



# 全一海运市场周报

2018.03 - 第2期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. [中国海运市场评述\(2018.03.05 - 03.09\)](#)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【运输需求尚待恢复 航线运价继续下跌】

本周，由于节后工厂生产仍然处于恢复期，市场货源不足。航商在多条航线采取停航措施以控制运力，但舱位利用率仍处于较低水平。受市场总体需求不足影响，即期市场订舱运价继续下跌。3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729.49点，较上期下跌5.6%。

**欧地航线：**市场货源受节后复工进度影响，运输市场仍处于恢复期，但运输需求出现逐步恢复迹象。航商继续在航线上出台停航计划进行运力控制，部分航班舱位利用率有所恢复，从八成左右至九成不等。价格方面，多数航商采取小幅降价揽货策略，有部分航商则持观望态度，运价未做变动，即期市场订舱运价总体小幅下跌，跌幅较上期明显收窄。3月9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791美元/TEU和701美元/TEU，较上期分别下跌4.4%和2.8%。

**北美航线：**节后市场新增货量依然严重不足。市场运力控制力度各航商也表现不一，供需关系仍处于疲软状态。多数航班舱位利用率较上期有所上升但仍处于相对较低水平，美西在70%-90%之间、美东航线在80%-85%之间。航商普遍降价揽货以争夺市场货源，即期市场订舱运价下跌。3月9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1143美元/FEU和2181美元/FEU，较上期分别下跌8.7%和8.2%。

**波斯湾航线：**运输需求仍处于较弱水平，由于近期航商大面积出台运力控制措施，上海港船舶平均舱位利用率有所恢复。运价方面，多家航商仍采取降价揽货策略，市场运价延续上周跌势，仍有一定幅度的下跌。3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427美元/TEU，较上期下跌8.2%。

**澳新航线：**节后市场需求恢复速度弱于预期，虽然航商出台停航措施控制运力，上海港船舶平均舱位利用率在60-80%之间，仍远低于节前水平。由于需求缺口进一步扩大，航商大力降价揽货，市场竞争加剧，运价大幅下跌。3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1003美元/TEU，较上期下跌11.7%。

**南美航线：**市场运输需求有所恢复，由于前期航商采取停航等运力控制措施，各出运航班舱位利用率出现不同程度的恢复。部分班次舱位利用率到达九成，



供需基本面向好为 3 月 15 日的运价上调计划打下基础，即期市场运价小幅上涨。3 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 2391 美元/TEU，较上期上涨 3.6%。

**南非航线：**节后市场运输需求不足，供需状况处于较弱水平，即期市场运价下跌。3 月 9 日，上海出口至南非基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1172 美元/TEU，较上期下跌 6.3%。

**日本航线：**市场运价小幅下跌。3 月 9 日，中国出口至日本航线运价指数为 701.91 点，较上期下跌 1.9%。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【工厂复工不如预期 综合指数弱势下跌】

3 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 1022.71 点，较上周下跌 5.3%。其中煤炭、金属矿石、成品油运价指数下跌，粮食运价指数小幅上涨，原油运价指数维稳。

**煤炭市场：**本周，沿海大部分地区天气晴好，气温回升。虽然元宵过后，工厂企业陆续复工，但是沿海主要电厂日耗回升不如预期。截至 3 月 9 日，沿海六大电力集团当周日耗平均为 62 万吨，远低于年前的 80 万吨。同时，随着常规补库的陆续到岸，电厂库存不断增多，沿海六大电厂库存突破 1300 万吨，较年前增长约 30%。煤价方面，3 月 7 日，环渤海动力煤价格指数报收于 573 元/吨，环比下跌 1 元/吨。一方面，用电企业库存偏高；另一方面，市场对煤价“买涨不买跌”的心理也使得观望情绪继续加重，煤炭需求减少，后续采购压力和积极性大幅降低，用煤企业补库还是以刚性拉运为主。市场成交整体偏淡，船货双方对市场看法不一，货主压价情况比较普遍，船东坚信后续市场回暖，对低价的接受度较低，宁可抛锚。不过，近期华南地区海沙运输再次火热，加上受国内市场运价低迷影响，大部分内外贸兼营船流向国外市场，煤炭运价止跌可期。

3 月 9 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1039.32 点，较上周下跌 2.1%。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 24.8 元/吨，较上周五下跌 3.3 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 27.5 元/吨，较上周五下跌 3.8 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 33.4 元/吨，较上周五下跌 3.3 元/吨。华南方面，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 31.8 元/吨，较上周五下跌 3.4 元/吨。

**金属矿石市场：**全国二会正在北京隆重召开，在政府工作报告中得知，今年全国再压减钢铁产能 3000 万吨，按此推算，将影响 5000 万吨左右的矿石需求。叠加唐山、邯郸等地非采暖季环保限产政策，将使得国内矿需求量预期削减。本周，沿海金属矿石运输市场货盘较少，成交冷清，矿石运输价格跟随煤炭



运输价格下跌。3月9日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1029.76 点，较上周下跌 18.3%。

**粮食市场：**3 月份，随着新季玉米的逐步消耗，年度供需缺口进一步显现，节后玉米价格再创新高，种植户和粮商集体看涨氛围加重。下游，随着企业开机率不断走高，玉米储备不断减少，补库需求旺盛。受此影响，本周粮食运输价格上涨。3 月 9 日，沿海粮食货种运价指数报收 829.87 点，较上周上涨 0.7%。

**国内成品油市场：**国内成品油行情弱势下探，市场购销气氛清淡不已。分析来看，国际油价略有反弹，本轮零售价调整或将搁浅，消息面难寻支撑。另外，目前基建、工矿等终端用户复工有限，柴油需求难有提升；汽油方面，因私家车出行半径收窄，汽油需求表现平淡。3 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 966.83 点，较上周下跌 0.3%。

### (3) 中国进口干散货运输市场

#### 【各船型有涨有跌 综合指数小幅波动】

国际干散货运输市场各船型依然维持上周有涨有跌局面，海岬型船继续回落，巴拿马型船继续上涨，但涨幅收窄，超灵便型船小幅波动，远东干散货综合指数小幅波动。3 月 8 日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为 963.92 点，运价指数为 828.09 点，租金指数为 1167.67 点，较上周四分别上涨 1.5%、下跌 0.2%和上涨 3.4%。

