



全一海运市场周报

2018.02 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2018.02.05 - 02.09\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求总体平稳 多数航线运价回调】

本周中国出口集装箱运输市场总体需求在节前出货高峰期间继续保持较高水平，但增长势头已经显出疲软态势，运价也在前期上涨的基础上出现回调，综合指数下跌。2月9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871.76点，较上期下跌1.3%。

欧洲航线：在节前出货高峰期间，货量表现仍保持强势，上海港船舶平均舱位利用率保持在95%以上，部分航班满载出航。但由于运输需求增长势头已经结束，运价缺乏进一步上涨的基础，本周即期订舱价格与上期基本持平。2月9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914美元/TEU、791美元/TEU，较上期分别微涨0.2%、微跌0.8%。

北美航线：据美国供应管理协会（ISM）发布的数据显示，美国1月ISM制造业指数为59.1，低于前值，显示美国经济复苏步伐有所放缓，对当地居民消费需求及运输需求保持增长态势产生不利影响。本周运输需求虽然仍处于高位，但缺乏进一步增长的动力，上海港船舶平均装载率维持在95%左右的水平。部分航商升级运力，增加了运力供给，导致运价上涨势头出现逆转，本周运价出现下跌。2月9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1486美元/FEU、2775美元/FEU，较上期分别下跌4.3%、2.4%。

波斯湾航线：近期运输需求持续增长，加之部分航商采取措施控制运力总体规模，供需基本面稳固，上海港船舶平均装载率保持在90%以上。但随着出货高峰临近尾声，运价未能保持前期涨价后的水平，出现回调。2月9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573美元/TEU，较上期下跌6.2%。

澳新航线：整体市场基本保持平稳，货量依旧处于较高水平，但部分航商临时增加运力投放，对供需基本面的稳固产生影响，上海港船舶平均装载率降至90%~95%，运价承压下跌。2月9日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为1314美元/TEU，较上期下跌2.7%。

南美航线：随着节前出货高峰临近尾声，运输需求显现增长乏力的态势，供求关系基本平稳，上海港船舶平均装载率维持在95%左右的水平，运价未能住



保持前期较高的水平，本周出现下跌。2月9日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为2562美元/TEU，较上期下跌0.9%。

日本航线：本周货量基本稳定，市场运价小幅上涨。2月9日，中国出口至日本航线运价指数为727.24点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【节前需求降至冰点 沿海运价大幅下跌】

本周，长假临近，工厂、企业陆续停工停产，沿海大宗散货运输需求降至“冰点”，运价大幅下跌。2月9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1063.38点，较上周下跌13.0%。

煤炭市场：本周，假期因素影响进一步凸显，沿海煤炭运输市场提前进入“放假状态”，成交氛围冷清，运价迎来断崖式下跌。目前，春假长假临近，工厂、企业停工停产范围不断扩大。同时天气逐步转好，民用电及工业用电需求均持续下滑。据统计，截至2月9日，沿海六大电厂日耗煤量降至71.4万吨，较上周同期下滑20.1%。鉴于春节期间用电需求将进一步降至低位及煤炭限价政策落实，下游电厂均倾向于将电煤库存控制在低位水平，采购积极性出现明显下滑，仅维持计划采购运量。此外，虽然近期煤企纷纷响应相关部门保供抑价要求，加大煤炭供应，但北方港口部分煤种仍面临缺货窘境，导致船货难以匹配。综合上述情况，煤炭市场供需两端低迷，运输市场迎来阶段性淡季，市场货源持续紧缺，运力供应过剩程度进一步加剧，船东心态明显走弱，低价揽货现象不断增多，运价快速下跌至低位。

2月9日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1054.60点，较上周下跌16.9%。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22.6元/吨，较上周五下跌7.4元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为25.2元/吨，较上周五下跌8.2元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为31.9元/吨，较上周五下跌8.4元/吨。华南市场同样低迷，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为28.3元/吨，较上周五下跌6.6元/吨。

金属矿石市场：目前，钢材市场利润收窄，加之焦炭价格持续下跌，钢企为把控成本，开始逐渐使用部分低品位铁矿石。同时，年前集中补库基本结束，钢厂的铁矿石库存已经处于相对高位，采购积极性明显回落，运输需求较为疲软。2月9日，沿海金属矿石货种运价指数报收1218.09点，较上周下跌9.5%。

粮食市场：进入2月份，春节长假日益临近，国内玉米市场购销逐渐趋于清淡。部分企业已陆续停收，下游备库接近尾声，市场需求有所走弱。同时，东北农户及贸易商也逐步停止售粮，市场供给同步走低。受此影响，粮食运输市场进入节前冷淡期。2月9日，沿海粮食货种运价指数报收735.78点，较



上周下跌 14.6%。

国内成品油市场：节前，成品油运输需求较为火热，春节期间出行需求有效刺激下游备货积极性，旺季特征凸显，主营炼厂出货较为集中。沿海成品油运力供应依旧紧张，市场运价延续上行走势。2月9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 975.81 点，较上周上涨 0.9%；其中市场运价成分指数报收 923.60 点，较上周上涨 1.9%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【海岬型船普遍上涨 中小型船持续阴跌】

本周国际干散货运输市场各船型运价有涨有跌，远东干散货综合指数小幅波动。分船型来看，海岬型船租金、运价普遍上涨，巴拿马型船和超灵便型船租金、运价持续阴跌。2月8日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为 872.13 点，运价指数为 804.20 点，租金指数为 974.03 点，较上周四分别下跌 1.1%、上涨 0.7%和下跌 3.3%。

海岬型船市场：本周海岬型船两洋市场活跃度有所提升，租金、运价止跌反弹，其中远程矿航线运价涨幅明显。太平洋市场，周二发货人表现活跃，尤其是必和必拓，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价从周一 6.278 美元/吨涨至周三近 6.7 美元/吨，周末市场活跃度有所下降，成交价略有回调。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 12908 美元，较上周四上涨 1.2%。澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 6.589 美元/吨，较上周四微涨 0.9%。大西洋远程矿航线，巴西航线表现活跃，市场可用运力较少，加上 FFA 远期合约价格上涨，巴西图巴朗至青岛航线运价大幅回升。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 15.856 美元/吨，较上周四大涨 10.2%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 11.60 美元/吨，较上周四上涨 5.9%。

巴拿马型船市场：本周巴拿马型船市场继续阴跌。太平洋市场上，临近中国新年农历假期，国内贸易商活跃度下降，印尼回国的煤炭货盘较前期有明显下降；国内沿海运输市场大幅回落，部分内外贸兼营船外流加剧市场运力过剩；同时，南美粮食货盘很少，巴拿马型船太平洋市场租金、运价继续承压下行。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 10057 美元，较上周四下跌 6.9%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 9464 美元，较上周四下跌 8.5%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.936 美元/吨，较上周四下跌 6.3%。大西洋粮食市场，美湾粮食季结束，南美粮食货盘稀少，而空放运力较多，巴西桑托斯至中国北方粮食运价明显下滑。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为 31.68 美元/吨，较上周四下跌 4.2%；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 42.555 美元/吨，较上周四下跌 1.4%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场小幅下跌。尽管市场仍有些印尼煤炭、镍矿和铝矾土货盘，不过市场已有部分内外贸兼营船放出，市场气氛受到影响，北方钢材货盘依然稀少，东南亚区域租金、运价小幅下跌。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 7860 美元，较上周四下跌 3.4%；新加坡



