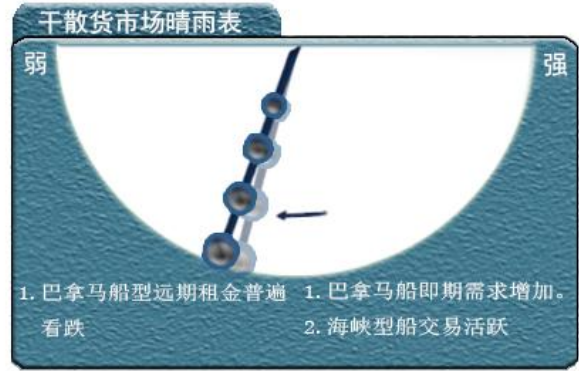


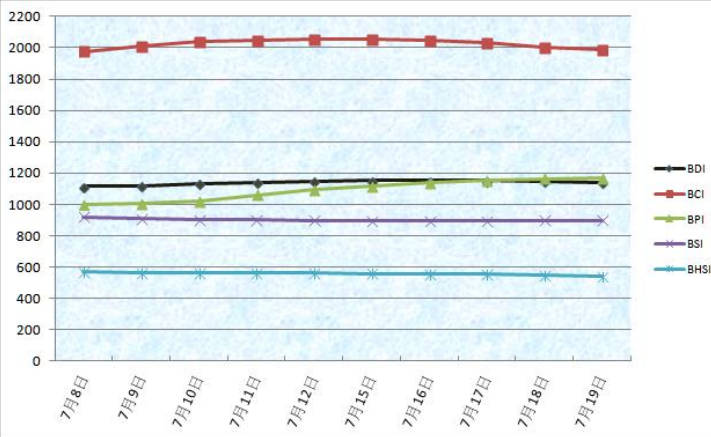
菁英航运干散货周报

2013年19期 总第19期
 地址: 上海市长宁区仙霞路137号
 盛高国际大厦1601
 邮编: 200051
 电话: +86 21 5206 9898
 传真: +86 21 5206 6767
 Email: cape@seamasterltd.com

2013年7月19日



波罗的海干散货指数



一周运价简评

- 海岬型船** BCI周五报收1987点, 下降71点, 同比上周五下降3.4%。本周海岬型船指数呈现缓慢下跌态势, 但航次期租和承租都还保持活跃。航次期租租金在13500美元/天左右, 比上周下降500美元/天。铁矿石方面, 西澳至青岛的铁矿石运价在7.75美元/吨左右, 即期市场上巴西淡水河谷货物增多, 但运价并没有较大变化, 市场上160000吨量运价在19.75~20.40美元/吨。
- 巴拿马型船** 本周指数继续小幅攀升, 周五报收1172点, 同比上涨75点, 增幅6.8%, 增速略小于上周。支撑指数上涨的仍然是大西洋市场, 即期船比较难找, 无论是美湾还是波罗的海租金都比较坚挺, 不过未来泛大西洋留下的货量正在减少。南美东岸航至中国次租金为17000美元/天。
- 超灵便型船** 本周无明显变化, 周五指数报收898点, 仅比上周上升1点。美湾至亚洲的航线有所上涨, 中和了的美湾至欧洲大陆租金的下跌。

2013年7月18日人民币FFA结算数据

协议号	远期价格(美元)	远期价格(人民币)	中间价
CTC0713	13,392.00	82,655.42	6.172000
CTC0813	11,283.00	69,638.67	6.172000
CTC0913	11,692.00	72,163.02	6.172000
CTC2014	12,635.00	77,983.22	6.172000
CTC2015	14,442.00	89,136.02	6.172000
CTCQ114	9,150.00	56,473.80	6.172000
CTCQ214	11,288.00	69,669.53	6.172000
CTCQ413	14,175.00	87,488.10	6.172000
PTC0713	8,675.00	53,542.10	6.172000
PTC0813	7,975.00	49,221.70	6.172000
PTC0913	8,064.00	49,771.00	6.172000
PTC2014	7,638.00	47,141.73	6.172000
PTC2015	8,454.00	52,178.08	6.172000
PTCQ114	7,079.00	43,691.58	6.172000
PTCQ214	8,575.00	52,924.90	6.172000
PTCQ413	8,414.00	51,931.20	6.172000
STC0713	9,383.00	57,911.87	6.172000
STC0813	9,058.00	55,905.97	6.172000
STC0913	9,143.00	56,430.59	6.172000
STC2014	8,941.00	55,183.85	6.172000
STC2015	9,230.00	56,967.56	6.172000
STCQ114	7,983.00	49,271.07	6.172000
STCQ214	9,383.00	57,911.87	6.172000
STCQ413	9,270.00	57,214.44	6.172000

