



全一海运市场周报

2016.04 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2016.03.28 - 04.01)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求小幅回暖 多数航线运价上升】

本周，中国出口集装箱运输市场整体需求虽呈企稳回暖迹象，但受总体运力过剩基本面影响，市场运价升势不足。4月1日，上海航运交易所发布的反映总体市场的中国出口集装箱综合运价指数为646.06点，较上期下跌2.0%。受航商在多条航线上推涨带动，即期市场运价自低位出现明显回升，但运价涨幅均低于宣涨水平。4月1日，反映即期市场的上海出口集装箱运价指数为511.99点，较上期上涨22.3%。

欧洲航线：欧洲经济恢复势头时现反复，据欧盟委员会3月30日公布数据显示，欧元区3月经济景气指数连续三个月走低，降至103。数据疲软的主要原因是该区域建筑业和服务业消费者信心下降。受此影响，航商对于市场走势预期出现分化，部分航商于本周小幅跟进运价上涨，但上周领涨的部分航商则基本对运价进行了回调以确保市场份额。4月1日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为339美元/TEU，较上期上涨37.2%，近两周平均运价累计涨幅不足150美元/TEU。地中海航线，由于市场运力基数相对较小，航商的运力收缩措施效果相较欧洲航线更为明显，同时受近期运输需求反弹带来的支撑，航线供需好于欧洲航线，航商的运价提涨幅度也更高。4月1日，上海出口至地中海基本港市场运价（海运及海运附加费）为507美元/TEU，较上期上涨104.4%，近两周平均运价累计涨幅超300美元/TEU。

美国航线：北美航线，美国在劳动力市场、消费者支出、美国新屋开工率等指标上于近期显现回暖态势，有助于运输需求的稳定恢复。本周，多数航商开始上涨运价，但为确保市场份额而下调了原定的涨幅，市场平均运价涨幅不足宣涨金额的一半。4月1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922美元/FEU、1787美元/FEU，分别较上期上涨23.3%、8.2%

波斯湾航线：市场货量总体稳定，而市场运力则在航商持续的大船换小船、临时停航等措施下保持在相对低位。鉴于航线供需关系企稳并不断改善，多数航商如期执行月初的运价上涨计划，推动市场运价持续回升。4月1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511美元/TEU，较上期上升47.7%，连续三周的累计涨幅达142.2%。

澳新航线：本周运输需求总体企稳，同时受益于市场的大幅运力收缩措施，供需关系改善显著，本周上海港船舶平均舱位利用率回升至九成左右，市场运价大幅反弹。4月1日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为465美元/TEU，较上周上升40.1%。



日本航线: 本周货量小幅回升, 上海港船舶平均舱位利用率徘徊在六成左右, 市场运价小幅波动。4月1日, 中国出口至日本航线运价指数为 615.92 点, 较上期下降 2.4%。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【煤炭市场运力过剩 综合指数低位下行】

4月1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 795.86 点, 较上周下跌 1.4%。其中煤炭、金属矿石运价指数不同程度下跌, 粮食、成品油、原油运价指数维稳。

煤炭运输市场: 3月30日, 环渤海动力煤价格指数报收 389 元/吨, 连续两周环比持平。一方面, 受工业用电不振、居民用电减弱及水电冲击影响增大等因素的影响, 煤电需求隐现回落迹象, 沿海六大电力集团煤炭库存继续小幅回升。由于电厂日耗水平偏低, 下游用户采购力度偏弱, 煤价上涨力度逐步减弱, 另一方面, 近日中国铁路总公司下发文件, 进一步扩大铁路局运价调整自主权, 直通运输运价自主下浮幅度由现在的 15%调整为 30%, 影响下游企业采购成本。目前, 主要煤炭运输铁路尚未进行调价, 但 4月煤价上涨预期落空, 下游煤炭消费企业放缓采购节奏, 市场观望情绪浓厚。同时, 据市场人士估计, 今年的大秦线春季检修, 由于开年以来其日均运量低于往年检修期间运量, 预计不会对港口货源产生影响。

本周, 沿海煤炭运输市场成交冷清, 内外贸兼营船周期性集中回归内贸市场, 造成市场运力过剩, 运价加速下行。4月1日, 上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 794.13 点, 较上周同期下跌 1.4%。4月1日, 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 15.8 元/吨, 较上周同期下跌 2.1 元/吨; 秦皇岛-宁波(1.5-2万dwt)航线运价为 22.5 元/吨, 较上周同期下跌 1.5 元/吨; 秦皇岛-南京(3-4万dwt)航线运价为 22.8 元/吨, 较上周同期下跌 1.8 元/吨。华南航线受近期内外贸兼营船陆续回航至内贸市场影响, 4月1日, 秦皇岛-广州(5-6万dwt)航线运价为 19.8 元/吨, 较上周同期下跌 2.1 元/吨。

金属矿石运输市场: 钢材市场旺季需求启动, 随着气温回升, 工地陆续开工, 终端需求加快释放。宝钢、武钢、沙钢等钢厂纷纷上调 4月份出厂价格, 对 4月份钢价形成一定支撑。运输方面, 金属矿石成交平稳, 运价受煤炭运价波动的影响, 低位下探。4月1日, 沿海金属矿石货种运价指数报收 675.47 点, 较上周下跌 3.1%。

粮食运输市场: 临储开始, 港口到货都进临储库, 贸易粮较少, 贸易商购销停滞。北方玉米市场价格下行压力较大。南方饲料厂有进口玉米供应, 市场需



求整体偏弱。内贸粮食运输平淡，运价低位小幅波动。4月1日，沿海粮食货种运价指数报收 597.77 点，较上周持平。

油品运输市场：近期国际原油弱势下滑，令市场观望气氛增加，国内汽柴油价格呈现小幅回落趋势。同时，前期业者备货充足，尽管目前社会库存消化速度有所加快，但各主营单位客存量依旧高企，市场资源供应量充足，供需矛盾暂难缓解。本月成品油运价保持平稳。4月1日，上海航运交易所发布的原油货种运价指数为 1541.72 点，成品油货种运价指数为 1246.17 点，均与上周持平。

