



全一海运市场周报

2016.06 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2016.05.30 - 06.03)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求保持平稳 部分航线运价上涨】

本周，中国出口集装箱运输市场总体需求平稳，但部分航线仍然存在供需失衡情况，市场运价小幅回落。6月3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658.43点，较上期下跌1.1%；航商在部分航线上跟进推涨运价，市场运价总体上升。6月3日，反映即期市场的上海出口集装箱运价指数为588.59点，较上期上涨1.9%。

欧洲航线：据欧盟委员会公布数据显示，欧元区5月经济景气指数为104.7，较前值上升0.8，显示欧元区经济出现回暖，推动运输需求上升。欧洲航线船舶平均装载率保持在90%以上。受货量上升支撑，市场运价继续小幅上涨。6月3日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为761美元/TEU，较上期上涨5.7%。地中海航线，近期南欧国家债务危机有所缓和，经济状况趋于稳定，运输需求总体企稳，船舶平均装载率徘徊在90%至95%之间。市场航商策略出现变化，订舱运价涨跌互现，总体小幅回落。6月3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889美元/TEU，较上期下跌3.2%。

美国航线：北美航线，据人力资源服务公司ADP发布数据显示，5月美国私营部门就业人数增长17.3万，较前值上升0.7万，显示美国劳动力市场需求有所增长，有助于居民消费水平的提升，从而带动运输需求上升。美西、美东航线船舶平均装载率均在90%左右。受市场基本面改善影响，北美航线运价延续上涨走势。6月3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852美元/FEU、1685美元/FEU，分别较上期上涨8.1%、3.9%。

波红航线：受当地斋月期间消费需求减弱影响，运输需求持续疲软。虽然部分航商继续实施运力控制措施，但仍难阻供需关系进一步恶化，船舶平均装载率下滑至80%左右。受此影响，市场运价出现下跌。6月3日，中国出口至波红航线运价指数为698.25点，较上期下跌2.2%。

澳新航线：运输需求未见起色，但在部分航商采取运力收缩措施的帮助下，供需关系出现改善，船舶平均装载率回升至90%左右。由于市场基本面改善，运价总体企稳。6月3日，中国出口至澳新航线运价指数为591.73点，较上周下跌0.4%。



南美航线：近期市场运输需求现回暖迹象，加上市场总体运力规模维持在较低水平，船舶平均装载率稳定在 90%左右。受供需关系好转影响，多家航商跟进执行运价上涨计划，推动即期市场订舱价格继续上升。6 月 3 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1911 美元/TEU，较上期上涨 12.5%。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【煤价上涨消息落地 综合指数小幅下探】

6 月 3 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 798.73 点，较上周五下跌 0.8%。其中煤炭、粮食运价指数下跌，成品油运价指数上涨，金属矿石、原油运价指数维稳。

煤炭运输市场：在经历了 3-5 月的煤炭消费淡季后，6 月电煤需求略有好转，本周（5 月 27 日至 6 月 2 日）内，六大电厂平均日耗煤量 56.83 万吨，较上一周期上涨 5.3%，仍低于去年同期；全国六大电厂平均库存 1259 万吨，较上一周期上涨 3.0%。煤价方面，煤矿限产政策落实执行，产量收缩，部分煤种供应开始偏紧，对价格形成支撑作用；另一方面，6 月神华、伊泰等大型煤企的下水煤价格普涨，本期环渤海动力煤价格指数报收 390 元/吨，打破煤价十周持平局面，环比上涨 1 元/吨，涨幅低于市场预期。煤价上涨坚定了电力企业对煤炭市场的观望氛围，采购积极性大降，市场货量整体萎缩。运力供求矛盾再次凸显，沿海煤炭运输价格步入下行通道。不过，随着南方持续高温，煤炭进口量无法满足电厂需求，华南地区内贸煤炭运输需求预计增加，市场或将再次迎来一小波抢拉抢运。

6 月 3 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 797.46 点，较上周下跌 2.9%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，本周市场货量继续萎缩，各航线运价均有不同程度下跌，秦皇岛-上海（4-5 万dwt）航线运价为 17.1 元/吨，较上周五下跌 2.4 元/吨；秦皇岛-张家港（2-3 万dwt）航线运价为 23.5 元/吨，较上周五下跌 1.5 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万dwt）航线运价为 24.0 元/吨，较上周五下跌 2.2 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（5-6 万dwt）航线运价为 21.8 元/吨，较上周五下跌 2.0 元/吨。

金属矿石运输市场：随着近期钢材利润的大幅收窄，钢厂的生产热情较前期出现了一定的下降，部分钢铁企业在 6 月份可能会加大停产检修的力度。原材料备货积极性降低，金属矿石需求疲弱，运价稳定。6 月 3 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 641.65 点，较上周下跌 0.5%。

粮食运输市场：本周北方市场贸易粮依旧清淡，进入 6 月后，港口以政策调运粮为主，贸易商基本停止收购。南方市场价格受饲料企业采购持续增加的支撑走强。粮食运输市场运价延续前期低迷走势，贸易商装船不积极，以装运轮换粮为主。6 月 3 日，沿海粮食货种运价指数报收 589.48 点，较上周下跌



0.9%。

油品运输市场：本周成品油市场运价持稳上涨。主营汽柴油方面，随着天气逐渐转热，汽车空调用油，工矿、基建等户外用油增多，汽柴油需求提升。6月3日，上海航运交易所发布的原油货种运价指数为1541.72点，与上周持平；成品油货种运价指数为1354.12点，较上周上涨8.7%。

(3) 中国进口油轮运输市场

【原油运价止跌回升 成品油运价小幅下降】

欧佩克6月2日会议任命了尼日利亚候选人担任秘书长，但对新产量目标未能达成协议。会上就是否设定各成员国的配额上限，以沙特和伊朗为代表的双方发生分歧。国际油价站上50美元/桶后呈现盘整态势，布伦特原油现货价格周四报50.19美元/桶。法国炼油工人罢工持续，港口装卸原油延迟约有4至5天，政府已动用储备应对燃油短缺。加之西方周一放假，本周全球原油即期运输市场总体成交略有减少，中小型船运价有升有降，而VLCC运价止跌回升，拉动综合运价小幅上行。中国主要进口航线运价攀升，6月2日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）为943.77点，较上周四上涨15.8%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场中国进口货盘增多，运价小幅攀升。当前海上油轮存储的石油已达创纪录的近2亿桶，相当于全球油轮总装载量的9%，而通常这一数字是3~5%。本周，6月中下旬货盘进入，尽管租家仍打压运价，但运力偏少和中国北方港口压港，船东优势更大，运价反弹。西非行情受中东市场带动也有明显回升。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波26.5万吨级船运价（CT1）报WS63.79，较上周四上涨18.0%，5日平均为WS58.96，环比上涨2.8%，等价期租租金（TCE）平均为3.7万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价（CT2）报WS63.25，上涨12.9%，5日平均为WS59.77，上涨3.4%，TCE平均为4.3万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场受VLCC行情带动，运价保持向上。西非至地中海运价本周从WS60（TCE约1.6万美元/天）涨到WS80。地中海运力周转受阻，黑海至地中海运价从WS90（TCE约3.1万美元/天）涨至WS100（TCE约3.5万美元/天）。波斯湾至欧洲运价提到WS45上下，波斯湾至印度运价升至WS70水平。一艘14万吨级船，伊拉克至地中海，6月23日货盘，成交运价为WS45。另一艘13万吨级船，沙特至印度，6月14日货盘，成交运价为WS72.5。中国进口货盘主要来自南美洲。