**海岬型船市场：**海岬型船市场总体呈下跌走势，太平洋市场先扬后抑，远程矿航线单边回落。本周巴西和南非至远东地区长航线铁矿石运输市场总体表现安静，FFA 远期合约价格也下跌，市场气氛较差，长航线成交量价齐跌。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 15.569 美元/吨，较上周四下跌 3.5%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 12.075 美元/吨，较上周四下跌 2.2%。太平洋市场呈先扬后抑走势，上半周，澳洲发货人仍有拿船需求，运价稳中小升，西澳至青岛航线成交价从上周末近 6.3 美元/吨小涨至本周二 6.65 美元/吨左右。下半周，澳洲航线市场成交量下降，加上巴西长航线运价连续走软及 FFA 远期合约价格大跌，西澳至青岛航线运价承压下行。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 13060 美元，较上周四下跌 0.7%。澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 6.183 美元/吨，较上周四下跌 1.7%。

**巴拿马型船市场：**本周巴拿马型船市场延续上周上涨之势，其中远东地区涨幅较为明显，粮食航线运价涨势略弱。太平洋市场，煤炭需求平稳，由于看好后市，巴拿马型船市场短期期租保持活跃，成交价格较高，Karsamax 船日租金基本在 1.4 万美元以上，加上 FFA 远期合约价格上涨，市场整体气氛不错，租金、运价继续上涨。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 12836 美元，较上周四上涨 8.0%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 11781 美元，较上周四上涨 7.2%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.795 美元/吨，较上周四上涨 3.5%。粮食航线，本周南美市场气氛有所好转，从成交来



看，四月份装期的价格要高于三月。8日市场报出8.2万载重吨船，4月15-20日南美东海岸交船，远东还船，成交日租金为16850美元加67.5万美元空放补贴；3月20-30日南美东海岸交船，远东地区还船，成交日租金仍维持在15250美元加上52.5万美元的空放补贴。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为33.455美元/吨，较上周四上涨1.3%。不过由于国内沿海运输市场运价持续下行，内外贸兼营船不断外放，将限制巴拿马型船市场涨幅。

**超灵便型船市场：**超灵便型船东南亚市场涨幅收窄，整体小幅波动。本周东南亚地区煤炭、镍矿货盘一般，内外贸兼营船外放在一定程度上挤压外贸市场，东南亚地区租金、运价小幅波动。周四，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为10622美元，较上周四上涨5.6%；新加坡经印尼至中国南方航线TCT日租金为12911美元，较上周四上涨1.2%；中国渤海湾内-东南亚航线TCT日租金为8400美元，较上周四上涨1.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为8.093美元/吨，较上周四上涨2.2%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为9.030美元/吨，较上周四上涨0.3%。

#### (4) 中国进口油轮运输市场

##### 【原油运价波动盘整 成品油运价小幅下跌】

据美国能源信息署EIA公布数据，美国3月2日当周原油库存的增加低于预期，汽油和精炼油库存也同步减少。数据公布后，油价短线上升，跌幅收窄。与此同时，美国原油产量再创新高，EIA预计到2018年第四季度，美国将超过俄罗斯成为全球第一大产油国。本周原油价格先涨后跌，布伦特原油期货价格周四报63.84美元/桶，较上周下跌0.6%。全球原油运输市场大船运价持续下跌，中型船运价小幅上涨，小型船运价稳中有降。中国进口VLCC运输市场气氛悲观运价继续下探。3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500.10点，较上期下跌5.4%。

**超大型油轮（VLCC）：**运输市场气氛悲观，运价继续下探。尽管货量稳定，但中东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。周中，西非航线报出几笔WS37.5的成交，加剧市场下滑气氛。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波26.5万吨级船运价（CT1）报WS35.90，较上周四下跌3.4%，CT1的5日平均为WS36.48，较上周四下跌3.5%，等价期租租金（TCE）平均5557美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价（CT2）报WS37.56，下跌7.9%，平均为WS38.87，TCE平均9571美元/天，船东收益跌破万美元关口，创2014年6月以来新低。

**苏伊士型油轮（Suezmax）：**运输市场西非出发航线运价波动上行，地中海出发航线运价一路上涨。西非至欧洲市场运价上涨至WS69，TCE约1.0万美元/天。该航线一艘13万吨级船，西非至地中海，3月21至22日货盘，成交运价为WS70。地中海和黑海航线运价上涨至WS78，TCE约0.8万美元/天。该航线一艘13.5万吨级船，新罗西斯克至地中海，3月21至22日货盘，成交运价为WS77.5。亚洲进口主要来自美湾，该航线一艘13万吨级船，美湾至新加坡，3月13至15日货盘，成交包干运费为222.5万美元。中国进口主要来自北非洲，该航线一艘13万吨级船，利比亚至宁波，3月19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稳中有降。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS94 (TCE 约 0.3 万美元/天)。跨地中海运价小幅下跌至 WS89 水平 (TCE 约 0.4 万美元/天)。该航线一艘 8 万吨级船，阿尔及利亚至地中海，3 月 12 至 13 日货盘，成交运价为 WS90。北海短程运价保持在 WS100 (TCE 约 0.2 万美元/天)。波罗的海短程运价维持在 WS85，TCE 约 1.1 万美元/天。波斯湾至新加坡运价小幅下跌至 WS81，TCE 约 0.2 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS81，TCE 为 0.5 万美元/天。

**国际成品油轮 (Product)：** 本周成品油运输市场运价小幅波动并下跌。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS135 (TCE 约 0.6 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价维持在 WS115 (TCE 约 1.0 万美元/天)；7.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS118 (TCE 大约 1.5 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价小幅下跌至 WS112 水平 (TCE 大约 0.4 万美元/天)；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS126 (TCE 约 0.6 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

### 【国际散货船价上涨 国际油轮成交稀少】

3 月 7 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 786.53 点，环比微涨 0.10%。其中，国际散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别微涨 2.16%、0.04%；国际油轮船价综合指数和沿海散货船价综合指数分别微跌 0.20%、0.41%。

