



全一海运市场周报

2018.01 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2018.01.15 - 01.19\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求稳中有升 市场运价涨跌互现】

本周，中国出口集装箱运输市场总体需求维持平稳上升态势。市场仍处农历新年出货高峰期，货量延续旺盛表现，航商在部分未提价航线补推运价上涨，部分航线由于前期涨幅较大，运价出现回落，市场运价总体涨跌互现，综合指数微涨。1月19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840.36点，较上期微涨0.1%。

欧洲航线：运输需求保持旺盛，有部分班次接近满载出运，市场供需基本面保持良好态势，上海港至欧洲基本港本周平均舱位利用率维持在95%以上。市场运价方面，呈现提价后小幅整固态势。1月19日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为891美元/TEU，较上期下跌0.7%。地中海航线，市场需求稍逊欧洲航线，但市场供需基本面维持平稳，上海港至地中海基本港平均舱位利用率维持在90%左右。大部分航商维持前期报价水平，部分航商根据实际情况小幅调高订舱报价，运价总体小涨。1月19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761美元/TEU，较上期上涨0.3%。

北美航线：市场货量总体相对平稳，实际运输需求与航商之前的预期有所偏差。美西航线，上海港船舶平均舱位利用率在90%左右，相较于上周有所回落。部分航商上周推涨运价后，剩余航商并未跟随提价而是维持原有价格水平，致本周原提价航商为维持份额下调运价，即期市场运价回落。1月19日，上海出口至美西基本港市场运价（海运及海运附加费）为1436美元/FEU，较上期下跌5.2%。美东航线，由于市场运输需求维持旺盛态势，多数班次接近满载出运，上海港船舶平均舱位利用率在95~100%左右。航商再次上调了订舱报价，即期市场运价上升。1月19日，上海出口至美东基本港市场运价（海运及海运附加费）为2792美元/FEU，较上期上涨7.1%。

波斯湾航线：农历新年前货量继续有所增加，部分航商临时取消航班减少市场即期运力供给，运输供需状况保持良好，上海港船舶平均舱位利用率在95%左右的水平。供需表现良好，即期市场运价继续回升。1月19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572美元/TEU，较上期上涨27.1%。

澳新航线：正逢“春节”出货小高峰，市场货量总体表现稳健，上海港船舶平均舱位利用率在95%的水平。自上周航商大幅提价后，即期市场运价回吐部



分涨幅。1月19日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为1360美元/TEU，较上期下跌2.8%。

南美航线：市场货量继续回升，运输需求总体稳中有升，部分航商为争夺货源投放加班船，即期市场运力有所增大，上海港船舶平均舱位利用率在90%左右。由于部分航商增加航线运力投放，供需基本面有所恶化。航商为维持原有份额纷纷降价揽货，加剧市场竞争，即期市场运价继续下跌。1月19日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为2179美元/TEU，较上期下跌13.4%。

日本航线：市场供需基本面维持稳定，市场运价小幅波动。1月19日，中国出口至日本航线运价指数为712.65点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【气温回升封航缓解 综合指数小幅下跌】

1月19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1416.08点，较上周下跌4.2%。其中煤炭、粮食、金属矿石运价指数下跌，成品油、原油运价指数维稳。

煤炭市场：本周，全国大部分地区气温回升，电厂日耗有所下降，整体运行于75万吨以下；库存水平小幅回升至1000万吨以上，存煤可用天数仍旧不足14天。煤价方面，1月18日，环渤海动力煤价格指数报收于578元/吨，连续两周持平。受国家保供保运政策影响，产地方面优先保障长协煤运输，铁路计划紧张，市场煤外运困难，中小煤矿以安全生产为主，其中部分小煤矿已经提前停产放假。受此影响，北方港口库存保持中低位水平，优质煤资源短缺。不过，因天气转好，雨雪天气造成的影响基本消除，封航现象有所缓解，装船作业效率增加，船舶周转加快。本周，沿海煤炭运输价格先抑后稳。上半周，受煤企下调煤炭价格影响，市场观望情绪加重，虽然当前电厂库存普遍不高，但是采购积极性偏弱。同时，内外贸兼营船被高价吸引大批回归，煤炭运输市场货少船多，船东守价心理松动，运价呈现断崖式下跌。下半周，长江口地区因天气和撞船事故封航，导致运力积压，大船运价企稳。

1月19日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1485.43点，较上周下跌5.6%。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50.7元/吨，较上周五下跌10.7元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为59.1元/吨，较上周五下跌9.7元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为61.5元/吨，较上周五下跌10.5元/吨。华南市场，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为57.4元/吨，较上周五下跌13.0元/吨。

金属矿石市场：当前钢厂铁矿石库存偏低，虽然矿价出现下滑，不过钢厂等跌情绪仍较为明显。加上钢材价格连续两周下调，钢厂需求和利润减少，前期的市场需求逐步被消化，成交氛围转弱。1月19日，沿海金属矿石货种运价指数报收1545.20点，较上周下跌1.4%。



粮食市场：进入 1 月中旬，产区玉米价格持续回升，玉米价格整体小幅回升。南方销区贸易主体采购积极性较差，市场整体成交相对清淡，受销区玉米需求疲软影响，港口玉米发运南方压力有所增加，粮食运输价格继续下跌。1 月 19 日，沿海粮食货种运价指数报收 1417.98 点，较上周下跌 5.8%。

国内成品油市场：近期汽柴油需求表现相对较好，运输市场延续旺季行情，货源较多，成交热情持续升温，运力总体供不应求，市场运价保持平稳。1 月 19 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 1541.72 点，均与上周持平。

(3) 中国进口干散货运输市场

【海岬型船加速下滑 综合指数延续跌势】

本周国际干散货运输市场总体氛围低迷，远东干散货综合指数下跌。1 月 18 日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为 808.78 点，运价指数为 762.39 点，租金指数为 878.36 点，较上周四分别下跌 8.1%、5.9%和 10.7%。

海岬型船市场：本周海岬型船两洋市场租金、运价加速回落。铁矿石现货价格走弱，18 日品位为 62%的澳大利亚铁矿石价格为 74.35 美元/吨，较上周四下跌 5.8%。运输市场方面，大西洋巴西回远东航线保持安静，市场需求较弱，货盘稀缺，船东报价逐步向下调整。且随着航线上供过于求情况进一步加剧，市场报出巴西到青岛航线的铁矿石成交价一路跌至 14.05 美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 14.006 美元/吨，较上周四下跌 15.2%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 10.950 美元/吨，较上周四下跌 11.3%。太平洋市场，台风对西澳港口的影响较预期低，市场陆续有货盘放出，西澳到青岛的铁矿石航线运价回升至 6.2-6.3 美元/吨。但巴西长航线上的弱势局面打击船东信心，加之市场需求平乏，运力过剩，西澳至青岛航线氛围转淡，运价受压跌破 6 美元/吨，租金水平也回落至 10000 美元/天以下。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 9117 美元，较上周四下跌 24.7%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 5.678 美元/吨，较上周四下跌 8.1%。

