



# 全一海运市场周报

2017.12 - 第1期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. [中国海运市场评述\(2017.11.27 - 12.01\)](#)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【需求不足拖累行情 月初推涨小幅成功】

本周中国出口集装箱运输市场需求未现起色，运力过剩情况较为严重，虽然航商在部分远洋航线上仍尝试推涨运价，但市场接受程度较低，综合指数仅获小幅提升。12月1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732.04点，较上期上升3.8%。

**欧洲航线：**市场运输需求表现疲软，虽仍有航班停航减少运力供给，但过剩情况依旧较为严重，上海港船舶平均舱位利用率不足九成。由于市场竞争压力增大，多数航商对于月初的运价上涨计划仅上调50-100美元/TEU，部分班次暂缓征收甚至有小幅下调，市场运价总体小幅上涨。12月1日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为729美元/TEU，较上期上升5.0%。地中海航线，运输需求下滑情况较欧洲航线更为严峻，上海港船舶平均舱位利用率已跌至八成以下，虽有小部分航商仍尝试推涨，但更多航商仍选择维持运价以加强揽货，市场运价微幅上升。12月1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598美元/TEU，较上期微升0.8%。

**北美航线：**据美国商务部11月30日数据显示，美国10月个人收入与支出均保持持续增长态势，对于运输需求的稳定起到积极作用。但受市场运力小幅扩张影响，美西航线船舶平均舱位利用率已不足九成，美东航线则基本维持在九成以上。由于舱位富余压力增大，多数航商对于月初的运价推涨较为谨慎，运价实际涨幅低于此前宣涨幅度。12月1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1177美元/FEU、1901美元/FEU，较上期分别上升7.3%、13.1%。

**波斯湾航线：**市场运输需求略有回暖，上海港船舶平均舱位利用率小幅回升至85%左右。由于航线基本面现改善迹象，多数航商维持运价以观望市场走势，市场运价低位震荡。12月1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391美元/TEU，较上期下跌2.5%。

**澳新航线：**目的地区域消费势头持续旺盛，带动运输需求长期处于高位。本周上海港仍有多个航班舱位利用率接近满载，但总体紧张状况有所缓解。运价方面，受航商积极揽货影响，市场运价出现回调态势。12月1日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为1280美元/TEU，较上期下跌5.7%。





**南美航线：**运输需求总体稳定，供需关系保持在良好水平，上海港船舶平均舱位利用率维持在 95%左右，舱位紧张状况获得缓解。而受运价水平处于相对高位影响，航商的月初运价上涨计划未能完全获得市场接受，小部分航商已对涨后运价进行了回调，部分跟进航商也大幅降低了运价涨幅，市场运价温和上升。12 月 1 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2725 美元/TEU，较上期上升 4.3%。

**日本航线：**市场货量表现平稳，市场运价基本稳定。12 月 1 日，中国出口至日本航线运价指数为 669.93 点。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【市场成交氛围转冷 沿海运价涨幅缩窄】

本周，临近月底月初窗口期，下游采购积极性出现下滑，运力紧张格局略有所缓和，运价涨幅缩窄。12 月 1 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 1395.47 点，较上周上涨 1.2%。

**煤炭市场：**本周，沿海煤炭运输市场氛围转冷，运价上涨遭遇阻力。目前，北方已大范围进入集中供暖季，民用电需求呈现较好的增长走势。不过供暖季限产的政策影响却在持续发酵，主要钢厂限产、停产，工业用电明显受限，发电用煤需求增长遭遇瓶颈。截至 12 月 1 日，沿海六大电厂日耗煤量为 65.9 万吨，存煤量为 1241.6 万吨，可用天数 18.8 天，库存相对充裕。另外，本期环渤海动力煤价格指数报收于 576 元/吨，与上期持平。虽然结束了连续七期的下降局面，但在相关部门倡导保供抑价的大背景下，后期走势并不明朗。面对上述情况，下游电厂观望情绪有所升温，且运价、煤价均处高位，畏高心态显著。加之临近月底月初窗口期，电厂拉运计划未出，运输市场货盘较前期明显减少。不过好在当前船舶周转依旧不畅，南北方港口受天气因素影响，封航时间较长，加上非煤货种需求依旧较大，可用运力不多，船货双方僵持，沿海煤炭运价仅小幅震荡。

12 月 1 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1500.16 点。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 55.4 元/吨，较上周五上涨 0.3 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 58.6 元/吨，较上周五上涨 0.1 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 60.8 元/吨，与上周五持平。华南市场，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 60.4 元/吨，较上周五下跌 0.4 元/吨。

**金属矿石市场：**11 月 15 日起，采暖季环保限产全面开启，且将持续 4 个月之久，对钢铁行业的供需双向均将造成较大影响，铁矿石需求面临较大压力。不过作为一把双刃剑，环保加码使得钢厂利润不降反升，刺激在产钢厂保持较高的产能利用率。受此影响，近期铁矿石二程矿运输需求整体较为平稳，在沿海散货运力依旧吃紧的情况下，金属矿石运价维持高位。12 月 1 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1344.71 点，较上周上涨 0.5%。

**粮食市场：**本周，新粮上市的影响正逐步走弱，下游采购热情出现降温，发运量在触及高点后步入下行通道。前期粮食运输市场供不应求的局面有所缓和，



沿海粮食运价上涨势头受到遏制。12月1日，沿海粮食货种运价指数报收1604.97点，与上周持平。

**国内成品油市场：**临近年底，为完成配额任务，“几桶油”重心转为出口，内贸下海量有所萎缩，成品油运输市场竞争加剧，行情趋弱。12月1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

#### 【三大船型齐齐上涨 综合指数继续回升】

11月28日，远东干散货指数（FDI）正式对外试运行，在中国进口干散货指数（CDFI）的基础上对货种和航线上进行了调整和升级，中国进口干散货市场评述也由此改版为远东干散货市场评述。本周，远东干散货市场三大船型继续拉涨，海岬型船表现强劲，巴拿马型船重拾升势，超灵便型船稳步上扬。11月30日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为1139.5点，运价指数为950.53点，租金指数为1422.95点，较上周四分别上涨12.3%、8.7%和16.1%。[1]

