



全一海运市场周报

2017.11 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2017.11.13 - 11.17\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场需求持续下滑 多数航线运价下跌】

本周，中国出口集装箱运输市场总体需求持续下滑，除澳新航线外的多数远洋航线货量和运价均出现不同程度回落，综合指数下跌。11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734.15点，较上期下跌6.1%。

欧洲航线：欧元区经济恢复势头总体保持稳健，但由于市场已临近圣诞假期，多数货主减缓出货步伐，市场货量下滑。上海港船舶平均舱位利用率下降到85-90%之间，地中海航线舱位利用率则下滑至70-80%范围内，运力过剩情况有所加剧。受此影响，部分航商为维持市场份额，对各自订舱运价进行了不同程度的下调，市场运价下跌。11月17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689美元/TEU、595美元/TEU，分别较上期下跌5.4%、3.9%。

北美航线：据美国商务部11月15日发布数据显示，10月美国零售销售月率为0.2，前值为1.9，大幅下跌1.7，影响运输需求增长步伐。市场较往年提前进入淡季，货量有所下滑，上海港船舶平均舱位利用率约在九成左右。多数航商回调运价以加强揽货，市场运价继续下跌。11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1249美元/FEU、1801美元/FEU，较上期分别下跌11.5%、6.1%。

波斯湾航线：由于目的地市场需求不足，市场货量表现持续疲软。虽然有部分航商采取停航措施，但运力过剩情况依旧严峻，上海港船舶平均舱位利用率徘徊在85%左右。由于舱位富余较多，市场竞争程度加剧，即期市场运价大幅下跌。11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410美元/TEU，较上期下跌14.9%。

澳新航线：受“圣诞”货源支撑，舱位紧张状况持续，上海港船舶平均舱位利用率维持在95%以上，并有部分班次满载出运。由于需求旺盛，部分航商对各自订舱运价进行了补涨，市场运价稳步走高。11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1362美元/TEU，较上期上涨4.0%，较9月底上涨92.4%。

南美航线：运输需求总体保持稳定，南美东岸航线舱位较为紧张，上海港船舶平均舱位利用率保持在95%以上，并有部分班次满载；南美西岸航线货量有



所下滑，上海港船舶平均舱位利用率约在 90%左右。但由于市场竞争加剧，涨后运价未能企稳，市场运价回落。11 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 2678 美元/TEU，较上期下跌 8.4%。

日本航线：运输需求总体平稳，市场运价基本稳定。11 月 17 日，中国出口至日本航线运价指数为 667.28 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【运力供不应求加剧 沿海运价高位上涨】

本周，煤炭、粮食以及矿石运输需求集体发力，运力供不应求加剧，运价高位上涨。11 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 1320.85 点，较上周上涨 6.0%。其中煤炭、金属矿石、粮食运价指数均上涨，成品油、原油运价指数维稳。

煤炭市场：本周，沿海煤炭运输市场迎来多方利好，火热行情延续，运力供不应求的格局推动运价高位上涨。需求方面，11 月 15 日开始北方大范围地区进入集中供暖时期，用煤需求持续回暖。据统计，17 日沿海六大电厂日耗煤量 62.2 万吨，较上周同期增长 3.6 万吨。“迎峰度冬”供暖用煤旺季的来临使得下游采购热情被点燃，北方发运港船舶压港现象较前两周已明显加重。同时部分非煤货种也迎来运输高峰，粮食、矿石等运输需求均明显提升，而作为回程货的海砂，由于南方装港压港现象加重，部分船舶来回运输周期拉长，原本吃紧的运力进一步紧张。另外，成本因素也是近期支撑运价的关键因素，燃油价格冲上高位后，船东运营成本明显上升，为保证当前形势下的盈利空间，抬价心理不断走强。

11 月 17 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1403.23 点，较上周上涨 6.6%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，各航线运价均有 6-8 元/吨的涨幅。其中，秦皇岛-上海（4-5 万 dwt）航线运价为 51.7 元/吨，较上周五上涨 6.5 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 55.2 元/吨，较上周五上涨 7.0 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 60.8 元/吨，较上周五上涨 7.1 元/吨。华南市场，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 57.0 元/吨，较上周五上涨 6.1 元/吨。

金属矿石市场：受冬季取暖期限产影响，部分钢厂已经开始提前备货，采购规模有所提升。同时，长江枯水期导致吃水下降，进一步加快钢厂租船节奏，铁矿石运输需求较前期明显改善，并对煤炭运输市场形成支撑。11 月 17 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1288.91 点，较上周上涨 5.1%。

粮食市场：近期，国内粮食市场火热，由于新粮大规模上市，粮食贸易重回正轨，下游备货热情高涨，贸易商发货积极。而沿海散货运力持续吃紧使得粮食运输市场同样“一船难求”，沿海粮食运价大幅上涨。11 月 17 日，沿海粮食货种运价指数报收 1479.92 点，较上周大幅上涨 17.9%。



国内成品油市场：目前沿海成品油运输市场已步入传统旺季，运输需求呈现回暖态势。且由于临近冬季，国内柴油市场负号柴油上市，导致市场资源偏紧，下游补库操作活跃，成品油运输市场成交氛围逐步转暖。11月17日，上海航运交易所发布的成品油货种运价指数报收1262.87点，原油货种运价指数报收1541.71点，均与上周持平。

(3) 中国进口干散货运输市场

【三大船型市场回调 综合指数受累下滑】

本周中国进口干散货运输市场三大船型市场低迷，租金、运价大幅回落。中国进口干散货综合指数受累下滑，跌破1000点。11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946.97点，运价指数为839.42点，租金指数为1108.28点，较上周四分别下跌9.8%、5.6%和14.1%。

海岬型船市场：本周海岬型船两大洋市场租金、运价均有所下滑。一方面由于钢厂限产影响，部分贸易商看空后市；另一方面，铁矿石期货价格走弱，加之国内铁矿石港口库存高企，市场上观望气氛较浓，进口矿市场受到小幅冲击。反映到航运市场，上周末巴西长航线上发货人动作频频，支撑市场快速上涨，且由于前期太平洋市场涨幅较大，长航线上空放的船舶有限，11月底12月初到巴西的运力较为紧张，市场气氛不错。但本周初传出VALE贸易受阻的消息，市场氛围转弱，船货双方分歧较大，运价水平一路下跌。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为18.181美元/吨，较上周四下跌1.8%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为13.592美元/吨，较上周四下跌4.7%。太平洋市场，周初主要发货人在现货市场上动作寥寥，缺乏成交，后期受巴西长航线运价下跌影响，船东信心不足，运力在太平洋堆积，加之货盘总体不多，租金、运价阴跌不止。周四，澳洲市场货盘有所增加，部分发货人在市场上寻找12月初的船，据悉澳大利亚丹皮尔至青岛航线即期船成交价在7.65美元/吨左右。周四，中国北方至澳大利亚往返航线TCT日租金为18583美元，较上周四下跌12.0%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为7.617美元/吨，较上周四下跌8.2%。

