



全一海运市场周报

2018. 03 - 第1期



◆国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2018.02.26 - 03.02)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求总体低迷 航线运价全线下跌】

本周,由于节前囤积货源基本消化完毕,而工厂生产仍有待恢复,中国出口集装箱运输市场运输需求处于青黄不接状态,总体需求低迷,各航线舱位利用率下滑。受此影响,市场竞争加剧,即期市场订舱运价全线下跌。3月2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772.45点,较上期下跌9.6%。

欧地航线: 市场运输需求恢复程度较低,虽然市场仍有较大规模的运力停航计划,但由于运力基数较大,货量缺口明显,部分航班舱位利用率跌至八成以下。同时,出于运力恢复速度将快于需求恢复速度的预期,多家航商看淡近期市场表现,并主动下调运价以加强揽货力度,即期市场订舱运价普遍下跌。3月2日,上海出口至欧洲和地中海基本港市场运价(海运及海运附加费)分别为827美元/TEU和721美元/TEU,较上期分别下跌9.7%和9.5%。

北美航线: 节前囤积货源已基本消化完毕,而受工厂复工进度缓慢拖累,市场新增运输需求严重不足。运力方面,市场仍有大面积停航措施,部分航商的停航力度达到3成以上,但仍未能阻止供需关系恶化,美西、美东航线多数航班舱位利用率已分别跌至七成和八成以下。为竞争有限的货源,航商间竞相调价,即期市场订舱运价大幅下跌。3月2日,上海出口至美西和美东基本港市场运价(海运及海运附加费)分别为1252美元/FEU和2375美元/FEU,较上期分别下跌11.3%和12.3%。

波斯湾航线: 运输需求维持此前弱势状况,同时由于缺少运力控制措施,航线供需关系持续低迷,上海港船舶平均舱位利用率已不足八成。多家航商跟进市场下调运价,市场运价承压下行。3月2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465美元/TEU,较上期大幅下跌18.6%。

澳新航线: 节后市场需求疲软,上海港船舶舱位利用率持续下滑。由于需求缺口呈扩大态势,航商加大了揽货力度,市场运价加速下跌。3月2日,上海出口至澳新基本港市场运价(海运及海运附加费)为1136美元/TEU,较上期下跌10.1%。

南美航线: 市场运输需求不足,而受航商运力控制力度不同影响,各出运航班舱位利用率普遍下跌且有所分化。由于供需基本面总体走弱,即期市场运价未能维持此前平稳态势出现普跌。3月2日,上海出口至南美基本港市场运价(海运及海运附加费)为2309美元/TEU,较上期下跌9.1%。



日本航线：本周货量下跌，市场运价走低。3月2日，中国出口至日本航线运价指数为715.83点，较上期下跌1.2%。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【节后市场缓慢恢复 沿海运价小幅上涨】

本周，沿海散货运输市场延续节后修复行情，不过运输需求难有明显提振，运价涨幅有限。3月2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1079.79点，较上周上涨1.5%。

煤炭市场：进入春节后第二周，沿海煤炭运输市场延续反弹行情，不过受制于需求端的疲软，运价涨幅有限。按照往年惯例，多数工厂要在正月十五之后才正式复工，煤炭需求需要经历2周以上的“修复期”才能逐步回归正常，因此当前煤炭需求依旧较为低迷。从发电数据来看，3月2日，六大电厂日耗煤量为52.5万吨，较上周同期上涨仅6.8万吨，存煤可用天数高达25.8天。发电压力明显减小，电厂难有采购动力，观望情绪较为浓厚。同时，由于煤炭限价令的落实以及长假影响，煤价持续下跌，进一步限制了运输需求的回暖。2月28日，环渤海现货指数5500大卡725元/吨，环比下行18元/吨；5000大卡656元/吨，环比下行17元/吨。综合上述情况，虽然节后多数船东看涨市场、煤炭需求逐步回暖共同助推运价回升，但是运输需求仍相对低迷，成交氛围冷清，船多货少格局难有根本变化，运价以小幅上涨行情为主，涨幅有限。

3月2日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1061.57点，较上周上涨1.9%。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28.1元/吨，较上周五上涨2.5元/吨；秦皇岛-张家港(4-5万dwt)航线运价为31.3元/吨，较上周五上涨2.7元/吨；秦皇岛-南京(3-4万dwt)航线运价为36.7元/吨，较上周五上涨2.3元/吨。华南航线，秦皇岛-广州(6-7万dwt)航线运价为35.2元/吨，较上周五上涨4.2元/吨。

金属矿石市场：春节过后，钢厂进口矿库存继续减少，加之采暖季限产临近结束，多数钢厂存在补库需求，运输需求持续转好。不过吨钢利润未明显走高，钢厂对当前矿石价格接受度不高，高品矿供需较为宽松，港口库存持续走高。受上述情况影响，沿海铁矿石运价同样小幅上涨。3月2日，沿海金属矿石货种运价指数报收1260.02点，较上周上涨1.3%。

粮食市场：春节长假已过，国内玉米市场再度开启了常规的购销贸易活动。不过目前传统节日气氛并未完全散去，贸易商及农户手中余粮较少，售粮意向较低，供不应求导致玉米价格上涨，购销陷入“越涨价越没粮”的尴尬局面。受此影响，沿海粮食运价涨幅受货量限制，主流南北航线运价仅2元/吨左右涨幅。3月2日，沿海粮食货种运价指数报收823.92点，其中营口-深圳(4-5万DWT)航线运价为47.5元/吨，较上周上涨1.5元/吨。



国内成品油市场：目前，下游用油企业存量较为充裕，而节后耗量仍低位运行，补库意愿普遍不强。同时部分炼厂对柴油后市持相对乐观的心态，也并不急于出货。沿海成品油运输市场货源不足，船多货少影响下，运价下跌。3月2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969.95点，较上周下跌0.5%；其中市场运价成分指数报收911.88点，较上周下跌1.1%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【海岬型船加速回落 中小船型表现强劲】

国际干散货运输市场各船型有涨有跌，远东干散货综合指数冲高回落。3月1日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为949.74点，运价指数为829.75点，租金指数为1129.71点，较上期分别上涨2.9%、下跌0.6%和上涨7.1%。

海岬型船市场：海岬型船市场加速回落。本期国内沿海主要港口铁矿石库存升至1.59亿吨的高位水平，库存压力较大，并刷新近年来新高；加上国内环保限产政策的持续执行，现货市场铁矿石船运需求不旺。大西洋远程矿航线上，租家仍然保持观望态度，巴西回中国航线实际成交不多，船东报价连连下跌。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为16.138美元/吨，较上周四下跌3.5%；南非萨尔达尼亞至青岛航线运价为12.342美元/吨，较上周四下跌4.1%。周初太平洋市场上相对安静，加上早期运力较多、FFA远期合同价格走弱，西澳回中国的铁矿石航线成交价跌破7美元/吨。且受累于大西洋远程矿市场需求不振，太平洋市场跌幅进一步扩大。1日市场报出18万载重吨船，舟山即期交船，经西澳回中国，成交日租金为13000美元。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为13158美元，较上周四下跌10.5%。澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为6.289美元/吨，较上周四下跌11.1%。