**海岬型船市场：**本周海岬型船市场继续强势拉涨，太平洋市场创近三年来新高，大西洋市场气氛热烈随之跟涨。一方面国际矿价延续上涨态势，周四品位为62%的澳大利亚铁矿石价格为69美元/吨，较上周四上涨2.2%，且目前钢企利润较为丰厚，支撑铁矿石市场坚挺运行；另一方面，北方和长江口的恶劣天气导致部分港口压港严重，船舶周转较慢，进一步推涨市场。虽然上周五市场小幅调整后安静下来，但本周伊始澳洲航线上四大发货人就积极寻船，市场上货盘密集，运价涨幅达到三年来新高。西澳回青岛铁矿石航线的即期成交运价从9.2美元/吨涨至9.7美元/吨，不时有个别非常即期的高价成交刷新市场，整体气氛热烈，船东信心高涨。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为26500美元，较上周四大幅上涨25.2%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为9.694美元/吨，较上周四上涨10.5%。本周远程矿航线相对西澳航线而言较为安静，受太平洋上涨利好推动，船东信心抬升，巴西回国铁矿石航线叫价突破19美元/吨，且由于太平洋市场行情火爆，空放至大西洋运力较少，巴西航线上即期运力数量不多，虽然报出成交不多，但运价继续上升。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为19.806美元/吨，较上周四上涨6.8%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为15.067美元/吨，较上周四上涨7.4%。

**巴拿马型船市场：**本周巴拿马型船太平洋市场止跌回升，粮食航线重拾升势。大西洋粮食市场，随着收割结束，美国大豆产量确定，市场对今年美国大豆丰产的利空影响已经消化完毕，本周美湾回远东的粮食货盘显著增加，市场成交活跃，租金、运价随之上涨。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为30.870美元/吨，较上周四微涨0.9%；美湾密西西比河经巴拿马运河至中国北方港口，货量为5.5万粮食运价为43.460美元/吨，较上周四上涨5.9%。太平洋市场，一方面部分长江和华南地区的电厂申请到进口额度，受载期在12月份的进口煤炭货盘逐渐增多，受其支撑，远东市场企稳反弹。另一方面，由于美湾粮食的逐步回暖以及FFA远期合同运价上涨的支撑，船东信心抬升，太平洋区域氛围转好，但由于区域内即期运力仍然较多，市场整体成交水平涨幅有限。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为10677美元，较上周四上涨15.6%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为10286美元[2]；



印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.179 美元/吨，较上周四上涨 7.9%。

**超灵便型船市场：**超灵便型船东南亚市场继续上涨。印尼煤炭回国货盘有所增加，支撑市场平稳上涨；但由于国内钢厂限产，北方钢材出口货量较少，保持安静。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 9575 美元，较上周四上涨 19.9%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 11760 美元[3]；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 7891 美元[4]；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.673 美元/吨，较上周四上涨 9.0%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 8.443 美元/吨，较上周四上涨 7.5%。

## (4) 中国进口油轮运输市场

### 【原油运价波动下行 成品油运价小幅上涨】

本周四 OPEC 与俄罗斯等非 OPEC 产油国公布声明，各国已经准备好了延长减产协议 9 个月至 2018 年底，同时计划在明年 6 月召开会议对减产效果做出评估，这意味着给政策改变增加了灵活性。OPEC 公告还称，目前豁免减产的利比亚和尼日利亚明年产出将不会超过今年的水平。消息公布后，国际油价最终扭转了从周初开始的跌势。布伦特原油期货价格周四报 62.66 美元/桶，较上周下跌 1.2%。全球原油运输市场大船运价持续下滑，中型船运价稳中有升，小型船运价有涨有跌。中国进口 VLCC 运输市场随着可用运力的增多，运价不断下滑。11 月 30 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 700.07 点，较上周下跌 8.7%。

**超大型油轮（VLCC）：**运输市场船多货少，运价跌幅继续扩大。本周，中东航线 12 月中旬货盘未完全放出，近几周可用运力持续增多，租家议价能力增强，报价一路下压，现代型船成交运价跌破 WS60 关口，创出两个月来新低。西非航线相对抗跌，成交运价稳定在 WS65 附近。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS57.96，较上周四下跌 11.5%，CT1 的 5 日平均为 WS60.62，较上周下跌 11.2%，等价期租租金（TCE）平均 1.5 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS64.50，下跌 5.0%，平均为 WS64.89，TCE 平均 2.2 万美元/天。

**苏伊士型油轮（Suezmax）：**运输市场西非航线运价小幅上扬，地中海航线运价与上周相比基本稳定。西非至欧洲市场运价小幅上升至 WS82 至 WS86，TCE 约 1.1 至 1.3 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，尼日利亚至土耳其，12 月 13 日货盘，成交运价为 WS80。地中海和黑海航线市场整体运价保持在 WS85 至 WS86，TCE 约 0.8 至 0.9 万美元/天。该航线一艘 13.5 万吨级船，新罗西斯克至地中海，12 月 19 至 20 日货盘，成交运价为 WS85。亚洲进口主要来自中东，一艘 13 万吨级船，阿联酋至新加坡，12 月 4 日货盘，成交包干运费为 80 万美元。中国进口出现日本货盘，一艘 13 万吨级船，日本至中国，12 月 8 日货盘，成交包干运费为 58 万美元。

**阿芙拉型油轮（Aframax）：**运输市场运价有涨有跌，整体运价小幅下跌。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS169（TCE 上升到约 2.1 万美元/天），



与上期相比有着不小的涨幅。跨地中海运价小幅下跌至 WS90 水平（TCE 下跌至 0.2 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，利比亚至意大利，12 月 8 至 9 日货盘，成交运价为 WS90。北海短程运价下跌至 WS98，TCE 下跌至保本点附近。该航线一艘 8 万吨级船，北海至英国，12 月 4 至 5 日货盘，成交运价为 WS100。波罗的海短程运价大幅下跌至 WS70，TCE 跌至 0.1 万美元/天。波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价小幅下跌，分别在 WS107 和 WS109，TCE 分别为 0.5 万美元/天、0.9 万美元/天。

**国际成品油轮（Product）：**本周成品油运输市场运价小幅上升。由于北半球今年的气候不如往年寒冷，成品油的需求暂时不如往年，致使亚洲成品油货盘变化不大。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS178（TCE 仍然约 0.8 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价维持在 WS130（TCE 约 0.8 万美元/天）；7.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS107（TCE 大约 0.7 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS113 水平（TCE 约 0.3 万美元/天）；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS153（TCE 约 0.8 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 1.1 万美元/天。

