



全一海运市场周报

2017.05 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2017.05.22 - 05.26\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求总体稳定 市场推涨行情回升】

本周，中国出口集装箱运输市场需求总体稳定，航商在部分航线上执行运价上涨计划，但受各航商市场策略分化影响，市场运价涨跌互现，总体行情小幅回升。5月26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853.43点，较上期上涨2.7%，终止了连续三周的下跌走势。

欧洲航线：欧盟统计局最新发布的5月份消费者信心指数已连续三个月上升，并创近10年来新高。市场运输需求平稳上升，改善航线供需基本面。本周，欧洲、地中海航线上海港船舶平均舱位利用率均保持在90%以上，并有部分班次接近满载。多数航商开始执行运价上涨计划，但普遍较为谨慎，涨幅大多在100美元/TEU以内。5月26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977美元/TEU、945美元/TEU，较上期分别上涨5.7%、3.4%。

北美航线：目的地市场运输需求稳中有升，但受市场运力扩张影响，货量上升的利好因素被抵消，航线供需关系未能改善，本周上海港船舶平均舱位利用率基本维持在9成左右。小部分航商尝试以较大幅度调涨下月初航班的订舱运价，但由于市场基本面总体疲软，多数航商仍处观望中，且有航商下调运价以加大揽货力度，市场运价下跌走势未能停止。5月26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1264美元/FEU、2229美元/FEU，分别较上期下跌3.5%、3.0%，较上月同期下跌21.3%、15.1%。

波斯湾航线：受货主赶在“端午”假期前集中发货影响，市场出现一波运输小高峰，上海港船舶平均舱位利用率稳定在95%以上，并有部分班次满载出运。多家航商跟进市场上调订舱价格，市场运价持续回升。5月26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764美元/TEU，较上期上涨6.3%。

澳新航线：受市场运输需求持续疲软影响，供需基本面未能改善。上海港船舶平均舱位利用率下降至八成左右。部分航商为提升装载率降价揽货，市场运价持续低位下探。5月26日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为373美元/TEU，较上期下跌8.1%，再创年内新低。

南美航线：市场供需关系总体平稳，上海港船舶平均舱位利用率保持在95%左右。航商保持了半月一次的推涨频率，市场运价于月内第二次上涨。5月26



日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 3294 美元/TEU，较上期上涨 7.3%。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【煤炭运市较为低迷 沿海综指小幅震荡】

本周，在煤炭需求持续低迷的背景下，海沙货盘对沿海散货运输需求形成支撑，运价小幅震荡。5 月 26 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 992.43 点，较上周小幅上涨 0.9%。

煤炭市场：目前，煤炭市场依旧弱势运行。一方面，随着煤炭产能逐步释放，煤炭供应量较为充裕，北方发运港库存高企，市场供需格局更趋于宽松。另一方面，煤炭淡季效应影响继续，水电、气温等因素持续抑制着煤炭需求。5 月 26 日，沿海六大电厂日均耗煤量仅为 60 万吨，库存升至 1275.6 万吨，存煤天数高达 21 天。面对上述环境，电厂观望情绪不断升温，仅以刚性需求采购为主，而贸易商多小批量发货，发运港锚地船舶数量低位运行，煤炭供过于求矛盾加剧。24 日环渤海动力煤价格指数报收于 580 元/吨，环比下跌 13 元/吨，降幅明显扩大，刷新自 2016 年 11 月初以来的最大波动幅度。然而煤炭运价并未出现大幅下跌，南方地区海沙的北运需求对市场形成支撑。海沙货盘不仅消化了部分中小型船运力，且作为回程货，减少了船舶空载行程，给船公司带来一定的利润空间。

5 月 26 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1033.39 点。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，由于海沙货盘仅对小船行情形成支撑，大船运力过剩无法得到有效化解，运价跌幅相对较大。秦皇岛-上海（4-5 万 dwt）航线运价为 27.0 元/吨，较上周五下跌 0.8 元/吨；秦皇岛-张家港（2-3 万 dwt）航线运价为 32.7 元/吨，较上周五下跌 0.1 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 34.6 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 29.9 元/吨，较上周五下跌 1.1 元/吨。

金属矿石市场：目前，钢厂盈利情况持续向好，螺纹钢吨钢毛利已接近 1000 元，毛利率达 30%，而板材利润也大幅增加。在此情况下，钢厂主动减产意愿较小。随着一带一路峰会过后，环保对钢厂影响逐步减小，钢厂虽维持低库存策略但仍增加铁矿石采购量。5 月 26 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 882.92 点，较上周上涨 0.3%。

粮食市场：本周，南北港口粮食贸易顺价，贸易商发货积极性略有提高，运价延续上涨走势。不过南方库存运行于安全线之上，粮价上涨动力不足，贸易商依旧谨慎，对运价涨幅形成制约。5 月 26 日，沿海粮食货种运价指数报收 824.31 点，较上周上涨 1.3%。

国内成品油市场：目前，柴油消费量呈现减少态势，主要原因在于休渔期延长，冲击沿海柴油用量。同时地产调控措施加强、环保检查严格使得工业、建



筑、制造业用油补库周期缩短，柴油需求持续低迷。5月26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，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

【中小型船市场疲软 综合指数继续下探】

近期国际干散货运输市场缺乏亮点，中国进口干散货运输市场表现疲软。分船型来看，海岬型船市场先扬后抑，在煤炭和粮食船运需求均较弱的形势下，巴拿马型船和超灵便型船市场持续下行。5月25日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数（CDFI）为724.51点，运价指数为677.97点，租金指数为794.31点，分别较上周四下跌1.4%、1.1%和1.8%。