经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 9790 美元，较上周四下跌 2.8%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 6255 美元，较上周四下跌 4.0%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.059 美元/吨，较上周四下跌 1.8%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 8.107 美元/吨，较上周四下跌 1.5%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价小幅下跌 成品油运价波动上行】

据美国能源信息署 EIA 公布数据，美国上周原油产量涨势相当强劲，刷新了美国单周产油量的最高纪录，首次单周日均产油突破了 1000 万桶大关。欧洲方面，负责英国北海地区近 40% 的原油和天然气产量，北海最重要油田输油管线 Forties 的重启，使得全球原油产量再次得到提升，沙特和俄罗斯等主要产油国的联合减产协议将面临新的压力。受此影响，本周原油价格持续下跌。布伦特原油期货价格周四报 64.29 美元/桶，较上周下跌 7.9%，创去年 12 月 22 日以来新低。全球原油运输市场大船运价不断下挫，中型船运价小幅回升，小型船运价小幅下跌。中国进口 VLCC 运输市延续上周下跌态势。2 月 8 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 557.27 点，较上周下跌 5.7%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场量增价跌。中东航线货盘较上周有所增加，但临近春节，船东挺价心态松动，租家压价优势显现，市场呈现量增价跌走势，船东日收益一路走低至 7000 美元附近，亏损程度加深。西非航线周中报出两笔 WS42.5 的成交，运价水平延续上周跌势。短期来看，运价逐渐触底，春节前继续下探空间不大。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS39.44，较上周四下跌 6.7%，CT1 的 5 日平均为 WS39.97，较上周下跌 6.7%，等价期租租金（TCE）平均 0.73 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS42.61，下跌 4.5%，平均为 WS43.60，TCE 平均 1.23 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场西非出发航线运价小幅上涨，地中海出发航线运价波动上升。西非至欧洲市场运价小幅上升至 WS58，TCE 约 0.5 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，2 月 17 日货盘，成交运价为 WS57.5。地中海和黑海航线运价波动上涨至 WS75，TCE 约 0.6 万美元/天。该航线一艘 13.5 万吨级船，新罗西斯克至地中海，2 月 22 日货盘，成交运价为 WS75。亚洲进口主要来自俄罗斯和西非，一艘 14 万吨级船，新罗西斯克至新加坡，2 月 21 日货盘，成交包干运费为 185 万美元；一艘 13 万吨级船，西非至澳大利亚，2 月 21 至 22 日货盘，成交运价为 WS65。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场各航线运价小幅下滑。7 万吨级船加勒比海至美湾运价小幅下跌至 WS82（TCE 徘徊在保本点附近）。跨地中海运价下跌至 WS93 水平（TCE 约 0.5 万美元/天）。北海短程运价保持在 WS90，TCE 依旧没有摆脱赤字。该航线一艘 8 万吨级船，北海至欧洲大陆，2 月 16 至 17 日货盘，成交运价为 WS90。波罗的海短程运价小幅下跌至 WS73，TCE 约 0.4 万美元/天。该航线一艘 10 万吨级船，俄罗斯至英国，2 月 13 日货盘，成交运价为 WS75。波斯湾至新加坡运价小幅下跌至 WS88，TCE 约 0.4 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS88，TCE 为 0.7 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，2 月上旬货盘，成交包干运费为 43 万美元。



国际成品油轮 (Product)： 本周成品油运输市场运价小幅回升。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅上升在 WS121 (TCE 约 0.4 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 WS105 (TCE 约 0.7 万美元/天)；7.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS94 (TCE 大约 0.8 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上升至 WS102 水平 (TCE 大约 0.3 万美元/天)；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅上升至 WS146 (TCE 约 0.9 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 1.2 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际散货船价震荡 内河货船成交增加】

2 月 7 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 790.35 点，环比微涨 0.70%。其中，国际油轮船价综合指数、沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别上涨 0.37%、1.66%、0.61%；国际散货船价综合指数微跌 0.10%。

BDI 指数 6 连跌至 1082 点，随后反弹至 1095 点 (周二)，环比下跌 10.17%，二手散货船价格跌多涨少。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1254 万美元、环比涨 1.52%；57000DWT—1666 万美元、环比涨 1.26%；75000DWT—1933 万美元、环比跌 1.29%；170000DWT—2970 万美元、环比跌 1.73%。远期运费市场，国际干散货船 1 年期期租费率小幅回跌；即期运费市场，受中国因素影响，国际铁矿石、粮食以及煤炭货盘不足，国内内外贸兼营船舶冲进国际市场，运力整体供大于求，租金和运价持续下跌。国际散运市场短期淡季特征突显，运价可能会回跌至去年同期价格，预计二手散货船价格将稳中有跌。本周，二手散货船成交基本活跃，共计成交 13 艘 (环比增加 1 艘)，总运力 101.31 万 DWT，成交金额 16395 万美元，其中 80% 的成交船舶船龄为 15 年以上。

虽然 1 月底美国 API 以及 EIA 库存数据双双大增，但原油市场却意料之外地并没有受到太大的打击，布伦特原油期货收于 67.62 美元 (周二)，环比下跌 1.31%。随后，美国宣布汽油和精炼油库存双双下降，在一定程度上抵消了库存的利空；同时美元继续走弱也帮助油价企稳反弹，加上全球经济增长动能强劲，尤其是新兴市场经济体，促使原油需求增长预期上调，原油市场目前还不需要过度悲观。国际原油运输需求表现依旧低迷，二手油轮船价涨跌互现。本周，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2170 万美元、环比跌 0.57%；74000DWT—2383 万美元、环比跌 0.05%；105000DWT—2602 万美元、环比跌 0.21%；158000DWT—4285 万美元、环比跌 0.07%；300000DWT—6019 万美元、环比涨 2.68%。目前，国际原油价格已接近 70 美元/桶，贸易商、投机商用 VLCC 油轮储油套利已经失去利润支撑，作为浮式储油船的运力开始回归市场。总体来说，油轮市场依旧低迷，前景并不被普遍看好，预计二手油轮价格将低位盘整。本周，二手国际油轮成交平静，共计成交 5 艘 (环比持平)，总运力 46.34 万 DWT，成交金额 5200 万美元，成交船舶以 15-20 年船龄的老旧船舶为主。

沿海散货运价依旧回跌但跌幅收窄，二手散货船价格涨跌互现。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 0.36%；



5000DWT--762 万人民币、环比涨 4.69%。近期，煤炭与火电行业的矛盾再度受到关注，国家发改委已对港口、煤炭、电力企业作出销售、采购煤炭不允许超过 750 元/吨（5500 大卡港口下水煤）的指示。市场观望气氛浓厚，火电厂采购计划也未最终确定，煤炭贸易活跃程度较低、货盘稀少，船货双方谈判以货主压价为主。沿海散运市场处于传统淡季，运价易跌难涨，预计二手散货船价格将稳中有跌。本周，沿海散货船市场询盘减少，成交量一般，成交船舶吨位以 5000DWT 为主。