(3) 中国进口油轮运输市场

【原油运价高位盘整 成品油运价小幅下降】

俄罗斯国家石油公司（Rosneft）本周二表态将减产，而沙特阿拉伯国家石油公司（简称沙特阿美）宣布将继续在红海开采油气，并研究拉斯坦努拉（Ras Tanura）炼油厂的扩张计划。国际油价小幅下降，布伦特原油现货价格周四报 39.60 美元/桶，比上周四下降 1.1%。4月17日，欧佩克成员国和非成员国将齐聚卡塔尔首都多哈，讨论冻产协议。本周全球原油即期运输市场 VLCC 成交增多，运价大涨，其他船型成交减少，运价波动。中国主要进口航线运价大幅上调，3月31日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）为 1214.41 点，较上周四上涨 29.4%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场成交量较上周明显放大，运价大幅上涨。受市场询盘回升的影响，之前短期市场运力供大于求的局面明显改善，加之当前远东地区炼厂进口原油量仍较为强劲，市场预计近期运输需求仍将维持增长趋势，船东转向强势，大幅推涨运价。受此影响，西非租船市场运价也跟随上涨。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS83.71，较上周四上升 36.0%，5 日平均运价为 WS71.15，基本保持上周水平，等价期租租金平均为 5.4 万美元；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS79.17，上涨 20.9%，5 日平均运价为 WS70.45，等价期租租金平均为 5.9 万美元。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场各航线运价均有小幅上升。西非至地中海运价为 WS75 上下（TCE 约 2.7 万美元/天）。该航线一艘 13 万吨级船，4月14日货盘，成交运价为 WS77.5。黑海至地中海运价同步上升至 WS80 附近（TCE 约 2.5 万美元/天）。波斯湾出发航线成交不多，运价随大势而有所提升，至欧洲运价在 WS60 至 WS80，至印度运价为 WS110 以上，至印度航线 9.5 万吨货盘运价为 WS125。一艘 14 万吨级船，波斯湾至西班牙，4月23日货盘，成交运价为 WS75。中国进口主要来自红海和地中海。一艘 13 万吨级船，4月12日红海货盘，成交运价为 WS125。



阿芙拉型油轮 (Aframax)：运输市场运价有升有降。欧美短程行情盘整向上，跨地中海运价保持 WS110 至 WS115 之间 (TCE 约 2.58 万美元/天)，北海短程运价为 WS120 至 WS125 (TCE 为 3.9 万美元/天)，波罗的海短程运价在 WS100 附近 (TCE 约 3.9 万美元/天)。东南亚至澳大利亚航线运价继续回调，从 WS150 (TCE 约 4.0 万美元/天) 回落至 WS125 (TCE 约 3.0 万美元/天)。中国进口来源主要是科兹米诺，10 万吨 4 月中旬货盘已经有成交。

此外，国际成品油轮 (Product) 运输市场成交萎缩，运价综合水平小幅下降。亚洲石脑油运输航线除 LR2 型船外，运价小幅下降。波斯湾至日本 5.5 万吨级船运价为 WS120 以下 (TCE 约 1.74 万美元/天)；印度至日本 3.5 万吨级船运价 WS125 (TCE 约 1.1 万美元/天)。中国燃料油进口航线未见成交报道。欧美之间的柴油价格差距缩小，美国至欧洲货盘随之减少，本周 3.8 万吨级船美湾至欧洲柴油运价摸高 WS120 (TCE 约 1.3 万美元/天) 后降至 WS110。3.7 万吨级船欧洲至美东汽油运价小幅回升至 WS98 (TCE 不足 9000 美元/天)。

(4) 中国进口干散货运输市场

【复活节后市场回暖 综合指数稳中有升】

复活节假期后，市场从冷清气氛中缓慢回暖，尤其周四出现久违的量价齐升景象，中国进口干散货运输市场各船型船运成交升温，运价以涨为主。中国进口干散货综合指数、运价指数、租金指数均小幅上扬。3 月 31 日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数 (CDFI) 为 339.00 点，较上周四上涨 2.3%；运价指数为 366.98 点，较上周四上涨 2.0%；租金指数为 297.03 点，较上周四上涨 2.7%。

海岬型船市场：上半周因假期影响，海岬型船市场成交冷清，下半周租家积极拿船，运价延续上周升势，尤其西澳航线运价涨幅明显。中国南方至澳大利亚往返航线航次期租有少量成交，且受程租运价上行支撑，成交日租金较上周上涨超过一成。成交记录显示，18 万载重吨船，受载期 4 月 6 日-5 月 7 日，长江口交船，经东澳，中国还船，成交日租金为 2700 美元。周四，上海航运交易所发布的中国北方至澳大利亚往返航线日租金为 2667 美元，较上周四上涨 12.2%。据国家统计局测算，尽管目前全国粗钢产能利用率不到 65%，钢材产量低位徘徊，对铁矿石需求形成打压，但近期国内钢铁企业吨钢盈利水平处于近两年最高水平，将增强钢厂复产动力。这将利好海岬型船市场船运。太平洋市场，后半周西澳至青岛航线铁矿石船运成交增多，受载期 4 月上旬的市场成交运价从周初的 3.05 美元/吨上涨至周末的 3.30 美元/吨。此外，本周放出一笔东澳进口煤炭成交货盘，13 万吨货量，受载期 4 月 16 日-25 日，纽卡斯尔至舟山航线成交运价为 4.05 美元/吨。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 3.223 美元/吨，较上周四上涨 6.3%；澳大利亚纽卡斯尔至舟山航线运价为 4.050 美元/吨，较上周四上涨 1.2%。在远程矿市场，巴西图巴朗、南非萨尔达尼亚至青岛航线成交温和，成交运价分别在 5.7-5.8 美元/吨和 4.4-4.5 美元/吨。周四，上海航运交易所发布的巴西图巴朗至青岛航线运价为 5.833 美元/吨，较上周四微涨 0.5%。