海岬型船市场：海岬型船市场先扬后抑。航次期租方面，上半周市场放出一些即期的航次期租成交，租金相对较高。23日成交纪录显示，18万载重吨船，5月26-31日长江口交船，经澳大利亚，新加坡-日本范围还船，成交日租金为1.5万美元。周四，中国北方至澳大利亚往返航线TCT日租金为12271美元，较上周四上涨1.5%。从宏观上来看，品位为62%的铁矿石价格在60美元/吨上下震荡，贸易商操作空间有限；国内沿海港口铁矿石库存在1.4亿吨的高位，库存压力较大。从市场情况来看，上半周，澳洲和巴西铁矿石船运需求较多，市场气氛相对活跃，尤其在巴西矿船运需求增加的积极带动下，澳洲和巴西至中国的铁矿石运价止跌回升，分别从上周末5.970美元/吨和14.083美元/吨上涨至周三的6.240美元/吨和14.856美元/吨。下半周，欧洲假期，以及临近中国的端午节，市场活跃度有所下降，两大洋铁矿石运价阶段性回落。25日成交纪录显示，17万吨货量，受载期为6月6-8日，西澳至青岛航线成交价为6美元/吨。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为5.970美元/吨，与上周四持平；巴西图巴朗至青岛航线运价为14.272美元/吨，较上周四上涨1.3%。南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为10.640美元/吨，较上周四上涨1.3%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场继续低位下探。太平洋市场气氛仍未有好转迹象，市场煤炭货盘依然偏少，运力较多，加上南美粮食运价不断走低，太平洋市场日租金持续下跌。24日成交纪录显示，9.3万载重吨船，5月30-6月3日张家港交船，经印尼，新加坡-日本范围还船，成交日租金为6500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6420美元，较上周四下跌5.7%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为4.831美元/吨，较上周四下跌5.3%。粮食航线，国内大豆压榨利润不佳，且国内大豆库存较高，总体采购进度缓慢，加上太平洋市场行情较差，仍有不少船舶往南美地区空放，可用运力较多，市场总体成交不多，南美粮食运价未见止跌迹象。25日成交纪录显示，8.2万载重吨船，6月上旬南美东海岸交船，新加坡-日本范围还船，成交日租金为9000美元加上35万美元的空放补贴。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为24.182美元/吨，较上周四下跌5.3%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场持续阴跌。东南亚地区煤炭、钢材、铝矾土、镍矿等货盘较少，运力较多，租金、运价续跌。周四，中国南方至印尼往返航线TCT日租金为6473美元，较上周四下跌4.3%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为6.221美元/吨，较上周四下跌4.1%。25日成交纪录显示，



6.1 万载重吨船，连云港即期交船，经菲律宾，中国还船，装运镍矿，成交日租金为 7500 美元。周四，菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 6.878 美元/吨，较上周四下跌 2.0%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价震荡上行 成品油运价小幅上升】

由于全球石油库存依然偏高，欧佩克和其他产油国决定减产协议再延 9 个月，减产幅度不变。此协议对于伊朗、利比亚和尼日利亚并无约束。但市场对明年 3 月之后的供应过剩形势充满担忧，原油远期价格看跌。本周布伦特原油期货价格摸高 54.18 美元/桶，周四报 51.21 美元/桶，比上周四下降 2.4%。全球原油运输市场超大型油轮运价继续下跌，中小型船行情涨跌互现，综合水平略有提高。中国进口 VLCC 运输市场行情下跌，但跌幅收窄。5 月 25 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 598.48 点，较上周四下降 4.9%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场运力持续过剩，货量低位徘徊，运价延续上周跌势。中东航线成交不多，部分老旧船舶低价成交拖累运价指数；西非航线成交更少，运价续跌。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS51.19，较上周四下跌 5.5%，5 日平均为 WS51.75，环比下跌 9.2%，等价期租租金（TCE）平均 1.2 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS52.92，下跌 4.0%，平均为 WS53.02，TCE 平均 1.6 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：欧洲航线运价上涨，西非至欧洲运价从 WS70 水平上涨至 WS88（TCE 约 1.6 万美元/天）。1 艘 13 万吨级船，尼日利亚至地中海，6 月 13 日货盘，成交运价为 WS85。黑海至地中海运价升至 WS90（TCE 约 1.4 万美元/天），并有跨地中海航线 8 万吨货盘进入。波斯湾出发航线运价小幅波动。14 万吨级船，巴士拉至地中海，6 月上旬货盘，成交运价不足 WS30；伊朗至地中海，6 月上旬货盘，成交运价小降在 WS45 至 WS50 之间；13 万吨级船，波斯湾至印度，6 月上旬货盘，成交运价在 WS70 至 WS80 之间；沙特至印度 9 万吨货盘运价升到 WS97 至 WS115 之间。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场运价涨跌互现。跨地中海运价震荡回落在 WS120 至 WS145（TCE 约 1.4 至 2.3 万美元/天）之间；北海短程运价从 WS100（TCE 约 1.0 万美元/天）升至 WS120（TCE 约 2.1 万美元/天）；波罗的海运价从 WS70 水平（TCE 约 0.6 万美元/天）涨至 WS100（TCE 约 2.0 万美元/天）。加勒比海至美湾运价上跳 WS140 至 WS150 之间，TCE 为 1.4 至 1.7 万美元/天。亚洲航线运价小幅波动，波斯湾至新加坡运价降至 WS100（TCE 不足 0.6 万美元/天），东南亚至澳大利亚运价维持 WS100 水平（TCE 约 1.0 万美元/天）。中国进口主要来自科兹米诺，10 万吨货盘的成交包干运费稳定在 42 至 45 万美元。

国际成品油轮（Product）：运输市场行情有升有降，MR 型船欧洲至美东行情支持综合运价水平小幅提高。亚洲航线继续下行，波斯湾至日本航线 7.5 万、



5.5 万吨级船运价分别降至 WS85 和 WS98 附近，TCE 均不足 0.50 万美元/天；印度至日本 3.5 万吨级船运价保持 WS120 水平（TCE 约 0.35 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价涨到 WS140 水平（TCE 接近 0.8 万美元/天），美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价跌进 WS90（TCE 接近保本点），欧美三角航线 TCE 维持在 0.9 万美元/天上下。

(5) 中国船舶交易市场

【沿海散货船价下跌 油轮船价低位徘徊】

5 月 24 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 774.73 点，与上周持平。其中，国际散货船价综合指数和沿海散货船价综合指数分别下跌 0.11%、0.97%；国际油轮船价综合指数和内河散货船价综合指数分别上涨 0.50%、0.38%。

BDI 指数周二收于 949 点，环比下跌 3.27%；国际干散货海运市场表现不太景气，运价承压徘徊下走，二手散货船价格以跌为主。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1083 万美元、环比跌 0.03%；57000DWT--1427 万美元、环比跌 0.26%；75000DWT--1677 万美元、环比跌 0.97%；170000DWT--3082 万美元、环比涨 0.71%。虽然航运业最坏的时刻已经过去，航运企业的资产负债表和现金流也有所修复或改善，但散运行情回暖结论仍似乎太早。近期，干散货船 1 年期期租费率连续 4 周下滑，市场货盘成交较少，船舶空驶增加，即期运价表现疲软，买家多以谨慎观望为主，预计二手散货船价格可能震荡回跌。本周，二手船散货船成交量稀少，共计成交 2 艘（环比减少 11 艘），总运力 24 万 DWT，成交金额 3950 万美元。