内河散货运输需求一般，二手散货船价格涨跌互现。本周，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--45 万人民币、环比跌 1.79%；1000DWT--97 万人民币、环比跌 1.47%；2000DWT--189 万人民币、环比涨 0.56%；3000DWT--291 万人民币、环比涨 5.00%。临近春节，员工逐步放假过年，房地产交易冷清，工地基建基本停滞，内河运输需求逐步清冷，船舶询盘和成交开始活跃，预计内河散货船价格将震荡往复。本周，内河散货船成交活跃，共计成交 86 艘（环比增加 26 艘），总运力 7.3 万 DWT，成交金额 6351 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

【【公告】关于执行 BDI 调整方案】

2018-02-06 波罗的海航运交易所

经与会员公司多方征询，波罗的海交易所将执行之前宣布的波罗的海干散货运价指数（Baltic Dry Index, BDI）调整方案。

自 2018 年 3 月 1 日，BDI 计算中的期租评估所占权重将作如下调整：海岬型占 40%，巴拿马型和超灵便型各占 30%，灵便型期租评估将从 BDI 计算中移除。

波交所首席执行官 Mark Jackson 对此表示：

“如将 BDI 的前身，波罗的海运费指数（Baltic Freight Index, BFI）纳入考量范围，那 BDI 的历史可追溯及 1985 年。正如其他综合类指数，为反映市场变化，BDI 的构成要素也在过去做过多次调整。而此次举动也不例外，是为了使 BDI 更广泛地反映干散市场的交易模式并进入下一阶段而作出的努力之一。我们聆听众多波交所会员的反馈，多数公司都对此次调整及其可能带来的潜在机会表现出极大的热情。”



波罗的海交易所指数委员会(Baltic Index Council, BIC) 主席 Stefan Albertijn 评价道:

“过去几年大宗商品和金融圈都对利用 BDI 做交易有不小的兴趣。我们对基于 BDI 的交易所交易基金 (Exchange Traded Funds, ETF) 前景表示乐观, 也有信心 BDI 能够继续保持其干散航运市场风向标的地位。”

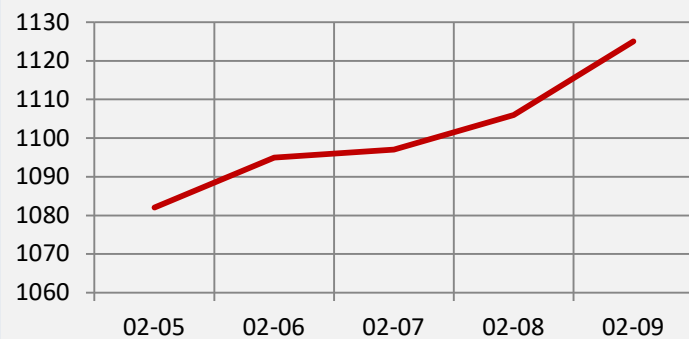
外部研究表明, 干散海运市场的船型分布为海岬型占 40%, 巴拿马型占 25%, 超灵便型占 25%, 灵便型占 10%。这一分析结果是依据船队构成、包含空载在内的船舶运营状况、基于进出口报告的货运总量以及船舶 AIS 数据得出的, BDI 的权重也会进行年度审查。就 BDI 计算来讲, 去除灵便型权重与采用上述实际市场权重不会产生统计结果上的差别。

波罗的海交易所仍会对灵便型市场作出评估, 去年 11 月也开始试运行发布基于 Imabari 38 船型的灵便型指数, 旗下包含 7 条航线期租评估。

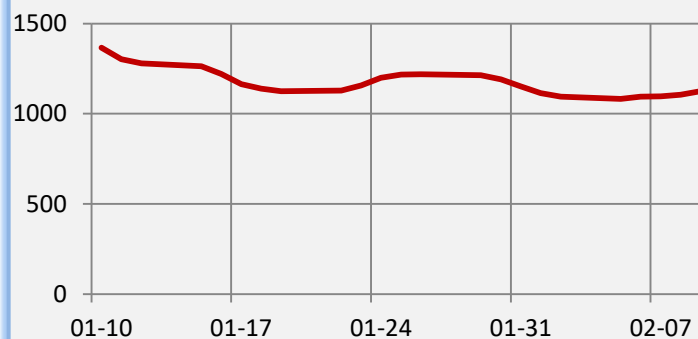
波罗的海指数	2 月 5 日		2 月 6 日		2 月 7 日		2 月 8 日		2 月 9 日	
BDI	1,082	-13	1,095	+13	1,097	+2	1,106	+9	1,125	+19
BCI	1,433	-37	1,519	+86	1,578	+59	1,662	+84	1,790	+128
BPI	1,339	-20	1,316	-23	1,293	-23	1,263	-30	1,250	-13
BSI	865	-7	857	-8	844	-13	833	-11	825	-8
BHSI	543	-4	538	-5	532	-6	529	-3	526	-3



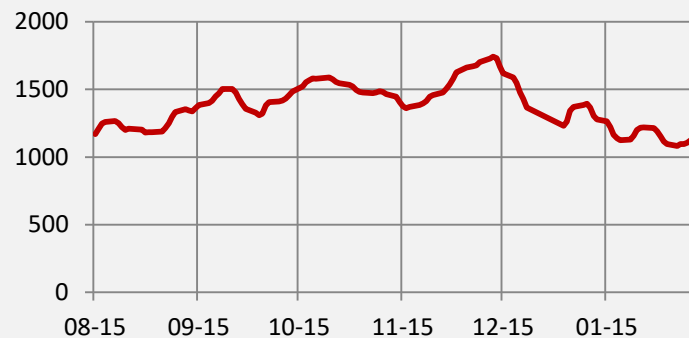
上周 BDI 指数走势



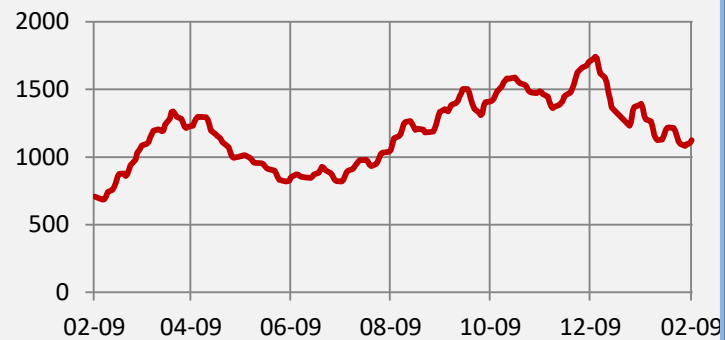
近一个月 BDI 指数走势



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 05 周	第 04 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	15,000	16,750	-1750	-10.4%
	一年	16,000	18,000	-2000	-11.1%
	三年	15,750	15,750	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	12,750	12,750	0	0.0%
	一年	13,000	13,000	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	9,750	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: 2018-02-06

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Evgenia 2011 175800 dwt dely Falmouth prompt trip via Norfolk redel Sines \$13,500 - Uniper

Yasa Pioneer 2006 82849 dwt dely EC South America 01/05 Mar trip redel South East Asia approx. \$14,500 + \$450,000 bb - Omega

Sea Pegasus 2014 81715 dwt dely CJK 17 Feb trip via EC Australia redel India \$9,000 - Hyundai Glovis

Antiparos 2013 81572 dwt dely Brazil 03/08 Mar trip Singapore-Japan \$14,750 + \$475,000 - Klaveness



