



全一海运市场周报

2016.06 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2016.06.13 -06.17)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求显现疲软 多数航线运价下跌】

本周，中国出口集装箱运输市场总体需求有所下降，部分航线受到货主在“端午”节前集中出货的影响，运输需求显现疲软迹象。6月17日，上海航运交易所发布的中国出口集装箱综合运价指数为658.64点，与上期基本持平；上海出口集装箱运价指数为521.60点，较上期下跌6.5%。

欧地航线：市场运输需求在“端午”假期之后恢复缓慢，本周货量较为低迷。欧洲、地中海航线船舶平均装载率均在90%左右。由于运力仍旧维持在较大规模，运力过剩的现象愈发明显，运价无法维持在前期涨价的水平，本周运价大幅回落。6月17日，上海出口至欧洲、地中海基本港市场运价（海运及海运附加费）分别为540美元/TEU、660美元/TEU，较上期分别下跌17.8%、16.2%。

美国航线：北美航线，美联储下调了2016年美国GDP增速预期，由之前的2.2%降至2.0%，显示美国经济前景较为疲软，居民消费需求意愿不足，拖累市场运输需求，美西、美东航线船舶平均装载率均在90%左右。由于缺乏货量的支撑，市场运价在前期涨价后无法维持，本周市场运价继续回落。6月17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770美元/FEU、1528美元/FEU，分别较上期下跌5.1%、7.3%。

波红航线：由于收货地仍处于斋月期间，运输需求低迷，部分航商采取停航等运力控制措施，船舶平均装载率维持在80%至85%，市场运价继续下跌。6月17日，中国出口至波红航线运价指数为650.10点，较上期下跌3.2%。

澳新航线：运输需求延续之前低迷态势，航商采取的运力控制措施难以改变运力过剩的局面，船舶平均装载率下滑至80~85%之间，市场运价低位下探。6月17日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为305美元/TEU，较上周下跌5.0%。

南美航线：运输需求保持了近期比较平稳的局面，部分航商积极采取停航、撤线等运力控制措施，市场总体供求关系进一步改善，船舶平均装载率保持在90%左右，多数航商大力推动涨价，本周市场运价大幅上涨。6月17日，中国出口至南美航线运价指数为704.96点，较上周上涨9.2%。

日本航线：本周货量表现低迷，市场运价基本稳定。6月17日，中国出口至日本航线运价指数为627.19点。



(2) 中国沿海(散货)运输市场

【煤炭供给改革效果显现 沿海煤炭运价止跌回升】

本周，受煤炭供给压力影响，下游电厂采购积极性回暖，沿海散货运输市场需求逐步改善，大型船舶供应紧俏，运价企稳回升。6月8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 794.11 点。

煤炭运输市场：本周，沿海煤炭运输市场迎来上涨行情，6月的“拉运潮”提前到来，运价止跌回升。需求层面看，尽管夏季用煤高峰不断临近，但社会用电需求整体疲软，加之水电充足，火电耗煤量难有改善。6月8日，沿海主要电力集团日耗煤量仅 54.3 万吨，难以对沿海煤炭运输市场形成支撑。不过目前供给侧改革持续发酵，尤其对煤炭行业效果明显。煤炭企业产量大幅下滑，港口煤炭资源持续紧张，6月初，神华等大型煤企曾一度上调煤炭价格。然而近期煤炭供给缺口持续拉大，船舶待港装货时间进一步拉长，压港现象加重。市场对煤炭价格的上涨预期日渐浓厚，并传出煤企将于月中进行调价的传闻。面对上述情况，电力企业采购积极性回暖，采购规模明显放大。货主大量租入近期可用的大型船舶，面对激增的货盘，市场运力经历了短暂的过剩之后又显紧张，适期船东大幅调高报价，沿海煤炭运价步入上行通道。

6月8日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 789.73 点。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 19.0 元/吨，较上周五上涨 1.9 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万dwt）航线运价为 21.5 元/吨，较上周五上涨 2.2 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万dwt）航线运价为 25.4 元/吨，较上周五下上涨 1.4 元/吨。华南航线同样迎来涨势：6月8日，秦皇岛-广州（6-7 万dwt）航线运价为 21.2 元/吨，较上周五上涨 1.1 元/吨。

金属矿石运输市场：钢材终端需求正面临着北方天气渐趋炎热、南方梅雨时节到来以及农忙减少建筑工人数量等传统利空因素，工地施工进度放缓，钢厂销售压力凸显。不过，多数盈利钢厂继续维持满负荷生产，生产节奏未有放慢，钢材产量仍处于高位，矿石运输需求平稳运行。6月8日，沿海金属矿石货种运价指数报收 641.65 点，与上周持平。

粮食运输市场：目前南北港口粮食库存整体下降，进口玉米近期到货稀少，优质玉米供应偏紧，贸易商销售心态稳中趋强。不过市场观望情绪还未明显消退，玉米贸易继续清淡，走货仍以政策轮换玉米为主，船只装货进度缓慢，沿海粮食运输价格低位震荡。6月8日，沿海粮食货种运价指数报收 589.48 点，与上周持平。



油品运输市场：6月9日，国内汽柴油价格将迎来第4次上涨。由于此前终端在涨价前均有备货，故多以消化库存居多，拿货均以按需购进为主，市场成交较上周略有减少，成品油运输价格平稳运行。6月8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1354.12点，均与上周持平。