在减产有望延长、库存持续下降和美元走弱等三大因素提振下，国际油价延续两周升高，接下来有创下年内新高的可能，布伦特原油现货价格周二收于 54.15 美元/桶，环比上涨 4.65%。国际能源署宣称，三年后原油价格还会飙升。本周，国际油轮船价历经多周下跌后，出现波动回稳走势，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--1987 万美元、环比涨 1.47%；74000DWT--2672 万美元、环比跌 0.38%；105000DWT--2748 万美元、环比跌 0.05%；158000DWT--4641 万美元、环比涨 0.29%；300000DWT--5699 万美元、环比涨 0.98%。近期，由于原油和成品油货盘紧缺，部分油轮开始在加勒比海、地中海和黑海等地堆积等货，运费承压续跌，预计二手油轮价格仍将低位徘徊。本周，油轮市场成交量萎缩，共计成交 3 艘（环比减少 21 艘），总运力 12 万 DWT，总成交金额 4460 万美元。

历时 4 个多月，上海黄浦江上游浮吊整治工作已圆满收工，利用浮吊从事沙石料过驳作业这一传统中转运输方式，在黄浦江上成为历史。黄浦江作为上海市及苏南、浙北地区黄沙建材等主要转运水域，随着 196 艘浮吊（年货物吞吐量超过 1 亿吨）永久驶离上海港，砂石船周转缓慢、滞港严重，加上湖沙受环保限制，带动华南地区海沙北往行情好转，砂石运费大涨，导致更多的船舶涌入建筑用的海沙市场。在“非主流”海沙货盘运输需求带动下，沿海散货运价止跌反弹，随后又掉头回跌，沿海散货船价格整体下跌。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--123 万人民币、环比跌 0.58%；5000DWT--719 万人民币、环比跌 1.55%。短期，国内煤炭、钢材和粮食贸易处于传统淡季，“南沙北运”上涨行情难以为继，市场看空者众多，船东、货



主心态疲弱，预计散货船价格震荡下行可能性较大。本周，二手船买家观望情绪浓厚，市场成交稀少。

内河散货运输需求平稳，运价稳中有涨，二手船价格涨多跌少。本周，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--52 万人民币、环比涨 1.84%；1000DWT--95 万人民币、环比跌 2.92%；2000DWT--180 万人民币、环比涨 1.91%；3000DWT--262 万人民币、环比涨 0.90%。近期，国内固定资产投资增速回落，房地产和基建投资增速仍在加快，建材运输总量增加，内河散货运输需求维持较高水平，预计散货船价震荡往复旋律不变。本周，内河散货船成交基本活跃，共计成交 71 艘（环比增加 5 艘），总运力 9 万 DWT，成交金额 7003 万元人民币。

来源：上海航运交易所

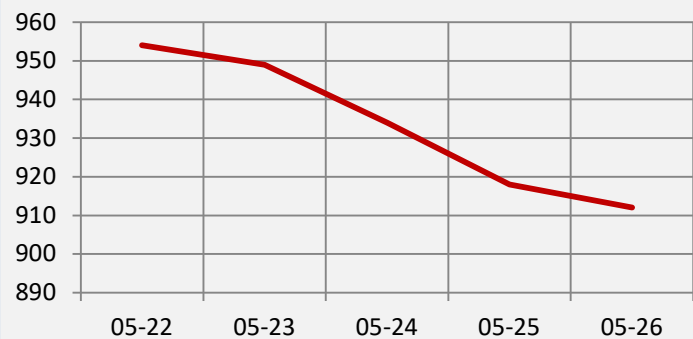
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

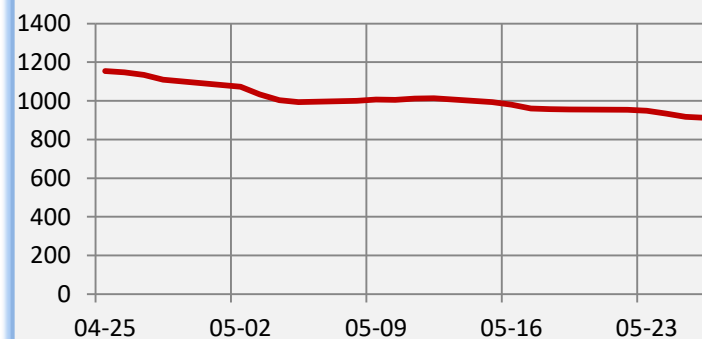
波罗的海指数	5 月 22 日		5 月 23 日		5 月 24 日		5 月 25 日		5 月 26 日	
BDI	954	-2	949	-5	934	-15	918	-16	912	-6
BCI	1,704	+36	1,706	+2	1,654	-52	1,595	-59	1,591	-4
BPI	854	-16	850	-4	849	-1	848	-1	845	-3
BSI	753	-6	746	-7	737	-9	728	-9	721	-7
BHSI	496	-6	486	-10	478	-8	473	-5	469	-4



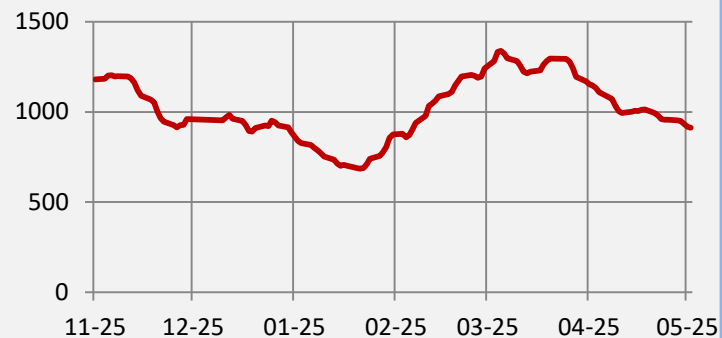
上周 BDI 指数走势



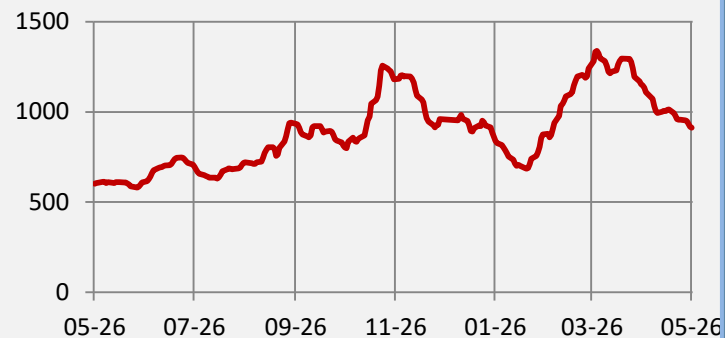
近一个月 BDI 指数走势



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 20 周	第 19 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	14,250	14,250	0	0.0%
	一年	14,750	14,750	0	0.0%
	三年	14,500	14,500	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	9,250	9,750	-500	-5.1%
	一年	10,000	10,500	-500	-4.8%
	三年	10,500	11,000	-500	-4.5%
Smax (55K)	半年	10,000	10,250	-250	-2.4%
	一年	10,000	10,500	-500	-4.8%
	三年	10,000	10,250	-250	-2.4%
Hsize (30K)	半年	8,750	8,750	0	0.0%
	一年	8,500	8,500	0	0.0%
	三年	8,750	8,750	0	0.0%

