



全一海运市场周报

2017.04 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2017.04.03 - 04.07)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场需求低位徘徊 多数航线运价回调】

本周，中国出口集装箱运输市场总体需求平稳，各大联盟航线调整仍然处于协调磨合期，运价推涨力度有所减弱，部分航线运价较上周回调，综合指数下跌。4月7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809.27点，较上期下跌2.5%。

欧洲航线：据欧盟统计局最新公布的数据显示，欧元区3月末季调CPI年率初值增速放缓至1.5%，升幅低于预期值。显示整体经济仍然处于低位运行。本周，各大联盟新航线新航班正式投入运作，航商、货主均进入新的适应期，货主对市场前景持观望态度。多数航商为保证舱位利用率，在上周运价推涨的基础上小幅下调，市场总体运价略有回落。上海港船舶平均舱位利用率在90%左右。4月7日，上海出口至欧洲、地中海基本港市场运价（海运及海运附加费）分别为836美元/TEU、817美元/TEU，较上期分别下跌0.2%、2.4%，未能延续上周涨势。

北美航线：据美国经济分析局最新公布数据显示，美国2月贸易赤字缩小至436亿美元，创四个月最低，表明美国国内需求放缓，进口贸易缩减。致运输市场需求回升乏力。尽管受航线调整前的囤货支撑，美西、美东航线船舶平均装载率保持在95%以上，但由于新增货量不足，市场对后市预期较为谨慎，市场运价总体下行。美西航线市场运价在上周推涨的基础上，受压出现回调；美东航线受运力扩张影响，航商涨价计划受阻，市场运价延续3月以来的下跌走势。4月7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1375美元/FEU、2436美元/FEU，较上期下跌7%、5%。

波斯湾航线：在市场连续多周的运力缩减的利好影响下，供求关系有所改善。但由于目的地“斋月”节前的出货安排已经接近尾声，季节性效应弱化。上海港船舶平均舱位利用率降至九成左右。4月7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890美元/TEU，较上期下跌1.8%。

澳新航线：运输需求表现平淡，供需关系未见明显改善。上海港船舶舱位利用率维持在80-90%之间。受市场预期前景不明的影响，航商运价上涨计划执行得较为谨慎，市场运价仅小幅上涨。4月7日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为441美元/TEU，较上期略涨1.6%。

南美航线：市场整体需求表现不佳。上海港船舶舱位利用率维持在85%左右，市场运价承压下行。4月7日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为2247美元/TEU，较上期下跌3.6%。



日本航线：本周市场表现平稳，市场运价基本稳定。4月7日，中国出口至日本航线运价指数为 657.30 美元/TEU，与上期基本持平。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【市场成交冷清 运价小幅下跌】

本周，受下游观望情绪加重影响，沿海散货运输市场成交冷清，运价小幅下跌。4月7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 1127.72 点，较上周下跌 0.6%。其中煤炭、金属矿石、粮食运价指数均下跌，成品油运价指数上涨，原油运价指数维稳。

煤炭市场：步入4月份，传统用煤淡季特征逐步显现，随着北方供暖的结束以及水力发电的增加，电厂煤炭日耗水平呈下跌走势。据统计，4月7日沿海六大电厂日耗量 61.8 万吨，较月初下降了 5.9 万吨，跌幅达 8.7%。同时，3月下旬以来，煤炭产能逐步释放，供给量增加，一定程度缓和了市场供求紧张的格局，秦皇岛港煤炭库存回升至 500 万吨以上的水平，煤炭价格连续两周下行。4月6日，环渤海动力煤价格指数报收于 604 元/吨，环比下行 1 元/吨。面对上述情况，下游电厂观望情绪渐浓，并陆续对火电机组进行检修。不过，当前煤炭供应紧张的格局并未得到根本性改善，4月6日大秦线迎来了上半年大规模检修，且3月底至年底，国家安监总局加大环保整治力度，后期煤炭供给或将继续受限。

综合上述情况，沿海煤炭运输市场前期的阶段性利好因素已逐步消散，货盘以刚性需求为主，市场氛围冷清，运价小幅下跌。4月7日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1195.69 点，较上周下跌 0.3%。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 35.1 元/吨，较上周五下跌 0.7 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 37.3 元/吨，较上周五下跌 0.5 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 43.9 元/吨，较上周五下跌 0.6 元/吨。华南市场，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 42.9 元/吨，较上周五下跌 0.4 元/吨。

金属矿石市场：4月份钢材需求仍处于季节性上升期，但基本面矛盾不足以支撑行情继续冲高。进口矿价呈现盘整趋势，钢厂按需采购，内外矿配比并未有明显变化，运输需求整体平稳。金属矿石运价受沿海散货市场闲置运力增多影响，呈波动下行走势。4月7日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1025.64 点，较上周下跌 1.1%。

粮食市场：目前进口谷物供给充足，且南方粮食库存持续升高并超过 50 万吨高点，下游企业采购谨慎情绪延续。加上北方集港量增加迟缓，贸易商发货积极性普遍不高，发运规模明显缩减。4月7日，沿海粮食货种运价指数报收 1052.80 点，较上周下跌 6.5%。

油品市场：近期外盘国际油价持续反弹利好国内市场，加之目前终端需求逐步恢复，业者购入心态积极，成品油运价小幅上扬。4月7日，上海航运交易所发布的成品油货种运价指数报收 1287.61 点，较上周上涨 0.6%；原油货种运价指数报收 1541.72 点，与上周持平。



(3) 中国进口干散货运输市场

【三大船型运价齐跌 综合指数高位回落】

上月底恶劣天气袭击东澳,影响太平洋市场活跃度,本周中国进口干散货运输市场三大船型运价齐跌,综合指数高位回落。其中海岬型船运价跌幅较大,巴拿马型船和超灵便型船运价平缓下滑。4月6日,上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数(CDFI)为897.69点,运价指数为750.05点,租金指数为1119.15点,分别较上周四下跌8.0%,5.9%和10.1%。

海岬型船市场: 海岬型船市场快速下跌,远程矿航线跌势较猛。中国清明假期以及上周热带风暴袭击澳大利亚昆士兰州,降低市场活跃度,本周中国北方至澳大利亚往返航线航次期租成交较少,租金大幅下滑。6日的成交记录显示,17万载重吨船,4月7日珠海交船,2个连续航次,新加坡-日本还船,成交日租金为14500美元。周四,上海航运交易所发布的中国北方至澳大利亚往返航线TCT日租金为14283美元,较上周四下跌18.0%。上周海岬型船两大洋市场租金、运价均冲至年内最高,本周租家观望,询盘放缓,西澳只有少量成交放出,大西洋市场表现也安静,加上FFA远期价格大幅回落,澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价高位单边回落。6日的成交纪录显示,17万吨货量,受载期为4月15-19日,丹皮尔至青岛航线成交运价为6.2美元/吨。周末,FFA远期价格上涨,现货市场运价有止跌迹象。周四,澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为6.185美元/吨,较上周四下跌8.4%。本周远程矿航线成交量价齐跌。成交记录显示,17万吨货量,受载期为5月12-13日,成交价为14.05美元/吨。周四,巴西图巴朗至青岛航线运价为14.272美元/吨,较上周四下跌13.4%。东澳本次受飓风影响较大,矿区、铁路受损,煤炭供应中断,至少一个多月才能恢复,短期内对煤炭的需求或转向其他国家。