巴拿马型船市场：本周巴拿马型船市场低迷。粮食航线正处于淡季，运价整体波动较小。南美市场相对较为活跃，陆续有货盘放出，但由于太平洋市场低迷，部分南中国运力陆续往南美空放，南美运价涨幅有限；美湾粮食成交极少，且大西洋往返航线货盘也较少，成交价小幅下跌。据悉 3 月份装期，货量为 6 万吨，巴西桑托斯至中国北方港口粮食成交运价为 33 美元/吨。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为 32.340 美元/吨，较上周四持平；美湾密西西比河至中国北方港口，货量 6.6 万吨的粮食运价为 42.859 美元/吨，较上周四下跌 1.1%。太平洋市场，受海岬型船市场加速回落、FFA 远期合约价格下跌以及 1 月下旬 2 月上旬煤炭货盘较少影响，整体气氛继续趋弱，租金、运价跌幅扩大。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 10023 美元，较上周四下跌 6.3%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 9539 美元，较上周四下跌 9.7%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.164 美元/吨，较上周四下跌 4.3%。



超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场止跌回升。北方钢材市场出货有所增加，且受镍矿和煤炭的带动，船东信心略增，租金、运价企稳回升。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 7890 美元，较上周四下跌 1.1%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 10007 美元，较上周四上涨 1.0%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 6350 美元，较上周四微涨 0.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.152 美元/吨，较上周四微跌 0.5%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 8.080 美元/吨，较上周四上涨 1.4%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价小幅回升 成品油运价小幅下跌】

据美国能源信息署 EIA 官方统计，美国 1 月 12 日当周商用原油库存连续下降九周，降幅大于预期，虽然 (OPEC) 12 月日均产油量因尼日利亚和利比亚得到减产豁免而增加，但美国库欣原油库存降幅创纪录，帮助带动了原油价格回升，本周原油价格波动盘整。布伦特原油期货价格周四报 69.19 美元/桶，较上周上涨 0.1%。全球原油运输市场大船运价持续回升，中型船运价小幅上涨，小型船运价有涨有跌。中国进口 VLCC 运输市场成交增多，可用运力明显收紧，运价不断跳涨。1 月 18 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 680.86 点，较上周上涨 17.9%。

超大型油轮 (VLCC)：运输市场短暂出现船少货多、运价跳涨行情。上周五起，中东航线 1 月底 2 月初货盘集中出货，市场可用现代型船明显紧张，走出量价齐升走势，船东大幅挺价，WS 运价较上周跳涨近 10 个点。周末，随着上旬货盘大部分已经成交，市场船货重回正常水平，运价滞涨。西非航线成交不多，后半周跟随中东市场上涨，运价较上周上涨超 5 个点。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价 (CT1) 报 WS50.40，较上周四上涨 22.4%，CT1 的 5 日平均为 WS46.87，较上周上涨 10.4%，等价期租租金 (TCE) 平均 1.26 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS49.08，上涨 12.1%，平均为 WS46.38，TCE 平均 1.47 万美元/天。

苏伊士型油轮 (Suezmax)：运输市场西非航线成交略有增加，地中海航线整体运价和上周相差无几。西非至欧洲市场运价小幅上涨至 WS57，TCE 约 0.4 万美元/天。地中海和黑海航线市场波动不大整体运价维持在 WS67，TCE 依旧在保本点附近。该航线一艘 13.5 万吨级船，新罗西斯克至地中海，2 月 2 日货盘，成交运价为 WS67.5。印度在亚洲市场上成交活跃，一艘 13 万吨级船，美湾至印度，1 月 23 至 25 日货盘，成交包干运费为 220 万美元；一艘 13 万吨级船，阿尔及利亚至印度，2 月 2 日货盘，成交包干运费为 150 万美元。

阿芙拉型油轮 (Aframax)：运输市场各航线运价有涨有跌。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS121 (TCE 约 1.1 万美元/天)。跨地中海运价小幅下跌至 WS89 水平 (TCE 约 0.3 万美元/天)。该航线一艘 8 万吨级船，土耳其至地中海，1 月 24 日货盘，成交运价为 WS95。北海短程运价小幅上涨至 WS105，TCE 约 0.3 万美元/天。该航线一艘 8 万吨级船，挪威至英国，1 月 26 日货盘，成交运价为 WS105。波罗的海短程运价大幅上涨至 WS91，TCE 约 1.3 万美



元/天。该航线一艘 10 万吨级船，普里莫尔斯科至英国，1 月 26 至 27 日货盘，成交运价为 WS90。波斯湾至新加坡运价保持在 WS92，TCE 约 0.5 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价维持在 WS92，TCE 为 0.8 万美元/天。

国际成品油轮（Product）：本周成品油运输市场运价小幅下跌。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS111（TCE 约 0.3 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价保持在 WS88（TCE 约 0.4 万美元/天）；7.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS82（TCE 大约 0.5 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS117 水平（TCE 约 0.5 万美元/天）；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价维持在 WS151（TCE 约 0.9 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 1.4 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际散货船价震荡 成品油轮船价上涨】

1 月 17 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 779.42 点，环比微涨 0.13%。其中，国际油轮船价综合指数和沿海散货船价综合指数分别上涨 0.74%、1.05%；国际散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别下跌 0.71%、0.57%。

国际干散货运输市场短暂复苏看来似乎已经消失殆尽，本周散运市场迎来一个非常低迷的结尾，租金运价持续回落，BDI 指数 5 连跌收于 1221 点（周二），环比下跌 12.47%，二手船价格跌多涨少。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1285 万美元、环比涨 3.86%；57000DWT--1522 万美元、环比跌 6.67%；75000DWT--1886 万美元、环比跌 2.39%；170000DWT--2976 万美元、环比涨 2.97%。近期，散运市场从假期中复苏的期待最终落空，即期运价是缓慢下滑，但是定期期租的兴趣还是稳定的，船东和租家之间的价格期望正在拉大差距，FFA 市场表现很弱，租家是想利用目前消极的市场情绪压低价格，而船东比较倾向于等待或者以单航次形式成交。短期，国际干散货船 1 年期期租费率有回调趋势，预计二手散货船价格震荡回走。本周，二手散货船成交量小幅增加，共计成交 14 艘（环比增加 2 艘），总运力 79.87 万 DWT，成交金额 16050 万美元。