(3) 中国进口油轮运输市场

【原油运价有降有升 成品油运价小幅下降】

5月份全球石油供应减少360万桶/日，为2011年1月以来的最大月度减少幅度，供求关系改善对前期国际油价上行形成支持。随着时间推进，支持力度逐渐衰退，加之英国脱欧风险带来市场信心减弱，高盛预计50美元/桶是近期的顶部。本周国际油价明显回落，布伦特原油现货价格周四报47.54美元/桶，比上周四下跌8.6%。本周的全球原油即期运输市场成交恢复平常水平，VLCC运价大幅回落，中小型船运价涨跌互现，综合运价小幅下降。中国主要进口航线运价下跌，6月16日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）为740.65点，较上期下跌25.7%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场运力偏多，波斯湾地区7月货盘进入，总体上交易放缓，运价大幅下调。不过部分船东仍期待月底前出现反弹。西非市场成交较为稳定，运价受中东行情影响下跌。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波26.5万吨级船运价（CT1）报WS48.00，较上周二下跌29.8%，5日平均运价为WS57.22，较上期下跌14.0%，等价期租租金（TCE）平均3.1万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价（CT2）报WS52.46，下跌20.0%，5日平均运价为WS59.17，下跌9.1%，TCE平均3.7万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价有所回升。西非至地中海、黑海至地中海运价均回到WS85上下（TCE分别约2.8万美元/天、2.4万美元/天）。一艘13万吨级船，西非至美西，7月10日货盘，成交运价为WS82.5。得益于至韩国和美国的货盘成交，波斯湾出发航线运价上提。一艘13万吨级船，波斯湾至美西，7月1日货盘，成交运价为WS60。波斯湾至印度运价保持WS70水平。印度石油需求第一季度比去年同期增加40万桶/天，占全球增量比重接近30%，影响力正在增大。中国俄罗斯进口货盘运费也有较大提高。一艘13万吨级船，科兹米诺至中国，6月24日货盘，成交包干运费为95万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场成交波动，运价稳中有涨。法国南部港口依然受到罢工影响，船舶继续压港。跨地中海运价徘徊在WS100上下（TCE约1.8万美元/天）。欧洲其他短程货盘成交积极，运价上涨，北海、波罗的海运价分别涨到WS120、WS100，TCE分别约3.8万美元/天、3.4万美元/天。



加勒比海短程运价基本停留在 WS95 附近，TCE 约 1.2 万美元/天。波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价均保持 WS95 上下，TCE 分别为 1.5、1.9 万美元/天。中国的科兹米诺 6 月 22 日进口货盘成交包干运费为 50 万美元。

此外，国际成品油轮（Product）运输市场在需求不增的同时，部分存放汽油的 LR 型船释放，本周各航线运价继续下降。波斯湾至日本 7.5 万吨级、5.5 万吨级船运价分别降至 WS80（TCE 约 1.2 万美元/天）、WS90（TCE 约 1.0 万美元/天）；印度至日本 3.5 万吨级船运价约 WS100（TCE 约 6000 美元/天）。欧美航线尽管货盘并没有锐减，运价却向下震荡，3.7 万吨级船欧洲至美东汽油运价降至 WS90（TCE 约 5000 美元/天），3.8 万吨级船美湾至欧洲柴油运价约 WS80（TCE 约 4000 美元/天），欧洲-美东-美湾-欧洲的三角航线 TCE 触底 8000 美元/天后回到 1 万美元/天。

（4）中国进口干散货运输市场

【近程矿运输量价齐升 助力综合指数上扬】

本期中国进口干散货运输市场各船型租金、运价涨跌不一：海岬型船冲高回落，巴拿马型船小幅下探，超灵便型船稳中有涨。中国进口干散货综合指数、运价指数、租金指数均延续上期升势。6 月 16 日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数（CDFI）为 486.55 点，运价指数为 477.79 点，租金指数为 499.69 点，分别较上周二上涨 3.7%、2.2%和 5.9%。

海岬型船市场：本期，近程矿贸易商交易升温，澳洲至中国船运活跃，海岬型船租金、运价继续攀升。由于本期国际原油价格持续下跌，周四布伦特原油现货价格收于 45.9 美元/桶，周跌幅达到 9.3%，油价下滑抑制了运价涨幅，也使得期末的市场出现回落；另一方面，临近周末 FFA 价格连续下跌令市场承压加剧，因此海岬型船市场总体走出先扬后抑的走势。期租市场，受程租运价大涨推动，中国北方/澳大利亚往返航线航次期租日租金节节走高，从节前的不足 7000 美元上涨至周三的近 8000 美元，刷新年内高点。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 7575 美元，较上周二上涨 14.5%。太平洋市场，力拓、必和必拓、FMG 等租家租船活跃，西澳至青岛航线铁矿石运价明显上涨，从节前 4.5 美元/吨左右上涨至本周二 5.0 美元/吨附近。本周 6 月下旬和 7 月上旬的受载期，成交运价集中在 4.70-4.95 美元/吨区间。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 4.712 美元/吨，较上周二上涨 6.4%。大西洋市场现货矿成交量不如太平洋市场，但市场运价受到太平洋市场的支撑，本周巴西至青岛航线成交价稳定在 9.20 美元/吨左右。成交记录显示，受载期为 6 月下旬和 7 月初，巴西图巴朗至青岛航线成交价为 9.25 美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 9.207 美元/吨，较上周二上涨 0.7%。南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 6.693 美元/吨，较上周二上涨 6.8%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场继续阴跌。太平洋市场，东澳、印尼至印度和中国的煤炭船运不多，美西的粮食船运较少，租金、运价继续下滑。成交记录显示，8 万载重吨船，6 月 14-15 日长江口交船，经东澳，印度还船，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 3956 美元，较上周二下跌 4.5%。印尼萨马林达至中国广州航线运价为 3.233 美元/吨，较上周二下跌 1.8%。粮食方面，巴西大豆继续



缓慢出货，美湾市场出现部分至远东的运输货盘，粮食运价基本稳定。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 16.677 美元/吨，较上周二微跌 0.5%。

超灵便型船市场：超灵便型船镍矿、煤炭货盘增多，以及沿海内外贸兼营船回流，运力减少，租金、运价水平上涨。镍矿成交记录显示，5.7 万载重吨船，长江口即期交船，经菲律宾，中国还船，成交日租金为 5500 美元。周四，中国南方至印尼往返航线超灵便型船 TCT 日租金为 4379 美元，较上周二上涨 2.6%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 4.279 美元/吨，较上周二上涨 3.3%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 4.853 美元/吨，较上周二上涨 0.5%。