## (5) 中国船舶交易市场

### 【综合指数小幅回落 VLCC 油轮船价反弹】

11 月 29 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 762.44 点，环比下跌 1.04%。其中，国际油轮船价综合指数上涨 0.24%；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下跌 2.74%、0.15%、2.21%。

受前期运价回调影响，国际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--1140 万美元、环比跌 1.69%；57000DWT--1487 万美元、环比跌 5.14%；75000DWT--1995 万美元、环比涨 1.07%；170000DWT--3019 万美元、环比跌 5.22%。目前，BDI 指数八连涨重回 1500 点，周二（11 月 29 日）收于 1506 点，环比上涨 7.88%。钢厂利润高企，原料需求增强，虽然存在冬季限产因素，但是四季度是外矿传统的发货旺季，后期铁矿石供应方面充足，海岬型散货船运价短期坚挺。东南亚的煤炭和南美的粮食运输需求有限，巴拿马型和大灵便型散运市场即期运价虽有好转，但租金水平并不理想，预计二手散货船价格可能震荡回稳。本周，二手散货船成交量下滑，共计成交 12 艘（环比减少 5 艘），总运力 91 万 DWT，成交金额 14825 万美元。

欧美经济增长有加速迹象，加拿大经营管线输往美国的原油数量减少，供需两侧齐发力推动去库存化，国际油价止跌微涨，布伦特原油现货价格收于 63.24 美元/桶（周二），环比上涨 1.04%。OPEC 维也纳会议在本周召开，延长减产协议结果难料，预计油价存在下行风险。本周，国际油轮运输需求有限，运价承压下跌，二手油轮船价继续波动，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--1968 万美元、环比涨 0.94%；74000DWT--2508 万美元、环比涨 0.05%；105000DWT--2449 万美元、环比跌 0.06%；158000DWT--4288 万美元、环比跌 2.30%；300000DWT--5617 万美元、环比涨 2.35%。全球航运咨询公司德路里（Drewry）发布的最新油船市场预测显示，原油船运费继 2017 年急剧下降之后，预计 2018 年将进一步下降。油轮运输被市场广泛看空，预计





二手油轮价格仍将低位震荡。本周，二手国际油轮共计成交 7 艘（环比增加 2 艘），总运力 144 万 DWT，成交金额 12680 万美元。

随着产地煤矿开始陆续复产，供应端增加的趋势延续，国内煤炭市场现货行情继续弱势，内贸煤炭运输市场有所降温，但铁矿石和粮食运输需求增加，沿海运价高位滞涨，二手散货船价格稳中有跌。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--114 万人民币、环比跌 0.12%；5000DWT--710 万人民币、环比跌 0.19%。近期，受北方港口因恶劣天气封航影响，船舶压港较多，可用运力减少，运价下跌可能性不大，预计二手散货船价格短期将以维稳为主。本周，沿海散货船成交 5 艘，总运力 3 万 DWT，成交金额 5528 万美元。

内河散货运输需求有所回落，二手散货船价格以跌为主。本周，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--47 万人民币、环比跌 4.59%；1000DWT--93 万人民币、环比跌 1.07%；2000DWT--193 万人民币、环比跌 3.12%；3000DWT--272 万人民币、环比持平。10 月份全国 70 个城市房价同比增幅继续收窄，深圳、南京、合肥以及上海等 10 个城市房价跌回一年前水平，限售、住房租赁等领域的楼市调控将继续影响明年楼市。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，内河散货船成交有所回落，共计成交 46 艘（环比减少 46 艘），总运力 7.8 万 DWT，成交金额 6358 万元人民币。

来源：上海航运交易所

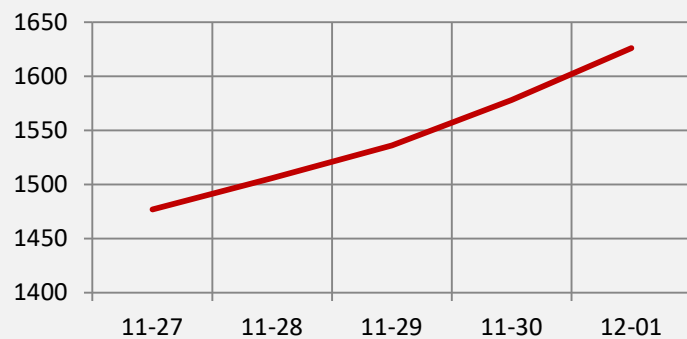
## 2. 国际干散货海运指数回顾

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

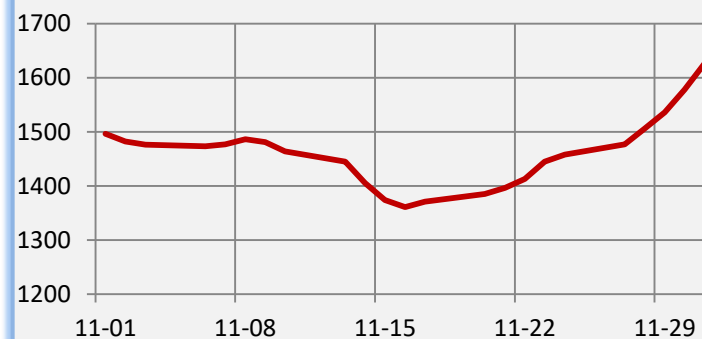
| 波罗的海指数 | 11 月 27 日 |     | 11 月 28 日 |      | 11 月 29 日 |     | 11 月 30 日 |      | 12 月 1 日 |      |
|--------|-----------|-----|-----------|------|-----------|-----|-----------|------|----------|------|
| BDI    | 1,477     | +19 | 1,506     | +29  | 1,536     | +30 | 1,578     | +42  | 1,626    | +48  |
| BCI    | 3,540     | +87 | 3,659     | +119 | 3,740     | +81 | 3,848     | +108 | 4,025    | +177 |
| BPI    | 1,299     | +4  | 1,320     | +21  | 1,368     | +48 | 1,433     | +65  | 1,494    | +61  |
| BSI    | 923       | +9  | 929       | +6   | 936       | +7  | 941       | +5   | 944      | +3   |
| BHSI   | 619       | -1  | 620       | +1   | 622       | +2  | 623       | +1   | 626      | +3   |