数据来源: 上海清算所

如有兴趣了解更多欢迎致电我们菁英 86-21-52069898

期租平均水平(美元/每天)

船型	本周平均价	比较上周	2012年7月	2011年7月
海峽型	13842.8	11.2↓	5909	11862
巴拿马型	9136	880.6↑	8891	12658
超灵便型	9365.8	111.4↓	12726	13327
灵便型	8114	149.2↓	9707	10289

数据来源: 波罗的海航运指数中文网

一周运价回顾(美元)

船型	航线	本周平均价	价格变动
160000/10%	西澳铁 Dampier - 青岛	7.731	0.149↑
160000/10%	巴西铁 Tubarao - 青岛	20.315	0.108↑
160000/10%	南非铁 Saldanha - 青岛	13.846	0.274↑
150000/10%	南非煤 Richards Bay - 青岛	12.994	0.134↑
130000/10%	东澳煤 Newcastle - 青岛	11.752	0.165↑
70000/10%	东澳煤 Hay Point - 舟山	12.290	0.342↑
65000/10%	印尼煤 Samarinda - 广州	6.681	0.265↑
50000/10%	印尼镍 Sulawesi - 天津	11.913	0.099↓
50000/10%	菲律宾镍 Surigao - 日照	9.201	0.049↓

数据来源: 上海航运交易所 CDFI

本报告中的信息均来源于已公开的资料, 我公司对这些信息的准确性及完整性不作任何保证。报告中的信息或表达的意思不构成我公司的实际出价或征价。本报告的版权仅作为我公司内部学习、交流, 未经书面许可任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制、刊登、发表或引用。

船舶买卖概况		单位 (百万美元)		
船名	船龄	船型 dwt	船厂	成交价
AM Buchanan	新交付	81,500	新时代造船	
Densa Puma	新交付	36,722	Hyundai Vinashin	25
Tiger North	新交付	76,000	山海关造船	34
Clodomira	新交付	35,000	Shanghai S. Y.	26
Clipper Harmony	2009	31,887	Hakodate Dock	41
Clipper Hope	2010	31,883	Hakodate Dock	
Ocean Morning	2001	52,404	Tsuneishi Zosen	13.3
Pruva	1995	74,137	Hashihama Zosen	7.5
Athos	2004	52,502	Tsuneishi Cebu	15.5
Ocean Star	2000	18,367	INP Heavy Ind.	4.8
N/B RESALE HULL J0021	2013	176,000	金海重工	38
N/B RESALE HULL H1061	2013	81,525	SPP S.B.	29
Sea Mirror	1990	42,025	(印度拆解)	
Maria V.	1987	69,230	(印度拆解)	
Murmansk	1984	30,650	(印度拆解)	
Baltic Pearl	1982	38,787	(孟加拉国拆解)	4.38
Trinidad	1977	19,508	(印度拆解)	2.06
Shourong	1992	255,396	(印度拆解)	

据不完全统计

干散货船舶专题

船舶交易

新船交付 本周暂时已知的船舶交付下水有 2 艘巴拿马型船, 2 艘灵便型船。新时代造船将 81,500 载重吨的 “AM Buchanan” 轮交付给安塞乐米塔尔。市场上仍有许多新交付, 但未完全公布。

二手船市场 Baltic Trading 购入了 2 艘 32,000 载重吨灵便型船 “Clipper Harmony” 和 “Clipper Hope”, 两艘船总价为 4100 万美元。2 艘 52,500 载重吨超灵便型被售出, 分别是 “Ocean Morning” (1330 万美元, 建于 2001 年) 和 “Athos” (1550 万美元, 建于 2004 年)。

巴拿马船 “Pruva” (1995 年建于日本) 以 750 万美元的价格售予中国大陆买家。

于金海重工的造船合同 “船壳 J0021” (176,000 载重吨) 以 3800 万美元转手至希腊买家。SPP 造船厂的造船合同 “船壳 H1061” (81,525 载重) 以 2900 万美元转手, 买家信息还未公开。