阿芙拉型油轮 (Aframax)：运输市场交易冷清，亚洲航线运价上升、欧洲航线基本下降。跨地中海运价小幅提高至 WS120 水平 (TCE 约 2.5 万美元/天)。欧洲其他短程行情继续下跌，北海、波罗的海运价分别降至 WS95、WS75 (TCE 分别约 1.1 万美元/天、1.7 万美元/天)。加勒比海短程运价小幅下降在 WS100 以下，TCE 不足 1.3 万美元/天。波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价均小幅提升至 WS90 水平，TCE 分别为 1.6、1.8 万美元/天。中国进口主要来源是欧洲、澳洲和科兹米诺，运价平稳。10 万吨科兹米诺 6 月上旬货盘成交包干运费为 50 万美元。

此外，国际成品油轮 (Product) 运输市场成交减少，尽管欧洲短程运价保持上行，综合运价有所下降。石脑油货盘不足，波斯湾至日本 7.5 万吨级、5.5 万吨级船运价分别下降至 WS85 (TCE 约 1.4 万美元/天)、WS95 (TCE 不足 1.2 万美元/天)；印度至日本 3.5 万吨级船运价降至 WS105 (TCE 约 7000 美元/天)。欧美长程运价本周一致向下，3.7 万吨级船欧洲至美东汽油运价为 WS110 (TCE 约 8500 美元/天)，3.8 万吨级船美湾至欧洲柴油运价为 WS70 (TCE 不足 3000 美元/天)，欧洲-美东-美湾-欧洲的三角航线 TCE 降至 1 万美元/天，为今年的最低水平。

(4) 中国进口干散货运输市场

【大船止跌反弹 助力综指上行】

周一欧美假期，市场成交清淡，周中市场逐步活跃。中国进口干散货运输市场各船型涨跌互现：海岬型船租金、运价重拾升势；巴拿马型船太平洋市场船多货少，租金、运价延续下行；超灵便型船小幅波动。中国进口干散货综合指数、运价指数、租金指数止跌上扬。6 月 2 日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数 (CDFI) 为 459.64 点，运价指数为 455.43 点，租金指数为 465.96 点，分别较上周四上涨 4.6%、上涨 3.0% 和上涨 7.1%。

海岬型船市场：国际原油价格在 48-50 美元/桶区间小幅震荡，海岬型船两大洋市场成交稳定，租金、运价止跌反弹。然而，6-8 月高温多雨季节来临，建筑用钢需求转弱，钢材价格下跌，钢材库存止降回升，铁矿石市场需求依然疲软，海岬型船市场持续上扬动力堪忧。中国北方/澳大利亚往返航线航次期租较上周活跃，日租金重返 6000 美元上方。成交记录显示，18 万载重吨船，天津即期交船，经澳大利亚东海岸，新加坡-日本还船，成交日租金为 6250 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 6134 美元，较上周四上涨 22.7%。太平洋市场，力拓和必和必拓租船相对活跃，西澳至青岛航线铁矿石运输成交运价止跌小涨，从上周末 4.15 美元/吨上涨至本周 4.35 美元/吨左右。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 4.315 美元/吨，较上周四上涨 7.3%。大西洋市场，后半周巴西和西非铁矿石船运升温，市场运价上涨明显。周末的成交记录显示，受载期为 6 月下旬，巴西图巴朗至青岛航线成交价为 8.9 美元/吨和 9.0 美元/吨。6 月下旬的受载期，西非佩佩尔至青岛航线成交价为 8.55 美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 8.431 美元/吨，较上周四上涨 7.7%。南非萨达尔达尼亚至青岛航线运价为 5.907 美元/吨，较上周四上涨 1.7%。

另外，5 月 30 日工银租赁与招商轮船签署合作协议联合营运旗下 4+10 条 40 万吨 VLCC 项目。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场延续上周“西强东弱”走势，太平洋市场运价下跌，大西洋市场粮食运价稳定。太平洋市场，美西的粮食船运以及澳大利亚东部、印尼至印度和中国的煤炭船运较少，租金、运价继续下滑。成交记录显示，7.7 万载重吨船，京唐即期交船，经美西，新加坡-日本还船，成交日租金为 4600 美元。7.4 万载重吨船，6 月 3-5 日台湾交船，经印尼，中国还船，成交日租金为 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 4400 美元，较上周四下跌 4.6%。印尼萨马林达至中国广州航线运价为 3.353 美元/吨，较上周四下跌 3.0%。粮食方面，南美粮食运输成交温和，运价基本稳定。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 16.755 美元/吨，较上周四下跌 0.6%。美西塔科马至中国北方港口粮食航线运价为 13.491 美元/吨，较上周四上涨 0.3%。

超灵便型船市场：太平洋市场超灵便型船成交有限，运价继续窄幅波动。周四，中国南方至印尼往返航线超灵便型船 TCT 日租金为 4299 美元，较上周四上涨 0.8%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 4.107 美元/吨，较上周四上涨 1.4%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 4.757 美元/吨，较上周四下跌 0.7%。

来源：上海航运交易所信息部

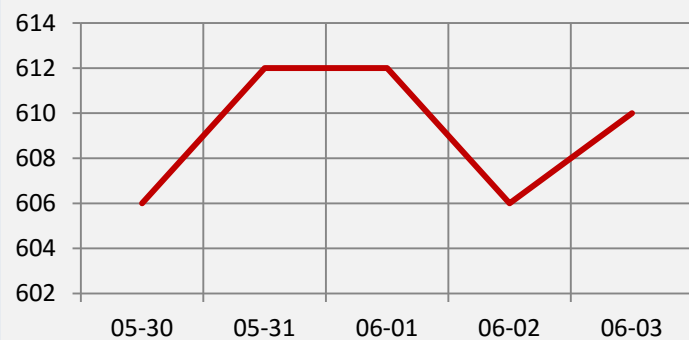
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

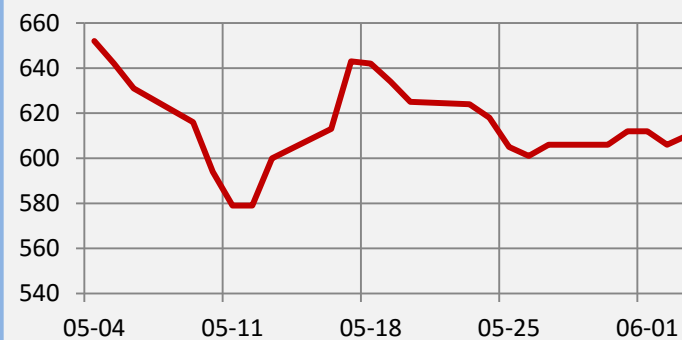
波罗的海指数	5 月 31 日		6 月 1 日		6 月 2 日		6 月 3 日	
BDI	612	+6	612	0	606	-6	610	+4
BCI	854	+24	861	+7	854	-7	913	+59
BPI	574	-8	568	-6	560	-8	550	-10
BSI	580	+1	578	-2	575	-3	574	-1
BHSI	351	+4	355	+4	354	-1	349	-5