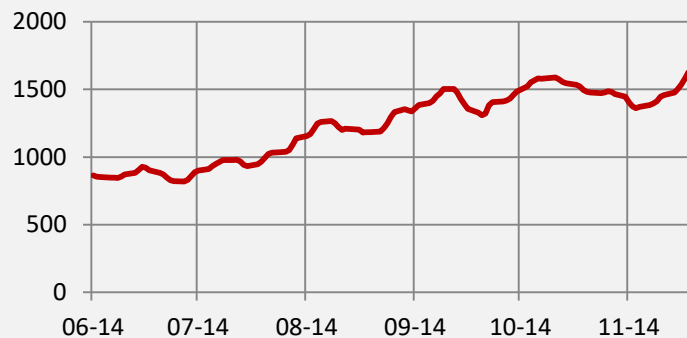
上周 BDI 指数走势



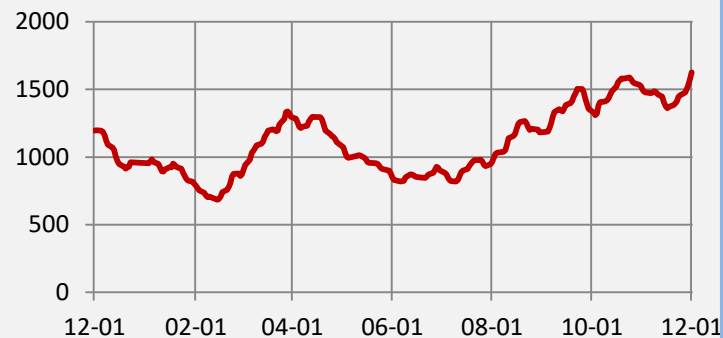
近一个月 BDI 指数走势



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 47 周 | 第 46 周 | 浮动 | %    |
|-------------|----|--------|--------|----|------|
| Cape (180K) | 半年 | 20,500 | 20,500 | 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 | 12,500 | 12,500 | 0  | 0.0% |
|             | 一年 | 12,750 | 12,750 | 0  | 0.0% |
|             | 三年 | 12,750 | 12,750 | 0  | 0.0% |
| Smax (55K)  | 半年 | 11,000 | 11,000 | 0  | 0.0% |
|             | 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: 2017-11-28

## 3. 租船信息摘录

### (1) 航次租船摘录

Anangel Vision 2007 171810 dwt dely CJK 03/04 Dec trip via Australia redel Singapore-Japan \$26,500 daily - Oldendorff

Shinyo Endeavour 2002 170578 dwt dely Shanghai 08/10 Dec trip via east coast Australia redel north China \$23,500 basis option \$22,500 daily redelivery south China - cnr

Kyzikos 2007 92598 dwt dely East coast South America 10/20 Dec trip redel Skaw-Gibraltar \$20,000 daily - Cargill

Ellina 2008 82612 dwt dely East coast South America 12 Dec trip redel Singapore-Japan \$15,000 daily plus \$500,000 bb - Ausca Shipping



Fortune Sunny 2008 82372 dwt dely Caofeidian 01/03 Dec trip via Longbeach redel Japan \$11,000 daily - NYK

Bulk Poland 2014 82150 dwt dely Barcarena 15/25 Dec trip redel Spain \$17,250 daily - Sinochart

Min Sheng 1 2012 82000 dwt dely Ponta Da Madeira 13 Dec trip redel Skaw-Gibraltar \$23,000 daily - Cargill

Yu Hong 2013 82000 dwt dely Chiba prompt trip via Australia redel Malaysia \$10,250 daily - Jaldhi

Zheng Kai 2012 81877 dwt dely East coast South America 15/16 Dec trip redel Skaw-Gibraltar \$20,500 daily - cnr

Zheng Zhi 2013 81804 dwt dely Gibraltar 13/20 Dec trip via US Gulf redel Singapore-Japan \$19,500 daily - Ausca Shipping

Zheng Yao 2014 81716 dwt dely East coast South America 12 Dec trip redel Singapore-Japan \$15,000 daily plus \$500,000 bb - cnr

Alkimos Heracles 2014 81588 dwt dely Stade 06 Dec trip via Murmansk and Italy redel Gibraltar \$17,000 daily - Cofco

Vishva Preeti 2012 80205 dwt dely Colombo spot trip via West coast India redel China \$12,000 daily - Jaldhi

Agri Marina 2008 76596 dwt dely retro Zhoushan 27 Dec trip via Indonesia redel India \$10,000 daily - cnr

Imperial Rose 2008 76197 dwt dely East coast South America 25 Dec trip redel Singapore-Japan \$14,500 daily plus 450,000 bb - cnr

SITC Huangshan 2012 76155 dwt dely Rotterdam spot trip via USEC redel India \$20,000 daily - Bunge

Galapagos 2010 75661 dwt dely Jingang 02/05 Dec trip via Australia redel Singapore-Japan \$10,750 daily - cnr

LMZ Ceres 2011 75092 dwt dely East coast South America 07 Dec trip redel South East Asia \$14,000 daily plus \$400,000 bb - Cargill

Corviglia 1999 73035 dwt dely Kakinada prompt Indian coastal coal trade redel India \$11,000 daily - Jaldhi



Tiger Hebei 2015 63483 dwt dely Iloilo 05 Dec trip via Indonesia redel WC India \$12,250 daily - cnr

Fareast Honesty 2012 56841 dwt dely Kuantan prompt trip via Indonesia redel WC India approx. \$10,250 daily - Easy Success

Vega Lea 2010 53716 dwt dely Campha 06/08 Dec trip redel N China intention clinker \$12,000 daily - cnr

## (2) 期租租船摘录

Lake Dolphin Koch Shipping relet 2011 179418 dwt dely South Korea early December 4/6 months redel worldwide 105% of Cape 5TC average with \$16,500 floor - Quadrolink

Shinyo Alliance 2005 176629 dwt dely Lanshan 04/05 Dec min 90/max 120 days trading redel worldwide \$20,750 daily - cnr

Seabiscuit 2014 82624 dwt dely Shibushi prompt 3/5 months redel worldwide \$12,000 daily - Louis Dreyfus

Santorini 2013 81500 dwt dely Phu My 04/08 Dec 4/7 months redel worldwide \$11,500 daily - Ausca Shipping

Lemessos Queen 2008 76565 dwt dely Hong Kong 05/10 Dec 3/5 months redel worldwide \$11,500 daily - cnr