Prabhu Sakhawat 2005 75944 dwt dely Dafeng 11/12 Feb trip vias NoPac redel Singapore-Japan \$10,000 - cnr

Efrossini 2012 75003 dwt dely Santos 01/10 Mar trip Singapore-Japan \$14,500 + \$450,000 bb - cnr

Atlantic Eagle 2001 74086 dwt dely Fos 15/18 Feb trip via via US Gulf redel Spain \$8,400 - Oldendorff

Dimitris L 2001 73193 dwt dely EC South America 24/25 Feb trip Singapore-Japan \$13,850 + \$385,000 - Raffles

Carmencita 2009 58773 dwt dely CJK prompt trip via NoPac redel Indonesia \$9,000 - Cargill

Vil Baltic 2010 57021 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel S China \$9,500 - cnr

Shi Zi Shan 2011 56605 dwt dely Marmara Sea prompt trip via Constantza redel Spain \$8,250 - Norden

Densa Tiger 2010 55089 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel Bangladesh \$9,500 - cnr

(2) 期租租船摘录

Great Jin 2010 175868 dwt dely Tobata in d/c 18/20 Feb 11/13 months trading redel worldwide \$18,750 - Koch Shipping

Sunbeam 2000 171199 dwt dely China early March 11/13 months trading redel worldwide \$16,500 - Oldendorff - <fixed 6/02>

BTG Denali 2015 81084 dwt dely Zhanjiang 10 Feb 5/7 months redel worldwide \$14,000 - Marubeni

4. 航运市场动态

【劳氏日报认为：这 20 “人” 将影响 2018 年航运走势】

劳氏日报评论认为，在刚刚过去的 2017 年，航运业面临着前所未有的政治和经济动荡，以及随之而来的网络攻击、商业颠覆、安全风险等新威胁。而这些行业领军者不畏挑战，积极采取应对措施，包括企业兼并重组、推动行业科技研究、改变贸易模式等，给航运业发展带来了深远而积极的影响，并可能持续影响 2018 年的行业发展。



在这 20 人中，马士基集团首席执行官施索仁排名第一。劳氏日报认为，其收购汉堡南美一案，将更加牢固马士基集团的航运巨头地位，对优化航线服务、提高效益等，有较大影响。此外，施索仁在处理黑客攻击马士基集团网络事件的操作，堪称行业典范。

中远海运集团董事长许立荣位居第二。劳氏日报称，中远海运集团收购东方海外事件，引起各界关注。若收购成功，将可能极大地改变中远海运集团在全球航运业的话语权。其评论称：“加上新船运力，许立荣将让中远海运集团在船队运力上超越达飞集团，成为世界第三大航运企业，也将很好地平衡达飞集团在海洋联盟的力量。”

达飞集团的萨迪家族、地中海航运的阿本德家族分列第三、四位。ONE 公司首席执行官杰里米·尼克松排名第五，劳氏日报评价称：“他的工作被认为是航运业最具挑战性的工作”。

此外，进入该榜单的中国企业领袖还包括长荣海运董事长张正镭，排名第十二位。评论认为，张正镭 2016 年担任长荣海运董事长一职时，极有可能通过加入海洋联盟、订造新船等途径，扩大企业船队运力，参与世界巨头的竞争。

值得关注的是，中国、美国和欧盟的反垄断监管机构，并列排名第十三位。劳氏日报对此评价称，在过去一年里，这三个国家和地区的反垄断监管机构，在航运企业兼并重组中发挥了重要的作用。特别是中国反垄断监管部门，此前曾否决了 P3 联盟，并最终促成了达飞集团与中远海运集团、东方海外等航运企业成立海洋联盟。

来源：中国航务周刊

【2017 财年三季度日本三大船公司全部盈利！ONE 今日起接受订舱】

1 月 31 日，日本三大船公司公布 2017 财年三季度业绩报告。2017 年 4 月 1 日至 12 月 31 日，日本三大船公司全部盈利。其中日本邮船获利最多，实现归属母公司净利润 168.04 亿日元；商船三井次之，实现归属于母公司净利润 292 亿日元；川崎汽船扭亏为盈，实现净利润 93.0 亿日元。同时，日本三大公司亦公布了 2017 财年的预计值，但三家船公司公布的全年归属于母公司净利润值均低于 2017 财年前三季度的净利润值，这就意味着日本三大船公司并不看好包括春节期间的这一季度的市场状况，都或将实现亏损。

此外，ONE 公司宣布，从今日（2018 年 2 月 1 日）起，将接受 4 月 1 日起的船舶订舱。不过，由于需要一定的过渡期，船舶订舱业务将根据航次的始发港以及船舶预计到港时间等因素逐步转移至 ONE 上面来，而在这段时间里，部分订舱将根据航线由三家公司的其中一家来承接，具体细节可点击阅读原文或查看 ONE 官网的“Booking Ownership Guide”。从 2 月 1 日下午 2 点起，客户就可以登录 ONE 新的网站进行查询。



日本邮船获利 168.04 亿日元，集装箱板块经常性利润 1726.8 亿日元

2017 年 4 月 1 日至 12 月 31 日，日本邮船实现归属母公司净利润扭亏为盈，获利 168.04 亿日元，而上年同期共计亏损 2230.93 亿日元。其中，营业收入同比增长 15.3%至 1.63 万亿日元；营业利润自去年同期亏损 155.16 亿日元增至 2017 年 248.22 亿日元。预计 2017 财年可实现归属于母公司净利润 110 亿日元，营业收入可同比增长 12.9%至 2.17 万亿日元。也就意味着，2018 年 1 月至 3 月该公司归属母公司净利润或为负值。

就具体的板块来看，集装箱运输领域，尽管在跨太平洋和欧洲航线上运输繁忙，但由于超大型集装箱船只的新交付增加了运力供给，导致运费上涨在一定程度上出现停滞不前，而 THE 联盟的运营提高了日本邮船船队效率，2017 财年前三季度，日本邮船实现营业收入 5273.79 亿日元，经常性利润 1726.8 亿日元；全球干散货航运市场，尽管仍存在超额吨位，但由于运力相对稳定且铁矿石进口量增加，市场状况有所改善，该公司 2017 年 4 月 1 日至 12 月 31 日，干散货部门实现营业收入 8567.63 亿日元，经常性利润为 115.88 亿日元；非航运板块中，由于物流运输成本的增加，导致该公司物流部门 2017 财年前三季度经常性利润由 67.22 亿日元，跌至 22.97 亿日元。

川崎汽船净利润 93 亿日元，集装箱业务经常性利润 70 亿日元

与日本邮船类似，川崎汽船 2017 年财年前三季度亦实现扭亏为盈，归属于母公司的净利润自上年同期亏损 546 亿日元增至 2017 年获利 93.0 亿日元；实现营业收入 8840.66 亿日元，较上年同期增长 16.2%。预计 2017 财年可实现营业收入 1.16 万亿日元，比此前预计值高出 1.8%；归属母公司净利润可达 85 亿日元，与 2017 年 10 月 31 日预测值持平。全年净利润预计值低于 2017 财年前三季度响应净利润，这表示包含春节在内的季度或将亏损。