新造船市场 仍有大量海岬型船订单投放。韩国北极星航运 (Polaris Shipping Co), 在本国 Hyundai Samho 船厂投下 4 艘海岬型船订单。其中 3 艘是 250000 载重吨的矿砂船, 另外 1 艘是 20700 载重吨的纽卡斯尔级干散货船。北极星官方称该笔订购是为了支持其手上的 COA, 但未公布租家名字。据经纪人预测 3 艘矿砂船造价应该在 5200 万美元, 纽卡斯尔级船应该在略低于 5000 万美元水平。

Star Bulk Carrier 在上海外高桥造船厂投下了 2 艘 180000 载重吨海岬型船。

拆船市场 25,5396 载重吨的矿砂船 “Shourong” 轮由 Kyocri Tanker Co 送至印度拆解, 该船船龄也仅有 21 岁, 成交价未公布。

租船市场成交

- ‘Cretan Wave’ 建于 2001 年, 74107 载重吨, 7 月 25-29 日 厦门交船, 途经印尼, 菲律宾还船, 租金 5000 美元/天——租家诺登
- ‘Carina’ 建于 1997 年, 73048 载重吨, 7 月 22-24 日 Shibushi 交船, 途经北太平洋美国西海岸, 新加坡-日本地区还船, 租金 6750 美元/天——租家 Oldendorff
- ‘Hanjin Paradip’ 建于 2013 年, 82000 载重吨, 7 月 28-29 日日日照交船, 租期 12 个月, 世界范围还船, 租金 9250 美元/天——租家 Vattenfall
- ‘Shropshire’ 建于 2009 年, 56812 载重吨, 防城交船, 途经印尼, 印度还船, 租金 8250 美元/天——租家 Oldendorff
- ‘Yasa Ozcan’ 建于 2006 年, 55924 载重吨, 南非即期交船, 新加坡-日本地区还船, 租金 8500 美元/天外加 250000 美元空放奖金——租家日本邮船
- ‘Rea’ 建于 2003 年, 53125 载重吨, 望加锡即期交船, 装运煤炭, 途经印尼, 中国还船, 租金 10000 美元/天外加 30000 美元空放奖金——租家 DHL
- ‘Tai Harmony’ 建于 2001 年, 51008 载重吨, 新加坡即期交船, 途经印尼, 印度西海岸还船, 租金 12000 美元/天——租家塔塔日邮
- ‘Shropshire’ 建于 2009 年, 56812 载重吨, 防城交船, 途经印尼, 印度还船, 租金 8250 美元/天——租家 Oldendorff
- ‘Cape Harrier’ 建于 2005 年, 177005 载重吨, 7 月 17 日经过新加坡交船, 途经巴西, 远东还船, 租金 10000 美元/天外加 300000 美元空放奖金——租家路易达孚
- 船名待定, 货量 160000 吨 (10% 增减), 从萨达尔尼亚到青岛, 受载期 8 月 9-12 日, 运价 14.30 美元/吨, 船方不承担装卸, 装货条件按港口规定/卸率 30000 吨/晴天工作日 (包括星期日节假日)——租家 Anglo American
- ‘Samudera Bangsa’ 建于 1997 年, 72421 载重吨, 7 月 20-25 日日日照交船, 租期 4-6 个月, 世界范围还船, 租金 7000 美元/天——租家 D’Amico
- ‘Wangaratta’ 建于 2011 年, 货量 75000 吨 (10% 增减), 从图巴朗到青岛, 受载期 8 月 8-10 日, 运价约 36.00 美元/吨, 船方不承担装卸, 装货条件按港口规定/卸率 25000 吨/晴天工作日 (包括星期日节假日)——租家淡水河谷 a
- Oldendorff 的船, 货量 160000 吨 (10% 增减), 从图巴朗到青岛, 受载期 8 月 15-30 日, 运价 19.90 美元/吨, 船方不承担装卸, 装货条件按港口规定/卸率 30000 吨/晴天工作日 (包括星期日节假日)——租家路易达孚

数据来源: 波罗的海航运指数中文网

原油价格 美元/桶

种类	7月19日	7月12日	变化
西德州	108.04	104.91	+2.98%↑
布伦特	108.7	107.73	+0.90%↑

船用燃料油 7月19日 (美元/吨)