因冬季寒冷的天气、美元多头跌跌不休、OPEC 协议执行情况强于预期，市场供应变紧的速度超乎预期，原油价格周一稳步走高，布伦特原油期货收于 69.87 美元（周二），环比上涨 3.08%。国际原油运输需求依旧疲软、运价下滑，成品油运输需求活跃，运价上涨了大约 10 个点至国标 140 左右，二手油轮船价涨跌各异。本周，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2121 万美元、环比涨 3.31%；74000DWT--2399 万美元、环比跌 1.27%；105000DWT--2669 万美元、环比涨 0.36%；158000DWT--4280 万美元、环比涨 0.92%；300000DWT--5904 万美元、环比跌 0.25%。中国政府已经向国内 44 家炼油企业发放 2018 年进口配额合计 1.2132 亿吨。目前中国原油进口量已经达到 850 万桶/日，为全球最大进口国，预计随着更多的民营炼油厂投入生产，2018 年中国原油进口还将继续走高。近期，国际原油运输市场依旧承压下走，预计二手油轮价格将低位盘整。本周，二手国际油轮成交下滑，共计成交 6 艘（环比减少 11 艘），总运力 47 万 DWT，成交金额 12440 万美元。



受沿海运价短暂回涨影响，沿海散货船价格稳中有涨。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--125 万人民币、环比涨 1.30%；5000DWT--735 万人民币、环比涨 0.69%。近期，大型煤企主动降价出售煤炭、下游用煤企业“买涨不买跌”，北方天气好转、船舶压港等货减少，南方气温升高、电厂用煤需求下降采购放缓，加上内外贸兼业船舶抢食沿海市场，沿海运价短期弱势运行，预计二手散货船价格上涨难以持续。本周，市场对 0.5 万 DWT、1.5 万 DWT 和 2 万 DWT 的沿海散货船有求购需求，但市场成交稀少。

内河散货运输需求下滑，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--43 万人民币、环比跌 3.63%；1000DWT--97 万人民币、环比跌 0.98%；2000DWT--193 万人民币、环比跌 0.99%；3000DWT--268 万人民币、环比涨 3.25%。最近有媒体报道兰州、合肥和成都等地借人才落户政策“放松”楼市调控。对此，这些城市住房和城乡建设部有关负责人表示，控松绑系误读，我国将坚持房地产调控目标毫不动摇。内河运输短期需求一般，预计内河散货船价格将震荡往复。本周，内河散货船成交量一般，共计成交 35 艘（环比减少 13 艘），总运力 4.8 万 DWT，成交金额 4324 万元人民币。

来源：上海航运交易所

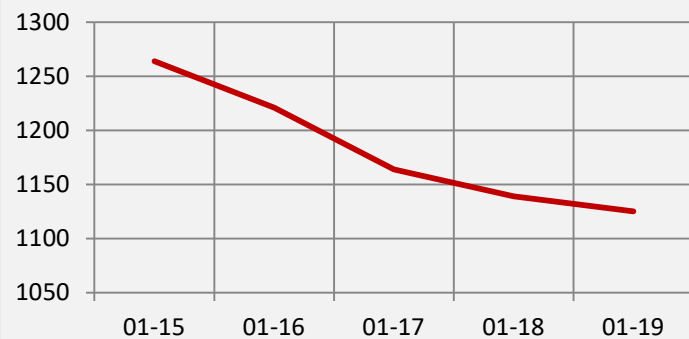
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

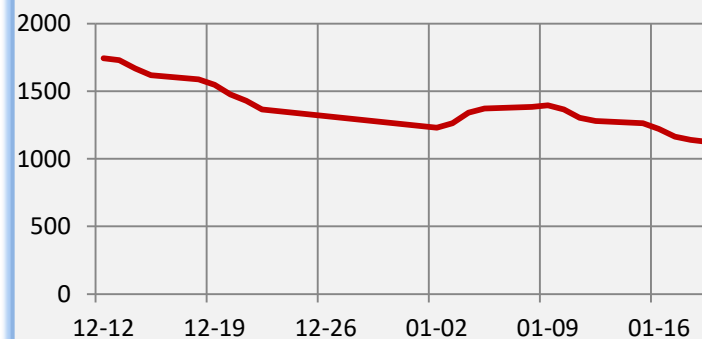
波罗的海指数	1 月 15 日		1 月 16 日		1 月 17 日		1 月 18 日		1 月 19 日	
BDI	1,264	-15	1,221	-43	1,164	-57	1,139	-25	1,125	-14
BCI	2,231	-65	2,010	-221	1,743	-267	1,611	-132	1,493	-118
BPI	1,340	-8	1,329	-11	1,317	-12	1,311	-6	1,333	+22
BSI	908	+1	910	+2	910	0	910	0	911	+1
BHSI	585	-2	583	-2	581	-2	580	-1	584	+4



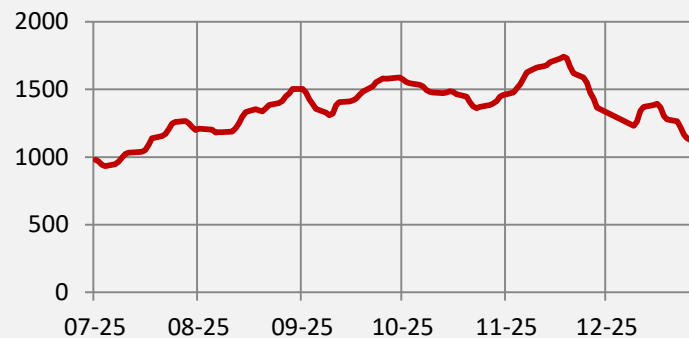
上周 BDI 指数走势



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 02 周	第 01 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	20,250	20,750	-500	-2.4%
	一年	19,750	19,750	0	0.0%
	三年	16,000	16,000	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	12,250	12,250	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	10,000	10,000	0	0.0%
	一年	9,500	9,500	0	0.0%
	三年	9,250	9,250	0	0.0%

截止日期: 2018-01-16

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Kinokawa Maru 2013 181392 dwt dely Fukuyama 25/30 Jan trip via EC Australia redel China-Japan region \$8,900 - Jiangsu Steamship

Lake Dawn 2013 81902 dwt dely Chiba 27 Jan trip via NoPac redel Singapore-Japan \$11,000 - cnr

Nissaki 2013 81466 dwt dely Tobata 25/26 Jan trip via EC Australia redel EC India \$10,750 - KLC

Gemini Ocean 2017 80982 dwt dely Fukayama 20/22 Jan trip via EC Australia redel EC India \$10,750 - South 32



Zhi Xiang 2012 79463 dwt dely US Gulf 04 Feb trip Skaw-Gibraltar \$12,650 +\$265,000 bb - Cofco

Lucky Star 2002 76662 dwt dely passing Busan prompt trip via NoPac redel Singapore-Japan \$10,300 - Raffles

Milagro 2009 75205 dwt dely EC South America 30 Jan trip redel SE Asia \$14,850 + \$485,000 bb - Cargill

Young Spirit 2015 63556 dwt dely Qinzhou 25 Jan trip redel WC India \$7,750 - cnr