就具体部门来看，2017 财年前三季度川崎汽船在亚洲至北美航线运输集装箱同比增长 1%，亚洲至欧洲航线增长 14%，亚洲内航线增速为 10%，但南北航线运量下跌 3%，虽然运费未增至预期水平，但整理来说，全年集装箱运输量十分活跃，使得该公司集装箱部门前三季度实现营业收入同比增长 20.1%至 4581 亿日元，经常性利润也由上年同期的亏损 239 亿日元增至 2017 年的获利 70 亿日元；干散货领域亦实现扭亏为盈，实现营业收入 3922 亿日元，经常性利润 54 亿日元；海工领域再创新低，营业收入同比下跌 53.4%至 70 亿日元，经常性亏损收窄至 6 亿日元。

商船三井净利润 292 亿日元，集装箱运输方面经常性利润亏损 3 亿日元

商船三井 2017 财年前三季度归属于母公司净利润 292 亿日元，较上年同期 190 亿日元增长 53.6%；实现营业收入 12.4 万亿日元，同比增长 14.6%。预计 2017 财年该公司可实现净利润 100 亿日元，营业收入 16.3 万亿日元。这也就是意味着，2018 年 1 月 1 日至 3 月 31 日，该公司或将再次亏损。

就具体业务板块来看，集装箱运输方面实现营业收入 5674 亿日元，增幅高达 26.8%，但经常性利润仍为负值，亏损 3 亿日元；能源运输方面实现营业收



入 2024 亿日元，同比增长 8.6%，但经常性利润却由 2016 年同期 179 亿日元跌至 2017 年 93 亿日元；干散货运输领域，营业利润虽仅增长 3.6%，但经常性利润增速却高达 19.8%，是该公司三大运输板块中经常性利润最高的部门。

除公布相关业绩外，日本邮船及川崎汽船亦于同日公布了最新的人事调整。其中，川崎汽船（K Line）召开董事会议，通过有关人事任免决定。代表董事 Toshiyuki Suzuki 和 Tsuyoshi Yamauchi 于今年 3 月 31 日任职到期，Yukikazu Myochin 将于今年 4 月 1 日起接任代表董事一职。此外，Toshiyuki Suzuki 和 Tsuyoshi Yamauchi 将不再担任高级常务执行官，前者将担任董事以及 Nitto Total Logistics 董事兼副总裁；后者将担任董事一职。Kunio Morimoto 和 Yuji Asano 将任执行官一职，此前，这两人分别担任煤炭/铁矿运输业务集团总经理和财务集团总经理。Atsuo Asano、Kenji Sakamoto 和 Yukikazu Myochin 三人将由原来的常务执行官升任为高级常务执行官。Makoto Arai 由执行官升任为常务执行官。

来源：航运界

5. 船舶市场动态

【台湾船东首获淡水河谷合同来青岛下单造船】

1 月 31 日，裕民航运宣布子公司裕民航运(新加坡)私人有限公司与全球最大铁矿石生产商巴西淡水河谷 Vale International SA of Switzerland 公司签订 25 年铁矿石包运合约，预计这二艘船 25 年合约总收入达美金 6 亿元以上，并同时与青岛北海船舶重工公司签订 2 艘 32.5 万载重吨超大型矿砂船（VLOC）建造合约，每艘价格 7200 万到 7500 万美元，预计 2020 年中交船。

裕民航运是台湾第一家拿到淡水河谷造船加长期包运合约的企业，这份合约也是该公司成立以来金额最大，时间最长的合约。按照合约，2020 年起承运巴西出口至中国的铁矿石运输业务至 2045 年，两艘船 25 年合约总收入达美金 6 亿元以上，合约中有燃油价格变动运价调整机制(Bunker Adjustment Clause) 降低油价变动风险，可提升公司长约船比重并为公司创造长期稳定的现金流量及利润。

此次订造两艘 VLOC 船上预留 LNG ready 设计，配置最先进 MAN B&W 主机、环保节能及脱硫设备(SO2 Scrubber)提前符合 2020 年国际燃油公约使用低硫燃油(低于 0.5m/m)标准，该船油耗能源效率高，符合节能环保国际规约，提供最专业的绿色物流运输服务，降低客户于铁矿石运输供应链的温室气体排放量。

裕民表示，看好中国经济优于预期，在环保以及产能过剩的前提之下，中国严格执行供给侧改革，重点淘汰落后钢铁产能，钢铁业的整体效益提升也带动了高品位铁矿砂的进口需求，中国 2017 年进口铁矿砂约 1,081.4 百万吨，年增长约 5.5%，而中国铁矿砂 20%来自巴西。



为满足中国需求，国际铁矿商持续扩产，根据澳洲政府官方估算，2019 年全球铁矿砂出口量将达 1,378 百万吨，较 2017 年成长 7%，其中，巴西淡水河谷的 S11D 新矿场含铁量高达 66.7%，每年可开采 9,000 万吨铁矿砂，预计 2019 年巴西铁矿砂出口将较 2017 年大幅成长 10%。

裕民强调，与淡水河谷签订的长期运送合约是配合未来持续成长的铁矿石需求所规划的运输专案，随着中国及其他开发中国家对原物料需求的持续成长，裕民将以专业的船队管理及服务品质，赢得客户的信赖，共创双赢契机。

据国际船舶网了解，此次订单依然是淡水河谷 VLCC 大单中的一部分。去年年底，淡水河谷与 7 家航运公司签署了长期包运合同（COA），包括韩国 Polaris Shipping、泛洋海运、H-Line Shipping、SK Shipping 和大韩海运，以及工银租赁和中国矿运，包运合同期限为 20-25 年。

截止目前，现代重工共计承接了 19 艘 VLCC，分别为 Polaris 的 15 艘，大韩海运 2 艘和 H-Line Shipping 的 2 艘，每艘造价约为 8000 万至 8200 万美元。天津新港船舶重工获得中国矿运的 4 艘 VLCC 订单，每艘价格约为 7500 万美元。泛洋海运在新时代造船订造了 6 艘 VLCC，每艘船价格约为 7400 万美元。SK Shipping 基本确定在大船集团订造 2 艘 VLCC 订单。另外，工银租赁在青岛北船重工订造了 6+3 艘 VLCC，定于 2019 年底至 2021 年交付，每艘造价约为 7500 万美元。加上此次裕民航运的 2 艘，北船重工总计接获了最多 11 艘订单，成为国内接获淡水河谷订单最多的船厂。

裕民航运股份有限公司为台湾远东集团旗下公司之一，目前自有船舶共 38 艘，加上营运、在建、合资及受托管理的船队总数达 48 艘，总载重吨位为 617 万吨。船队包括 Capesize、Post Panamax、Kamsarmax、Panamax、Ultramax、Supramax、水泥船、LR1 油轮、超大型油轮（VLCC）等船型。

来源： 国际船舶网

【李多珠：“百船建造计划”是理想，也是现实】

2017 年，中国第二大化学品运输企业鼎衡船务抛出“百船建造计划”，震惊业界；2018 年伊始，“百船建造计划”开始实施。且听鼎衡集团董事长李多珠系统阐述“百船建造计划”的逻辑考量、商业模式及规划实施等

2018 年 1 月 20 日，上海鼎衡投资控股有限公司（鼎衡集团）在上海浦东新区举行“百船建造计划战略合作”签字仪式。同时，鼎衡集团旗下的上海鼎衡船务有限责任公司（鼎衡船务）与广州柴油机厂股份有限公司、中船重工武汉船用机械有限责任公司、宝钢特钢有限公司、中船重工柴油机有限公司、宁波新乐造船集团和盈楚（上海）资产管理有限公司等 6 家单位签署战略合作协议。

