以前的商业模式。

对于资金的来源，集装箱租赁企业同样可以结合金融创新。比如，通过对集装箱资产进行分割，降低投资人的门槛；或者通过众筹的方式，聚集个人投资者资金。

综上，从全球范围来看，经济仍处于弱复苏，航运业寒冬或将持续，集装箱租赁企业还面临巨大挑战。在适应新的经济新常态时，需要不断进行金融创新并走出低谷。

在供给侧金融创新方面，集装箱租赁企业要注重把握行业特性，充分利用较成熟的产品服务，结合余值、期权、调期、保险精算、证券化等实现创新，从而推动企业步入新的发展轨道，届时前景才会再度明朗。

来源：中国投资资讯网

5. [船舶市场动态](#)

【中国经济数据一览：油轮的“春天”要来了】

中国已经公布了 2017 年 2 月的主要经济数据，包括进出口数据、汽车销售数据和制造业指数，这些信息对于评估油轮行业的前景至关重要。2015 年原油油轮行业蓬勃发展，因原油价格较低，中国原油进口增加，以填补战略原油储备。

中国是世界第二大经济体，也是原油油轮行业的关键因素。与美国一样，中国是世界上最大的原油进口国之一，但与美国相比，中国大多数原油通过海运进口，因此，中国的原油进口对油轮行业更为重要，其进口也大大影响了油轮价格。

2017 年 2 月中国的总出口同比下降 1.3%，远逊于彭博调查预计的 14% 的增长率，中国三年来首次出现了贸易逆差。另一方面，2017 年 2 月中国的进口同比增长 38.1%，好于分析师预期的 20% 的增长率，创下 2012 年 2 月以来的最大增幅。

中国今年原油进口创下历史新高，是 2 月份月度进口量第二高的国家，达到 3180 万吨，而 1 月份的进口量为 3400 万吨；换算成日进口量，2 月平均进口量达到 830 万桶/日，较去年同期增长 2.5%。



分析师表示，茶壶炼油厂是中国 1 月和 2 月石油进口强劲的主要推动力。中国原油进口在 2016 年创下纪录，而这种需求动力今年将持续下去，较高的原油进口意味着油轮需求也随着上升。

2017 年 2 月，中国制造业 PMI 录得 51.6，连续 7 个月高于 50 的荣枯线之上，表明中国制造业在 2 月持续扩张。中国的原油需求与制造业活动密切相关，制造业扩张意味着石油需求有望增加，对油轮的需求也更高。

汽车销售是评估中国经济健康的一个关键指标。今年 2 月中国的汽车销量达到 190 万辆，同比增长 22%。由于汽车使用大量汽油，汽车销售的显著增长往往导致石油消耗和进口量增加，在中国的石油需求总量中，约 49%是来自道路和空中运输。

总而言之，中国近期公布的进出口数据、汽车销售数据和制造业指数均显示原油需求回暖，预示着中国原油进口或将持续增长，对油轮行业而言无疑是极大的利好。

来源：钢联资讯

【二手船船价上涨 船东送拆船舶数量减少】

克拉克森最新报告指出，由于二手船船舶价格上涨，船东们对拆船市场的热情正在转移，这也造成了市场上船舶数量的新增，并加快了废钢船现金买家间的竞争。

今年截止到目前为止，好望角型散货船拆解数量与 2016 年同期相比，下降了大约 66%。

废钢船现金买家 GMS 在周报报告上指出，截止到 2016 年同期，总共有 40 条好望角型散货船被出售拆解，而今年同期该数字是 13 条。造成船舶拆解情况减少的原因是租金已经大幅度改善，船东开始看到船舶更好的收益回报。

此外，集装箱船舶进入拆解市场的流量也由于未来的贸易契机放缓了速度。

GMS 表示，“德国市场集装箱船拆解速度似乎已经放慢。”

