



全一海运市场周报

2018.03 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2018.03.12 - 03.16\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【货量恢复不及预期 多数航线运价调整】

本周，工厂生产仍然处于恢复期，市场总体货量恢复进度略逊于去年，尚未完全回到正常水平。航商在部分航线继续采取停航措施以控制运力供给，但总体船舶平均装载率仍处于低位。受市场总体需求不足影响，即期市场订舱运价延续下跌。3月16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675.46点，较上期下跌7.4%。

欧地航线：运输市场仍处于恢复期，不过运输需求有陆续恢复迹象，部分航商根据订舱情况预计近期市场货量将陆续回升。部分航商继续实施停航计划进行运力控制，航商之间舱位利用率有所分化，欧洲线上海港船舶平均装载率在80~85%之间，地中海线稍低在80%左右。市场运价方面，多数航商采取降价揽货策略，即期市场订舱运价承压下跌。3月16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741美元/TEU和665美元/TEU，较上期分别下跌6.3%和5.1%。

北美航线：3月9日公布的2月非农就业数据大超预期，2月ISM制造业指数也显示回升。受益于良好的经济数据表现，美国当地消费需求及总体运输需求亦保持稳健。不过近年来北美线运力增长速度极为迅猛，供求关系一直未见根本性好转。本周市场新增货量有所不足，各航商的运力控制措施力度也不尽相同，装载率反而有所下滑。上海港船舶平均装载率美西航线在75~85%、美东航线在80%-90%之间。部分航商开始下调运价以加强揽货力度，即期市场运价随即下挫。3月16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1016美元/FEU和2009美元/FEU，较上期分别下跌11.1%和7.9%，跌幅较上期有所扩大。

波斯湾航线：运输需求表现较弱，虽然近期航商持续实施较强的运力控制措施，但总体效果平平，上海港船舶平均装载率在70~80%范围内。由于舱位较多，市场运价大幅下跌。

3月16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384美元/TEU，较上期下跌10.1%。

澳新航线：节后货量恢复情况不及预期，部分航商有停航但效果不佳，上海港船舶平均舱位利用率在60-70%之间。由于空余舱位较多，航商加大了降价



揽货力度，即期市场运价持续走低。3月16日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为933美元/TEU，较上期下跌7.0%。

南美航线：市场运输需求有所恢复，不过航商的运力控制措施有所松动，上海港船舶平均舱位利用率在90~95%之间。由于航线运价处多年来高位，对于月中的运价上调计划多数航商观望后并未跟随提价反而采取跌价揽货，即期市场运价开始高位回落。3月16日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为2007美元/TEU，较上期重挫16.1%。

日本航线：市场运价小幅上涨。3月16日，中国出口至日本航线运价指数为726.36点，较上期上涨3.5%。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【运输需求略有转好 沿海运价止跌回升】

本周，沿海散货运输市场有所改善，下游采购积极性回升，运输需求较之前略有好转，运价止跌回升。3月16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1027.97点，较上周上涨0.5%。

煤炭市场：本周，部分利好显现，沿海煤炭运输市场呈修复行情。伴随春节长假远去，下游工厂开工率进一步回升，发电用煤需求持续回复。截至3月16日，沿海六大电厂日耗煤量升至67.9万吨。与此同时，煤价持续下行的影响正在逐步减弱，煤炭“限价令”颁布实施后，煤炭价格持续下跌，环渤海5500大卡动力煤现货价格指数本期报收于658元/吨，较一月底下跌超100元/吨。大幅下跌之后，煤价下行空间已明显缩窄，部分下游电厂及贸易商已有采购动作，市场货盘较前期有所增多。运力方面的影响也是支撑本周行情的重要因素，一方面，外贸运输市场行情持续向好，吸引了大量兼营船舶，一定程度缓解了国内运力供应过剩的局面。另一方面，近期北方港口以及长江航道不同程度封航限行，部分船舶周转受阻，进一步化解过剩运力。综合上述情况，市场成交热情升温，船东挺价意愿较强，成交价格也水涨船高，沿海煤炭运价重返“上升通道”。

3月16日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1038.93点。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，各航线运价均有10%左右的涨幅，其中秦皇岛-上海（4-5万dwt）航线运价为28.3元/吨，较上周五上涨3.5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3.8元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为37.2元/吨，较上周五上涨3.8元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为35.0元/吨，较上周五上涨3.2元/吨。

金属矿石市场：由于终端需求复苏缓慢，钢材现货疲软，钢厂利润下滑，叠加环保承压，节后钢厂持续去库存，进口矿库存可用天数回落至23天，补库意愿普遍不强。此外，采暖季延后至3月20日，使得钢厂再次陷入观望之中。受此影响，沿海铁矿石运价涨幅有限，3月16日，沿海金属矿石货种运价



指数报收 1054.40 点，较上周上涨 2.4%。

粮食市场：目前粮食需求阶段性转淡，春节过后，猪肉价格再度大幅下挫，一定程度打击了饲料厂的补库积极性。而从最大的玉米深加工产品淀粉需求方面看，春节后一段时间是淀粉需求淡季，目前玉米淀粉生产理论利润均为负值，限制了玉米深加工收购动作。加之中储粮玉米拍卖专场的投放量在本周明显增加，增投的势头加重市场观望情绪，粮食运价在煤炭运输市场拉动下仅小幅上涨。3月16日，沿海粮食货种运价指数报收 846.13 点，较上周上涨 2.0%。

国内成品油市场：本周，沿海成品油运输需求较为低迷，由于成品油价格下跌，供货商补货意愿普遍不高。同时终端需求依旧不足，国内成品油贸易受阻，市场运价继续下跌。3月16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 965.23 点，较上周下跌 0.2%；其中市场运价成分指数报收 902.44 点，较上周下跌 0.4%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【大船气氛仍疲软 中小船稳中有涨】

本周国际干散货运输市场各船型有升有降：海岬型船继续回落；巴拿马型船租金高企，观望气氛增加；超灵便型船在镍矿和钢材货盘支撑下，涨幅扩大。远东干散货综合指数窄幅波动。3月15日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为 975.23 点，运价指数为 828.89 点，租金指数为 1194.73 点，较上周四分别上涨 1.2%、0.1%和 2.3%。

