



全一海运市场周报

2018.01 - 第4期



◆国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2018.01.22 - 01.26)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求稳中有升 多数航线运价上涨】

本周中国出口集装箱运输市场需求总体保持稳中有升的态势，多数远洋航线运价上升，带动综合指数上涨。1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858.60点，较上期上涨2.2%。

欧洲航线：据市场研究机构 Markit 发布的数据显示，欧元区1月综合PMI初值为58.6，较前值上升，显示欧洲经济继续处于稳步发展的轨道上，对于运输需求的增长起到积极的作用。本周货量延续前期较为强劲的表现，上海港船舶平均舱位利用率保持在95%以上，市场运价小幅上涨。1月26日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为907美元/TEU，较上期上涨1.8%。地中海航线，市场情况基本与欧洲航线类似，上海港船舶平均装载率在90%~95%之间，运价小幅走高。1月26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772美元/TEU，较上期上涨1.4%。

北美航线：据美国劳工部公布的数据显示，美国1月13日当周首次申请失业救济人数22万，创四十五年来的新低，反映美国就业情况良好，对当地居民消费需求及运输需求的增长起到支持作用。本周运输需求总体稳定，供求关系良好，上海港船舶平均装载率保持在95%左右，运价总体保持平稳，但美西、美东航线运价走势出现分化。美西航线受货量上升支撑，即期市场运价小幅上涨。1月26日，上海出口至美西基本港市场运价（海运及海运附加费）为1457美元/FEU，较上期上涨1.5%。美东航线前期涨幅较大，本周出现回落。1月26日，上海出口至美东基本港市场运价（海运及海运附加费）为2761美元/FEU，较上期下跌1.1%。

波斯湾航线：运输需求在“春节”假期前出货高峰中保持增长，加之部分航商采取措施控制运力总体规模，供需基本面改善，上海港船舶平均装载率保持在90%以上。受此支撑，运价大幅上涨。1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631美元/TEU，较上期上涨10.3%。

澳新航线：整体市场表现平稳，上海港船舶平均装载率保持在95%左右。即期订舱价格维持稳定。1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1360美元/TEU，与上期持平。

南美航线：在2月1日船公司上调运价的带动下，货主出货积极性提高，上海港船舶平均装载率升至95%左右，即期订舱价格企稳反弹。1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 2393 美元/TEU，较上期上涨 9.8%。

日本航线：本周货量基本稳定，市场运价总体平稳。1月 26 日，中国出口至日本航线运价指数为 713.89 点。

（2）中国沿海（散货）运输市场

【运输需求开始转弱 运价步入下跌通道】

本周，长假因素影响提前显现，下游观望情绪加重，运输需求出现下滑，成交氛围渐冷，沿海散货运输市场行情转弱。1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 1386.07 点，较上周下跌 2.1%。

煤炭市场：本周，沿海煤炭运输市场呈现小幅波动行情。目前，冷空气南下，华东及长江沿线地区迎来强降雪天气，气温骤降使得电厂日耗维持在较好水平，据统计，26 日沿海六大电厂日耗煤量 79.9 万吨。同时，恶劣天气还导致北方发运港及长江沿线航道不同程度封航管制，进而限制了运力的周转速度。然而上述利好并未对市场行情形成有效拉动，随着 2 月逐步临近，春节长假的影响逐步显现，鉴于假期期间电煤日耗水平将降至低位，煤价走势可能趋弱，电厂纷纷欲将库存控制在较低水平，补库积极性明显下滑。此外，上周市场可谓是迎来节前的最后一波补库行情，拉运船舶也已基本就位，进一步限制了运输需求的释放。受上述情况综合影响，沿海煤炭运输市场成交氛围逐渐转冷，市场货源较为有限，不过运力释放未有明显增多，利好利空因素交织，运价在上半周小幅上涨后，走势逐渐趋弱。

1月 26 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1472.74 点，较上周下跌 0.9。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，各航线运价均呈小幅下跌态势，其中秦皇岛-上海（4-5 万 dwt）航线运价为 50.2 元/吨，较上周五下跌 0.5 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 53.8 元/吨，较上周五下跌 1.0 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 60.2 元/吨，较上周五下跌 1.3 元/吨。华南市场相对平稳，秦皇岛-广州（5-6 万 dwt）航线运价为 57.4 元/吨，与上周五持平。

金属矿石市场：补库高峰已过，钢厂矿石库存接近一年来峰值水平，后期继续补库空间较小。供应方面，外矿发货进入淡季，1 月以来，澳大利亚和巴西发货量持续下降。在供需双减的背景下，沿海金属矿石运价承压下跌。1月 26 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1443.84 点，较上周下跌 6.6%。

粮食市场：1 月下旬，全国范围内降温、降雪天气增加，黑龙江、吉林、辽宁多地最低气温下降至零下 40 度。恶劣天气阻碍玉米外运，港口玉米到货下降，锦州港玉米日集港量下降至 2 万吨左右的低位。南北粮食价格倒挂严重，贸易商发货积极性降至冰点，船期纷纷延后。1月 26 日，沿海粮食货种运



价指数报收 1354.69 点，较上周下跌 4.5%。

国内成品油市场：目前沿海成品油运输市场正值旺季，市场运价持续上涨。不过，南方部分地区成品油批发价格与采购价格倒挂，使得下游观望情绪加重，成交意愿不强。加之临近春节，部分贸易商暂时停止采购，市场运价涨幅有限。1月 26 日，上海航运交易所发布的中国沿海成品油运价指数（CCTFI）报收 964.29 点，较上周上涨 0.6%；其中市场运价成分指数报收 900.54 点，较上周上涨 1.3%。

（3）中国进口干散货运输市场

【海岬型船企稳回升 综合指数重拾升势】

本周国际干散货运输市场总体氛围好转，远东干散货综合指数稳步上扬。1月 25 日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为 902.43 点，运价指数为 813.97 点，租金指数为 1035.11 点，较上周四分别上涨 11.6%、6.8% 和 17.8%。

海岬型船市场：本周海岬型船两洋市场租金、运价企稳回升。太平洋市场，一方面国内大范围的雨雪天气导致港口拥堵，限制了运力周转，另一方面，本周发货人在市场询盘较为活跃，加上 FFA 远期合约价格大幅回升，船东信心慢慢复苏，西澳至青岛铁矿石航线租金、运价逐步企稳，成交价从周初的 5.6 美元/吨上涨到周四的 6.7 美元/吨。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 12900 美元，较上周四上涨 41.5%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 6.694 美元/吨，较上周四上涨 17.9%。大西洋远程矿航线，周初市场比较安静，随着 FFA 远期合约价格的回升，发货人陆续在市场拿船，整体氛围好转，船东报价逐步提升至 15 美元/吨以上。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 15.100 美元/吨，较上周四上涨 7.8%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 11.058 美元/吨，较上周四上涨 1.0%。