巴拿马型船市场: 巴拿马型船市场租金、运价稳中有跌。东澳煤炭船运需求减少,市场上印尼煤炭船运需求不多,尽管如此,但船东降价意愿不明显;南美至远东航线租金坚挺,巴拿马型船太平洋市场日租金小跌。周四,中国南方经东澳大利亚至中国往返航线TCT日租金为11281美元,较上周四下跌3.3%。印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.482美元/吨,较上周四下跌0.2%。大西洋市场,油价上涨,南美粮食运价平稳运行。6日成交纪录显示,6万吨货量,受载期位5月下旬,南美东海岸到中国北方,成交运价为29.75美元/吨。周四,巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为29.667美元/吨,基本与上周四持平。

超灵便型船市场: 超灵便型船市场略有走软。东南亚地区镍矿、钢材货盘仍不多,煤炭船运需求也一般,超灵便型船太平洋市场日租金、运价小幅下调。周四,中国南方至印尼往返航线TCT日租金为9911美元,较上周四下跌3.5%;印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为7.563美元/吨,较上周四下跌1.0%;菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为7.817美元/吨,较上周四下跌1.5%。



(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价震荡走低 成品油运价全线向下】

国际油价本周保持小幅上升态势，布伦特原油期货价格周四报 54.85 美元/桶，比上周四上涨 3.2%。全球原油运输市场成交波动，各船型市场运价涨跌互现，综合水平继续向下。中国进口 VLCC 运价反弹。4 月 6 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 658.22 点，较上周上涨 14.6%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场本周需求回暖，成交量较上周明显放大，运价触底反弹。据悉，因 3 月市场运力供应较为充足和远东地区较多炼厂开始年度检修，租家联手放缓出货节奏，导致运价持续下跌，于 3 月中旬到达年初以来最低值。4 月起，随着中下旬货盘的集中放出，运价开始触底回升。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报收 WS52.82，较上周上涨 14.9%，3 日平均运价为 WS50.00，环比上涨 9.0%；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS62.91，上涨 14.2%，平均 WS59.92，上涨 11%。CT1、CT2 航线 3 日平均收益分别为 1.1 万美元/天和 2.3 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价保持小幅下降态势。由于运价差距较大，3 月上中旬有部分西非货盘流向 VLCC 市场，西非至欧洲运价相应从 WS104 高位逐渐下跌，上周跌进 WS90，本周跌进 WS80（TCE 约 1.3 万美元/天）。黑海至地中海运价同步下降 WS10，至 WS85 附近（TCE 不足 1.3 万美元/天）。南美洲出口货盘成交相对较多，运价随大势下降。波斯湾出发航线运价稳中有降。1 艘 14 万吨级船，巴士拉至地中海，4 月 17 日货盘，成交运价为 WS35。至亚洲航线运价小幅下降在 WS60。中国进口主要来自南美和欧洲。1 艘 13 万吨级船，巴西至中国，4 月 28 日货盘，成交运价为 WS75。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场运价小幅波动。欧洲短程行情下降，跨地中海航线上涨波动消退，运价从 WS120 水平跌至 WS100 水平（TCE 约 1.0 万美元/天）。1 艘 8 万吨级船，杰伊汉至地中海，4 月 11 日货盘，成交运价为 WS115。北海航线也表现冷清，运价保持 WS105。波罗的海航线成交较为活跃，运价在 WS85 至 WS95（TCE 在 1.3 至 1.6 万美元/天）。加勒比海至美湾运价维持上周的 WS90 水平（TCE 在 2000 美元/天以上）。亚洲航线运价小幅波动，波斯湾至新加坡运价升至 WS120（TCE 保持 1.0 万美元以上），东南亚至澳大利亚运价降至 WS103，TCE 不足 1 万美元/天。中国进口主要来自科兹米诺，10 万吨 4 月中旬货盘的成交包干运费为 45 万美元。

国际成品油轮（Product）：运输市场运价全面下降。受月初假日影响，亚洲航线交易冷清，运力聚集，LR1 型船运价大幅下降。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价从 WS130 水平跌至 WS115（TCE 不足 8000 美元/天）；7.5 万吨级船运价降至 WS105（TCE 不足 1 万美元/天）；印度至日本 3.5 万吨级船运价在 WS135 以下（TCE 不足 5000 美元/天）。由于成品油产量不高，委内瑞拉燃油进口需求较高，加之夏季用油的提前储备，美国航线货盘较充沛，运价降幅较小。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价降至 WS195，美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价在 WS125 至 WS135，欧洲-美东-美湾-欧洲的三角航线 TCE 约 1.8 万美元/天。



(5) 中国船舶交易市场

【综合指数小幅上涨 内河货船成交活跃】

4月5日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为762.95点，环比上涨1.52%。其中，国际散货船价综合指数、沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别上涨0.96%、1.46%、2.68%，国际油轮船价综合指数下跌0.58%。

BDI指数小幅震荡回踩，周二收于1255点，环比下跌5.85%，运价依旧在盈亏平衡点之上，散货船价格以涨为主。本周，5年船龄的灵便型、巴拿马型和海岬型散货船价格分别上涨0.78%、2.15%、1.03%，超灵便型散货船价格下跌0.29%。最近，继集装箱船合并联盟之后，散货船船东也开始结盟，长航国际、嘉荣航运和枫叶海运成立了“中国灵便型散货船联盟”，慧洋和四维航合并，将打造亚洲最大散货船公司。全球干散货运输市场正处于逐渐好转当中，市场商机也开始浮现，预计二手散货船价格短期内仍有上升空间。本周二手散货船市场成交活跃，共计成交26艘（环比增加12艘），包括8艘卡尔萨姆型船、4艘超灵便型船、9艘超灵便型船、5艘灵便型船，总运力172万DWT，成交金额3.56亿美元。

美国原油库存下降，OPEC成员国3月份实现减产目标的95%，原油价格稳步收高，布伦特原油现货价格周二收于54.17美元/桶，环比上涨5.53%。本周，国际油轮船价以跌为主，5年船龄的VLCC、苏伊士型和成品油轮价格下跌0.34%、0.37%、3.02%，阿芙拉型油轮价格上涨1.33%，巴拿马型价格基本稳定。根据美国人口调查局数据显示，在OPEC减产之际，中国今年2月份超越加拿大，成为美国原油的最大买家，共计进口808万桶美国轻质原油，几乎是1月购买量的四倍。目前OPEC延长减产协议呼声愈加高涨，对于国际油轮运输市场来说是重大利空，预计短期内油轮船价将延续震荡下行态势。本周，国际油轮成交量一般，共计成交12艘（环比减少2艘），包括1艘VLCC油轮、4艘阿芙拉型油轮、7艘成品油轮，总运力88万DWT，总成交金额1.44亿美元。

国内北方港口煤炭库存平稳回升，煤炭供需维持偏紧格局，动力煤和焦煤价格稳中有涨，化工煤维持稳定，沿海散货运价历经下跌调整呈现企稳走势，沿海散货船价格小幅上涨。本周，5年船龄的沿海1000DWT、5000DWT散货船价格分别上涨1.24%、1.77%。得益于煤价、钢价快速上涨，煤炭、钢铁行业效益也大幅改善，部分企业自身去产能的积极性有所下降，产能退出难度加大，沿海散货运输需求大幅减少的可能性不大，且目前运价能使船东维持赚钱状态，预计沿海散货船价格短期稳中看涨。本周，沿海散货船成交2艘（环比减少1艘），总运力14489DWT，成交金额2360万元人民币。