截止日期: 2017-05-19

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Aeolos 1997 47736 dwt dely Dunkirk prompt trip via Odense redel Turkey \$10,200 daily - XO Shipping

Alpha Hope 2011 181433 dwt dely CJK 26/31 May trip via Australia redel Singapore-Japan \$15,000 daily - Naval Bulk

Amber Beverly 2011 53177 dwt dely Taichung prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore \$7,500 daily - Joint Fortune

Athina L 2011 81538 dwt dely EC South America 01/10 Jun trip redel Singapore-Japan \$9,000 daily + \$350,000 bb - cnr

Basic Portland 2016 60513 dwt dely Nagoya prompt trip via NoPac redel SE Asia \$8,500 daily - Fednav



全一海运有限公司



Cape Kestrel EdF relet 2016 181267 dwt dely aps Ponta da Madeira 05/10 Jun trip via Turkey redel Cape Passero \$12,000 daily + approx \$325,000 bb - MOL

Christos 2016 63353 dwt dely Port Said prompt trip redel West Africa \$11,000 daily - Norden

Coral Ocean 2012 31900 dwt dely SW Pass prompt trip redel Buenaventura-Peru \$12,750 daily - J Lauritzen

DL Pansy 2013 57835 dwt dely Weihai prompt trip redel WC India-PG \$7,500 daily - cnr

Dora Oldendorff 2010 33108 dwt dely Recalada prompt trip redel Egyptian Mediterranean \$9,875 daily - cnr

Endurance SW 2015 60225 dwt dely SW Pass 25/30 May trip redelivery Singapore-Japan \$20,500 daily - cnr

Everlucky 1996 70296 dwt dely Chaozhou 29/31 May trip via Indonesia redel China \$4,500 daily - cnr

Fatih 2011 35365 dwt dely Ghent prompt trip redel US Gulf \$7,000 daily - Western Bulk Carriers

Genco Predator 2005 55407 dwt dely Owendo prompt trip redel Norway \$5,000 daily - Western Bulk Carriers

Genco Raptor 2007 76499 dwt dely EC South America 01/10 Jun trip redel Singapore-Japan \$8,500 daily + \$350,000 bb - Cofco Agri

Geneva Queen 2012 81361 dwt dely Vietnam spot trip via Geraldton redel Singapore-Japan \$6,500 daily - Panocean

Golden Heiwa 2007 76662 dwt dely CJK prompt trip via Indonesia redel SE Asia \$5,500 daily - cnr

Heilan Brother 2012 56759 dwt dely Damman 31 May trip via Iran to China \$11,000 daily - cnr

Hong Dai 2010 76573 dwt dely Ijmuiden prompt trip via Riga redel Ijmuiden \$6,500 daily - Nordic

Iolcos Genesis 2011 84062 dwt dely Indonesia spot trip redel India \$6,000 daily + \$60,000 bb - Jaldhi

Irmgard 2012 38100 dwt dely Paranagua spot trip via ECSA redel ARAG \$7,700 daily - Meadway



Jin Hong 2011 61414 dwt dely Lianyungang prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore \$7,500 daily - cnr

Krousson 2011 81316 dwt dely EC South America 01/10 Jun trip redel SE Asia \$10,000 daily + \$400,000 bb - Cofco Agri

KSL Salvador RWE relet 2014 180959 dwt dely Koper prompt 2/3 laden legs redel Atlantic rate based on BCI 5 timecharter average - Classic Maritime

Lia M 2013 84094 dwt dely US Gulf mid June trip redel India intention petcoke \$13,500 daily + \$350,000 bb - Norden

Lucky Source 2007 53410 dwt dely Guangzhou spot trip via Indonesia redel Thailand \$6,000 daily - cnr

Marlene DAmato 2012 93270 dwt dely Zhangjiagang 30 May/03 Jun trip via Indonesia redel Singapore-Japan \$6,500 daily - cnr

Master 2013 81588 dwt dely EC South America spot trip redel Poland \$8,500 daily - Cargill

Medi Baltimore 2005 76469 dwt dely US Gulf 08/17 Jun trip via Panama canal redel Japan intention grains \$13,250 daily + \$325,000 bb - K-Line

Naess Absolute 2014 63654 dwt dely Campha 05/07 Jun trip via Vietnam redel Singapore intention sand \$7,000 daily - CRC

Owl 2011 57809 dwt dely Spanish Mediterranean prompt trip redel West Africa Approx. \$10,250 daily - Oldendorff

Pantagruel 2004 180181 dwt dely China end May trip via Brazil redel Singapore-Japan \$14,500 daily - Hyundai Glovis

Paradise Island 2014 57835 dwt dely US Gulf prompt trip redel Spain, Morocco or Turkey intention petcoke \$14,500 daily - cnr

Pedhoulas Builder Noble relet 2012 81541 dwt dely EC South America early June trip redel Singapore-Japan \$9,500 daily + \$350,000 bb - BG Shipping

Peter S. 1995 71550 dwt dely US Gulf 01/10 Jun trip redel Skaw-Cape Passero intention grain \$6,750 daily + \$100,000 bb - Oldendorff

Platon 2011 58502 dwt dely passing Busan prompt trip via NoPac redel Singapore-Japan \$6,750 daily - Glencore



全一海运有限公司



Prabhu Gopal 2003 56060 dwt dely Hong Kong prompt trip via Philippines redel CJK intention coal \$6,000 daily

SBI Maia 2015 61105 dwt dely Recalada end May trip redel Morocco \$10,000 daily - Bunge

SDTR Bellona 2012 82148 dwt dely Hong Kong 1 Jun trip via Indonesia redel Japan \$7,500 daily - Klaveness

Spar Aries 2015 63800 dwt dely Owendo end May trip China intention manganese ore \$14,000 daily - Norden

Star Challenger 2012 61462 dwt dely Lianyungang prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore \$7,500 daily - Huaya

Star Eos 2015 63132 dwt dely Dongfang prompt trip via Vietnam redel Bangladesh intention clinker \$9,000 daily - cnr

Sun Globe 2009 56854 dwt dely US Gulf prompt trip redel Singapore-Japan intention grain to Japan \$18,500 daily - Eagle Bulk

Tanta T 2011 32500 dwt dely SW Pass prompt trip redel WC Central America \$14,000 daily - Clipper