巴拿马型船市场：本周巴拿马型船市场止跌反弹。太平洋市场上，印尼、澳大利亚出货较为稳健，几大主要航线上成交数量和价格逐步提升，消化部分运力；另一方面南美粮食对运力的需求不断增加，租家从新加坡、香港区域内拿船，加上长期租成交一直保持活跃，太平洋区域租金、运价企稳反弹。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 11220 美元，较上周四上涨 11.9%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 10725 美元，较上周四上涨 12.4%；澳大利亚海波因特至中国舟山（8.5 万吨货量）航线运价为 10.555 美元/吨，较上周四上涨 4.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.455 美元/吨，较上周四上涨 4.7%。大西洋粮食市场，美湾粮食依然保持安静，有部分往返大西洋的货盘；南美粮食出货稳中有涨，带动大西洋和太平洋地区的即期成交水平。24 日市场报出 8.2 万载重吨船，1 月 24 日新加坡交船，途经南美东海岸，新加坡-日本地区还船，成交日租金为 13500 美元。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为 33.500 美元/吨，较上周四上涨 3.6%；美湾密西西比河至中国北方港口（6.6 万吨货量）的粮食运价为 43.350 美元/吨，较上周四上涨 1.1%。



超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场小幅波动。北方钢材市场保持活跃，临近周末出货放缓，空出运力缓慢累积；菲律宾镍矿货盘较少，印尼煤炭货盘较为稳定，东南亚区域租金、运价水平震荡上行。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 8415 美元，较上周四上涨 6.7%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 10440 美元，较上周四上涨 4.3%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 6682 美元，较上周四上涨 5.2%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.265 美元/吨，较上周四上涨 1.6%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 8.247 美元/吨，较上周四上涨 2.1%。

（4）中国进口油轮运输市场

【原油运价震荡下跌 成品油运价小幅回升】

国际原油价格本周盘整于 70 关口，布伦特原油期货价格周四报 70.08 美元/桶，较上周同期上涨 1.3%。全球原油运输市场 VLCC 和苏伊士型船运价回落，阿芙拉型船运价有涨有跌。中国进口 VLCC 运输市场运价阴跌。1 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 620.10 点，较上周四下跌 8.9%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场重回船多货少、运价阴跌行情。上周五起，波斯湾航线船货重回平衡状态，本周随着 2 月上旬货盘成交接近尾声，中旬货盘还未有效放出，市场可用现代型船明显增多，运价指数一路回调，较上周跌近 6 个点。西非航线表现异常冷清，运价跟随波斯湾行情缓慢下滑。短期看，市场货量不足或将持续，但船东仍寄望春节前的一波行情。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS44.44，较上周四下跌 11.8%，5 日平均为 WS47.46，较上周上涨 1.3%，等价期租租金（TCE）平均 1.30 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS46.67，下跌 4.9%，平均为 WS47.80，TCE 平均 1.59 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场西非、地中海航线成交稀少，运价阴跌。西非至欧洲运价小幅下降至 WS52，TCE 不足 0.2 万美元/天。地中海和黑海航线市场运价跌至 WS63，TCE 跌破保本点，约亏损 0.2 万美元/天。一艘 13.5 万吨级船，埃及地中海港口至地中海，2 月 1 日货盘，成交运价为 WS55.25。波斯湾出发航线运价也呈现跌势。一艘 14 万吨级船，巴士拉至英国，2 月 4 日货盘，成交运价为 WS27.5。另一艘 13 万吨级船，伊拉克至印度，2 月 18 日货盘，成交运价为 WS68。中国进口来源地包括新加坡、地中海。一艘 13 万吨级船，地中海至宁波，2 月 7 日货盘，成交包干运费为 210 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场各航线运价有涨有跌。跨地中海运价从 WS89（TCE 约 0.3 万美元/天）上涨至 WS107（TCE 接近 1 万美元/天）。一艘 8 万吨级船，杰伊汉至地中海，1 月 31 日货盘，成交运价为 WS105。其他欧洲短程运价则小幅回软，北海短程运价降至 WS101，TCE 接近保本点；波罗的海短程运价降至 WS86，TCE 约 1.0 万美元/天。一艘 10 万吨级船，普里莫尔斯克至英国，1 月 31 日货盘，成交运价为 WS87。加勒比海至美湾 7 万吨级船运价下跌较大，周四已跌到 WS90 水平（TCE 约 0.2 万美元/天）。亚洲短程行情稳中有升，波斯湾至新加坡运价为 WS92，TCE 约 0.45 万美元/天；东南亚至澳大利亚运价约 WS95，TCE 为 0.86 万美元/天。



国际成品油轮 (Product) : 本周成品油运输市场亚洲航线运价上升，欧美航线运价下跌，综合水平小幅回升。石脑油运输中，波斯湾至日本航线 7.5 万吨级船运价升至 WS85 (TCE 约 0.56 万美元/天)；5.5 万吨级船运价升至 WS90 (TCE 约 0.44 万美元/天)；印度至日本 3.5 万吨级船运价 WS115 (TCE 约 0.33 万美元/天)。欧美航线运价震荡，美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价继续下跌至 WS90 (TCE 基本在保本点上)；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅提升至 WS158 (TCE 约 0.98 万美元/天)；欧美三角航线 TCE 跌至 1.1 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【沿海散货船价普跌 国际散货船价上涨】

1 月 24 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 784.26 点，环比微涨 0.62%。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下跌 0.16%、1.02%；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 1.66%、1.70%。

BDI 指数 8 连跌后 2 连涨，小幅回升至 1157 点 (周二)，散货船东仍处于盈利状态，二手船价格全线上涨。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1310 万美元、环比涨 1.95%；57000DWT--1567 万美元、环比涨 2.97%；75000DWT--1899 万美元、环比涨 0.74%；170000DWT--3009 万美元、环比涨 1.11%。近期，海岬型船在上周的全线下滑后，市场氛围有所好转，巴西铁矿石运价反弹；南美粮食贸易保持活跃，巴拿马型船租船积极；印尼煤炭和镍矿货盘总体平衡，运价波动不大。综合考虑，在农历新年前，散运市场运价大跌可能性不大，预计二手散货船价格将平稳波动。本周，二手散货船成交量小幅萎缩，共计成交 11 艘 (环比减少 3 艘)，总运力 53.20 万 DWT，成交金额 15088 万美元。