巴拿马型船市场：本周巴拿马型船两大洋市场基本面变化不大，租金、运价继续下滑。太平洋市场，一方面中国进口煤炭限制措施没有放松的迹象，远东地区煤炭运输需求依旧低迷，船多货少局面进一步加剧；另一方面，美湾粮食出货节奏低于市场预期水平，对太平洋市场支撑减弱，氛围不佳，租金、运价水平进一步回落。16日市场报出8.3万载重吨船，11月17日岚山交船，经东澳，日本还船，成交日租金为9500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9422美元，较上周四下跌14.1%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为5.771美元/吨，较上周四下跌9.2%。大西洋市场，尽管正逢美湾出货旺季，但今年市场出货情况明显低于市场预期，且受我国农业部严控GMO转基因证书影响，部分油厂进口大豆无法卸船入厂，可能影响到未来几个月的进口大豆采购需求，粮食运价继续走软。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为31.190美元/吨，较上周四下跌2.6%；美湾密西西比河至中国北方港口粮食运价为41.750美元/吨，较上周四下跌2.7%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场继续保持下行态势，租金、运价跌幅扩大。本周大量运力空出急于找货，市场总体货量不多，印尼煤炭货盘保持



低位，菲律宾镍矿货盘进入季节性淡季，仅有零星钢材、铝矾土等货盘，货少船多，租金、运价加速下探。周四，中国南方至印尼往返航线 TCT 日租金为 6460 美元，较上周四下跌 21.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.691 美元/吨，较上周四下跌 12.0%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.721 美元/吨，较上周四下跌 7.6%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价小幅下跌 成品油运价小幅上涨】

随着上周中东的局势变化刺激油价不断上涨，本周美国能源信息署周中数据显示美国上周原油库存意外的增加，加上俄罗斯对延长减产态度的摇摆不定以及市场预期需求的不明确持续拖累油价，使其未能继续上周涨势而出现了小幅回落。布伦特原油期货价格周四报 61.32 美元/桶，较上周下跌 4.0%。全球原油运输市场大船运价先涨后跌，中型船运价持续下跌，小型船运价有涨有跌。中国进口 VLCC 运输市场气氛平静，运价小幅下滑。11 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 806.16 点，较上周下跌 1.8%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场成交趋缓，运价小幅下跌。本周，中东航线 11 月货盘成交结束，12 月初的货盘还未大量放出，市场报出的现代型船成交量价均小幅下滑，运价跌破 WS70。周中，西非航线报出一笔 12 月中旬的货盘成交，成交价 WS70.5，较上周有所下滑，但船东对冬季长航线行情仍抱有期望，挺价意愿较强。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS69.65，较上周四下跌 2.1%，CT1 的 5 日平均为 WS70.75，较上周上涨 1.0%，等价期租租金（TCE）平均 2.3 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS70.35，下跌 1.6%，平均为 WS71.17，TCE 平均 2.7 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场西非航线受尼日利亚中断生产影响运价不断下跌，地中海航线运价持续下跌。西非至欧洲市场运价下跌到 WS74 至 WS80，TCE 约 0.8 至 1.0 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，埃及至希腊，11 月 25 至 26 日货盘，成交运价为 WS80。地中海和黑海航线市场整体运价下跌至 WS87 至 WS90，TCE 约 1.0 至 1.2 万美元/天。澳洲进口主要来自非洲，一艘 13 万吨级船，西非至澳大利亚，11 月 30 日货盘，成交运价为 WS97.5。亚洲进口主要来自土耳其，一艘 13 万吨级船，杰伊汉至印度，12 月 1 至 3 日货盘，成交包干运费为 165 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场运价有涨有跌，整体运价小幅回升。7 万吨级船加勒比海至美湾运价依旧在 WS100（TCE 仍然在保本点附近）。跨地中海运价小幅上涨至 WS101 水平（TCE 上升至 0.5 万美元/天）。北海短程运价保持在 WS92、TCE 依旧没有摆脱赤字。波罗的海短程运价维持在 WS67，TCE 始终在保本点附近。该航线一艘 10 万吨级船，俄罗斯至英国，11 月 24 日货盘，成交运价为 WS67.5。波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价小幅下跌，分别在 WS118 和 WS116，TCE 分别为 0.7 万美元/天、1.1 万美元/天。中国进口主要来自俄罗斯的科兹米诺。该航线一艘 10 万吨级船，11 月下旬货盘，成交包干运费为 49.5 万美元，比上期略有回调。



国际成品油轮 (Product)：本周成品油运输市场随着季节变化询盘增多，部分航线运价明显上涨，整体运价水平小幅上升。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅上升至 WS178 (TCE 约 0.8 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价小幅上升至 WS126 (TCE 约 0.8 万美元/天)；7.5 万吨级船运价保持在 WS123 (TCE 大约 1.1 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价维持在 WS136 水平 (TCE 约 0.6 万美元/天)；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价大幅上升至 WS144 (TCE 约 0.6 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 1.3 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际散货船价续涨 二手船市成交量缩】

11 月 15 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 775.75 点，环比微跌 0.01%。其中，国际散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别上涨 2.16%、0.01%；国际油轮船价综合指数和沿海散货船价综合指数分别下跌 0.25%、0.66%。

散货船东处于盈利状态，因前期散货运价反弹影响，二手散货船价格继续以涨为主。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1129 万美元、环比涨 2.13%；57000DWT--1587 万美元、环比涨 5.17%；75000DWT--1850 万美元、环比涨 1.83%；170000DWT--3339 万美元、环比跌 0.04%。10 月份，受环保督察和采暖限产等影响，国内钢材产量 9179 万吨，同比下降 1.6%。钢铁行业工业产量增速连续 2 个月回落，利润方面却增加显著。散运市场受“中国因素”影响，运输需求减缓，BDI 指数依旧在回踩，周二收于 1405 点，环比下跌 4.62%，全球散运市场总体疲弱，船舶运力堆积严重，运价下跌，干散货船 1 年期租费率跌多涨少，预计二手船价格有震荡调整可能。本周，二手散货船成交量下滑，共计成交 16 艘（环比减少 9 艘），总运力 85 万 DWT，成交金额 19586 万美元。