巴拿马型船市场：本周巴拿马型船市场中国进口煤炭船运降温，太平洋市场日租金回落；南美粮食船运升温，运价上涨。近日国家能源局督促各地方政府和企业放缓燃煤火电建设步伐，以应对日益严重的煤电产能过剩局面，利空进口煤船运，成交极少。太平洋市场仅有些东澳、印尼至印度的煤炭、以及美



西至中国的粮食船运成交。成交记录显示，8.1 万载重吨船，香港即期交船，经东澳，印度还船，日租金为 4000 美元。周四，中国南方经东澳大利亚至中国往返航线巴拿马型船 TCT 日租金为 3642 美元，较上周四下跌 4.5%。印尼萨马林达至中国广州航线运价为 3.063 美元/吨，较上周四下跌 1.0%。粮食方面，后半周南美粮食船运成交较多，TCT 租金上涨明显。8.2 万载重吨船，3 月底赤湾交船，经南美东海岸，新加坡-日本范围还船，成交日租金在 5500 美元。周四，巴西桑托斯至中国北方港口航线粮食运价为 14.918 美元/吨，较上周四上涨 4.2%。

超灵便型船市场：本周超灵便型船煤炭、粮食、钢材等货盘不断，市场运价继续上涨。周四，中国南方至印尼往返航线超灵便型船 TCT 日租金为 3191 美元，较上周四上涨 5.8%。印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 3.635 美元/吨，较上周四上涨 3.2%。镍矿成交记录显示，5.5 万载重吨船，黄埔即期交船，经菲律宾，中国还船，成交日租金 5300 美元。周四，菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 4.484 美元/吨，较上周四上涨 2.1%。

来源：上海航运交易所信息部

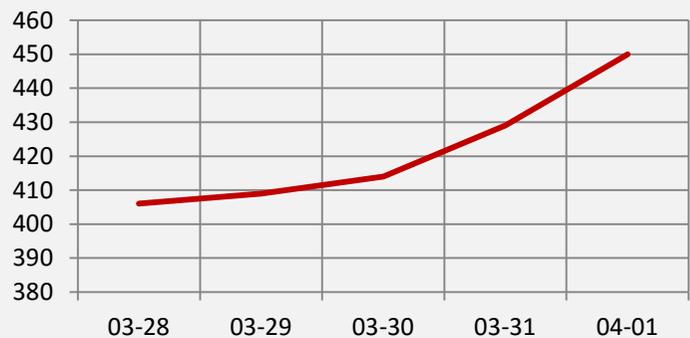
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

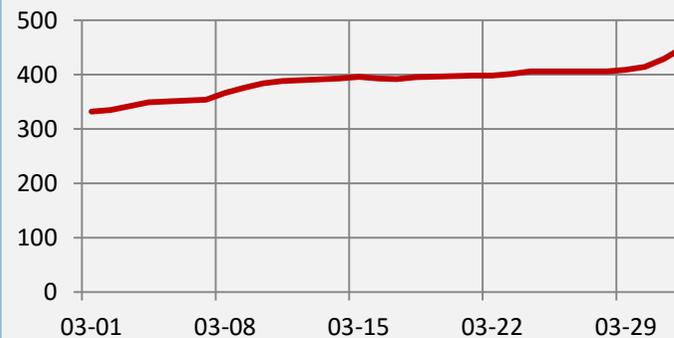
波罗的海指数	3月28日		3月29日		3月30日		3月31日		4月1日	
BDI	406	0	409	+3	414	+5	429	+15	450	+21
BCI	203	0	207	+4	210	+3	270	+60	345	+75
BPI	466	0	471	+5	484	+13	501	+17	535	+34
BSI	473	0	474	+1	475	+1	476	+1	476	0
BHSI	268	0	270	+2	271	+1	272	+1	272	0



上周 BDI 指数走势



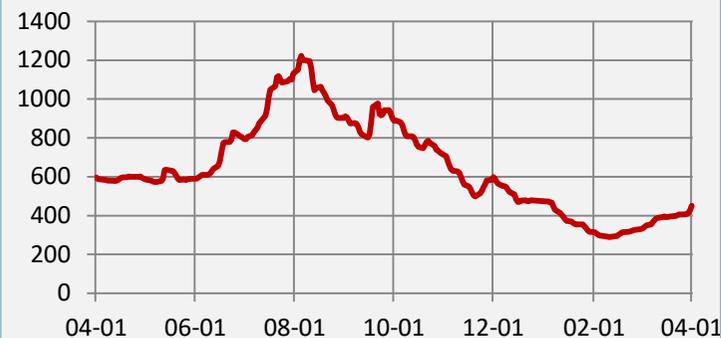
近一个月 BDI 指数走势



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 13 周	第 12 周	浮动	%
Cape (170, 000)	半年	4, 500	4, 500	0	0. 0%
	一年	5, 500	5, 500	0	0. 0%
	三年	6, 500	6, 500	0	0. 0%
Pmax (75, 000)	半年	5, 000	5, 000	0	0. 0%
	一年	5, 000	5, 000	0	0. 0%
	三年	6, 250	6, 250	0	0. 0%
Smax (55, 000)	半年	5, 250	5, 000	250	5. 0%
	一年	5, 750	5, 750	0	0. 0%
	三年	6, 750	6, 750	0	0. 0%
Hsize (30, 000)	半年	4, 250	4, 250	0	0. 0%
	一年	4, 500	4, 500	0	0. 0%
	三年	5, 750	5, 750	0	0. 0%

截止日期: 2016-03-25

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Agria 2011 56805 dwt dely Recalada prompt trip redel Continent-Mediterranean \$7,600 daily - EFE

Amis Brave 2013 61000 dwt dely Barranquilla prompt trip redel Brazil about 20 days \$6,500 daily - Norsul

Anangel Spirit 2016 180000 dwt dely Zhanjiang 6 April trip via west Australia redel Singapore-Japan \$4,500 daily - cnr