Tesoro 2007 53350 dwt dely Mina Saqr prompt trip redel India \$8,500 daily - Norvic Shipping

TN Sunrise 2015 60948 dwt dely Baltic prompt trip redel Turkey intention scrap \$12,200 daily - Western Bulk Carriers

Union Explorer 2011 57700 dwt dely Xiamen 27/29 May trip redel Singapore intention sand \$5,400 daily - cnr

V Avocet 2002 51536 dwt dely Abidjan prompt trip redel India \$12,250 daily - cnr

Vlazakis I 2010 57022 dwt dely aps Fujairah prompt trip redel EC India intention aggregates \$8,000 daily - PGSC

Wikanda Naree 2013 53857 dwt dely aps Mina Saqr prompt trip redel EC India approx. \$8,200 daily - Victory Shipping

Yasa Emirhan 2008 55545 dwt dely Recalada ely June trip redel Egypt \$9,500 daily - Pacific Basin

Yasa H Mehmet 2011 83482 dwt dely EC South America 05/10 Jun trip redel SE Asia \$9,500 daily + \$355,000 bb - Omega

Yasa H. Mulla 2011 83482 dwt dely Canakkale 01/04 Jun trip via Black Sea redel Spain \$6,050 daily - ECTP



(2) 期租租船摘录

Astarte 2013 81640 dwt dely Dalian 01/15 Jun 14/17 months trading redel worldwide \$9,000 daily - Glencore

Erato 2004 74444 dwt dely Fangcheng 23/29 May 5/7 months trading redel Singapore-Japan \$7,300 daily - Phaethon

Kavo Yeraki 2006 82926 dwt dely Nagoya spot 4/6 months trading redel worldwide \$9,000 daily - Ultrabulk

Star Renee 2006 82221 dwt dely EC India prompt 4/6 months trading redel worldwide \$10,000 daily - Omega

Unity Spirit 2015 60652 dwt dely Port Kelang prompt 5/8 months trading redel worldwide \$9,500 daily - PGSC

4. 航运市场动态

【地中海、达飞、阳明纷纷新添万箱大船】

继 3 月 15 日商船三井 20150TEU “MOL Triumph” 轮交付；4 月 11 日马士基航运 20568TEU “Madrid Maersk” 轮交付；5 月 12 日东方海外 21413TEU “东方香港” 轮交付后，20 大船公司中又有几家也迎来了新船交付，且船舶均为万箱级别。

5 月 22 日，地中海航运 “MSC GIULIA” 号 9400TEU 集装箱船顺利交付，这是该系列 5 艘 9400TEU 集装箱船中的最后一艘，由中国船厂金海重工建造。不久，该船将直接开赴韩国，开启第一段航程。该系列此前的 4 艘 9400TEU 集装箱船 “MSC PALAK” 号、“MSC ELMA” 号、“MSC ROMANE” 号、“MSC DESIRéE” 号分别于 2016 年 5 月 30 日、2016 年 9 月 21 日、2017 年 3 月 27 日、2017 年 4 月 27 日完成交付。

巧合的是，同日，达飞轮船 “CMA CGM RODOLPHE” 号 9400TEU 集装箱船也完成交付。该船是中远海运重工所属中海工业（江苏）有限公司为达飞轮船建造的 6 艘 9400TEU 集装箱船首制船。

稍早前，5 月 18 日，阳明海运 2 艘 14000TEU 集装箱船 “风明” 轮和 “华明” 轮也举办了新船交船命名仪式。“风明” 轮和 “华明” 轮是阳明海运第 14 与 15 艘 14000 箱船，阳明后续还有 5 艘同型船会在 2018 与 2019 年间交船。

据悉，两船交付后将于 6 月 2 日与 7 月 1 日分别加入西北欧与地中海航线营运。其中 “风明” 轮将于 6 月 2 日正式投入亚洲/西北欧 (FE3) 航线，提供亚洲



地区货载往返西北欧区间，靠港顺序为：香港、厦门、高雄、盐田、鹿特丹、汉堡、安特卫普、伦敦门户港派里厄斯、新加坡、香港。

“华明”轮将于 7 月 1 日正式投入亚洲/地中海(MD3)航线，提供亚洲地区货载往返地中海区间，靠港顺序为：釜山、上海、宁波、盐田、新加坡、吉达、阿叙得、派里厄斯、伊斯坦堡、阿里亚加、美信、吉达、新加坡、高雄、釜山。

一边大船迎来集中交付，另一边新船订单却创历史新低。

Alphaliner 最新报告显示，截至 5 月 1 日，全球新造集装箱船订单仅占现有船队的 14.1%，为历史最低水平。这一比例远低于 2007 年时的峰值，当时达到了惊人的 64.2%。上一次的最低记录发生在 1999 年，当时全球新造集装箱船订单占总运力的比例为 14.6%。

Alphaliner 表示：“当前的下降趋势预计将持续更长时间，并且更加深入，就目前看来，直至今年年底都不会再出现新的订单，进而集装箱船订单比重将在未来几个月进一步减少。”

来源：中国航务周刊

【船东联营池模式的功能和作用】

当前，全球经济复苏动力依然不强，国际海运贸易增长缓慢，航运市场运力供过于求的矛盾未有实质性缓解。干货和液货运输船东成立联营池运输成为渡过难关的重要手段，特别是 2014 年以来，这种趋势不断加强。

1、提高船舶运营效率。

作为航运市场越来越普遍的运营模式之一，联营池是将一组类似船型的船舶从不同的船东处整合，由一个商业实体控制和管理，作为单一船队运营以获得联营收入，然后分享给各个船东的运营模式。该模式有利于应对市场低迷，货运量不足的困难，减少船舶闲置量，提升总体运输效率；有利于弥补单一船东运营规模有限，提高或加强船东承接大型租船订单的能力，提高租约满足率；有利于将货物的运输时间缩到最短，节约大量的人力资本及缩短航程。

2、改善船东运营收益。

联营池可帮助船东弥补自身船队规模小、运营航线不足和运营收益低下的矛盾。荷兰学者 Haralambidis 认为，联营池经营公司通常会聚集船舶形成联营池，最终将扣除佣金和航行费用的净利润有效分配给联营池内的成员，可以有效提高船东的综合运营收益。特别是，在联营池运营实践中许多管理公司按



照一定周期给成员支付收入，极大地保证了船东运营收益。

3、专业化管理有利于提升运营标准。

联营池一般由专业化公司运营，特别是这些公司熟悉特定船型的运营特点，能够有效提高安全标准。英国 Navig8 公司就是常年从事联营池运营的船东，其经验极为丰富，因此也吸引了众多船东加入。联营成员可以利用 Navig8 的租船关系网络和货运基础，完成对承租人的信用和承租能力筛选，在 Navig8 的完善风险管理框架下，极大缓解成员在租船交易中的风险。