今年美国原油产量比 2016 年中期增加 14%，达到创纪录的 962 万桶/日。尽管 OPEC 牵头的减产行动及中东紧张局势为油市带来利多因素，但这些影响似乎被美国活跃钻井数和产量提高所抵消。布伦特原油现货价格收于 63.16 美元/桶（周二），环比下跌 6.11%。本周，国际油轮运输需求略有改善，即期运价短期企稳，二手油轮船价涨跌各半，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2030 万美元、环比涨 0.04%；74000DWT--2505 万美元、环比涨 0.12%；105000DWT--2459 万美元、环比跌 1.25%；158000DWT--4556 万美元、环比跌 0.31%；300000DWT--5480 万美元、环比持平。随着油运市场进入传统旺季（11 月至明年 1 月），油轮亏损运输情形可能有所扭转。当前，全球石油需求达到迄今为止最高水平，同时油轮船队仍然十分庞大且不断增长，油轮买卖基本处于停滞状态，预计二手油轮价格将低位震荡。本周，二手国际油轮共计成交 3 艘（环比减少 6 艘），总运力 12 万 DWT，成交金额 2100 万美元。

煤价下跌，用煤企业采购积极性受阻；燃油价格上涨，船舶经营成本增加，沿海运价在僵持中小幅波动，二手船价格继续下跌。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--115 万人民币、环比跌 0.42%；5000DWT--714 万人民币、环比跌 0.99%。近期，钢铁产能收缩，金属矿石运输需求下滑；



冷空气南下，火电库存下降，冬储煤开始拉运；新粮供应增加，北方粮价回落，南方贸易商进货积极。总体来说，沿海煤炭和粮食运输需求较好，船东因成本增加而涨价，运价将小幅走高，预计二手散货船价格短期将止跌回稳。本周，沿海散货船成交稀少，市场多以观望为主。

内河散货运输需求有所回落，二手散货船价格跌多涨少。本周，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--50 万人民币、环比跌 0.15%；1000DWT--97 万人民币、环比跌 0.48%；2000DWT--201 万人民币、环比跌 3.37%；3000DWT--271 万人民币、环比涨 5.10%。全国房地产销售和投资资金到位增速均在不断回落，开发商购地冲动被迫抑制，短期内土地购置费用恐难以维持当前较快增长的态势，地产投资增速将面临较大的下行压力。内河建材运输需求难以呈现大的改变，预计内河散货船价格将震荡往复。本周，内河散货船成交继续缩量，共计成交 27 艘（环比减少 10 艘），总运力 3.9 万 DWT，成交金额 3440 万元人民币。

来源：上海航运交易所

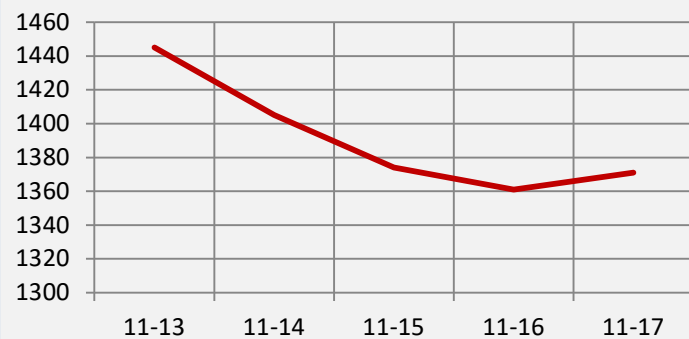
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

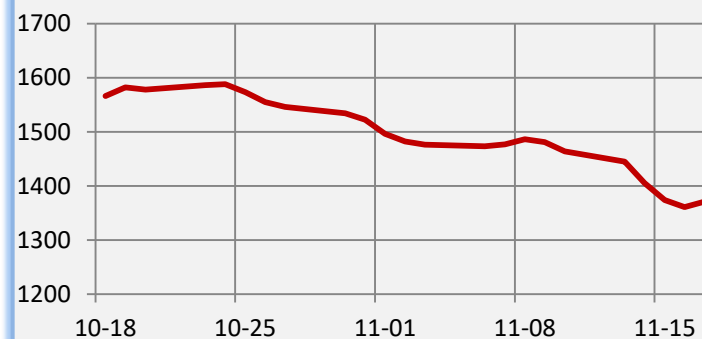
波罗的海指数	11 月 13 日		11 月 14 日		11 月 15 日		11 月 16 日		11 月 17 日	
BDI	1,445	-19	1,405	-40	1,374	-31	1,361	-13	1,371	+10
BCI	3,351	-9	3,209	-142	3,108	-101	3,084	-24	3,153	+69
BPI	1,387	-31	1,346	-41	1,320	-26	1,298	-22	1,285	-13
BSI	888	-24	872	-16	858	-14	849	-9	845	-4
BHSI	642	-2	640	-2	637	-3	634	-3	630	-4



上周 BDI 指数走势



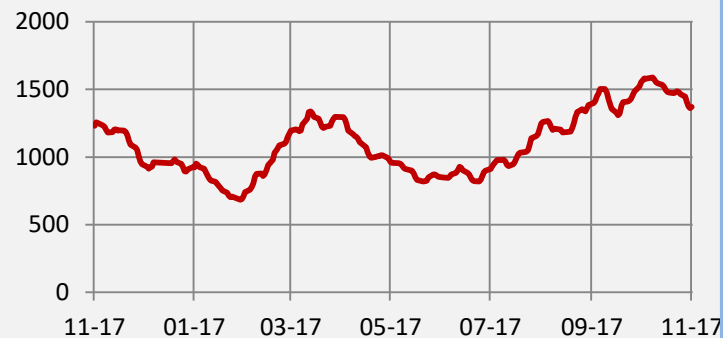
近一个月 BDI 指数走势



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 45 周	第 44 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	20,750	20,750	0	0.0%
	一年	18,000	18,000	0	0.0%
	三年	15,250	15,250	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	12,750	13,250	-500	-3.8%
	一年	13,000	13,000	0	0.0%
	三年	12,750	12,750	0	0.0%
Smax (55K)	半年	11,750	12,000	-250	-2.1%
	一年	11,500	11,500	0	0.0%
	三年	11,250	11,250	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	9,500	9,500	0	0.0%
	一年	9,250	9,250	0	0.0%
	三年	9,250	9,250	0	0.0%

截止日期: 2017-11-14

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Anangel Horizon 2016 180940 dwt dely Rotterdam 23/25 Nov trip via USEC redel South Korea \$34,000 daily - Panocean

Stella Naomi RWE relet 2016 180000 dwt dely Flushing 24/26 Nov trip via Seven Islands redel Turkey \$27,250 daily - MOL

Jin Wen Feng 2012 93696 dwt dely SW Pass 01/15 Dec trip Skaw-Passero \$12,500 daily plus \$250,000 bb - ADMI

Haoyue 2016 82000 dwt dely Colombia 25/30 Nov trip Skaw-Passero \$13,000 daily plus \$300,000 bb - Jera