Antigoni 2000 75122 dwt dely Recalada 24/30 Apr trip redel Skaw-Cape Passero \$7,000 daily - Cofco Agri



Apollon 2003 75834 dwt dely Yantai 02/06 Apr trip redel EC India intention fertilizer \$3,550 daily - Dooyang

Azure Bay 2005 32930 dwt dely Vitoria prompt trip redel Ghent intention steels \$7,500 daily - MUR

Banzai 2002 74222 dwt dely Paradip prompt trip via EC South America redel Singapore-Japan \$5,250 daily - Beibu Gulf

Bargara 2001 74832 dwt dely aps Colombia 05/10 Apr trip redel Continent \$7,400 daily - cnr

Bellemar 2007 81448 dwt dely EC South America 20/25 Apr trip redel Singapore-Japan \$6,900 daily + \$190,000 bb - CJ International

Bulk Orion 2011 56155 dwt dely Mississippi River prompt trip redel WC South America \$8,500 daily - Bunge

Cervia 2010 92500 dwt dely Qinzhou 04/06 Apr trip via Indonesia redel India \$4,000 daily - cnr

Columba 2011 56530 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel WC India intention coal \$5,600 daily - cnr

Conti Flint 2012 57081 dwt dely Batangas prompt trip redel CJK approx \$4,500 daily - cnr

Conti Lapislazuli HMM relet 2011 57001 dwt dely US Gulf prompt trip redel India \$8,500 daily - Seatrek

Dong-A Eos 2009 179329 dwt dely Gijon prompt trip via Trinidad redel Singapore-Japan \$6,000 daily - Oldendorff

Elbabe 2015 60200 dwt dely Recalada trip redel South Africa approx \$10,000 daily - Norden

Ever Excellent 1998 73965 dwt dely EC South America 20/30 Apr trip redel Singapore-Japan \$6,200 daily + \$125,000 - cnr

Globe Pegasus 2008 58787 dwt dely SW Pass prompt trip redel WC Central America \$8,250 daily - XO Shipping

Golden Spring 2008 83730 dwt dely Indonesia early April trip redel Philippines \$4,000 daily + \$36,000 bb - cnr



Guo Yuan 26 2012 75855 dwt dely Huizhou 05/06 Apr trip via Indonesia redel south China \$4,000 daily - Alliance

Hanjin Chiba 2014 55899 dwt dely US Gulf prompt trip redel Singapore-Japan approx \$9,000 daily - Panocean

Heina 2006 76598 dwt dely Mobile prompt trip via Santa Marta redel Skaw-Gibraltar \$5,250 daily - Uniper

Joie N Polaris relet 2011 57000 dwt dely Kosichang prompt trip redel US Gulf \$2,000 daily first 65 days \$5,000 balance - SK Shipping

Kang Cheng 2004 55541 dwt dely Huangpu prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore \$5,300 daily - cnr

Ocean Prince 2002 52475 dwt dely US Gulf 03/05 Apr trip redel China approx \$8,000 daily - Pacbasin

Ocean Wind 2005 76619 dwt dely Hong Kong 28/30 March in d/c trip via Indonesia redel Hong Kong \$3,000 daily - Cargill

Omiros L 2013 81259 dwt dely Recalada 08/15 Apr trip redel Mediterranean \$8,750 daily - Louis Dreyfus

Porthos 2010 56825 dwt dely Richards Bay prompt trip redel WC India \$10,500 daily - cnr

Reunion Bay 2006 32354 dwt dely N. France mid Apr trip redel Nador \$7,000 daily - cnr

Rosco Maple 2010 181453 dwt dely CJK 06 Apr/07 May trip via EC Australia redel China \$2,700 daily - Jiangsu Steamship

Serendipity 2008 53800 dwt dely Recalada 02/09 Apr trip redel Durban \$8,750 daily - WBC

Silvaplana 29721 2003 dwt dely Maceio prompt trip redel Portugal \$6,750 daily - Norden

Tenki Maru 2009 58758 dwt dely Surabaya prompt trip via Indonesia redel Thailand intention coal approx. \$5,000 daily - Klaveness

Tenten 2012 81336 dwt dely Hong Kong prompt trip via EC Australia redel India \$4,000 daily - China Shipping



Twinkle Island 2012 82265 dwt dely Taniyama 04 Apr/05 May trip via NoPac redel Singapore-Japan \$3,800 daily - Bunge

Zheng Run 2013 81810 dwt dely Aratu-Recalada range 14/20 Apr trip redel Singapore-Japan \$7,000 daily + \$210,000 bb - Noble

(2) 期租租船摘录

Atalandi 2014 77529 dwt dely Fangcheng spot 20/25 months trading redel worldwide \$5,300 daily - Glencore

Erato 2004 74444 dwt dely Huangpu end March 11/14 months trading redel worldwide \$4,650 daily - Glencore

Joie N 2011 57000 dwt dely Kosichang prompt about 4/6 months trading redel worldwide \$5,000 daily - Polaris

Mercurial Virgo 2013 81545 dwt dely Lazaro Cardenas 01/05 Apr 5/7 months trading redel worldwide \$6,000 daily - Louis Dreyfus

Mykonos 2013 81386 dwt dely Singapore 03/05 Apr about 4/8 months trading redel worldwide \$5,500 daily - Pan Ocean

Norfolk 2002 164218 dwt dely Liuheng 28/30 Mar 8/12 months trading redel worldwide \$4,350 daily - SwissMarine

4. 航运市场动态

【航运业的春天何时会来】

近段时间来，航运业的负面新闻接踵不断。起先是韩国现代商船为筹集现金偿还债务开始出售资产，而后又掀起了裁员潮价格战。对于航运界来说，似乎正面临的是一场前所未有的灾难。