受国内“因城施政”影响，一、二线城市房地产价量略受挤压，三、四线城市价量略有回升，内河建材运输需求有所增加，运价上扬，内河散货船价格全体上涨。本周，5年船龄的500DWT、1000DWT、2000DWT、3000DWT散货船价格环比上涨2.49%、1.06%、6.29%、0.80%。本周，内河散货船成交量增加显著，共计成交161艘（环比增加74艘），总运力11万DWT，成交金额9926万元人民币。

来源：上海航运交易所

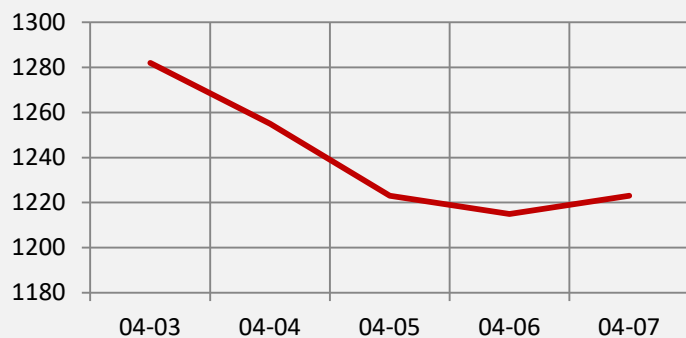


2. 国际干散货海运指数回顾

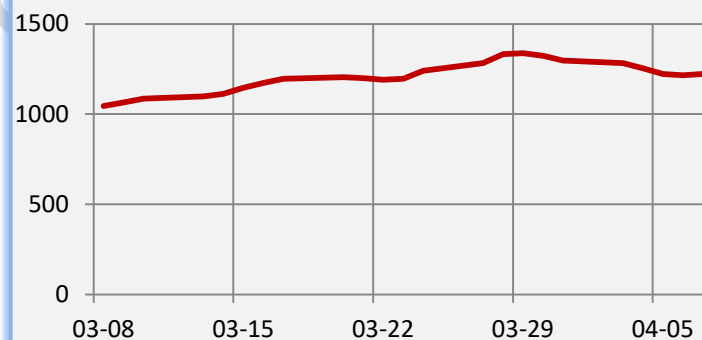
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

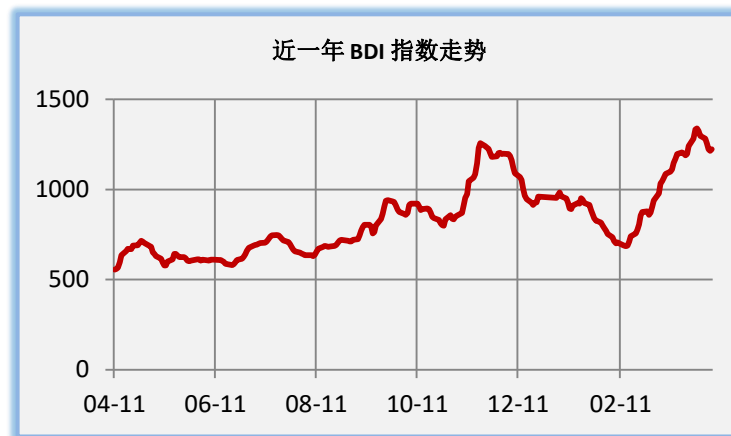
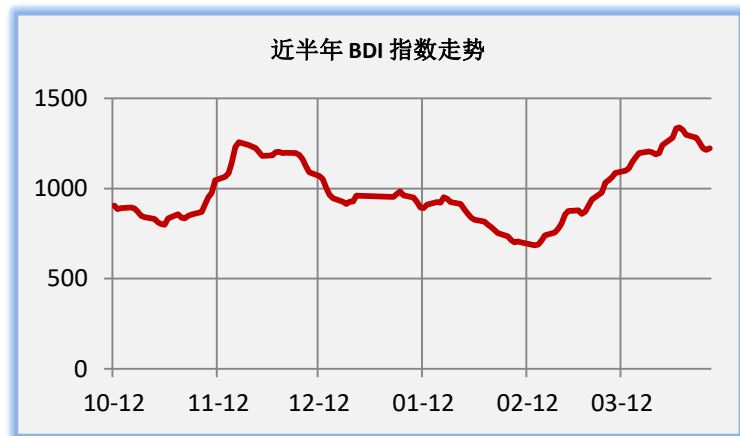
波罗的海指数	4月3日		4月4日		4月5日		4月6日		4月7日	
BDI	1,282	-15	1,255	-27	1,223	-32	1,215	-8	1,223	+8
BCI	2,518	-79	2,382	-136	2,229	-153	2,184	-45	2,173	-11
BPI	1,379	+5	1,377	-2	1,371	-6	1,387	+16	1,427	+40
BSI	882	+1	881	-1	880	-1	882	+2	886	+4
BHSI	541	+1	542	+1	543	+1	545	+2	547	+2

上周 BDI 指数走势



近一个月 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 13 周	第 12 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	17,500	15,000	2500	16.7%
	一年	17,000	14,000	3000	21.4%
	三年	15,500	13,500	2000	14.8%
Pmax (76K)	半年	11,000	10,750	250	2.3%
	一年	11,000	10,500	500	4.8%
	三年	10,750	10,500	250	2.4%
Smax (55K)	半年	10,750	10,500	250	2.4%
	一年	10,500	10,500	0	0.0%
	三年	10,250	10,250	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	8,500	8,250	250	3.0%
	一年	8,250	8,000	250	3.1%
	三年	8,250	8,000	250	3.1%

截止日期: 2017-03-31



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Achilles II 2004 75785 dwt dely Alexandria 15/20 Apr trip via Black Sea redel Egyptian Med intention grain \$11,750 daily - Bahri

Aeolos 2001 32245 dwt dely Canakkale 09/12 Apr trip via Black sea redel US Gulf intention pig iron \$8,250 daily - Phaethon

Aiantas 2016 81600 dwt dely Hamburg 12 April trip via Baltic redel UK-Continent \$14,000 daily - cnr

Asia Ruby III 2014 63024 dwt dely Mumbai 10/17 Apr trip via EC South America redel Singapore-Japan \$11,500 daily - cnr

BK Alice 2012 81971 dwt dely Paradip spot trip via WC India redel China \$12,000 daily - Jaldhi

Bosphorus King 1995 27321 dwt dely Canakkale prompt trip redel Azores intention grains \$8,500 daily - PGSC

Burton 2006 53688 dwt dely CJK prompt trip via Indonesia redel CJK intention coal \$7,000 daily - cnr

Captain J Neofotistos 2012 79501 dwt dely Fos 08/12 Apr trip via Kamsar redel UKC \$13,000 daily - cnr

Corviglia 1999 73035 dwt dely Gdynia 14/16 Apr trip via Baltic redel India \$20,000 daily - Oldendorff

Dacc Adriatico 2016 60500 dwt dely Liverpool 09/11 Apr trip via UK/Continent redel E Mediterranean \$15,500 daily - cnr

Europa Bay 2013 58606 dwt dely Alexandria prompt trip via Taranto redel USEC \$8,000 daily - Eagle Bulk

Honest Spring 2008 55641 dwt dely Varna prompt trip via Novorossiysk redel New Orleans intention pig iron \$7,250 daily first 43 days \$11,000 balance - Oldendorff