鼎衡集团董事长李多珠在签字仪式上表示：“此次签约标志着世界化工物流行业的一种崭新的商业模式正式启动。”



往前数 3 个月，即 2017 年 10 月，鼎衡船务抛出“百船建造计划”，震惊业界。原以为只是一个概念或者炒作，未曾想，2018 年伊始，“百船建造计划”真的开始实施，而且还有中船重工旗下多家企业和东南亚及中东多家国家石油企业和金融机构纷纷参与其中。在航运业持续低迷，世界经济形势扑朔迷离之际，“百船建造计划”何以如此雄心勃勃？一家民营企业这杆根本算不上威武旗帜的一举，又何以招来众多大佬级企业闻风呼应？带着一系列疑问，《航运交易公报》记者独家专访了鼎衡集团董事长李多珠，且听他系统阐述“百船建造计划”的逻辑考量、商业模式及规划实施等。

这是怎样的商业模式

化学品船运输的货物是以石油化学品、煤化学品、化工制品和成品油等化学工业原料及产品为主。但随着国际食品进出口业务增多，动植物油、碳水化合物衍生物、酒水、糖蜜以及果汁也逐渐成为化学品船的“常客”。

伴随着市场发展，20 世纪 80 年代出现了专门设计建造的不锈钢化学品专用船，其主要特点是：吨位较大，分隔较密，货舱 70%以上采用高强度双相不锈钢材料，设有先进的控制、加热、透气、检测、警报及惰性气体系统，具有更大的灵活性和更好的营运性能。

从 1949 年首艘由油轮改建的化学品船投入运营以来，化学品船队在经过近 70 年的发展后，已经成为全球海上运输中一股举足轻重的力量。从船队分布来看，世界化学品船运输企业主要集中在欧洲、美国和日本等发达国家，它们控制着全球化学品运输市场。从船型发展来看，目前 3 万 DWT 级以上大型化学品船占据船队的大部分比例。

李多珠透露，“百船建造计划”主要建造 2000~15000DWT 级中小型不锈钢化学品船。“这块业务大企业不愿意做，但实际上市场需求很旺盛。”

根据“百船建造计划”，鼎衡集团计划在 2018—2028 年批量建造超过 100 艘高端中小型不锈钢化学品船（2000~15000DWT 级）。建造的超过 100 艘化学品船一方面用于扩大鼎衡船务的船队；另一方面在全球范围内以出售或者租赁等方式向化学品船东、投资人等批量提供。

在未来 10 年建造 100 艘以上的中小型化学品船，目前订单近 50 艘，鼎衡集团的底气来自何处？李多珠给出的答案是“成本”。他表示：“这些化学品船的建造成本很低，与欧洲船厂相比，要低 30%；与日本船厂相比，要低 20%；与国内国有船厂相比，要低 10%。这是核心原因和竞争优势。”

那么，建造成本的降低空间到底体现在何处？这得从前文签署战略合作协议的企业说起。

首先，鼎衡船务与船厂、设备供应商和材料供应商等结成利益共享、风险共担的紧密合作关系，利用船厂过剩产能及船用设备和材料库存，可以大幅度减少融资比例，降低融资成本。



其次，同一船型批量建造几十艘，不仅将大幅度降低采购成本，更重要的是将大幅提高建造效率。比如，不锈钢化学品船一般首制船的工期为 16~18 个月；建造第 2 或第 3 艘的工期为 12~13 个月；建造第 5 艘的工期只需要 10~11 个月。建造效率的提高将大幅降低船厂成本。

再次，“在化学品船建造和化学品运输两个领域，我们都有丰富的经验和专业团队，对国外和国内船用设备非常熟悉，可以说，我们在化学品船设备和材料选型方面具有无人能及的特别优势。”李多珠非常自豪。他表示，鼎衡船务对国产设备有着丰富的经验和理解，会在建造计划中最大限度地使用国产优质设备，充分利用过剩产能和库存设备，进一步降低造船成本及将来的营运成本；同时，通过船舶实际营运帮助国产设备提升综合性能，让“中国制造”得到世界认可，改变当前船舶主要设备长期由发达国家垄断的基本格局，实现让中国优质设备走向世界的历史使命。

综上，原来鼎衡船务有能力把中小型不锈钢化学品船这种产品做到全世界无人能及的性价比最高，而性价比高的产品不愁卖，这就是这一商业模式的基本逻辑。

鼎衡能力为何与众不同

做产品的人，每个人都在努力把产品做到性价比最高，这也是任何商业模式的基本逻辑。为什么鼎衡船务能做到，其他同行做不到呢？

鼎衡船务成立于 2004 年，位于上海浦东新区，注册资金 1 亿元，专业从事国内、国际化学品水路运输。

鼎衡船务为鼎衡集团全资控股。除了鼎衡船务，鼎衡集团旗下还有其全资子公司上海仁泰船务有限公司和控股子公司上海万方融资租赁有限公司，以及参股公司中航鼎衡造船有限公司。目前，李多珠占据鼎衡集团 40% 股权。

纵观鼎衡船务截至目前的发展历程，可以简单分为三个阶段：第一阶段为企业成立后至海盗挟持事件（金融危机）；第二阶段为海盗劫持事件至“百船建造计划”前；第三阶段为“百船建造计划”之后。

在成立 4 年后，鼎衡船务获得高速发展，李多珠开始筹备上市事宜。然而，突如其来的全球金融危机使得鼎衡船务的高速发展戛然而止，企业负债率高达 90%。就在李多珠艰难支撑之机，2010 年 6 月 28 日的一通电话彻底改变了轨迹。这一天，鼎衡船务租赁的新加坡籍货轮“金福”号在亚丁湾被索马里海盗劫持，船上有 19 名中国船员。被劫持 5 分钟后，李多珠接到船长的电话。经过四个多月的艰难谈判，李多珠倾个人和企业之力，“几乎倾家荡产”支付了高额赎金，最终将 19 名中国船员安全救回。

李多珠的义举获得了回报。在企业岌岌可危之时，得到了政府、银行和合作伙伴等的支持，鼎衡船务重新回到发展的轨道上。截至 2017 年年底，鼎衡船



务运营化学品船队 20 艘、约 12 万 DWT；在建不锈钢化学品船 6 艘、约 6 万 DWT。在化学品船运输行业，中国排名第二，世界排名前 30。

2017 年 10 月，李多珠提出“百船建造计划”。2018 年新年伊始，“百船建造计划”正式开始实施。李多珠信心满满，“鼎衡船务的目标是进入世界前 10。当然，排名并不重要，重要是竞争力。”当前，鼎衡船务重新开启上市计划，目前已经完成 A 轮融资，员工持股计划也在同步规划中。

对于李多珠而言，即使是在海盗劫持事件时，他也坚信企业不会因此倒闭，他要做百年企业、民族品牌。

截至 2017 年年底，鼎衡船务与 18 家大型化工企业（其中超过 80%为世界 500 强企业）签订包运合同。李多珠底气十足，他说，“百船建造计划”不是订单造船，鼎衡船务就是船东，可以灵活操作，可以出售船舶，也可以租赁船舶。