史上最大集装箱公司破产 业内人士：并非个案

2016年3月，根据 Alphaliner 消息，韩国现代商船出现全面崩溃的风险。虽然其最大的债权人韩国开发银行(简称 KDB)近期宣布同意其将最近一期应该



支付的本金及利息还款从 3 月 29 日开始延长三个月，但是韩国政府仍没有同意为其提供担保。即使韩国现代商船能暂时松下一口气来。但是，目前看来，韩国现代商船在今年的 4 月份以及 7 月份还分别面临着一笔 1.9 亿美金以及 2.57 亿美金的巨额债务还款计划。

2016 年 3 月 17 日的，韩国现代商船的债券持有人也拒绝了延长该公司债务偿还计划的提案，并且在经过与船东公司长达一个多月的试图说服降低所租用船舶租金的谈判中也未能取得丝毫的进展。也就是说，如果韩国现代商船不能尽快的与债券持有人或者船东达成延长还款计划或降低船舶租金的协议，将很有可能被迫向法院寻求破产保护。

德路里航运中国区总经理刘倩文认为，韩国现代商船其实在近两年已经卖过几轮资产了，其实这并非个案，而是现在航运界一些大企业的现状，很多中小企业已经破产。从目前情况来看，小编认为，出售资产、合并、收购已经成为航运企业避免破产的常态。

中远与中海将会与谁联盟？

持续的市场低迷，引发的是行业一波接一波的并购潮。最为引人瞩目的是中海集运和中远集运了。中远与中海，排名第六和第七，分属不同的航运联盟，两大央企的合并将直接瓦解现在的联盟。

目前，全球集装箱航运业由四大联盟组成，他们分别是 2M 联盟(由马士基航运和地中海航运组成)、O3 联盟(由达飞海运、中海集运和阿拉伯联合轮船组成)、G6 联盟(由美国总统轮船、韩国现代商船、日本商船三井、德国赫伯罗特、日本邮船和香港东方海外组成)、CKYHE 联盟(由中远集运、韩进海运、阳明海运、日本川崎汽船和长荣海运组成)。这些航运联盟的成员间签署船舶共享协议，以实现航线和挂靠港口互补、船期协调、舱位互租、信息互享、共建共用码头和堆场、共用内陆物流体系。中远与中海合并之后，原先的联盟必然会被打破。

目前联盟的不确定性，无疑导致了大量航运公司不了解应该加入怎样的联盟，如何合作，直接导致的是大量无差别重复竞争导致了运价的不理性。所造成的结果就是集装箱运输价格新低，联盟形式混乱等。对于航运业无疑也是雪上加霜。

航运业的局面如何稳定下来？

有学者认为，当联盟局面稳定下来之后，航运业的局面自然会落叶归根。但是，马士基总裁安仕年却没有乐观。他认为，联盟只是解决方案的一部分，而且，这个也不是最终的解决方案。况且联盟间合作本身就是一个非常复杂的过程，怎样去做决策都是非常复杂。最终的解决方案需要一个长期的整合过程，这个过程可能会持续很久。



有专家认为，今年国际航运市场可能会更糟，其实是有一定道理的。虽然近年来市场有所恢复，但是总体大势还是走低的。未来航运会如何，航运的春天何时会到来?想必都要等联盟结束之后，才能盖棺定论。

来源：航运在线

【亚洲 VLCC 运价下跌 39%】

据普氏能源资讯消息称，VLCC 亚洲基准航线运价指数在上周出现大幅下跌，这是由于中国港口石油接收终端出现延误，以及租船市场上运力远超需求所致。

据悉，截至上周四，波斯湾-日本航线 26.5 万吨的 VLCC 运价指数大跌 39%，跌至 W61。租船商表示，本季度租船市场在经历了异常高位的租价之后目前开始回落。由于春季是亚洲炼油厂维护季节，油运需求应该不会很强。

不过，VLCC 市场 3 月上半月处于上行发展。受益于下半月货运需求上升，以及港口延误导致的可用运力收紧，波斯湾-日本 VLCC 基准航线在 3 月初的运价指数为 W50.5，而在 3 月中旬时升至 W102。而在 3 月下旬，市场上共有 55 艘 VLCC 获得了运输协议，相比以往每月下旬的平均获租数量 40 艘出现明显增长。据消息称，在 4 月 5 日之后，由于中国港口延误问题获得改善，VLCC 可用运力的供应量将不再紧张。

船舶经纪人称，4 月 VLCC 货运需求同样有所回升，目前市场上已达成了 38 艘 VLCC 在 4 月上旬的运输协议。其中运价最低的 VLCC 为 S-Oil 所签订的“Kalymnos”轮，该船将在 4 月 12-14 日装载货物，并在之后在拉斯塔努拉-昂山航线履行运输服务，运价基于 28 万吨 VLCC 基准运价指数 W57。消息称，由于“Kalymnos”轮船龄已有 16 年，该船运价相比目前市场的平均运价较低。

市场人士表示，未来 VLCC 运价有望触底反弹，这是由于目前该型船运价指数已接近今年年度以来的最低水平 W50.5。不过，一家韩国租船商认为，尽管目前市场已接近触底，但考虑到市场供大于求基本面仍然存在，未来市场仍然不会出现任何反弹。承租人预计，除非当前市场货运需求能够持续至 4 月中旬，否则市场运价难以回升。

来源：国际船舶网

【航运市场低迷 并购是“硬道理”】

航运市场呈现低迷状态，主要问题是过度的船舶吨位，使得许多公司很难实现并购交易。并购方案可以使市场供应过剩的状态得到缓解。



航运市场当中集装箱船，干散货船以及海工船领域，堆积了大量的过剩运力，在 2008 年金融危机之前运力过剩问题就已经堆积很多。

“航运市场在前进道路中要想要良好的发展，需要通过并购（M&A）对行业进行整合。但是不幸的是，航运公司想进行并购交易着实困难。”挪威经纪商 DNB Markets 区域主管及经理 Joachim Skorge 表示。