来源：上海航运交易所信息部

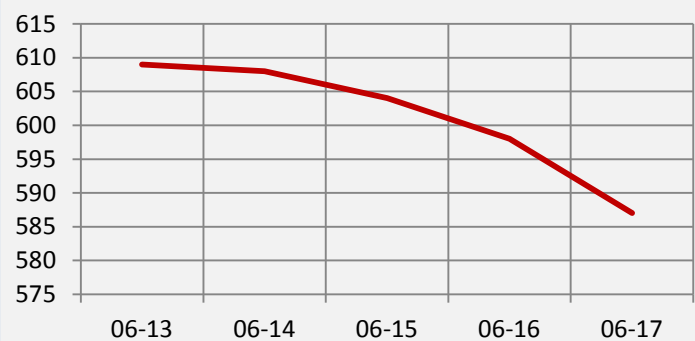
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

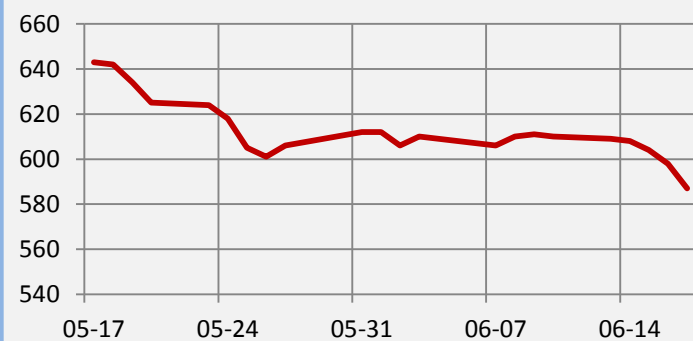
波罗的海指数	6 月 13 日		6 月 14 日		6 月 15 日		6 月 16 日		6 月 17 日	
BDI	609	-1	608	-1	604	-4	598	-6	587	-11
BCI	1,014	+8	1,018	+4	1,000	-18	976	-24	927	-49
BPI	542	-1	543	+1	545	+2	545	0	546	+1
BSI	554	-3	552	-2	552	0	554	+2	555	+1
BHSI	322	-5	317	-5	315	-2	314	-1	311	-3



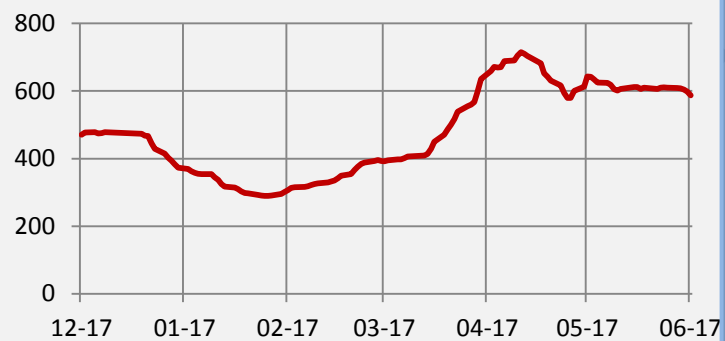
上周 BDI 指数走势



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 24 周	第 23 周	浮动	%
Cape (170, 000)	半年	8, 000	7, 750	250	3. 2%
	一年	7, 250	7, 250	0	0. 0%
	三年	9, 000	8, 750	250	2. 9%
Pmax (75, 000)	半年	5, 500	5, 750	-250	-4. 3%
	一年	5, 750	6, 000	-250	-4. 2%
	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, 750	4, 750	0	0. 0%
	一年	5, 000	5, 000	0	0. 0%
	三年	5, 250	5, 250	0	0. 0%

截止日期： 2016-06-10

3. 航运市场动态

【集运市场竞争或将暂时停止 运价有待回升】

尽管离集运市场的运价恢复稳定尚需时日，但看起来上半年运价一蹶不振，连连下跌的趋势即将终结。在仔细分析了市场各家的经营业绩后，德鲁里认为，集运公司之间的竞争是导致上半年运价低迷的主因之一。

德鲁里指出马士基（Maersk）已经在竞争中取得领先，他们以营业收入下降 26%的代价换取了 7%的箱量增长。在全球贸易量没有显著变化的情况下，增长的箱量毫无疑问来自于其他集运企业，包括美国总统轮船（APL）、韩进海运以及 K Line 的箱量都出现了下跌，加上运价低迷，这些公司处境艰难。



德鲁里认为，马士基等一些公司掠夺性的商业策略是运价比其预估的还低的主因，因为供需基本面实际上比 2015 年同期要好，而且东西航线的船舶利用率接近 90%。但随着运价不停的刷新历史最低记录，那些市场中的掠夺者也暂时停止了市场份额竞争，

四月以来亚洲至欧洲的运价保持上涨趋势，跨太平洋贸易费率保持稳定。在三季度的传统旺季来临之前，各家船企都在削减运力部署为下一次推升 GRI 做准备，一些公司甚至要求 1500 美元/TEU 的附加费。

SeaIntel 认为，虽然仍然没有什么迹象表明旺季来临，但从六月份的表现看，运价下滑在减速。他们认为如果在旺季来临的时候，这种趋势能保持住，那么随着 GRI 的推动，集运市场的运价也许能恢复稳定的水平。

来源：Lloydslist

【集运需创新纾难】

集运业已航行六十载。1956 年 4 月 26 日，一辆吊机将 56 个车用集装箱装上一艘改装的油轮，被视为海上集装箱运输第一吊。随后，集运方式获得更多的认可，以海上运输为主导的国际集运发展迅速，并将运费由原来使用散货船运输的 5.83 美元/吨大幅压缩至 1.58 美元/吨。

凭借标准化、低成本，高效便捷等优势，集运已经成为航运业的重要组成部分。然而，伴随着世界经济和中国经济步入深度调整期，加之各种不利因素综合作用，集运面临越来越多的挑战，航运企业也承受着越来越大的压力。

集运的改革与创新成为国际贸易和航运业发展中的重要课题。在此背景下，6 月 15 日，“2016 全球贸易与集装箱运输大会”在上海召开，就经济贸易形势、集装箱运力发展趋势、集装箱航运联盟、集装箱运价变动分析、货主企业需求等议题进行了深入谈论。