4、不同船型表现差异较大。

由于全球散货船船队规模庞大，联营池规模占到市场总运力的比重极低，因此对于市场的推动力有限。特别是从竞争的角度来说，散货船联营池的小范围实践不足以扭转当前低迷的运价。此外也有部分船东不愿将船舶投入联营池，他们认为一定程度会丧失控制权。但联营池运营模式在油船市场的表现要优于散货船市场。一是因为油船进入联营池运营的规模达到了全球船队的 5%~6%；二是油船联营池发展了较长时间，运营模式相对成熟，经验更为丰富。

5、利益分配仍然存在一定难度。

鉴于联营池的独特组织形式，合伙人在联营池的经营模式和利润分配上难免存在分歧。特别是一旦与成员自身发展出现冲突时，合伙人可能依据市场行为选择退出，从而对联营池运营产生冲击。从实践看，加入船舶的运营性能综合评定、运营利润的分享机制是检验 POOL 能否成功的关键因素。

来源：中国船检

【阳明裕民：看好今年船运市场】

亚洲船东协会昨（25）日在台北召开年会，与会的阳明海运董事长谢志坚与裕民航运总经理王书吉分别指出，今年集装箱与散装船运市场都已经脱离谷底，看到明显好转。谢志坚并指出，2010 年之后，集装箱船运市场今年首度需求大于供给，供给成长 3%、需求成长 4.6%。

谢志坚指出，Alphaliner 近一个月公布最新数据显示，相隔 6 年后，集装箱船运市场终于出现需求大于供给现象，这对航商来说是一大鼓舞，代表船舶装载率可维持高比例，对运价也有利，从市场实际运价来看，今年确实比去年好许多。

从业绩表现来看，第 1 季在 1 月因为船公司冬季减班，而市场表现却优于预期，一度出现爆舱现象，当月业绩表现特别好，接着虽有农历年后淡季，但指



标业者长荣（2603）单季已转亏为盈，阳明亏损大幅缩减，裕民本业也出现获利。第 2 季目前看因新合约运价启动，市场整体表现优于第 1 季，但是还要看 6 月的实际发展，第 3 季美国线进入旺季，但是欧洲与地中海航线因为当地人有度假习惯，会影响货载量，都需要逐月逐季观察。

散装船运市场随新造船交船数量的缩减，供需也是日趋平衡，据克拉森统计，2016 年的散货船队增长率降至 16 年以来最低纪录 2.3%，主要是船东大量拆船，而散货船的未交付率高达 46%。

克拉森预计 2017 年的散货船交付量约为 3,700 万载重吨，拆船量为 2,100 万载重吨，全年船队增长率约为 2%，实际增长比例要看交船与拆船的增减数字，从现货市场运费来看，今年运费水平已有明显拉升。

亚洲船东协会（ASA）是由包括我国、日本、韩国、中国大陆、香港及东南亚船东协会联盟七国组成，今年由中华民国轮船商业同业公会全国联合会主办第 26 年会。理事长兼年会主席阳明总经理林文博指出，ASA 内目前包含了全世界营运达 50% 以上商船的船东协会会员国，是全球航运市场中一个不可忽视的重要力量，亦是亚洲船东一同发声的重要组织之一，协会成员间透过彼此的努力与合作，共同朝「亚洲力量的齐聚与共起（Asian Strength Arising）」的目标前进，并进一步促进海运产业及世界经济的蓬勃发展。

来源：中时电子报

5. 船舶市场动态

【德路里：再坚持三年，原油船市场将迎来春天！】

近日，德路里（Drewry）咨询公司预测指出，原油船市场将从 2020 年开始复苏，原油船队运力的增长低于需求的增长。

原油船市场复苏的时间取决于老旧船舶拆解速度，一旦国际海事组织（IMO）压载水公约继续实施，预计 2018 年原油船将会大量集中拆解。据统计，目前全球现有船队中，船龄超过 19 年的大约有 2000 万载重吨，由于受到市场低迷、运营成本高、环保要求严格等因素影响，这些船预计于 2017-2022 年期间拆解。

此外，2017-2022 年期间，船龄在 14-19 年之间的原油船，约有 367 艘/6700 万载重吨。这些船的船东将在下一轮调查之前决定是否拆解，如果不拆解，船东不得不接受安装压载水处理系统和符合 IMO 规定对含硫量排放的洗涤器的额外成本。如果这些船的三分之一在 2020 年前拆解，油运市场的运费将在 2019 年之后复苏。

来源：中船工业经研中心



【65%新船订单被中国船厂抢了！韩国船东为何“无视”韩国船厂】

今年韩国船东 65%新船订单竟然被中国船厂抢了！近期，韩国航运业开始逐步复苏，韩国主要航运公司相继下单订造新船。然而，这些韩国航运公司却“无视”陷入困境的韩国造船业，而是选择在中国船厂订造新船，这一现象引起了韩国行业人士的高度关注。

今年中国船厂接获韩国船东 65%订单

克拉克森的数据显示，截止 5 月 15 日，今年韩国航运公司共下单订造了 20 艘新船，然而，这其中只有 7 艘新船订单由韩国船企接获，剩余 13 艘均由中国船企建造，占比达到 65%。

相比之下，在此期间，中国航运公司订造的 16 艘新船订单全部由中国船企接获；日本航运公司订造的 6 艘新船订单中有 4 艘由日本船企接获，占比 67%。

去年同期，韩国航运公司的新船订单共计 26 艘，其中 22 艘均在韩国船企订造，占比高达 84%。而今年韩国航运公司在当地船企的订单量则大大减少。

其中，在中国船企订造最多新船的是韩国最大的干散货航运公司泛洋海运，泛洋海运今年在新扬子造船下单订造了 5 艘 63000 载重吨敞口木片运输船，总价值约为 1.46 亿美元。大韩海运在今年年初以来订造了 6 艘 81200 载重吨散货船，其中 4 艘由中船澄西接获，价值约为 9800 万美元。此外，三星物产在武船重工订造了 4 艘 13000 载重吨甲板运输船。

对于韩国船东选择中国船厂，韩国航运业业内人士指出，韩国船企原本就不太承接散货船订单，而且中国船企的建造价格通常比韩国低 10%至 20%，相比之下，中国船企竞争力明显，因而韩国船东选择在中国船厂订船。另外，韩国国内船企已经专注于建造液化气船、超大型集装箱船等高附加值船舶，因而船东才转向海外船厂。