Gentle Seas 2014 63350 dwt dely Villanueva 20/22 Jan trip via Indonesia redel India \$9,750 - Athena Shipping

Sagar Kanta 2013 60835 dwt dely Kandla 24/28 Jan trip redel south east Asia int salt \$11,250 - Athena Shipping

Aquila 2012 56506 dwt dely Fujairah 19/22 Jan trip via Persian Gulf redel India \$12,250 - Athena Shipping

Sofia R 2012 36903 dwt dely Canakkale prompt trip via Black Sea redel Egyptian Mediterranean intention coal \$8,500 - TKB

Inlaco Express 2011 34053 dwt dely Lianyungang 25 Jan trip via CIS redel S Korea \$7,000 - Unico

(2) 期租租船摘录

New Taizhou 2010 175885 dwt dely China 25 Jan 11/13 months trading redel worldwide rate basis 100.5% Cape 5TC - Oldendorff

Alpha Era 2000 170387 dwt dely Rizhao 18/19 Jan about 12 months trading redel worldwide rate basis 94% Cape 5TC - SwissMarine

Genco Claudius 2010 169001 dwt dely Jingtang 19/20 Jan 10/14 months trading redel worldwide \$15,300 - Pacific Bulk

Star Charis 2013 81710 dwt dely Pagbilao 25 Jan 1 year trading redel worldwide \$13,000 - Seacon

Navios Dolphin 2017 81630 dwt dely retro Gangavaram 16 Jan 12/15 months redel worldwide \$13,750 - Phaethon

Nilos 2006 75880 dwt dely Lanshan spot about 4/7 months trading redel worldwide \$11,000 - Seacon



4. 航运市场动态

【德路里：集运天下 谁主沉浮】

当前全球集运网络中，近 400 家船公司正参与其中，集运市场竞争激烈，蛰伏着更多潜在并购机会。

去年下半年运费滑坡的情况背离了供需基本面，这说明各船公司在某种程度上尚未摆脱自伤元气的状态。因此，船公司即将进入黄金时代这一论断可能言之有过。

总的来说，在德路里最新出版的《集运市场预测》中，我们对船公司前景保持乐观。但同时也指出，市场在复苏过程中将出现一些短期阻碍。

此前有预期认为集运市场涌现的合并浪潮能够立即为市场带来利好。但实际情况是，到目前为止，并购尚未给运费市场带来实质性改变。这些新的合并仅仅停留在运营层面，且大部分交易刚刚结束，或仍处于悬而未决的状态。另外，就算等这些并购交易全部完成，也不足以使整个集运行业成为寡头垄断市场。而我们先前提到的，“进入船公司黄金时代”的前提就是集运成为寡头垄断市场。

另外值得一提的是，并购活动可能导致一个被我们忽略的风险——其他船公司也许会为了减少客户流失，而在定价策略上变得更为激进。

随着 Cosco 收购 OOCL，以及三家日本船公司巨头合并集运业务组成新的合资公司 ONE，目前全球前七大船公司（包括其子公司）将占到全球集装箱船队运力的约 90%（截至 2017 年 10 月 1 日）。

然而，若采用 HHI 指数来衡量，尽管目前船队中大量运力都集中在几家船公司手中，行业仍处于高度竞争状态。

赫芬达尔—赫希曼指数(Herfindahl-Hirschman Index, 简称 HHI)被广泛认为是衡量市场集中度的指标，其计算方式为将各公司市场份额（本例中以去程有效运力为代表）平方后求和，最终指数范围在 0 至 10,000 之间。HHI 数值越高，表示竞争程度越低。指数<1,500 为竞争市场；1,500-2,000 为适度集中市场；>2,500 为高度集中市场。

根据 HHI 指数显示，无论是将各船公司视为个体，或将子公司纳入母公司后以整体单位进行评估，集运行业都处于“竞争市场”区间。

需指出的是，由于一部分船舶我们未能归属到某家船公司，因此有大约 1.8%的船舶运力未包含在统计内。然而，我们认为这部分数据将不会对结果造成



太大影响。

基于目前市场可得的船舶数据，市场中共有 379 家船公司在经营，尽管其中有 31 家所占到的市场份额不足 0.1%。在有如此多经营者参与的情况下，理论上会存在着更多潜在并购机会。但在现实情况中，大公司对收购小公司的兴趣较小。行业领头羊可能会更加关注处于其下一级梯队中的船公司。

为了对将来可能出现的情况有个大致概念，我们模拟了两种情形。两种情形下的数据均基于 2017 年 10 月的船队规模，且假设前七大船公司掌握了全部船队运力。第一种情形下，我们假设其他船公司的运力平均分配到七大船公司；另一种假设情形则是其他船公司的运力全部加入至目前排名第一的 Maersk。有趣的是，在两种情形下，HHI 指数都未能超过 2,500 这一分水岭。该结果表明，若市场想要进入高度集中状态，前七大船公司之间需要进一步合并。

总体而言，货主尚无需对合并过多担忧，但各条贸易航线上的竞争水平差异较大。德路里《集运市场预测》中展示了并购前后东西和南北主要贸易航线在有效运力的投放的情况下，各航线市场竞争集中度水平的比较。

上述分析结果表明，在最新并购交易全部完成后，各航线（除未有变化的亚洲-西非南向航线之外）上的 HHI 指标的确会有所上升，但大部分航线将继续处于“竞争”或“适度集中”状态。

有两条贸易航线（即欧洲-南美洲东岸北向航线，以及欧洲-南亚西向航线）在并购完成后将落入“高度集中”区间，但其 HHI 指数接近 2,500，因此垄断程度也极低（HHI 10,000 表示寡头垄断）。

三条贸易航线（两条亚洲-欧洲去程航线和亚洲-南美洲东岸南向航线）将从“竞争”上移至“适度集中”，如果没有其他并购发生，这些航线将维持在此竞争区间。

跨太平洋、跨大西洋、亚洲-中东和亚洲-南亚去程航线的 HHI 指标则将维持在“竞争”区间。由于 SM Line 的加入，接下来一年亚洲-北美洲东岸航线的 HHI 指标将进一步下降。

德路里认为，整个集装箱运输市场呈现由少数几家大型船公司主导的趋势。但就目前看来，大部分贸易航线仍处于高度竞争状态。货主需要持续关注各主要航线上是否会出现更多的并购行为。

来源：德路里



【调查显示大多数航运公司都将面临网络攻击】

丹麦航运公司 CEO 小组（CEO Panel）的一项调查显示，2017 年大多数航运公司都面临网络攻击，并加大了打击网络犯罪的力度。

调查显示，网络犯罪在航运公司议程上变得越来越重要。在参与调查的 26 位高管中，有 42% 的人表示“非常担心或是极度担心未来 12 个月内公司遭受袭击或是丢失数据”。