难堪市场

航运业整体艰难度日，集运业的现状也日渐不为看好。上海航运交易所发布的《2016 年一季度集装箱水运形势报告》显示，在经济复苏趋缓，运需增长受累的当下，大船持续入市，集装箱运力过剩矛盾仍未化解，闲置运力规模继续上升。据 Alphaliner 统计，截至 3 月 7 日，世界集装箱船闲置数量为 352 艘、157.0 万 TEU，同比分别大幅上升 225.9%、549.3%，占船队总运力比重约为 7.8%。

与此同时，无论是即期运费还是合同运费目前均处于极其可怕的水平。亚欧航线的现货运价一直在持续下滑，自 2 月份以来，一个标准集装箱的运费一直在 200~250 美元徘徊，这比最近出现在去年 12 月份的一个峰值低了 80%左右，远低于 1400~1500 美元/TEU 的盈亏平衡点。



4 月份，德鲁里也预计集运运费将进一步下跌。由于油价现阶段已经处于最低水平，超低的油价使得超大型集装箱船的单箱运费优势消失殆尽，此外，大型集装箱船对港口设施的要求使得港使费却大为增长，大船优势渐渐消失。

班轮公司没有更多办法来节约开支，损失恐将会进一步加剧。此外，全球运费水平也将不可持续，由于欧盟新法规即将生效，GRI 机制将不再合规，航运企业必须找到新的定价工具。德鲁里直言，下半年，整个集运市场将会非常“难看”。

创新纾难

尽管当前航运业发展面临困境，但上海航运交易所总裁张页认为，集运发展史就是创新史，比如改装球鼻艏、大型船和超大型船、降速等，均是根据市场需求进行的不断优化和发展的措施，这实际上也贴合了“供给侧改革”，而集运的新希望也在于新形势下的创新。联盟的出现，更高环保标准的要求，基于大数据服务平台的建设，都是新形势下衍生的产物。

张页指出，未来集运业的发展重在创新，因此航运相关企业需要持续创新，以带动需求发展。张页称，除煤炭之外，油品等液体也已经可以“进箱”运输，这将进一步刺激集运需求的发展，若集运运价仅为当前散运的运价水平，散货船运输市场将面临更大压力。

谈及集运业发展趋势，张页认为，船舶和航线的分割和布局将越来越细分，而专注细分航线做优做大做强也不失为一种经营手段。同时，基于大数据和互联网背景下，平台建设终究将带来行业的革命，这带来的最重要影响便是“去船东化”，实现资源的最优化配置。据悉，上海航运交易所和中远海运集团拟联手打造全球最大的航运平台。

目前，航运业的历史性转变充满了不确定性，低运价成为行业新常态，航运企业的风险管理比任何时候都显得更为重要。在未来 3~5 年内，运价指数将是评判行业发展水平的最主要指标。张页建言航运从业者，作为一种金融工具，航运金融衍生品能够对运费风险进行管理，具备套期保值和价格发现的功能；合理运用航运金融衍生品工具也能够更好地服务航运业发展。据悉，德国交通信贷银行将是否购买航运衍生品，作为衡量一家航运企业资产稳定性的重要因素。

张页还指出，1985—2015 年，集运量以平均每年 8.35% 的水平正向增长，“增长在，需求就在”，业界需要用创新方式直面近十年来需求与运力增长不匹配的问题。对于当前低迷运价而言，集中度有利于稳定运价，相关数据显示，当前集运市场的集中度 CR4（全球运力前四大班轮公司运力分布）为 42%。

直面挑战



全一海运有限公司



困境之下，国际范围内，联盟、重组成为各大班轮公司不可避免的选择。从 2M、海洋联盟，再到 The Alliance，航运企业纷纷跨越地域谋求合作共赢。而不管是原中远和中海两家集团的精诚合作，还是达飞轮船并购新加坡东方海皇，亦或是赫伯罗特牵手阿拉伯轮船，重组后的各大班轮公司均需直面新的挑战。

新加坡德鲁里海事服务公司中国区董事总经理刘倩文指出，当前，班轮公司的集中度其实是非常低的，如果想达到健康的盈利水平，仍然需要整合。从目前市场来看，韩国两大班轮公司的整合并非没有可能。刘倩文同时表示，整合并非“百利而无一害”，目前集运市场整合的模式主要有收购和联盟两种方式。在收购的过程中需要注意，所收购的企业需要和原企业在市场网络上要有互补性，并且需要考虑文化的融合性。而组建联盟，虽然能够控制运力和成本，但是，联盟成员间要无缝对接的合作也需要非常大的工作量，并且在市场竞争的环境下，用户所体验的服务会越来越同质化，因此联盟对于货主而言并非全是利好。

班轮公司是航运业运行的至关因素，马士基航运大中华区总裁丁泽娟表示，集运业属于高固定成本、高运营成本的行业，在当下的困难时期，合理利用大数据可实现低成本、高质量的良性循环。丁泽娟指出，目前集运业的准班率非常低，运价动荡也成为供求关系中的双刃剑，航运企业更应在此时恪守契约精神，提升效率。航运企业可以从新兴商业模式汲取灵感：使用创新技术按需服务，以平衡需求；依靠评价信用制度优化用户行为；基于大数据的定价方式，进行精准广告投放，建造生态订舱系统。

集运与中国经济发展紧密相关，从“十八大”以来“一带一路”战略的稳步推进，再到去年年底四大航运央企启动重磅合并，无一不在彰显航运业对中国经济发展的重要性。集运是不可替代的物流工具。去年，全球集装箱吞吐量前十位的港口中，中国的港口占据七席。

中国航运企业如何把控发展方向？商务部政策研究室原副主任张国庆认为，中国的航运企业首先要合理地去产能，重视航运运力与中国外贸实际需求和国际货运运量相互匹配的问题；其次要打造高效服务，在服务质量、运输时效、方便程度等方面发力；此外，还要放大发展格局，围绕国家“一带一路”战略，科学规划海上和陆上通道衔接，提高全球运输资源配置。