国际中、小型散货船因煤炭、粮食和镍矿货盘活跃，租金、运价反弹，带动 BDI 指数 5 连涨，收于 1212 点 (周二)，环比上涨 2.02%，运费重回盈亏平衡线之上，二手散货船价格全线上涨。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1294 万美元、环比涨 1.97%；57000DWT--1622 万美元、环比涨 3.00%；75000DWT--2043 万美元、环比涨 0.68%；170000DWT--2976 万美元、环比涨 3.20%。目前，钢厂盈利情况较好，废钢价格持续上涨使其已接近甚至高于生铁成本，经济效益下降，钢厂或将加大铁矿石用量来替代废钢，短期铁矿需求有望持续好转，预计海岬型散货船价格有上涨可能。粮食、镍矿、煤炭等其他货盘尚可，短期运价大幅回调的可能性不大，预计二手散货船价格稳中有涨。本周，二手散货船交易市场活跃程度明显提高，成交量开始回暖，共计成交 29 艘 (环比增加 13 艘)，总运力 216.04 万 DWT，成交金额 46024 万美元，平均船龄为 8.2 年。

国际能源署 (IEA) 表示，美国页岩油产量将在未来 5 年大幅增长，从石油输出国组织 (OPEC) 手中夺走市场份额，并使曾经作为全球最大石油进口国的美国接近自给自足。这意味着如果 OPEC 的产量保持稳定，石油出口将会再度回到供过于求的局面。布伦特原油期货收于 65.79 美元 (周二)，环比下跌 1.10%。OPEC 与美国的“相爱相杀”，将左右原油价格的走势。国际原油运输需求依旧低迷，二手油轮船价小幅下行。本周，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2231 万美元、环比跌 0.29%；74000DWT--2382 万美元、环比持平；105000DWT--2556 万美元、环比跌 0.36%；158000DWT--4242 万美元、环比跌 0.27%；300000DWT--5967 万美元、环比跌 0.04%。在目前供过于求的市场结构中，原油货主不遗余力地赚取利润，比如使用船龄较大、难以



投保的船舶进行套利运输，这些船舶通常低于航线基准运费 50 万美元，致使平均运价被拉的更低。油轮运输市场短期难以好转，预计二手油轮价格将低位震荡。本周，二手国际油轮成交平静，共计成交 2 艘（环比减少 15 艘），总运力 35.22 万 DWT，成交金额 3660 万美元，成交船舶平均船龄为 14 年。

节后沿海散货运价企稳回升，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--121 万人民币、环比涨 0.21%；5000DWT--753 万人民币、环比跌 1.27%。随着主产地煤矿的陆续复产，供应增多叠加电厂日耗减少，煤炭价格短期有下行压力，有效地减弱了电厂的采购积极性。在船多货少的市场环境下，南北粮食、矿石运输难以支撑运价上涨，预计二手沿海散货船价格稳中有跌。本周，沿海 1000DWT 和 1 万 DWT 的散货船各成交 1 艘，总运力 14209DWT，成交金额 1500 万元人民币。

内河散货运输需求一般，二手散货船价格继续横盘波动。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--49 万人民币、环比涨 1.21%；1000DWT--93 万人民币、环比持平；2000DWT--182 万人民币、环比涨 1.52%；3000DWT--281 万人民币、环比跌 2.44%。国内房地产和基建项目增速依旧在回落，预计内河散货船价格将震荡盘整。本周，内河散货船成交量维持活跃，共计成交 98 艘（环比减少 16 艘），总运力 8.32 万 DWT，成交金额 7307 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	3月5日		3月6日		3月7日		3月8日		3月9日	
BDI	1,210	+3	1,212	+2	1,191	-21	1,197	+6	1,201	+4
BCI	1,597	+5	1,587	-10	1,495	-92	1,489	-6	1,479	-10
BPI	1,502	+2	1,528	+26	1,553	+25	1,590	+37	1,615	+25
BSI	1,006	+2	1,013	+7	1,020	+7	1,026	+6	1,032	+6
BHSI	590	+4	595	+5	599	+4	607	+8	611	+4





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 09 周	第 08 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	17,750	17,750	0	0.0%
	一年	20,000	18,500	1500	8.1%
	三年	16,500	16,000	500	3.1%
Pmax (76K)	半年	13,500	13,500	0	0.0%
	一年	14,000	13,500	500	3.7%
	三年	13,250	13,000	250	1.9%
Smax (55K)	半年	13,000	13,000	0	0.0%
	一年	12,750	12,750	0	0.0%
	三年	12,500	12,500	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: 2018-03-06

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

John Wulff 2010 93282 dwt dely Yuhuan 12/15 Mar trip via Australia redel Singapore-Japan \$13,000 - CSE

Ocean Oceanus 2011 93100 dwt dely Meizhou 17/18 Mar Pacific round voyage redel Singapore-Japan \$14,000 - cnr

Indus Triumph 2012 92967 dwt dely Colombo 08/12 Mar trip via S Africa redel Far East \$16,000 - BG Shipping

W Star 2011 92842 dwt dely US Gulf 22 Mar trip redel Spain \$14,000 + \$400,000 bb - Star Logistics



Navios Sphera Cargill relet 2016 84872 dwt dely Aughinish 13 Mar trip via Murmansk to Israel redel Gibraltar \$16,750 - Cofco

Santa Cruz 2011 83456 dwt dely Tubarao 25 Mar/04 Apr trip redel Immingham \$19,000 - Cargill

GRM Princess 2011 82177 dwt dely Paradip 12 Mar Indian coastal trip redel India \$15,250 - cnr

Nireas 2012 82067 dwt dely Up River 01/05 Apr trip Italy redel Cape Passero \$19,000 - CJ

SBI Jive 2017 82000 dwt dely Gibraltar 13/15 Mar 2 laden legs redel Atlantic \$16,900 - Bunge

BBG Dream 2012 81364 dwt dely Longkou 12 Mar trip via Australia redel India \$13,000 - cnr

Blue Ionian 2007 76596 dwt dely EC India 20/23 Mar trip via EC South America redel Singapore-Japan \$14,500 - cnr

Aquaknight 2007 75395 dwt dely Rizhao 12/13 Mar trip via NoPac redel Singapore-Japan \$14,500 - cnr