Golden Keen 2012 81586 dwt dely New Orleans 04 Dec trip Gibraltar-Skaw \$13,000 daily plus 250,000 bb - Ultrabulk

Xing Le Hai 2017 81361 dwt dely Huangpu 20/21 Nov trip via Indonesia redel India \$10,800 daily - Jaldhi

Songa Flama 2011 80448 dwt dely East coast South America 10/15 Dec trip Singapore-Japan \$15,000 daily plus \$500,000 bb - Cargill

Fortune Lady 1998 74761 dwt dely SW Pass spot trip Singapore-Japan \$13,500 daily plus \$350,000 bb - cnr

San Nicolas 2010 58802 dwt dely Samarinda prompt trip via Indonesia redel India \$9,200 daily + \$30,000 bb - PWSL

Desert Victory 2011 57434 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel EC India \$8,500 daily option redel WC India \$9,000 daily - cnr

Yan Dang Hai 2008 53393 dwt dely Canakkale 20/25 Nov trip via Black Sea redel Spain \$10,250 daily - Cosmotrade

Georgiana 2008 53390 dwt dely Shanghai 23/24 Nov trip redel SE Asia \$5,950 daily - Chun An

Skua 2003 53350 dwt dely Tampa prompt trip via US Gulf redel West Africa \$18,750 daily - Ultrabulk

NY Trader II 2014 37054 dwt dely WC Norway 20/23 Nov trip Baltic redel Black Sea approx \$12,000 daily - cnr

(2) 期租租船摘录

Lowlands Erica 2007 176862 dwt dely Singapore-Japan in d/c January/March 2018 11/13 months trading redel worldwide \$14,500 daily - Koch Shipping

Flag Tom 2011 93268 dwt dely Taiwan 20/25 Nov 2 to 3 laden legs redel Singapore-Japan \$11,500 daily - Louis Dreyfus

Darya Lok 2012 81874 dwt dely Xiamen prompt 4/6 months redel worldwide \$11,000 daily - Solebay

Red Lily 2017 81600 dwt dely Japan 17/21 Nov 4/7 months trading redel worldwide \$13,000 daily - South 32

Naias 2006 73546 dwt dely Dalian 20 Nov/05 Dec 15/18 months redel worldwide \$10,000 daily - Phaethon



4. 航运市场动态

【全球集装箱港口增速创 7 年新高 市场真的好转了吗？】

最新迹象表明：2009 年以来的经济危机对全球航运市场的影响越来越小，甚至已接近尾声，今年第三季度全球集装箱港口吞吐量大幅提升。

据 Alphaliner 数据显示，2017 年第三季度全球集装箱港口吞吐量同比增长 7.7%，创 7 年新高。该增速是根据其统计的 200 个集装箱港口，这些港口的集装箱吞吐量可覆盖全球 75% 的港口数据。

此外，值得注意的是，今年第三季度的增速是继第一、二季度的增速分别为 5.8% 和 7.4% 之后的，连续三个季度继续快速增长，且全球每个国家或地区都实现正增长，连拉丁美洲及此前经济停滞不前的巴西等地也实现正增长。与此同时，Alphaliner 也将之前全年 6% 的预测增速调整提高至 6.4%。

分区域来看，拉丁美洲区域整体增速高达 10%，是全球增长最快的区域，预计未来几个月亚洲至南美服务航线将有所调整，而待马士基收购汉堡南美后，毕竟进入该市场，争夺市场份额。

而在美国经济的提振下，北美西部及欧洲也实现快速增长。其中，北美港口集装箱吞吐量增速为 8.7%；北欧增速为 4.7%；地中海及南欧其他区域增速为 8.2%。

亚洲区域，包括香港港在内的中国港口第三季度完成集装箱吞吐量同比增长 9.3%。其中，宁波港增速高达 13.3%，至 638 万 TEU；广州港增速紧随其后，增速为 11.9%，完成集装箱吞吐量 520 万 TEU。而受联盟重组影响，东南亚区域港口明显不及其他区域，增速为 4.2%。其中，全球第 12 大港口——马来西亚巴生港今年三季度下滑 15.1%，预计集装箱吞吐量为 281 万 TEU。北亚区域增速为 4.3%。

需要关注的是，此次港口增长主要出现在集装箱门户区域，而并非转运中心。以进口为主的集装箱港口门户洛杉矶港、纽约港和鹿特丹港都实现两位数增长；而安特卫普港和汉堡港的增长相对温和，增速分别为 5.8% 和 1.2%。

但中转型港口又不尽相同。其中，受联盟结构的调整，新加坡增速为 9.9%；马来西亚转运中心丹戎帕拉帕斯港的增速为 13%；香港港亦扭转了长期以来的下跌趋势，增速为 4.9%；西班牙阿尔赫西拉斯港受周围竞争对手——丹吉尔港、拉斯帕尔马斯港和瓦伦西亚等港口的影响，同比下跌 19.4%。

尽管全球集装箱港口增速良好，但集装箱海运业供给过剩的局面尚未明显改善。Alphaliner 表示：“尽管第三季度的增长率录得很高，但运营商在需求



面尚未出现很大程度的改善。

由于新船交付量增加及闲置船舶量减少的双重作用，截至 9 月底，全球集装箱海运供给量同比增长 8.1%。而受次影响，全球海运费单周就下跌 4%。

来源：中国港口协会

【散货船 OUT！希腊船东最爱两大船型】

前 9 个月，希腊船东又订造了 86 艘新船，再次重返全球首位。随着现金充裕的希腊船东继续订造和购买船舶，希腊船队更新和扩张步伐仍在继续。但希腊船东投资船型的热点已经出现了明显变化，传统的散货船已经不再是希腊船东的最爱，而油船和液化气船成为希腊船东最青睐的船型。

在过去十年，希腊船东投资新造船总额累计超过 1000 亿美元，10 月初其手持订单价值总额达 152 亿美元，仅次于日本船东的 201 亿美元，排名全球第二。排名第三的中国船东为 150 亿美元。

手持订单显示出希腊船东最近几年订造新船的速度和船型发生了很大变化。据 Naftiliaki 最新发布的希腊航运调查数据显示，截止 10 月初，59 家希腊航运公司共计手持订单量为 237 艘、2380 万载重吨。其中，油船最多达到 105 艘，散货船 64 艘，液化石油气（LPG）船 12 艘、液化天然气（LNG）船为 18 艘，乙烯运输船（LEG）为 2 艘，集装箱船为 21 艘，海工支援船（OSV）为 12 艘，钻井平台为 3 座。