为适应班轮市场的新局势，中远海运集装箱运输有限公司（中远海运集运）对“海上丝路”沿线服务网络进行了调整、优化。据中远海运集运副总经理辜忠东介绍，中远海运集运新增了 3 条东南亚至澳洲航线，新开 7 条远东至东南亚区域航线，新开辟一条地中海航线，拓宽航运通道，优化精品航线。此外，还在中欧班列、物流等领域全方位为“一带一路”国家战略服务，从中国通往欧洲的海运货物，运输时间较之前可缩短至少 5~7 天。

来源：航运交易公报



【干散货航运业未来将面临更多困难】

周二，法国路易达孚 Armateurs 主席 Philippe Louis-Dreyfus 称，干散货航运业在未来两年内，可能无法摆脱长期衰退的困境，一些规模较小的公司将在未来被“挤出”市场。

干散货商品运输，如煤炭及铁矿石等大宗商品惨遭市场供需失衡，运输船只运力过剩，导致今年运费跌至历史最低点。

一些航运公司已经鼓足信心，看到了今年中国钢铁行业上升趋势发出的信号。但干散货行业需要谨慎的考虑到产能过剩的问题。Philippe Louis-Dreyfus 对路透社表示。

“我没有看到未来 18 个月至两年内干散货行业市场的曙光。”他在航运会议间歇说道。“这让我比较担心，一些船东表示趁此时机准备再次抄底。”

船舶供需已经趋于平稳，但容易在一定程度上导致投资者押注市场反弹，造成投机订单的产生。

全行业目光应转移到拆解船龄在 20 年的老旧干散货船上，这将有助于平衡市场，同时减少环境 and 安全风险。但是，上述观点遭到一些船东的反对，Louis-Dreyfus 表示。

干散货航运正走向一个中型整合时期，一些航运家族企业可能很难与世界航运巨头竞争。路易达孚说。他的公司已经渡过此次危机，这要感谢公司其多样化的物流和海洋服务，包括专用船舶工业客户，如 Alcatel 和 Airbus，Louis-Dreyfus 表示。

来源：中国船检

【海运垄断竞争格局将形成】

亚洲地区经济贸易快速发展的推动下，亚洲航运业得到长足的发展，国际航运资源向亚洲地区进一步集聚，其重心正在向东亚，尤其是向中国转移。中投顾问发布的《2016-2020 年中国海运行业投资分析及前景预测报告》指出，落后运力终将被淘汰，伴随这一过程，海运企业将出现大规模的并购和整合重组，全球航运市场将会形成垄断竞争格局。

1、世界航运中心将向中国转移



亚洲地区经济贸易快速发展的推动下，亚洲航运业得到长足的发展，国际航运资源向亚洲地区进一步集聚，其重心正在向东亚，尤其是向中国转移。中国正在建设以渤海湾、长三角、珠三角三大港口群为依托的三大国际航运中心，即以天津、大连、青岛等港口为支撑的北方航运中心，以江浙为两翼，上海为中心的上海国际航运中心，以深圳、广州、香港为支撑的香港国际航运中心，正是顺应了世界经济中心东移和中国经济快速发展的要求。

2、海运业将进入较长的重组整合期

当前，海运业复苏乏力，这是由运力过剩的市场格局及产业自身特性决定的。金融危机之前，航运业形势一片大好，导致整个行业急速扩张，新造船订单大幅增加，造成目前以至今后一段时期的运力严重过剩局面。目前，尽管新订单数量大幅减少，提早避免了海运危机的发生，但船舶交付数量在未来三年仍会明显增加，这有可能导致贸易好转之后的运力供给增长继续快于需求增长，继而对整个海运业的重新复苏和繁荣产生抑制作用。同时，由于海运业是资本、技术十分密集的行业，也是高投入、高风险行业，其资产、技术特性决定了资产重组周期长，落后产能淘汰慢。在落后产能充斥市场的情况下，全行业低迷徘徊的局面很难改观。此次金融危机，将导致国际贸易格局发生较大变化，进而使全球海运业进入结构调整期。落后运力终将被淘汰，伴随这一过程，海运企业将出现大规模的并购和整合重组，全球航运市场将会形成垄断竞争格局。中国政府在《关于推进国有资本调整和国有企业重组的指导意见》中，明确提出国有经济要对海运业等七个重要行业保持绝对控制力。在提升中国海运企业国际竞争力、保障中国运输安全的背景下，未来中国海运企业的整合也是大势所趋。

3、海运业将迎来大货主时代

贸易发展带动航运发展，因此，掌握货源的大货主在航运市场中的话语权正逐步增强，货主的概念也发生了根本性的变化，货主通过建立自己的船队、改变贸易条款，加强对海运运输权的控制。中国目前 80%以上的出口货物采用离岸价（FOB）合同，而进口货物大多采用到岸价（CIF）合同。一进一出，中国的买家或卖家完全掌控不了运输权。2015 年全球铁矿石贸易量达到 1038172.7 亿吨，其中淡水河谷、力拓和必和必三家矿商的铁矿石出口贸易量占 70%以上。贸易量的高集中度使得货主企业对整个干散物流链的控制远远强于船东。手握货源的大货主，已经不满足于仅仅拥有租船权，为扩大在航运市场的话语权，赚取更多的利润，趁着当前船舶市场低迷之际，加速自有船队建设。国际三大矿业巨头已投巨资加速船队的发展，而国内宝钢、首钢等大型钢铁企业，以及华能、神华、浙能富兴等电力、能源企业也纷纷组建海运企业。大货主时代的到来，将大大加剧航运业的竞争。

来源：中国投资咨询网

【全球三大苏伊士型油船船东联手】

全球三大苏伊士型油船船东达成合作，从而提高旗下船队中苏伊士型油船非期租船舶的现货盈利水平。



全一海运有限公司



百慕大群岛航运公司 Frontline、美国 Diamond S 航运公司和比利时国际航运公司 Euronav 已经组建了一家名为 Suezmax Chartering 的合资企业，作为单一的合同主体，服务现货市场的货物主，船队拥有 43 艘苏伊士型油船，其中 Frontline 公司提供 22 艘船(14 艘在运营船和 8 艘新造船)。