海岬型船市场：海岬型船市场继续下跌，太平洋市场先扬后抑，远程矿航线继续回落。国际铁矿石价格自3月初以来持续下跌，本周止跌企稳，铁矿石贸易不活跃；且国内沿海主要港口铁矿石库存再创历史新高，3月16日为近 1.6 亿吨，库存压力较大。本周巴西和南非至远东地区长航线铁矿石运输市场依然表现安静，成交较少，行情低迷，巴西图巴朗至青岛航线运价从 2月23日 16.806 美元/吨跌至周四 15.219 美元/吨，跌幅 10.4%。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 15.219 美元/吨，较上周四下跌 2.2%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 11.517 美元/吨，较上周四下跌 4.6%。太平洋市场呈先扬后抑走势，上周末，西澳至青岛航线成交价止跌企稳小幅反弹至 6.4 美元/吨左右，不过本周未能延续上涨势头，行情继续疲软，运价继续向下。15日报出的成交价在 6.1-6.15 美元/吨。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 12408 美元，较上周四下跌 5.0%。澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 6.111 美元/吨，较上周四下跌 1.2%。

巴拿马型船市场：本周巴拿马型船市场涨幅收窄。自 2 月下半月以来，巴拿马型船市场连续上涨，中国-日本/太平洋往返航线日租金从 9714 美元涨至 13460 美元，涨幅 38.6%。由于目前租金水平已处于今年最高水平，本周市场观望气氛浓厚，成交量下降，FFA 远期合约价格也在走跌，不过船东信心充



足，巴拿马型船太平洋市场租金仍然坚挺。15 日成交纪录显示，8.1 万载重吨船，3 月 17-19 日长江口交船，经北太平洋美国西海岸，新加坡-日本范围还船，成交日租金为 13750 美元。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 13460 美元，较上周四上涨 4.9%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 12575 美元，较上周四上涨 6.7%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 7.009 美元/吨，较上周四上涨 3.1%。粮食航线，南美市场成交一般，3 月份装期的货盘较少，FFA 远期合约价格下跌，粮食航线租金、运价水平相对平稳。15 日市场报出 8.1 万载重吨船，4 月 1-7 日南美东海岸交船，远东还船，成交日租金为 16350 美元加 63.5 万美元空放补贴。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为 34.05 美元/吨，较上周四上涨 1.8%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场继续上涨。近期国内煤价下行，进口煤贸易偏淡；镍矿和钢材市场仍然活跃，继续推动东南亚地区租金、运价上涨。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 11075 美元，较上周四上涨 4.3%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 13527 美元，较上周四上涨 4.8%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 8973 美元，较上周四上涨 6.8%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.247 美元/吨，较上周四上涨 1.9%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.084 美元/吨，较上周四上涨 0.6%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价止跌企稳 成品油运价波动下行】

石油输出国组织（OPEC）首次预计，来自组织外以美国为首的非 OPEC 产油国的供给增量超过全球需求增量。并连续四个月上调美国等非 OPEC 产油国的原油供应增长预期。据美国能源信息署 EIA 公布数据，美国 3 月 9 日当周原油库存的增加高于预期，但汽油和精炼油库存均大幅回落。本周原油价格先跌后涨，布伦特原油期货价格周四报 65.05 美元/桶，较上周上涨 1.9%。全球原油运输市场大船运价低位波动，中型船运价小幅下跌，小型船运价稳中有降。中国进口 VLCC 运输市场供需失衡持续，运价低位波动。3 月 15 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 510.88 点，较上期上涨 2.2%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场供需失衡持续，运价低位徘徊。上半周，中东航线市场出货稳健，运价短暂止跌企稳；下半周，4 月初货盘较少，市场重回跌势。周中，西非航线报出两笔 WS38 的成交，市场也显现止跌企稳迹象。短期来看，目前两大航线货量和运力运行平稳，运价上涨或下跌空间均有限。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS36.81，较上周四上涨 2.5%，CT1 的 5 日平均为 WS36.89，较上周四微涨 1.1%，等价期租租金（TCE）平均 5861 美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS38.19，上涨 1.7%，平均为 WS38.01，TCE 平均 8840 美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场西非出发航线运价一路下滑，地中海出发航线运价波动下跌。西非至欧洲市场运价下跌至 WS59，TCE 约 0.6 万美元/天。地中海和黑海航线运价小幅下跌至 WS73，TCE 约 0.5 万美元/天。亚洲进口主要来自美国，该航线一艘 13 万吨级船，美国至新加坡，3 月 25 日货盘，成交包干运费为 235 万美元。该航线一艘 13 万吨级船，美湾至韩国，3 月 18 至 20 日货盘，成交包干运费为 290 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小幅下跌至 WS90 (TCE 约 0.2 万美元/天)。跨地中海运价小幅上涨至 WS91 水平 (TCE 约 0.5 万美元/天)。该航线一艘 8 万吨级船，杰伊汉至地中海，3 月 19 至 20 日货盘，成交运价为 WS90。北海短程运价小幅下跌至 WS95 (TCE 在保本点附近)。波罗的海短程运价维持在 WS86，TCE 约 1.2 万美元/天。该航线一艘 10 万吨级船，普里莫尔斯克至欧洲大陆，3 月 20 日货盘，成交运价为 WS85。波斯湾至新加坡运价小幅下跌至 WS79，TCE 约 0.2 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价维持在 WS80，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波动下行。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS137 (TCE 约 0.7 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS113 (TCE 约 0.9 万美元/天)；7.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS110 (TCE 大约 1.3 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价大幅下跌至 WS84 水平 (TCE 跌至保本线附近)；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价保持在 WS127 (TCE 约 0.6 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 0.8 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数缓慢爬升 市场成交波澜不惊】

3 月 14 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 792.23 点，环比微涨 0.72%。其中，国际油轮船价综合指数、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微涨 0.56%、0.73%、0.49%、1.49%。

国际干散货运输市场各类船型有涨有跌，带动 BDI 指数围绕 1200 点来回拉锯，周二收于 1179 点，环比下跌 2.72%，船东心态依旧看好后市，二手散货船价格继续向上爬升。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1307 万美元、环比涨 0.99%；57000DWT--1628 万美元、环比涨 0.41%；75000DWT--2051 万美元、环比涨 0.38%；170000DWT--3011 万美元、环比涨 1.17%。目前，铁矿石运输需求较为安静，运价处于下行通道，远期租金也在下滑；谷物、煤炭和镍矿货盘有所增加，运价和租金较为坚挺，货主租船积极。总体来看，中、小型散货船短期、1 年期期租市场还是比较活跃，即期运价较为坚挺，大型散货船即期运价回调幅度有限，预计二手散货船价格短期稳中有涨。本周，二手散货船成交量还算活跃，共计成交 13 艘（环比减少 16 艘），总运力 80.79 万 DWT，成交金额 16860 万美元，平均船龄为 9.9 年。