巴拿马型船市场：本周巴拿马型船市场在南美粮食的带动下继续拉涨。大西洋市场，上半周南美粮食出口延续上期的活跃态势，不过随着市场上3月上旬空放南美区域的到港运力持续增多，南美即期租金、运费上涨乏力，加上FFA远期合同价格走软，南美粮食租金、运价涨幅收窄。1日市场报出7.6万载重吨船，3月14-20日南美东海岸交船，远东还船，成交日租金为15250美元加52.2万空放奖金。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为33.025美元/吨，较上周四上涨3.3%。太平洋市场周初延续上周行情，整体氛围不错，期租需求坚挺。但南美市场上的压力逐步传导至太平洋市场，船东心态略有走软。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为11890美元，较上周四上涨12.6%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为10985美元，较上周四上涨12.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.568美元/吨，较上周四上涨8.8%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场表现强劲，印尼和菲律宾的煤炭、镍矿货盘活跃，租金、运价大幅拉涨。周四，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为10060美元，较上周四上涨19.7%；新加坡经印尼至中国南方航线TCT日租金为12764美元，较上周四上涨23.0%；中国渤海湾内-东南亚航线TCT日租金为8310美元，较上周四上涨25.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为7.918美元/吨，较上周四上涨10.3%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为9.000美元/吨，较上周四上涨9.0%。



(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价止跌企稳 成品油运价波动上行】

据美国能源信息署 EIA 公布数据，美国 2 月 23 日当周原油库存增加，高于预期，汽油库存也大幅超出预期。周二公布的美国民间石油协会 API 数据与 EIA 数据相差较大。API 数据显示，库欣地区原油库存已经连续第十周下降，但是原油总库存为五周中第四周上涨，显示上周库欣地区的库存减少可能是异常值。数据公布后，本周原油价格小幅下跌。布伦特原油期货价格周四报 64.21 美元/桶，较上周下跌 3.2%。全球原油运输市场大船运价持续阴跌，中型船运价小幅上涨，小型船运价有涨有跌。中国进口 VLCC 运输市场延续船多货少格局。3 月 1 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 528.58 点，较上期下跌 2.8%。

超大型油轮 (VLCC)：运输市场船多货少，运价继续下探。中东、西非两大航线市场可用运力依旧充沛，租家持续压价，市场继续寻底行情，船东收益已远低于盈亏平衡点。短期来看，随着运价接近底部区域，船东抵抗力渐强，运价有望企稳。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价 (CT1) 报 WS37.15，较上周四下跌 3.4%，CT1 的 5 日平均为 WS37.78，较上周下跌 3.3%，等价期租租金 (TCE) 平均 6248 美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 周四报 WS40.77，下跌 2.1%，平均为 WS41.13，TCE 平均 1.11 万美元/天。

苏伊士型油轮 (Suezmax)：运输市场西非出发航线运价一路上涨，地中海出发航线运价波动上行。西非至欧洲市场运价上涨至 WS60，TCE 约 0.7 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，3 月 14 至 15 日货盘，成交运价为 WS57.5。地中海和黑海航线运价小幅上涨至 WS70，TCE 约 0.3 万美元/天。该航线一艘 13.5 万吨级船，新罗西斯克至地中海，3 月 12 至 13 日货盘，成交运价为 WS67.5。亚洲进口主要来自中北美，该航线一艘 13 万吨级船，美湾至新加坡，2 月 28 日至 3 月 1 日货盘，成交包干运费为 215 万美元；该航线一艘 13 万吨级船，墨西哥至新加坡，3 月 7 日货盘，成交包干运费为 215 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小幅上涨至 WS112 (TCE 约 0.9 万美元/天)。跨地中海运价下跌至 WS94 水平 (TCE 约 0.6 万美元/天)。该航线一艘 8 万吨级船，阿尔及利亚至葡萄牙，3 月 8 日货盘，成交运价为 WS97.5。北海短程运价上升至在 WS100 (TCE 约 0.2 万美元/天)。波罗的海短程运价上涨至 WS86，TCE 约 1.1 万美元/天。波斯湾至新加坡运价小幅下跌至 WS82，TCE 约 0.3 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价维持在 WS82，TCE 为 0.6 万美元/天。

国际成品油轮 (Product)：本周成品油运输市场运价波动上行。印度至日本 3.5 万吨级船运价保持在 WS126 (TCE 约 0.5 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价维持在 WS116 (TCE 约 1.0 万美元/天)；7.5 万吨级船运价上涨至 WS114 (TCE 大约 1.4 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS117 水平 (TCE 大约 0.5 万美元/天)；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅下跌至 WS153 (TCE 约 1.0 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大



约在 1.5 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【成品油轮船价上涨 二手船市成交量增】

2 月 28 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 785.76 点，环比微跌 0.34%。其中，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 0.06%、1.21%、0.32%；国际油轮船价综合指数微涨 0.55%。

春节过后国际大宗散货贸易参与者陆续回归市场，“中国因素”令全球散运行情企稳反弹。BDI 指数 6 连涨后，略有回跌至 1188 点（周二），相比上期上涨 6.64%，但运费仍在盈亏平衡线之下，二手散货船价格小幅震荡。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1269 万美元、环比涨 1.45%；57000DWT—1574 万美元、环比跌 3.39%；75000DWT—2030 万美元、环比涨 3.91%；170000DWT—2884 万美元、环比跌 2.33%。国际散运市场正在恢复生机，租金和运价比过年前有所提高，船东期望继续提高运价；国内渤海湾和北部湾因大雾笼罩而临时关闭的港口已经逐步正常，港口延误减少，市场可用运力增加。在没有新的货盘、新的交易注入之前，干散货运价持续上涨支撑不足，预计短期二手散货船价格将震荡起伏。本期，二手散货船成交量小幅回升，共计成交 16 艘（环比增加 7 艘），总运力 93.96 万 DWT，成交金额 20090 万美元，平均船龄为 10 年。

利比亚 El Feel 油田因动荡被迫关闭，美国原油库存下降携弱势美元来袭，有效支撑了油价上涨，布伦特原油期货收于 66.52 美元（周二），环比上涨 5.94%。同时，沙特暗示 OPEC 减产计划 2019 年或停止，美国产油增加和美元企稳抑制了油价继续上升的空间，预计油价将在 60-70 美元区间震荡。国际原油运输需求尚无积极表现，二手油轮船价震荡盘整。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2237 万美元、环比涨 3.30%；74000DWT—2382 万美元、环比跌 0.01%；105000DWT—2565 万美元、环比跌 1.31%；158000DWT—4253 万美元、环比跌 0.75%；300000DWT—5969 万美元、环比涨 0.54%。近期，国际原油货盘不足，油轮运力充沛，市场表现货少船多，供需难以达到再均衡，预计二手油轮价格将低位波动。本期，受成交数据集中报送影响，二手国际油轮成交增加，共计成交 17 艘（环比增加 13 艘），总运力 277.72 万 DWT，成交金额 62950 万美元，成交船舶平均船龄为 9.76 年。