新的合资企业将采用现有的 3 家企业的办事处，通过大型船队为货物主提供更灵活和更多的选择，减少运输成本。

业界人士表示，此次三大苏伊士型油船公司达成合作是由于 Teekay 运营的 Gemini 油船联营池于 8 个月前解散。此前，Diamond S 曾将 8 艘苏伊士型油船部署在 Gemini 油船联营池。Diamond S 已证实，该公司将继续运营这 8 艘苏伊士型油船，同时该公司还将运营另 4 艘于今年交付的新造船，并聘用原 Gemini 的一部分主要管理人员。此外，Euronav 和 Frontline 也表示，即便不组建一个正式的联营池，这两家公司也将扩大旗下油船运营领域。

据悉，Euronav 拥有 19 艘苏伊士型油船，并预计将部署 8 艘船舶在合资公司中。Frontline 拥有 8 艘在营苏伊士型油船，此外该公司还将在今明两年内接收另 8 艘苏伊士型油船。但据消息称，该公司尚未透露进一步部署细节。

除苏伊士型油船之外，Frontline 还为旗下 VLCC 达成了类似协议，并部署在 Tankers International 联营池中运营，该联营池同时运营 Euronav 旗下船舶。

苏伊士型油船经纪人称，苏伊士型油船现货运价在过去几周里已跌至自 2014 年以来的最低水平，而该船型领域表现不佳可能拖累 VLCC 盈利水平。

来源：中国航贸网

4. 船舶市场动态

【1~5 月船舶工业经济运行情况】

1~5 月船舶工业经济运行情况

2016 年 1~5 月，船舶行业经济运行保持平稳，新承接订单同比增长，造船完工量、手持订单量同比下降，工业总产值等主要经济指标降幅收窄。

一、 全国三大造船指标两降一升

1~5 月份，全国造船完工 1283 万载重吨，同比下降 17.1%。承接新船订单 1438 万载重吨，同比增长 83.1%。5 月底，手持船舶订单 12284 万载重吨，同



比下降 11.1%，比 2015 年底下降 0.2%。

1~5 月份，全国完工出口船 1184 万载重吨，同比下降 15.9%；承接出口船订单 1359 万载重吨，同比增长 104%；5 月末手持出口船订单 11663 万载重吨，同比下降 11.7%。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 92.3%、94.5%和 94.9%。

二、重点监测企业指标同比下滑

1、造船企业三大指标两降一升

1~5 月份，51 家重点监测的造船企业造船完工 1197 万载重吨，同比下降 16.4%。承接新船订单 1388 万载重吨，同比增长 106%。5 月底，手持船舶订单 11786 万载重吨，同比下降 13.6%。

1~5 月份，51 家重点监测的造船企业完工出口船 1113 万载重吨，同比下降 14.7%；承接出口船订单 1319 万载重吨，同比增长 129%；5 月末手持出口船订单 11315 万载重吨，同比下降 12.7%。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 93%、95%和 96%。

2、工业总产值同比下降

1~5 月份，船舶行业 94 家重点监测企业完成工业总产值 1660 亿元，同比下降 0.5%。其中船舶制造产值 815 亿元，同比下降 1%；船舶配套产值 120 亿元，同比下降 4.5%；船舶修理产值 46 亿元，同比增长 3.2%。

3、船舶出口产值同比下降

1~5 月份，船舶行业 94 家重点监测企业完成出口产值 670 亿元，同比下降 3.1%。其中，船舶制造产值 449 亿元，同比下降 3%；船舶配套产值 26 亿元，同比下降 1.5%；船舶修理产值 30 亿元，同比增长 2.2%。

4、企业经济效益同比下降

1~5 月，船舶行业 94 家重点监测企业实现主营业务收入 1150 亿元，同比下降 3.8%；利润总额 16 亿元，同比下降 22.3%。

来源：中国船舶工业协会



【舜天船舶重整解散员工退出造船业】

陷入财务困境的舜天船舶(股票)要退出造船业，处置所有造船资产，并与全体员工终止劳动合同。

根据船厂的重组计划，舜天船舶的母公司江苏国信集团已成立一家资产经营公司来处置船厂资产。造船资产处置后，舜天船舶将主要集中在金融信托和发电业务。

据龙船消息，知情人士透露，本月 20 日舜天船舶将举行职工代表大会，他提供的一份《江苏舜天船舶股份有限公司破产重整职工安置方案》文件透露，舜天船舶已经基本丧失经营能力和盈利能力，将由公司实际控制人江苏省国信资产管理集团对其进行重整的同时启动重大资产重组。

文件表示，为了促使舜天船舶顺利重整，该公司除货币资金之外的全部财产将协议转让给江苏舜天资产经营有限公司，管理人与资产经营公司已于 5 月 12 日签署《资产转让协议》。资产经营公司在今年 4 月 27 日成立，专门负责舜天集团企业内的资产收购、经营管理和处置。

该知情人士称，舜天船舶重组后将剥离造船业务，转而投向信托及火力发电的非船业务，上述文件中也表明，舜天船舶原有职工不适宜继续履行劳动合同，拟与全体员工解除劳动合同。

此前，南京市中级人民法院举行了三次舜天船舶资产拍卖，因为没有投标人全部以失败而告终。

今年四月，舜天船舶曾经公布重组计划，在该计划中母公司发行了 23 亿股新股共计筹集了 210 亿元收购一系列信托和发电资产，基本确定转型非船业务。

来源：国际船舶网

【DNV GL 建言造船业】

DNV GL 向中国造船企业提出多条建议：慢工出细活、增加模块制造、加大政府合同、产品多样化、关注修船、产能削减等，这也是放之整个造船业而皆准的

由全球领先的船级社 DNV GL 举办“第四届希腊航运日”足见希腊航运在全球的重要地位，而希腊船东在中国造船企业投放的新造船订单也位列外商在中国造船业投资之首。



尽管如此，从 DNV GL 的数据依然可以窥见目前全球造船业的低迷。对于如何保持航运业和造船业的可持续发展，业界正携手并行。

6 月 4 日，“第四届希腊航运日”在上海举行，主题为“聚焦希腊”，100 多位驻中国的希腊船东代表和中国造船业代表就技术、法规、市场发展趋势等热点话题进行讨论。这是 DNV GL 连续第 4 年在中国举办“希腊航运日”，旨在为希腊航运界与中国造船业界提供一个沟通、交流的平台。