国际能源署 (IEA) 上调美国原油产量增速预期，预计今年全球原油供应将超过需求，这将对 OPEC 减产行动造成威胁。市场忧虑美国页岩油产量增加，多头信心受挫，原油价格承压回落。布伦特原油期货收于 65.49 美元 (周二)，环比下跌 0.46%。国际原油运输需求总体平稳，二手油轮船价横盘波动。本周，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2290 万美元、环比涨 2.63%；74000DWT--2382 万美元、环比持平；105000DWT--2553 万美元、环比跌 0.11%；158000DWT--4237 万美元、环比跌 0.11%；300000DWT--5950 万美元、环比跌 0.28%。IEA 最新报告显示，未来 5 年原油需求将增长 7%。其中，中国和印度的原油无疑是全球能源消费的主力，需求增量将占全球原油需求增量的一半。同时，随着发展中国家的中产阶级群体壮大，对消费品和服务的需



求增加，这包括护肤品、食品、塑料、肥料、家具、汽车润滑剂等由原油加工而来的生活和工业用品，有助于推高原油需求。短期，油轮运输市场总体表现平静，阿芙拉型油轮运价略有回升，预计二手油轮价格将低位盘整。本周，二手国际油轮成交波澜不惊，共计成交 3 艘（环比增加 1 艘），总运力 10.66 万 DWT，成交金额 3180 万美元，成交船舶平均船龄为 14 年。

企业复工不如预期，沿海散货运价弱勢盘整，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--120 万人民币、环比跌 1.23%；5000DWT--775 万人民币、环比涨 2.91%。煤炭价格大跌后开始企稳，下游用煤企业和贸易商逐步进场采购；国际散运市场好于国内市场，内外贸兼营船舶转战国际市场，运力过剩压力减少，沿海运价或缓慢回升，预计二手沿海散货船价格短期以持稳为主。本周，沿海 2000DWT 和 5000DWT 左右的散货船各有成交，总运力 7696DWT，成交金额 950 万元人民币。

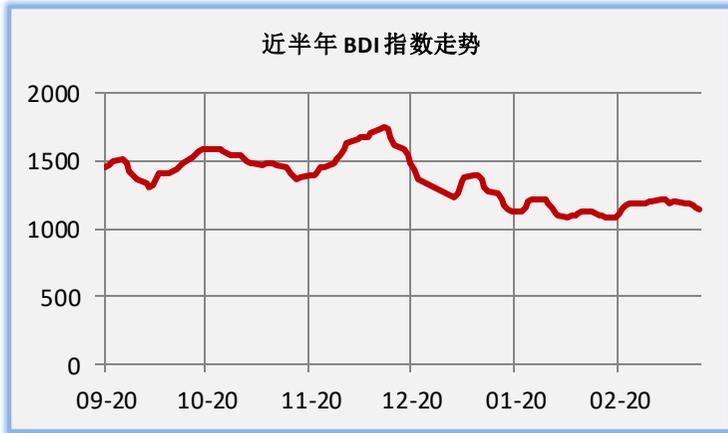
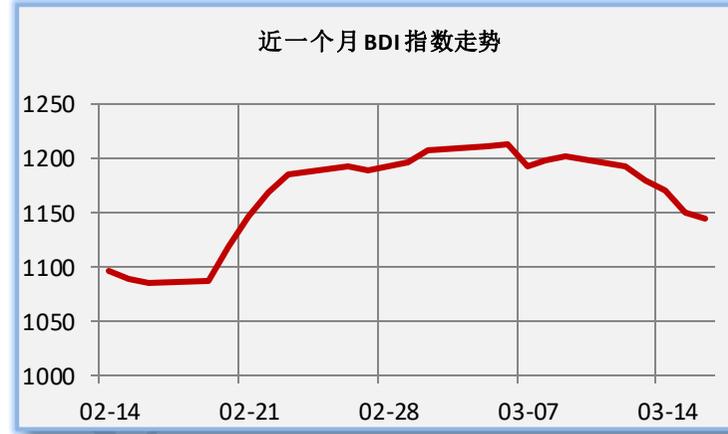
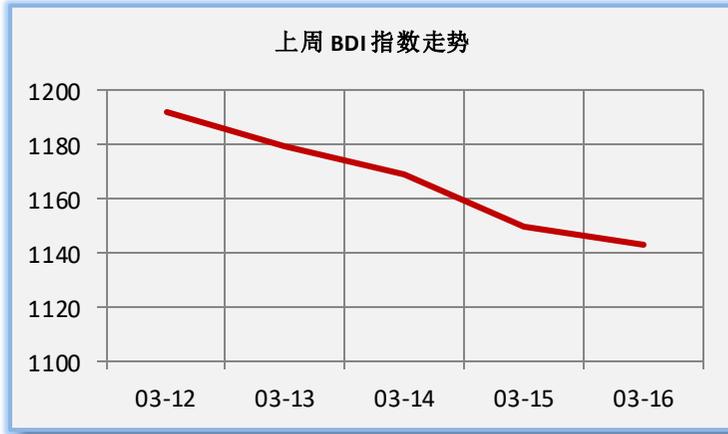
内河散货运输需求小幅增加，二手散货船价格多数反弹。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--51 万人民币、环比涨 2.98%；1000DWT--95 万人民币、环比涨 1.84%；2000DWT--181 万人民币、环比跌 0.95%；3000DWT--288 万人民币、环比涨 2.26%。国内房地产和基建项目增速收窄，预计内河散货船价格将震荡盘整。本周，内河散货船成交量维持活跃，共计成交 93 艘（环比减少 5 艘），总运力 16.662 万 DWT，成交金额 12805 万元人民币。

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12日		3月13日		3月14日		3月15日		3月16日	
BDI	1,192	-9	1,179	-13	1,169	-10	1,150	-19	1,143	-7
BCI	1,425	-54	1,362	-63	1,312	-50	1,238	-74	1,203	-35
BPI	1,624	+9	1,623	-1	1,623	0	1,619	-4	1,618	-1
BSI	1,040	+8	1,049	+9	1,061	+12	1,077	+16	1,091	+14
BHSI	615	+4	617	+2	622	+5	626	+4	627	+1





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 10 周	第 09 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	17,750	17,750	0	0.0%
	一年	20,000	20,000	0	0.0%
	三年	16,500	16,500	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	14,000	13,500	500	3.7%
	一年	14,500	14,000	500	3.6%
	三年	13,250	13,250	0	0.0%
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: 2018-03-13

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Aqua Splendor 2012 175589 dwt dely Rizhao prompt trip via Australia redel Singapore-Japan \$11,500 - Pacific Bulk

Castellani 2014 82129 dwt dely Tokuyama 19/23 Mar trip via Australia redel Japan \$15,100 - cnr