## 4. 航运市场动态

### 【UNCTAD：航运市场仍未走出寒冬】

联合国贸易暨发展会议（UNCTAD）近日发布了《2017 年全球海运市场评述》。该报告指出，2016 年，全球造船完工量减少了 1.7%，船舶拆解量增加了 25.7%，船队增速继续走低；海运贸易量增长 2.6%，而船队运力增加了约 3.2%，运力过剩状况持续。

船队增长速度慢、运力过剩，表明航运市场仍处于不景气状态，这也反映在三大主力船型航运市场上。UNCTAD 报告显示，2016 年，集装箱船市场运价偏低，累计亏损 35 亿美元；干散货船市场受困于供给过剩和需求乏力，船队平均收入下跌；油船市场日平均收益同比下降了 42%。除了供需亟待再平衡外，航运市场要走出“寒冬”，还受到诸多外部因素影响。



## 船队增速继续放缓

UNCTAD 统计数据显示, 2016 年全球造船完工量减少了 1.7%。中国、日本、韩国三个国家的造船完工量占全球造船完工量的 91.7%。韩国雄踞第一, 约占全球造船完工总量的 38.1%, 在集装箱船、气体运输船和油船方面表现强劲; 中国位居第二, 约占全球造船完工量的 33.5%, 建造了最多的干散货船和杂货船(船型 船厂 买卖); 日本造船完工量约占 20.1%, 以油船和干散货船为主。

2016 年, 全球船舶拆解量增加了 25.7%。印度、孟加拉国、巴基斯坦和中国四大主要拆船国拆船数量占全球船舶拆解总量的 94.9%。其中, 印度拆解量最多, 约占全球船舶拆解总量的 30.8%。

造船完工量减少、船舶拆解量增加, 导致全球船队增速持续下滑。2000~2016 年, 全球船队增长曲线呈“波浪式”起伏, 在 2011 年达到“顶峰”——年增长率达到 10%, 随后逐年下降。2017 年年初, 全球造船订单总量比去年同期有所减少, UNCTAD 预测, 全球船队增长放缓的趋势还将持续。

## 航运市场运力过剩

2016 年, 世界船队运力增加了约 3.2%, 与 2015 年相比有所下降。截至 2017 年 1 月, 全球船队共有船舶 93161 艘, 合 18.6 亿载重吨, 总价值达 8290 亿美元。受国际金融危机导致的经济持续下行以及需求疲软影响, 全球海运贸易量仅增长了 2.6%, 高于 2015 年的 1.8%, 低于过去 40 年的平均水平(3%), 总量为 103 亿吨。

尽管船队运力增速有所放缓, 但仍高于海运贸易需求增速, 因此, 全球船队运力过剩的状况没有改善, 航运市场持续面临压力。集装箱船、干散货船、油船三大主力船型航运市场均不同程度地承受着供给过剩带来的盈利压力。

UNCTAD 报告指出, 2016 年, 集装箱船航运市场运价低迷, 船队累计亏损约 35 亿美元, 运力过剩、经营亏损促使集装箱船船东进一步兼并、整合, 以谋求生存。干散货船航运市场同样经历了“难熬”的 2016 年——波罗的海干散货运价指数(BDI)创历史新低, 单船平均收入低于 1000 美元/天。由于航运需求增长速度不及船队数量增速, 再加上国际原油价格上涨等因素影响, 油船市场运价大幅下跌, 2016 年单船的平均收益约为 17917 美元/天, 同比下降了 42%。

当前, 全球航运市场仍处于“寒冬”之中, 市场复苏面临诸多不确定因素。UNCTAD 分析认为, 中国经济转向内需再平衡、美国贸易政策调整、英国“脱欧”等, 都可能给航运市场的复苏带来消极影响, 但同时也有一些利好因素。一方面, 国际经贸合作有望刺激航运需求。2017 年 7 月, 欧盟与日本签订了经济伙伴协定, 与加拿大签订的全面经济贸易协定(2017~2021)也有望生效。此外, 蓬勃发展的跨境电子商务业务, 将刺激全球集装箱船运输需求。





另一方面，航运市场对液化天然气（LNG）船的需求有望继续扩大。在可持续发展要求下，全球 LNG 贸易日益增长，LNG 作为船舶燃料的需求也不断攀升。UNCTAD 报告显示，2016 年 1 月~2017 年 1 月，以吨位计，全球 LNG 运输量增加了约 10%；2018 年及以后将建造的 LNG 动力船，将占全球新船市场订单的 13.5%，超过 2017 年的 2 倍。

来源：中国船舶报

### 【2018 年干散货航运市场展望】

在运费较低的情况下，大量船舶涌入市场使得干散货船东不得不忍受多年的艰难时光，但现下出现了乐观的迹象，运力需求部分似乎正在逐步复苏。

这一新希望由许多因素引起，比如在这一领域的贸易超过了全球经济增长率，以及船队净增长率跌至过去 13 年间最低水平。随着波罗的海运价指数（BDI）接近三年来的高位，船东们押注于行业将进一步上涨。

如果幸运的话，2018 年将获得更高的收益，且该领域的供需平衡有望恢复。劳氏日报的一份调查报告中，分析师们一致认为，在 2018 年，运价将远高于运营成本。

对于在过去几年中投资了低价船舶的船东来说，市场目前已经足够成熟，是时候收获“低价购船”所带来的好处。

### 中国因素

尽管该行业都在讨论数字化，甚至世界上最大的承租方之一必和必拓都已启动研究天然气驱动的全自动船舶，但是谨慎一点可能更好，特别是关注中国，这是因为中国市场仍然是干散货市场的决定性因素。

2018 年，考虑到中国计划向使用清洁燃料的低碳经济转变，以及从今年 11 月至 2018 年 3 月期间的钢铁生产限制，中国的需求前景似乎不太明朗。

珍宝航运公司首席执行官 Khalid Hashim 表示，中国的污染治理行动关闭了大量的国内铁矿石和煤矿，那么中国将需要从巴西和澳大利亚进口高级铁矿石，还从澳大利亚、美国、南非、哥伦比亚和其他远离中国的出口商进口优质煤炭。

另一个增加吨海里的关键因素将是巴西铁矿石供应的增加，因为巴西淡水河谷（VALE）的 S11D 项目预计将在 2018 年全面投入运营。此外，在 2015 年因大坝决堤而关闭的巴西 Samarco 铁矿也有望重新启用。