李多珠的底气来自于鼎衡船务能够为客户提供高性价比服务，“因为有足够的让利空间。我们的毛利可以做到 25%以上，远高于竞争对手。只要你有能力提供性价比高的服务或产品，你就拥有客户。这是我们的核心竞争力，也是最基本的商业逻辑。在整个行业仍处于低谷的情况下，即便是市场运价再下滑 10%，我们仍然有利润空间。”

这或许就是鼎衡船务与众不同的能力，只要你有本事创造出比别人更高的利润，你就永远立于不败之地。

如何顺应市场大势

在同样的市场环境中，却拥有远超同行的获利能力，鼎衡船务到底还有哪些法宝？李多珠认为这是顺应产业趋势和国家战略的必然结果。

德鲁里曾在 2017 年下半年判断，化学品运输市场供过于求的局面将在未来两年持续，运力过剩将挤压主要航线的运价。

李多珠对此表示，相较大型化学品船运输市场，中小型化学品船运输市场供需较为平衡，利润回报率较为稳定，但总体仍在低谷徘徊。在这种市场环境下，鼎衡船务的毛利仍保持在 25%以上，说明其竞争优势非常明显。像过去 30 年其他产业由发达国家向中国转移一样，与化学品船运输和建造有关的产业链向中国转移已经成为一种确定的新趋势。鼎衡船务肩负着承接这一产业链转移的历史使命，“百船建造计划”将是这一使命的重要组成部分。

除了正确研判行业发展趋势之外，李多珠对于国家战略也有着深切的使命感。他表示：“海运强国战略、‘中国制造 2025’、上海国际航运中心建设及‘一带一路’倡议每项都是国家战略，四项加在一起，其份量之重可想而知。‘百船建造计划’将紧扣这四个国家战略。”



中国有强大的三大船型船队，但在化学品船等高附加值的特种船舶方面，中国的船队规模和造船能力都很弱小，其市场占有率甚至不到 10%， “百船建造计划” 将为海运强国战略补齐短板。

“中国制造” 很多已经成为国际知名品牌，有的甚至占据垄断地位，但船用核心设备目前不仅没有打入国际市场，很多还要依靠进口。“百船建造计划” 将与中船重工旗下多家企业合作，为国产船用核心装备打入国际市场开辟一条通道，为 “中国制造 2025” 作出贡献。

“百船建造计划” 将使鼎衡船务在化学品船运输和建造领域成为全球领先者，在上海国际航运中心建设的蓝图上将增添一抹亮色。

随着 “一带一路” 倡议的快速推进，沿线国家和地区将迎来前所未有的发展机遇，根据以往经验，这将会带来化工行业的迅速繁荣，并因此产生大量的化学品运力需求。“马来西亚王储对 ‘百船建造计划’ 非常感兴趣，提议将之与马来西亚大石化战略进行全方位对接。为此，他亲自协调马来西亚国家石油公司、卡塔尔国家石油公司、科威特国家石油公司、巴林国家石油公司及巴林国家银行等从货源组织到融资安排等进行了系统地筹划设计。他坚信双方的合作能在 ‘一带一路’ 倡议的大背景下，获得巨大成功并为各自国家战略做出贡献。”

李多珠透露，鼎衡船务与马来西亚有关方面正在积极筹建合资企业，合资企业将会大批量购买 “百船建造计划” 的船舶。合资企业将会与马来西亚石油公司、科威特国家石油公司、卡塔尔国家石油公司及巴林国家石油公司等签定长期包运合同。

这就是鼎衡船务优于同行的气质所在，这种气质在于以小见大，在于见微知著，在于志存高远，在于与国家共命运。

“君子之道” 有何文化力量

无论是李多珠本人，还是他领导之下的鼎衡船务，在市场上显得低调而务实，却是不能忽视的存在，不禁让人好奇其企业文化的建设。

何为 “鼎”？何为 “衡”？在鼎衡集团的官网上，这样写道：鼎——做人，一言九鼎，以诚相待；为商，一诺千金，取财有道！衡——做人，身心平衡，中庸为道；为商，利取八分，共生共赢！

鼎衡集团在企业管理方面不遗余力地推进以 “君子之道” 和 “诚信、和谐、善良” 为核心的企业文化建设，深信中国企业只要以中国传统文化为指导思想，借助制度化管理，一定能在全球范围内形成竞争优势。

显然，这样的企业文化本就是追随创始人的理念。李多珠信奉传统文化，在他的办公室里，专门辟有一间书画室，其草书和小楷都颇具功力。他学过哲学，



研究宗教，研究量子力学，对于金钱对于事业对于人生有着自己的理解。

李多珠说：“我所追求的目标要比金钱大得多，赚钱只是实现目标的工具，因此，我舍得让利。在我看来，要成就伟大的事业，必须让利员工，让利客户，让利合作伙伴及让利社会。我们在未来几年内会将企业 50%以上的股权逐渐释放给员工；我们一直以来对待客户都是‘利取八分’；对合作必须是双赢且让对方多赢一点；我们的所作所为都必须是利国利民。”

也正是这样的文化，才凝聚了一大批志同道合的人，其所形成的创造力自然非同寻常。“让利”或许是鼎衡船务真正意义上的核心竞争力，因为这一核心竞争力很难复制，即使企业有意“财散人聚”，也不见得有能力。

“百船建造计划”整体构想与实施方案

→ 作为“百船建造计划”的一部分，由南通通宝船厂建造的 8500 吨级不锈钢化学品船首制船于 2017 年年底完成试航，各项指标均达到设计目标，综合性能是世界该类型现有船舶最好的，性价比也是最高的。

→ 除在南通通宝船厂建造的 6 艘不锈钢化学品船（包括 8500 吨和 1.3 万吨级两个系列）外，另外两个系列 6000 吨和 9000 吨级不锈钢化学品船将在宁波新乐船厂建造，每个系列计划建造 20 艘左右。这 40 艘船将在未来四年内全部交付。

→ 船舶建造完成或者在建过程中，第一选择是对船东或投资人出售，价格低于市场价格 10%左右。以较低的价格出售主要考虑：

建造成本相对较低；

→ 薄利多销，尽快回笼资金，以加快后续船舶建造；

→ 有意压低利润，让可能的竞争对手知难而退。

→ 选择国内一流设备，并通过鼎衡船务的国际化运营，让世界认可这些设备，将中国制造和品牌打出去。

→ 对整个产业链进行深入研究，择机参股或控股有潜力的、特别是通过“百船建造计划”能够明显获益的且具备上市可能的企业。



-> 通过“百船建造计划”的合作，深入研究“一带一路”沿线国家和地区与化工物流产业链关系密切的商业机会，择机开辟新的商业模式，积极推进“一带一路”倡议。

来源：航运交易公报

【韩国政府“挽救”中型船企振兴造船业】

为了振兴韩国造船业和中国抗衡，韩国政府最终决定“挽救”韩国最重要的两家中型船企——STX 海洋造船和城东造船。

据韩媒报道，韩国贸易、工业和能源部（MOTIE）与船厂高层就一份关于中型船企的咨询报告共同探讨了重组造船业的方式。这份报告是韩国政府在 1 月初要求 Samjong KPMG 诊断两家船企竞争力的结果分析。

报告强调了 STX 造船和城东造船的振兴而非清算，建议原本专注于集装箱船和中大型油船建造的城东造船关闭业绩不佳的部门，转变成为一家专营修船的船厂，而 STX 造船则应该完成管理正常化计划、在 4 月之前将员工人数减少 30%。