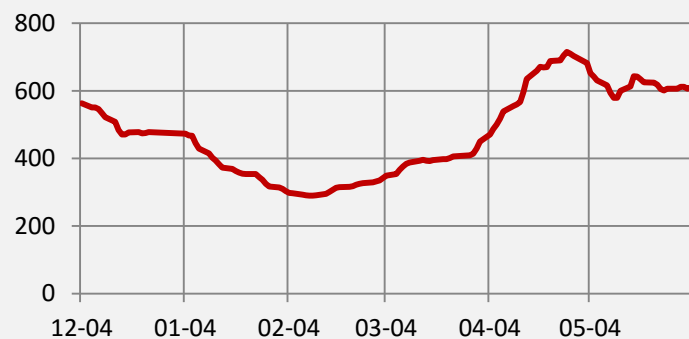
上周 BDI 指数走势



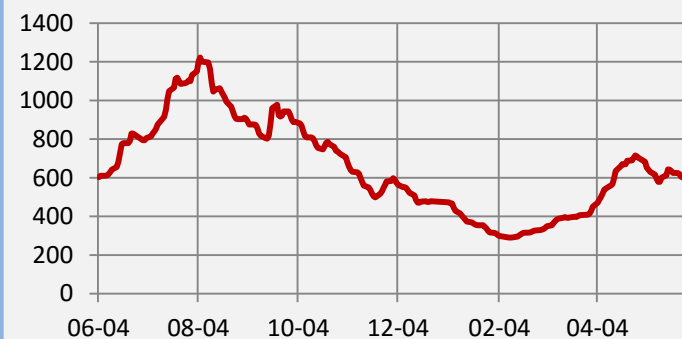
近一个月 BDI 指数走势



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 22 周	第 21 周	浮动	%
Cape (170, 000)	半年	7, 500	7, 500	0	0. 0%
	一年	7, 000	7, 000	0	0. 0%
	三年	8, 500	8, 500	0	0. 0%
Pmax (75, 000)	半年	5, 750	5, 750	0	0. 0%
	一年	5, 750	5, 750	0	0. 0%
	三年	6, 500	6, 500	0	0. 0%
Smax (55, 000)	半年	6, 250	6, 250	0	0. 0%
	一年	6, 250	6, 250	0	0. 0%
	三年	6, 250	6, 250	0	0. 0%
Hsize (30, 000)	半年	4, 500	4, 250	250	5. 9%
	一年	4, 750	4, 500	250	5. 6%
	三年	5, 250	5, 250	0	0. 0%

截止日期： 2016-05-27

3. 航运市场动态

【深度：冷运不“冷”】

随着生活水平的不断提高，人们对生鲜食品的需求较之以往有所提高，这使冷链运输这一传统物流环节上较为特殊的一环的曝光率越来越高。

3 月份，山东警方破获价值高达 5.7 亿元的非法疫苗案，疫苗在未经严格冷链存储运输的情况下被销往全国 24 个省市。此次事件的曝光再次将人们的眼光聚焦在冷链运输这个与人民生活息息相关但又并非触手可及的行业上。

就国际层面而言，地区间物资交流呈现多样化，食品甚至药品在国际贸易清单中已屡见不鲜。就冷链运输而言，呈现越来越集约化和科学化的趋势。这是



否会影响物流业态的整体变革，目前还不得而知，然而冷链运输特别是特种集装箱的冷链运输作为新的市场增长点，在备受瞩目的同时也带来了业态的急速膨胀。如何科学合理地认识冷链物流的现状并基于大数据引导产业健康发展已成为迫在眉睫的话题。

冷链运输这个当今“红毯”上的“明星”，究竟是“票房毒药”还是“票房常青树”？

全球变“冷”冷链运输，其本质可以看成是一场为保持货物新鲜品质的“运输接力赛”。现代化物流可以确保生鲜制品从生产到消费的每个环节贯穿始终地处于规定的低温状态，而这张镶嵌着专业制冷设备的物流网，被称为“冷链物流网”。传统的冷链运输对象是初级农产品，随着冷链运输的触角伸及医药和化工等领域，其较之普通物流的优势日益明显，同时也显示出较强的市场适应度和现实经济效益。海运业一直牢牢地占据全球贸易运输的头把交椅，海上冷链在冷链运输业同样具有绝对强势。

“冷”之现状

根据戴纳迈尔海事咨询公司的报告，去年由传统专用冷藏船和冷藏集装箱两种方式经全球海运路线周转的生鲜制品货物总重量达 1.055 亿吨。这是一个怎样的数量概念？按全球冷链运输货物的平均密度统计，相当于 1.64 万艘满载的专用冷藏船或者 355 万只满装的 40 尺冷藏集装箱的运量。目前生鲜制品的运输量已占全球干货海路运输量的 2.7%。

去年，全球冷藏集装箱船运力规模稳步上升到 260 万 TEU。以全球几大航运巨头为例，马士基航运在南北航线上的全部集装箱船上共有 10.3 万只冷藏集装箱专用插座，位居全球第 1 位；汉堡南美以 8.7 万只冷藏集装箱专用插座居全球第 2 位；位居第 3 位的是有 8.5 万只冷藏集装箱专用插座的地中海航运。

就专用冷藏船而言，虽然去年因冷链运输市场火热，只有少数专用冷藏船被拆解，且还有一定数量的意向订单在制造序列中，然而据预计，到 2025 年，专用冷藏船运力规模将从目前的 2.03 亿立方英尺（CFT）大幅下降 41% 至 1.2 亿 CFT 的水平。

在专用冷藏船的“版图”上，Seatrade Reefer Chartering N.V. 依然以近 3000 万 CFT 的总运力（仅限长约）居于“老大”的位置，其 52.6 万 CFT 的单艘平均运力也体现出作为海上冷链运输霸主的优势，然而冷链运输业掺杂的联营等因素把本来实力接近的几大专用冷藏船运营商的竞争煽动得更加白热化。可以预见，在运力日趋饱和的海上冷链运输市场，一旦供需平衡被打破，专用冷藏船将首当其冲受到冲击。

“冷”之市场

在供需平衡被打破前，左右冷链运输市场的主要因素究竟有哪些？



首先，人口增长率是维持冷链运输热度的第一针“强心剂”。截至去年年底，世界总人口已接近 74 亿，而多份行业内的权威报告指出，至 2030 年，仅仅 15 年的时间，这个数字可能达到 85 亿，发展中国家不出意料地分享了这块“人口红利”的大头。相关统计数据显示，2000—2020 年 20 年间，发展中国家的人口年均复合增长率达到或超过 6%，同时人口分布因总量的提升进一步呈现区域内局部离散化的特征——增长和离散的双重趋势意味着越来越多的易败品和高档农产品被消耗的同时，有针对性的小型船舶运力投入将成为未来的趋势。同时，相对大型远洋冷链船舶作为全球冷链运输的重要一环，将来如何应对动态、复杂和支离破碎的物流运输体系，也是摆在管理者面前的难题。然而，在市场保持稳定增长的情况下，无论怎样的难题都会在利益的驱动下得以化解。有迹象表明，海上生鲜品贸易将会在 2020 年前保持 4%~5% 的年增长率。2014 年的增长率接近 5%，而去年仅仅比前年有小幅下跌。

其次，油价一路下跌将市场的驱动因素进一步放大，一些原先被成本壁垒挡在冷链运输之外的物料也进入了冷链大名单。油价在去年从每吨 300 美元一路下探到每吨 150 美元，这也让许多年久失修的“油老虎”——专用冷藏船瞬间焕发了生命力。由此带来的结果是，专用冷藏船被拆解的数量大幅降低，去年上半年仅有 3 艘被拆解，而下半年更是降至 2 艘。全年 5 艘的拆解量与近期历史最低位的 2007 年持平，而与之形成鲜明对比的是 2011 年被拆解专用冷藏船量达到 65 艘之多。另外一个不容忽视的、即便只是暂时的现象是，去年南半球的果品贸易商重新把大宗水果贸易的运输集聚到专用冷藏船上，以至于多地的冷藏集装箱量出现轻微的下降——这也与去年运行于低位的油价息息相关。有预计表明，即便燃油成本会在今年出现显著上升，但受到前期市场预热和惯性等因素影响，业已固化的冷链路径受油价冲击有限。