因全球经济稳步增长，石油输出国组织和俄罗斯牵头的产油国继续减产，委内瑞拉石油产量触及近 30 年低位，对油价提供稳固的支撑。但同时美国产量急增 (超过 1000 万桶/日，压过沙特和俄罗斯)，可能对油市恢复平衡构成威胁。布伦特原油期货收于 69.03 美元 (周二)，环比下跌 1.20%，国际原油价格依旧维持在三年高位。国际原油运输需求持续表现疲软，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--2145 万美元、环比涨 1.13%；74000DWT--2388 万美元、环比跌 0.46%；105000DWT--2622 万美元、环比跌 1.76%；158000DWT--4292 万美元、环比涨 0.28%；300000DWT--5882 万美元、环比跌 0.38%。目前，国际油轮 1 年期租金费率依旧在跌，船大也不一定租金就高，5 年船龄的巴拿马型油轮 (7.4 万 DWT) 租金已经连续 4 个月低于成品油轮 (4.8 万 DWT)，油轮运输市场总体依旧低迷，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 2 艘 (环比减少 4 艘)，总运力 21.94 万 DWT，成交金额 6350 万美元。

受前期沿海运价短暂回调影响，二手散货船价格全体下跌。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--124 万人民币、环比跌 0.92%；5000DWT--726 万人民币、环比跌 1.17%。近期，国内大部分地区气温急剧下降，下游火电厂因天冷而补库需求增加，贸易商因钢材价格上涨而补库，沿海运输需求有所增加；而北方港口大规模长时间封航，南方大雾部分航段受阻，船舶周转缓慢，市场可用的即期运力相对不足。综合考虑，沿海散货运价短



期止跌反弹，预计二手散货船价格将小幅波动。本周，沿海散货船市场成交较为平静，1000DWT 和 5000DWT 左右的散货船各成交 1 艘。

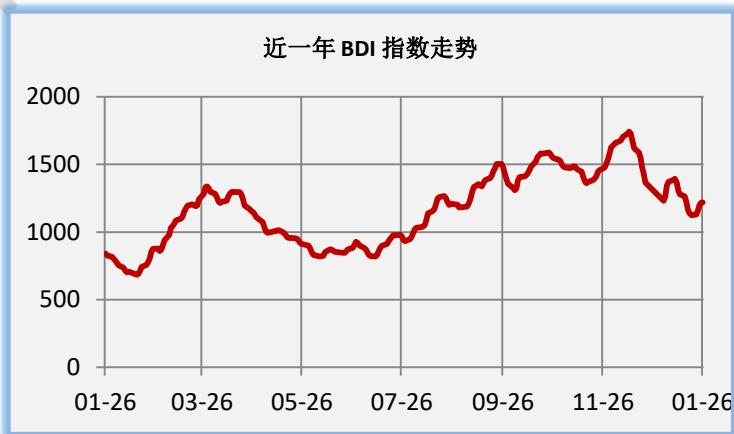
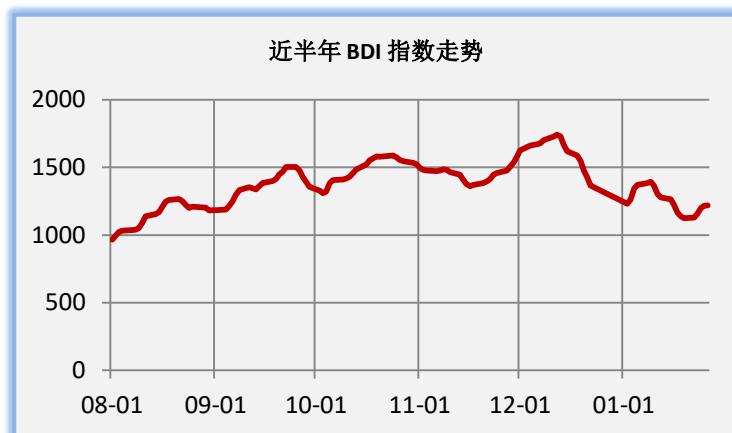
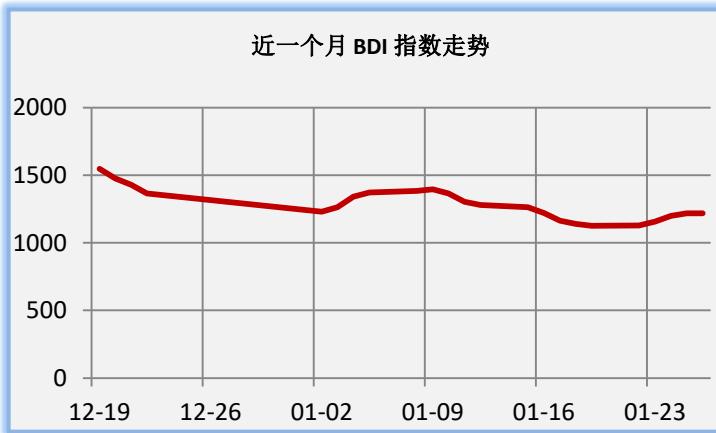
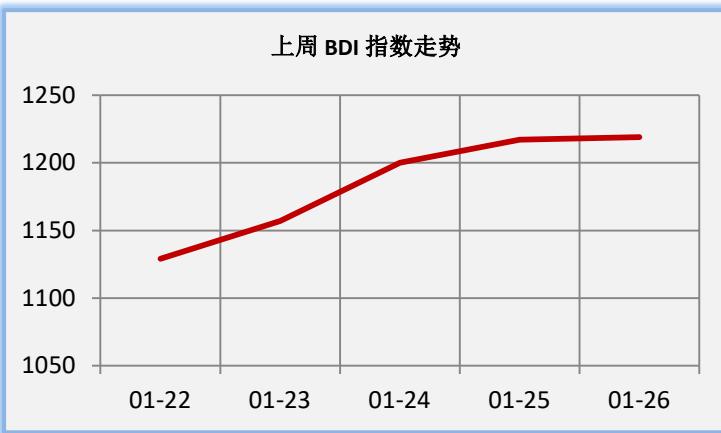
内河散货运输需求平稳，二手散货船价格以涨为主。本周，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--46 万人民币、环比涨 6.83%；1000DWT--99 万人民币、环比涨 1.67%；2000DWT--190 万人民币、环比跌 1.88%；3000DWT--272 万人民币、环比涨 1.40%。中国房地产行业自 2017 年“3·17”政策变天开始，各种限制性手段无所不用其极，并将防范房地产泡沫列为中国经济的五大风险。楼市调控不放松，利率上浮已经成为了一个常态。国内目前首套房贷款平均利率由年初的 4.46% 上涨至年末的 5.38%，二套房贷款平均利率则为 5.73%。内河运输短期需求平淡，预计内河散货船价格将震荡往复。本周，内河散货船成交量波澜不惊，共计成交 40 艘（环比增加 5 艘），总运力 4.7 万 DWT，成交金额 4247 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22日	1月23日	1月24日	1月25日	1月26日	
BDI	1,129	+4	1,157	+28	1,200	+43
BCI	1,445	-48	1,525	+80	1,676	+151
BPI	1,362	+29	1,404	+42	1,456	+52
BSI	913	+2	911	-2	908	-3
BHSI	585	+1	586	+1	584	-2