节后沿海散货运价企稳回升，二手散货船价格惯性下跌。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—121 万人民币、环比跌 1.43%；5000DWT—763 万人民币、环比跌 0.91%。目前，国内用电需求随着工厂开工增加而回升，下游火电厂和贸易商开始陆续补库，煤炭货盘增加显著，但沿海铁矿石、钢材和粮食贸易尚在恢复途中，货盘依稀有限。总体上，船东预期后期需求还会稳步提升，报价随着心态走强而上调，但货主与船东看法很难达成一致，沿海运价上涨幅度有限，预计二手沿海散货船价格稳中有跌。本期，沿海散货船成交船舶以 1-2 万 DWT 为主，共计成交 3 艘，总运力 36145DWT，成交金额 9602 万元人民币。



内河散货运输需求一般，二手散货船价格继续震荡往复。本期，5年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—48万人民币、环比涨3.84%；1000DWT—93万人民币、环比跌0.87%；2000DWT—180万人民币、环比涨0.46%；3000DWT—288万人民币、环比跌4.00%。节后楼市调控继续从紧，落地租赁政策或成关键，超过40个城市与部门发布2018年全国房地产调控政策内容超过50次。短期内河建材运输需求或有恢复，运价走稳回升是大概率事件，预计内河散货船价格将震荡盘整。本期，受数据集中报送影响，内河散货船成交量显著增加，共计成交114艘（环比增加39艘），总运力14.40万DWT，成交金额14014万元人民币。

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	2月26日	2月27日	2月28日	3月1日	3月2日	
BDI	1,191	+6	1,188	-3	1,192	+4
BCI	1,680	-42	1,595	-85	1,560	-35
BPI	1,504	+23	1,513	+9	1,513	0
BSI	919	+27	948	+29	973	+25
BHSI	538	+4	545	+7	557	+12



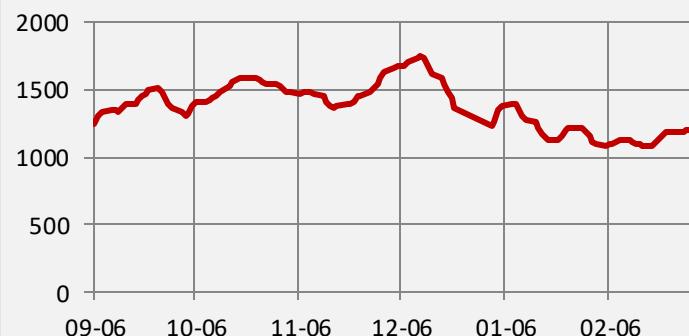
上周 BDI 指数走势



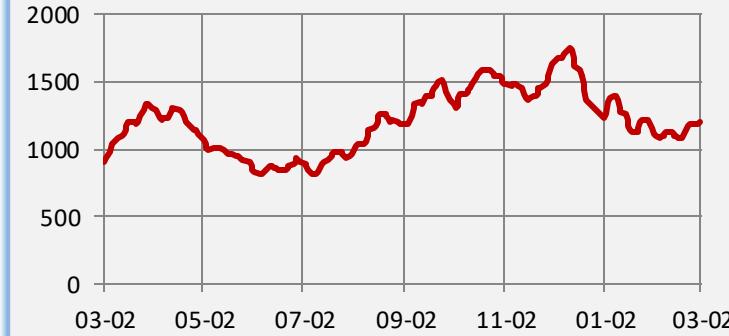
近一个月 BDI 指数走势



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 08 周	第 07 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	17,750	17,000	750	4.4%
	一年	18,500	18,500	0	0.0%
	三年	16,000	16,000	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	13,500	13,000	500	3.8%
	一年	13,500	13,250	250	1.9%
	三年	13,500	12,750	750	5.9%
Smax (55K)	半年	13,000	12,250	750	6.1%
	一年	12,750	11,500	1250	10.9%
	三年	12,500	11,250	1250	11.1%
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: 2018-02-27

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Bulk Switzerland 2010 181709 dwt dely psg Cape of Good Hope 14/15 Mar trip via Itaguai & Turkey redel Cape Passero \$13,000 - MOL London

Anangel Dynasty Phaethon relet 1999 171101 dwt dely Samcheonpo spot trip via EC Australia redel China \$14,000 - Jiangsu Steamship

Star Maria 2007 82598 dwt dely Jakarta 07 Mar trip via Indonesia redel India \$15,000 - cnr

Lake Dawn 2013 81902 dwt dely Niihama 05 Mar trip via DBCT redel Japan \$13,600 - K Line



Zheng Yao 2014 81716 dwt dely EC South America 17 Mar trip redel Singapore-Japan \$15,400 + \$540,000 bb - Sinoeast

Kelly 2017 81600 dwt dely Rizhao prompt trip via Gladstone redel Japan \$13,250 - K Line

New Endeavor 2011 80536 dwt dely Yuzhny 10 Mar trip redel Singapore-Japan \$24,000 - Langlois

Grand Amanda 2011 79467 dwt dely EC South America 09/10 Mar trip redel Singapore-Japan \$14,750 + \$475,000 bb - Comerge

Ocean Dalian 2011 75559 dwt dely Guangzhou 06/10 Mar trip via Indonesia redel Singapore-Japan \$12,000 - Pacific Bulk

Triton 2001 75336 dwt dely Kohsichang 06/07 Mar trip via Thailand with tapioca chips redel China \$16,500 - Rainbow Success

Agios Nikolaos I 2000 73992 dwt dely Ningbo 09/10 Mar 2 laden legs redel Singapore-Japan \$11,000 - BG Shipping

Zheng Hao 1997 73049 dwt dely Guangzhou 06 Mar trip via Indonesia redel S. China \$11,500 - Tongli

Puffin Bulker 2001 57809 dwt dely Beaumont prompt trip redel Med \$18,250 - XO Shipping

Fareast Honesty 2012 56841 dwt dely Bandar Imam Khomeini prompt trip via Iran redel redel China \$17,300 - Intermarine

Tassos N 2009 56300 dwt dely Indonesia prompt trip redel WC India \$13,500 + \$105,000 bb - cnr

Delphi Ranger 2009 53819 dwt dely Rio Grande mid March trip redel Puerto Cabello intention rice \$11,250 for the 1st 50 days and \$14,000 thereafter - Western Bulk Carriers

Shrike 2003 53343 dwt dely SW Pass prompt trip redel WC Central America/WC South America \$22,000 - Cargill

Asia Spirit 2012 35031 dwt dely N China prompt 2 laden legs redel worldwide approx. \$11,000 - cnr



(2) 期租租船摘录

Dong A Astrea 2010 179329 dwt dely China 15/30 Mar 11/13 months trading redel worldwide \$20,200 - Louis Dreyfus