Ioannis Theo 2010 56785 dwt dely Lagos prompt trip via Termisa redel Lagos intention salt \$11,500 daily - cnr

Iolcos Legacy 2010 87375 dwt dely EC South America 21/27 Apr trip redel SE Asia \$12,500 daily + \$650,000 bb - Bunge



Ionic Kibou 2015 81889 dwt dely Amsterdam spot trip via USEC redel Cape Passero \$12,000 daily - Pola Maritime

Jia Yong Shan 2005 57093 dwt dely S China 13 Apr trip via SE Asia redel CJK \$9,100 daily - CCX

Kalliopi L 2001 76529 dwt dely Longkou spot trip via West Australia redel China \$11,000 daily - Nordic Bulkcarriers

Loch Nevis 2016 61272 dwt dely Brake prompt trip via Baltic redel Dakar-Durban range \$16,500 daily - Bunge

Melody Fair 2017 60280 dwt dely Busan prompt 5/7 months trading redel worldwide \$10,700 daily - MOL

Nautical Anne 2016 63593 dwt dely Praia Mole prompt trip redel US Gulf approx \$14,500 daily - ArcelorMittal

Ocean Domina 2005 76255 dwt dely Krishnapatnam spot trip via EC South America redel Singapore-Japan \$12,000 daily - Oldendorff

Ocean Feather 2011 56606 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel S China \$11,500 daily - cnr

Ocean Tianbao 2016 63562 dwt dely Yalova ely Apr trip redel US Gulf intention clinker \$7,000 daily - Norvic

Palais 2014 76000 dwt dely retro Singapore 16 March trip via EC South America redel Singapore-Japan \$12,000 daily - Bunge

Panther Max 2012 81283 dwt dely Fazendinha mid Apr trip redel Singapore-Japan \$12,500 daily + \$625,000 bb - Glencore

Papa John 2010 56543 dwt dely WC India prompt trip redel Far East approx. \$11,000 daily - cnr

Port Phillip 2008 33171 dwt dely Recalada prompt trip redel West Africa \$14,000 daily - Boconti

Puerto Rosario 2014 64689 dwt dely Mississippi River prompt trip redel Turkey intention coal \$11,500 daily - Klaveness

Shandong Hai Sheng 2011 56532 dwt dely Kolkata prompt trip via EC India redel China intention iron ore \$9,500 daily - cnr

Shi Zi Shan 2011 56605 dwt dely Bin Qasim spot trip via Persian Gulf redel India \$13,000 daily - Panocean



Spring Progress 2016 82055 dwt dely EC South America 24/25 Apr trip redel Singapore-Japan \$13,000 daily + \$600,000 bb - Transgrain

STH Chiba 2017 60508 dwt dely SW Pass prompt trip via Aqaba redel Port Said \$12,000 daily - cnr

Tai Profit 2001 73105 dwt dely Aliaga 15/20 Apr trip via Black Sea & Iran redel PMO \$20,000 daily - Transgrain

Tomini Destiny 2015 63590 dwt dely Richards Bay mid Apr trip redel India \$21,500 daily - Norden

Topaz Halo 2011 55612 dwt dely PG prompt 2/3 laden legs redel worldwide approx. \$12,500 daily - cnr

TR Prince 2015 63581 dwt dely New Orleans prompt trip via St Lawrence breaking IWL redel Italy \$11,400 daily - Caravel

Twinkle Island 2012 82265 dwt dely Hakata 12/13 Apr trip via NoPac redel Singapore-Japan approx \$10,250 daily - Louis Dreyfus

Vega Granat 2011 31780 dwt dely Icdas prompt trip redel Central Mediterranean intention steel \$9,500 daily - cnr

(2) 期租租船摘录

Bellatrix 2006 77053 dwt dely Lianyungang 10/11 Apr 5/7 months trading 1st leg metcoke N.China/Continent redel worldwide \$11,350 daily - Nordic Bulkcarriers

Cymona Pride 2014 78000 dwt dely Far East August 7/9 months trading redel worldwide \$12,300 daily - cnr

Great Sui 2010 178978 dwt dely China 09/13 Apr 11/13 months trading redel worldwide \$14,600 daily - Pacific Bulk

Istria 2013 81761 dwt dely Japan 10/25 Apr 11/13 months trading redel worldwide \$11,000 daily - Cerraghil

Medi Gladstone 2016 81845 dwt dely Rotterdam 06/12 Apr 4/6 months trading redel Atlantic \$13,100 daily - Norvic Shipping

Nicos L 2002 73193 dwt dely Singapore 11/14 Apr 3/5 months trading redel worldwide \$10,900 daily - cnr



4. 航运市场动态

【航运市场现奇象：客户主动求涨价 东亚至南美费率飙升】

货柜航运市况逐渐转佳，市场甚至出现客户自动加价的奇特现象。除此之外，散装航运也同样看俏，衡量原物料散装航运运费的波罗的海综合指数最近一路猛冲，飙破 1 千点。

韩进海运去年支撑不住崩溃破产，导致旗下船队在海上漂流数月，客户损失惨重。航运业供需严重失衡，全球各地倚赖船商运输货物的企业惶惑不安，传出已纷纷跟货柜航运商加价，确保货物能平安抵达目的地。

英国金融时报 7 日报导，挪威海洋运费报价平台 Xeneta 共同创办人兼 CEO Patrik Berglund 指出，人们为了确保自己的货物能顺利抵达目的地，纷纷要航运业者涨价，这样的要求甚至已经成为常态。

根据 Xeneta 的资料，东亚至南美洲东岸的 40 英尺货柜航运费率已经从 12 个月前的 500 美元狂飙至 3,285 美元。

但即便运费狂飙，航运业者还是处于亏本的状态。产业刊物《Journal of Commerce》上周才刚在加州长滩举办了泛太平洋航海会议 (Trans-Pacific Maritime Conference)，而 Honeywell 运输暨物流部主管 Rob Kusciel 当时在会上就直指，目前的航运费率还是低于成本，业者根本难以永续经营。

另一方面，CNBC 8 日报导，散装航运商 Genco Shipping & Trading Limited 总裁 John Wobensmith 在接受专访时表示，航运产业开始走出谷底，即将出现整并潮，预估今年底景气就可逐步复苏。

Wobensmith 说，航运业的费率和资产价值在创下 30 年新低后，很可能已经触底，复苏趋势逐渐萌芽。他指出，过去建造的船只实在太多，下水航行的船只如今显著减少，货船订单占现有船队的比重只剩下 9%，创 2002 年低，对产业市况真的很有帮助，而这主要都是拜韩国、中国等亚洲国家的供给萎缩之赐。

展望未来，Wobensmith 认为，巴西、澳洲的铁矿砂开采新案即将上线，预料产量不但会在今年上扬，明年也有望显著增加，这是相当不错的发展。他并提到，中国国内的铁矿砂是否会被高品质的巴西、澳洲产品取代，是观察的重点。

BDI 在川普 2016 年 11 月 8 日当选美国总统后一路狂飙，从 11 月 9 日的 954 点大涨至 11 月 18 日的 1,257 点，短短 8 个交易日就暴涨 31.7%，但之后就一