船东们可能会试图从老旧船只那里获得船舶最后的收益，但是，目前是送拆船舶到拆船厂最理想的时间。



压载水管理公约的批准预计也会对航运业造成显著的影响，成千上万条船只将会要求用到昂贵的技术，届时，预计拆解能力也会达到更高水准。

克拉克森表示，“大致猜测船龄在 20 年以上的船舶将会被拆解而不是重新翻新，散货船供应压载水处理系统(BWMS) 的改造需求会跌到 31000 条船舶。”

国际会计师事务所和航运顾问公司马施云(Moore Stephens)表示在一份 2016 调查结果中，受访者预测“运营成本会随着诸如前几年的维护和修理等技术费用上升，而压载水处理装置的成本也将不得不被考虑到 2017 年入干船坞的预算中去。”

克拉克森指出，“即使船舶拆解量上升，成千上万条现有船舶仍旧会预计需要压载水管理系统(BWMSs)，而满足该需求也会充满挑战。”

克拉克森的数据表明，“除了近 5300 条船舶预计将拥有 BWMSs，仍然有近 43000 条船舶会在“国内”进行贸易，由于它们在同一片水域，船只很有可能免会免除公约，有近 46000 条船舶需要 BWMSs。”

来源：海运圈商务网

【日本造船业当前状况及发展预期】

近日，日本造船协力业务团体联合会（JSSA）通过对 1327 家成员企业进行问卷调查，形成 2016 年日本造船协力情况调查报告。报告显示：随着日本船企产能利用率提高，造船协力企业经营业绩出现改善，要素投入量增加。2016 年，协力企业销售收入同比增长 6.9%，连续两年保持增长。工程师、办公室人员和销售人员数量同比均出现增长。被调查企业中，有 53%进行了设备投资，已达到金融危机前水平，单家企业投资金额 5560 万日元，为 8 年来最高。

尽管经营业绩改善，造船协力企业仍认为行业发展前景不容乐观。关于 2017 年行业发展前景，被调查企业中认为良好的仅为 10%，认为不好的超过 20%，行业景气指数由正转负，为近三年来首次。由于日本协力企业与船企关系密切，造船协力企业的悲观预期在一定程度上反映了日本船企对于 2017 年行业发展的判断。

来源：中船工业经研中心



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	271.50	0.5	↑	299.50	0		0.00			433.00	-1 ↓
Gibraltar	275.00	0		310.00	0		n/a			495.00	0
Hamburg	288.00	0		318.00	0		n/a			n/a	
Hong Kong	299.00	-2	↓	304.00	-2	↓	0.00			0.00	
Panama	260.00	0		n/a			n/a			515.00	0
Shanghai	316.00	-2	↓	0.00			0.00			0.00	
Singapore	289.50	0.5	↑	317.00	-3	↓	451.50	0		461.50	0
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0
Tokyo	0.00			0.00			0.00			0.00	

来源: Bunker Ports News Worldwide

截止日期:

2017-03-24

◆ 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 10 周	第 09 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 11 周	第 10 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	7,900	8,000	-100	-1.3%	
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%	



全一海运有限公司



LR1	75,000	4,100	4,100	0	0.0%
MR	52,000	3,250	3,250	0	0.0%

截止日期: 2017-03-24

(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
4	TAK	300,000	Hanjin HIC, Philippines	2019	TMS Tankers - Greek	7,600	February order
4	TAK	114,000	Hyundai HI, S. Korea	2018-2019	SCF Group - Russian	Undisclosed	dual fuel, ice classed 1A
1	BC	22,000	Zhejiang Zengzhou, China	2018	Zhousan Yihai Shipping - Chinese	950	river carrier
1	Heavy Lift	18,000 gt	Zhejiang Ouhua, China	2019	Spliethoff - Dutch	Undisclosed	ice classed, R-class
1	PAS	430 pax	Triyards SSY, Vietnam	2018	Pentland Ferries - U.S.A	Undisclosed	
1	PAS	418 pax	Triyards SSY, Vietnam	2018	Undisclosed	Undisclosed	