Clia 2012 92932 dwt dely Huanghua 08/09 Mar min 6/max 8 months redel worldwide \$14,600 - Cobelfret

Federal SW 2011 76483 dwt dely Far East 01/30 Apr 1 option 1 year redel worldwide \$14,000/\$15,250 - cnr

Sea Star 2014 56591 dwt dely Dongwu prompt min 4 / abt 6 months redel worldwide \$12,500 - Oldendorff

Safesea Neha II 2008 53389 dwt dely Mina Saqr prompt 2/4 months trading redelivery PG-Japan \$11,800 net to Owners - Athena Shipping

4. 航运市场动态

【船东们的苦水】

对于船舶挂靠的理由，归纳下来主要有两点：一是心虚于自身的不专业；二是为了避税

事实上，在沿海运输中，船舶挂靠经营形式大量存在，据宁波海事法院统计，自 2013 年下半年以来，宁波海事法院受理的执行异议和异议之诉案件呈逐年上升趋势。2016 年 1 月至 2017 年 5 月，宁波海事法院共拍卖船舶 116 艘，案外人提出执行异议 57 件，其中 13 件由船舶实际所有人提出，占拍卖船舶的 11.21%。受理异议之诉 19 件，其中由船舶实际所有人提起的有 8 件，达 42.11%。

专业

浙江、福建一带很流行举村做船东，一般一个村子拥有一两艘船。这些村民一般没有运营管理船舶的优势，“水路运营许可证、一整套运营管理安全班子，”村民们是没有精力将这些正规的全套流程做下来的。

在浙江省沿海地市，海运业是普遍的支柱产业之一，海运业大力发展的同时，也为管理部门带来了新问题。截至 2010 年年底，浙江省拥有海运企业 458 家，海运船舶 3658 艘、1214 万 DWT，其中接受委托经营管理的海运企业有 120 家，拥有委管船舶 1353 艘、209.49 万 DWT（其中 1000DWT 以下级船 1256 艘，占总委托数的 93%）。如此数量庞大的散小船舶给水运安全造成巨大威胁，相关政府部门也对这种经营管理模式持否定态度，但目前中国船舶挂靠行为仍



普遍存在，甚至屡禁不止。究其原因，主要有以下几点。

其一，《国内水路运输管理规定》对经营水路运输业务的申请人资格作了严格的规定，包括经营范围、船舶、船员和配套制度等多方面内容，这些规定并非一般船舶所有人可以达到。因此，对船舶实际所有人来说，将自有船舶挂靠在有资质的海运企业名下，可以借用该企业的水路运输经营资质，加之具有相关资质的海运企业一般具有较高的信誉和声望，以其名义对外经营可以获得更多的便利和优惠条件；另外，挂靠经营也使挂靠人深入了解航运动态，合理选择经营业务，避免陷入盲目竞争。

其二，对被挂靠人来说，允许被挂靠人以其名义从事水路运输活动，不但可以收取管理费，而且若挂靠人经营状况良好可以为企业增加正面影响，使企业在激烈的市场竞争中脱颖而出，扩大市场占有率。被挂靠单位的经营其实既是利用虚拟资源的途径，也是整合资源的一种途径，这种途径能够降低经营成本（固定成本）。

浙江省港航局海事处负责人曾表示：一些航运企业选择托管的最主要目的是取得经营资质，取得后就脱离托管单位。船东安全意识普遍淡薄，是水运事故多发体。

避税

除了经营许可证外，为解决专业问题，船舶光租也能解决。光租，顾名思义，就是只租船体本身，不配备任何人员。“但是船舶光租需要交纳 17%的增值税，高于运输业务 11%的增值税率，还得加上所得税。中国航运企业需要缴纳的税有点多，像国外那种吨位税，始终无法在中国适用。”

事实上，中国的这种税制设计还是公平的。从资本和劳动的角度可以看到，船舶光租属于典型的以资本为主导的业务，购买几艘船舶，找到承租方，定期对船舶进行少许的管理，就可以坐着等钱进口袋；更实际点讲，租赁企业主要靠资金来赚钱，所以征收的税率最高。航运企业因为给船舶配备了船员，需要付出劳动，所以税率为 11%。

然而，这高出的 6%的税点，让船舶实际所有人不愿意选择将船舶光租给专业的航运企业，转而选择风险极大的船舶挂靠的形式。因为在这些船舶实际所有人看来，中国的船东所缴纳的税相对其他国家实行的吨位税而言，还是相当高的，既然无法享受国际惯例的低税，那就只能省一点是一点。

欧洲海上国家征税标准方式

希腊是欧洲首个实行吨位税制的国家。首先，吨位税制对企业有许多好处：一是它非常简单和容易理解。经过简化，它并不复杂，降低了出错的可能性，更重要的是降低了业务的运作费用。二是它具有确定性。因为它是一次性计算的，不需要在每个纳税年度年底重新计算；不像其他频繁更改的税收规则，



吨位税制保持稳定性。三是与其他传统的税率相比，吨位税制应纳税率非常具有竞争力。其次，吨位税制对国家而言具有重要意义。希腊建立吨位税制的原因很简单，一是给希腊增加和保留航运业务；二是对国家财政而言可谓是旱涝保收，因为征税的基础不是基于船舶经营的利润，而是船舶的吨位，因此无论船舶是盈利还是亏损，始终确定的“所得”均是应缴税的，扣除亏损的税收模式已不再适用。

继希腊之后，荷兰和挪威 1996 年引入吨位税；其次是德国（1999 年），英国（2000 年），丹麦、西班牙、爱尔兰、比利时和法国（均在 2002 年），立陶宛（2006 年），波兰和斯洛文尼亚（均在 2009 年），塞浦路斯（2010 年）和芬兰（2011 年）。

1999 年，德国引入吨位税。由于该税收是有限的和明确的，通常为交易预期收入的 1%~3%，所以船舶投资收益往往被认为是“免税”的。在吨位税实施后的 20 年内，德国商船队几乎增加 10 倍（数据显示，1999 年，德国商船总吨位约 1000 万 DWT；2010 年达到约 9000 万 DWT）。投资者成群结队地进行投资（估计有 50 多万人被吸引到航运业），使德国船东创建了世界上最大的集装箱船队，仅在 2007 年，船舶订单股权投资额就达到约 35 亿欧元。总之，自 20 世纪 90 年代中期以来，私人投资资金总额约为 300 亿欧元，而吨位税刚启用的 1999 年，德国的发行机构从投资者手里募集到的资金刚刚超过 100 万欧元。