Antigoni 2000 75122 dwt dely EC South America 18/20 Mar trip redel Singapore-Japan \$15,000 + \$500,000 bb - Bunge

Rosalia DAmato 2001 74716 dwt dely Taipei 11/12 Mar trip via Australia redel Singapore-Japan \$12,500 - WW Bulk

Happy Clipper 2001 73414 dwt dely CJK 15 Mar trip via NoPac redel Singapore-Japan \$12,000 - Sinochart

Nafisa Jahan 2006 56070 dwt dely Singapore 11/15 Mar trip via Indonesia redel China \$14,000 - cnr

Theresa Selmer 2006 55682 dwt dely Hazira spot trip via Mina Saqr redel EC India intention limestone \$13,500 - Martrade

Warisa Naree 2010 53840 dwt dely Canakkale prompt trip via Black Sea redel Singapore-Japan \$17,000 - PGSC

Sea Lion 2007 53621 dwt dely Comorin-Tuticorin range spot trip via Pakistan redel EC India \$14,000 - cnr

Voge Mia 2011 36866 dwt dely Nouakchott prompt trip via N Brazil redel Japan \$12,500 - cnr



## (2) 期租租船摘录

Omicron Sky 2006 77031 dwt dely Busan 14/18 Mar 5/7 months redel worldwide \$14,750 - MOL

Shandong Hai Wang 2014 75538 dwt dely Lumut 11/12 Mar 4/7 months redel worldwide approx \$13,750 - Agricore

Calipso 2005 73691 dwt dely ex drydock Zhoushan 11 Mar about 15/max 18 months redel worldwide \$12,200 - Glencore

## 4. 航运市场动态

### 【十年一轮回, 2018 年的航运市场还有看头吗?】

以干散货和集装箱航运为代表的全球航运市场在 2016 年触底, 经过 2017 年的小幅复苏, 目前正处在继续复苏的早期道路上:

全球经济增长筑底回升且具有持续性, 带动贸易量增速显著加快(从 2016 年的 2.3% 加快至 2017 年 4.3%, 贸易量增速对 GDP 增速的弹性自 2012 年之后首次回到 1 以上, 且将继续保持快于 GDP 的增长), 为航运市场提供良好的需求环境;

供给方面新船订单在 2016 年创下历史最低, 目前在手订单与现有运力之比也处于过去 20 年以来最低值, 后续订单对 2020 年以前的运力影响较小, 同时叠加行业持续整合市场集中度提升(集运)、环保规则(2019 年压载水公约、2020 年低硫燃油限制)等因素, 有效运力增长有望更加克制。

航运超级周期(类似 BDI 达到 10000 点)需要需求持续快速超预期增长和运力增长滞后(受造船产能限制)两个因素叠加和共振, 难以再次出现; 但从历史数据来看航运大周期持续的时间约为 7 到 10 年, 目前市场处于底部复苏的状态是相对明确的, 可以预期未来数年的持续复苏(虽然过程中可能继续面临波动)。

盈利和估值水平仍处于低点

航运公司的盈利和估值水平均受到行业大周期的影响。由于航运市场呈现强周期的特点, 航运公司盈利弹性巨大。

以重组前的中国远洋(干散货业务)为例, 盈利高点可到 190 亿元人民币(2007 年), 市值超过 3000 亿人民币。重组前中海集运(集运业务)盈利高点可到 30~40 亿元(2007 年和 2010 年), 市值超过 600 亿人民币。中外运航运盈利高点可到 3.47 亿美元, 高点市值超过 300 亿港元, 我们预测的 2018 年盈利



(7000 万美元)仅相当于高点的 20%。

从估值水平看，周期向上时市场将给予航运公司更高估值(因为盈利能力、船舶本身价值均会随着运价上涨)。目前全球航运公司的整体估值为 1.3 倍市净率，低于历史均值 1.4 倍;A 股航运板块的整体市净率为 2.0 倍，低于历史均值的 2.9 倍，处于相对底部;而 H 股部分航运公司估值更低：中外运航运 0.6 倍，中远海能 0.5 倍。

干散货航运：供给增速确定性放缓，供需关系继续改善

中金预计供给增速从 2017 年的 3%放缓至 2018 年的 1.5%，主要由于新船交付同比减少 28%至 2700 万吨(Clarkson 预计 2600 万吨)，2019 年进一步放缓至 1.3%。需求增速受益于小宗散货增长和运距拉长，我们预计 2018/19 年分别同比增长 3.7%、3.0%(按周转量衡量)，供需关系将继续改善。

供给端

供给增速确定性放缓。过去几年干散货运力增速一直在不断下降：

从 2010 年的 16%的高位，降低至 2016 年的 2.2%，虽然 2017 年环比略有加快(3%)，但中金预计未来两年有望继续下降；

根据当前的在手订单量，中金预计 2018 年运力交付量同比减少 28%至 2700 万载重吨，考虑到上年延期中金假设 2019 年交付量为 2900 万载重吨。中金预计 2018~19 年拆解量分别为 1500 万载重吨、1800 万载重吨(2015 年为 1500 万载重吨)，考虑到压载水公约执行。

需求端

房屋新开工、基建投资支撑中国干散货需求;全球需求保持增长。中金预计 2018 年全球干散货运量在 2017 年增长 4.2%的基础上继续增长 2.8%，由于运距拉长，按吨海里衡量的干散货航运需求增速将达到 3.7%，2019 年有望保持约 3.0%的增速。

具体来看，中国仍然有望成为最重要的驱动因素(预计占 2018 年新增铁矿石进口量的 81%)，但是占比将有所下滑(2017 年占比 86%)。

另一方面，小宗散货有望成为最大的驱动因素，增速有望从 2017 年的同比 2.2%提升至 2018 年的同比 3.3%。小宗散货包括钢材、木材及其他品类。小宗散货品类繁多，不容易受单一国别的影响，但与全球产量增速的相关度更高，收到全球经济增长的驱动。



保守条件下估算，即使 2018 年中国铁矿石进口没有增长，全球干散货航运需求仍有望同比增长 2.5% (按周转量衡量)，高于供给增速 (1.5%)，干散货需求仍将处于上行周期。但目前钢厂利润丰厚，更愿意使用高品位进口矿，因此进口需求有望继续小幅增长。