2011 年 10 月初的数据统计显示，希腊船东手持订单显示，124 家船东共计持有 481 艘 4440 万载重吨，散货船占手持订单量超过一半，为 277 艘 2300 万载重吨。当时希腊船东还持有 114 艘 1600 万载重吨油船订单。而 2013 年 10 月的数据统计显示，83 家希腊船东手持订单量为 390 艘 3200 万载重吨，尽管散货船仍旧占主导地位，但是油船和液化气船总计达到了 170 艘，包括 96 艘油船、26 艘 LPG 船和 48 艘 LNG 船，另外还有 48 艘集装箱船。

数据显示，虽然希腊船东依然是全球最大的船东国，但是无论是载重吨还是数量，希腊船东手持订单数量都在逐年减少，同时，传统的散货船已经不是希腊船东的最爱，而油船和液化气船已经越来越成为希腊船东最青睐的船型。

在今年前 9 个月，希腊船东又订造了 86 艘新船，重返全球首位。此外，希腊船东还签署了一系列建造意向书，其中包括 Golden Union 的 8 艘 82000 载重吨散货船意向书和 Angelicoussis 的 2 艘 208000 载重吨 Newcastlemaxes 散货船意向书。

VesselsValue 表示，新造船融资已经成为现金短缺的富人的手段，希腊船东今年出现一系列的新船订单，其中那些知名船东仍旧占主导地位，但是一些不太熟悉的船东也在下单造船。



船队更新不限于订造新船。希腊船东也在二手船市场上收购了 260 艘船，截至目前，作为今年最活跃的船东，希腊船东已经投资近 40 亿美元。仅次于此的是中国买家，耗资 20 亿美元收购了 190 艘船。

同时，希腊船东也出售了 170 艘商船，接近 22 亿美元，领先于德国船东，德国船东出售了 170 艘商船约 21 亿美元。希腊船东在拆解老龄船舶方面，也领先于任何一个国家，共计拆解了 60 艘 350 万载重吨，其次为新加坡，共拆解了 40 艘 134 万载重吨老龄船舶。

来源：国际船舶网

【德路里：更多超大型箱船订单破坏市场】

航运咨询公司德路里（Drewry）近日表示，最近市场上出现一系列超大型集装箱船新船订单，进一步增加集装箱船手持订单量，这将破坏集装箱航运业的供需平衡。

目前集装箱船手持订单中，几乎 50% 的 18000TEU 级集装箱船将于 2020 年底交付。基于目前的集装箱航运需求展望，可以说已经超过了中短期所需。其中，达飞轮船和地中海航运在今年早些时候订造了超过 18000TEU 的超大型集装箱船。

德路里在近期的集装箱船市场展望研讨会上表示，其他集装箱航运公司虽然不太可能加入达飞轮船和地中海航运的订单热潮，但也并非完全不可能。

此后，中远海运集团宣布计划发行新股募集 19 亿美元，用于订造 20 艘新船。根据 2017 年 10 月下旬公布的计划，订造项目包括 11 艘 20000TEU 级集装箱船，以及 9 艘 13800-14500TEU 集装箱船。此外，韩国现代商船则否认了近期市场上传言的 14 艘 22000TEU 集装箱船订造计划。

德路里表示，中远海运和现代商船潜在的订单，只会破坏供需平衡，损害运营商的利益。由于 18000TEU 集装箱船运营商和联盟之间分布不均，达飞轮船的超大型集装箱船订单有一定的道理，帮助其赶上竞争对手。

德路里表示，未来的超大型集装箱船订单，预计将来自于拥有超大型集装箱船数量较少的航运公司。因此，THE Alliance，包括赫伯罗特、阳明海运、Ocean Network Express (ONE)（日本邮船、商船三井和川崎汽船合并集运业务创建的新公司品牌）最有可能签订超大型集装箱船订单。然而，由于融资资源较为有限，这些公司的超大型集装箱船订单不太可能出现。同时，这些公司也没有任何公开订造新船的消息。

除了前 20 大航运公司之外，另有两家船东潜在的超大型集装箱船订单值得注意，即过去持扩张论调的伊朗船东 IRISL，以及韩国船东 SM Line。



德路里总结称，以合乎逻辑的理由订造超大型集装箱船的公司可能不会有，但是很多公司最感兴趣的是扩张他们的船队。在此刻，成为更大的航运公司的声望超过了经济意义。

来源：国际船舶网

【丁泽娟：航运市场走出困境还早】

相比二季度运价低迷，马士基航运三季度平均运价环比增长 5.5%，这是过去两年来马士基首次观察到运价回升。不过在丁泽娟看来，全球贸易量未来一段时间仍难见大幅上涨，行业仍然没有实现供需平衡，说航运走出低运价困境为时过早。10 亿美元盈利的“小目标”无法达成了。

马士基集团 11 月初发布的财报显示，其三季度实际利润为 4.26 亿美元，其中最大的业务板块马士基航运 (Maersk Line) 出现 1.16 亿美元亏损，同比去年下滑了 3.8 亿美元。在三季度报告出炉后，马士基首次明确表示全年集团盈利将低于 10 亿美元，在去年 31 亿美元实际利润基础上大幅度缩水。

航运业的低迷正处于一个新阶段——市场形势瞬息万变，运价的变化速度短以周计，即便是头号集运班轮公司也不能掉以轻心。

在 11 月 4 日接受 21 世纪经济报道等媒体采访期间，马士基航运大中华区总裁丁泽娟谈到了三季度马士基所做的战略分拆，谈到了韩进海运破产带来的影响，介绍了现代商船加入后 2M 进行调整的看法，并详细阐述了马士基增长路径的变化。

值得一提的是，相比二季度运价低迷，马士基航运三季度平均运价环比增长 5.5%，这是过去两年来马士基首次观察到运价回升。马士基航运首席财务官 Pierre Danet 据此认为，有迹象表明运价已经触底反弹。

不过在丁泽娟看来，全球贸易量未来一段时间仍难见大幅上涨，行业仍然没有实现供需平衡，现在要说航运走出低运价困境为时过早。

增长路径调整：关注并购机会

《21 世纪》：之前马士基集团宣布业务分拆，整个航运物流板块的架构调整什么时候开始？

丁泽娟：目前架构还是维持原状，总部在考虑如何调整。我们集运业务目前提供的是港到港服务，如果客户对更完善的运输链整合有需求，希望从航运到物流只对接一个窗口，我们也愿意提供。另外公司第三方业务品牌会继续保留。《21 世纪》：分拆时提出马士基航运会通过收购来扩大市场份额，现在有无目标？最近韩进正在出售航线网络和码头等资产，马士基航运是否有相关意愿？



丁泽娟：公司过去几年采用循序渐进式，实现可持续增长。施索仁（现任马士基集团 CEO，此前任马士基航运 CEO）2012 年接手时马士基航运的财务状况不好，当时第一要务是实现利润回升。