最后，冷藏集装箱以其集约化、便利化的优势迅速受到市场青睐，更有一些特种冷藏集装箱层出不穷地“诞生”，这也助推海上冷链运输市场提供了硬件保障。

专用冷藏船正在被“追杀”，这个“杀手”就是冷藏集装箱。专用冷藏船市场份额去年进一步被冷藏集装箱蚕食，然而就此判决专用冷藏船“死刑”还为时尚早……

这个“杀手”不太冷

市场分析人士指出，海上冷链运输市场有一种长期的核心趋势——即冷藏集装箱接班专用冷藏船的进程将从过去几年一直延伸到未来。上海航运交易所分析师舒胜在接受《航运交易公报》记者采访时表示，信息化、高效化、集约化、科学化是实现新物流模式的“四化”之路，目前航运业整体处于萧条期，然而冷链运输作为有较高附加值的局部热点，使专用冷藏船避免了被加速淘汰的噩运。

冷藏箱“磨刀霍霍”



有统计表明，自 2000 年以来，已有超过 50% 以上的专用冷藏船被拆解，而该类型船舶的新增订单数则寥寥，取而代之的是原有的货量被冷藏集装箱蚕食。在 21 世纪已过去的 15 年里，专用冷藏船的市场份额从最初的 60% 降到目前的不到 26%。

显而易见，专用冷藏船主导海上冷链物流的时代已经过去。那么，冷藏集装箱克敌制胜的“杀手锏”究竟是什么呢？

首先，较大型专用冷藏船的满装容积多在 100 万立方英尺（CFT）以下，而单只大型冷藏集装箱的容积平均在 1200CFT 左右。从这个意义上讲，目前较大型专用冷藏船的运量仅可折算成集装箱运输船上的 833 只冷藏集装箱，以一艘集装箱船配备的冷藏集装箱接头比例占总箱数的 15%~20% 计算，那么该集装箱船的总运力只需在 4760TEU 左右。

在成本为王的今天，专用冷藏船的市场被冷藏集装箱一再打压就显得非常合情合理了。舒胜表示，其实不论是以专用冷藏船运输，还是以冷藏集装箱运输，都存在一个非常复杂的综合能效比计算公式。单就全球市场货物流通日趋多样性而言，专用冷藏船的“专业化优势”反而成了阻碍其进一步发展的掣肘。

其次，随着运价的持续走低，类似小批量、定点出运的塑料粒子等传统意义上由散货船运输的物资调整到由集装箱船运输，而同样的情况也会很快折射到海运冷链市场。巴拿马运河拓宽后，1.3 万 TEU 型船可顺利通过这条贯通东西的大动脉，也意味着一艘满载的 1.3 万 TEU 型船可以携带约 2275 只冷藏集装箱穿梭其间。这种情景无疑会刺激更多的大运力船舶由南美西岸运往欧洲，或从南美东岸运往亚洲东部——南美洲本来就是全球相关冷链出运的大户。新巴拿马运河的开通对于贸易板块的震动和冷链行业的洗礼极有可能是颠覆性的——至少就短期而言。

最后，一些层出不穷的新兴技术也将大大增强冷藏集装箱的市场竞争力。如马士基航运的冷藏集装箱智能化改善货物保存新方案——远程集装箱管理，利用远程集装箱装置，通过 2 个天线传送信号，把普通冷藏集装箱变成一个数字传输装置。

目前，马士基航运的 27 万只冷藏集装箱都已采用该项技术，RCM 将普通冷藏集装箱变成一个智能装置，提供运输途中集装箱地点、电力、温度、湿度和通风设置信息。这项技术革新不仅可确保更快的行前检查和报警处理，同时还实现了实时监控冷藏集装箱的各项技术指标，使冷藏集装箱内的货物处于最佳状态。

冷藏船案头待宰吗？

德鲁里航运咨询公司分析师奈杰尔·加德纳此前预计，截至去年 1 月份，全球专用冷藏船的数量将进一步减少至 458~635 艘，具体要视报废船龄是 30 年还是 35 年而定。就目前的数据而言，成体系运作的专用冷藏船有 624 艘（不包括那些诸如带冷库的渔船临时充当冷藏船穿梭于各支线港口）。



可以看出，目前专用冷藏船的保有量几乎达到了德鲁里相关分析的上限，而且拆解速度正在减缓，其幕后的市场原因究竟是什么？现状下专用冷藏船生存法则会是怎样？

诚然，如上文所分析的，专用冷藏船在综合指标上有诸多逊色之处，但就目前海上冷链物流持续不退的市场热度而言，专用冷藏船未必不能在市场混战中分得一杯羹，更何况专用冷藏船小则小矣，其长达 30 余年的平均使用寿命为其经济使用价值添上了浓墨重彩的一笔。目前，全球大多数专用冷藏船处于盛年期，船舶综合功耗低、性能可靠，而一些相对老旧的专用冷藏船因为海运冷链市场的热窗期大开而“延迟退休”，相关运营商正在结合市场趋势谨慎决定其使用年限。这里要说明的是，不论将来海上冷链市场是趋于结构性饱和还是行情渐冷，对专用冷藏船的冲击还是首当其冲的——市场热度是专用冷藏船唯一的保护伞。

另外，专用冷藏船作为相对货值较低冷运货物的载体，其作为冷链物流中的一环，有着长期存在的现实意义——不会香消玉殒，甚至随着热点地区的增多，一些原本会被淘汰的专用冷藏船会在新地域重新焕发生命力。例如，传统的渔业贸易商需要使用专用冷藏船向地理位置相对离散的渔民收购海产品，在先进的物流仓储理念被广泛灌输到渔民们脑海中之前，这种传统模式下的贸易格局还将延续。再比如，全球能供大型集装箱船泊靠的码头不多，特别是在对食品需求日益增加的撒哈拉以南非洲地区，港口发展水平极其落后——专用冷藏船虽然已经从海上冷链霸主的位置上跌落，但作为零散冷链运输的补充方式，还将长期存有市场空间。

冷链运输喜迎行业内局部热点效应的同时，也在近两年酝酿着适应市场的变革。对市场的期待和对产业变化的期许几乎接踵而至……

冷运难冷

由于传统航运业持续低迷，越来越多的业内人士将目光投向具有一定附加值、拥有一定专业性的领域——海上冷链运输。海上冷链运输在这样的背景下应运而热。

冷链物流作为一种时令性强、周转迅捷的特种物流，受市场杠杆撬动因素影响明显。从这个意义上说，冷链运输相对普通大宗货物运输能更快接受市场反馈，并积极应对市场变化。这也让人们在经历了去年这样一个对于海上冷链物流业具有里程碑意义的年份后，迎来了对其发展将产生深远意义的 2016 年。

市场热度不退

去年之所以成为海上冷链物流承上启下的分水岭，很大原因是因为其一再被市场炒作。



去年，在寥寥几艘专用冷藏船被拆解的情况下，专用冷藏船订单达 11 份，平均体量较目前营运中的专用冷藏船小，平均单艘运力为 35 万 CFT。同时，根据不同的统计口径，在冷链相关领域内，4~6 艘运载能力约为 2200TEU 型船的建造订单也已于去年签署。

居于这样一种市场高位，风险规避是不得不考量的话题，船东在下订单时也显得遮遮掩掩。如日本的非营运船东 Nissen Kaiun Co. 于 2014 年订购的 4 艘 65 万 CFT 型专用冷藏船订单去年年底才得以披露，其中 2 艘今年将投入营运。