地区	IFO380	IFO180	MGO
新加坡	610 (+4)	615 (—)	974 (+5)
上海	624 (+4)	665 (+5)	1065 (-3)
青岛	627 (—)	—	1050 (+5)
釜山	621 (+8)	647 (+4)	940 (+20)
日本	630 (-5)	638 (-4)	937 (-3)
Fujairah	594 (+6)	654 (—)	993 (+18)

无特殊情况 IFO 价格指 HSFO

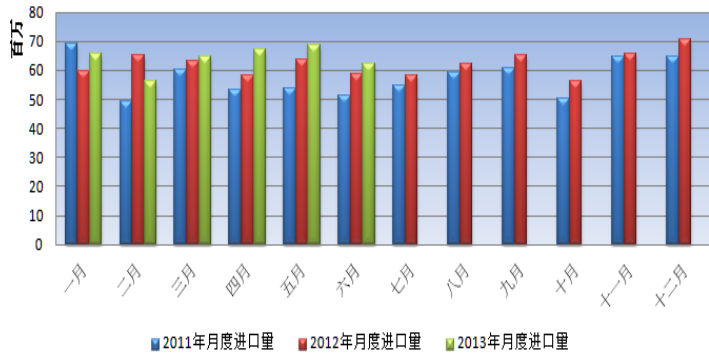


波罗的海航运指数中文网
 上海海航运经纪有限公司经波罗的海交易所授权制作维护本网站, 并在中国大陆地区发行中文版运价指数
 言出必行
<http://www.balticexchange.cn/>

拆船指数 (美元/轻吨)	本周	变化
中国	309	+7
印度半岛	400.1	-0.5

本报告中的信息均来源于已公开的资料, 我公司对这些信息的准确性及完整性不作任何保证。报告中的信息或表达的意思不构成我公司的实际出价或征价。本报告的版权仅作为我公司内部学习、交流, 未经书面许可任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制、刊登、发表或引用。

国内铁矿石（铁矿砂及精矿）进口量



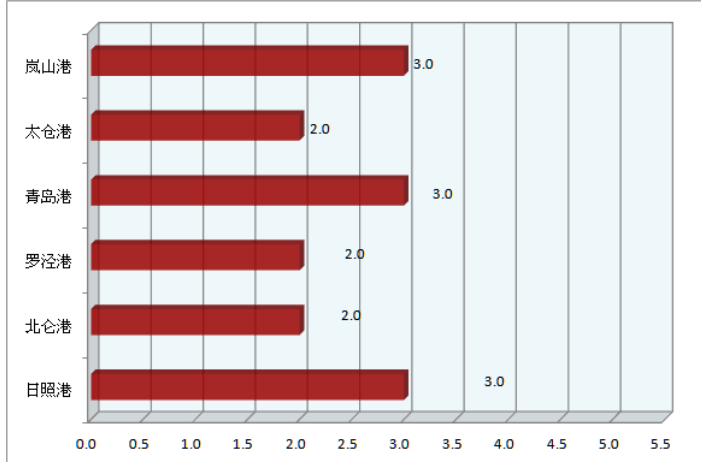
矿粉 FOB 价格 单位：美元/吨

名称	品位	发货地	7月19日	7月12日	变化
澳洲 Pb Lump	62.5%	Dampier	133	129	4↑
澳洲 Pb Fine	61.5%	Dampier	122	119	3↑
澳洲 Newman Fine	62.5%	Hedland	124	120	4↑
澳洲 Yandi Fines	58%	Dampier	113	110	3↑
巴西 SFOT	63%	Tubarao	109	106	3↑
巴西 IOCJ	65%	Tubarao	118	115	3↑

国内市场钢材价格指数

品种	7月19日	7月12日	涨跌
钢材综合	130.61	128.87	1.74↑
长材	143.66	141.43	2.23↑
扁平	118.13	116.85	1.28↑
一次材	137.41	135.19	2.22↑

待港时间较长的铁矿石港口（天）



铁矿石专题快报

日照国际铁矿石交易中心“鸣锣”当日成交2亿

(来源：人民网)有删减

经过近一年的酝酿，山东日照国际铁矿石交易中心于7月9日鸣锣开市。交易中心当日实现申报9笔，成交3笔，成交量24.54万吨，成交金额2.13亿元。

对此，新华社评论称“这标志着中国铁矿石贸易流通领域正在发生变革”，路透社在将该交易中心形容为“非官方铁矿石交易平台”（北京国际矿业权交易所的铁矿石交易平台有官方背景）的同时，称赞“此举预示着中国政府进一步放松对铁矿石进口的管制”。