这家巴西矿商正寻求中国港口当局的许可，允许其明年送往中国的铁矿石总量增加一倍，达 4600 万公吨。这充分表明，对长途贸易的需求日益增长。航运分析机构克拉克森（Clarksons）预计，总体来看，明年铁矿石的吨海里需求将从 2017 年的 83 亿增加到 86 亿左右。

长远来看，习近平主席提出的一带一路倡议，旨在沿着连通亚洲和欧洲的古代海上丝绸之路建设基础设施——新港口、公路、铁路、发电厂和管道，这需要大量的水泥、钢材和木材，Hashim 指出，这些都需要用干散货运输船来运输。

### 前景可期

2018 年需求预计将增长 2%~3%，市场似乎有望进一步上涨，供应面看起来更具吸引力。

一些分析人士甚至预计，到 2018 年，船队将会以低于 1% 的速度增长至 8.19 亿 DWT，因为一波拆船潮将会从市场上移除一些老旧运力。

意大利船舶经纪与服务集团 Banchero Costa 的研究主管 Ralph Leszczynski 预计，未来两年，监管压力以及原油价格上涨导致船用燃料价格的回升，都将给老旧低燃油效率的船舶造成压力，进而使得拆船活动逐步活跃起来。此外，据 Leszczynski 预计，2018 年的新造船交付量应该会更少，以载重吨（DWT）计算，大约会下降 50%。

然而，减速航行仍值得关注。BIMCO 首席分析师 Peter Sand 说，如果提高航行速度，将会提高船队增长率。

此外，在现阶段以及不久的将来，航运金融都将在该行业中扮演着重要的角色，Karatzas Marine Advisors 公司的首席执行官 Basil Karatzas 警告称，“缺乏融资使市场得以控制，但任何新的融资来源都可能导致市场失控，进而使得运力飙升。”

Karatzas 补充称，目前仍有大量闲置的造船能力需要寻求新订单，因此船厂提供的低价，加上存有出口信贷的活跃货运市场，将可能会导致新一波新造船订单出现，同时市场的供过于求将进入另一个阶段。

### 小而强大

Karatzas 表示，海峡型船和纽卡斯尔型船所在市场较其他船型的风险更高，因为它们严重依赖中国交易，而较小船型将成为明年拉高租船费率的催化剂。他补充说，现代灵便型船至超大型灵便型船舶为贸易提供了最大的灵活性和经济效益，而巴拿马型船可以从现有的粮食运输以及新的贸易模式中受益，比如一些大西洋至东南亚的运输服务。



劳氏日报的收益调查报告证实，在 2018 年，巴拿马型船的运费率将享有最高的增长，其收益预计将增长 14.9%，其次是超大灵便型和灵便型，增长率分别为 11.2%和 10.3%。海峡型船的增长率最低，为 8.4%。

谷物和非主要散货贸易在 2017 年有显著改善，在 2018 年，他们将会为巴拿马型和超大灵便型的船东带去好运。

随着亚洲和中东地区人口的强劲增长和生活水平的提高，亚洲和中东地区的粮食和动物饲料需求也进一步增加，这些需求的供应主要来自于美洲、澳大利亚、乌克兰和俄罗斯，因此谷物和大豆的强劲需求支撑了这一改善。

此外，由于中东、非洲和亚洲的小麦需求强劲，美国的粮食出口在 2017 年实现了 10%的惊人增长，这主要是因为美国具有价格竞争力。预计这将在 2018 年产生进一步的需求，对整体的吨海里产生积极影响。

此外，中国废钢出口的出现，以及感应炉炼钢的终止，将为灵便型船和超灵便型船开辟新的贸易。Maritime Strategies International 的分析师 Will Fray 表示，曾是钢铁废料净进口国的中国，明年将出口 500 万~1000 万公吨的钢铁。

来源：国际船舶网

### 【七大要素制约！集装箱船市场复苏难】

全球集装箱海运市场在经历了八年运力过剩后，目前仍未实现供需平衡，2018 年前依然看不到复苏迹象，而希望集运市场 2020 年前恢复供需平衡可能还需要具备七大要素。

SeaIntel 首席执行官 Alan Murphy 在香港举行的亚洲物流及航运会议上发言表示，尽管集运市场在 2017 年有所改善，但是今年第四季度仍旧存在挑战。他表示，集运业在 2017-2018 年不会看到复苏迹象。

为了让集装箱航运市场在 2019-2020 年实现供需平衡，Murphy 总结了七大必要解决因素：

一、完全中止超大型集装箱船订单。然而，地中海航运和达飞轮船在最近几个月签订了 22000TEU 集装箱船订单，但还没有开始行动。

二、继续保持高拆船水平。集运业仍需要年均 500000TEU 水平的拆船活动。



三、保持 4-6%的集运贸易健康增长需求。

四、没有市场份额之争和价格战。

五、调整亚欧贸易航线的运力交付量。Murphy 表示，该贸易航线的超大型集装箱船交付运力增长率必须削减相当于一个主要联盟的水平。

六、没有市场新兴船东进行干扰。然而，此前森罗商船曾表示，其目标是在西北太平洋贸易中占据 10%的市场份额，这意味着其他公司不得不放弃同等的市场份额。

七、油价不会大幅度上涨，同时市场上也不会出现大量新监管规定。

来源：国际船舶网

## 5. 船舶市场动态

### 【破产并购加速！中国造船业去产能目标确保前 10 家船企】

虽然近期新船订单不断，船市开始显现复苏迹象，但中国造船业依然面临新船订单量下滑和难以解决的产能过剩问题，进一步的合并被视为行业的必然趋势。从 2011 年中国前 10 家船企交付量占比 35%到 2016 年 53%，再到 2020 年必须达到 70%，中国造船业的产能合并依然将继续，这也意味着未来还将有更多船厂将停产、破产或被并购。

2013 年至今中国已削减超过 1500 万载重吨造船产能

VesselsValue 的数据显示，截至目前，中国船企今年接单量达到了 203 艘，位居全球首位，比排名第二的韩国船企多出 24 艘。其中，大部分新船订单为散货船，占 60%。其中，中船集团和扬子江船业集团的接单量最高，分别为 57 艘、45 艘。