◆ 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
YI CHUN 6	BC	15,700		2009	China	302	Chinese	at auction
TUO ZHAN 7	BC	69,315		1990	Japan	344	Zhejiang Xiehai - Chinese	at auction
Q SHEA	BC	76,939		2007	Japan	36,400	Golden Ocean Group - norwegian	
Q KEEN	BC	81,586		2012	S. Korea	36,400	Golden Ocean Group - norwegian	
Q IOANARI	BC	81,827		2011	S. Korea	36,400	Golden Ocean Group - norwegian	
Q ARION	BC	82,188		2011	Japan	36,400	Golden Ocean Group - norwegian	
Q JAKE	BC	82,188		2011	Japan	36,400	Golden Ocean Group - norwegian	
Q SUE	BC	84,943		2013	Japan	36,400	Golden Ocean Group - norwegian	en bloc
Q DEB	BC	84,970		2014	Japan	36,400	Golden Ocean Group - norwegian	
Q KENNEDY	BC	84,978		2015	Japan	36,400	Golden Ocean Group - norwegian	
Q MYRTALIA	BC	177,979		2011	China	36,400	Golden Ocean Group - norwegian	
Q ANASTASIA	BC	179,188		2014	S. Korea	36,400	Golden Ocean Group - norwegian	



全一海运有限公司



Q AMREEN	BC	179,337	2015	S. Korea	36,400	Golden Ocean Group - norwegian	
Q KAKI	BC	181,214	2014	Japan	36,400	Golden Ocean Group - norwegian	
Q HOUSTON	BC	181,214	2014	Japan	36,400	Golden Ocean Group - norwegian	
Q GAYLE	BC	206,565	2011	Japan	36,400	Golden Ocean Group - norwegian	
YANGZE NAVIGATION	BC	93,236	2010	China	1,530	Greek	en bloc each*
YANGZE 10	BC	93,236	2010	China	1,530	Greek	
OCEAN PIONEER	BC	53,489	2006	Japan	580	Undisclosed	laid-up at Bandar Abbas for 6-mos
WELFINE	BC	93,146	2011	China	1,650	Greek	long subs
WELPROFIT	BC	93,250	2011	China	1,650	Greek	long subs
ALICE	BC	28,426	1997	Japan	320	Chinese	
LORD BYRON	BC	28,685	2000	Japan	420	Greek	
SPARROW	BC	48,220	2000	Japan	525	Chinese	
CHAVIN QUEEN	BC	51,241	2009	Japan	1,000	Greek	
TENSHOU MARU	BC	52,450	2006	Japan	925	Great Eastern - Indian	delivery 1st Q 2018
ALITIS	BC	53,094	2002	Japan	685	Bangladeshi	
HONEST SPRING	BC	55,641	2008	Japan	1,200	Undisclosed	
SUN ACAPULCO	BC	55,730	2006	Japan	980	Greek	
SUN LUCIA	BC	56,568	2012	China	1,100	Indian	10 buyers inspected
JULIAN	BC	73,613	2003	China	600	European	
GRAND LEGEND	BC	74,444	2006	China	850	Greek	
HANJIN ROSARIO	BC	82,158	2013	Japan	2,200	Songa Bulk - Norwegian	
BW GRAIN	BC	82,672	2008	Japan	1,475	Songa Bulk - Norwegian	
PACIFIC CAPELLA	BC	180,346	2012	China	2,750	Undisclosed	with leaseback to PIL

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
TURNBERRY KONTOR	CV	13,760	1,118	2008	China	Undisclosed	Greek	*
FANCOURT KONTOR	CV	13,834	1,118	2007	China	Undisclosed	Greek	
PARTICI	CV	41,974	3,534	2010	China	680	Undisclosed	
PRAIA	CV	41,997	3,534	2009	China	680	Undisclosed	en bloc each
ANL BARWON	CV	42,011	3,534	2010	China	680	Undisclosed	
CHRISTMAS ISLAND	CV	33,891	2,474	2003	Germany	560	Salam Pacific - Indonesian	en bloc each**, as is F. East
EASTER ISLAND	CV	33,891	2,474	2003	Germany	560	Salam Pacific - Indonesian	