路拉回，至今年 2 月 14 日惨跌至 685 点。不过，自此之后 BDI 又展开涨势，7 日再次涨破 1 千点，今日更续涨 1.16%，收在 1,045 点。

北欧至亚洲货柜航线最近已经出现吃紧现象，传出全球最大货柜运输集团马士基 (A.P. Moller Maersk A/S) 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，惟运输产能仍吃紧，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货柜船运订单，原本要到 3 月 27 日才能再次开通，但马士基透过电子邮件向该网站确认，已再次开放接单。

马士基声称，船只回头货载 (Backhaul) 时空间不足的现象，已经影响到所有航运业者。的确，根据 The Loadstar 追踪，目前已有数家航运商暂停接受新订单，到 3 月底为止都不再乘载废铁、废纸和废塑料。

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，是导致运输产能紧缩的主因。除此之外，航运联盟会在 4 月份重新洗牌，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，北欧至亚洲和中东货柜航线的费率已经飙涨 200% 之多，目前还在持续攀升中，主要就是因为运输产能吃紧的关系。北欧至亚洲的包厢费率 (freight all kinds, 简称 FAK, 即对每一集装箱不细分箱内货类、在限额内不计货量统一收取的运价) 目前都比去程 (headhaul) 还要高，而废纸、废塑料的运费则已飙升逾 200%，如今每 40 尺柜要价超过 2,000 美元。

来源：荣易达

【中国灵便型散货船东“同居”】

3 月 29 日，在上海长航国际海运有限公司（上海长航国际）的会议室里，举行了中国灵便型散货船联盟（CHBA）的签约仪式。在众人的见证下，上海长航国际、嘉荣航运有限公司（嘉荣航运）以及枫叶海运有限公司（枫叶海运），这三家原本风马牛不相及的灵便型散货船的“竞争对手”宣布“同居”了，也就是说它们现在联合办公了。

当然，中国灵便型散货船联盟并非排他性机构，船型类似、还存在于市场上的船东都有可能成为该联盟的成员。

各有特色



据嘉荣航运副总经理张鹏介绍，在此前中国经济快速增长的环境中，中国的航运企业也得到了长足发展，同时也掩盖了很多航运企业的“缺点”，而随着经济新常态的出现，航运企业的缺点被放大了，甚至影响到了企业的生死存亡。而灵便型散货船是构成波罗的海干散货船指数的最小船型，既要像大船一样跨洋越海，也要像小船一样灵活机动，除了极特殊的港口，这种船型几乎都要进出，除了极特殊的货物，这种船型也都需要承运。这就给相关船东带来更多的机会和挑战，成立联盟就是想要实现联盟成员之间的信息、知识、经验等方面的共享，取长补短、互通有无，从而降低船队的运营风险，提高船队的运营效率，为客户提供更优质的服务。

据介绍，中国灵便型散货船联盟目前共有 30 艘船，单船大小为 2.4 万~3.9 万 DWT 级，共 100 万 DWT。

联盟的首批三家成员——上海长航国际、嘉荣航运、枫叶海运，性质不同、优势不同，具有互补性。

上海长航国际是央企，据其官网介绍，它是中外运长航集团设立在上海的从事国际和国内航线包括件杂货、重大件、原木、特种运输、化工品、散货等各类散杂货运输的专业航运企业，公司集船舶所有人、船舶经营人和船舶管理人为一体，是中外运长航集团件特种运输货船和五星旗船舶的专业运作平台。在灵便型散货船领域，上海长航国际拥有 3.25 万 DWT 级的原木船队。作为中外运长航集团的一部分，上海长航国际拥有物流组合优势，能够为客户提供全方位的运输服务；中外运长航集团作为招商局集团的一部分，上海长航国际拥有招银租赁等集团内金融机构的支持，在融资便利上或许更胜一筹。

嘉荣航运和枫叶海运虽然是民营企业，但是它们已经在市场上耕耘日久，并且在经历了 2008 年后的市场低迷期后仍然“屹立不倒”，足以体现其经营有道。

嘉荣航运已有 20 多年历史，是业界享有声誉的专业灵便型散货船船东，目前自有 2 艘 2.8 万 DWT 级灵便型散货船，以及 10 艘与中船重工集团合作开发、由山海关船厂建造的新一代节能型 3.85 万 DWT 级灵便散货船。新造船自 2015 年年初陆续投入运营，据介绍与日本制造的船舶的差距、尤其是在运营上的差距已经非常小，这些船舶使得嘉荣航运的船舶在现今供给严重过剩的环境下更具竞争力。据介绍，这 10 艘节能型船都将进入联盟，加强联盟对货主的服务。当然，张鹏也表示，船并不是筹码，联盟成员都愿意为了大局舍弃小利，使得既有联盟之名，又有合作之实，从而为中国灵便型散货船的经营作出贡献。

枫叶海运成立于 1956 年，是一家涉及造船、船舶修理、船舶配套、航运的产业链较全面的民营企业。作为船东，枫叶海运拥有一支包括散货船、集装箱船、油轮在内的 24 艘船舶的队伍，至于灵便型散货船，枫叶海运拥有 3 万 DWT 级以上灵便型散货船 13 艘。

嘉荣航运原先在辽宁省大连市经营，枫叶海运原先在浙江省台州市经营，目前，这两家民营企业都将经营地搬到了上海，与上海长航国际在“自由恋爱”的基础上实现了“同居”。当然，据枫叶海运总经理王海峰介绍，目前这三家企业就联盟形式并没有什么规定，大家都仍保留着各自的独立特色。



不垄断不封闭

关于联盟的性质，王海峰介绍：“中国灵便型散货船联盟目前拥有 100 万 DWT 的规模，仅占全球 2 万~4 万 DWT 级灵便型散货船市场份额的 1%，这样小的市场份额不足以形成价格联盟。”

此外，据王海峰介绍，联盟并不是封闭的，而是一个开放型的机构，至于对联盟新成员的要求，王海峰透露只有两个要求：一是船型类似；二是还活在市场上。

王海峰目前不敢断言中国灵便型散货船联盟一定会取得成功，但他认为这是一个有趣的尝试。

据王海峰介绍，无论在经营航线、货种、货主、货物分布上，灵便型散货船都较为分散，因此，该船型的运营好比绣花活，没有固定航线，虽然上海长航国际在国内、东南亚、欧洲有一些很有特色的航线，经营摆位较为自如，但与班轮公司的固定航线还是不能同日而语；所以，该联盟的主要诉求就是通过合理调配船舶位置、减少空放、提高效率，甚至与国际上的先进同行那样进行诸如太平洋一大西洋航线的三角摆位，以此把无效运力有效利用起来，王海峰表示，这样一来对于货主来说可能会使其支付的运价更加有效。

此外，王海峰表示，灵便型散货船经营的货种基本涵盖了全球贸易的各种物品，尤其是木材、钢材的机载、搭配、靠港，这些纯技术的安排，也能通过联盟协调好。

据中国灵便型散货船联盟秘书长苏宁介绍，在中国经济发展的几十年内，中国航运企业在大宗散货运输领域已经取得了决定性地位，而在小宗散货领域，中国的影响力和船队规模还都不是很大。

对此，王海峰表示，当然国外同行也是在潜心经营日久之后才取得了现在的地位，但是即便如此中国灵便型散货船联盟的各位成员对此都仍然有一些小小的不服，特别是上海长航国际肩负着央企的责任，因此希望能够通过加强联合，并与投资人等上下游产业链一起，使得中国在灵便型散货船领域取得一定的市场份额，让国际航运界见识到中国的影响力。