Key Opus 2015 81863 dwt dely Mariveles 19 Mar trip via Indonesia redel India \$15,500 - cnr

Frontier Leader 2013 81383 dwt dely EC South America 01/05 Apr trip Gibraltar-Skaw \$20,000 - Louis Dreyfus



Aeolian Vision 2011 80650 dwt dely Hong Kong 17/20 Mar trip via Australia to Arabian Gulf \$14,250 - Oldendorff

Popi S 2012 80400 dwt dely EC South America 26/27 Mar trip Singapore-Japan \$16,000 + \$600,000 bb - Marubeni

Fair Lady 2005 76608 dwt dely PMO 17/20 Mar trip via Red Sea redel India \$16,500 - Jaldhi

Lady Maria Ocean 2007 76596 dwt dely NC South America 01/05 Apr trip redel Skaw-Gibraltar \$15,750 + \$125,000 bb - ADMI

Panagia Stenion 2012 76072 dwt dely Hamburg 16/18 Mar min 120 days/max 23 September 2018 redel worldwide \$17,250 - Aquavita

Orpheus 2017 75600 dwt dely Santarem 31 Mar/09 Apr trip redel Skaw-Spanish Mediterranean \$16,000 + \$150,000 bb - Cargill

Jin Run 1998 72495 dwt dely Jaigarh 22/23 Mar trip via EC South America redel Singapore-Japan \$13,000 - ECTP

Nautical Anne 2016 63593 dwt dely South Africa prompt trip redel Norway \$14,000 - Eagle Bulk

Bulk Bolivia 2016 63465 dwt dely Puerto Brisa, Colombia trip redel Puerto Quetzal-Guayaquil range with coal \$33,000 - Norden

Seaboni 2015 62657 dwt dely Jeddah 22/28 Mar trip via Red Sea redel EC India \$22,650 - Jaldhi

Aquaproper 2015 61286 dwt dely Navlakhi trip via WC India redel China intention salt \$16,350 - cnr

Josco Fuzhou 2012 58705 dwt dely Yangjiang prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore \$13,750 - cnr

Nord Manatee 2010 57982 dwt dely Richards Bay-Cape Town 19/24 Mar trip redel PG-WC India incl Pakistan intention coal \$12,750 + \$275,000 bb - Oldendorff

Ikan Jerung 2009 31760 dwt dely Kosichang prompt trip redel China intention tapioca chips \$10,600 - cnr



(2) 期租租船摘录

Navios Gem 2014 181336 dwt dely Shanghai 29/30 Mar about 1 year redel worldwide \$21,000 - DHL

Songa Devi 2014 81918 dwt dely South Korea 05/15 Apr 5/8 months redel worldwide \$15,000 - Cobelfret

Sudestada 2010 75700 dwt dely Zhuhai 20 Mar 5/7 months redel worldwide \$13,500 - Oldendorff

Trans Oceanic 2012 58168 dwt dely Cebu 23 Mar 7/9 months redel worldwide \$13,000 - cnr

4. 航运市场动态

【巴拿马型散货船航运市场回顾与展望】

巴拿马型船主要用于全球煤炭海运贸易，印尼-远东、澳大利亚-印度及印尼-印度航线为全球最典型的煤炭运输航线。从航线运费走势看，2017 年全球主要航线煤炭运费都出现明显上涨，特别是远东地区这一全球最大煤炭进口区域，与其密切相关的印尼-远东航线，全年运费涨幅接近 30%。

煤炭运费上涨，除了运力增速放缓、好望角型船运费上涨刺激等因素外，最主要的内在推动因素还是 2017 年全球煤炭海运量出现快速增长。据克拉克森统计，2017 年全球煤炭海运量达到 11.98 亿吨(其中动力煤 9.38 亿吨，焦煤 2.6 亿吨)，较 2016 年大涨 5.1%，这是全球煤炭海运量自 2014 年连续三年萎缩后首次出现增长。

就印尼-远东航线看，日本、韩国等煤炭进口国进口量整体增长乏力甚至出现萎缩，航线货运需求主要依靠中国煤炭旺盛的进口需求。2017 年，中国经济稳中向好，电力、冶金等主要耗煤行业产量明显增长。据国家统计局统计，2017 年 1-11 月，全国火力发电量累计达到 41727.9 亿千瓦时，同比增长 5%，粗钢产量达到 7.65 亿吨，同比增长 6%。而从国内煤炭供应来看，2016 年行业大力去产能是的国内煤炭供应出现了较大的缺口，2017 年国内煤炭供应增加但整体不及预期，全年原煤产量预计 34.84 亿吨，增幅只有 2.2%。国内市场对煤炭存在旺盛需求，而国内供应增长不及预期，直接推动煤炭进口量的明显增长。据克拉克森统计，2017 年中国动力煤海运进口量 1.77 亿吨，较 2016 年增长 7.5%。焦煤海运进口量达到 4230 万吨，较 2016 年更是大幅增长 18.5%。2017 年中国煤炭旺盛的进口需求，直接推动了相关航线运费的快速增长。

后市来看，2018 年全球煤炭海运量持续小幅增长，在运力供给增速进一步下滑的情况下，巴拿马型船运费有望保持住 2017 年上涨后的水平。2018 年，国内经济有望延续平稳向好势头，电力行业、冶金行业等主要耗煤行业预计将保持稳步增长，煤炭消耗量也将小幅增加。煤炭供应面，在当前产能与库存出



清的背景下，预计有效产能仍增长乏力。总的来看，预计 2018 年中国煤炭进口量将保持小幅增长，据克拉克森估计，全年中国动力煤及焦煤进口量将分别达到 1.79 亿和 4290 万吨，均较 2016 年小幅增长 1%。从其它煤炭进口区域看，欧洲煤炭进口量整体将小幅萎缩，预计德国、法国等欧洲发达国家因“煤改气”等清洁能源政策实施而使得欧洲动力煤进口约减少 4%。印度本土煤炭产量增加，但仍难完全满足国内需求，特别是焦煤产能缺口明显，预计 2018 年焦煤进口量将增长约 7%。此外，东南亚煤电项目大量发展，2018 年菲律宾、越南等国家动力煤进口量有望保持 10% 以上高速增长。但考虑到总量规模限制，对全球煤炭海运量增长拉动有限。综合全球来看，预计 2018 年全球煤炭海运量达到 12.2 亿吨，较 2017 年增长约 2%。运力供给方面，综合新船交付及运力拆解情况，克拉克森认为，2018 年船队运力增速进一步下滑至 0.4% 的低位。结合以上船型运力供求关系分析，2018 年巴拿马型散货船运力供求关系将保持良性发展，航线运费有望保持在 2017 年上涨后的水平。