来源：超级船东

### 【新船东“押注”新一轮散运周期】

散货船市场复苏显然已经开始让敏感的欧洲船东开始“押注”下一波机会了。

比利时散货船船东 Ebe Maritime 负责人 Basile Aloy 表示，正准备迎接新一轮散运周期。

Aloy 是比利时著名的 Belgian Saverys 家族最新一代进入船东行列的人。Aloy 是一个帅哥，于 2016 年成立了 Ebe Maritime 公司，此前，他将持股 16% 的 Compagnie Maritime Belge (CMB) 出售给他的叔叔 Marc Saverys。从那时起，他开始着手打造一支高质量的日本建造的散货船船队。这支船队目前包括 1 艘好望角型散货船、1 艘卡姆萨尔型散货船和 2 艘超灵便型散货船。Ebe 还有 2 艘 62000 载重吨散货船在日本大岛造船建造，将于 2019 年下半年交付。

虽然他的家族拥有著名的托斯卡纳葡萄园 Avignonesi，并且仍然参与公司日常运营，但是目前很多工作都集中在 Ebe 的发展上。

Aloy 称，“说实话，我不后悔离开葡萄园，这是一次美好的经历，但是航运是我非常喜欢的事业。”

为了了解航运知识，Aloy 两年前在安特卫普成立 Ebe 之前，曾与瑞士经纪人 Ifchor 共事过一段时间。在 2016 年和 2017 年期间，他在市场上寻找具有价格优势的日本建造的散货船，现在，他认为干散货航运在未来几年内将是供需平衡的。

“我们对 2018 年和 2019 年的前景非常乐观，未来的事情有待进一步观察，我相信今年的市场将有所增长，我们已经做好了迎接市场好转的准备。”

然而，Aloy 自己承认，Ebe 公司非常保守，这可能因为他是家族的一部分，非常了解一个世纪以来的航运周期变化。

Aloy 解释称，Ebe 公司没有影响力，因为我们觉得这是一个高风险的行业，要做最坏的打算，同时希望得到最好的结果，因为如果市场走高那显然最好，如果不是，我们也可以坚持很长时间。

Aloy 虽然是航运业的新手，但血液中依然流淌着古老家族中保守的文化，对市场的判断和行动依然很谨慎，支持他做出进入散货船市场的显然更多的来



自市场的变化。

克拉克森研究 CRSL 数据显示，受益于中国进口量大幅提升，2017 年散运市场整体海运需求增长 5.1%。BIMCO 预计 2018 年散货船运力增幅 1%左右，这是自 1999 年以来的最低增长速度，而市场需求或提高 5%，2018 年全年散货船市场需求将超过供应增长。BIMCO 近日也表示，2018 年是干散货航运业的机遇年。

事实上，散货船市场逐步复苏的同时，散货船船价早就已经开始上涨，而散货船新造船市场也已经全面启动，新船订单已经大幅增长。克拉克森数据统计显示，2017 年散货船新签订单 315 艘，合计 36473063 载重吨，相比 2016 年散货船新签订单 63 艘合计 14551674 载重吨已经大幅增长。

也许这是新一轮散运周期的开始，希望“帅哥”Aloy 这次真的赌对了，不用再回去酿葡萄酒了。

来源：国际船舶网

## 【新年过后，航运市场怎么样？】

对于散货行业来说，在中国农历年假期结束时实现如此大幅的好转是罕见的，其表现在过去几天成功推动 BDI 超过 1150 点。与此同时，美国原油出口量已接近历史最高水平，原油运输市场在最近一个季度遭受大量新船交付和 OPEC 减产的影响后，获得了短暂的喘息之机。

2018 年干散货航运业的基础平衡将有所改善，可谓是机遇年。BIMCO 数据显示，预计 2018 年散货市场船队增长速度是自 1999 年以来最慢的一年，同时得益于需求稳定增长，年后干散货市场基本面预计向好。

2018 年，预计将有约 40 艘超大型集装箱船交付，集运业将面临超大型集装箱船集中交付潮，运力过剩仍旧是严峻考验。此外，据 BIMCO 预计 2018 年集运业的需求将低于 2017 年。

德鲁里称，2018 年全球集装箱运输市场的货量将减少 3%，大约相当于减少 500 万个集装箱的货量，究其原因，是中国政府推出禁止包括生活源废塑料、钒渣、未分类分废纸和废纺织品进口的规定。目的在于阻断初级加工污染向国内转移。需求量下降，而运力仍在攀升，集运业 2018 年前景不甚明朗。

油轮市场 2018 年（至少上半年），仍将维持艰难的局面。业内人士表示：“市场低迷的持续时间或许比我们想像中更长。”其他航运板块由于新船订单相对较少，会有些许改善，但是油轮板块却不怎么乐观。



去年新造油轮下水数量大，导致超级油轮今年不得不继续面临运价疲软的局面。而 Pareto Securities 最近一份分析报告更是指出，未来 6 个月，原油运输市场情况只会变得更糟。

## 新造船：

据业内人士分析，2018 年的新造船价格，存在小幅上涨的可能。钢材等原材料价格上涨，将对造船成本构成刚性支撑。再加上过去几年间有许多造船企业被迫退出造船市场，造船业的供需失衡状况将得到一定程度的改善。预计未来新造船价格将存在小幅上涨的可能，尤其是部分具备高技术、高附加值船型的价格，有望出现较为明显的上涨。

而压载水公约、氮氧化物排放 Tier III 标准、船舶燃油硫含量限制等环保规定的实施，将敦促造船市场往环境友好型发展。2018 年，全球造船市场新船成交量有望达到 7500 万载重吨左右。

## 船舶拆解：

2018 年船舶拆解市场行情则有所回落。由于过去几年船舶已大规模送拆，大大压缩了船队的拆解空间，2017 年全球船舶拆解量为 3518 万载重吨，同比减少 21%。此外，随着航运市场企稳和二手船价值逐步回升，船东拆解老旧船舶的意愿开始减弱，老旧船舶平均送拆船龄也由 2016 年的历史最低水平 26.6 年，延长至目前的 29.1 年。