值得一提的是，在希腊经济最困难的时候，在改变吨位税或许就能改变希腊财政状况的情况下，希腊还是坚持执行吨位税。根据希腊船东联盟在其年度报告中引用的中央银行数据，希腊船东在 2010 年之前的 10 年内向国内汇入 1400 亿欧元的免税收入（截至 2012 年 3 月，希腊政府债务总额为 2800 亿欧元）。因此，如果希腊政府有改变希腊航运税收制度的打算，2008 年全球金融危机爆发为其提供了千载难逢的机会。但希腊政府拒绝对吨位税进行任何调整，其原因是双重的。首先，希腊航运业的征税与欧洲或诸如迪拜等其他国家或地区的航运税收制度没有任何不同。其次，航运业是一个非常容易迁移的行业，许多航运企业具有国际办事处。政府担心，对航运收入进行征税将使得航运企业迁移到具备更优惠税收制度的国家和地区，其结果是，航运企业以及所有航运业周边的供应和服务企业的数以万计的员工可能会被解雇。最重要的原因是，航运业务收入占希腊外汇收入的 50% 以上，如果没有这些收入希腊经济便会崩溃。因此，希腊航运税收制度看起来是不可能改变的。

中国典型航运企业税率

为了对比中外航运企业在税收方面的不同处境，《航运交易公报》记者翻阅了两家典型的中国航运企业——中远海控（601919.SH）和招商轮船（601872.SH）的年报。中远海控作为中国最大的国有航运企业，其缴纳的税种有两项：一是业务收入 11% 的增值税；二是利润 15%~25% 的所得税。2016 年，中远海控缴纳的税金及附加费用为 1.25 亿元。

招商轮船 2016 年年报显示，招商轮船需要缴纳的税有两种：一是境内企业缴纳的 16.5%~25% 的所得税——2016 年，招商轮船的所得税为 606.30 万元；二是境外子公司所缴纳的吨位税——招商轮船子公司于利比里亚注册的船舶每年需缴纳吨位税，缴纳标准为：大于或等于 1.4 万净吨的船舶，每净吨每年



0.10 美元加每艘船舶 3800 美元；小于 1.4 万净吨的船舶，每净吨每年 0.40 美元，但每艘船舶缴纳的金额不少于 880 美元。招商轮船子公司于香港注册的船舶每年需缴纳吨位税，缴纳标准基于船舶净吨按照一定比例计算，但每艘船舶缴纳的金额不超过 7.75 万港元。

中国航运企业始终无法适用国际上近乎免税的吨位税制，再加上中国船员需要交纳的税也高于国际惯例，因此在中国从事航运业务，所承担的税收在近几年的航运低迷期对于很多船东来说是不可承受之重。

来源：航运交易公报

【马士基集团的 2017 年：转型之年】

2017 年，马士基集团成为一家专注于航运与物流相关业务的企业目标正在实现，可谓转型之年

2 月 9 日，马士基集团公布 2017 年经营业绩，马士基集团转型成为一家专注于航运与物流相关业务的企业目标正在实现。从数据来看，2017 年马士基集团的收入和利润增加主要是由马士基航运驱动。

直面挑战，营收大涨

2017 年，马士基集团实现营业收入为 309.45 亿美元，同比增长 13.49%；净利润为亏损 11.64 亿美元（2016 年为亏损 18.97 亿美元）；持续运营业务的实际利润为 3.56 亿美元（2016 年为亏损 4.96 亿美元）。

2017 年，马士基航运实现营业收入为 242.99 亿美元，同比增长 17.30%；实现净利润为 5.41 亿美元（2016 年为亏损 3.76 亿美元）；持续运营业务的实际利润为 5.11 亿美元，其中包含汉堡南美 2017 年 12 月数据（2016 年为亏损 3.84 亿美元）。

从上述数据来看，马士基集团的收入和利润增加主要是由马士基航运驱动。

马士基集团首席执行官施索仁表示：“过去的一年对于马士基集团来说非比寻常。马士基集团的相关业务遭遇了网络攻击和运营挑战，但是我们成功地改善了现金流；另一方面，从战略转型看，我们已经迈出了集装箱航运、港口和物流业务一体化的第一步，数字化转型正在形成。与此同时，马士基集团为部分能源相关业务寻找到了合理的解决方案。”

2017 年三季度，马士基航运和丹马士受到网络攻击的严重影响，但马士基航运快速恢复，年底时单箱成本接近历史低位。马士基航运与马士基码头之间



的合作得到加强，首次实现约 1 亿美元的整合协同效应。

加快并购，数字转型

对于马士基集团而言，其 2017 年的亮点是完成价值 140 亿美元的并购交易：收购汉堡南美，出售马士基石油，出售马士基油轮和巴西航运企业 Mercosul，以及出售马士基集团所持有的丹麦超市集团剩余 19% 的股份。此外，马士基钻探和马士基供应服务的结构解决方案预计将在 2018 年年底前完成。

收购汉堡南美是马士基集团发展战略的重要组成部分。两家运营商共同拥有 19% 的全球运力市场份额、超过 400 万 TEU 运力及无与伦比的航线服务网络。总部位于德国的汉堡南美仍将是一个独立品牌，只有船舶操作运营业务与马士基航运进行合并。2019 年，双方的成本协同效益预计达到 3.5 亿~4 亿美元，主要是因为整合和优化网络以及标准化的采购。

施索仁表示：“我们已经完成收购汉堡南美，两家航运企业合并后货量都在增长。马士基航运与汉堡南美的整合仍将是 2018 年的重中之重。”

2017 年，马士基集团在核心业务上进行了数字化转型，将客户交易网络化及资产运营数字化。丹马士推出 Twill 货运代理服务平台，为冷箱运输客户提供远程集装箱管理服务。此外，马士基集团与微软合作进行云计算和数字化产品开发，并与 IBM 成立合资企业，旨在使与贸易有关的信息数字化及便于交换，使世界贸易的参与方能享受贸易便利化的益处。

来源：航运交易公报

【干散货运价 2 月份平静期宣告结束】

农历新年假期过后，船东期盼着运费的上涨。随着亚太地区和大西洋好望角型船运量的回升，以及在超灵便型船市场上出现的强劲买盘，波罗的海干散货指数 (BDI) 已攀升至 3 周高点，2 月 22 日为 1167 点，当日上涨 21 点。

随着中国业者重返市场，澳大利亚西海岸进行的好望角型船铁矿石装载活动又活跃起来。然而，对于任何潜在买家来说，好望角型期货市场的涨幅过高，市场也存在一些担忧。

FIS FFA 船舶经纪人表示：“最近的买盘兴趣反映出，人们预计，运费将在 2018 年回升。”因此，好望角型期货市场以较高溢价进行交易，租船费平均达到 12941 美元，2 月 19 日当日上涨 679 美元。2 月 20 日，好望角型运费上升至 13,401 美元，上涨了 460 美元，买家从近期高点回落，而卖家则不追低。随着现货市场努力扭转跌势，2 月 21 日好望角型运费下跌 134 美元，至 12262 美元。