市场观望气氛似乎日趋浓厚，船东开始为海上冷链物流的后市担心——什么样的船型配置才是最合理的？小体量集装箱船的经济性优势会否在今后得以凸显？后期的投入产出比是否会如预期中那样好？

《航运交易公报》记者在一系列对比中虽没嗅到船东弃船的味道，但因海上物流对起始港和目的港的选择更有针对性，小型专用冷藏船日益受到市场的关注和青睐。在这个关键的时间节点上，一些于冷链运输市场波峰期订造的船舶，是否能顶住后期市场压力，人们拭目以待。

行业转型不息

去年 7 月，专门从事冷链运输的航运企业 Seatrade Reefer Chartering N.V. (Seatrade) 向位于舟山的浙江扬帆船舶集团有限公司订购 4 艘 2200TEU 型船，合同包含 4+4 艘的选择性条款。时至今日，又有两份确认订单和两份选择性订单被提交。这些新船一旦投入运营，将完成 Seatrade 内部 2020 年船舶更新远景目标——2020 年，Seatrade 将有 20 艘 2200TEU 型船和目前拥有的 86 艘各类专用冷藏船共同服役，其中 54 艘为 45 万~65 万 CFT 的大中型专用冷藏船。

值得注意的是，原本专用冷藏船的船东开始集中精力订造冷藏集装箱接头数超过总 TEU 数的 20% 或者冷藏集装箱接头超过 1000 个的小型集装箱船。

根据 Seatrade 的乐观估计，该类船型在南半球的新兴市场上会受到追捧，其满载能运载 670~770 只 40 尺高冷藏集装箱，足以满足当地市场需求。

上海航运交易所分析员舒胜向《航运交易公报》记者表示，Seatrade 的这种“转型”值得重视，航运企业面对错综复杂的市场形势做出及时应变，将成为其立身之本。通过“边补充、边淘汰”的良性模式不断更新船队结构，将大大加强航运企业的竞争力，这也是传统航运企业在经历过血雨腥风后的“多么痛的领悟”。

来源：航运交易公报



【2016 年东北亚集装箱航运景气指数不断下跌】

东北亚航线集装箱航运景气指数，是依据青岛-韩国的一条航线青岛-釜山集装箱航运景气指数和青岛-日本的四条航线青岛-关东、青岛-关西、青岛-九州、青岛-名古屋集装箱航运景气指数，作平均得出数值。

2016 年 1 至 4 月份东北亚集装箱航运景气指数总体走势为下跌趋势。仅在 1 月份景气指数有上升趋势，至 1 月底达到峰值，之后的 2 至 4 月份的景气指数不断下跌。

2016 年东北亚集装箱航运景气指数第一周（1 月 2 日）为 1.16 点，到 1 月底（第五周，1 月 30 日）升至最高值 1.67 点，之后连续小幅下滑，期间虽然在 2 月底（第九周，2 月 27 日）有小幅回升，但依然无法阻挡总体的下降势头，在 4 月底（第十八周，4 月 30 日）降至最低值 0.57 点，4 个月总体跌幅 50.86%。

与 2015 年的数据相比，2016 年的数值总体高于 2015 年同期数值。仅在第十二周 2016 年的景气指数低于 2015 年的数据。在数据的走势形态方面，2015 年东北亚航运景气指数波动比较大，2016 年的走势相对平缓，但总体的走向趋势是基本一致的。

通过这些数据我们可以得出以下结论：

（1）负运费凸显运力与运量的矛盾

造成负运费的原因主要与市场货量与运力程度有关。通过五条航线，我们可以看出由于是近洋航线，进入门槛低，市场竞争激烈，长期处于负运费的两条线路整体运力大于运量，供大于求造成了市场价格的下滑。但与 2015 年相比，2016 年的运价基本都偏高，也反映出市场对运力和运量的矛盾做出来积极的调整，有了些许好转，但航运的竞争压力依然很大。

（2）市场周期性变化明显

中韩航线，通过对 3 家船公司在 2014 年-2016 年 4 月份青岛-韩国集装箱运输价格进行抽样调查发现，全年平均运价波动明显且周期性长。再来看中日航线，根据 7 家船公司 2015 年-2016 年 4 月份青岛-日本的船运价数据显示，也表现出同样的全年平均运价波动明显且周期性长。但 2016 年的运价波动幅度明显小于 2015 年的运价波动幅度，2016 年的走势更趋于平缓。



（3）行业景气的分析

分别从东北亚综合指数、青岛-釜山指数和青岛-日本指数来看，2016 年的总体数据均好于 2015 年的数据。说明航运景气指数逐渐回暖。（4）景气指数、运价、成本的关联性

市场景气指数与运价、运力、成本等多个参数关联，其中燃油价格是船公司的最大成本，燃油价格的波动也关系到船公司整体盈利水平的高低。油价的不断下降，也促使了成本的减少，因而减轻了航运公司的压力，从而使得航运景气指数有所上升。2016 年的油价明显低于 2015 年的同期油价，因而 2016 年的成本低于 2015 年同期水平，间接影响了 2016 年的景气指数高于 2015 的同期数据。

来源：青岛财经日报

【干散货危机继续：多家航企或砍手或退市求自保】

正当投机者欢呼油价终究突破 50 美元之际，这些真正参与到现货市场的航运者却笑不起来。他们并不相信供需关系已接近平衡，且认为状况只会加剧，并不会改善。

作为全球投资人用于观察工业品需求状况变化的波罗的海贸易海运交易所整体干散货运价指数 BDI，今年稍早崩跌至 300 点下方的历史新低。虽然该指数近期升至略高于 600 点处，但与 2008 年创下的历史高点相较仍下滑了近 95%。

Karatzas Marine Advisors & Co 谘询及经纪业务主管卡拉扎斯(Basil Karatzas)表示，尽管近期波罗的海干散货运价指数走势略有改善，但干散货运市场的整体前景仍非常黯淡，市场对于复苏似乎信心不大，市场人气逐渐恶化。

如今，运输煤炭、铁矿石及其他大宗商品的航运业者正积极地想方设法保留现金，以撑过这波史上最惨的景气滑坡，因太多的船只追逐着不断缩小的业务。不仅如此，银行融资短缺也令相关业者受创。银行业者对航运等行业不断缩减贷款，估计短缺金额已高达 300 亿美元。英国航运资产管理公司 Marine Capital 的执行长 Tony Foster 称：“市场在 2018 年之前恐怕都难有起色，船商应做好准备，但希望改观能来得早一些。”

今年 3 月份，日本大型航运集团商船三井称，将重组其干散货业务以削减成本，包括缩减业务规模及出售船舶等，其他则在寻求与相关银行达成谅解备忘录。希腊干散货集团(GLBS.0)与两家关联银行则就贷款契约豁免达成协议，并推迟今年到期贷款的偿付。希腊干散货集团执行长表示，希望此举能够帮助公司缓解一部分当前市况下所面临的压力。



全一海运有限公司



但是，挪威航运公司 Bulk Invest 则由于未能获得对财务重组的资金支持，今年 3 月不得不申请破产。据立陶宛航运公司 (Lithuanian Shipping Company) 破产事务负责人 Dalius Volskis 表示，这家成立于 1969 年的公司目前处于清算状态。该公司船队五艘船正在拍卖，其中三艘已经售出。

而且，一些公司已实现私有化，以省去维持股票公开上市所需要的成本。就在最近几周，希腊运营商 Hellenic Carriers 和金港控股公司 Goldenport Holdings 就宣布从伦敦证券交易所退市。尽管业内人士相信 2017 年的情况会有所改善，但大客户中国对于战略型大宗商品的需求却日益减弱，这意味着不平衡状况只会加剧，并不会改善。