该人士称，对于韩国航运公司而言，中韩船企之间约 20%的价格差距很难忽视。然而，问题在于，中国船企的价格竞争力不仅仅来自于人力成本，也来自于中国政府提供的政策支持，为船企提供相当于船舶建造金额最多 90%的融资等一系列金融政策。与此同时，韩国主要船企却大部分处于债权人的管理之下，不得不遵守严格的接单指导方针，根本不可能承接低价订单。

另外，韩国国内的货主对韩国航运公司的利用率仅为 20%左右，而日本国内货主对本土航运公司的利用率高达 60%，中国政府更是采取拆船补贴等政策直接支援造船业。



呼吁韩国政府补贴船企允许低价接单

韩国航运业人士表示，在价格更高的韩国船企下单订船是不可能的。对此，韩国主要船企的人士称，在目前严峻的市场状况下，需要采取不同的对策允许船企低价接单。对于造船厂而言，低价接单能够暂时维持最低限度的设备和人员开支。

该人士表示，近几年来，韩国国内中小型船企基本消失，已经没有能够承接韩国船东订单的企业，这确实是一大问题。如果韩国主要的中小型船企破产，获益的显然是中国船企，因此希望韩国政府也能为船舶建造费用提供补贴。

另外，与中国和日本相比，韩国造船业与航运业之间缺乏共生策略。对此，韩造船业界专业人士提出，当前船舶市场低迷形势下，中国、日本船企与海运企业合作共赢的做法值得韩国业界借鉴。他们主张，韩国政府必须率先恢复造船业与航运业崩溃的生态系统。

来源： 国际船舶网

【船企倒闭“助力”航运业复苏？！】

由于航运市场持续低迷，导致大量船企无船可造，面临倒闭破产。而随着大量船企倒闭破产，造船产能减少，全球航运市场也将有望更快复苏。

法国经纪公司 Barry Rogliano Salles (BRS) 近日表示，由于新船订单量暴跌，全球造船业不得不削减产能以适应新的市场状况；目前，造船产能的减少以及有限的订单量正在制约航运市场供给增长，这为航运市场复苏提供了基础。

BRS 的数据显示，自 2000 年以来，受航运市场萧条和订单量减少的影响，全球造船产能已经下滑了 35%，降至 4500 万 CGT；今年预计造船产能还将减少 300 万 CGT。与 2000 年全球船厂数量多达 1150 家的最高水平相比，目前活跃船厂仅剩 630 家。

BRS 认为，可以论证的是，促进航运市场变得更加健全的关键一步正是全球造船产能的减少。未来，造船产能减少的趋势还将继续，中日韩三国将不得不进一步削减造船产能。

BRS 预计，到 2018 年，韩国造船产能将减少 50%，中国造船产能将减少 20%至 30%，日本造船产能有望减少 10%至 20%。

BRS 表示，2016 年，全球新船订单几乎绝迹，新造船价格也直线下落。根据 BRS 的数据，2015 年全球新船订单量共计 1.077 亿载重吨，而 2016 年直接降至仅 3410 万载重吨。



BRS 称，去年，相比订造新船，船东更倾向于在二手船市场投资；事实上，去年二手船市场上交易的二手船共计 8800 万载重吨，而新船订单却只有 3410 万载重吨。

在去年各船型领域中，集装箱船新船订单量降幅最大，这反映出集运市场长期的运力过剩和衰退。2015 年，集装箱船新船订单量为 2690 万载重吨，去年降至仅 330 万载重吨。

除了新船订单枯竭，持续困扰船厂的另一大问题则是撤单，虽然去年撤单量相比 2015 年略低。根据 BRS 的数据，2015 年撤单量共计 1320 万载重吨，2016 年的数字与之类似，约为 1310 万载重吨。不过，BRS 称，2016 年的撤单数据可能还会增长，因为撤单通常需要一段时间之后才能暴露出来。其中，去年撤销的订单中约有 57% 为散货船。

与之前几年相比，去年的撤单水平并不算高。2009 年全年撤单量达到 3660 万载重吨，2010 年撤单量达到 3860 万载重吨。然而，当时的新船订单量远远高于 2016 年，新船价格水平也更高。

造船业如今的困境何尝不是航运业当年造的孽，如今航运业的复苏竟然要靠船企倒闭来“帮忙”。造船业和航运业真是一对难兄难弟。

来源： 国际船舶网

6. 世界主要港口燃油价格

Bunker Ports News Worldwide							BUNKER PRICES					
PORTS	IFO380			IFO180			MDO			MGO		
Amsterdam	285.00	0		315.00	0		n/a			n/a		
Antwerp	289.00	-17	↓	316.50	-18	↓	0.00			443.00	-24.5	↓
Gibraltar	275.00	0		310.00	0		n/a			495.00	0	
Hamburg	288.00	0		318.00	0		n/a			n/a		
Hong Kong	317.00	-14	↓	322.00	-14	↓	0.00			0.00		
Panama	260.00	0		n/a			n/a			515.00	0	
Shanghai	328.00	-12	↓	0.00			0.00			0.00		
Singapore	306.50	-16.5	↓	346.50	-7.5	↓	457.50	-10.5	↓	467.50	-10.5	↓
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0	



Tokyo	345.00	-3	↓	355.00	-3	↓	0.00		580.00	0
-------	--------	----	---	--------	----	---	------	--	--------	---

来源: Bunker Ports News Worldwide

截止日期:

2017-05-26

◆ 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 19 周	第 18 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,200	4,200	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,500	2,500	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,300	2,300	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,000	2,000	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 20 周	第 19 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	7,800	7,800	0	0.0%	
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	4,000	0	0.0%	
MR	52,000	3,250	3,250	0	0.0%	

截止日期: 2017-05-26

(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	38,000	Nantong Xiangyu, China	2018-2019	TB Marine Ship Management - German	Undisclosed	IMO II
2	TAK	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2018	Cido Shipping - S. Korean	Undisclosed	conversion from RoRo order
2	CRUISE	5,000 pax	Meyer Turku, Finland	2022-2024	Royal Caribbean - U.S.A	Undisclosed	LNG fuelled
1	TUG		Kanagawa Dockyard, Japan	2019	MOL - Japanese	Undisclosed	LNG fuelled