最终，在本周结束的时候，好望角型现货市场有所改善，许多人在东亚地区进行了调整，而矿商们也在为3月份的订单做了大量的预订。

与好望角型市场相比，巴拿马型市场的起点要低得多，而巴拿马型的期租船平均价格在10600美元的水平基本保持不变，在本周晚些时候飙升至11,500美元。

有船舶经纪人认为，“22日的期货市场是另一个忙碌的日子，巴拿马型船的买家又一次回到了市场。”在这一交易日中，巴拿马型快速上涨创下新高，3月份的交易价格达到了13400美元，第二季度的合同价为14250美元，而延期支付的利息则达到了12500美元。因此，巴拿马型定期租船合同的平均价格在22日收于11,529美元，当日上涨了397美元。

而在本周晚些时候，超灵便型见证了强劲的买入，22日，该型船的平均租金上涨至9937美元，当天上涨了198美元。3月份的合约价格达到了12100美元的新高，而第二季度的合约价为1.3万美元。一位船舶经纪人总结说：“超灵便型期货市场在周四的时候再次见证了运费的上涨。”

相比之下，除了22日以外，灵便型市场的走势几乎没有什么变化。22日，该市场的费率上升了110美元，至7,756美元。

来源：中港网

5. 船舶市场动态

【达飞再下大单，新一轮订单潮来袭！】

航运巨头达飞轮船似乎正在计划进一步扩张船队，继去年底9艘LNG动力22000TEU超大型集装箱船订单后，又将订造多达12艘LNG动力14000TEU集装箱船。而随着环保法规的生效，越来越多的船公司加快进行船队更新，集装箱航运业新一轮订单潮正在袭来。

据Allied Shipping Research最新消息，韩国现代重工已经和法国达飞轮船签署了6+6艘14000TEU集装箱船建造意向书，这批船将使用双燃料主机，新船预计将从2020年开始交付。

消息人士称，这些集装箱船每艘价格约为1.15亿美元，不过，加上LNG动力每艘价格还将提高20%，增至1.3亿美元左右，12艘船总金额将达到近16亿美元。据韩媒消息称，双方开始合作谈判时，中国船厂给出的报价是每艘1.06亿-1.08亿美元。

达飞轮船是2017年最早打破集装箱船订单沉寂的航运公司之一。2017年9月，达飞轮船宣布在沪东中华和上海外高桥造船下单订造了共计9艘LNG动力



22000TEU 超大型集装箱船。当时，达飞轮船曾承诺将使用 LNG 燃料，称这是一个应对全球变暖的颠覆性但必要的创新。有意思的是，当时现代重工也就该项合作与达飞集团进行谈判，但最终因价格因素败给中国造船厂。

不过，进入 2018 年后，市场正在发生变化。在新的环保条例产生影响之前，包括 2020 年硫排放上限和压载水管理公约，船东似乎正在加快进行船队更新。包括马士基航运公司和长荣海运在内的大型航运公司在过去几周均增加了新船订单。

马士基航运近日宣布执行在现代重工的 2 艘 15226TEU 超大型集装箱船备选订单。数家亚洲航运公司相继宣布了集装箱船订造计划。其中，长荣海运订造了共计 20 艘 12000TEU 集装箱船，阳明海运决定订造 20 艘 11000TEU 和 2800TEU 集装箱船，而韩国现代商船也计划从下个月开始订造 12 艘 22000TEU 和 8 艘 13000TEU 集装箱船。

不过，这些亚洲航运公司预计为新船安装废气洗涤器以满足即将生效的硫排放限制规则，而与亚洲航运公司不同的是，达飞轮船的这批 14000TEU 集装箱船将采用双燃料推进。另外，马士基航运正在考虑为新造船采用双燃料推进。

据了解，达飞轮船的订单将增加 168000TEU 运力，未来几个月内，长荣海运、阳明海运和现代商船的一系列新集装箱船订单预计增加 300000TEU 运力。克拉克森数据显示，2018 年至今集装箱船新签订单 30 艘，合计 238000TEU，而 2017 年 1-2 月集装箱船新签订单仅 8 艘，合计 16186TEU，同比大幅增长。

Alphaliner 表示，集装箱船船东和航运公司近期纷纷希望更新船队，预计未来几周将有更多的集装箱船订单宣布。而随着新一轮订单潮的来袭，也预示着集装箱航运业原本绷紧的供需平衡将会再次被打破。

来源：国际船舶网

【LNG 船市场未来 2-3 年将越来越乐观】

2 月 13 日位于伦敦的惠誉评级旗下的市场分析机构 BMI Research 发布了一份 LNG 船舶市场的最新预测报告。

BMI 认为，新船订单逐步减少加上 LNG 需求的增长，未来 2-3 年内 LNG 船舶市场将会越来越乐观。

“我们可以观察到，最近一个季度内，不管是在建船舶数量海事新船订单与总船队占比两个数值都出现了大幅下滑。”

根据克拉克松截至 2 月 9 日的数据显示，目前在册 LNG 船舶订单的数量下降到了 114 艘，运力和下降到了 1827 万立方米，与在运营船队运力占比为



24.3%。

而去年同期相比，相应数据分别为：127艘，2000万立方米，28.4%订单船/现有船运力比，三大指标均相应下滑。

需要注意的是，截止最新统计，目前全球范围内的15万-18万立方米的大型LNG船舶订单数量为95艘，而一年之前类似大小的船舶订单数量为105艘。此外，能反映市场景气度的LNG船舶运费水平以及船舶航速也在齐齐向上向好发展。

BMI表示，“由于北半球冬天旺季的结束，船舶运费在接下来的几个月里会出现下滑，但，我们预计LNG需求仍将持续增长，因此其仍将保持在相对强势水平。”同样根据克拉克松提供的数据显示，近期165,000 m³的LNG船舶的运费在USD73,000/day左右，而去年同期大约仅有USD43,000/day。

BMI还透露到，新兴市场将快速崛起。在2018-2022年之间新兴市场将为LNG的市场需求提供79.7%的支撑，而发达国家市场将占市场需求增长的剩余20.3%。

比如土耳其，由于其第二座FSRU（MOL旗下的FSRU Challenger）安装到位，BMI预计今年土耳其的LNG的进口量以及消耗量将实现大幅增长。而越来越注重“环保”的中国对LNG的市场需求充满了爆发力。

根据IHS以及中国官方数据显示，2017年中国已经超越韩国成为了世界第二大LNG进口国。

根据数据显示，2017年中国每天平均进口了50亿立方米的LNG，超过了韩国的日平均进口量，日本以110亿立方米每天（Bcf/d）仍遥遥领先。相较于上一年同期平均每天多进口了16亿立方米（上升幅度达46%），去年12月份更是达到了78亿立方米每天。

中国经济的快速发展，十九大报告中指出，我国社会主要矛盾已经转化为人民日益增长的美好生活需要和不平衡不充分的发展之间的矛盾。既要满足国内不断的能源需求，还要保证美好的环境，中国能源结构正面临着逐步的调整，比如冬天北方供暖将逐步实现从煤炭向天然气的过度。

但是，我们也应该看到，目前中国的天然气存储能力却相对有限。据国际能源署估计，目前中国的LNG储存能力仅占到消耗量的3%。虽然去年国内生产以及管道进口天然气量都出现了上升，但是在诸如去年冬季用气高峰时节，LNG缺口非常严重。