Skorge 补充道：“船舶资产价值下降，低现金流和紧缩的融资渠道，在当前具有挑战性的环境下，几类敏感的词汇聚集在一起显得都很重要。

“现在的趋势很明确——金融机构只关注规模大、更有实力的客户，他们有能力提供交叉销售能力。这也产生了一个问题，中等偏小型的公司在习惯上讲也存在融资渠道。” Skorge 表示。

澳大利亚海工船东 MiclynExpressOffshore (MEO) 首席执行官 Venkatraman Sheshashayee 指出，公司认为海工业务部有进行整合的必要，但是不会进行。在航运市场繁荣时期，船东追赶造船潮流并订造了太多的船只，在很长一段时间内导致运力过剩。

Abhishek Pandey，在东盟，南亚，非洲和中东地许——通过渣打银行进行航运融资和结构融资。他回忆称：“船舶资产流动性强，进入市场成本太过廉价，在订单方面，引发价格上涨的不合理现象。

来源：中国船检

5. 船舶市场动态

【破产潮过后，中国船企只能面临这样的尴尬选择】

自从国际金融危机爆发之后，国际船舶市场就进入了下行的轨道，新船订单量、新船价格不断下滑。国内船舶市场面临的形势更加严峻，最近几年，订单被取消、船厂破产倒闭的消息不断见诸报端。仅 2015 年以来，就相继有多家知名造船企业申请破产清算。

2015 年 3 月，泰州最大的民营造船企业东方重工向法院申请破产重整

2015 年 3 月，中国最大外资造船企业 STX 大连造船被裁定破产清算，债务规模 240 亿元

2015 年 5 月，浙江知名的民营造船企业正和造船也向法院提出了重整申请



2015年7月底，我国主要化学品船厂明德重工宣布破产

2016年1月，舟山五洲船舶修造有限公司成为近十年来首家破产倒闭的国有船厂

2016年2月，江苏舜天船舶不幸成为首家进入破产重整程序的国内上市船企

企业破产，本是市场经济的正常现象，对于面临市场寒潮、产能严重过剩的中国船舶业来说，则更是不得不经历的一场阵痛。

产品低端之痛

2016年刚开年，就传来了五洲船舶“倒下”的消息，这无疑为中国造船业的复苏蒙上了一层阴影。经查阅相关资料，五洲船舶为国企浙江省海运集团旗下船厂，成立于2001年10月，注册资本5000万元。其拥有3000余米岸线、8万吨级船台和3万吨级干船坞各一座及5万平方米厂房，能建造10万吨级以下各类船舶，年产能可在30万载重吨左右。尽管公司体量不大，但其国资背景却颇为引人关注，这很大程度上是由于近年来国企破产的新闻并不多见。国企船厂因何走到这一步，中国船舶信息中心经济研究中心副主任李升江分析，五洲船舶生产船型非常单一，都是巴拿马型以下的散货船，而这种船型在2015年受到很大冲击，价格下滑在50%以上。

众所周知，造船是出了名的技术密集型行业，五洲的境遇正是我国造船业产品技术含量较低的一个缩影。目前中国造船产能结构中，60%集中于煤炭、铁矿石等大宗商品散货船，国内外市场竞争激烈，这些低附加值船舶极易遭到冲击；而另一方面，又存在着高端产品供给不足的问题，近年来技术含量高、市场潜力大的绿色环保船舶、专用特种船舶、高技术船舶等订单增长较快，但我国占有量却较少。

长远来看，中国船舶产业依靠劳动力要素禀赋带来的比较优势，生产处于价值链低端的产品，在国际市场上很难打造长远的竞争优势。从2010年开始，中国已成为世界第一造船大国，造船吨位多年来位居全球第一，但造船大国并非造船强国，经济寒冬正倒逼船企主动改革创新以适应市场。

资金枯竭之困

然而，抱定“高端战略”的明德重工也不能幸免。明德重工最初以散货船起家，但很快调整思路转型汽车滚装船、化学品船等高端船型，其中在不锈钢化学品船这一细分市场上甚至一度做到了全球前列。



然而，造船是资金密集型行业，回收周期长且航运风险波动大。尽管这些年造船融资模式发生了很大变化，但以船东预付款加上银行贷款这种传统模式仍是中国船企目前主流的融资模式。进入低迷期后，一方面，船东投资造船意愿降低；另一方面，为规避风险，银行对造船业也收紧了信贷比例。

付款方式对于船厂也变得颇为不利。如今，船东在交船之前最多支付 50%的船价，甚至只预付 20%或 10%，买材料、工人工资以及水电费等支出均需要船厂垫付。但为了争夺订单，船厂也不得不接受这一苛刻条件。

垫资带来的是资金周转的巨大压力。以正和造船为例，2012 年开始，正和船厂的银行授信从 5 亿元减少至 3 亿元。虽然此后被列入工信部的船舶企业白名单，但这并没有带来特殊的政策支持。“3 亿元的累计银行贷款，能维持到现在不容易了。”正和船厂破产后，一位中层管理者说。

为了筹措资金建设已生成订单的船舶，船厂只能求助于新接订单所得到的预付款。而新订单是否能生效以获得预付款，一纸保函尤为重要。在银行融资被收紧后，正和船厂从 2013 年起，就再未得到开具保函的资格。

缺少了保函，船东往往不愿意让订单生效，更加剧了船厂现金流的紧张形势。前述正和船厂的中层管理者称，船只建造环节本就亏损，没有利润实现资金沉淀，船厂又缺乏新订单带来的资金补充，这是导致现金流断裂的原因。2014 年开始，正和船厂已无法继续维持，而此前三年，船厂一直保持着每年 12 艘以上的船舶交付规模，在当地排名前列。

产能过剩之危

除此之外，造船业整个行业的产能严重过剩更是“心腹大患”。早在 2013 年，在《国务院关于化解产能严重过剩矛盾的指导意见》中，就将船舶行业与钢铁、水泥、电解铝、平板玻璃等列为产能严重过剩行业。而据工信部预测，“十三五”期间全球新船年均需求在 8000 万至 9000 万载重吨左右，虽然目前中国造船产能已经由 8000 万载重吨下降至约 6500 万载重吨，2015 年，全国造船完工 4184 万载重吨。这意味着，仅中国的造船产能就可满足全球绝大部分的需求。