有数据显示，自 2013 年以来，中国造船业已经削减了超过 1500 万载重吨的造船产能，尽管如此，削减过剩产能依然是中国造船业的首要任务之一。

咨询公司 MSI 总裁 AdamKent 近日表示，过去 5 年来，通过合并以及大规模的船厂倒闭，中国造船业产能已经削减了很大一部分，但是，未来造船业的产能削减还有很长一段路要走。





Kent 指出，随着交付量持续超过接单量，大部分船企很难保证利用率，中国政府的船企白名单也难以解决市场因素。在现有的 70 家白名单船企中，只有不到一半在过去 12 个月来接获了订单。

Kent 认为，除了扬子江船业等一小部分多元化经营的民营船企之外，中国造船业的重心将日益集中于更大规模的国有船企。MSI 预计，到 2019 年，中国造船产能将降至不足 2011 年最高水平的一半。

BIMCO 首席航运分析师 Peter Sand 称，由于订单量持续疲软，只有少数船厂依然能够维持盈利；今年，钢材价格的暴涨进一步侵蚀了船厂的利润空间。造船业的并购浪潮还将持续一段时间。不过，中国船企确实在不断获得大型船舶和高技术船舶，例如近期中船集团接获了 22000TEU 超大型集装箱船订单。

2020 年全国前 10 家船企完工量目标占全国总量 70%

有数据显示，2009 年至 2016 年，超过 140 家国内船企破产倒闭，其中大部分为民营船企，约有 90 家船企被收购合并。其中包括东方重工、庄吉船业、正和造船、明德重工、扬州大洋造船等多家重量级民营船企破产。

中国国有船企同样在经历困境。2016 年，浙江海运集团旗下的舟山五洲船舶成为第一家破产的国有船厂。随后舜天船舶申请破产重组。今年 9 月，中外运长航集团旗下青山船厂也正式决定退出造船业。

克拉克森此前发布的报告中称，2011 年，中国前 10 家船企交付量（按 CGT）占全国总量的 35%，而到 2016 年，这一比例增至 53%。未来，这一比例很可能会继续增加。截止 4 月初，手持订单量排名前 10 的造船集团总手持订单量共计 1800 万 CGT，相当于全国手持订单量的 61%。为了达到 70% 的目标，中国造船业必须继续进行产能合并。

今年 1 月，工信部等六部门联合印发了《船舶工业深化结构调整加快转型升级行动计划（2016-2020 年）》，目标是到 2020 年全国前 10 家造船企业造船完工量占全国总量的 70% 以上，再次重申了对产能合并的重视。

从去年开始，两大集团已经率先开始合并船厂调整产能，而民营船企的并购也不断出现，一度破产重整的南通太平洋海工终于被中集集团收购转身成为国企；泰山石化斥资 2.1 亿收购南通宏强船舶重工；近日又有消息称扬子江船业有意收购东方重工打造液化气船建造基地。所有的迹象显示，中国造船业产能整合正在加速推进。

来源： 国际船舶网



## 【灵便型船已“过时”！前 10 月散货船订单翻两番】

根据 Alphabulk 的数据，2017 年前 10 月散货船新船订单量同比翻两番，尤其值得强调的是船东订造了大量 Kamsarmax 型散货船。

前 10 个月，15000 载重吨以上散货船新船订单量共计 287 艘，是 2016 年同期的 4 倍。其中，巴拿马型散货船（包括传统巴拿马型散货船和 Kamsarmax 型散货船）占新船订单总数的 43%。Alphabulk 的数据显示，这是巴拿马型散货船新船订单量占比首次超过 40%。

目前，巴拿马型/Kamsarmax 型散货船新船订单共计 122 艘，已经远远超过过去三年的水平，达到 2013 年以来的最高纪录。

这一领域的新造船价格极具吸引力。按尺寸区分，68000-78999 载重吨传统巴拿马型散货船新船订单量只有 2 艘其余皆为 79000-84999 载重吨 Kamsarmax 型散货船，平均尺寸为 82200 载重吨。

另外，今年超灵便型散货船新船订单量仅为 85 艘，随着今年还剩最后两个月的时间，超灵便型散货船订单量可能创下 12 年来的新低。

Alphabulk 指出，灵便型散货船已经“过时”，2017 年新船订单量仅占 5%。同时，前 10 月好望角型散货船订单量占 23%。

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                                     | 347.00 | 0.5 | ↑ | 373.50 | -1 | ↓ | 0.00   |    |   | 538.50 | -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                                   | 381.00 | 0   |   | 386.00 | 0  |   | 0.00   |    |   | 0.00   |    |   |
| Panama                                      | 260.00 | 0   |   | n/a    |    |   | n/a    |    |   | 515.00 | 0  |   |
| Shanghai                                    | 391.00 | 0   |   | 0.00   |    |   | 0.00   |    |   | 0.00   |    |   |
| Singapore                                   | 372.00 | 0   |   | 403.00 | 0  |   | 544.00 | -1 | ↓ | 554.00 | -1 | ↓ |
| Suez                                        | 396.00 | 0   |   | 518.00 | 0  |   | n/a    |    |   | 884.00 | 0  |   |



|       |        |   |  |        |   |  |      |  |  |        |   |  |
|-------|--------|---|--|--------|---|--|------|--|--|--------|---|--|
| Tokyo | 400.00 | 0 |  | 410.00 | 0 |  | 0.00 |  |  | 630.00 | 0 |  |
|-------|--------|---|--|--------|---|--|------|--|--|--------|---|--|

来源: Bunker Ports News Worldwide

截止日期:

2017-12-02

## ◆ 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 47 周 | 第 46 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 47 周 | 第 46 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% |     |
| LR1            | 75,000  | 4,150  | 4,150  | 0  | 0.0% |     |
| MR             | 52,000  | 3,400  | 3,400  | 0  | 0.0% |     |

截止日期: 2017-11-28

### (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                  |
| 2+2   | TAK | 319,000 | Hyundai HI, S. Korea | 2019-2020 | Greek          | 8000-8200 subject to charter |
| 2     | TAK | 319,000 | Hyundai HI, S. Korea | 2019-2020 | S. Korean      | 8000-8200                    |
| 4     | TAK | 319,000 | Dalian, China        | 2020-2021 | CSET - Chinese | 55,300 Tier III              |
| 3     | TAK | 158,000 | Dalian, China        | 2020-2021 | CSET - Chinese |                              |