总体而言，2017年中国天然气进口占到了40%，而LNG液化天然气占进口总量的一半以上。



中国目前有 17 个 LNG 进口码头，分布在 14 个港口，合计再气化能力约为 74 亿立方米每天，从 2013 年-2016 年，这些码头的平均利用率大约为 50%，但是到了 2017 年，由于异常寒冷的冬天加上煤炭利用的限制，去年这一数据突然暴涨至 69%。去年 12 月份甚至出现了“超负荷”运营的局面。

美国能源情报署 EIA 预计，由于经济增长和更为严厉的环保政策的施行，中国的天然气消耗量需求将进一步提升，而这必将导致国能生产以及进口量双方的大幅提升，在现有码头扩张以及正在建设码头设施完工之后，中国的 LNG 进口接受能力将在 2021 年达到 112 亿立方米每天。

同时 EIA 也预计中国的管道进口天然气量也会相应的出现上升，尤其是在 2019 年底，俄罗斯西伯利亚管道通气之后。

来源：信德海事网

【韩国三大船企复苏势头强劲】

自今年年初以来，韩国三大船企现代重工、大宇造船和三星重工接单量持续增长，继去年年底接单量开始回升之后，韩国造船业复苏势头强劲。

据韩媒报道，现代重工今年 1 月接获了共计 14 艘新船订单，总价值约为 8 亿美元，接单量相当于去年同期的 4 倍左右，同时也是自 2014 年以来现代重工 1 月接单量的最高水平。

1 月底，现代重工还获得来自 Steelhead LNG Corp 的浮式 LNG 生产设备 At-Shore LNG (ASLNG) 订单，总价值约为 5 亿美元。这是在 2014 年 10 月以来，现代重工时隔 3 年获得的首份海工装备订单。

大宇造船在今年 1 月已经获得了总价值约为 4 亿美元的新船订单，包括 2 艘 LNG 船和 1 艘专用船。其中，2 艘 LNG 船订单来自一家美国船东，价值约 3.7 亿美元。另外，大宇造船今年计划交付 20 艘 LNG 船，这在全球范围内尚属首次。

三星重工也在今年 1 月获得了约 1 万亿韩元（约合 9 亿美元）的新船订单。近期，三星重工获得了来自长荣海运的 8 艘 12000TEU 集装箱船订单，总价值约为 8200 亿韩元（约合 7.38 亿美元）。这些新巴拿马型集装箱船长 334 米，宽 48.4 米，将在 2021 年 5 月之前交付。

另外，三星重工近日发布公告变更接单目标，2018 年接单目标从 77 亿美元上调至 82 亿美元。

来源：国际船舶网



【巴拿马型集装箱船交易量反弹】

过去备受冷遇的巴拿马型集装箱船市场在去年有所回升，交易总量和船舶价值都明显上涨。

VesselsValue 研究显示，3000TEU-5000TEU 的经典巴拿马型集装箱船的每月交易艘数在 2017 年达到了顶峰。“2018 年初，市场活跃度有所减弱，目前一艘 10 年船龄的巴拿马型船价格约为 1574 万美元，与 5 年前的 1832 万美元以及 25 年前 3713 万美元相比差距甚远。”

VesselsValue 发现，一艘 5 年船龄的 4275TEU 巴拿马型船在 2017 年价格翻倍至 1570 万美元。Navios Maritime Containers 是主要买家，尽管有些船是从 Navios 集团旗下的其他公司划拨而来的，之前该公司从 Rickmers Maritime 等德国船东或银行购入。“2017 年还有很多其他交易，希腊、挪威和美国的买家占据巴拿马型市场的前三位。”

在期租船费率的带动下，船舶交易量在 2016 年初下滑后得到回升，船舶尺寸的合理性使得余下的巴拿马型船获得高回报，因为一些较小的贸易枢纽港仍然需要这些船。VesselsValue 指出，“更高的回报支撑着资产价值，特别是船龄在 5 至 10 年间的巴拿马型船。”

另外，该板块缺少新造船也意味着运力很可能不会再增多。今年初开始，没有出现 3000TEU-11000TEU 的新船订单。

尽管如此，巴拿马型船仍然面临困境，那就是席卷整个集装箱运输市场的持续低价。VesselsValue 表示，“随着巴拿马型期租费率的上涨和新造订单的缺失，资产价值可能将进一步得到提升，像 2014 年和 2015 年的情况一样，目前的期租费率可能会支撑价值继续走高。”

本周初，现代商船 (HMM) 透露将启动新的亚洲-北欧航线，使用的是 10 条 4700TEU 巴拿马型船。但是竞争对手公司的一位业务经理对此举的效果表示了质疑，认为巴拿马型在主要航线上不具备经济优势。HMM 在 2020 年将交付一系列 23000TEU 的新船，这个时间也与 2M 协议终止期相吻合。

来源：中国远洋海运 e 刊

6. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	363.00	378.00	575.00	570.00
Hong Kong	375.00	380.00	590.00	n/a
Tokyo	400.00	410.00	n/a	700.00



Busan	n/a	n/a	n/a	n/a
Fujairah	368.00	480.00	n/a	690.00
Istanbul	370.00	385.00	600.00	n/a
Rotterdam	340.00	375.00	542.00	n/a
Houston	365.00	n/a	595.00	n/a
Panama	365.00	n/a	630.00	n/a
Santos	386.00	417.50	n/a	728.00

截止日期: 2018-03-01

◆ 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 07 周	第 06 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	2,230	2,230	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 07 周	第 06 周	浮 动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,350	8,350	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	4,300	4,300	0	0.0%	
MR	52,000	3,500	3,500	0	0.0%	

截止日期: 2018-02-27



(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	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2019-2020	JV between WFS and Marinvest - Japanese	4,400	methanol carriers, dual fuelled, zinc coated	
1	TAK	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2019-2020	NYK Line - Japanese	4,400		
1	TAK	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2019-2020	JV between IINO and Mitsui - Japanese	4,400		
1	TAK	4,500	Hyundai Mipo, S. Korea	2019	Petro Plus Logistics - S. Korean	Undisclosed		
1	BC	180,000	Yangzijiang, China	2018-2019	Great Wave Navigation - JV between Cargill and Mitsui	4,130	Tier II, option declared, total 4 on order	
3	BC	52,000	Oshima, Japan	2020	MOL - Japanese	Undisclosed	Tier III	
2	REF	250,000 cbf	Kyokuyo, Japan	2019	Undisclosed	Undisclosed	super eco	
2	TAK/GAS	5,000 cbm	Sasaki, Japan	2019	Kumiai Senpaku - Japanese	Undisclosed	under T/C to Statoil	