此前有消息称，韩国政府计划合并 STX 造船和城东造船。作为两家船企的债权人，韩国进出口银行和韩国产业银行（KDB）此前也在协商合并的可能性。目前，STX 造船由韩国产业银行管理，而城东造船则由韩国进出口银行管理。

STX 海洋造船和城东造船是韩国主要的中型船企，STX 造船一度是全球第四大造船企业，韩国城东造船也曾经是订单排名全球第 10 的全球最大中型船企。一名业内人士称，中国船企正在凭借价格优势争夺新船订单，更加糟糕的是，韩国大型船企也因为订单枯竭的困境而试图获得剩余的订单，因此，中型船企的大规模重组是不可避免的。

这一咨询结果将在近期提交给韩国产业银行、韩国进出口银行等债权银行。韩国政府计划在下个月月初公布造船业创新发展的措施和计划。不久前，作为城东造船债权人的韩国进出口银行曾表示，正在与 STX 造船的债权人韩国产业银行协商，讨论合并城东造船和 STX 造船的可能性。

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	375.00	400.00	580.00	575.00
Hong Kong	385.00	390.00	599.00	n/a
Tokyo	n/a	n/a	n/a	n/a
Busan	405.00	415.00	n/a	645.00
Fujairah	368.00	470.00	n/a	675.00
Istanbul	385.00	400.00	610.00	n/a
Rotterdam	350.00	385.00	552.00	n/a
Houston	359.00	n/a	610.00	n/a
Panama	375.00	n/a	645.00	n/a
Santos	388.00	419.50	n/a	752.00

截止日期: 2018-02-08

◆ 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 05 周	第 04 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	2,700	2,700	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 05 周	第 04 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,300	8,300	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%	



全一海运有限公司



LR1	75,000	4,250	4,250	0	0.0%
MR	52,000	3,450	3,450	0	0.0%

截止日期： 2018-02-06

(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	75,000	GSI, China	2020	Torm - Danish	3,800	
2	TAK	50,000	STX Offshore, S. Korea	2019	Pantheon Tankers - Greek	3,300	options declared
2	BC	325,000	Qingdao Beihai, China	2020	U-Ming - Taiwanese	7,300	against CoA to Vale
4	BC	210,000	SWS, China	2020	Foremost group - Chinese	4,900	
2	BC	208,000	New Times, China	2020	Frontline - Norwegian	4,450	options declared
1	TAK/GAS	174,000	Hyundai Samho, S. Korea	2020	NYK Line - Japanese	Undisclosed	against 7-yr T/C to EDF
2	CV	2,700 teu	Jiangsu New Yangzijiang, China	2019	SITC lines - Hong Kong	2,500	options declared, Tier II
2	CV	600 teu	Guangzhou Wenchong, China	2019	Del Monte International - Monaco	Undisclosed	Tier III, scrubber fitted

◆ 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
MINERAL NIPPON	BC	203,275		2007	Japan	2,350	Winning Shipping
RUBENA N	BC	203,233		2006	Japan	2,250	Winning Shipping
AQUAGLORY	BC	171,015		2003	Japan	1,500	Greek
BEL AIR	BC	114,500		2010	China		
BAROQUE	BC	114,248		2011	China	4,100	Anglo International
TANSANIT	BC	92,776		2011	China	1,720	Argentina

*old sale

en bloc with TC back



全一海运有限公司



BW ACORN	BC	82,589	2010	Japan	1,920	Undisclosed	
DRAKE	BC	76,781	2006	Japan	1,350	Greek	
ALBION	BC	58,732	2008	China	1,380	Thoresen - Thai	
ANGEL B	BC	58,679	2008	Japan	1,400	Greek	
CALIMERO	BC	56,845	2011	China	1,150	Greek	
DAXIA	BC	56,811	2011	China	1,200	German	
LAMINIA	BC	53,531	2001	Japan	900	Chinese	Sub inspection
F. F WISH	BC	45,719	1997	Japan	500	Undisclosed	
THOR ENDEAVOUR	BC	42,529	1995	Japan	430	Middle Eastern	
ORIENT SUNRISE	BC	28,514	2001	Japan	570	Chinese	
ANNELISA	BC	18,673	2008	Japan	710	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
CAMELLIA	CV	39,200	2,824	2006	S. Korea	1,050	MPC - German	
DAHLIA	CV	39,159	2,824	2006	S. Korea	1,050	MPC - German	en bloc each
VIOLET	CV	39,155	2,824	2006	S. Korea	1,050	MPC - German	
CMA CGM L'ETOILE	CV	34,251	2,556	2005	S. Korea	Undisclosed	Costamare - Greek	
DOROTHY TRADER	CV	16,742	1,078	2002	Singapore	Undisclosed	Merman Maritime - 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
ANNA CHRIS	GC	5,408		2001	Turkey	Undisclosed	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
ARCTIC BRIDGE	TAK/CHE+PRO	50,921		2005	S. Korea	1,290	Norwegian	incl . Finance
TAPATIO	TAK/CHE+PRO	44,999		2003	Croatia	1,000	Undisclosed	incl. 5-yr BB with p.o
YELLOW RAY	TAK/CHE+PRO	19,937		2003	Japan	1,070	Waruna - Indonesian	
FRONT CIRCASSIA	TAK/CRU	306,009		1999	Japan	1,850	Undisclosed	
KAI EI	TAK/CRU	299,997		2004	Japan	2,300	Greek	
CONCORDE	TAK/LPG	54,336		2015	S. Korea	7,000	Japanese	incl. 13-yr BB with purchase option



◆ 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
KAPITAN SERGIYEVSKIY	CV	5,720	4,215	1981	Russia	440	

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
EVERRICH 8	TAK/LPG	49,701	16,430	1990	Japan	570	

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
PLATA PIONEER	TAK	300,144	38,964	1999	Japan	440	Delivery options Alang or Bangladesh
BASILIA	TAK	106,852	17,418	1992	Japan	458	Delivery option full subcont including Pakistan
SEA DOLPHIN	TAK/LPG	50,743	16,107	1990	Japan	446	as is Singapore

◆ 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
2018-02-09	631.94	774.47	5.8192	80.815	880.57	62.139	922.67	192.26	17272.0
2018-02-08	628.22	770.07	5.7446	80.359	870.83	62.294	920.14	192.23	17309.0
2018-02-07	628.82	777.84	5.7323	80.419	876.48	62.264	905.36	190.03	17250.0
2018-02-06	630.72	780.35	5.772	80.65	880.04	61.883	909.75	192.12	17338.0
2018-02-05	630.19	783.53	5.7215	80.572	887.56	61.744	898.27	191.5	17271.0

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
2018-02-09	美元	1.44000	1.46938	1.58320	1.68886	1.82000	2.03831	2.31349
2018-02-08	美元	1.43875	1.46861	1.58077	1.68324	1.81050	2.02633	2.29809
2018-02-07	美元	1.43875	1.46875	1.57932	1.67244	1.79989	2.00438	2.28588
2018-02-06	美元	1.43875	1.46875	1.57926	1.67149	1.79070	1.99188	2.27825
2018-02-05	美元	1.43938	1.46871	1.58007	1.67333	1.79345	2.00080	2.29309