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 03 周	第 02 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	17,750	20,250	-2500	-12.3%
	一年	18,500	19,750	-1250	-6.3%
	三年	15,750	16,000	-250	-1.6%
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	9,750	10,000	-250	-2.5%
	一年	9,500	9,500	0	0.0%
	三年	9,250	9,250	0	0.0%

截止日期: 2018-01-23

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Sunbeam 2000 171199 dwt dely Hong Kong 01/02 Feb trip via Australia redel Singapore-Japan \$14,000 - cnr

Ever Judger 2014 82000 dwt dely Singapore 26/29 Jan trip via Indonesia redel S.China \$15,500 - cnr

Adelante 2012 81585 dwt dely CJK 29/30 Jan trip via EC Australia redel India \$11,250 - Sealink

Elpida 2001 73311 dwt dely Montoir 01/05 Feb transatlantic round voyage redel Skaw-Gibraltar \$13,500 - Bunge



Mercury Sky 2017 61569 dwt dely Gresik 25/29 Jan trip via Indonesia redel WC India \$11,000 - Harmony Innovation

Jin Xiang 2012 61414 dwt dely Ningde 01 Feb trip via Philippines redel China intention nickel ore \$10,750 - YND

Magnum Energy 2009 53628 dwt dely Qui Nhon 29/31 Jan trip via Vietnam redel Bangladesh intention clinker \$8,000 - Exsquare Shipping

Imperial Fortune 2006 53505 dwt dely EC South America prompt trip redel Far East \$13,000 + \$300,000 bb - Western Bulk Carriers

(2) 期租租船摘录

Aeneas 2011 81586 dwt dely Haldia 01/05 Feb 12 months redel worldwide \$13,000 - Norden

Arouzu 2012 82025 dwt dely Beilun 27/28 Jan 4/6 months redel worldwide \$13,500 - Panocean

Argentina 2010 177897 dwt dely China 10/15 Feb 12 months trading redel worldwide \$17,500 - Phaethon

4. 航运市场动态

【Alphaliner: 闲置集装箱船运力创 2015 年以来新低】

最新消息，据 Alphaliner 公布的数据显示，目前闲置集装箱船运力占全球船队总运力的 1.8%，是自 2015 年以来的最低水平。

由于船舶大量拆解，市场需求强劲，运力收紧，船舶租金持续上升，闲置集装箱船数量已减少至 100 艘以下，降至 3 年来最低水平。

Alphaliner 数据显示，截至 1 月 8 日，闲置集装箱船数量降至 99 艘，总运力为 337784TEU。2017 年同期时闲置集装箱船数量为 351 艘，总运力为 950000TEU。

目前，尺寸为不到 6000TEU 的集装箱船可用运力正在收紧，市场上的集装箱船租价有所提升。其中，巴拿马型集装箱船相比一年前发生了巨大变化，目前仅有 13 艘 3000-5100TEU 船处于闲置状态。而在 2017 年同期，巴拿马型集装箱船共有 99 艘处于闲置状态。

来源：中国航贸网



【希腊航运公司控制全球高达 16.7% 的海运船舶】

最新消息，据 Petrofin Research 公布的最新数据，希腊控制的船舶占较大的全球市场份额，少数企业控制了全球 16.72% 的海运船舶。

2017 年希腊船东和公司控制的船只从 2016 年 5,230 艘增加到 2017 年 5,281 艘，运输能力从 3.619 亿载重吨增加到 3.872 亿载重吨，同比增长 7%。

但据中国航贸网 (Snet) 了解，希腊控制的航运公司在希腊的数量 2017 年下降了 41 家，这是 20 年来首次下降到 600 家以下。

来源：中国航贸网

【临近春节，航线和运价调整加快！】

从市场获悉，临近春节，各大船公司不断调整航线服务和运价，以满足市场需求。

自 2017 年起马士基改进了亚太至墨西哥及南美西岸航线，减少了转运时间，并提供有竞争力的船期和直航服务。

目前，马士基推荐 AC2 及 AC3 航线服务。通过直航墨西哥，可以有效减少运输时间。

在调整航线的同时，运价也在不断变化。部分最新运价公告内容如下：

赫伯罗特上调东亚至美加航线运价

赫伯罗特航运宣布，自 2018 年 2 月 1 日起，由东亚出口至美加航线所有货物运价上调 GRI，具体如下：每 20 尺标箱 560 美元，每 40 尺标箱和高箱 700 美元，每 45 尺箱 886 美元。

达飞轮船征收美国到萨洛尼卡紧急港口拥挤附加费

达飞轮船宣布，自 2018 年 2 月 1 日 (以提单日为准) 起，所有美国进出希腊萨洛尼卡货物 (including dry, reefer, OOG and breakbulk) 征收紧急港口拥挤附加费 EPSC (Emergency Port Congestion Surcharge)，具体如下：每 20 尺标箱 80 美元，每 40 尺标箱 160 美元。



赫伯罗上调印度次大陆和中东至美加航线运价

赫伯罗特航运宣布，自 2018 年 2 月 1 日起，由印度次大陆和中东至美加航线运价上调 GRI，具体如下：每 20 尺标箱 450 美元，每 40 尺标箱和高箱 500 美元。

马士基调整中东和印度次大陆至北美航线货运费率

马士基航运宣布，自 2018 年 2 月 1 日起，由中东和印度次大陆至北美航线所有货物 (DRY and REEFER) 调整综合货运费率 FAK，具体如下：每 20 尺标箱 400 美元，每 40 尺标箱和高箱 500 美元。

来源：中国航贸网

5. 船舶市场动态

【2017 年船舶工业经济运行分析】

2017 年，《船舶工业深化结构调整加快转型升级行动计划（2016~2020 年）》和《海洋工程装备制造业持续健康发展行动计划（2017~2020 年）》正式发布。