到 2014 年已经连续三年实现良好盈利。当时认为实现有机增长、扩大市场份额一定要投资新的运力，才有了新船建造计划。

但 2015 年之后，行业期望中的需求回暖没有出现。在运力增长已经大过需求增长的情况下，公司二季度决定暂停和推迟新船建造。

期间也在整理增长路径。2009 年来行业期待的整合并购终于在去年开始出现。加之今年 8 月韩进海运申请破产保护，每一个健康的产业都会出现的整合周期出现了。在市场运力过剩、很多公司出现财务困难的情况下，出现收购机会的可能性大大提高。

但上市公司收购需要多方考虑，包括收购能带给客户、产品什么样的收益，是否符合增长方向，如何定价等。

《21 世纪》：怎么看目前集运市场的集中程度？接下来会否有进一步的破产或兼并发生？

丁泽娟：行业间都希望是如此，这可以让行业健康运转。但这个行业很多发展也是不理性的。目前很多公司都处于负债率很高的状态，很可能会有现金流问题。至于走势如何，因受制于政府、公司股权结构等因素影响，并不好判断。

《21 世纪》：海洋联盟刚刚宣布在 41 条航线上展开合作，现代商船加入 2M 联盟的网络布局进展如何？

丁泽娟：目前还没有非常具体的计划。我想强调的是，现代商船的运力和 2M 两家（马士基和地中海）是不能比的，因为 2M 在东西向航线上的骨架之前就已构建好了。我个人认为现代商船加入对 2M 联盟会是一种延伸，可能有航线会增加或调整，但不会重新规划整个航线网络。

“运价回暖”？为时尚早

《21 世纪》：马士基航运今年三季度的运价比二季度出现反弹。这是阶段性还是长期趋势？对明年集运市场的增长如何判断？

丁泽娟：运价由两个因素左右：运力供应和市场需求的生长。到 2017 年全球贸易不大可能意外出现大幅上涨。但航运业还有季节性影响，比如某个节点突然货量增长旺盛，就会出现运价波动。



长期运力还会出现增长，因为新船下水的订单会高过全球箱量的增长，至少在 2017 年甚至 2018 年都会如此。

虽然运价走势向好，但供需目前还没有达到完全平衡。现在说航运走出低运价困境，我觉得为时过早。

但这只是结构性的供需落差，最根本还是对中短期市场的判断，并以此调配运力。

《21 世纪》：马士基如何寻找运力供需平衡点？10 月底一些航线出现爆仓，运价后续走势如何？

丁泽娟：公司每年会先做一整年全球集装箱需求量预测，以此投资和部署一年的运力。比如今年预测全球集装箱增长量为 2%-3%，公司前三季度运量增长对市场需求的预测完全一致。

我们今年预测运量是 2%-4% 区间浮动，有季节性因素影响。如今整个集运业跟 2008 年以前很不一样，到 2009 年之后季节性开始相对难以预测。

对于航线运价走势的判断，要看具体航线。比如今年拉美航线国庆后爆仓，是因为拉美市场不大，突然各家都在撤减运力，但货量递减并不明显。

我个人判断后续走势关注两个因素，一是今年春节较早，会大大提前节前出货周期；二是韩进破产后，部分韩进的客户必须重发订单，重新补货。影响多大还很难说，不同行业的客户反馈不一。

《21 世纪》：现在运价调整是否越来越频繁？

丁泽娟：现在整个市场的箱量变化非常大，很难预测。如去年国庆后箱量下跌非常大，但今年国庆后量没有明显减少，而且回升得非常快。现在每周都要看运价如何调整。

我个人认为这对客户和船公司都不是好事，因为船公司要把很多精力放在运价调整上，服务水平也很难保持稳定，韩进突然宣布破产保护就是一个例子。一个集装箱从中国运到美西，运费最低仅几百美元，但里面可能是上千万美元的货品。如果为了省一两百美元的运价错过销售期，怎么平衡当中的风险？

来源：21 世纪经济报道



【供过于求，2018 年油船收益保持低位】

由于运力过剩的影响挥之不去，油运市场预测的明年复苏以及公司盈利增长实现似乎遥遥无期。

惠誉评级公司（Fitch Ratings）表示，大量新船交付和有限的旧船报废意味着全球油船市场在短期内仍将保持供过于求的状态，2018 年运费将继续保持低迷，航运公司信用指标继续承压。该评级机构预计，2017 年末的运力将比去年同期增加 5-6%。

惠誉预测，2018 年油船运力进一步增长 4%。这反映了 2015 年油船订单量较大，其中大部分订单来自希腊和中国。

由于废钢价格上涨，旧船报废略有上升。但是今年前 7 个月，只有 5 艘 VLCC 报废，而同期交付了 36 艘 VLCC。由于全球石油库存高企和欧佩克减产，2017 年石油需求增速预计可能下降。

该机构预计，全球石油消费量不断上升，美国石油出口量增加，石油库存逐步放缓，将推动 2018 年油船需求适度增长。因此，油运需求可能上升约 4%，与供应增长相称，这应该能够阻止市场的恶化。不过，如果老龄船舶拆解量没有进一步增长，或者运力供应没有进一步放缓，油运运价不可能显著提高。

因此，惠誉预计，整个 2018 年油船运费将维持在目前的低水平。继 2016 年运费爆跌 52%后，2017 年前 10 月苏伊士型油船运费下降了 39%。

该评级机构总结称，油运价格低迷将使航运公司在未来一年内承受信贷压力，尽管流动性风险受到限制，但是财务状况良好的公司信贷能力进一步增强。Soechi 和 Sovcomflot 这类长期租赁合同占比较大的公司应该能够保持相对健康的运营利润，而那些长期租赁合同少的公司充其量就是保持收支平衡。

来源：国际船舶网

5. 船舶市场动态

【152 亿美元！现金充裕的希腊船东掀起造船热潮】

随着现金充裕的希腊船东继续建造和购买船只，希腊船队的更新速度在加快。

希腊航运信息机构 Naftiliaki 对希腊船舶订单的一项调查显示，在 10 月初，希腊的 59 家公司共订购了 237 艘船，共计 2380 万 DWT。



其中油轮的订单最多，达到 105 艘。此外还包括 64 艘散货船、12 艘 LPG 船、18 艘 LNG 船、2 艘液态乙烯运输船、21 艘集装箱船、12 艘近海补给船和 3 艘钻井平台。

今年前 9 个月，希腊船东签订了 86 艘造船合同，使希腊重新占据全球新造船的巅峰。

此外，大批的各类船舶合同处在签订意向书阶段，其中有希腊金联航运公司签订的高达 8 艘 82000 DWT 的散货船合同，还有希腊最大航运集团 Angelicoussis 订造的两艘 208000 DWT 纽卡斯尔型船。