丹麦航运公司 CEO 小组表示，这一担忧是基于一个具体的威胁。根据专家组的回应，约有 69% 的公司在过去一年里遭受了网络犯罪。

丹麦航运公司 CEO 小组执行董事 Maria Skipper Schwenn 表示，必须非常重视网络威胁。2017 年，有 69% 的公司增加了 IT 安全预算，这是相当积极的。

Skipper Schwenn 表示，未来网络威胁预计不会减弱，并补充称航运公司遭受的袭击是任何公司都有可能遭受的攻击。因此，最令人担忧的不是船舶和船员的安全，而是网络攻击对陆基系统的攻击及其后果。该小组鼓励航运公司应把 IT 安全预算放在首位，所有成员认真对待这一威胁，并将与当局密切合作，确保成员更有能力应对威胁。

来源：国际船舶网

【森罗商船想合作，现代商船：不和你玩】

1 月 12 日消息，据 JOC 报道，森罗商船（SM Line）寻求与现代商船合作跨太平洋至美国东海岸航线服务，却遭到拒绝。

1 月 9 日，现代商船方面收到森罗商船的正式合作邀请，该公司一名发言人表示，“我们没有对森罗商船做过任何调查，不能百分之百地肯定森罗商船的服务可靠性。无条件的合作看起来很困难，因为充满许多不确定性。联合运营或者舱位互换，在现阶段并不可行。”

去年 12 月，森罗商船表示，希望能与船公司共同经营美国航线服务。该公司管理层亦透露，正准备开通到美国西海岸的第二条航线。目前，韩国船公司还没有夺回韩进在破产前所占有的亚洲至美国航线的市场份额。

投资银行 SC Lowy 联合创始人兼首席投资官 Soo Cheon Lee 表示，“森罗商船要想保持核心竞争优势，必须寻找跨太平洋航线的合作伙伴。同时，要采取尽可能的办法，提供船舶运力，控制运营成本。这是个长期的挑战。”



2017 年，森罗商船和现代商船在亚洲-美国航线上的市场份额为 6.8%，比 2015 年韩进海运持有的市场份额少 0.7%。在该航线上，达飞轮船占有最大市场份额，为 14.8%，其次是长荣海运，10.9%，排名第三的是中远海运 10.8%。现代商船和森罗商船分别排名第八和第十五。

目前，森罗商船共有 10 个周次航班，其中包括 4 个亚洲区域内航线班次、2 个亚洲-印度航线班次（以箱位租赁的形式）、2 个支线服务班次、1 个中东航线班次和 1 个亚洲至美国西海岸航线班次；总运力超过 100,000TEU。

Soo Cheon Lee 表示，尽管森罗商船现在还是个小船公司，不过，自韩进海运破产之后，船价下探至了 20 年来的低位，这对于森罗商船来说，是船队扩张的好机会，将给森罗商船带来一定的竞争优势。去年 11 月，有消息报道，森罗商船（SM Line）已经成为二手集装箱船市场的最大买家。据 IHSMarkit 数据显示，森罗商船目前没有任何新船订单。现代商船仅有 2 艘 11,100 TEU 集装箱船订单，是前 20 大班轮公司中订单量最少的公司。

2016 年 6 月，现代商船成功躲过破产危机。由于租约以及债券支付方面的再谈判取得成功，银行同意实施资产证券化。现代商船正在寻求成为世界一流的船公司。据了解，该公司已经计划与以星航运合作美国东海岸航线服务，与 2M 联盟也启动了东西航线贸易合作。目前，现代商船在亚洲-美国东海岸航线部署了多艘 5,000TEU 集装箱船。

来源：航运界

5. 船舶市场动态

【LPG 船航运市场现状】

LPG 主要来自天然气开采伴生（约 60%）和炼油副产（约 30%）等，并用作燃料（约 70%）与化工原料（约 30%）。作为全球 LPG 贸易主要方式，近年来全球 LPG 海运量总体上呈现稳步增长态势，从 2000 年的 4441 万吨增长至 2016 年的 8741 万吨，年均增速达到 4.3%。尤其是 2014 年以来，随着天然气开采项目大规模投产，特别是北美页岩气产业兴起，加上中东等地区炼油产业规模持续扩张，共同推动了 LPG 产量快速增长；同期，得益于油气价格走低刺激，亚非地区的 LPG 民用消费量显著提升，再加上中国的 PDH 产能集中释放，进一步支撑 LPG 需求增长。由于供需两旺，全球 LPG 海运量增速持续高位，2014~2016 年年均增速保持在 10%以上，远高于 2000~2013 年期间 2.8%的年均增速。其中，2014 年的全球 LPG 海运量增速更是创纪录的达到 12.5%历史高位。

最大出口国和最大进口国

从全球 LPG 海运出口来看，中东地区仍占据绝对优势份额，但伴随着美国页岩气产量的增加，中东地区 LPG 全球出口份额有所下滑。在页岩气产量及炼油



产能快速增长的推动下，2009 年美国已成为全球 LPG 净出口国，随后其 LPG 海运出口量快速增长，2015 年达到 1696 万吨，全球占比升至 22%，成为全球最大的 LPG 海运出口国。2016 年，美国 LPG 出口继续保持增长，规模达到了近 2290 万吨，同比增长 35%。同期，全球 LPG 海运进口方面，目前亚洲依然是全球最大的 LPG 海运进口地区，2014 年以来，随着中国国内 PDH 项目等化工行业产能快速投放，LPG 进口需求量迅猛增长；2015 年中国 LPG 进口量达到 1190 万吨，同比增长 71%，LPG 进口量占全球总量的比重突破 15%，一举超过日本成为世界第一大 LPG 进口国。2016 年，中国 LPG 进口量持续增长并达到 1595 万吨，全球占比进一步增至 20% 左右。

全球 LPG 船队保有量持续增长

新世纪以来，全球 LPG 船队保有量持续稳步增长，2000~2016 年，LPG 船队保有量年均增速保持在 5.3% 左右。尤其是 2015 年和 2016 年，在前几年的过量 VLGC 订单集中交付的情况下，大批运力涌入市场，推动 LPG 船队保有量增速进一步加快，2015 年和 2016 年分别达到 15.8% 和 17.2%。截至 2017 年 10 月底，全球 LPG 船队保有量为 1449 艘、3289 万立方米，以立方米计，较 2016 年年底继续增长了 8.4%。值得关注的是，出于航运经济性和 LPG 远洋贸易运输量不断增长等因素考虑，近年来主要船东订造 VLGC 的意愿不断增强，推动了 LPG 船型大型化趋势的发展，船队中 VLGC 的比重也由 2000 年的 56% 提升至当前的 66%，累计增长了 10 个百分点，且主力船型逐渐转向 8.2 万/8.4 万立方米的 VLGC。