对业界人士来说，日照交易中心并不陌生。2009年5月25日，当时注册资本2000万元，由山东华信工贸有限公司、日照中瑞物产有限公司、山东万宝集团有限公司等5家股东组成的交易中心就高调成立，并计划打造中国版铁矿石指数—日照指数。但不到半个月，中国钢铁工业协会就强硬呼吁“审批部门应立即取消对此类交易中心的认可”，因为其认定“扰乱了铁矿石交易市场的正常秩序（炒卖铁矿石）”。

钢铁企业及铁矿石贸易人士认为，从2008年以来，铁矿石价格经历了几次剧烈波动，使国内矿业贸易商乃至整个钢铁行业为此付出了很大的代价。铁矿石价格形成机制的不透明与不合理，已经为全行业所诟病。业内人士认为，行业各方面都有所实践，希望探寻出一个合理的价格发现机制。由市场参与方自发形成的日照国际铁矿石交易中心的重新开市，则标志着中国铁矿石贸易流通领域正在发生深刻的变革。

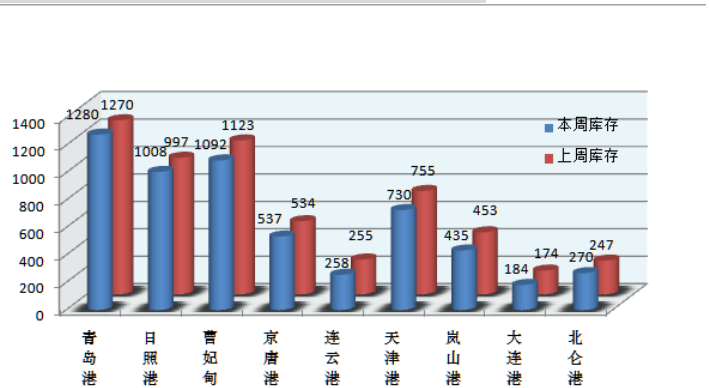
该交易中心开市当日，中国金属学会名誉理事长翁宇庆在发来的贺信中指出，“中国钢铁行业在铁矿石定价上比较被动，严重制约着行业的效益。当前我国已经开始探索新的铁矿石贸易模式，建立现货交易中心是其中之一。在日照这样一个铁矿石物流大港，以电子交易的模式，建设一个国际性的铁矿石现货交易中心，是一个有益的探索，为形成科学合理的铁矿石定价机制提供了参考。”

据了解，该交易中心采用电子商务的B2B模式，立足于现货市场。在运营模式上，交易中心实行主交易商为核心体系、分级会员并行的运营模式。依托主交易商和强大的物流支撑，交易中心可为会员企业提供方便、高效的物流金融服务，可实现从海运到港口直至钢厂内的无缝衔接。

据陈少春介绍，目前日照港已经成为全国最大的铁矿石进口港，铁矿石年到港量在1亿吨以上，向内地辐射能力强，这为铁矿石现货交易平台提供了业务支撑。按照中心规划，在运营第一年实现铁矿石交易量1000万吨的目标。按目前市场价格测算，交易额约可达80-100亿元。同时，有消息称该中心的交易将以人民币结算。

日照国际铁矿石交易中心是由中国铁路物资股份有限公司、山东华信工贸有限公司、山东万宝物流有限公司、日照中瑞物产有限公司等共同出资打造的铁矿石现货交易电子商务和现代化物流服务平台。资料显示，上述四家主要股东铁矿石年交易量达到7000万吨以上。该交易中心规划，在运营第一年实现铁矿石交易量1000万吨的目标。

国内主要铁矿石进口港库存量（万吨）



三大因素推动好望角型船市场超跌反弹

(来源: 摘自《走向多元驱动—2013年国际干散货市场上半年回顾与下半年展望》, 中国远洋航务)

1、短期因素刺激铁矿石货成交活跃

前期进口铁矿石价格弱势下跌, 钢价成本支撑进一步下移。主流矿澳大利亚 62% 粉矿外盘报价从 5 月初的 134 美元/吨跌至 6 月中旬的 110 美元/吨, 近日进口铁矿石价格有所反弹, 刺激进口需求, 中国钢厂和贸易商端午节后抓紧补库存, 6 月下旬中国 34 个港口铁矿石库存回升至 7516.6 万吨, 比 6 月中旬 7365 万吨增加了 151.6 万吨。