过去 10 年，全球新船投资逾 1000 亿美元。希腊 10 月初的订单总额为 152 亿美元，仅次于日本的 201 亿美元，高于中国的 150 亿美元。

船舶估值平台 VesselsValue 在接受调查时表示，虽然主要的、众所周知的公司仍然占主导地位，但一些不太为人所知的小公司也在建造新船。

据悉，船队的更新并不局限于新船。希腊船东也是二手市场上最活跃的参与者。今年迄今为止，船队已增加了近 260 艘船，花费逾 40 亿美元。

来源：中国远洋海运 e 刊

【一位民营造船厂老总眼中的市场回暖】

11 月的首个周一，郭书远上午 7 点半就来到了船厂。在蓬莱中百京鲁船业有限公司（以下简称京鲁船业），这个环渤海湾最大的民营船厂，他任职副总经理。京鲁船业当前的订单，已经可以排到 2019 年。但与前一个行业高峰相比，这些订单的赚头却不值一提。

“比去年好一点点。”对于 2017 年的造船市场行情，郭书远甚至不愿多费口舌。

“没有颠覆性好转”

如今，郭书远的生活节奏，已与国际市场接轨。他的助理向《每日经济新闻》记者说：“事比较多，民营造船企业，我们在山东最大，全球都出名了。”

之所以出名，其与国际订单不无关系。9 月 29 日，京鲁船业向希腊船东成功交付了 1 艘 82000 吨散货船和 2 艘 9800 吨散货船。至此，前三季度京鲁船业共交付 18 艘船。在郭书远看来，相较于能源、航运，我国直接与国际产生关联的就是船。



包括政府经信部门、船厂在内的多位人士向记者表示,随着航运业复苏步伐的加快,船东出现新一轮的造船热潮,越来越多的船厂接到新订单。

中国船舶工业行业协会的统计数据显示,今年1至9月,全国造船完工3515万载重吨,同比增长41%;承接新船订单2013万载重吨,同比增长8.7%。

“要比去年好了一点点,但是没有颠覆性的好转。”虽然手握30多艘船的订单,但在谈及当前造船市场是否回暖,郭书远的表述还是颇为谨慎。

“(造船业)低迷了这么多年,有些船老旧了,该淘汰些。”在烟台经信委装备产业科副科长周海亮看来,对船舶企业来说,只要有订单干着,就是好企业。

中国船舶工业行业协会预计,2017年四季度,航运市场有望延续反弹,新造船市场继续保持活跃,中国造船产能利用监测指数将比三季度略有增长,总体上仍将处于偏冷区间。

“现在租船更便宜”

郭书远告诉记者,2008年8月前,“一艘75200吨的船(散货船),最高能签到5100万美元,现在签2300万美元就到顶了。”

仅从数字上看,如今一艘散货船的合同价,还不足10年前的一半。更为不妙的是,船舶企业的利润也在大幅下滑。在郭书远看来,“造船(利润)不会超过5个点。”

中国船舶工业行业协会亦称,三季度新承接订单逐月增长,骨干造船企业手持订单降幅收窄,先行指标增长明显,但主营业务收入、营业利润率等同步指标出现小幅下降。

不过,对京鲁船业等中国船企来说,手中有订单,起码可以保证继续生存。然而,让郭书远担心的,却是一条船的租金从(高峰期)每天8万多美元,降到现在的1000多美元。“相比造船,现在租船反而更便宜。”

事实上,按高峰期8万美元/天的租金计算,两年差不多一条船就出来了。即便现在造价降到了2300万美元,但1000多美元的租价,要收租60余年才能回本。记者调查发现,因新船交付放缓,在2015年还不受融资租赁待见的航运业,于2016年突然成为一贯聪明的金融从业者争相“抄底”的对象。

韩国海洋研究院(KMI)2017年初的一份报告称,截至2017年3月末,中国船舶租赁行业拥有989艘船舶,价值1139亿元,同比增长58%。



“通过融资租赁以租代买,原本只能买一艘船的资金,可以租用更多船舶。”上海海事大学教授甘爱平这样解释航运企业从这种模式中享受的好处。

在山东某地负责装备产业的政府人士看来,租船市场火爆,导致了新船订单少很多,导致船舶的整体形势趋稳,今后每年也就百分之二三的微弱增幅。

“将来的造船业,会向几个船厂集中,基本不可能重现 2008 年前的辉煌。”但郭书远坚定认为,造船行业绝不是个“夕阳”行业。

来源: 每日经济新闻

【市场萧条,油船新船订单量增速放缓】

经历了上半年的订单潮之后,油船新船订单量增速开始明显放缓,市场萧条也是导致新船订单增幅放缓的主要因素。

船舶经纪公司 Gibson 在近期发布的报告中称,今年上半年,油船新船订单量(25000 载重吨以上)达到 139 艘,但自 7 月以来新船订单量仅为 37 艘。

Gibson 表示,今年上半年,油船新船订单量显著回升,特别是在 VLCC 和 LR 型/阿芙拉型油船领域。推动新船订单量上升的一部分原因在于船价暴跌,过去几年来的订单枯竭迫使船厂不得不再三降低报价以获取新船订单。上半年,油船新船订单量高达 139 艘,几乎是去年全年订单量的两倍。

不过,Gibson 指出,过去 4 个月,油船新船订单量明显减少,自 7 月以来新船订单量共计 37 艘。其中,VLCC 新船订单量共计 9 艘,而上半年 VLCC 订单量达到了 38 艘。苏伊士型和 LR2/阿芙拉型油船领域订单量减少的趋势更加明显,自 7 月以来这两个船型新船订单量分别为 4 艘、2 艘,而上半年新船订单量分别为 16 艘、44 艘。相比之下,依然活跃的只剩 MR 型成品油船,上半年新船订单量为 39 艘,7 月至 10 月为 22 艘。

Gibson 认为,毫无疑问的是,油船市场的萧条是导致新船订单增幅放缓的主要因素。原油船收入在夏季和初秋降至运营开支(OPEX)保本水平以下,在这段时间内成品油船收入则相对坚挺。不过,未来几个月,很难断言是否会出现更多的油船订单。第四季度油船收入通常会季节性走强,10 月原油船等价期租租金(TCE)收益已经开始回升,成品油船收入也因交易机会增加而受益。虽然船价在今年早些时候出现了小幅度的提高,但依然处于非常低的水准。这些因素可能会吸引船东订造更多油船,但更多的订单将会推迟行业持续复苏的时间。