DNV GL 副总裁兼大中国区总经理施泰睿表示：“自 2013 年举办首届‘希腊航运日’，今年已是第 4 个年头。主办这样的活动我们深感荣幸。中国和希腊都是具有悠久历史、丰富文化的伟大国家，两国在世界海事业界有着举足轻重的地位。”

施泰睿继续表示：“更有意义的是，DNV GL 刚刚宣布将希腊列为继挪威和德国之后的第三大市场。DNV GL 大中国区将继续加强对希腊航运界和中国造船业界的承诺，我们的服务涵盖所有船型并贯穿船舶整个生命周期（包括设计、合同前、新造船、船舶营运及船舶拆解等）。”

“希腊航运日”活动得到希腊驻沪总领馆的大力支持。希腊驻上海总领事 Vassilios Xiros 在今年的“希腊航运日”上致辞表示，希中两国在航运和造船领域的合作对于深化两国经济发展起到了重要作用，希腊船东在中国造船业投放的新造船订单居外商在中国造船业投资之首；中远海运集团成功竞得希腊比雷埃夫斯港多数股权，是希中航运合作的一个重要里程碑。

DNV GL 的数据表明，去年新造船市场共签署 2335 份合同、1.05 亿 DWT，其中 1096 艘船低于 1 万 DWT，能够真正执行的合同显著减少。新造船投资额方面，去年船东共投入 690 亿美元，同比降低 39%，也是 2009 年以来最低年投资额。

然而，市场低迷仍在持续，从全球数据看，今年截至 5 月 1 日，全球共签署 306 份新造船合同、1500 万 DWT，是近 12 年来的最低水平，其中包括不可避免的延迟、取消订单等行为。更为严峻的是，造船企业随时可能的破产将是市场的不稳定因素。

从中国造船业的新造船数据看，去年，中国造船企业共接到 767 份新造船合同、3500 万 DWT，其中包括 167 艘油轮、151 艘集装箱船及 93 艘散货船。

今年截至 5 月 1 日，中国造船业仅获得 76 份新造船合同、1170 万 DWT，其中包括 30 艘为淡水河谷定制的 VLCC、9 艘化学品船、2 艘阿芙拉型油轮、8 艘集装箱船舶、3 艘 LPG 船及 6 艘渡轮。

究竟如何应对过剩产能？DNV GL 向中国造船企业提出多条建议：尽量慢工出细活、增加模块制造、加大政府合同（海军舰艇、巡逻船、研究船舶等）、产品多样化（渔船、游艇等）、关注修船、关注技术和创新的试点项目、进一步巩固实力、产能削减。



对造船业的供应侧改革，DNV GL 也表述了相应的态度。

首先，去年开始取消订单的现象重现增长势头。去年共有 1099 份订单、3740 万 DWT 新船订单被取消，同比增长 6%，其中 70%发生在去年上半年。去年共有 398 艘散货船建造订单被取消，其中包括 80 艘海岬型船。今年截至 5 月底，共有 500 份订单、2610 万 DWT 新船订单被取消，同比大幅增加。与此同时，市场上共有 252 艘散货船和 60 艘集装箱船被拆解。这显示出船东方面正在努力减少运力供给。

其次，散货船和海工船的“未交付”比例在提高。去年，在未交付的船舶类型中，42%为海工船，40%为散货船。对于这两类船舶，船东通常是延迟而非取消。海工船方面，海工移动式海上钻井平台和海工辅助船遭到大面积延迟；散货船方面，延迟订单主要集中在好望角型和巴拿马型船上。中国新船订单高延迟率的趋势自去年一直延续至今。

再次，船舶闲置比例在提升。散货船方面，目前共有 400 艘船闲置，其中好望角型和巴拿马型船闲置比例最高；以载重吨计算，全球现存散货船队中约有 3%闲置。

集装箱船方面，目前共有 350 艘船闲置，其中 7500TEU 以上型船的闲置比例在增加；按照 TEU 计算，全球现存集装箱船约有 8%闲置。

海工船方面，目前共有 1000 艘船闲置，其中北海领域内约有 25%的船舶闲置。

来源：航运交易公报

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	217.00	-1.5	↓	240.50	-1.5	↓	0.00			417.50	-5 ↓
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	240.00	0		245.00	1	↑	0.00			0.00	
Panama	260.00	0		n/a			n/a			515.00	0
Singapore	227.00	-3	↓	238.00	-2	↓	415.00	-10	↓	425.00	-10 ↓
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0



全一海运有限公司



Tokyo	265.00	-5	↓	275.00	-5	↓	0.00			510.00	-20	↓
-------	--------	----	---	--------	----	---	------	--	--	--------	-----	---

来源: Bunker Ports News Worldwide

截止日期:

2016-06-17

◆ 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 24 周	第 23 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,300	4,350	-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	2,250	2,300	-50	-2.2%	
灵便型 Handysize	35,000	1,950	2,000	-50	-2.5%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 130 周	第 129 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,900	8,950	-50	-0.6%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,900	5,950	-50	-0.8%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,700	4,700	0	0.0%	
LR1	75,000	4,250	4,300	-50	-1.2%	
MR	52,000	3,300	3,300	0	0.0%	

截止日期: 2016-06-10

(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)
2	TAK		DSME, S. Korea	2019	Greek (Maran Tankers)	8,400