《行动计划》明确了“十三五”期间船舶工业深化结构调整加快转型升级的总体要求、重点任务和保障措施，引导船舶企业健康平稳发展，同时 2017 年也是国际船舶市场经过长时间调整后的回升之年。我国船舶工业紧密围绕产业政策，抓住市场回暖的有利时机，在全行业的艰苦努力下，取得了三大造船指标继续领先、产品结构不断优化、产业结构更加合理、产融结合更加深入、船配产业质量升级、国际地位不断提升的良好业绩。但受国际船舶市场深度调整的影响，“融资难”“交付难”“盈利难”等深层次问题依然存在，船舶工业面临形势仍然严峻。

一、经济运行基本情况

（一）全国三大造船指标两增一降

2017 年，全国造船完工 4268 万载重吨，同比增长 20.9%；承接新船订单 3373 万载重吨，同比增长 60.1%；12 月底，手持船舶订单 8723 万载重吨，同比下降 12.4%。



（二）船舶出口保持增长

2017 年，全国完工出口船 3944 万载重吨，同比增长 17.9%；承接出口船订单 2813 万载重吨，同比增长 72.9%；12 月底，手持出口船订单 7868 万载重吨，同比下降 14.7%。出口船舶分别占全国造船完工量、新接订单量、手持订单量的 92.4%、83.4% 和 90.2%。

2017 年 1~11 月，我国船舶出口金额为 210.7 亿美元，同比增长 4.4%。出口船舶产品中，散货船、油船和集装箱船仍占主导地位，出口额合计 128.8 亿美元，占出口总额的 61.7%。船舶产品出口到 181 个国家和地区，仍然以亚洲为主。我国向亚洲出口船舶金额为 110.7 亿美元，占出口总额的 52.5%；向欧洲出口船舶金额为 41.2 亿美元，占 19.6%；向大洋洲出口船舶金额为 27.9 亿美元，占 13.2%。

（三）船舶行业经济效益出现下降

2017 年 1~11 月，全国规模以上船舶工业企业 1407 家，实现主营业务收入 5900.4 亿元，同比下降 8.2%。其中，船舶制造业 2791.9 亿元，同比下降 5.9%；船舶配套业 845.3 亿元，同比下降 6.1%；船舶修理业 206.9 亿元，同比下降 26.2%；海洋工程专用设备制造业 416.9 亿元，同比下降 12%。

规模以上船舶工业企业实现利润总额 141.8 亿元，同比下降 15.9%。其中，船舶制造业 75 亿元，同比下降 35.4%；船舶配套业 45.3 亿元，同比下降 10.3%；船舶修理业 6.9 亿元，同比增长 38%；海洋工程专用设备制造业 7.7 亿元，实现扭亏为盈。

二、经济运行主要特点

（一）国际市场份额位居第一，产业集中度不断提高

2017 年，国际航运市场触底反弹，新船市场保持活跃。我国船企紧抓市场回暖的有利时机，积极开拓市场。全年造船完工量、新船订单量和手持订单量在全球市场所占份额分别为 41.9%、45.5% 和 44.6%，三大造船指标国际市场份额均位居世界第一。船舶行业产业集中度进一步提高，全国前 10 家企业造船完工量占全国 58.3%，比 2016 年提高 1.4 个百分点。新接订单向优势企业集中趋势明显，前 10 家企业新接订单量占全国 73.4%；我国骨干船企优势明显，产业核心竞争力不断提升，有 5 家企业进入全球完工量前 10 强，有 4 家企业进入全球新接订单量前 10 强。

（二）产品结构不断优化，品牌建设有序开展

2017 年，我国骨干船企持续加大科技创新投入，产品结构不断升级，一批高技术、高附加值船舶研制成功。全球首艘 3.88 万吨智能船舶、全球最先进



6000 吨抛石船、8.4 万立方米超大型气体运输船、饱和潜水支持船等一批高端船型和海洋工程装备成功交付。批量承接了全球最大的 2.2 万 TEU 双燃料集装箱船、17.4 万立方米液化天然气 (LNG) 船、17.4 万立方米浮式液化天然气存储及再气化装置 (LNG-FSRU)、30 万吨浮式生产储油船 (FPSO) 等高技术船舶和海工订单，新接订单修载比达 0.34。我国船企紧跟市场需求，不断推动优势产品品牌建设。南通中远海运川崎船舶工程有限公司推动以大型集装箱船及清洁能源船舶等船型的产品升级，以良好的性能、质量和技术形成了品牌船型。2017 年船舶行业有 7 个项目荣获国家科学技术奖，上海外高桥造船有限公司产品好望角型散货船、江南造船 (集团) 有限责任公司产品双燃料液化乙烯气体运输船、广船国际有限公司产品中程运输 (MR 型) 成品油船、中船黄埔文冲船舶有限公司产品工程 (工作) 船 4 项入选第二届制造业单项冠军产品。

（三）精耕细作细分市场，主动引领市场需求

2017 年，我国骨干船企针对近年来三大主流船型新船市场需求不足的现状，主动作为，在细分产品领域精耕细作，积极开展特种船舶、江海联运船舶、中小型船舶、远洋渔船等市场的开拓，成绩斐然。成功交付全球首艘三瓣独立 C 型储罐液态乙烷气体运输船、全球首制 2.5 万吨 LNG 高压双燃料杂货船，亚洲最大的自航绞吸式挖泥船“天鲲号”、国内首艘纯电动自卸货船实现下水；我国海工装备制造企业主动培育新的经济增长点，积极探索海洋矿产资源、海洋生物资源和海洋空间资源等非油气市场的开发。相继交付了世界首制深海半潜式大型智能渔场“海洋渔场 1 号”、自升式多功能海洋牧场平台、“深海勇士号”载人潜水器；超深水双塔半潜式钻井平台“蓝鲸 1”号助力我国首次海域天然气水合物（可燃冰）试采成功；全球首艘深海采矿船项目正稳步推进。积极拓展海上风电、海上天然气发电船、浮式发电+海水淡化平台、海上垃圾发电船、海上娱乐综合平台、海上酒店等新领域。