6 月份正值巴西和澳大利亚 2012 财年结束, 淡水河谷、力拓、必和必拓和 FMG 突击出货, 在两大洋区市场持续租入船舶。另外东澳煤炭出货较多, 国际煤炭价格跌至 3 年以来最低, 推动欧洲进口需求增加。

从构成 BCI 指数的各条航线变化来看, 6 月 5 日-28 日的 17 个交易日里, 好望角型船平均日租金水平暴涨 188.6%, 主要推动力来自于大西洋航线的需求。从四条期租航线日租金水平来看, 贡献最大的是 C8_03 大西洋往返航线和西行的 C11_03 远东-欧洲大陆航线, 这两条航线分别上涨 335% 和 125.5%; 而 C10_03 太平洋往返航线和东行的 C9_03 欧洲大陆一远东贡献相对较小。从五条程租航线运价来看, 贡献比较大的是 C2 图巴郎一鹿特丹航线、C4 理查德湾一鹿特丹航线和 C7 玻利瓦尔港一鹿特丹航线, 这三条航线分别上涨 45.64%、47.24% 和 45.32%。

2、现货市场好望角型船长低迷为做多 FFA 提供空间

好望角型船承运货种单一, 三大矿商控制了全球 70% 的铁矿石货源, 大货主、大租家通过控货控船极易操控该船型市场。随着巴西淡水河谷自货自运比例逐渐提高, 现货市场远距货盘减少, 今年一季度巴西铁矿石出口同比下跌 0.7%, 黄比下跌 30%, 为 6790 万吨, 是 2009 年二季度以来的最低。自 2 月末现货市场好望角型船市场再度陷入低迷, 大小船型租金水平倒挂持续了 4 个月。

上述两大因素导致大矿商能够通过短期释放铁矿石货盘拉高 BCI 指数, 赚取 FFA 利润, 同时 FFA 大户粮商嘉吉 (Cargill) 与德国船东 Oldendorff 做多今年三、四季度好望角型船 FFA, 驱动了期货运费的投机性上涨, 截至 6 月 27 日, 2013 年三季度好望角型船 FFA 成交价比月初上涨了 51.6%, 四季度好望角型船 FFA 上涨了 18%, 一定程度上提升了市场信心和情绪, 相应地也带动现货市场的单边走高。

3、不可抗力因素消耗部分市场运力

天灾: 6 月初, 中国沿海出现大风恶劣天气, 长江口甚至出现沉船事故, 导致进长江大船延期, 加之北方一些大船也出现短暂压港现象, 消耗了市场部分运力;

人祸: 6 月份有 4 家船公司——拥有 279 艘干散货船的韩国干散货船公司世腾泛洋 (STX Pan Ocean)、控制 30 艘干散货船的希腊船东 Excel Maritime、丹麦干散货船公司 Torm 和中国台湾船东 TMT 相继宣告破产, 短时间内租家选择范围减少, 运力供应出现暂时收紧。

中船协上半年船舶行业统计数据

(来源: 中国船舶工业协会)

来自中船协的统计显示, 今年上半年, 全国造船完工 2060 万载重吨, 同比下降 36%。承接新船订单 2290 万载重吨, 同比增长 113.2%。6 月底手持船舶订单 10898 万载重吨, 同比下降 13.4%。中国造船完工量、新接订单量、手持订单量分别占世界市场份额的 39.1%、44.2%、43.1%。同期, 我国共承接各类海工钻井平台订单 24 座/艘, 合同金额近 55 亿美元, 数量和金额分别占国际市场份额约为 54.2% 和 41.2%。

上半年, 全国完工出口船 1728 万载重吨, 同比下降 34.4%; 承接出口船订单 2104 万载重吨, 同比增长 163.3%; 6 月末手持出口船订单 9514 万载重吨, 同比下降 11.3%。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 83.9%、91.9% 和 87.3%。