# 全一海运有限公司



|     |     |            |                           |           |                             |             |                            |
|-----|-----|------------|---------------------------|-----------|-----------------------------|-------------|----------------------------|
| 2   | TAK | 114,000    | Hyundai Samho, S. Korea   | 2019      | Sovcomflot - Russian        | 6,000       | dual fuelled, ice class 1A |
| 2   | TAK | 114,000    | Daehan, S. Korea          | 2019      | Norwegian                   | 4,450       | Tier II                    |
| 2   | TAK | 112,000    | Sumitomo, Japan           | 2020      | Thenamaris - Grk            | 4,500       | three on order             |
| 6+4 | TAK | 11,000     | Fujian Mawei, China       | 2019-2020 | Ocean Tankers - Singaporean | Undisclosed |                            |
| 10  | BC  | 25,800     | Dalian, China             | 2019      | Dalian Chenggong Chuangxin  | Undisclosed |                            |
| 5   | CV  | 11,000 teu | Hyundai HI, S. Korea      | 2019      | Zodiac Maritime - U.K       | 9,000       | scrubber fitted            |
| 4   | CV  | 1,500 teu  | Guangzhou Wenchong, China | 2019      | Cosmoship - Greek           | 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          |
| CHANCEY          | BC | 182,571 |     | 2015 | Japan    | 4,350   | U. K        |              |
| ZAGORA           | BC | 73,435  |     | 2001 | Japan    | 880     | Chinese     |              |
| ZED              | BC | 73,301  |     | 1996 | S. Korea | 600     | U. A. E     |              |
| EQUINOX MELIDA   | BC | 61,299  |     | 2016 | China    | 2,550   | Greek       |              |
| CAROLINE VICTORY | BC | 58,713  |     | 2008 | Japan    | 1,400   | Undisclosed |              |
| LEVAN            | BC | 53,688  |     | 2006 | China    | 830     | Chinese     |              |
| NB RESALES X3    | BC | 36,000  |     | 2018 | China    | 1,850   | Canadian    | en bloc each |
| LAZEEZ           | BC | 31,651  |     | 2000 | Japan    | 580     | Undisclosed |              |
| DIMITRIOS K      | BC | 24,834  |     | 2001 | China    | 460     | Undisclosed |              |

| 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 |
| APL DENVER      | CV | 55,612 | 4,250 | 2008 | China | 2,500   | Navios Group - Greek | *   |
| APL ATLANTA     | CV | 55,482 | 4,250 | 2008 | China | 2,500   | Navios Group - Greek |     |
| APL OAKLAND     | CV | 55,476 | 4,250 | 2008 | China | 2,500   | Navios Group - Greek |     |
| APL LOS ANGELES | CV | 55,387 | 4,250 | 2008 | China | 2,500   | Navios Group - Greek |     |

| 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 |
| EIT PALOMA | GC/MPP | 9,503 | 790 | 2010 | Germany | 1,000   | U. S. A |     |



| 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 |
| MEANDROS         | TAK | 309,498 |     | 2000 | S. Korea | Undisclosed | Undisclosed |     |
| SEAWAYS ANDROMAR | TAK | 46,195  |     | 2004 | S. Korea | 1,120       | 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       |
| GEM OF PARADIP | BC  | 41,090 | 7,626 | 1984 | Japan | 396       | incl. 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              |
| POS DEDICATOR  | BC  | 208,393 | 24,724  | 1993 | S. Korea | 440       | Indian sub cont  |
| SILVER VOYAGER | BC  | 170,409 | 20,622  | 1999 | Japan    | 461       | incl. ROB 1,200T |
| POS HARVESTER  | BC  | 148,918 | 17,,489 | 1992 | S. Korea | 440       | Indian sub cont  |

| 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                                             |
| OCEAN MASTER | BC  | 148,723 | 17,682 | 1995 | S. Korea | 420       | as is S. Korea                                  |
| GREEN TRADER | TAK | 156,105 | 24,846 | 1993 | Japan    | 417       | as is Singapore                                 |
| NEW VISION   | TAK | 147,916 | 22,444 | 1996 | S. Korea | 421       | as is Fujairah, partial gas free condition only |
| NEW NAXOS    | TAK | 106,500 | 17,260 | 1997 | Japan    | 430       | as is U.A.E                                     |

## ◆ 最新航运公告

### 【为鲸鱼降低航速 - 圣劳伦斯湾】

协会知悉已有 3 艘以上船舶，因航速超过圣劳伦斯湾西部实施的临时限速要求，而被加拿大交通部罚款。

该限速要求自 2017 年 8 月 11 日起实施，以保护该区域的北大西洋露脊鲸。限速适用于长度在 19.8 米以上，途经魁北克北岸与爱德华王子岛以北，西部





圣劳伦斯湾的船舶。

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      |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| 2017-12-01 | 660.67 | 786.21 | 5.8682 | 84.588 | 893.8  | 61.899 | 884.69 | 207.76 | 16460.0 |
| 2017-11-30 | 660.34 | 782.52 | 5.8945 | 84.577 | 885.67 | 61.815 | 887.51 | 206.94 | 16346.0 |
| 2017-11-29 | 660.11 | 782.1  | 5.9154 | 84.599 | 881.79 | 62.138 | 884.28 | 207.04 | 16415.0 |
| 2017-11-28 | 659.44 | 784.81 | 5.9364 | 84.525 | 878.53 | 62.4   | 886.44 | 208.57 | 16523.0 |
| 2017-11-27 | 658.74 | 785.34 | 5.9026 | 84.377 | 877.99 | 62.46  | 885.65 | 213.43 | 16479.0 |

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    |
|------------|----|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 2017-11-30 | 美元 | 1.18000 | 1.20688 | 1.37188 | 1.43538 | 1.48738 | 1.66800 | 1.95169 |
| 2017-11-29 | 美元 | 1.18625 | 1.20500 | 1.36069 | 1.42700 | 1.48063 | 1.66050 | 1.94481 |
| 2017-11-28 | 美元 | 1.18500 | 1.20219 | 1.34978 | 1.42275 | 1.47882 | 1.65738 | 1.93798 |
| 2017-11-24 | 美元 | 1.18375 | 1.20341 | 1.33756 | 1.41213 | 1.46763 | 1.65394 | 1.93606 |
| 2017-11-22 | 美元 | 1.18278 | 1.19969 | 1.32750 | 1.40578 | 1.46233 | 1.65211 | 1.93400 |