来源：工银租赁航运资产管理团队

【蛰伏过冬，航运业走在黎明之前？】

2008 年全球金融危机过后，航运业步入漫长的寒冬，业内企业纷纷进入高负债运营的艰难处境，从时代的“宠儿”一下子成为了“落魄的贵族”，航运巨头韩进海运的破产、传承五代德国瑞克麦斯集团的倒闭凸显了全球航运业的危机丛生。

近 10 年了，如今的航运业是否还是哀鸿遍野？据有关方面统计，2017 年全球海运量达 116.8 亿吨，同比增长 5.0%，供给增长达 3.1%，需求增速比供给高 1.9 个百分点。在船舶闲置率方面，目前的船舶闲置率为 2.0%，接近历史最低水平——意味着集运船舶基本上都有货可运，行业供需匹配程度比较高。

机构预计，2018 年预计海运需求将增长 3.2%，供给将增长 3.1%，供需差距缩小，产能过剩情况有所缓解。据《日本经济新闻》报道，尤其繁荣的是运输铁矿石和煤炭等的散装船。作为运费指标的波罗的海干散货运价指数（BDI）2017 年平均达到 1145，自 2016 年起约上升 70%，达到 4 年来的最高水平。

业界人士欢呼：“微弱的阳光终于照射进来！”

需求回暖为航企赚钱铺路

企业是感知行业景气度的最好“探针”。

2017 年集运市场的最大亮点无疑是“赚钱了”。根据前 20 大班轮公司发布的第三季度业绩显示，八成以上的企业实现盈利，与 2016 年的普遍亏损形成了鲜明对比。德路里最新报告：2017 年集运业盈利 60 亿美元，2016 年全行业则亏损 50 亿美元。



“2017 年度，我们公司实现货运收入 3.8 亿元，比上年增加 70%，利润突破一亿元”，3 月 10 日，舟山中昌海运有限责任公司总经理黄盛辉表示。

据舟山港航管理部门初步调查显示，该市水路普货船运输全面亏损局面已基本扭转，2017 年，该市航运业总收入同比增长 10%以上，2/3 的普货船运输企业呈现扭亏为盈局面，油船和化学品船运输企业继续保持较好盈利水平，舟山货运船舶运力保有量首次突破 600 万吨大关，居全省第二，较 2016 年底增加 53.65 万载重吨。当地出现有的船企大笔购买新船的现象，闲置船明显减少。

一般来讲，大宗商品之于航运业犹如大米和巧妇，息息相关。航运盈利与经济的回暖不无关系，中国经济的增长是大宗货品航运市场的绝对关键因素。

据了解，去年浙江自贸区进口大宗散货主要有原油、铁矿、煤炭、粮食等，上述货物进口重量依次为 2589 万吨、7212.5 万吨、950 万吨、448.6 万吨，除原油、煤炭进口量较去年基本持平，铁矿、大豆进口量分别首次突破 7000 万吨和 400 万吨，均创历史新高；粮食进口量增长 11.10%。

商务部部长钟山透露，我国外贸的增长速度加快，去年我国进出口总额增长 14.2%，增幅创六年来的新高，结束了连续两年的负增长态势。

根据海关总署近日公布的 1 月份我国进口和出口数据显示，我国货物贸易进出口总值 2.51 万亿元人民币，比去年同期（下同）增长 16.2%。其中，出口 1.32 万亿元，增长 6%；进口 1.19 万亿元，增长 30.2%；贸易顺差 1358 亿元，收窄 59.7%。海关总署新闻发言人黄颂平指出，2018 年我国经济将稳中求进，外贸总体回稳向好趋势将进一步稳固。

业界打破购买沉默

运力过剩导致航运业在持续至今的金融危机中低迷了 10 年。

而今，全球经济和贸易增长正逐渐恢复，根据业界人士观察和研究，航运业历史隐约存在 10 年的周期。

10 年周期的临界，让航运业界重新燃起了东山再起的欲望，纷纷打破购买沉默。“现在的海运业经营方式与过去大不一样。”黄盛辉说，这几年公司通过资产结构、运力结构的调整，通过内部管理的提升，已经建立起一个轻资产型的专业海运经营管理平台，使公司步入了快速发展的通道，该公司现有 10 艘散货船，总运力 43 万吨。2011 年，公司发现有的海运企业船只停运或者面临低价拍卖，就陆续以最低价格租用这些船舶，租用船只占公司总运力的三分之一，运营成本明显降低。2014 年至 2015 年，公司利用国家出台的相关政策机遇，淘汰 3 艘老旧船只，为企业轻装上阵创造了条件。

黄盛辉介绍说，本着“合理调配船舶，发挥规模优势，加快船舶周转，提高船舶效益”的工作思路，该公司在去年初就制定了按需调配船舶的生产策略。



去年年中在市场还未反弹之际，公司抓住机遇快速购入两艘 4.8 万吨船舶，尔后又购入 7 艘（每艘 5 万吨级）散货船，紧紧抓住了去年下半年快速上升的市场行情，争取到了投资的最大回报并且抢占了市场。去年中，随着 2 艘 4.8 万吨级船舶加入，公司同类型船舶达到 8 艘，使各航线间的船舶调配更加便捷，船队的规模效应凸显，大大降低了客户的物流成本，增强了公司的市场竞争力。

放眼全球，不少集装箱运输公司已打破了 2015 年 12 月以来的订购“沉默”。长荣海运和阳明海运等公司均已经宣布新的造船计划；2017 年第三季度，两家集装箱航运巨头地中海航运（MSC）和法国达飞轮船（CMA CGM）在韩国和中国的造船厂订购了总计 20 艘 2.2 万 TEU 的超大型集装箱船。

更重要的是，这种新船订购潮可能还会继续，因为韩国现代商船（HMM）也准备公布其超大型船舶订单的细节。

舟山市有关部门预测，2018 年舟山全市货运船舶运力将继续保持稳定。普通货船方面，预计新建造运力 10 万吨左右，但部分企业国内购买二手船的意愿强烈。

航运市场的暖意带来新船需求量上升。2017 年 9 月份全球船企新签订单 83 艘，共计 1182 万载重吨，从环比和同比来看，新船订单都有大幅增长。

中国船舶工业行业协会数据显示，2017 年 1-12 月，全国造船完工量 4268 万载重吨，同比增长 20.9%，其中海船为 1292 万修正总吨。新承接船舶订单量 3373 万载重吨，同比增长 60.1%，其中海船为 1136 万修正总吨。截至去年 12 月底，手持船舶订单量 8723 万载重吨，比 2016 年底手持订单量下降 12.4%，其中海船为 2984 万修正总吨，出口船舶占总量的 90.2%。