全一海运有限公司



BUFFALO HUNTER	CV	64,986	4,738	2005	S. Korea	740	Greek	M/E B&W 8K98MC
----------------	----	--------	-------	------	----------	-----	-------	----------------

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
PHOENIX ALPHA	TAK	104,707		2003	S. Korea	1,290	Undisclosed	
KYEEMA SPIRIT	TAK	113,357		1999	S. Korea	770	Undisclosed	
BUNGA KASTURI DUA	TAK	300,542		2005	Japan	3,100	AZA Shipping - Indian	
BOW ARCHITECT	TAK/CHE+PRO	30,058		2005	Japan	1,670	Odfjell - Norwegian	stst
CAP FERRET	TAK/CHE+PRO	8,110		1998	Holland	270	Greek	
CHASSIRON	TAK/CHE+PRO	9,995		2000	Netherlands	475	Undisclosed	
RIO DAUPHIN	TAK/CHE+PRO	12,713		2009	S. Korea	1,120	Far East	
LOYAL PEGASUS	TAK/CHE+PRO	13,250		2008	S. Korea	1,100	Far East	

◆ 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
KANUNI	BC	26,264	7,077	1990	Turkey	316	
SAPAI	BC	28,860	6,880	1989	Japan	355	
BRILLIANT	CV	9,868	4,503	1992	Denmark	377	
HANJIN ROME	CV	68,955	23,794	1998	S. Korea	334	
PIRITA	GC/SDK	16,906	5,387	1994	Poland	360	
GRACE PIONEER	TAK	3,678	1,725	1983	Japan	310	

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
HANG TA	BC	74,682	9,960	1998	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
RUI DONG	BC	11,783	3,446	1986	Japan	290	
HANDAN STEEL	BC	264,971	39,152	1994	Japan	322	
MSC CLAUDIA	CV	59,283	19,441	1989	Japan	372	
GAS MAGIC	TAK/LPG	29,171	10,150	1989	Belgium	385	incl. 700t ROB



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
CHANDI PRASAD	BC	152,065	18,812	1989	Japan	400	
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
AQUA FORTUNE	BC	151,450	18,646	1993	Taiwan	387	
CE-VENTURE	TAK	93,716	16,623	1991	Japan	390	as is Singapore

◆最新航运公告

【到达船舶 - 是法律变了吗？】

近期, NAVALMAR UK LTD V KALE MADEN HAMMADELER SANAYI VE TICARET AS (THE “ARUNDEL CASTLE”) - QBD (COMM CT) (KNOWLES J) [2017] EWHC 116 (COMM)案于2017年1月31日判决, 该案涉及“到达船舶”问题, 船东对仲裁裁决提起的上诉被驳回。

本案中, 船舶前往装货港, 克里什纳帕特南(KRISHNAPATNAM)。当时港口拥挤, 船舶不能直接靠泊。船舶在港口当局指定的位置抛锚。船东递交装卸准备就绪通知书。随后发生了滞期费索赔。船东律师未向仲裁员提交大量港口相关材料。

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
2017-03-24	688.45	742.08	6.1999	88.632	861.56	64.113	833.69	181.09	16290.0
2017-03-23	688.56	743.08	6.1869	88.65	858.98	64.081	838.76	182.5	16259.0
2017-03-22	688.89	744.79	6.1728	88.704	859.85	64.246	836.56	184.2	16278.0
2017-03-21	690.71	741.67	6.139	88.941	853.95	63.882	830.06	183.05	16168.0



2017-03-20	689.98	741.51	6.126	88.883	855.08	64.052	831.19	184.27	16363.0
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

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
2017-03-22	美元	0.92667	0.945	0.98389	1.02389	1.15678	1.43128	1.80678
2017-03-21	美元	0.92533	0.94611	0.97722	1.02	1.15622	1.43378	1.81539
2017-03-20	美元	0.92644	0.94667	0.97722	1.02	1.15622	1.43489	1.81594
2017-03-17	美元	0.92422	0.94611	0.97611	1.02167	1.15178	1.43156	1.81317
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