2018 年，世界经济将继续稳健发展，航运市场有望进一步趋稳向好。然而，运力和产能双双过剩的结构性矛盾依然存在，部分船型新增运力的投入将加重市场压力，基本面依然较为脆弱，复苏之路仍将面临不确定因素。

来源：航运信息网

## 【Frontline：原油船市场拐点尚未到来】

2018 年不太可能成为原油轮市场的转折点，今年继续增长的船队数量将进一步影响供需平衡。

今年预计交付 58 艘超大型油轮 (VLCCs)，但其中一些订单将被推迟至 2019 年。与 2017 年相比，未来签约量将减少。2017 年实际交付了 50 艘超大型油轮，2016 年则为 47 艘。



然而，老旧原油轮的进一步拆解，引发市场乐观情绪。2017 年全球船队中撤出了 13 艘大型油轮，今年迄今为止，有多达 7 艘被拆解。

挪威 Frontline 公司在 2017 年第四季度财务报告中表示，“尽管市场存在一些明显的积极因素，但原油轮市场充分消化新运力还需要一段时间，市场的拐点显然尚未到来。如果合适的机会出现，我们将准备采取行动。” 该公司还有另外两艘正在等待交付的超大型油轮，以及一艘在 2018 年 1 月交付的 LR2/阿芙拉型油轮。

Frontline 表示，在需求方面，世界经济和原油需求仍然强劲。石油供应增长主要来自大西洋盆地，而需求增长则在亚洲，这将增加吨海里数需求。然而，原油库存的减少压低了运费，对市场产生了负面影响。“预计库存将在 2018 年第二季停止减少。”

谈及市场前景，Frontline 相信未来会有机会。该公司表示，在有利的机会出现时，公司将凭借金融和商业平台扩大船队规模。“在那之前，我们的重点是保持低成本高效运营和降低盈亏平衡点。”

来源：中远海运 e 刊

## 5. 船舶市场动态

### 【中日韩船企开启“抢单大战” 中国何以保持领先优势】

2018 年开年伊始，中日韩三国早早便开启了造船抢单大战。在三大造船国的竞争中，日韩激烈角逐，中国则一骑绝尘、遥遥领先。然而，位居领先地位的中国却不能高枕无忧，虽然在订单上中国有着很大的优势，然而就订单质量来说，中国还是与日韩有着较大差距。那么在 2018 年，中国又该如何在继续保持既有优势的基础上保持领先地位？

#### A、日韩船企竞争日趋激烈

2018 年抢单大战刚开始，日本造船企业承接新船订单量、手持订单量均超过韩国船企，这令韩国感到担忧。韩国经济网近日刊文指出，韩国船企在今年 1 月的接单成绩不如日本船企，原因之一在于韩国造船业目前正处于结构重组期，为日本船企实现反超创造了机会；在今后一段时期，韩国船企与日本船企之间的竞争会更加激烈。

根据英国克拉克松研究公司统计数据，2018 年 1 月，全球造船业共成交新船订单 85 艘，合计约 286.8 万修正总吨 (CGT)，相比去年同期翻了一番。



其中，韩国船企获得新船订单 17 艘，合计 66.2 万 CGT，以 CGT 计，约占全球订单总量的 23.1%；日本船企获得新船订单 20 艘，合计 72.1 万 CGT，占比约为 25.2%，同比大幅增长。在去年 1 月，韩国船企承接新船订单总量占比约为 33%，日本船企仅为 4%左右，由此看来，日本船企 2018 开年接单打了一个漂亮的“翻身仗”。

在手持订单方面，日本船企也略微领先韩国船企。截至 2018 年 2 月初，日本船企手持订单量达 1609.7 万 CGT，而韩国船企手持订单量为 1524.8 万 CGT。

克拉克松统计数据显示，2000 年 1 月，韩国船企手持订单量赶超日本船企，而日本船企在 2016 年 11 月实现反超。自那时起，日、韩两国船企手持订单量在“你追我赶”中“并驾齐驱”。2018 年 1 月末，韩国船企手持订单量高于日本船企；但是进入 2 月后，日本船企又追赶上来，领先韩国船企。

韩媒分析称，日本造船业近年来聚焦于环保型船建造领域，而国际海事组织 (IMO) 正加大力度实施相关政策法规保护海洋和大气环境，可以预见，未来韩国船企与日本船企之间的竞争会更加激烈。

### B、韩国三大船企复苏势头强劲

虽然在抢单大战中，韩国被日本弯道超车，但韩国显然不会如此老实的接受自己第三的位置。

韩媒报道，韩国政府大幅放宽“接单准则”，默许船企可低于成本 3%-6%承接订单，或将掀起新一轮价格战。

21 日，韩国政府通过海洋金融综合中心发布新的“接单准则”，核心内容是韩国大型船企联合接单或是韩国本土船东订造的情况下，不受“接单准则”限制。据此，三星重工和大宇造船海洋联合承接的 11 艘 22000TEU 集装箱船订单、现代商船在韩国船企订造的多笔订单均不受“接单准则”限制。

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 SteelheadLNGCorp 的浮式 LNG 生产设备 At-ShoreLNG(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。

### C、我国仍需向高质量迈进

在中日韩三大国的抢单大战中，中国给出了令人满意的成绩。

据中国船舶工业行业协会的数据显示，2017 年，中国造船完工量 4268 万载重吨，同比增长 20.9%;新承接船舶订单量 3373 万载重吨，同比增长 60.1%。中国造船三大指标在国际市场份额均位居世界第一，其中，中国造船完工量、新接订单量、手持订单量分别占到全球总量的 41.9%、45.5%和 44.6%。

受全球经济发展趋于稳健，航运市场有望稳中向好的影响，2018 年的新船市场有望保持活跃。2018 年 1 月中旬以来，中国船企已确认 78 艘新船订单，涉及散货船、油船、集装箱船、液化天然气船和海工船等多种船型。

据悉，中国船企今年 1 月获得新船订单 41 艘，共计 116.5 万 CGT，占比约为 40.6%，遥遥领先日、韩船企。

在中日韩造船业的竞争中，中国暂时占据上风。中船重工经济研究中心的数据显示，中国造船供给侧景气指数(CTSI)在 2017 年 12 月再次重回第一，新接订单增长是该指数上涨的主要原因。中国上一次位居榜首还是在 2014 年 5 月。