发布中国新造船价格指数的相关部门指出，有企业认为，BDI 指数的持续上涨刺激了新船市场的活跃度。

复苏乍现 还需谨慎乐观

上海国际航运研究中心对全国一百多家航运企业进行了相关调查。根据调查结果显示，54.87%的船舶运输企业家认为，2018 年航运市场将实现温和复苏；14.28%的船舶运输企业家认为，2018 年航运市场将出现大幅上涨态势。

分析，今年 BDI 指数的旺季上涨可能会超预期，鉴于二季度南美农产品产量将维持高位，中国大豆压榨企业 2018 年仍有产能投放，其需求也保持高位，加上中国在 2017 年降低了农产品加工增值税，有利于降低行业成本。从而为航运带来积极影响。

但是，在业界前景还未实现明朗化的当下，大多数企业还是保持了清醒和谨慎。



“在当前国家还将海运列为过剩产业，银行资金还不敢进入的时期，公司通过良好品牌和信誉优先同相关金融机构达成合作，上述船只以融资租赁方式购买，总投入六-七亿元购船资金，自有资金只约占 30%。”黄盛辉说。

根据多方权威机构发布的数据，以及业内有关专家表示，2018 年的国内航运市场发展后劲恐将不足。

进入 2018 年，中国沿海（散货）综合运价指数不断下降，2 月 14 日中国沿海（散货）综合运价指数报收 1037.23 点，较 2017 年底下降 433.63 点，下降 29.48%。BDI 指数波动起伏，振幅较大，2 月 22 日报 1167 点，较上年最高 1743 点下降 576 点。

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。

有关专业人士分析，2017 年国际干散货船队扩张速度放缓，增长率约 3.2%，当前全球手持订单较上年同期增长 20%以上，但占船队规模比例短期内继续下行，2018 年国际干散货运输船队仍将低速增长，保守估计运力规模增长幅度仍达 2.7%，而据预测市场需求增长率不足 2.5%。

业界人士认为，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：中国水运报

【散货船市场今年最坏时候已经过去】

今年一月份散货船运力是过去十年船队净增最低一个月份，而随着市场需求的强劲增长，对于 2018 年散货船市场而言，散货船市场最坏的时候已经过去。

Commodore Research 分析师 Jeffrey Landsberg 近日表示，一月是散货船市场特殊的月份，因为一般来说，一月份是船队运力增长的最差时期，往往出现船队激增的状况。在今年之前的十年，每年一月有平均 115 艘新造散货船加入船队。然而，2018 年 1 月仅有约 60 艘新造散货船交付。此外，考虑到老龄船舶拆解因素，这个月船队净增约 50 艘，这也是过去十年船队净增最低的一个月份。

值得注意的是，在过去十年期间，每年 1 月份干散货船船队平均净增约 80 艘。而今年余下的时间内，每月新造船交付总量和净增量将会大大降低。



总体而言，上个月净增的 50 艘新造散货船已经被健康的散运市场所消化，截至 1 月末，几种船型的散货船运费水平与 2017 年相似。考虑到 1 月常态性运价上涨，巴拿马型散货船的运费在 1 月甚至有所上涨，部分原因便是当月全球煤炭进口需求非常强劲。

展望未来，在 2018 年余下的月份，散货船船队平均每月的净增量可能在 5 至 25 艘之间，年末散货船船队月增长率将降至最低。当然，市场肯定会有很大的波动，但乐观的是，几乎不会出现净增数量 50 艘以上的情况。

今年散货船船队增长最糟糕的情况可能已经发生，而这一增长与季节性的总货运量走低相吻合。不过，今年的新情况是船队增长远远低于去年 1 月的水平，而船队增长低于正常水平的趋势仍将显现。与此同时，近期煤炭、粮食、铁矿石贸易前景也非常乐观。尽管今年散货船船队增长最为糟糕，但就近期而言，南美谷物出口还没有出现最佳增长。

Landsberg 预计 2017/18 年度粮食贸易周期巴西将出口 6900 万吨大豆，这将远远超过 2016/17 年度出口的 6300 万吨，也让前两年的 5450 万吨相形见绌。大部分大豆货物将在未来六个月内装运，预计在 3 月至 6 月期间的货运量最为强劲。

同样重要的是，巴西和阿根廷预计在 2017/18 年粮食贸易周期中出口约 6400 万吨粗粮。这将超过 2016/17 年度的 6250 万吨，同样让 2015/16 年度装运的 3900 万吨相形见绌。南美粗粮从 6 月份开始装运，绝大多数货物通常在下半年装运（通常在 9 月份达到峰值）。总体而言，南美洲现货谷物货运量的近期前景非常令人鼓舞。虽然月度船队增长最糟糕，但是南美大豆和粗粮出口表现非常强劲。总之，散货船市场将会因此受益。

来源：国际船舶网

5. 船舶市场动态

【高彦明：中国造船业需解决“10 厘米 3 吨油”问题】

“造船业要继续全面开展质量提升行动，要精益求精、勇于创新、敢于超越，通过优化设计，提升建造质量，真正体现出中国造船工业的实力和优秀品质。”全国政协委员、河北远洋运输集团股份有限公司董事局主席高彦明在全国政协十三届一次会议期间接受记者采访时表示。

高彦明说：“2017 年，中国造船完工量、新接订单量、手持订单量稳居世界第一。这三大指标是衡量船舶工业发展规模与实力的重要依据。从 20 世纪 50 年代至 21 世纪初，上述三大指标的首位一直被日本或韩国占据。过去 10 年，中国船舶(股票)工业取得飞速发展，进入了世界造船业第一梯队”。

同时，高彦明表示，中国造船业在某些方面仍与日韩存在差距，其中最突出的是吃水和油耗问题。以 5 万载重吨以上的船舶为例，如相同吨位、相同年份



建造的相同类型的船舶，一般来说，中国建造的船舶吃水要多十余厘米，在相同速度下油耗要高 3 吨多燃油，这就使船舶的适港性和经济性大打折扣，在国际竞争中处于下风。他指出，船舶吃水大主要是设计缺乏创新所致，而耗油高则是设计、设备选型和建造三方面所致。另外，涂层质量低、部分国产设备材料质量不过关也是存在的问题。高彦明希望中国造船业坚持努力，发扬锐意进取、不甘人后的精神，解决这“10 厘米、3 吨油”的问题，完成中国造船业的超越，打造中国质量名片。