上海航运交易所总裁张页也表示了对中国灵便型散货船联盟的支持，据其介绍，目前在班轮公司领域，前四大运营者——马士基航运、地中海航运、达飞轮船、中远海运的运力加起来已经超过市场份额的 60%，超过 30%的惯例，然而市场还是允许这四家企业拥有这么庞大的市场份额，这其中必然有其合理性。而散货船领域的前四家运营者的运力加起来还不到市场份额的 5%，所以散货船市场是一个充分竞争的市场，此次散货船运营者成立联盟是一个创新。

来源：航运交易公报



【中远海控黄小文：看好新兴市场 预计投入 15%总运力】

中远海控周五（3 月 31 日）开设传媒午宴，集团副董事长、执行董事黄小文表示，集团去年在集装箱业务和码头业务上的改革重组已见成效，並透露集团将加大今年在新兴市场的运力投入。

集装箱、码头业务改革重组已见成效

黄小文称，集团集装箱业务合并后达到 168 万吨的量带来 53 亿协同效益，又整合 500 多家海外公司至 328 家，並將於今年 4 月 1 日起，整合 2 个航运联盟为 1 个新航运联盟。码头业务方面去年收购並成功整合 4 个码头使集团港口效益自去年始逐渐稳定向好。

黄小文分享集团今年集装箱业务预期景况，指今年集团总的集运仓位数保持在 168 万，他指明年是集团集运新增运力最大的一年，预计到 2019 年初会有 50 万新运力投入，届时集团总集运运力将达到 215 万总仓位。

集装箱业务增长点在新兴市场

他还透露集团内部今年对于集运箱量的增长预期在 9.3%左右，主要聚焦於包括拉非贸易区、东南亚区域航线、地中海、黑海、波罗的海、加勒比航线在内的新兴市场。他同时指欧洲贸易区、美洲贸易区及亚洲贸易区箱量增长趋於稳定，料增量不大，预计为 2.3%左右。

他又补充，去年集团共计将总运力 168 万中的 10%投入到上述新兴市场，今年将此资料预计提升至 15%左右，故料今年集团在新兴市场投入的运力将突破 20 万仓位。

来源：中港网

5. [船舶市场动态](#)

【造船业深陷寒冬 中国船企如何突围】

受航运市场低迷影响，2016 年我国三大造船指标继续下降，造船业陷入生存危机。船企接单愈加艰难，多数船企处于一单难求的状态。据统计，2016 年我国共有 59%的企业没有承接到新船订单，中小船企的倒闭潮已蔓延至大型骨干造船企业。事实上，现在不仅中国船厂面临困境，全球造船业都已深陷严冬之中。由于造船业涉及非常长的上下游供应链，一旦停产，是无法在短期内恢复产能的，现在已到了比拼“内力”的时刻。



No. 1 全球遭遇“订单荒” 船厂或现“破产潮”

中国船舶工业行业协会称，今年前两个月，在全球航运市场小幅反弹的带动下，我国造船完工量和新承接订单出现增长，但手持订单量继续下滑，船舶行业发展仍面临严峻挑战。

中国船舶工业行业协会发布的数据显示，今年前两个月，全国造船完工 936 万载重吨，同比增长 123%。承接新船订单 221 万载重吨，同比增长 133%。2 月底，手持船舶订单 9207 万载重吨，同比下降 22.6%，比 2016 年底下降 7.6%。

据中船工业经研中心统计，2009 至 2016 年，我国约有 140 多家造船厂关停倒闭，约有 90 多家船厂被兼并收购。

国际方面，在交付完手持订单中的最后一艘船之后，韩国 SPP 造船旗下最后一家船厂 Sacheon 船厂“如期”关闭。作为韩国造船三大巨头外最优秀中型船企的榜样和全球最大的成品油轮船厂，韩国 SPP 造船曾经拥有极其出色的造船业绩，手持订单一度位居全球第 10。

全球最大中型船企——韩国城东造船员工将轮流开始无薪休假。在之前近一年时间里，城东造船未获得一艘新船订单，如果 10 月之前城东造船仍无法成功接单，可能将面临停止运营的结局。

挪威船东 JJ Umland 近日与日本今治造船达成协议，将 1 艘 63000 载重吨在建超灵便型散货船的交付时间推迟 3 年。

业内人士称，2008 年全球船厂手持订单所能满足的工作量一度最高达到 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。

No. 2 产能过剩严重 振兴需多点发力

据工信部预测，“十三五”期间，全球新船年均需求在 8000 万~9000 万载重吨，而我国现有的造船产能就有约 6500 万载重吨。需要注意的是，我国造船业的产能过剩是结构性的。在散货船等中低端船型产能过剩的同时，高端船型供给不足，高技术、高附加值的 LNG 船、油轮、海洋平台等多被韩日造船厂把持。

订单减少伴随产能过剩严重加大了船舶交付难度与撤单风险，并已导致多家船企破产。行业不景气，再加上银行收贷、船东预付款比例下调，不少行业骨干企业的现金流出现紧张局面，致使不少订单丢失。



2014 年年底以来，包括明德重工、东方重工、庄吉船业、正和造船等造船企业先后提出了破产重组申请。

尽管行业接单难、交船难、盈利难、融资难等问题依然突出，但随着供给侧结构性改革的深化以及《中国制造 2025》的实施，船舶制造业的过剩产能将得到一定程度的化解，且我国劳动用工成本刚性上升等现实将倒逼行业转型。国家出台的系列政策有助于我国船舶制造业实现由造船大国向造船强国的迈进。

船舶制造业的发展首先要注重行业结构的调整。供给侧改革的一个重要方面就是要调整行业结构。2015 年，为支持船舶工业发展，九部委联合下发了《关于金融支持船舶工业结构调整促进转型升级的指导意见》，工信部也发布了三批符合《船舶行业规范条件》的企业名单。金融政策以及行业“白名单”制度的实施，有效引导了社会资源向优质企业倾斜，挤压落后企业生存空间。如大船重工兼并大连大洋船舶，使 LNG 船及军品等特种船建造能力增强。兼并重组可达到去产能、提升产业集中度的目的，还可以企业规模的扩张提高抗风险能力。

其次，要加力研发，着力产品结构的优化。供给侧改革的另一个方面是要调整产品结构。2015 年，《中国制造 2025》把高技术船舶列入十大重点发展领域，重点鼓励发展高技术高附加值船舶和超级节能环保船舶，并提出要重点发展智能船舶，通过相关关键信息技术的突破，提高船舶制造的智能化水平。在国际船舶市场的深度调整期，行业竞争愈发激烈。面对市场增量将来自技术复杂船型的现实，我国船舶制造企业的高技术船舶研发能力、研发产品适应市场快速变化的能力亟待提高，政策支持将引导我国船企通过增强自主研发能力加快产业升级，实现产品结构的高端化，从而提高在国际市场中的竞争力，助力企业抢占高端船型市场份额。“互联网+造船业”，就是要充分利用互联网相关技术整合企业资源，进一步改造传统造船工艺设备和工艺流程，提升船舶建造过程的标准化和信息化水平。

No. 3 另辟蹊径 进军邮轮市场

在中国开始进军长期由欧洲占领的豪华邮轮市场。逆境中，军工订单和政府订单成了船企生存的保障，在这一基础上，逐步吃掉高技术船舶市场份额的中国船企，开始向豪华邮轮市场发起冲击。