受此影响，国内造船企业面临着前所未有的压力。工信部统计显示，2015 年我国造船业三大指标“两降一升”：全国造船完工量同比增长 7.1%，新承接船舶订单量同比下降 47.9%，手持船舶订单量同比下降 12.3%，造船产能利用率不足 70%，低于同期全球造船平均产能利用率 6 个百分点。

以舜天船舶为例，公司日前发布的业绩快报显示，2015 年，公司净利润亏损高达 53.4 亿元。该公司表示，2015 年世界经济形势依旧困难，国际贸易需求进一步减少，航运市场持续萧条、波罗的海干散货指数屡创新低、国际船市低位震荡。受此影响，以干散货船产品为主的公司船舶主业不同程度的出现了延期交船、交船难、以至于船东弃船的情况，令公司船舶出口雪上加霜，面临严峻的经营形势。



有业内人士分析，造船业低迷的主要原因是产能过剩，即使行业曾出现复苏态势，但这也只是短暂的，只要行业产能过剩问题不解决，行业就无法实现真正的复苏。

产业集中之策

业内人士指出，如果说 2008 年爆发的金融海啸对航运和造船产生的影响主要是反映在银行流动性短缺上，那么自 2014 年由于大宗商品和石油价格全面下滑对造船行业的影响则主要反映在运力过剩（即需求萎缩）上。因此，国内造船业要走出困境，需调整行业结构，通过兼并重组等手段进一步提升行业集中度和抗风险能力。

中国船舶工业协会秘书长金鹏认为，当前一些企业走出去转移产能，或采取企业之间的兼并重组，把周围实力不强的船厂并入到实力更强的企业中来。这个过程中很多过剩的产能已经被市场淘汰。

“大型船企在资金、技术、政策等各个方面都具有显著的优势，在行业低迷的背景下，这种优势进一步凸显。国内造船业产能过剩的问题一定程度上是行业的结构不合理造成的，2005 年到 2007 年，全球造船业比较景气，国内造船企业一度多达数千家，很多中小造船厂纷纷上马，投机性色彩非常浓，当行业陷入周期性低谷的时候后果也就可想而知了。所以还是要通过兼并重组等手段进一步提升行业的集中度，出清过剩产能，提高抗风险能力。”中船集团相关人士表示。

事实证明，在当前环境下，大型船企抵御风险的能力明显更胜一筹。以扬子江船业为例，公司日前发布的年报显示，虽然 2015 年全球新船订单量大幅减少，但扬子江船业依然获得了 37 艘新船订单，总价值约为 22.5 亿元，相比 2014 年的 18 亿元进一步增加。

扬子江船业的情况并非个案，新船订单正进一步向大型船企集中。工信部装备工业司指出，2015 年，全国前 10 家企业造船完工量占全国 53.4%，比 2014 年提高 2.8 个百分点；新接船舶订单向优势企业集中趋势明显，前 10 家企业新接订单量占全国 70.6%，比 2014 年大幅提高 15.1 个百分点。

结构调整 时不我待

面对如今的困局，中国造船业可谓走到了一个十字路口，对于多年来形成的粗放式增长和产能过剩，是主动作为，勇敢斩断“烂尾”；还是静观其变，守着市场回暖？

其实，低谷并不可怕，相反借着低谷之机，更容易看到发展中存在的问题，从而趋利避害，迈开深层结构调整的步伐。中国造船业正进入深度调整和转型



的关键之时，关键之时更需要有非凡之举，唯有拿出“壮士断腕”的勇气，在结构调整、转型升级上出实招、出狠招，才能加快破解眼前的结构性产能过剩困局。

一方面要压减创新能力弱、能耗大、效率低的造船低端产能，实行关停并转，提高船舶工业产业集中度，鼓励企业自律产能，通过升级改造形成高效率、智能化、低能耗和绿色环保的优质产能，形成合理的产能结构；同时针对船企的兼并重组，在债务重组、人员分流、资产整合方面给予政策和资金支持。

另一方面，对符合新公约、新规范、新标准的绿色环保船型、高技术船型、海洋工程装备及配套设备的研发，加大投入支持；加强企业生产工艺流程改造和针对高技术船舶、海洋工程装备、船用设备专业化的能力建设。

可见，只有加快造船结构调整，才能增强产业活力和国际竞争力，真正实现由造船大国向造船强国的转变。

来源：中国水运网

【Fred 回归市场收购海岬型船？】

消息人士透露，日本 Doun Kisen 已接连售出第 2 艘海岬型船，而对家 Fred Cheng 也借此交易重回船东舞台。

据悉，17.6 万吨级的 Cape Grace 轮（造于 2006 年）将以 1175 万美元的价格易手。

经纪行称，Cheng 是这笔交易的背后买家，他还是“力压”韦立航运 (Winning Shipping) 才夺得这艘船。

上述交易目前还未正式落定。据知情人士称，接下来这位商人对于船舶投资仍有一定胃口。

1 季度以来，众多知名船东都在趁机“淘购”海岬型船，其中包括 John Fredriksen、John Angelicoussis、Idan Ofer、Thanassis Martinos 以及 Nikolas Vafias 等。

北极证券 (Arctic Securities) 分析师 Erik Nikolai Stavseth 指出，这笔交易又再度证明，海岬型船价已几近触底。

在线平台 VesselsValue 针对 Cape Grace 轮的估价为 974 万美元。据悉韦立当时愿意支付的价格是 1100 万美元。

本月早些时候，Doun Kisen 据悉向韦立卖掉 17.7 万吨级的 Global Partnership 轮（造于 2006 年），价格为 1200 万美元。



今年，该船东还曾卖掉 5.53 万吨级的 Federal Baffin 轮（造于 2007 年）。

Stavseth 指出，“尽管即期市场的形势依旧低迷，但海岬型板块已经脱离底部，自 3 月中旬以来大涨 30%，至每天 640 美元。”