上半年, 船舶行业 80 家重点监测企业, 实现主营业务收入 1203 亿元, 同比下降 18.5%; 利润总额 35.8 亿元, 同比下降 53.6%。同期, 完成工业总产值 1719 亿元, 同比下降 16.6%。其中, 船舶制造企业 880 亿元, 同比下降 31.2%; 船舶配套企业 120 亿元, 同比下降 27.3%; 船舶修理企业 54.6 亿元, 同比下降 8.5%。完成出口交货值 784 亿元, 同比下降 24.7%。其中, 船舶制造业 711 亿元, 同比下降 26.5%; 船舶配套业 23.2 亿元, 同比下降 20.7%; 船舶修理业 34 亿元, 同比下降 20.9%。

贸易商正在挑战船东地位

(来源: tradewinds)

有一个迹象, 贸易商正在通过雄厚的资金购入航运资产来挑战传统的船东。在瑞士日内瓦 Marine Money 论坛的开幕式上, 关于贸易商与船东竞争的这种担忧就表现了出来。

John Su, 任巴拿马船东 Erasmus Shipinvest (ESI) 公司执行董事兼首席执行官表示, 他的公司正在想海岬型船发方面扩张, 但是有一家大型贸易商正在与他们购船方面与他竞争。

Su 还表示贸易上同时向成为船东和货主的举动是“自相矛盾”。一个成功的范例是法国路易达孚 (Louis Dreyfus), 他有独立且不相关的公司来分别经营船舶和贸易。

嘉吉 (Cargill) 在今年五月通过为透露名字的第三方在上海外高桥船厂订购了 3 艘海岬型船。

“一定程度的投机主义”

George Wells 任嘉吉干散货部门的主管, 承认公司进驻船东领域是一定程度上的投机主义。

但是他说嘉吉的本意并不是要成为大船东。作为一家贸易商, 通过第三方合作来掌控 500 艘各种大小的船舶, 还是比较倾向于通过灵活的租租模式。

无论如何, 嘉吉承认“拥有船舶是一个锁定低价位并将这些利益转移给我们的客户的好方法。”

然而 Eagle Bulk 的主席 Sophocles Zoullas 表示, 不鼓励货主通过成立分公司购入船舶来拥有运力的做法。

在现在这个时机购入船舶可能是个好主意, 也许航运复苏就在眼前。但是 Zoullas 表示货主应该与航运公司合作来避免“船东的烦恼”

他举例了“操作风险, 法律责任和与之相关的资产负债表的杠杆问题”。

海岬型船的潜力

无论是船东还是贸易商在论坛上都一致相信最值得投资的部分是海岬型船。

Su 表示公司在此时正在划去巴拿马船的购买项目, 原因是不断攀升的价格和较低期租租金。

一艘现代巴拿马船的成本在年初是 1500 万美元, 而现在已经涨至 1800 万美元, 而 5 年期租租金仍然没有变化仍是 10000 美元/天。

在海岬型船方面, 贸易商们打算投入更多。

Wells 表示嘉吉觉得市场上在铁矿石和煤炭上的需求仍然活跃。市场将在未来一到两年有很大的改善, 但是不期望能回到 50000 美元/天的海岬型租金水平。

同时一些贸易商似乎仍站在拥有船舶的边线上。路易达孚的租船 Fabrice Paired 表示尽管公司运送者 7000 万吨的货物并控制着 46 艘船, 但是还不会成为船东。

尼加拉瓜运河明年年底开工

(来源: 中国远洋航务)

今年 6 月 13 日, 尼加拉瓜国会通过关于跨洋运河项目建设权和运营权归属的法案。香港尼加拉瓜运河开发投资公司是唯一承建方, 将拥有运河运营许可有效期 50 年, 并有权再延续 50 年。项目造价约 400 亿美元。该公司董事长王靖表示, 预计明年年底开工建设, 计划不超过 6 年的时间内实现全线通航。尼加拉瓜运河将是一条贯通大西洋和太平洋的运河。航道规划为双向宽度 520 米、船闸水面宽 83 米、深度 27.6 米、吃水深 23 米、全长约 286 公里, 最大载重吨位 40 万吨。除了尼加拉瓜运河项目本身之外, 香港尼加拉瓜运河开发投资公司还将建设一个位于加勒比海入海口鲁弗尔的世界级自由贸易区, 全面辐射美洲、非洲和欧洲国家, 该贸易区出口自由, 无配额限制, 不需要缴纳进口税和转口税, 规划建成一个围绕运河航运业为主体, 金融服务业综合构建, 全产业链配套的世界自由贸易区, 还将在运河周边建设若干个 5A 级生态旅游区。