LPG 船运费率震荡下跌，二手船价格明显下滑

2012 年以来，全球 LPG 海运贸易持续活跃，尤其是北美至远东的 LPG 海运量大幅增长，推动 LPG 船航运市场运力供需关系持续向好，2015 年克拉克松 LPG 船平均运费收益的年均值达到 4.45 万美元/天的历史高位，期间一度升至 5.73 万美元/天。不过，2015 年下半年开始，随着大量新船投入航运市场，运力增速明显高于同期海运量增速，导致 LPG 船航运市场运力供需失衡不断恶化，LPG 船航运市场行情迅速下行，航运费率不断走低，期间虽有小幅反弹，但是费率依旧在低位徘徊。特别是 2017 年 8 月，克拉克松 LPG 船平均运费收益仅收于 1.23 万美元/天，较历史高位下滑 78.5%。从细分船型市场租金来看，VLGC 航运市场震荡最为严重，2012 年之后全球 LPG 远洋海运量增长迅速，VLGC 运力需求过紧，刺激航运费率迅速增长，根据德鲁里统计数据显示，2015 年 7 月，8.2 万立方米 VLGC 期租费率一度达到 7.30 万美元/天的历史最高位；随后新船运力不断涌入，市场供需关系迅速恶化，截至 2017 年 10 月，该船型期租费率仅为 1.85 万美元/天水平，较历史高位下降 75%。

二手船价格方面，近年来，随着全球 LPG 船航运市场的不断下行，相关 LPG 船的二手船价格也出现明显下滑。截至 2016 年底，5 年船龄 8.2 万方 VLGC 的交易价格跌至 5400 万美元的历史最低位，较历史最高位下降了 37.2%。2017 年以来，随着全球 LPG 船航运市场行情企稳，相关船型二手船价格也基本止跌，2017 年 10 月，5 年船龄 8.2 万方 VLGC 的二手交易价格已回升至 5500 万美元，较去年年底小幅增长 100 万美元，但仍处于历史较低水平。



近年来，全球 LPG 海运量呈现加速增长态势。那么，未来几年全球 LPG 船市场前景如何？全球 LPG 船船队保有量是什么情况？造船市场呈现什么格局？请关注《中国船检》2018 年 1 月刊《全球 LPG 船市场及发展趋势》一文，作者将为您详细解析。

来源：中国船检

【人民日报：船舶业何时驶入春天】

2017 年，深陷低谷近 10 年的船舶业传出不少好消息：前 11 个月，我国高达 713.3 万修正总吨的新接订单规模稳居全球第一。世界最大水泥运输船交船、亚洲最大改建半潜船顺利交付、全球最大集装箱船将在上海建造、世界最大 LNG（液化天然气）动力汽车运输船建造与设计合同生效……我国船舶业收获了一系列世界之最、亚洲之最。

该如何研判这些好消息呢？船舶业走上复苏向好的良性轨道了吗？要让中国船舶由大到强、转型升级，还有哪些坎要迈？近日，记者走进船舶企业一线，触摸行业冷暖，寻觅突破路径。

订单翻番 行业回暖，船舶业仍处于低谷

“近 10 年来，船舶业跌宕起伏、时好时坏，某个季度可能出现波峰，但总体仍然还在低谷之中。今年全球造船业的成交量预计会实现回升，达到 6500 万载重吨，但要知道，2007 年时的成交量 2.6 亿载重吨，今非昔比啊。”对于船舶行业总体运行态势，中船重工旗下武昌船舶重工集团的董事长杨志钢并不乐观。

那么，当前出现的订单需求回升，又该如何解释？要知道，截至 2017 年 11 月，全球油船、散货船、集装箱船、LNG 船分别成交 556 万 CGT（修正总吨）、481 万 CGT、273 万 CGT、117 万 CGT，分别同比上涨 149%、153%、101%、87%。

“首先，2016 年是 30 年来的最低点，2017 年很容易实现大幅增加。再者，一定要看这些订单到底是真正的市场内在需求，还是投机性的订单。”中船重工经济研究中心副主任、高级工程师李升江分析道，一来，在船舶价格屡创新低的情况下，有部分船东想趁机购置新船，通过融资租赁来获得未来收益；二来，航运市场竞争激烈，尽管市场过剩，但一些船东还是不得不订些船，否则就会失去行业中的话语权。“放在一段较长的时间内看，可能就是市场一个正常波动，连 小阳春 都不能算。”

价格的持续走低也佐证着这一点：七八年之前，国际市场上一艘 8.2 万载重吨的散货船单价在 3300 万美元左右，而现在能卖到 2500 万美元就不错。青岛北船重工公司总经理韩兵坦言，现在有些产品赚钱，也有些不赚，“总体是在靠修船补贴造船。”数据也证明着这一点：2017 年 1—11 月，船舶行业 80



家重点监测企业实现主营业务收入 2720 亿元，同比下降 6%；利润总额 23 亿元，同比下降 21%。

从国际贸易形势来看，虽然 BDI（波罗的海）指数已经从 2016 年年初的 290 点上升至目前的 1500 点左右，但跟国际金融危机前高达 1 万多点的指标相比仍有很大差距。

既然如此，眼下的订单到底是“还魂丹”还是“迷魂药”呢？

“这倒不必过多担心，肯定是好事。不接单，设备还要折旧，没单可能就真要关门了。”李升江认为，当前形势下，造船业很难实现大幅盈利，就算付款方式差一些，只要还有单可干，就还能维持生存，从而为迎来新一轮的复苏赢得休整之机。

依旧供大于求，消化现有产能预计可能要到 2030 年

船舶业何时才能挺过寒冬，迎来春天？这要从整个行业所处的时空方位说起——

在时间上看，造船业发展与经济周期密切相关。

2001 年，我国加入世界贸易组织，2003 年之后，全球市场爆发性增长，给了我国造船业实现“从小到大”转变的关键契机。此后 10 年间，我国造船产能迅速扩张。2008 年，国际金融危机爆发，船舶行业深受牵连。“由于造一艘船的周期一般有 3 年左右，船舶业对外部环境的反应有滞后性。直至 2010 年，全行业的日子都挺好过。”李升江说，在此前订单逐步消化之后，船舶行业的危机于 2012 年正式到来。这几年，随着全球市场深陷低迷，我国船企手持船舶订单量也出现了持续下降。目前，大部分船企生产任务安排只能维持到 2018 年，2019 年船台（坞）空置率将明显上升，企业连续生产面临严峻的挑战。

在空间上看，造船业维持着中日韩三国鼎立的局面。

造船业的鼻祖——美国和欧洲已基本放弃制造大部分的普通船型，只主攻附加值最高的邮轮产业以及军舰。而在制造业正奋起直追的印度、东南亚等地，船舶业发展也并未形成太大气候。其原因，正是造船的技术门槛、对工人素质的要求较高，不如电子信息加工或服装行业那么容易复制。