（四）扎实推进精益管理，多措并举降低成本

2017 年，全球航运和造船市场持续低迷，船舶企业面对“接单难”“交船难”“盈利难”等难题，围绕市场和客户需求变化，在产品策略、技术创新、管理模式等方面全力转型，通过精益管理、成本管控、智能制造、风险防范等措施努力降低成本。中国船舶重工集团有限公司深化“转模—精益造船”重点项目推进，集团企业建造效率不断提高，大连船舶重工集团有限公司 7.2 万吨成品油船首制船比计划节点提前 17 天下水，超大型原油船 (VLCC) 坝内建造周期不断缩短；黄埔文冲持续开展降本增效工作，通过严格执行预算管理、开展成本专项管理、积极抓好采购管理等措施“截流”，降低成本费用超过 3 亿元，金海智造股份有限公司通过光伏发电屋顶项目，每年节省电力成本 10%，舟山万邦永跃修造有限公司引进修船机器人提高平均作业效率 3 倍；南通中远海运川崎通过智能制造实现了生产模式转型，其船舶制造智能化车间采用自动化生产线提高生产效率 3 倍；招商局集团、中船重工等通过发行公司债券节约融资成本。

（五）市场化手段去杠杆，产融结合更加深入

2017 年，在欧洲银行不断观望，部分银行纷纷收紧船舶融资之际，中国进出口银行和国家开发银行通过政策性金融手段继续支持我国船舶工业向高质量



制造转型升级。我国船舶融资租赁业务快速发展，逐渐成为全球新造船市场的主力买家。据不完全统计，2017 年工银金融租赁有限公司、民生金融租赁股份有限公司、国银金融租赁股份有限公司和交银金融租赁有限责任公司等中资金融租赁公司累计在国内船厂订造了 300 多万吨船舶，以金融创新模式支持了我国船舶企业的健康发展。我国骨干船企不断创新融资模式，通过发行债券、债转股等市场化手段解决融资困难。中船重工通过实施市场化债转股，资本结构得到有效优化，杠杆率得到有效降低，资产负债率下降 11%。

（六）关键技术自主创新，船配产业质量升级

2017 年，国际海事规则对船舶配套产业，特别是对排放的要求日趋严格。为适应航运业及造船业对绿色、环保产品的新要求，我国船舶配套企业加大关键核心技术研发力度，加强产品研制和市场拓展。全球首台微引燃双燃料发动机、国内首台带自主研发高压选择性催化还原 (SCR) 系统船用低速柴油机、世界直径最大船用螺旋桨交付使用；自主研发具备主动升沉补偿功能的电驱动海洋绞车、CS21 船用中速柴油机、全航速减摇鳍、R6 系泊链、GCS1000 齿轮箱等产品技术填补国内空白，打破国外垄断；青岛双瑞 BalClor 系列压载水管理系统成为亚洲首家获得美国海岸警卫队 (USCG) 型式认可证书的产品。

三、经济运行主要问题

（一）“融资难”问题未能得到有效缓解

2017 年，金融机构进一步加大对船舶和海洋工程装备建造企业风险的关注度，部分银行已经出现收紧授信或延长授信审批的情况，增加了企业的融资难度。尽管市场有所回暖，但船舶和海洋工程装备市场仍处于低谷期，企业的现金流大幅萎缩，行业内骨干大型企业都面临着资金紧张的问题。船舶行业“融资难”问题未能得到有效缓解。

（二）手持订单连续下降，去产能工作任重道远

近年来，各主要造船国都在努力化解过剩产能，但与新船需求的大幅收缩相比，船企新接订单难以满足正常生产需求。我国手持船舶订单已连续 4 年下降，大部分船企只能维持 1 年左右的工活量，在保证连续生产能力方面面临严峻挑战。从需求侧来看，国际新造船市场年均 8000 万吨左右，我国可承接到 40% 多的市场订单。面对新船需求的新常态，只有坚持推进供给侧结构性改革，充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，努力做好去产能工作，船舶行业才能真正走出低谷实现复苏。

（三）综合成本快速上升，盈利空间大幅萎缩



2017 年,受手持船舶订单下降,开工船缺口增大的影响,新船市场竞争异常激烈,新船价格与成本倒挂矛盾凸显。一方面,船舶市场需求价低量少、船企开工不足、交付困难、两头受压。另一方面,2016 年年末以来,以船板为主的原材料价格持续高涨,平均涨幅超过 40%,人民币兑美元汇率出现连续性上涨,企业财务费用增多,劳动力不足导致用工成本刚性上涨;企业改单延期交付现象增多,管理费用持续增长。船舶企业综合成本的快速上升大幅挤压了船企的利润空间,行业盈利水平大幅下降,可持续发展受到冲击。

(四) 外部环境持续恶化,在手项目风险加大

2017 年,国际知名海工运营商哈菲拉航运、潮水公司、法斯塔德航运等申请破产或筹划债务重组对海工装备建造市场打击巨大,船企手持海工平台项目延期交付和弃船现象愈演愈烈,市场环境持续恶化。据统计,我国船企手持各类海工平台涉及合同终止和弃船项目明显增多,这些项目被船东反复要求延期交付,最终还是被弃船,对船厂生产经营造成极大影响。海洋工程装备产品定制化的特点,使之转手出售的难度极大,当前海工产业技术日新月异,船企在手海工项目的弃船风险不断集聚,交付形势尤为严峻。

四、预测

2018 年,全球经济发展将趋于稳健,航运市场有望稳中向好。国际海运需求略有增长,老旧船舶不断淘汰,过剩运力将进一步消化和吸收,新船市场有望继续保持活跃。预计 2018 年全球新船成交量在 7000 万~7500 万载重吨,海洋工程装备成交量约 130 亿美元,新船价格有小幅上涨的可能。大型船舶成交量将在 2018 年有所回落,部分中小型船舶成交将会活跃,豪华邮轮、汽车运输船、客滚船等少数特种船市场仍然值得关注。全球油气开发将继续回暖,市场热点仍将集中在浮式生产平台、海上风电场建设运维装备以及 LNG 相关装备等领域。

预计 2018 年,我国船舶工业主要经济指标将继续处于低位,造船完工量或将有所下降,新接订单比 2017 年或有提高,年底手持订单约 8000 万载重吨。

五、建议

(一) 坚定不移推动船舶工业高质量发展

2018 年,是船舶工业实施“十三五”规划承上启下的关键一年。全行业应紧紧围绕《中国制造 2025》和建设海洋强国的战略目标,贯彻落实《船舶工业深化结构调整加快转型升级行动计划(2016~2020 年)》和《海洋工程装备制造业持续健康发展行动计划(2017~2020 年)》等政策提出的重点任务,以创新发展和产业升级为核心,以制造技术与信息技术深度融合为重要抓手,大力推进供给侧结构性改革,全面提升产业国际竞争力和持续发展能力。坚定不移地推动船舶工业高质量发展,为建成规模实力雄厚、创新能力强、质量效益好、结构优化的船舶工业体系,为步入世界造船强国和海洋工程装备制