◆ 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
NEW HONGKONG	BC	180,154	2010	China	2,400	Undisclosed		
DARYA VISHNU	BC	56,056	2006	Japan	1,280	Polforce - Greek		
POLESTAR	BC	53,452	2006	Japan	930	Pingtan Minghui - Chinese	at auction	
EUGENIA B	BC	46,750	1998	Japan	575	Middle Eastern		
F.F. WISH	BC	45,719	1997	Japan	500	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
AS CYPRIA	CV	39,426	2,824	2006	S. Korea	13,950	MPC Containerships	en bloc
VALERIE SCHULTE	CV	39,418	2,824	2005	S. Korea	1,120	Undisclosed	
AS CARELIA	CV	39,374	2,824	2006	S. Korea	13,950	MPC Containerships	en bloc
AS PATRIA	CV	34,496	2,602	2006	S. Korea	13,950	MPC Containerships	en bloc
AS PALATIA	CV	34,496	2,602	2006	S. Korea	13,950	MPC Containerships	en bloc



全一海运有限公司



SICILIA	CV	25,927	1,794	2008	China	13,950	MPC Containerships	en bloc
SEVILLIA	CV	25,884	1,794	2008	China	13,950	MPC Containerships	en bloc
MERKUR TIDE	CV	22,026	1,584	1998	Germany	Undisclosed	Undisclosed	
AS ROSALIA	CV	21,800	1,496	2009	China	13,950	MPC Containerships	en bloc
AS RICCARDA	CV	21,800	1,496	2011	China	13,950	MPC Containerships	en bloc
AS ROMINA	CV	21,281	1,496	2009	China	13,950	MPC Containerships	en bloc
AS RAGNA	CV	21,121	1,496	2009	China	13,950	MPC Containerships	en bloc
AS FABIANA	CV	18,480	1,284	2007	China	13,950	MPC Containerships	en bloc
AS FLORIANA	CV	18,446	1,284	2008	China	13,950	MPC Containerships	en bloc
AS FEDERICA	CV	18,350	1,284	2007	China	13,950	MPC Containerships	en bloc
AS FELICIA	CV	18,291	1,296	2006	China	13,950	MPC Containerships	en bloc
FPMC CONTAINER 7	CV	13,727	1,022	2007	China	1,600	Goto Shipping - Chinese	en bloc*
FPMC CONTAINER 8	CV	13,727	1,022	2007	China	1,600	Goto Shipping - Chinese	en bloc*
FPMC CONTAINER 6	CV	11,200	878	2006	China	1,600	Goto Shipping - Chinese	en bloc*
IRIS BOLTON	CV	11,051	974	2008	Germany	Undisclosed	German	

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
YEON AM	GC	6,175		1997	Japan	150	European	
NEW LUCKY III	GC/SDK	7,716		2000	Japan	180	Taiwanese	

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
MISTRAL	TAK	306,278		2000	S. Korea	2,025	Greek	
GREEN PARK	TAK	19,928		2008	Japan	Undisclosed	Undisclosed	
DL ACE	TAK/CHE	10,308		1998	Japan	575	Taiwanese	
KIRIBORA	TAK/CHE+PRO	50,044		2013	S. Korea	2,700	Navigare Capital Partners - Danish	5-yr BBB
CHEMBULK KINGS POINT	TAK/CHE+PRO	19,928		2008	Japan	1,390	Petrovietnam - Vietnamese	stst
FLAMENGO	TAK/LPG	6,519		2011	Japan	1,420	Naftomar - 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
BANKIM CHANDRA CHATTERJEE	TAK	45,134	8,115	1994	S. Korea	435	



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
BALKAR TRUST	BC	41,180	9,600	1997	Bulgaria	459	
ESI ANAX	GC/MPP	11,957	4,473	2001	China	457	

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
SINOKOR INCHEON	CV	3,016	2,560	1987	Japan	462	full-subcontinent options
KOS	TAK	305,870	43,178	2001	S. Korea	440	as is Khor Fakkan
PACIFIC SUNRISE	TAK	105,176	16,675	1998	S. Korea	490	full-subcontinent options, incl. ROB
KAKARIKI	TAK	46,724	11,916	1999	Poland	438	as is Singapore
MISTRAL	TAK	46,703	306,278	2000	S. Korea	440	full-subcontinent options

◆ [ALCO 防损通函](#)

【2018年亚洲型舞毒蛾高飞季】

在新旧年交替之际，澳大利亚开始对船舶加强亚洲型舞毒蛾(AGM)的监测，而在新西兰，有关AGM的新规定将于2018年2月1日生效。

亚洲型舞毒蛾(AGM)是一种具有破坏性的森林害虫，通过参与国际贸易的远洋船舶进行传播。因此，于五月至九月期间，停靠亚太地区某些港口的船舶，必须在离港前接受检查，并取得“无AGM证明”。该等检查的目的是为了尽量减少船舶抵达本土无该虫害的国家时，被采取管制措施的可能性。

【美国财政部宣布对朝鲜实施最大制裁计划】

2018年2月23日，美国外国资产控制办公室(OFAC)宣布至今为止对朝鲜实施的最大制裁，旨在通过干扰朝鲜航运、贸易公司和船舶，从而进一步孤立其政权，推进美国最大限度的施压计划。

1名个人，27家实体和28艘船舶受到制裁，上述被制裁对象位于、登记于或船旗国为朝鲜、中国、新加坡、台湾、香港、马绍尔群岛、坦桑尼亚、巴拿马以及科摩罗



【中国加强黄热病检查】

为应对南美洲和非洲持续暴发的黄热病，中国加强了检验检疫要求，以防病毒由远洋船舶传入。

黄热病是一种可能严重危害健康的蚊媒疾病，主要流行于非洲和中南美洲的热带地区。尽管在治疗这种疾病方面已经取得了重大进展，而且有一种非常有效的疫苗可用来预防该疾病，但世界卫生组织(WHO) 最近的报告显示，在尼日利亚和巴西暴发了严重的疫情。针对报告中提及的疫情暴发情况，中国检疫部门在国内口岸实施了强化检查制度，以防止病毒经远洋船舶传播入境。

【西非海盗 - 持续严重威胁】

在最近的两起油轮抢劫案件及几内亚湾接二连三的船员绑架案之后，国际干散货船东协会发布建议。

尽管国际商会国际海事局报告 2017 年全球海盗案件数量下降，但仍不容掉以轻心。在几内亚湾和亚洲东南部等的热点地区仍有顽固海盗，2017 年索马里沿岸也出现了海盗袭击复苏现象。此外，持续的也门冲突，继续会影响船舶途经红海、曼德海峡以及亚丁湾时的安全。

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
2018-03-02	633.34	777.02	5.9655	80.913	872.32	61.938	895.23	187.3	17069.0
2018-03-01	633.52	772.29	5.9413	80.939	871.25	61.838	889.71	186.21	17128.0
2018-02-28	632.94	773.55	5.8872	80.858	879.39	61.839	890.51	185.25	17048.0
2018-02-27	631.46	777.56	5.8963	80.714	881.33	61.801	881.41	183.17	16976.0
2018-02-26	633.78	778.92	5.9225	81.009	885.34	61.786	887.42	182.59	16991.0



全一海运有限公司



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。

Total Shipping