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	IF0380			IF0180			MDO			MGO		
Amsterdam												
Antwerp												
Gibraltar	275.00	0		310.00	0		n/a			495.00	0	
Hamburg												
Hong Kong	381.00	-4	↓	0.00			0.00			0.00		
Panama	260.00	0		n/a			n/a			515.00	0	
Shanghai	387.00	-9	↓	0.00			0.00			0.00		
Singapore	372.00	-3	↓	403.00	3.5	↑	532.00	4.5	↑	542.00	4.5	↑
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0	
Tokyo	415.00	10	↑	418.00	3	↑	0.00			625.00	0	

来源: Bunker Ports News Worldwide

截止日期:

2017-11-18

◆ 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 45 周	第 44 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,700	4,700	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,600	2,600	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,500	2,500	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,150	2,150	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 45 周	第 44 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,100	8,100	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,500	5,500	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,500	4,500	0	0.0%	



全一海运有限公司



LR1	75,000	150	4,100	-3950	-96.3%
MR	52,000	3,400	3,400	0	0.0%

截止日期: 2017-11-14

(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
10	TAK	45,000	Zvezda Shipbuilding, Russia	2023	Rosneft - Russian	Undisclosed	against 20-yr T/C, Arc7 ice class
2+2	BC	208,000	New Times, China	2019	Golden Ocean - Norwegian	4,450	LOI stage
3	BC	82,000	Taizhou Kouan, China	2020	Tomini Shipping - U.A.E	Undisclosed	
1	BC	82,000	Taizhou Kouan, China	2020	Aquavita - Greek	Undisclosed	
3	BC	61,000	NACKS, China	2019	Oldendorff Carriers - German	2,480	Tier II, older deal
1+2	PASS	126 pax	Ulstein, Norway	2020-2022	Lindblad Expeditions - U.S.A	Undisclosed	
1+2	PASS	300 pax	Damen Galati, Romania	2019-2020	Ontario Governmant - Canadian	4,790	

◆ 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
CAP GEORGES	BC	148,000		1998	S. Korea	980	Indian	
OCEAN AMBITION	BC	82,000		2014	China	2,200	Norwegian	en bloc each, 30 days on subjects
OCEAN FORTE	BC	81,616		2015	China	2,300	Norwegian	
OCEAN VISION#	BC	81,502		2015	China	2,300	Norwegian	
OCEAN INTEGRITY	BC	81,499		2015	China	2,300	Norwegian	
ARCHIGETIS	BC	81,076		2011	S. Korea	2,000	Zela Shipping - Greek	
GLORY PEGASUS	BC	77,663		1998	Japan	780	Middle Eastern	
ROSALIA D'AMATO	BC	74,716		2001	China	820	Undisclosed	
ALAM MAKMUR	BC	55,865		2015	Japan	2110	Wisdom - Taiwan	
FRANBO WIND	BC	46,513		2001	Japan	745	Chinese	committed on subjects to CCS inspection
ATLANTIC TREASURE	BC	33,401		2008	Japan	1,040	Greek	
JUPITER II	BC	27,000		2009	China	610	Undisclosed	



全一海运有限公司



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
NB RESALE	CV	112,000	10,000	2017	China	7,000	Denmark	

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
MARVEL SCAN	GC/MPP	10,049	416	2011	Holland	620	Oslo Bulk - Norwegian	en bloc each*,
MOTION SCAN	GC/MPP	10,049	416	2011	Holland	620	Oslo Bulk - Norwegian	Heavy-lifters
INDUSTRIAL MAYA	GC/MPP	10,049	419	2012	Holland	620	Undisclosed	Heavy-lifter

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
SINGAPORE VOYAGER	TAK	105,850		2003	Japan	900	Undisclosed	
FIDIAS	TAK	51,277		2007	S. Korea	1,650	Pacific Carriers - Singaporean	
FSL TOKYO	TAK	20,938		2006	Japan	1,450	Undisclosed	
SABS 1	TAK/CHE+PRO	6,506		1995	Japan	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
ALEXANDER CARL	BC	208,189	24,535	1993	S. Korea	434	
KUTUZOV	BC	23,169	8,476	1979		373	
CMA CGM SIMBA	CV	15,160	5,024	1994	Germany	420	as is Mumbai

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
PREMA ONE	BC	71,741	9,985	1995	Japan	403	
MIKHAIL KUTUZOV	BC	23,169	8,476	1979	Germany	373	
PACIFIC SINGAPORE	TAK	106,042	15,621	1999	China	418	Buyers have India Option

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
PACIFIC CAPE	TAK	109,354	19,826	2000	China	417	Indian subcontinent option
KOLA BAY	TAK	60,963	12,652	1983	Japan	210	undisclosed location



◆最新航运公告

【开普敦饮用水限制】

南非开普敦港口实施饮用水供应限制。

南非当地律所 SHEPSTONE & WYLIE 提醒北英协会注意，开普敦港口对挂靠船舶实施淡水供应限制。

因受到该地区近期干旱影响，港口当局禁止市政饮用水的对外使用及不必要的用途。因此，港口暂停对所有挂靠船舶提供饮用水，极端情况除外。

【共同海损 - 法律雷区】

澳大利亚案例 OFFSHORE MARINE SERVICES ALLIANCE PTY LTD V LEIGHTON CONTRACTORS PTY LTD AND ANOTHER - FEDERAL CT OF AUSTRALIA (MCKERRACHER J) [2017] FCA 333 - 30 MARCH 2017 清晰呈现了共同海损分摊的概念。

本案中，原货主租入驳船和拖轮运货。然而，在驳船和拖轮履行航次时，原货主将货卖给了新买方，但在某些情况下原货主对货物仍负有责任。航次中，驳船搁浅并宣布共同海损。

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
2017-11-17	662.77	780.28	5.8603	84.868	874.68	62.976	900.24	213.55	16556.0
2017-11-16	662.86	780.76	5.8738	84.902	873.2	62.99	908.07	217.3	16720.0



2017-11-15	662.63	781.85	5.8455	84.914	872.43	63.2	910.11	216.78	16838.0
2017-11-14	663.99	774.47	5.8432	85.117	870.93	63.111	894.48	217.93	16868.0
2017-11-13	663.47	773.33	5.8376	85.031	872.03	63.178	892.93	216.91	16864.0

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
2017-11-15	美元	1.18278	1.20356	1.26600	1.36406	1.42190	1.61810	1.88622
2017-11-14	美元	1.18278	1.20406	1.26350	1.36100	1.41899	1.62208	1.89261
2017-11-10	美元	1.18333	1.20422	1.24606	1.35433	1.41289	1.61461	1.88150
2017-11-09	美元	1.18333	1.20272	1.24494	1.35211	1.41289	1.61239	1.88178
2017-11-08	美元	1.18333	1.20500	1.24606	1.34167	1.40981	1.60162	1.87317