全一海运有限公司



2	TAK	318,000	Hyundai, S. Korea	2018	Middle East (AMPTC)	7,000	LR3, TIER III, total 6 on order
2+2	TAK	158,000	Sungdong, S. Korea	2018	Greek (Tsakos)	4,250	LR1
1	BC	74,500	Oshima, Japan	2020	German (Oldendorff Carriers)	Undisclosed	
4+2	CV	62,100	Huangpou Wenchong, China	2018	German (Nordic Hamburg)	Undisclosed	dual fuel, LOI stage
2+2	TAK/GAS	1,400 teu	DSME, S. Korea	2019	Greek (Maran Gas)	Undisclosed	
2	TAK/GAS		Hudong Zhonghua, China	2019-2020	Greek (Dynagas)	20,500	LNG-FSRU

◆ 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
NORD PYXIS	BC	114,500		2010	China	1,150	Greek	*T/C to Oldendorff
NORD DORADO	BC	114,500		2010	China	1,150	Greek	
EAN	BC	24,325		1995	Japan	1,711	Middle East	at auction
ASTI SNUG	BC	118,000		2011	China	1,190	German	en bloc each
ROMA SNUG	BC	118,000		2011	China	1,190	German	
KAROLINE SNUG	BC	33,324		2010	China	510	Undisclosed	en bloc each*
LUCY SNUG	BC	33,324		2010	China	510	Undisclosed	
NORD LONDON	BC	32,312		2011	China	650	Denmark	en bloc each**
NORD HOUSTON	BC	32,312		2011	China	650	Denmark	
NORD HONG KONG	BC	32,312		2011	China	650	Denmark	
NORD VANCOUVER	BC	32,312		2011	China	650	Denmark	
AZALEA K	BC	29,638		2011	Japan	800	Undisclosed	
SH GRACE	BC	29,828		2006	Japan	550	Undisclosed	
CALY MANX	BC	58,470		2009	China	980	Far East	
ELPIS I	BC	75,169		2001	S. Korea	425	Undisclosed	
AMS PEGASUS	BC	81,598		2012	S. Korea	1,275	Undisclosed	
METEOR	BC	82,589		2010	Japan	1,200	Chinese	
NORD DELPHINUS	BC	114,500		2010	China	1,150	Oldendorff - German	
NORD PISCES	BC	114,500		2010	China	1,150	Oldendorff - German	



全一海运有限公司



SA FORTIUS	BC	171,509		2001	S. Korea	760	Chinese	
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
OCEAN NHAVA SHEVA	CV	21,438	1,577	2008	Japan	1,100	Greek	
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
SEA ORCHID	GC/SDK	9,994		1997	Japan	145	Albanian	at auction
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
ANATOLIA PACIFIC	TAK	3,842		2005	Japan	700	Philippine	
SIKINOS	TAK	150,709		2000	Japan	2,000	Indian	

◆ 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
C QUEEN	BC	151,330	19,239	1994		279		
KWK EXEMPLAR	BC	169,624	22,106	2001	S. Korea	272		
EXEMPLAR	BC	169,700	22,016	2001		272		
GALLI	CV	34,800	11,071	1996	Germany	334		
MOL SOLUTION	CV	66,678	24,572	2001	Japan	285		correct
中 国								
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造国	价格(美元)/轻吨		备 注
SAFMARINE MERU	BC	61,392	24,154	2006	S. Korea	undisclosed		correct
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
BRUISER	BC	29,089	7,299	1995		243		
MOL PRECISION	CV	73,063	26,557	2002	Japan	undisclosed		correct



MOL PROMISE	CV	73,063	26,557	2002	Japan	undisclosed	correct
-------------	----	--------	--------	------	-------	-------------	---------

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
HANJIN HAIPHONG	CV	63,527	20,300	1997	S. Korea	270	as is Singapore

◆最新航运公告

【印尼 - 玉米和大豆进口】

印尼对玉米和大豆的进口实行限制。

自 2015 年 8 月起，印尼政府物流局(BULOG)对玉米和大豆的进口实行限制。目前，要求印尼饲料加工厂通过 BULOG 进口玉米和大豆，而不能与过去一样直接进口。这一举措的目的是为了保护当地种植者不受进口玉米的冲击，并鼓励更大程度的自给自足。

【请船东留意 - 如果承租人的代理人扣船，“代理人”一词将被作狭义解释，船东面临承担所有风险！】

最近，GLOBAL SANTOSH 轮案的最高法院判决 NYK BULKSHIP (ATLANTIC) NV (RESPONDENT) V CARGILL INTERNATIONAL SA (APPELLANT) (“THE GLOBAL SANTOSH”) [2016] UKSC 20 推翻了 2014 年上诉法院的判决 [2014] EWCA CIV 403。

早在 2014 年 12 月 22 日，最高法院法官(NEUBERGER JSC, CLARKE JSC AND REED JSC)批准了 CARGILL INTERNATIONAL SA 就 GLOBAL SANTOSH 轮案的上诉请求。该案的上诉法院判决载于劳氏报告 [2014] 2 LLOYD'S REP 104。当托运人或收货人在卸货港扣船，且该扣船行为与船东并无关联的情况下，法院判决“承租人的代理人”含义应作广义解释，这对定期租船市场产生很大影响。

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	澳元	加元
2016-06-17	657.95	740.38	6.2913	84.799	937.32	62.141	997.97	485.54	509.29
2016-06-16	657.39	741.31	6.2177	84.715	933.31	62.005	996.12	487.72	509.53
2016-06-15	660.01	739.75	6.2298	85.036	932.24	61.981	1001.61	485.3	512.95
2016-06-14	657.91	743.07	6.1851	84.751	935.72	61.826	994.76	485.33	512.87
2016-06-13	658.05	740.48	6.1817	84.767	936.02	61.759	990.88	485.84	514.83
2016-06-08	655.93	745.03	6.1207	84.458	953.66	61.724	984.71	488.45	514.74
2016-06-07	656.18	744.99	6.1101	84.476	948.73	61.971	997.76	483.6	512.04
2016-06-06	654.97	743.77	6.1406	84.316	942.81	62.549	1003.79	480.68	505.11
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

(2) LIBOR 数据:

2016-06-16								
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	0.4075		0.44805	0.53375	0.6466		
	6 月期	7 月期	8 月期	9 月期	10 月期	11 月期	12 月期	
美元	0.9246						1.2385	