2016 年底，由中国重工全资子公司武昌船舶重工集团有限公司（简称“武船集团”）承建的全球首个 1:1 的新泰坦尼克号邮轮日前开建，意味着中国重工正式进军邮轮市场。豪华邮轮作为“造船业皇冠上的明珠”，设计建造难度大、进入门槛高，目前基本都在欧洲船厂建造。而亚太特别是中国市场的快速发展，也在推动中国本土邮轮制造业的起步和发展。

从 2016 年一季度全球造船新接订单情况来看，中国以 DWT（载重吨）、CGT（修正总吨）、艘数计均位居全球第一。以金额计，我国接单份额低于欧洲，



这与价格昂贵的豪华邮轮多由欧洲建造有关。《中国制造 2025》明确，将大型邮轮设计建造作为高技术船舶发展的重要方向。工信部、国家发改委、国家旅游局等六部委联合发布的《关于促进旅游装备制造业发展的实施意见》提出，要加快实现邮轮自主设计和建造，推动国内有实力的造船企业与国外邮轮设计、建造企业开展技术和商务合作，尽快实现首制船自主设计建造突破。中国交通运输协会邮轮游艇分会发布的《2015 中国邮轮发展报告》显示，未来 10 年，邮轮产业发展将处于爆发期。数据显示，过去 10 年间，中国邮轮旅游市场增长了 320 倍，年均增速高达 170%，引领和支撑亚太市场，并成为全球邮轮经济发展最快的区域。行业人士指出，未来全球年均大型邮轮建造需求 10 艘左右，而产能目前仅为 7 艘左右，新签订单交船期已安排到 2026 年，供给和需求之间存在一定的缺口。

来源：船舶买卖网

【全球新造船市场“波澜不兴”】

与呼应着大宗商品市场兴旺的 BDI 相比，全球新造船市场就只能说是“波澜不兴”了。

从 2 月中即开始几乎是单边上扬趋势的 BDI，在 3 月的最后一周来了点小波澜——3 月 29 日周三 BDI 冲上年内最高的 1,338 点后，连续两日回调至周五收于 1,297 点，但仍然实现周涨幅上涨 57 点，环比 +4.6% 的成绩。

在船舶经纪“CIA”Advanced Shipping&Trading (AST) 第 13 周周报中，全球新造船订单仅有液体船和集装箱船共 13 艘新造船订单，他们甚至都没有跟踪到一笔散货船的新船订单。这和当前干散货运输市场节节上涨的运费、需求实在“不”相符。因而，光汇能源资讯对此期周报做了核实。根据其列出的集装箱船仓容量进行调查后证实，AST 错把散货船订单当成了箱船的。

具体来看，液体船领域，AST 共列出 3 笔订单，但韩国大宇承建的 3 艘 VLCC，以及沪东中华造船接获 2 艘 38,000DWT 不锈钢双燃料化学品船，我们均在上周即报道过了。

最后一笔为中国造船巨擘集团 CSSC 下属造船企业，中船海洋与防务装备股份有限公司（前称：广船国际）接到其关联公司 CSSC 航运香港公司 2 艘 LR175,000DWT 成品油船，合同交付期为 2018 年年末至 2019 年年初，合同价格在 3,700 万美元/艘，且在新船建成后，将以光租条款租给 Hafnia Tankers。根据我们的追踪，这一新单的船东方实际为 Hafnia Tankers 的合资公司 Vista Shipping 联合 CSSC 航运香港公司下单的。

在散货船领域，AST 实收录了两笔：比利时船东 Cobelfret 在日本株式会社 Oshima 造船所订造了 2 艘 98,000DWT 超巴拿马型散货船，交付日期为 2019 年，未见合同船价；此外，希腊船东 StarBulk 在中国澄西船厂订造了 4 艘 82,000DWT 卡姆萨尔型散货船，交付日期也在 2019 年，合同船价为 2,350 万美元/艘。



船舶经纪“FBI” Golden Destiny 这次不负盛名，在其最新周报中，全球新造船订单有 4 种船型共 17 艘新船。其中，在散货船领域，德国船东 Chartworld 在江苏扬子江船厂订造了 4 艘 82,000DWT 卡姆萨尔型散货船，合同交付期为 2019 年上半年，合同造价为 2,350 万美元/艘。

在液体船领域，CSSC 集团接到的 2 艘 75000DWT LRI 型成品油船，细节同上，不再重复。此外，“FBI”还探出，事实上，中船海洋与防务还接到了台湾船东 Formosa 3 艘 50,000DWTIMO II / III 油船，合同交付期为 2019 年，新船造价为 3,300 万美元/艘。

在杂货船领域，俄罗斯船东 Anship LLC 在其本国船厂 LotosShipyard 下单建造 1 艘 7,143DWT 的杂货船，将于 2018 年交付，合同船价为 1,700 万美元。而荷兰的船东 Wijnne & Barrends 在印度 Chowgule 船厂订造了 6 艘 4,200DWT 冰级 1A 的杂货船，合同交付日期为 2018 年至 2020 年，未见合同船价传出。

最后为客船领域。波兰船东 Polish Baltic Shippnig 在其本国船厂 Gryfia Shipyard 下单建造一艘 400 人的乘客船，合同交付期为 2019 年，也没有探出合同造价。

一向不看好新造船市场的经纪商 Seasure Shipbroking，又恢复他们的习惯见解：在其最新周报中全球新造船订单“零”记录。

而经纪商 Fearnleys 在其最新周报中报告的 2 艘 98,000DWT 超巴拿马型散货船订单，2 艘 75,000DWT 成品油船订单，上已论及，不再重复。

最后一笔新船订单为 Solvang 在韩国现代尾浦（Hyundai Mipo）建造的 2 艘 21,000CBM 乙烯 LPG 运输船，合同造价超过 5,000 万美元/艘，新船将使用清洁能源，满足 Tier III。光汇能源资讯与船东对此单进行了核实，事实上，根据其 2 月 17 日签订的 LOI，2+2 订单协议，Solvang 在所规定的日期，3 月 24 日，与船厂正式签订了该订单的新造船合同，此后又根据合同条款，在 3 月 30 日宣布了两艘备选订单，这四艘船的交付日期将 2019 年第一、二和第三季度，但签约双方均未评价合同造价。

来源：光汇能源资讯

6. 世界主要港口燃油价格

Bunker Ports News Worldwide BUNKER PRICES												
PORTS	IFO380			IFO180			MDO			MGO		
Amsterdam	285.00	0		315.00	0		n/a			n/a		
Antwerp	301.00	6.5	↑	329.50	7	↑	0.00			468.50	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	333.00	8	↑	338.00	8	↑	0.00		0.00		
Panama	260.00	0		n/a			n/a		515.00	0	
Shanghai	345.00	8	↑	0.00			0.00		0.00		
Singapore	321.50	3.5	↑	347.00	6.5	↑	481.50	9	491.50	9	↑
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:

2017-04-07

◆ 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 12 周	第 11 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	2,500	2,400	100	4.2%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,300	2,200	100	4.5%	
灵便型 Handysize	38,000	1,950	1,950	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 13 周	第 12 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	7,800	7,900	-100	-1.3%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,300	5,300	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,300	4,300	0	0.0%	
LR1	75,000	4,000	4,100	-100	-2.4%	
MR	52,000	3,250	3,250	0	0.0%	