来源：中国船舶报

【这两家船厂，韩国非救不可】

近 8 年总计投入超过 37 亿美元公共资金的成东造船最终接受法院接管，而 STX 造船将彻底重组并解雇 40% 的员工以推进公司正常化。为了振兴韩国造船业，韩国政府还是选择最终“挽救”这两家韩国最重要的中型船企。

3 月 8 日上午，韩国政府召开产业竞争力相关部长会议并宣布了城东造船和 STX 海洋造船的处理方案。韩国政府副总理金东兗在会议中表示，成东造船申请法院接管已不可避免，STX 造船则需采取高强度自救措施，靠自主力量生存。另外，STX 造船在 4 月 9 日之前必须提交高强度自救方案，逾期也将由法院托管。

金东兗表示，城东造船和 STX 造船的处理方案基于过去两个月咨询公司对行业生态系统、企业竞争力、重组和业务改组进行分析，并听取公司、工会、专家等各利害关系者的意见，最终做出上述决定。

城东造船申请法院接管转型修船业务

按照韩国政府的计划，城东造船将申请法院接管而非破产清算。城东造船的清算价值超过其持续经营价值的三倍以上。韩国政府建议法院保持城东造船的营业，但将业务范围转向维修、分部装配或船体分段建造工作。目前，城东造船仅有 5 艘油船订单。

城东造船曾经是手持订单排名全球第 10 的船企。在 2010 年 4 月，城东造船与债权人签署了自愿重组协议，此后，城东造船陆续获得了近 4 万亿韩元（约合 37.4 亿美元）的注资，包括 2.5 万亿韩元的贷款和 1.5 万亿韩元的债转股。其中，城东造船主要债权人韩国进出口银行发放了 2.1 万亿韩元的贷款，并将 1 万亿韩元的债务转换为股票。

韩国进出口银行称，即使政府提供额外的大规模财政支持，城东造船继续存活的可能性也很低，因为城东造船在过去长期亏损。



STX 造船裁员 40% 专注液货船

同时，韩国政府要求 STX 造船将员工总数削减 40%，专注于小型油船和气体运输船的建造工作。目前，STX 造船拥有 1350 名员工，其中有 700 名生产员工，而 STX 造船需要将生产员工的人数减少至 180 人，相当于解雇 75% 左右的生产员工。

目前，STX 造船手持订单量共计 16 艘，交付安排持续至明年第三季度。如果 STX 造船能够保持其订单流量，债权人将会考虑提供额外的资金。

STX 造船主要债权人韩国产业银行认为，如果 STX 造船能够在一个月内削减 30% 的固定成本，该公司将能够恢复正常化，因为 STX 造船还拥有 16 艘手持订单和 1500 亿韩元现金。

不过，韩国财政部长 Kim Dong-yeon 指出，STX 造船需要采取高强度的自救措施，一旦 STX 造船的管理层和工会无法在 4 月 9 日之前做出一致承诺同意进行大规模重组和业务改组，STX 造船也将进入破产管理程序。

STX 造船曾一度是全球第四大造船企业。然而，近年来，即使在政府注资 6 万亿韩元（约合 56 亿美元）之后，STX 造船依然持续亏损。

随着工厂和船坞的接连关闭，对地区经济的担忧也在不断增加。韩国政府宣布，将制定规划帮助陷入困境的当地居民。通用汽车韩国和城东造船的重组将会给庆尚南道省统营市以及全罗北道省群山市带来一定打击。

韩国贸易、工业和能源部在 3 月 8 日表示，将留出 2400 亿韩元的资金，用以帮助通用汽车韩国和城东造船的合作企业、失业员工以及统营和群山当地的小企业主。

来源：国际船舶网

【2018 年 1~2 月船舶工业经济运行情况】

2018 年 1~2 月份，全球航运和船舶市场延续回升态势，我国新承接订单同比增幅明显，手持订单量连续回升，但受人民币升值和原材料价格上涨等因素影响，重点监测企业工业总产值等主要经济指标同比下降。

一、全国三大造船指标两升一降

1~2 月份，全国造船完工 663 万载重吨，同比下降 29.2%。承接新船订单 1229 万载重吨，同比增长 456%。2 月底，手持船舶订单 9289 万载重吨，同比增



长 0.9%，比 2017 年底增长 6.5%。

1~2 月份，全国完工出口船 624 万载重吨，同比下降 31.2%；承接出口船订单 1095 万载重吨，同比增长 473%；2 月末手持出口船订单 8481 万载重吨，同比增长 0.9%。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 94.1%、89.1%和 91.3%。

二、重点监测企业指标情况

1、造船企业三大指标两升一降

1~2 月份，53 家重点监测的造船企业造船完工 623 万载重吨，同比下降 31.7%。承接新船订单 1214 万载重吨，同比增长 516%。2 月底，手持船舶订单 9009 万载重吨，同比增长 1.5%。

1~2 月份，53 家重点监测的造船企业完工出口船 587 万载重吨，同比下降 33.7%；承接出口船订单 1084 万载重吨，同比增长 534%；2 月末手持出口船订单 8216 万载重吨，同比增长 1.1%。出口船舶分别占重点造船企业完工量、新接订单量、手持订单量的 94.2%、89.3%和 91.2%。

2、工业总产值同比下降

1~2 月份，船舶行业 80 家重点监测企业完成工业总产值 471.9 亿元，同比下降 3.8%。其中船舶制造产值 216 亿元，同比下降 4%；船舶配套产值 34.5 亿元，同比增长 13.5%；船舶修理产值 18 亿元，同比增长 0.7%。

3、船舶出口产值同比下降

1~2 月份，船舶行业 80 家重点监测企业完成出口产值 170 亿元，同比下降 14%。其中，船舶制造产值 138.6 亿元，同比下降 13.7%；船舶配套产值 7.3 亿元，同比增长 6%；船舶修理产值 11.1 亿元，同比下降 1.7%。

4、企业经济效益同比下降

1~2 月，船舶行业 80 家重点监测企业实现主营业务收入 256 亿元，同比下降 14.9%；利润总额亏损 5.2 亿元。

来源：中国船舶工业协会



6. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	368.00	385.00	580.00	575.00
Hong Kong	379.00	387.00	589.00	n/a
Tokyo	400.00	410.00	n/a	720.00
Hamburg	366.00	n/a	578.00	n/a
Fujairah	372.00	465.00	n/a	670.00
Istanbul	370.00	385.00	600.00	n/a
Rotterdam	349.00	384.00	548.00	n/a
Houston	348.00	n/a	570.00	n/a
Panama	357.00	n/a	610.00	n/a
Santos	377.00	408.50	n/a	701.00