未来几年中国造船业将有很大的发展空间。其中，在国际市场上，中国船企拥有比日韩更低的成本优势;与此同时，国内市场需求也在不断增加。

在快速发展的过程中，中国造船业正逐步从低附加值市场转向大型邮轮、LNG 船和大型集装箱船等高附加值造船市场。中国骨干船舶企业建造的全球最先进 6000 吨抛石船、全球首制 2.5 万吨 LNG 高压双燃料杂货船、全球最大 3.8 万立方米乙烯运输船、全球最大 2.1 万吨水泥运输船、全球最大 1.9 万吨客箱船、圆筒型浮式生产储卸油平台(FPSO)、半潜式海洋牧场、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船东。2 万箱集装箱船顺利出坞，8.5 万立方米超大型乙烷乙烯运输船开工建造，全球最大非官方医院船等项目有序推进。



“当前中企建造的高附加值船舶越来越多，这符合市场需求的变化，特别是随着国际市场对船舶环保、技术等方面要求的提升，高附加值船舶正成为重要的竞争领域。”中国社会科学院工业经济研究所副研究员胡文龙说。

中国船舶工业行业协会表示，为了进一步提高市场竞争力，中国船企需要提高创新能力，开发适应市场需求的绿色环保船舶，建造品牌船型，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。同时，船企也要推进精益管理，降低成本。同时，多措并举破解船舶工业“融资难”困局；统筹兼顾船舶工业去产能和结构调整；进一步做好企业技术创新和提质增效；加强海洋工程装备在手订单风险管控。

来源：中国水运报

### 【李建红：海工市场有明显改善】

“虽然，当前海洋工程装备制造业已经处于底端，但市场正逐步实现好转。”全国政协委员、招商局集团董事长李建红在政协小组讨论结束后接受中国船舶报记者采访时表示，“从当前油价、市场接单情况来看，海工市场都有明显改善，预测到2019年或2022年会有比较显著、积极的发展态势。”

“一直以来，我们都比较关注海工行业发展。尽管行业形势严峻，但不一定处于发展的最低点。”李建红说。此前，有媒体报道称，招商局旗下招商局重工与中集集团将合并海工设计和建造资产，缔造中国最大的海工装备制造集团。对此，李建红回应称：“招商局和中集集团在海工业务上有协同，在各个方面保持业务联系，但目前双方没有明确的整合方案。”

自国际金融危机爆发以来，航运市场持续低迷不振。李建红认为，“目前航运市场波动性较大，散货船市场回暖刚有起色，油船市场便开始回落。”面对这样的形势，2017年，招商局却逆势上扬，实现营收5844亿元，利润总额1271亿元。对此，李建红介绍，“招商局坚持‘以销定产’模式开展航运业务，不盲目发展船队，而是根据和各大户主长期合作的实际情况，确定稳定的货源后再去建造所需要的船舶，这样航运经营压力相对较小，也能够获得合理回报。”

十九大报告中提到，要努力实现更高质量、更有效率、更加公平、更可持续发展。招商局作为一家综合性的大型国有企业，在发展中始终坚持“立足长远、把握当下，质量第一、效率优先”。就央企如何实现高质量发展，李建红认为，“以前，国企和央企都习惯于扩大规模、追求速度。而身处在新时期国际竞争环境下，国企和央企再走原来的模式是行不通的，必须坚持‘质量第一、效益优先、规模适度’的原则。在质量建设体系上，国企和央企要参与全球竞争，一定要用国际标准、国际质量竞争体系来提高核心竞争力，而这一切的关键就是要在改革创新上下工夫、花力气。”

来源：中国船舶报



【未来极地船舶值得关注】

我国在南极科考已获得不菲的成就，然而在北极的探索却是一片处女地，在北极地区东北航线日益显现其经济价值的今天至本世纪前 50 年内，北极极地地区航行船的设计技术与船舶建造将成为世界主要船舶工业国家造船技术发展的显著标志。

“2017 年中国建造的 10 艘最有特色船”一文中，最绿色的杂货船“VILKKI”号和最“强悍”的多用途船“天恩”号都具备破冰能力，未来对极地运输和开发船舶的需求将日渐增长。从装备需求来看，需重点开展适用不同冰级要求的极地油船、集装箱船等船舶研制，以及极地重型破冰船和冰区水下探测系统等。

目前，我国由于缺乏冰水池，无法进行概念设计，船舶设计、低温材料与配套技术发展受到严重影响，极地船舶数量和技术水平极大落后于欧洲、俄罗斯、日本、韩国等国家和地区。以破冰船为例，中国目前唯一能在极地破冰前行的船只为正在服役的“雪龙”号，属于中国第三代极地破冰船和科学考察船，同时也是中国最大的极地考察船。而俄罗斯有 30 余艘破冰船，其中核动力破冰船 6 艘，柴油动力破冰船 29 艘。其正在建造的首艘 22220 型 LK-60 “北极”号核动力综合破冰船是世界上体积最大、马力最大的破冰船。该型破冰船长 173.3 米、排水量 33540 吨，安装有两个新型 RTM-200 核反应动力装置，破冰船寿命 40 年，核反应装置寿命 32 万小时，每个反应堆的动力为 60 兆瓦。该破冰船可以在北极的任何海域航行并执行任务，航行时可破冰层厚度达 2.8 米。

从极地船舶技术发展来看，未来需解决的技术主要包括极地航行船总体设计、冰水池试验、冰区航行稳性/快速性和操纵性、极地航行船-冰载荷 FEM 计算、低温温度场对船体材料及各种设备的影响分析、船体强度的线性/非线性（屈曲）/疲劳与风险分析、推进系统特殊配备与特殊材料螺旋桨、极地航行船舶甲板/舱室机械、极地船舶设备保护技术与防冰和除冰措施、极地环境环保与应急救援等技术。

来源：中国船检

6. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	365.00	380.00	575.00	570.00
Hong Kong	372.00	379.00	589.00	n/a
Tokyo	398.00	401.00	n/a	730.00
Busan	n/a	n/a	n/a	n/a
Fujairah	368.00	465.00	n/a	665.00