截止日期: 2017-04-07



(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
3	TAK	50,000	CSSC Offshore/Marine, China	2019	FPMC - Taiwanese	3,250	
2	BC	98,000	Oshima, Japan	2019	CLdN - Luxembourg	2,850	
1+1	CONRO	460 teu	Yangzijiang, China	2019	Bermuda Container Line - Bermudian	1,700	120 ceu, 22 trailers, LNG fuelled
2+2	TAK/GAS	21,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	2019	Solvang - Norwegian	5,450	option declared, ethylene carrier, Tier

◆ 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
GARGANEY	BC	37,249		2007	China	600	Canfornav - Canadian	en bloc each*
GADWALL	BC	37,249		2007	China	600	Canfornav - Canadian	
LIBERTAS	BC	75,511		2007	S. Korea	1,350	Greek	en bloc each
IMPERIAL	BC	75,527		2007	S. Korea	1,350	Greek	
EMANET	BC	28,350		1996	Japan	320	Turkish	
CLIPPER SELO	BC	32,389		2011	China	920	Undisclosed	
MERGANSER	BC	32,844		2012	China	1,000	Greek	
FORMENTERA	BC	34,734		2011	China	1,100	Chinese	
JIN YU	BC	38,462		2012	Japan	1,510	Inui Steamship - Japanese	
BEDFORD CASTLE	BC	50,655		1998	Japan	430	Undisclosed	
CASTA DIVA	BC	52,415		2006	Philippines	950	Turkish	
TOPFLIGHT	BC	52,544		2005	Japan	795	British	
XING FU HAI	BC	61,000		2017	China	2,330	Songa Bulk - Norwegian	
FU MING	BC	69,163		1997	Japan	520	Chinese	
NINGBO WHALE	BC	76,039		2012	China	1,600	Undisclosed	
UNITED OCEAN	BC	81,918		2014	Japan	2,250	Norwegian	
BOAVISTA	BC	93,077		2010	China	1,600	Undisclosed	
CPO ASIA	BC	179,558		2011	S. Korea	3,000	JP Morgan - U.S.A	



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
MAERSK JUBAIL	CV	39,446	2,824	2008	S. Korea	950	Arkas - Turkish	en bloc each**
MAERSK JAIPUR	CV	39,446	2,824	2008	S. Korea	950	Arkas - Turkish	
HANJIN NEW YORK	CV	102,518	8,586	2011	S. Korea	2,500	S. Korean	en bloc each***
HANJIN HAMBURG	CV	102,518	8,586	2011	S. Korea	2,500	S. Korean	
KUO WEI	CV	18,580	1,295	1997	China	325	Undisclosed	
HANSA FYN	CV	20,367	1,581	2003	China	350	Chinese	
TASANEE	CV	39,418	2,824	2002	S. Korea	540	Middle East	
TAROKO	CV	43,093	2,762	2003	Japan	550	Undisclosed	
CONTI VANCOUVER	CV	58,087	7,471	2005	S. Korea	1,400	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
LADY GAIA	GC	7,643		2000	Poland	300	Romanian	en bloc
LADY GLORIA	GC	8,151		2000	Poland	300	Romanian	

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
FREJA MAERSK	TAK	31,632		2001	S. Korea	850	Undisclosed	
TORM TRINITY	TAK	35,834		2000	S. Korea	750	Waruna - Indonesian	
BURSA	TAK	51,463		2008	S. Korea	1,725	Undisclosed	
AMBROSIA	TAK	105,363		2006	Japan	2,150	Undisclosed	
GOVIKEN	TAK/LPG	3,801		2007	Turkey	Undisclosed	Pareto - Norwegian	* 10 years BB
DAVIKEN	TAK/LPG	3,811		2007	Turkey	Undisclosed	Pareto - Norwegian	

◆ 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
KAI YANG	BC	43,665	8,015	1989	Japan	308	
MOGOK STAR	CV	24,136	7,024	1994	Japan	347	
BOTSWANA	CV	81,819	16,623	1998	Japan	390	
CE VENTURE	TAK	93,716	16,623	1991	Japan	390	as is Singapore, incl. ROB



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
YANGON STAR	CV	12,594	5,248	1994	Poland	360	as is Singapore, incl. ROB
MANDALAY STAR	CV	12,713	5,248	1994	Poland	360	as is Singapore, incl. ROB
MSC ALICE	CV	43,170	13,865	1988	S.Korea	390	
HAPPY FELLOW	TAK/LPG	4,437	2,482	1992	Britain	380	Green Recycling

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
HAMMONIA DORICUM	CV	12,525	5,119	1995	Poland	355	as is Singapore
FRONTIER	CV	13,464	4,967	1987	Germany	395	
DAWEI STAR	CV	14,911	5,541	1994	Germany	355	as is Singapore
MOZAMBIQUE	CV	82,275	28,440	1998	Japan	394	

◆最新航运公告

【狭水道及交叉相遇局面规则】

近期, NAUTICAL CHALLENGE LTD V EVERGREEN MARINE (UK) LTD (THE “ALEXANDRA 1” AND THE “EVER SMART”) – QBD (ADMLTY CT) (TEARE J, SITTING WITH NAUTICAL ASSESSORS) [2017] EWHC 453 (ADMLTY) – 13 MARCH 2017 一案判决, “交叉相遇局面”规则不适用于本案, 即, 一艘船正驶入狭水道, 而另一艘船正驶离狭水道的情况。

法庭认为, 安全是避碰规则的基础, “交叉相遇局面”规则的本意不可能适用于一艘船正沿狭水道航行, 而另一艘船正想要驶入该航道的情况。

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
2017-04-07	689.49	734.7	6.2252	88.74	860.73	64.102	816.51	199.57	16397.0
2017-04-06	689.3	736.19	6.2458	88.722	861.31	64.043	818.43	199.63	16337.0
2017-04-05	689.06	736.3	6.2221	88.671	857.67	64.117	813.46	197.29	16289.0
2017-03-31	689.93	737.21	6.1766	88.779	861.19	63.867	813.15	194.66	16211.0
2017-03-30	688.89	741.22	6.1996	88.668	857.12	63.944	822.35	189.54	16164.0
2017-03-29	689.15	745.47	6.2051	88.718	857.49	63.872	827.08	188.23	16169.0
2017-03-28	687.82	747.26	6.2149	88.548	864.18	63.931	827.11	185.24	16170.0
2017-03-27	687.01	745.38	6.2172	88.456	860.05	64.153	830.44	180.85	16254.0
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

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
2017-04-06	美元	0.93	0.94722	0.98944	1.02667	1.15539	1.426	1.79817
2017-04-05	美元	0.93111	0.94778	0.98556	1.02722	1.15039	1.42294	1.79594
2017-04-04	美元	0.93	0.94889	0.98611	1.02833	1.14983	1.42572	1.79178
2017-04-03	美元	0.92722	0.95222	0.98333	1.02556	1.14983	1.42628	1.80261
2017-03-31	美元	0.92167	0.95111	0.98278	1.025	1.14956	1.42322	1.80178
2017-03-30	美元	0.92667	0.95667	0.98278	1.02556	1.14761	1.41878	1.79344
2017-03-29	美元	0.92556	0.94778	0.98222	1.02444	1.14678	1.41989	1.794
2017-03-28	美元	0.925	0.94389	0.98222	1.02056	1.15222	1.42489	1.79817
2017-03-27	美元	0.92444	0.94389	0.98222	1.02278	1.15189	1.42433	1.79706