截止日期: 2018-03-15

◆ 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 09 周	第 08 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 09 周	第 08 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,450	8,450	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,700	5,700	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,500	4,500	0	0.0%	



LRI	75,000	4,300	4,300	0	0.0%
MR	52,000	3,500	3,500	0	0.0%

截止日期: 2018-03-13

(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	114,000	Daehan, S. Korea	-	Tsakos - Greek	Undisclosed	against T/C to Chevron
2	BC	37,000	Saiki HI, Japan	2019-2020	Far East Shipping & Trading - Japanese	Undisclosed	
2	TAK/GAS	174,000 cbm	DSME, S. Korea	2020	FLEX LNG - Norwegian	18,280	
2	TAK/GAS	38,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	2019-2020	Eastern Pacific - Singaporean	4,300	
2	PCC	2,200 ceu	CSIC Whuchang, China	2020	Coscol - Chinese	Undisclosed	
1	PASS	502 pax	Austal Ships, Australia	2020	Jr Kyushu Jet Ferry - Japanese	5,300	trimaran ferry

◆ 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
OCEAN INTEGRITY	BC	81,499		2015	China	2,400	Primerose- Greek	basis charter free delivery Med
JIANGSU SHENGHUA JSH413	BC	79,600		2019	China	860	Jiangsu New YZJ - Chinese	auction sale, unfinished hull
MYRMIDON	BC	73,317		1997	S. Korea	725	Chinese	
NANDINI	BC	56,071		2007	Japan	1,230	Greek	DD due 04/2018
AFRICAN PUFFIN	BC	55,863		2014	Japan	2,000	Undisclosed	
OCEAN PREFECT	BC	53,035		2003	Japan	900	Undisclosed	basis charter free delivery end of this month.
NAVIOS HERAKLES	BC	52,061		2001	Japan	810	Chinese	
NORD SEOUL	BC	36,781		2010	Vietnam	1,100	Undisclosed	



NORTHERN LIGHT	BC	28,415	2007	Japan	760	Greek
----------------	----	--------	------	-------	-----	-------

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
HERMANN HESSE	CV	23,716	1,732	2007	China	950	Sea Consortium - Singaporean	
HANSA RONNEBURG	CV	23,479	1,740	2004	China	845	Singaporean	
TASMAN STRAIT	CV	22,314	1,713	2008	Taiwan	1,000	Tufton - U.K	
SARANG	CV	21,900	1,700	2018	China	2,100	European	
SIMA SADAF	CV	20,335	1,440	2007	Germany	1,010	MPC - German	**
SIMA SAPPHIRE	CV	20,291	1,440	2006	Germany	900	MPC - German	
FRANCOISE GILOT	CV	17,350	1,345	2005	China	660	MPC - German	
SIMA PERFECT	CV	17,281	1,223	2005	Germany	720	MPC - German	
SIMA PRESTIGE	CV	17,266	1,223	2005	Germany	740	MPC - German	**
SIMA PRIDE	CV	17,266	1,223	2004	Germany	720	MPC - German	

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
SEA PIONEER	TAK/CHE	34,671		2007	China	1,000	Undisclosed	at auction
ICDAS 11	TAK/CHE	19,984		2011	Turkey	1,450	Woodward Group - Canadian	*
ICDAS 09	TAK/CHE	19,983		2010	Turkey	1,450	Woodward Group - Canadian	
GLOBAL AKER	TAK/CHE+PRO	19,924		2001	Japan	900	Chinese	
YUHSO	TAK/LPG	49,723		1999	Japan	2,350	Indonesian	re-heater and booster fitted

◆ 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	
GRACE MARINER	GC	15,828	5,330	1986	Spain	434	cement carrier converted into a self-discharger with seiki system in Feb. 2001	
JINDAL MEENAKSHI	GC	9,107	3,795	2009	China	404		
SHINYO KANNIKA	TAK	281,395	38,141	2001	Japan	450	as is Colombo incl. ROB	
NEW FRIENDSHIP	TAK	279,999	38,698	1999	Japan	450	as is Khor Fakkan	
PACIFIC MERCHANT	TAK	105,337	16,446	1998	S. Korea	491	Full gas free, full sub-continent delivery options, incl, 400t bunkers	



中国							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备注
FOWAIRET	CV	49,844	18,978	1998	Japan	360	

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
VRINDA	BC	69,221	10,099	1997	Japan	450	as is Columbo

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
DS VADA	TAK	309,636	42,295	1997	S. Korea	442	as is UAE, incl. ROB
GREEK WARRIOR#	TAK	299,999	38,968	2000	Japan	444	as is Khor Fakkan, gas free for man entry condition
MARITIME JEWEL	TAK	299,364	41,074	2000	S. Korea	460	Gas free for hotwork, full sub-continent delivery options
PACIFIC PANAMA	TAK	109,693	19,487	1999	China	488	Full sub-continent delivery range, extra bunkers included
AMBER BHAKTI	TAK	106,597	15,988	1997		383	as is Shanghai, sold via "E" auction
ARAL SEA	TAK	104,884	16,831	1999	S. Korea	435	as is Singapore

◆ [ALCO 防损通函](#)

【租约争议 - 装载铁矿粉】

在最近的伦敦仲裁(2018) 997 LMLN 2 中, 涉案船舶以经修订的 NYPE 格式订立期租租约。本案船东拒绝装载租家的铁矿粉货物且不再履行租约。由此, 船东提起了未付租金及燃油索赔, 总金额达到 145, 965.03 美元, 或进一步索赔损失及错误还船的损失。同时, 本案另涉及一些小争议, 本文不予讨论。

真正的问题因租家要装运上船的铁矿粉货物而起。有两个背景问题尤为重要。在船舶抵达霍尔迪亚(HALDIA)港口之前, 2011年6月16日开始进入季风季节, 并于船舶在港期间一直持续。租家要装运的第一批货物堆放于远离装运泊位的露天堆场。

详细信息请索取附件。



◆ 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
2018-03-16	633.4	779.26	5.9589	80.772	882.45	61.885	908.35	187.8	16887.0
2018-03-15	631.41	781.31	5.9446	80.532	881.91	61.829	904.55	186.46	16854.0
2018-03-14	632.05	783.25	5.9352	80.611	883.12	61.637	902.94	186.62	16879.0
2018-03-13	632.18	780.02	5.9459	80.635	879.06	61.74	899.13	187.02	16847.0
2018-03-12	633.33	779.56	5.9244	80.795	877.39	61.698	895.59	186.68	16846.0

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

Libor(美元)03-15							
隔夜	1.445	1 周	1.58906	2 周	--	1 个月	1.8082
2 个月	1.91613	3 个月	2.1775	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.34175	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.60138		