来源：路透社

【世界航运业陷入歇业状态】

在全球经济疲软不堪的当下，远洋集装箱也在遭遇史上最严重的大萧条。1 月份时，有跟踪显示，在北大西洋上往来欧洲和北美之间的水域，没有任何一艘货轮行驶，这是历史上的首次空航，数百艘货船被锚定在海上或停泊在港内。

2011 年以来一直在统计全球集装箱指数的德鲁里航运咨询公司的最新报告称，亚洲、欧洲和美国之间的 11 条贸易路线的集装箱率指数在 2015 年下滑了 62%，可见，国际贸易正面临着一个灾难性的时刻。

“目前，在中国和欧洲航线上的集装箱服务是过剩的，这一现象导致大西洋地区只能用小型货轮，而北美和欧洲的使用率也遭到了挤压。”加拿大大西洋集装箱有限公司首席执行官安德鲁·雅培表示。

由于需求疲软，运力过剩，运价竞争激烈，集装箱运价暴跌。当前航运公司能做的就是丢弃货轮。据统计，去年，已经有 85 艘货轮被弃用，分析师 Herman Hildan 认为，今年可能达到 340 艘。要知道，许多公司都是贷款购买货轮的，每艘货轮平均价格 6500 万美元，出售也勉强只能得到 3500 万美元。出租货轮的成本也降到了历史低位，加上人工、保养等成本，一艘轮船每天要损失 1.4 万美元，除了弃用或闲置，航运公司没有其他方法。

如今，航运公司们最担心的就是中国经济减速，但是他们也很怕低利率政策下，一些有实力的航运公司会利用低利率政策购买更多新轮船，这可能加剧航运业的过剩局面。此外，一旦煤炭、铁矿石和消费品的需求升温，航运业的竞争将更加激烈。

德鲁里公司表示，上海和鹿特丹以及热那亚之间的集装箱率已经创下新低，洛杉矶的集装箱运输成本略高。为了维持运营，一些航运巨头都开始通过削减开支、减少或取消航线、裁员以及推迟投资计划等来节约成本。分析师称，航运业不景气，却利好海外贸易商，40 英尺的集装箱的平均价格为 701 美元。

来源：国际金融报



4. 船舶市场动态

【中国船舶工业经济仍“偏冷”】

先行指数与同步指数走势背离

今年 4 月份，中国造船业景气先行指数为 99.2，环比上升 0.1 点，增速较上月明显放缓；当月先行指数上升的主要原因系中国船东 VLCC 订单仍在释放，工银租赁 10 艘共计 400 万载重吨订单本月生效。考虑到当前市场内生需求不足，批量 VLCC 订单释放之后，市场可能重回冷清，预计先行指数将掉头下行。

中国造船业景气同步指数为 97.4，环比下降 1.2 点，下滑速度明显加快。当月同步指数下行的主要原因是中国造船企业营业收入、净利润、完工量等指标环比同比均出现大幅下滑，预计未来这一趋势仍将延续。

中国造船业预警指数仍然偏低

中国造船业预警指数为 84.8 点，但继续在“偏冷区”区间运行。这表明，在新船市场需求明显萎缩和产能过剩问题短期不能有效改善的双重作用下，新造船市场面临的挑战非常严峻，预计未来该指数仍将承受下行压力。

新造船价格继续下行

当月新造船价格中国指数为 999 点，环比下降 23 点，已跌破近十年来该指数最低水平，逼近该指数的最低值。散货船、集装箱船、LNG 船以及 VLGC 等主要船型的新船价格跌幅均在 2% 左右。新船订单量稀少，4 月份除 10 艘 VLCC 外，常规散货船零成交，集装箱船、LNG 船依然没有订单，需求面难获支撑，价格下行压力依然较大。

来源：中国水运报

【一季度全球油船订单量大幅下滑】

今年第一季度，全球油船订单量大幅下滑，不过为了油船市场长期健康发展，油船订单量的下滑趋势需要持续更长一段时间。



航运咨询机构德路里在其最新的油船预测报告中称，油船订单量近年来不断增长。2015 年，全球油船订单量高达 368 艘、4500 万载重吨。然而，今年第一季度，油船订单量却迅速滑落至仅 34 艘、260 万载重吨。

德路里称，资本市场的困难局面和银行信贷投放紧缩抑制了订单量增长。考虑到 2016 年至 2017 年仍有大量新船预计将交付运营，未来两年，新船订单量的减少并不能抑制船队扩张和运费率下降。尽管如此，这对于未来市场前景而言依然是一个好的预兆，反映出船东对订造新船持谨慎态度。不过，未来几个月，新船订单量的任何增长都将影响油船市场的长期预期。

虽然第一季度油船订单量迅速减少，但目前手持订单总量依旧高达 6370 万载重吨，相当于原油船船队现有运力的 18.6%。其中，大部分新船将在未来 2 年内交付，到 2017 年年底，预计将有超过 200 艘原油船交付运营。

德路里的分析师指出，由于新船订单量减少，第一季度油船造价随之下滑，而其他船型领域新船造价也承受着下行压力。如果未来几个季度新船订单量持续疲软，新造船价格可能将继续下跌。未来 2 年，大量新船交付以及相对缓慢的原油贸易增速将导致油船市场面临运力过剩问题；如果订单量增长能够继续减速，之后几年船队增长也能够受到控制，并有助于油船市场船队利用率增加。

来源： 国际船舶网

【传统 PANAMAX “死期” 将至? !】

中国远洋海运集团有限公司的 9400TEU 集装箱船“Andronikos”号近日被抽中为首艘通过扩建后巴拿马运河的船舶。该船将于 6 月 26 日在新巴拿马运河开通仪式上进行首航，并作为巴拿马运河扩建的见证者被载入国际航运史册。

中远海运首航船舶的通行，标志着全球重要海运通道巴拿马运河完成升级，对海事界来说，这是一个大事件。新巴拿马运河的运营不仅将促使众多船东改变相关航线，还将改变船东船队的结构，进而影响其对新船订造的考量。

千转百回始出来

2006 年就开始筹备扩建的巴拿马运河，历经“千辛万苦”才得以与世人见面。巴拿马运河扩建工程于 2007 年 9 月开始实施，原计划在 2014 年 8 月 15 日运河百年纪念日完工。然而由于超支严重、工人罢工、牵涉腐败等问题，完工时间一再延后，在扩建金额超出原计划金额的约 20 亿美元后，今年 6 月 26 日，巴拿马运河终于将以新颜面世。



中国船舶重工集团公司经济研究中心高级工程师李赅表示，新巴拿马运河的通行能力将大幅提高。12500TEU 集装箱船、17 万吨级好望角型散货船、30 万吨超大型油船（VLCC）、液化天然气（LNG）船以及所有的成品油船均可顺利通过新巴拿马运河。“特别是对集装箱船来说，允许通行的量级几乎是旧运河所能允许通过的 3 倍。”她强调说，可以预见的是，新巴拿马运河不仅将吸引更多以前绕行南美合恩角和非洲好望角的散货船和油船，而且从美国向亚洲出口 LNG 的 LNG 运输船也将成为航经新巴拿马运河的主角之一。

据了解，美国 LNG 生产商已着手新建或改建 LNG 出口码头。挪威经纪行 Fearnleys LNG 行业主管预测，一旦美国全面放开 LNG 出口，美国至亚洲的 LNG 出口量每年可载满 150 艘 LNG 船，这些船舶将通过新巴拿马运河来到亚洲。此外，巴拿马运河扩建后，运载委内瑞拉出口原油的 10 万吨级以上油船也可顺利通过巴拿马运河，无需再经大西洋和印度洋运往中国，运输时间将从 45 天减至 25 天，将进一步促进该地区的原油、成品油以及乳化油和沥青运输。而涉足巴拿马运河最繁忙的航线美国东海岸至亚洲的航线以及美国东海岸至南美西海岸的航线的班轮公司，已在航线和运力上提前布局，着手开通新航线或新造适合通行新运河的船舶。