来源：波罗的海航运交易所

6. 世界主要港口燃油价格

Bunker Ports News Worldwide BUNKER PRICES												
PORTS	IFO380			IFO180			MDO			MGO		
Amsterdam	285.00	0		315.00	0		n/a			n/a		
Antwerp	162.50	6	↑	186.50	4	↑	0.00			331.00	2	↑
Gibraltar	275.00	0		310.00	0		n/a			495.00	0	
Hamburg	288.00	0		318.00	0		n/a			n/a		
Hong Kong	191.00	0		195.00	0		0.00			0.00		
Panama	260.00	0		n/a			n/a			515.00	0	
Singapore	183.00	5	↑	190.00	2	↑	335.00	5	↑	345.00	5	↑
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0	
Tokyo	0.00			0.00			0.00			0.00		

来源：Bunker Ports News Worldwide

截止日期：

2016-04-01

◆ 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13周	第12周	浮动	%	备注
好望角型 Capesize	180,000	4,500	4,500	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,550	2,550	0	0.0%	
巴拿马型 Panamax	77,000	2,500	2,500	0	0.0%	



超灵便型 Supramax	58,000	2,400	2,400	0	0.0%	
灵便型 Handysize	35,000	2,000	2,000	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 119 周	第 118 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	9,150	9,150	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	6,100	6,100	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	5,000	5,000	0	0.0%	
LR1	75,000	4,350	4,350	0	0.0%	
MR	52,000	3,450	3,450	0	0.0%	

截止日期: 2016-03-25

(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
6	BC	9,800	CSC Jiangdong, China	2017-2018	Chinese	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
WORLD	BC	55,340		2013	Vietnam	920	Undisclosed	*
SHARP	BC	55,340		2013	Vietnam			
LEMESSOS	BC	53,100		2008	China	420	Undisclosed	
LAGUNA	BC	53,100		2009	China	420	Undisclosed	
LIVORNO	BC	53,100		2009	China	420	Undisclosed	
LONGKOU	BC	53,100		2009	China	420	Undisclosed	**
LIMAS	BC	53,100		2009	China	420	Undisclosed	
LUZON	BC	53,429		2009	China	420	Undisclosed	
DARYA TARA	BC	73,281		2000	Japan	650	European	en bloc
DARYA SHANTHI	BC	73,389		2001	Japan			



MARAKI	BC	26,472	1994	Japan	200	Turkish
FONTHIDA NAREE	BC	28,484	1995	Japan	150	Singaporean
XO TIGER	BC	46,609	2000	Japan	220	Undisclosed
JIN HUI	BC	50,777	2000	Japan	295	Undisclosed
CAPE GRACE	BC	176,269	2005	Japan	1,175	Far East

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
MERWEDIJK	CV	8,298	705	2001	Germany	200	Undisclosed	
SCT DIGNITY	CV	54,278	4,440	2010	S. Korea	1,050	Greek	

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
YAMUNA SPIRIT	TAK	159,435		2002	S. Korea	2,650	Undisclosed	***
GANGES SPIRIT	TAK	159,452		2002	S. Korea	2,650	Undisclosed	
OCEANIC CERISE	TAK	13,221		2008	S. Korea			
OCEANIC COBALT	TAK	13,226		2008	S. Korea	1,175	Norwegian	en bloc each
NOGOGINI	TAK/CHE	11,629		1996	Japan	400	Far East	

◆ 上周拆船市场回顾

孟加拉国

船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造国	价格(美元)/轻吨	备注
JENS WARRIOR	BC	169,168	22,060	1999		290	

印度

船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造国	价格(美元)/轻吨	备注
CARIBE PEARL	BC	38,760	12,052	1986	Japan	280	

巴基斯坦

船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造国	价格(美元)/轻吨	备注
GOODWILL	BC	149,401	17,006	1992	S. Korea	280	
RZS HARMONY	BC	171,779	22,363	1999	S. Korea	280	



其它							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造国	价格(美元)/轻吨	备注
VOGE FREEWAY	BC	29,227	7,921	1998	China	180	as is Malta
NEW EMERALD	BC	45,554	8,836	1996	S. Korea	289	full sub-continent range options, incl. 650 ROB
AENNE RICKMERS	CV	30,781	11,460	1998	Taiwan	255	
GAS MASTER	TAK/LPG	26,820	9,240	1985	Belgium	285	

◆ 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	澳元	加元
2016-04-01	645.85	734.93	5.7413	83.28	927.74	60.021	1037.47	495.47	497.42
2016-03-31	646.12	733.12	5.753	83.325	929.35	60.775	1053.16	495.5	498.05
2016-03-30	648.41	733.27	5.7624	83.602	933.8	61.224	1048.86	495.49	496.33
2016-03-29	650.6	728.77	5.7386	83.865	927.32	61.484	1053.67	491.14	493.48
2016-03-28	652.32	727.5	5.7476	84.081	921.15	61.817	1049.14	489.25	491.33
2016-03-25	652.23	727.85	5.7727	84.051	921.75	61.657	1056.61	490.52	492.51
2016-03-24	651.5	727.42	5.7923	83.968	918.7	61.559	1055.09	489.43	492.66
2016-03-23	649.36	728.34	5.7853	83.748	923.12	61.527	1041.55	494.98	497.63
2016-03-22	649.71	729.55	5.7963	83.793	933.31	62.309	1045.58	491.82	496.57
2016-03-21	648.24	730.72	5.8182	83.594	937.18	62.442	1052.78	491.91	496.39

(2) LIBOR 数据:



全一海运有限公司



2016-04-01

币种	隔夜	1 周	2 周	1 月期	2 月期	3 月期	4 月期	5 月期
美元	0.3791	0.3961		0.43735	0.521	0.6291		
	6 月期	7 月期	8 月期	9 月期	10 月期	11 月期	12 月期	
美元	0.9011						1.2134	

Total International Shipping