Istanbul	365.00	380.00	595.00	n/a
Rotterdam	343.00	378.00	543.00	n/a
Houston	345.00	n/a	570.00	n/a
Panama	355.00	n/a	605.00	n/a
Santos	375.00	406.50	n/a	712.00

截止日期: 2018-03-09

## ◆ 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08周	第07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08周	第07周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,450	8,350	100	1.2%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,700	5,600	100	1.8%	
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: 2018-03-06

### (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
3	TAK	318,000	DSME, S. Korea	2020	Apollo - Norwegian	8,650	scrubber fitted



5	BC	208,000	Jiangsu New Yangzijiang, China	2019-2020	China Development Bank Leasing -	4,700	Tier III, options declared
2	BC	82,000	Yangzijiang, China	2019	Ocean Longevity - Chinese	2,500	Tier II, options declared
1+1	TAK/GAS	174,000 cbm	Samsung, S. Korea	2020	Cardiff Marine - Greek	18,400	
2	TAK/GAS	170,000 cbm	DSME, S. Korea	2020	Pantheon Tankers - Greek	18,220	
1	TAK/GAS	6,500 cbm	CSC Jinling, China	2020	Nanjing Yangyang - Chinese	3,100	
1	TAK/GAS	6,500 cbm	CSC Jinling, China	2020	Shanghai Changshi Shipping - Chinese	Undisclosed	
1	CRUISE	5,000 pax	Meyer Werft, Germany	2023	AIDA Cruises - German	Undisclosed	

◆ 上周二手船市场回顾

散货船								
船名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备注
ROSCO MAPLE	BC	181,453		2010	Japan	3,020	Undisclosed	
ROSCO POPLAR	BC	82,331		2008	Japan	1,780	Undisclosed	
ROSCO PALM	BC	82,153		2011	China	1,870	Undisclosed	
ROSCO LITCHI	BC	82,153		2011	China	1,870	Undisclosed	
ROSCO SANDALWOOD	BC	76,801		2004	Japan	1,250	Undisclosed	
ROSCO CYPRESS	BC	76,801		2004	Japan	1,250	Undisclosed	en bloc each*
ROSCO PLUM	BC	76,801		2004	Japan	1,250	Undisclosed	
ROSCO GINKGO	BC	76,620		2005	Japan	1,390	Undisclosed	
ROSCO LEMON	BC	75,746		2002	Japan	1,070	Undisclosed	
ROSCO BANYAN	BC	74,967		2010	Japan	1,870	Undisclosed	
ROSCO OLIVE	BC	74,951		2010	Japan	1,870	Undisclosed	
AGENOR	BC	82,000		2018	China	1,370	New Yangtze Navigation - Chinese	auction sale, unfinished hull
ARCHON	BC	82,000		2018	China	1,310	Zhejiang Hongxin Shipping - Chinese	auction sale, unfinished hull
SEA ACE	BC	81,755		2012	China	1,840	Chinese	
ELEFThERIA	BC	76,099		2001	S. Korea	940	Chinese	
ALAM PENTING	BC	87,052		2005	Japan	1,350	Chinese	
JIANGSU HONGQIANG HQ109	BC	64,000		2018	China	2,330	Eddie Steamship - Taiwanese	
BW DURUM	BC	61,491		2016	China	2,500	Navigare Capital Partners - Danish	incl. 1 yr TC \$12k/D



MARITIME UNITY	BC	58,731	2008	Japan	1,400	Thailand	
EM AMBER	BC	58,018	2010	China	1,200	Undisclosed	en bloc each**
EM CORAL	BC	58,018	2010	China	1,200	Undisclosed	
SERPENTINE	BC	50,292	2008	Indonesia	1,175	Norway	en bloc each***
SATURNUS	BC	50,292	2008	Indonesia	1,175	Norway	
AMETHYST	BC	47,301	2001	Japan	850	Chinese	
INTERLINK AMENITY	BC	38,800	2018	China	1,450	Ocean Yield - Norwegian	
INTERLINK SAGACITY	BC	38,743	2015	China	1,450	Ocean Yield - Norwegian	
INTERLINK PRIORITY	BC	38,709	2015	China	1,450	Ocean Yield - Norwegian	*incl 12-yr BBB
INTERLINK DIGNITY	BC	38,671	2015	China	1,570	Ocean Yield - Norwegian	
INTERLINK LEVITY	BC	37,300	2012	China	1,210	Ocean Yield - Norwegian	

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
SAGITTA	CV	42,614	3,414	2010	Germany	1,230	MPC - German	en bloc each
CENTAURUS	CV	42,604	3,414	2010	Germany	1,230	MPC - German	
SFL AVON	CV	23,232	1,740	2010	China	1,300	Norway/German J/V	

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
OSTRIA	GC/MPP	4,680		1998	China	190	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
PHOENIX	TAK	50,546		2011	S. Korea	1,500	Undisclosed	
PACIFIC RAINBOW	TAK	45,986		2008	Japan	1,630	Greek	
ZHONGJI NO.1	TAK	45,719		2008	China	1,150	Greek	
BREMEN TRADER	TAK/CHE+PRO	13,185		2006	S. Korea	800	Indonesian	

◆ 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
SILVER SOUL	PCC	12,765	12,300	1988		475	



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
BW HAVIS	TAK/LPG	44,995	15,955	1992	Britain	475	

  

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
GUOFENG FIRST	BC	211,320	25,550	1996		465	

  

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
HYUNDAI SUN	TAK	301,178	41,820	1998	S.Korea	440	as is Singapore
NEW KASSOS	TAK	281,050	37,924	2000	Japan	445	as is Singapore
KEEMA GIANNI	TAK	113,357	17,685	1999		460	as is Fujairah

## ◆ 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
2018-03-09	634.51	780.89	5.9641	80.923	876.03	61.6	899.52	187.66	16875.0
2018-03-08	632.39	784.92	5.9602	80.718	879.14	61.707	898.46	187.17	16888.0
2018-03-07	632.94	785.93	5.9931	80.802	879.68	61.606	899.49	186.93	16898.0
2018-03-06	633.86	782.11	5.9651	80.934	877.89	61.556	889.39	186.67	17011.0
2018-03-05	634.31	781.03	6.0088	80.992	874.62	61.471	895.36	188.04	17018.0

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。