◆ 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
CPO ASIA	BC	179,558		2011	S. Korea	2,950	Seanergy - Greek	30 working days subs
ACACIA BULKER	BC	32,759		2005	Japan	730	Far East	
NEW DYNAMIC	BC	35,278		2007	Japan	920	Greek	
TUO ZHAN 5	BC	43,685		1989	Japan	450	Chinese	
NAVIOS HORIZON	BC	50,346		2001	Japan	660	Chinese	
OCEAN AMBER	BC	73,592		1994	S. Korea	380	Chinese	
ELLIVITA	BC	75,522		1999	Japan	670	Middle East	
SANTA PAULA	BC	77,171		2009	Japan	1,500	Undisclosed	
HANJIN PARADIP	BC	82,600		2013	Japan	2,130	British	
HYUNDAI TALENT	BC	178,896		2012	S. Korea	3,050	Navios - 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
HOHEPLATE	CV	11,850	957	2007	China	480	MPC CONTAINER SHIPS - German	*
HOHEFELS	CV	11,850	957	2008	China	480	MPC CONTAINER SHIPS - German	
NANSEN STRAIT	CV	67,273	5,047	2005	S. Korea	740	Cyprus Maritime - Greek	

油 轮								
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格 (万美元)	买家	备 注
RATNA SHRUTI	TAK	105,746		2008	S. Korea	2,170	Centrofin Management - Greek	en bloc each
RATNA SHRADHA	TAK	105,746		2008	S. Korea	2,170	Centrofin Management - Greek	
RATNA NAMRATA	TAK	105,830		2008	S. Korea	2,170	Centrofin Management - Greek	
MARE ATLANTIC	TAK	68,467		2001	Japan	675	Russia	en bloc each*
MARE PACIFIC	TAK	68,467		2001	Japan	675	Russia	
FERNI H	TAK	16,871		2009	China	1,120	Navios South American - Uruguay	en bloc each**
SAN SAN H	TAK	16,871		2009	China	1,120	Navios South American - Uruguay	
HIGH FIDELITY	TAK	49,990		2014	Vietnam	2,700	Japanese	incl. 10 yrs BBB
TAMARIN	TAK	50,129		2008	S. Korea	1,775	Greek	on subjects
USICHEM	TAK	7,124		2005	Turkey	Undisclosed	Undisclosed	
ARGENT EYEBRIGHT	TAK	33,606		2009	Japan	2,550	Odfjell - Norwegian	
MARE AMBASSADOR	TAK	37,371		2005	S. Korea	1,060	Ancora Investments - Greek	



SHIMANAMI SUNSHINE	TAK	44,998	2004	Japan	1,000	Greek
TORM VITA	TAK	46,308	2002	S. Korea	Undisclosed	Undisclosed
BLS ABILITY	TAK	85,000	2002	Japan	850	Greek
KRITI ISLAND	TAK	159,959	2000	S. Korea	1,400	Undisclosed
TI TOPAZ	TAK	319,430	2002	S. Korea	2,080	Greek

◆ 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
HANARO MELODY	BC	25,069	6,701	1997	China	341	
MTT KUCHING	CV	12,576	5,248	1992	Poland	350	
KOTA WANGSA	CV	24,662	7,500	1996	Japan	377	
KPS YURDANUR SULTAN	OBO	26,027	9,161	1997	S. Korea	363	
XENIA	TAK	50,615	11,945	1984	Italy	385	

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
SHI DAI 5	BC	69,090	9,760	1994	Japan	undisclosed	
FU KANG	BC	72,437	10,184	1997	Japan	undisclosed	
CHIHIO	BC	168,947		1997	S. Korea	undisclosed	

其它							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格 (美元) /轻吨	备 注
SVETI STEFAN II	ROR	1,152	4,804	1973	Germany	265	Turkey

◆ 最新航运公告

【航运网络风险 - 条例出台逐渐临近?】

过去几年中，诸多国家的有关当局及行业机构一直鼓励航运业自愿采纳网络风险管理实践。美国是该领域的先行国之一。似乎美国已从最初的鼓励自愿遵守转向法律规定遵守。



美国向国际海事组织提议将网络风险并入船舶安全管理体系。

【在印度装载铁矿】

近日，印度商船海事处(MMD)法定管理当局发布通函，强调了船长在装载铁矿前必须严格遵守检查清单。

我司通过相关渠道获得此信息，以希尽快告知会员，就在印度装载铁矿事宜做好全面准备。

【国际海事局发布最新海盗报告】

国际海事局(IMB)已发布 2017 年第一季度海盗报告

据 2017 年 5 月 4 日发布的最新报告显示，与去年同期相比，海盗活动有所增长。截至目前为止，今年已有 43 艘船舶曾遭袭击，33 艘船舶被非法登船，58 名船员被劫持。

随附的报告指出了三个海盗活动和持械抢劫频发的重点区域，即几内亚湾、索马里以及非洲之角和南菲律宾。

该报告可作为一个及时的提醒，会员途径上述海域时应保持警惕，不能在防海盗措施时有所松懈。

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
2017-05-26	686.98	770.41	6.1527	88.171	888.57	62.187	826.87	188.08	16293.0



2017-05-25	686.95	771.99	6.1637	88.203	892.75	62.313	818.2	187.72	16286.0
2017-05-24	687.58	771.04	6.1654	88.291	894.36	62.209	818.35	189.58	16310.0
2017-05-23	686.61	773.15	6.1947	88.19	894.11	62.479	821.72	192.4	16242.0
2017-05-22	686.73	770.41	6.1816	88.224	895.05	62.813	827.73	192.09	16264.0
2017-05-19	687.86	765.86	6.1927	88.379	893.29	62.744	834.76	194.51	16362.0
2017-05-18	686.12	766.91	6.1903	88.13	891.26	62.877	830.79	192.24	16316.0
2017-05-17	686.35	762.76	6.1041	88.127	888.11	62.782	822.12	190.09	16228.0
2017-05-16	687.9	756.55	6.0622	88.329	888.92	62.743	818.11	191.28	16244.0
2017-05-15	688.52	752.91	6.0827	88.338	887.8	62.997	827.85	194.13	16333.0

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
2017-05-25	美元	0.93	0.94967	1.04383	1.12028	1.20039	1.41794	1.72289
2017-05-24	美元	0.93056	0.94967	1.03272	1.11056	1.19761	1.41739	1.72567
2017-05-23	美元	0.93056	0.94944	1.02356	1.10139	1.18867	1.4135	1.71956
2017-05-22	美元	0.92889	0.94833	1.02939	1.09889	1.192	1.41933	1.7265
2017-05-19	美元	0.92889	0.9475	1.01711	1.09611	1.18644	1.41517	1.72289
2017-05-18	美元	0.92778	0.94722	1.00994	1.07639	1.17172	1.39906	1.70456
2017-05-17	美元	0.92833	0.94667	1.00356	1.07833	1.17839	1.41406	1.73289
2017-05-16	美元	0.92833	0.94667	0.99911	1.07833	1.18117	1.42044	1.74539
2017-05-15	美元	0.92889	0.94778	1.00078	1.07556	1.17944	1.42267	1.74511
2017-05-12	美元	0.92833	0.94667	0.99244	1.07778	1.17956	1.43656	1.76567