尽管“前无堵截，后无追兵”，但“三足鼎立”的竞争格局，并不能使船舶业轻易走出低迷。上世纪 70 年代，日本在全球造船业一家独大，产能过剩、行业不景气之时，可以通过协调国内各方达成默契、形成利益共同体，合力削减几乎一半产能。而在此轮危机中，三国都不敢主动削减、“自断手臂”。



如此一来，船舶业的整体供需格局还很难彻底扭转。李升江分析，一般来说，船的使用寿命在 20—25 年，“按此计算，上轮产能扩张时造出的船舶要到 2030 年左右才能基本消化。”

“低迷的市场给了我们快速发展后总结反思、补足短板、优化升级的时机，就像军队大战后的休整。我们不会束手等待，而是着眼长远调结构、苦练内功强实力、强化管理提效率，积极迎接市场复苏，相信中国船舶工业就能再上一个大台阶，实现造船强国梦。”中船重工董事长胡问鸣坚定地表示。

转型升级，要少做“大路货”

一艘体型庞大、载重 32.5 万吨的矿砂船，价值不到 5 亿元；一艘长度仅 160 米的 500 米饱和潜水支持母船，价值高达 20 亿元。同样都是船，不同船型的附加值大不相同。

转型升级，企业要在船型上做文章，少做些“大路货”。

这两年，随着国际上对船舶环保、技术等要求的提高和国内建造实力的提升，“中国造”超大型气体运输船、成品油船、化学品船、货物滚装船、甲板运输船和极地探险邮轮等高附加值船舶越来越多。摘下“造船业皇冠上的明珠”——豪华邮轮的梦想，也离中国船企越来越近了。

2017 年 6 月，青岛武船(位置 评论 新闻)承建的深海半潜式大型智能渔场——“海洋渔场 1 号”顺利交付挪威船东，在海工装备订单减少的大背景下，打开了海洋渔业养殖装备这一全新市场。中船工业旗下的江南造船集团的大型气体运输船也正开疆拓土，手持订单位居世界第二。此外，我国还新接单了 2 万箱集装箱船、17.4 万方 LNG 船。

转型升级，企业也要在技术上下功夫，多做些“人无我有、人有我精”的产品。其中一个重要方面，就是推动船舶配套设备国产化。

“像柴油机中的增压器，属于二轮配套设备。以前 ABB 公司给我们许可证让我们生产，但一段时间后，说什么也不给许可证了。这样也好，我们就自主研发。”李升江表示，这些年，我国船舶配套设备的国产化率一直在提高，“一轮配套设备之外，燃油喷射系统、智能系统等二轮配套设备也逐渐实现了国产化。”当然，也有些部件，例如通讯导航设备的国产化率只有 20%，还不够理想。“后期，随着这些配套设备能够实现自主供货，我国船舶制造的核心技术能力还将大幅提升，成本也将进一步降低。”李升江说。

除此之外，多元发展也成为船舶企业的重要“过冬”策略之一。目前，民船在中船重工年产值中的比重已由过去的 50%降至 20%，风电、核电、太阳能、钢结构等新板块支撑起企业的经营。



由大到强，中国船舶业有望走出低迷

“目前，我国制造业整体实力的提升和国家政策的支持使得造船业越来越有底气，人才培养、技术创新等方面进展明显。再者，我国有充足的劳动力供给，虽然成本在上升，但相比日韩还是有优势。”李升江认为，尽管我国船舶业同日韩尚有一定差距，但没理由妄自菲薄。

技术密集、劳动密集、资金密集……说起船舶业，人们常用三个“密集”来形容。在技术短板逐渐补上、劳动力优势依然存在的背景下，资金便成为当前制约行业健康发展的主要因素。杨志钢说，当前新船价格走低和船东延期交付等因素加大了船企流动资金的缺口，但一些金融机构对船舶工业的信贷政策却持续收紧，贷款难度不断增加，部分企业因为无法及时得到银行保函而丢失订单。

对此，李升江建议，金融机构应严格执行差别化信贷政策，对有技术优势、有市场的骨干造船企业要加大融资支持力度；不断创新金融服务方式，实施精准支持。

值得高兴的是，国家也正大力支持造船业加快转型升级。2017 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）》。按照《计划》，到 2020 年，我国要力争步入世界造船强国和海洋工程装备制造先进国家行列；力争造船产量占全球市场份额在“十二五”基础上提高 5 个百分点，海洋工程装备与高技术船舶国际市场份额达到 35%和 40%左右；科技创新能力进入世界造船先进行列。《计划》也从加强产业创新和推广应用支持力度、加大金融支持、完善保险支持政策等方面提出了相关举措。船舶业有望在走出低谷的过程中同步实现由大到强的跨越。

来源：人民日报

【韩国中小造船厂陷“订单荒”】

城东造船海洋和 STX 造船海洋近来陷入经营困境。政府的结构调整决定一再推迟，两家企业的经营前景也愈发不透明。

目前，STX 造船海洋和城东造船基本处于停工状态，等待政府发布中型船企结构调整方案。STX 造船仅分段工厂处于开工状态，开工率仅为 70%，正常上班的员工仅为 940 名。城东造船 3 个船坞已经关闭 2 个，5 艘待建船舶应船东要求也处于搁置状态，仅有 300 人在负责管理厂区。

两家企业“订单荒”局面愈发严重。去年 5 月，城东造船接到 7 艘中型油槽船订单后再无新订单。STX 造船去年 11 月从希腊造船公司 Ocean Gold 处接到 6 艘中型油槽船订单，其中 2 艘因未收到还款保函（RG），签订合约也化为泡影。

造船业界专家称：“韩国中小造船厂如果撑不下去的话，最终利益将被其他国家造船企业夺走。”STX 造船负责人称：“在中小型造船领域，除了部分散



装货轮之外，韩国的竞争力依然全球领先。但由于政府决定一再推迟结构调整的决定，市场风险加大，最终其他有竞争力的船企坐收渔翁之利。”

来源：中船工业经研中心

6. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	395.00	425.00	615.00	605.00
Hong Kong	398.00	403.00	625.00	n/a
Busan	430.00	450.00	n/a	640.00
Fujairah	385.00	450.00	n/a	670.00
Istanbul	400.00	415.00	640.00	n/a
Rotterdam	369.00	404.00	594.00	n/a
Houston	365.00	n/a	620.00	n/a
Panama	385.00	n/a	640.00	n/a
Santos	395.00	426.50	n/a	756.00

截止日期：2018-01-19

◆ 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 02 周	第 01 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	2,200	2,200	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 02 周	第 01 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,250	8,200	50	0.6%	



全一海运有限公司



苏伊士型 Suezmax	160,000	5,600	5,500	100	1.8%
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,500	4,500	0	0.0%
LR1	75,000	4,250	4,200	50	1.2%
MR	52,000	3,450	3,400	50	1.5%