造先进国家行列而奋斗。

（二）多措并举破解船舶工业“融资难”困局

当前，我国船舶工业正处于结构调整、转型升级的关键时期，金融支持，特别是融资能力是船舶工业能否实现高质量发展的关键因素。建议金融机构在做好防范金融风险的同时，能够分企施策，根据实际情况对船舶和海洋工程装备产业实行差别化的授信政策，不断创新融资模式，加大对优质船企的融资支持力度。各企业应主动寻求多元化融资方式，通过在境内外上市融资、发行各类债务融资工具，优化融资结构。尝试在对外贸易及相关投融资活动中使用人民币计价结算，降低汇率风险，减少汇兑成本。鼓励优质骨干企业开展市场化债转股，降低资产负债率。

（三）统筹兼顾船舶工业去产能和结构调整

当前，全球造船市场新船需求有所回升，但冷静分析，2017 年成交量与“十二五”和“十一五”期间相比，仍处于较低水平，手持船舶订单规模不断萎缩。尽管我国骨干船企通过多种渠道积极化解过剩产能，取得阶段性成果。但全行业要充分认识国际造船市场供过于求的矛盾将在未来较长时间内存在的基本事实，高度重视去产能工作的重要性、艰巨性和复杂性，坚决遏制以建造高技术船舶扩张产能的冲动，坚持走市场化、法制化去产能道路。积极开拓船舶和海工装备制造产业与旅游、渔业、可再生能源、深海空间和矿物资源开发等领域的结合，拓展细分市场主动创造需求，培育新的经济增长点，加快产业结构优化调整。

（四）进一步做好企业技术创新和提质增效

当前，世界船舶科技发展迅速，国际造船新规范、新标准频繁出台，船东对技术、质量要求更加严格，日韩等主要竞争对手加大科技创新力度，使我国船舶工业面临更大的挑战。一方面，我们必须适应市场结构的变化，密切联系船东，加大研发投入，提高创新能力，努力开发适应市场需求的绿色环保船舶、打造品牌船型，以技术引领市场。另一方面，在船价低迷，制造业综合成本不断上涨的双重压力下，加强成本控制和管理，已成为企业提高国际竞争力的重要途径。应以提高生产效率、降低制造成本为核心推进各项工作。通过加强财务管理，狠抓降本增效，推进两化融合，发展智能制造，实行精益造船，控制采购成本，降低能源消耗等措施，全面提升企业管理水平。

（五）加强海洋工程装备在手订单风险管控

当前，国际海洋工程装备产业外部市场环境严峻，在手海工项目订单延期交付，甚至撤单情况频发。各企业应充分认识海工项目风险的重要性和紧迫性，加强和完善海工项目全流程管理和风险防范，减少企业自身违约风险因素。对在建项目，结合客户具体需求，帮助客户解决融资和运营租赁等方面的困难，



为装备交付创造条件；对已出险项目，紧密跟踪仲裁、赔付等工作进展情况，采取有效措施积极应对，避免出现系统性风险。

来源：中国船舶工业行业协会

【中国船厂全面开挂，船市复苏势头强劲】

继元旦过后第一周中国船厂确认接获最多 35 艘新船订单，第二周中国又有 9 家船厂再次确认接获 43 艘新船订单，船型全面开花，涵盖了散货船、油船、集装箱船、液化气船、客滚船和海工船。进入 2018 年，船市复苏势头强劲，中国船厂全面开挂。

散货船订单最多达 22 艘，南通象屿成为大赢家

据国际船舶网统计，新年第二周确认的新船订单中，南通象屿海洋装备有限公司无疑是最大的赢家。收购明德重工更名南通象屿海洋装备有限公司后船厂焕发了新的生机。

据悉，南通象屿和日本船东日新航运（Nisshin Shipping）10 艘 Ultramax 型散货船订单确认生效。据了解，去年 12 月至今年 1 月，日新航运在南通象屿订造了总计 10 艘 63500 载重吨 Ultramax 型散货船，其中 5 艘将在 2020 年交付，5 艘将在 2021 年交付。新船具体价格并未公布，造价预计约为每艘 3450 万美元。这也是继去年超过 6 亿美元的订单之后，日新航运的又一批新船订单。

南通中远川崎也获得了土耳其和希腊船东的 6 艘散货船订单，总价值约为 1.5 亿美元。这些订单在数个月前签署。其中，土耳其船东 Yasa Shipping 在南通中远川崎下单订造了 4 艘 61000 载重吨 Ultramax 型散货船，预计将在 2019 年至 2020 年交付，每艘造价约 2450 万美元。希腊船东 Efnav 在南通中远川崎下单订造了 2 艘 84000 载重吨 Kamsarmax 型散货船，每艘造价约为 2700 万美元，采用 IMO Tier II 规则建造。

大船集团和挪威船东 John Fredriksen 旗下子公司 Seatankers 的 2+2 艘 81500 载重吨 Kamsarmax 型散货船订单也正式生效。这笔订单在几个月之前签署。新船将在 2019 年交付，备选订单确认生效后将在 2020 年交付。每艘散货船造价约为 2400 万至 2500 万美元。

另外，1 月 16 日，台船与台湾中钢运通公司签约建造 2 艘 208000 载重吨散货船，这两艘船预计 2020 年首季交船，不过台船未公布造船价格。其他新船订单 21 艘，5 家船厂分享

第二周确认的新船订单中，除了散货船，其他主要船型均有收获，其中包括 2 艘海工船。



据悉，新加坡太古集团旗下的航运公司太古轮船（CNC）已经证实在黄埔文冲下单订造了 4 艘 2400TEU 集装箱船，总价值预计超过 1 亿美元。新船将在 2019 年年底至 2020 年年初交付。太古轮船的一名发言人称，这些集装箱船将采用现代节能设计。

另外，希腊船东 Cape Shipping 在黄埔文冲下单订造了 2 艘 2700TEU 集装箱船，配备 600 个冷藏箱插座，新船将在 2019 年交付，总价值约为 5700 万美元。

1 月 19 日，马尾造船与新加坡 OCEAN TANKERS 公司签订 6+4 艘 23500DWT 成品油船。这是马尾造船与 OCEANTANKERS 在不到两个月时间里的第二次合作。去年 11 月下旬，马尾造船与 OCEAN TANKERS 公司签订 6+4 艘 11000DWT 油化船建造合同。两份订单总计 20 艘。