为吸引更多船舶通过新巴拿马运河，巴拿马运河管理局修改了船舶收费方案，对集装箱船的运河通行费给予折扣：根据班轮公司或班轮联盟 12 个月内的集装箱运量进行计算，超过 150 万 TEU 运量的，通行费折扣幅度达到 3 美元/TEU，20 英尺标箱空箱折扣将从目前的 8 美元提高到 30~40 美元。同时，巴拿马运河管理局还修改了其他船型的收费标准，对于散货船，将依据船舶标称载重吨和实际载货公吨来计费；对 LNG 船和液化石油气（LPG）船，将依据载货总立方米来计算；对油船，将依据巴拿马运河通用测量系统（PC/UMS）和载货公吨来计量和计费。新收费方案鼓励大型船舶通行新船闸以产生规模效应，同时鼓励小型和载重不满的船舶通行旧船闸。相比现行的计算方法，新收费方案收取的费用更少。例如，一艘最大载重为 1 万 TEU 的集装箱船，当其实际载重为 80%时，未来需缴纳 78 万美元通行费，比现行收费方案减少 2.4 万美元，降幅约 3%。

李赅认为，对于从事美洲东海岸至亚洲货物运输的船东来说，以前对不能通过巴拿马运河的船舶，均选择从大西洋线路走苏伊士运河或通过绕道好望角行驶，出于安全和费用等因素的考虑，船公司更爱改道好望角，但扩建后的巴拿马运河将为船公司提供更多选择，一般情况下他们更愿意选择通过巴拿马运河的线路。

进一步影响订船市场

业内专家表示，虽然巴拿马运河管理局已针对新巴拿马运河发布了新巴拿马船舶的尺度，但更为精确的可通行船舶尺度还需新巴拿马运河运营之后才能最终确定。然而，新巴拿马运河的开通将带来航运界船队构成发生本质性改变是毋庸置疑的。李赅表示，在集装箱船队中，载箱量 10000TEU 以上的船舶将成为远东至美国东海岸集装箱干线运输的主力，未来的巴拿马型集装箱船很可能呈现出多样化的发展趋势；载货量约 12 万吨级以上散货船将逐渐取代传统的 7.6 万吨系列成为新巴拿马型散货船，与此同时，灵便型散货船依然会有所发展；而在国际油船船队中，载重量为 11 万吨左右级阿芙拉型油船的比例将显著上升。她还认为，虽然目前大型和超大型集装箱船大量闲置的主要原因是经济疲软，海运贸易极度低迷，但随着新巴拿马运河的开通，大型及超



大型集装箱船闲置的状况将得到一定程度的缓解。

李赓表示，新巴拿马运河的开通可能将带动全球新船订造趋势发生以下变化：由于新巴拿马运河通航能力的大幅提高，使船舶大型化趋势进一步加强；美洲东西岸海运贸易将会扩大，支线船可能出现一定幅度增长；传统的巴拿马型船舶这一曾经为国际航运市场的主力船型正在被综合性能更为优越的新型船舶所取代，一些旧的巴拿马型船舶将被迫转入地区性航线、改建或拆解；美洲地区，尤其是美国对中国和日本 LNG 出口激增，导致 LNG 船订造量增长迅速；由于 75%以上的现有油船是超巴拿马型，不能通过巴拿马运河，所以在运河扩建之前，油船是受限制最大的船型之一，因此巴拿马运河的扩建将对油船运输和订造市场产生重大影响。

针对新巴拿马运河的开通，全球各大船东都专门调整并优化了船队。知名航运公司赫伯罗特就充分认识到新巴拿马运河的开通将为南美链接世界各地的海上运输开启一个全新的时代，并量身定制了 5 艘新型 10500TEU 集装箱船舶。这 5 艘船舶目前正在韩国现代三湖重工建造，预计于 2016 年秋季到 2017 年春季之间交付。为了进一步提高船队竞争力，赶上巴拿马运河扩建项目完工日期，以星航运也正计划推出相关新造船项目，船型为 1.3 万 TEU 级集装箱船。青睐中型运力的塞斯潘近期也对外确认了 5 艘 1.1 万 TEU 集装箱船和 2 艘 1 万 TEU 集装箱船的造船项目，7 艘新船将于 2017 年全部交付。该公司负责人表示，其时新巴拿马运河已经过 1 年的运营检验，这批万箱船正当其用。此外，还有船东订造了可通行于新巴拿马运河的 VLGC（大型液化气体船），如日本 LPG 进口贸易巨头 Astomos Energy，就在近年分三次订造了可通行于扩建的巴拿马运河上的 VLGC，预计交付时间在 2016~2019 年之间。

有专家预计，新巴拿马运河运营后，将有超过 100 艘巴拿马型船将被淘汰。目前有 171 艘巴拿马型船部署在亚洲—北美航线，其中 138 艘要穿过巴拿马运河，预计新运河开通后，这些船将面临压力，部分老龄船可能会送往拆解。据统计，2016 年船龄 20 年以上的巴拿马型船为 62 艘。

另外根据 ALPHALINER，也作出了类似的推断，传统的巴拿马型集装箱船舶将受到严重的冲击，比如：4000-5300TEU 的箱子船将面临这被驱逐出航线甚至是被拆解的局面。

在过去的 8 个月里，受运力严重过剩的影响，闲置传统的巴拿马型集装箱船数量逐步升高，拆解速度加速，最极端的例子是一艘船龄仅为 14 岁的传统巴拿马型集装箱船被拆解。

据 ALPHALINER 估计，在接下的几个月，随着新运河的正式通航，大量的 6000-10000TEU 的新型巴拿马型船舶投入运营，必将加速传统的过剩巴拿马型船舶消亡的脚步。

“在 1972 年第一代 maxi-panamax 推出以来，传统的巴拿马型船舶一直在集运业称王称霸，而如今新运河的开通，有了新的船型选择，这些船舶也到了面临这退出历史舞台的局面了。”



李赓表示，从各型船舶市场份额来看，大中型散货船、集装箱船和油船订单大约占世界每年新船订单的 80% 以上，大型船和绿色环保船等具有高附加值的船舶已成未来发展的方向，这一趋势将在新巴拿马运河开通后得到进一步强化。我国造船企业应密切跟踪新巴拿马运河开通后对订船趋势的影响，采取更具针对性的应对措施。

来源：信德海事

【德里：船舶大型化和航运联盟大型化的隐患？】

德里分析师 Neil Davidson 表示，船舶大型化和航运联盟大型化将会加大转船运输市场的压力。

不断亮相的超大型集装箱船所带来的影响是显而易见的，例如新联盟的组成带来更复杂的航线服务，每一条航线通常给挂靠港口和港口的辅助设施带来了既定的利益。但是德里高级分析师 Neil Davidson 表示，这些因素可能对转船运输市场带来消极影响。

Davidson 先生强调，就欧洲来说，多港口挂靠依然是常态。甚至于主要的欧亚贸易上，船舶都是直接挂靠欧洲北部的港口，而不是挂靠鹿特丹港，再转船到其他港口。他说：“船舶直接挂靠英国、德国、法国的诸多港口，有的甚至直接挂靠波罗的海沿岸港口，这大大减少了转船运输的需求。”并且，他补充到，大型航运联盟的形成也将大大减少转船运输的需求，因为大型航运联盟会加强港对港的连接来实现更高水平的服务连通。