截止日期: 2018-01-16

(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	TAK	319,000	Hyundai HI, S. Korea	2020	Kyklades Maritime - Greek	8,100	options declared
4+4	TAK	55,000	CSSC Offshore/Marine, China	2019-2021	IMC Holdings - Singapore	3,700	JV with CSSC and IMC, leasing deal, Tier III
1+1	TAK	9,900	AVIC Dingheng, China	2019-2020	Utkilen - Norwegian	2,500	options declared, Ice 1A, StSt
10+10	CV	11,000 teu	Imabari, Japan	2020	Shoei Kisen - Japanese	Undisclosed	T/C to Evergreen Marine, Tier III
2	CV	2,700 teu	Huangpu Wenchong, China	2019	Cape Shipping - Greek	Undisclosed	600 reefer plugs
2	TAK/GAS	84,000 cbm	Hyundai HI, S. Korea	2019	CCB - Chineae	7,500	leasing deal, BB to Trafigura

◆ 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
CAPE MED	BC	185,827		2006	Japan	2,050	CTM - Monaco	
BULK INDIA	BC	177,640		2004	Japan	1,420	Bulkseas - Greek	
KEY SPRING	BC	80,596		2012	Japan	2,250	Chronos - Greek	
SEA TRELIS	BC	79,501		2012	China	1,550	Greek	
DM MILLET	BC	58,444		2011	S. Korea	1,490	Greek	
SEA DIAS	BC	57,053		2010	China	1,165	Chinese	en bloc each
SEA ATHENA	BC	57,034		2010	China	1,165	Chinese	



全一海运有限公司



TASMAN CASTLE	BC	56,868	2011	China	1,170	Undisclosed	
DYNASTY XIA	BC	56,629	2012	China	1,225	Chinese	en bloc each*
DYNASTY SHANG	BC	56,573	2013	China	1,325	Chinese	
POSEIDON SW	BC	55,688	2008	Japan	1,250	Seaworld - Greek	
OCEAN PEARL	BC	55,557	2004	Japan	1,100	Chinese	
SAGE PIONEER	BC	55,303	2008	Japan	1,400	Undisclosed	
JAG RAHUL	BC	52,364	2003	Philippines	940	Chinese	
RONG HAI	BC	46,601	1995	Japan	450	Chinese	
CASCADE	BC	38,737	2014	China	1,520	Undisclosed	
PPS AMBITION	BC	33,328	2013	Japan	1,460	Greek	
APUANA D	BC	31,962	1998	Japan	450	Undisclosed	
GLORIOUS SUNSHINE	BC	28,306	2009	Japan	850	CSL - Canadian	
VICTORIA SPIRIT	BC	26,482	1996	Japan	353	Undisclosed	bank driven sale

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
HAIAN FAIR	CV	23,821	1,688	2007	Germany	850	Undisclosed	

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
NIAGARA	TAK	4,034		1981	Germany	Undisclosed	Undisclosed	
ARISTOTELIS	TAK/CHE+PRO	51,604		2013	S. Korea	2,900	Undisclosed	
TEAM OSLO	TAK/CHE+PRO	13,226		2008	S. Korea	880	Taiwan	
EUROCHAMPION 2004	TAK/CRU	164,608		2005	S. Korea	6,520	Undisclosed	en bloc, with a 5 yrs bb back
EURONIKE	TAK/CRU	164,565		2005	S. Korea			
RIDGEBURY ALICE M	TAK/CRU	105,745		2003	Japan	1,125	Greek	
ENERGY CENTURY	TAK/PRO	70,201		2003	S. Korea	970	Chinese	
BORISLAV	TAK/PRO	3,330		1990	Bulgaria	Undisclosed	Undisclosed	

◆ 上周拆船市场回顾

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
EAST ENERGY	TAK/LNG	68,122	30,993	1977		425	
SIGLOO HAV	TAK/LPG	14,520	6,971	1989	Germany	750	1335 tons solid stainless steel



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
VADIBEL	BC	41,908	7,618	1984		442	as is Qatar

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
INNOVATOR	BC	149,298	17,109	1993	S. Korea	undisclosed	as is Far East
DS VALENTINA	TAK	308,491	43,308	2000	S. Korea	418	as is Singapore
PLATA SUNRISE	TAK	302,193	41,385	1999	Japan	447	Full sub-continent options

◆ALCO 防损通函

【《劳合社救助合同》补充协议的通知要求】

有越来越多的船东与其船壳险保险人，为了控制其所面临的《劳合社救助合同》(LOF)第13条下产生的费用，而签订与LOF及船东互保协会特别补偿条款(SCOPIC)平行的协议。

在某些情况下，这些协议被称为“补充条款”或“补充协议”，会直接或间接影响SCOPIC条款的操作，从而影响到保赔险。

【伊朗油轮桑吉号在东海撞船逾一周后爆燃沉没】

伊朗油轮桑吉号(SANCHI)已经沉没，周围水面有大量漏油在燃烧。该船1月6日在东海海域与一艘货船相撞后起火燃烧已逾一周。

这艘油轮与香港籍散货船“长峰水晶”轮(CF CRYSTAL)碰撞后起火，于周日(14日)中午(0400GMT)左右“突然爆燃”。

央视援引中国海上搜救中心上海指挥部的消息称，目前船体已经沉没。其播放的视频显示腾起的黑烟有千米之高，海面可见火焰。报导称，船只沉没时间在下午05:00(0900GMT)前。

【乌克兰港口冰冻情况】

日本保赔协会从其乌克兰通代DIAS MARINE CONSULTING P.C.处获悉有关提述内容的有用信息如下：



最近，我们收到诸多保赔险会员和船东询问乌克兰冰冻情况的电子邮件。我们希望提醒您的是，我们密切监控此事并定期在官网上公布。

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
2018-01-19	641.69	785.74	5.7812	82.067	891.68	61.481	880.97	188.94	16671.0
2018-01-18	644.01	784.82	5.7854	82.399	890.17	61.399	883.52	191.28	16595.0
2018-01-17	643.35	789.33	5.8293	82.226	887.64	61.383	877.81	190.66	16532.0
2018-01-16	643.72	789.57	5.8193	82.272	887.81	61.486	875.84	191.2	16526.0
2018-01-15	645.74	787.17	5.8145	82.543	886.21	61.454	877.38	191.7	16448.0

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
2018-01-18	美元	1.43750	1.46533	1.56118	1.63482	1.74470	1.92550	2.22750
2018-01-17	美元	1.43750	1.46534	1.55750	1.63478	1.73918	1.91300	2.21438
2018-01-16	美元	1.43875	1.46606	1.55613	1.63280	1.73408	1.90406	2.19563
2018-01-12	美元	1.43750	1.46581	1.55947	1.63065	1.72152	1.88769	2.17313
2018-01-10	美元	1.43625	1.46470	1.55375	1.62710	1.70911	1.87144	2.15552