1 月 16 日，江南造船与东华能源大股东东华石油（长江）有限公司签署了 2 艘 84000 立方米超大型液化气船（VLGC）建造合同，这也是双方的首次合作。

1 月 16 日，山东黄海造船和渤海轮渡集团股份有限公司 2000 客位/3000 米车道客滚船)造船合同正式签约。这也是黄海造船为渤海轮渡继 2017 年 6 月建造交付的第 11 艘全球最大载重吨客箱船“海蓝鲸”轮之后再次深度合作。该船建成后将成为亚洲载货和载客能力最强的客滚船，该船将于 2019 年 9 月份正式交付使用。

招商局重工是今年以来唯一接获海工船订单的中国船厂。新加坡海工船东 Ultra Deep Solutions (UDS) 宣布执行在招商局重工的备选订单，再订造一艘潜水工作支持船 (DSCV)。

1 月 19 日，UDS 宣布启动新的修井船建造项目。这艘修井船也将由招商局重工建造，是 UDS 计划建造的 5 艘混合动力修井船中的第一艘。

来源：国际船舶网

6. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	396.00	430.00	620.00	615.00
Hong Kong	406.00	411.00	638.00	n/a
Busan	n/a	n/a	n/a	n/a
Fujairah	399.00	455.00	n/a	680.00
Istanbul	402.00	417.00	650.00	n/a
Rotterdam	372.00	407.00	610.00	n/a



Houston	365.00	n/a	625.00	n/a
Panama	380.00	n/a	655.00	n/a
Santos	404.00	435.50	n/a	759.00

截止日期: 2018-01-26

◆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 03 周	第 02 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 03 周	第 02 周	浮 动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,250	8,250	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,600	5,600	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,500	4,500	0	0.0%	
LR1	75,000	4,250	4,250	0	0.0%	
MR	52,000	3,450	3,450	0	0.0%	

截止日期: 2018-01-23

(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
1	TAK	50,000	Hyundai Vinashin, Vietnam	2019-2020	DSD Shipping - Norwegian	3,200	options declared, Tier III
2	TAK	36,000	Fukuoka, Japan	2019-2020	Odfjell - Norwegian	Undisclosed	



4	BC	325,000	Tianjin Xingang, China	2020	China Ore Shipping - Chinese	7,500	against CoA to Vale
2	BC	208,000	CSBC, Taiwan	2019	China Steel Express - Chinese	4,650	
2+2	BC	82,000	Shan Hai Guan, China	2019	Fredriksen Group - Norwegian	2,450	older deal
10	BC	63,500	Nantong Xiangyu, China	2020-2021	Nisshin Shipping - Japanese	2,450	
2	TAK/GAS	84,000 cbm	Jiangnan Shipyard, China	2020	Oriental Energy - Chinese	6,600	
2	PCC	2,200 ceu	Wuchang SB Group, China	2020	COSCO Shipping - Chinese	Undisclosed	
1+1	PASS	45,000 gt	Shandong Huanghai, China	2019-2020	Bohai Ferry - Chinese	Undisclosed	2,000 pax

◆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
MARIKA	BC	166,739		2004	Singapore	1,720	Undisclosed
CORONA FRONTIER	BC	88,291		2000	Japan	1,150	Undisclosed
AMIS BENEFIT	BC	60,297		2018	Japan	2,580	Kasuga Kaiun - Japanese
MAPLE ISLAND	BC	55,610		2010	Japan	1,540	Indonesian
MARY LINA	BC	52,454		2007	Japan	1,300	Indonesian
ALIKI P	BC	50,341		2001	Japan	900	Chinese
NORDIC KIEL	BC	48,377		2001	Japan	820	Chinese
HO FONG	BC	46,762		2001	Japan	760	Chinese
KAI XUAN 7	BC	42,717		1997	Japan	500	Greek
OCEAN QUARTZ	BC	37,194		2012	S. Korea	1,200	Undisclosed
NORD SHANGHAI	BC	36,746		2012	Vietnam	1,300	Undisclosed
URANIA	BC	24,247		1998	Philippines	420	Undisclosed
LUXURY SW	BC	23,519		1999	Japan	420	Vietnamese

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
GREAT	CV	67,270	5,570	2004	Japan	1,100	Greek
MARCH	CV	67,270	5,570	2004	Japan	1,100	Greek
WINDHOEK	CV	21,442	1,577	2009	Japan	1,050	Portline - Portuguese
FSL BUSAN	CV	16,584	1,200	2003	Germany	620	Undisclosed
BAGAN STAR	CV	16,544	1,064	1998	Japan	320	Norse Shipmanagement - U.K



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
WHITE MIYABI	GC/TWK	12,922		2006	Japan	545	Chinese	
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
EAGLE BEAUMONT	TAK	99,448		1996	S. Korea	750	Undisclosed	
SEAWAYS ALCMAR	TAK	46,248		2004	S. Korea	1,065	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
BALTIC MEADOW	REF	11,979	5,962	1986		445	
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	490	as is Far East
UMNENGA	TAK	66,895	12,878	1993		438	as is Columbo with 100 tons slops & 500 tons sludge

◆ALCO 防损通函

【国际海事局发布 2017 年度报告】 - 海盗事件数量创 1995 年以来的新低

国际海事局已发布 2017 全年 12 个月的《海盗及武装劫持》报告。

报告显示，总计报告事件数量为 180 起，创 1995 年以来的年度新低，但船员安全问题仍值得关注。总体上，2017 年海盗登船 136 艘，抢劫事件 6 起，火力袭击事件 16 起，企图袭击事件 22 起。船员方面，国际海事局报告显示，80 名船员被扣押人质，49 人遭绑架。

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
2018-01-26	634.36	786.21	5.7881	81.145	897.59	61.281	883.19	187.94	16798.0
2018-01-25	637.24	789.96	5.832	81.514	906.61	61.245	882.9	186.53	16757.0
2018-01-24	639.16	786.3	5.7979	81.749	895.15	61.383	881.4	188.23	16759.0
2018-01-23	640.09	784.76	5.768	81.861	895.07	61.431	882.53	188.35	16699.0
2018-01-22	641.12	785.29	5.7888	82.013	889.84	61.4	884.26	188.24	16656.0

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
2018-01-25	美元	1.43813	1.46813	1.56693	1.65006	1.76031	1.94969	2.24063
2018-01-24	美元	1.43750	1.46500	1.56137	1.63954	1.75246	1.93738	2.23063
2018-01-23	美元	1.43750	1.46563	1.56135	1.63934	1.74520	1.92844	2.22469
2018-01-19	美元	1.43750	1.46596	1.56128	1.63475	1.74447	1.93175	2.22750
2018-01-18	美元	1.43750	1.46533	1.56118	1.63482	1.74470	1.92550	2.22750