低油价是影响港对港直达服务的另一个主要因素。Davidson 先生说：“市场上有太多的闲置船舶，最好的方法就是充分利用这些闲置船舶，趁低油价把这些闲置船舶投入到港对港的直达服务中去。虽然市场的发展是动态的，但是就目前来看，转船贸易已经开始走下坡路了。”但是对转船运输市场来说也并不都是坏消息。Davidson 先生表示，随着船舶大型化，为了装满船舶和更高效的货物转运，一定程度上还是依赖于辐射式转船运输的。

Davidson 先生在第八届英国港口年会上发表了讲话。他表示：在中短期来看，最新的航运联盟大重组和往来英国的大型船舶的服役并不会对英国造成很大影响。他说：“对英国来说，直接挂靠英国港口的航线是十分合理的，并且在以后也将持续下去。在欧洲北部有巨大的市场，英国的港口数量和港口条件足以容纳更大型的船舶。”就这一点，他提到了费利克斯托港（Felixstowe）、南安普顿港（Southampton）、伦敦门户港（London Gateway）和利物浦港（Liverpool），尤其是利物浦港新投资建造的深水港利物浦 2 号码头，将会满足以上要求。

Davidson 先生最后表示，欧亚大陆和英国之间的贸易对辐射式转船运输的需求并没有增加迹象，但是从鹿特丹转运货物到英国北部和西部的转船运输还是有必要的，尤其是对那些远途的小型航运市场仍有积极影响。

来源：CNSS



5. 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	226.50	-2	↓	249.50	-2.5	↓	0.00			439.50	-1	↓
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	241.00	1	↑	246.00	1	↑	0.00			0.00		
Panama	260.00	0		n/a			n/a			515.00	0	
Singapore	230.00	0		240.00	0		430.00	0		440.00	0	
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0	
Tokyo	265.00	-3	↓	275.00	-3	↓	0.00			510.00	0	

来源: Bunker Ports News Worldwide

截止日期:

2016-06-03

◆ 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 22 周	第 21 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,400	4,450	-50	-1.1%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,500	2,500	0	0.0%	
巴拿马型 Panamax	77,000	2,450	2,450	0	0.0%	
超灵便型 Supramax	58,000	2,300	2,300	0	0.0%	
灵便型 Handysize	35,000	2,000	2,000	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 128 周	第 127 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	9,000	9,050	-50	-0.6%	



全一海运有限公司



苏伊士型 Suezmax	160,000	6,000	6,000	0	0.0%
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,700	4,700	0	0.0%
LR1	75,000	4,300	4,300	0	0.0%
MR	52,000	3,350	3,350	0	0.0%

截止日期: 2016-05-27

(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	6,500	Dae Sun, S. Korea	2018	S. Korean	1,500	stst
2	TAK/GAS	84,000 cbm	JMU Kure Shipyard, Japan	2019	Japanese	7,500	
3	CV	14,500 teu	Hyundai Mipo, S. Korea	2018-2020	Iranian	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
PIPAVAV P018	BC	73,500		2017	India	1,300	Norwegian	*
PIPAVAV P010	BC	74,200		2017	India	1,300	Norwegian	
CONTI JADE	BC	92,500		2012	China	1,140	Argentinean	**
CONTI JAPSIS	BC	92,500		2012	China	1,100	Argentinean	
C FORTUNE	BC	76,000		2016	China	Undisclosed	Chinese	at auction
HANJIN SALDANHA BAY	BC	179,147		2010	S. Korea	3,750	S. Korean	incl. T/C until 2024 @ \$19,500/day
SEA AMITY	BC	28,290		2001	Japan	385	Turkish	
TOP BRILLIANCE	BC	45,769		1998	Japan	260	Chinese	
SANTA ELENA	BC	56,011		2005	Japan	700	Bangladeshi	
IKAN SIAKAP	BC	58,713		2008	Japan	810	Bangladeshi	
MEDI TOKYO	BC	74,356		1999	Japan	350	Chinese	
UNITED TREASURE	BC	82,926		2006	Japan	850	Monacan	



全一海运有限公司



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
MOUNT BOKOR	CV	13,823	1,114	2005	China	400	Undisclosed	
HANJIN NHAVA SHEVA	CV	21,438	1,577	2008	Japan	1,100	British	
HANSA VICTORY	CV	33,899	2,478	2000	Germany	400	British	

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
GUNDEM 1	GC	5,328		1999	Turkey	Undisclosed	Undisclosed	
MERCY WISDOM	GC/SDK	12,764		2003	Japan	400	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
BURSA	TAK	51,463		2008	S. Korea	2,200	Undisclosed	en bloc each
BATISSA	TAK	51,506		2008	S. Korea	2,200	Undisclosed	
CRUDE HORN	TAK	308,000		2016	S. Korea	8,475	Norwegian	en bloc each*
CRUDE HOPE	TAK	308,000		2016	S. Korea	8,475	Norwegian	
SIRA	TAK	20,832		2008	Japan	2,050	British	stst
GOLDEN PACIFIC	TAK	18,041		2012	China	1,200	Greek	
PURE GRACE	TAK	40,743		1996	Croatia	Undisclosed	Undisclosed	
NIPPON	TAK	298,399		2002	Japan	3,150	Singaporean	
E ELEPHANT	TAK	317,800		2011	S. Korea	5,560	Greek	QINGDAO COURT AUCTION
SIMOA	TAK/CHE+PRO	40,354		2004	S. Korea	1,290	Greek	
IPSILANTIS	TAK/PRO	3,645		2006	Japan	670	Undisclosed	

◆ 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
SUCHADA NAREE	BC	23,732	5,000	1994	Japan	250	



◆最新航运公告

【航次期租 - 原航次结束后，租家可再指定装货港】

在最近的 SBT STAR BULK & TANKERS (GERMANY) GMBH & CO KG V COSMOTRADE SA (THE “WEHR TRAVE”) [2016] EWHC 583 (COMM)一案中，英国法院澄清，航次期租不是航次租船，原航次结束后租家仍可再指定其他航次。

该案中，租约以 NYPE1946 格式为基础修订。

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	澳元	加元
2016-06-03	657.93	733.47	6.0431	84.678	948.3	62.884	1015.36	475.32	502.54
2016-06-02	656.88	735.5	6.006	84.545	947.06	62.965	1019.24	476.11	502.51
2016-06-01	658.89	733.08	5.9543	84.789	953.69	62.341	1010.5	476.9	503.55
2016-05-31	657.9	733.18	5.932	84.685	963.26	62.319	997.49	473.15	504.41
2016-05-30	657.84	730.15	5.9365	84.7	961.56	61.926	1011.17	472.16	503.28
2016-05-27	654.9	733.34	5.9706	84.331	960.59	61.918	1004.69	473.28	504.7
2016-05-26	655.52	731.8	5.9597	84.432	963.68	62.246	997.95	470.97	503.39
2016-05-25	656.93	731.18	5.9662	84.577	959.98	62.345	1009.05	472.38	500.82
2016-05-24	654.68	734.24	5.99	84.291	948.11	62.213	1017.54	472.49	497.89
2016-05-23	654.55	734.71	5.9488	84.27	948.75	62.039	1019.42	473.28	499.26



全一海运有限公司



(2) LIBOR 数据:

2016-06-02

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	0.3855	0.408		0.46305	0.55575	0.6801		
	6 月期	7 月期	8 月期	9 月期	10 月期	11 月期	12 月期	
美元	0.9839						1.3324	