



全一海运市场周报

2016.08 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2016.08.15 - 08.19)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求稳中有升 多数航线运价回落】

本周，中国出口集装箱运输市场步入运输旺季，总体需求稳中有升，供需关系相对平稳，市场运价总体企稳。8月19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711.28点，较上期上涨1.2%。即期市场，由于总体运力规模仍处于高位，航商降价揽货，市场运价回调压力较大。8月19日，上海出口集装箱运价指数为597.47点，较上期下跌5.8%。

欧洲航线：进入传统运输旺季，市场货量稳步上升，船舶平均舱位利用率保持在95%以上，供需基本面较为稳定。但由于总体运力规模处于高位，航商为保持市场份额大多采取降价揽货策略，即期市场运价继续回调。8月19日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为691美元/TEU，较上期下跌10.4%，较月初下跌19.7%。地中海航线，运输需求总体低迷，供需失衡情况严重，船舶平均舱位利用率仅维持在80%左右，市场运价继续下跌，并与欧洲航线差距拉大。8月19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594美元/TEU，较上期下跌15.0%，较月初下跌31.3%。

美国航线：北美航线，美国商务部发布数据显示，美国7月零售销售环比持平，在连续三个月增长后陷入停滞。受此影响，北美航线运输需求增速有所放缓。同时，航商的旺季运力计划配置推高了总体运力规模，市场供需关系未能进一步改善，美西、美东航线船舶平均舱位利用率均维持在95%左右，市场运价总体平稳。8月19日，中国出口至美西、美东航线运价指数分别为603.13点、777.05点，分别较上期上涨1.1%、2.3%。

波斯湾航线：运输需求始终在低位徘徊，虽然部分航商通过缩减运力计划以改善供需基本面，但效果不佳，船舶平均舱位利用率徘徊在75%~80%之间，市场运价继续下跌。8月19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230美元/TEU，较上期下跌7.3%。

澳新航线：受澳大利亚经济疲软影响，市场运输需求增长乏力，在部分航商持续的运力控制措施努力下，供需关系有所改善，船舶平均舱位利用率约在90%~95%之间。虽然未能阻止市场运价下跌走势，但跌幅放缓。8月19日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为337美元/TEU，较上周下跌1.7%。

南美航线：受奥运效应带动，南美航线运输需求保持上升态势。同时，由于航商对运力总体规模进行了控制，供需基本面保持平稳，船舶平均舱位利用率



维持在 90%左右。部分航商开始跟进月中的运价上涨计划，市场运价在上周小幅回落之后再次上涨。8 月 19 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2832 美元/TEU，较上周上涨 4.2%。

日本航线：本周货量小幅上升，市场运价保持稳定。8 月 19 日，中国出口至日本航线运价指数为 647.59 点，较上周上涨 2.1%。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【峰会召开在即 综指小幅波动】

8 月 19 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 1028.17 点，较上周五下跌 1.2%。其中煤炭、金属矿石运价指数下跌，粮食运价指数上涨，成品油、原油运价指数维稳。

煤炭运输市场：立秋已过，而沿海地区高温天气仍没有得到明显缓解，本周期（8 月 12 日至 8 月 18 日）内，六大电厂平均日耗煤量 71.33 万吨，较上一周期上涨 2.2%；电厂库存则继续走低，本周期内，全国六大电厂平均库存 1009 万吨，较上一周期下跌 5.9%。本周煤炭市场行情呈现供需双弱走势。供给方面，在国家的持续限产政策下，上游煤炭供应持续紧缺，北方港口煤炭库存持续低位，助推煤炭价格继续上涨。8 月 17 日，环渤海动力煤价格指数报收 464 元/吨，环比上涨 12 元/吨，价格指数连续八周上涨。需求方面，本周，我国南方地区气温回升，居民用电负荷增加，带动沿海电力集团日均耗煤量小幅回升。华东地区，根据即将召开的 G20 峰会环保要求，华东部分工厂限产；同时，据业内人士透露，进江部分装卸要求不达标码头被要求暂时关闭，煤炭需求大幅减弱。

本周，煤炭运输市场成交清淡。因上游供货不足，部分船舶合同落空，进入市场。加上近期外贸船大量回航，沿海煤炭运输价格步入下行通道。8 月 19 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1073.18 点，较上周五下跌 1.6%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，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 34.5 元/吨，较上周五下跌 1.7 元/吨；秦皇岛-张家港（2-3 万 dwt）航线运价为 39.1 元/吨，较上周五下跌 1.4 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 42.3 元/吨，较上周五下跌 1.8 元/吨。华南方面，秦皇岛-广州（5-6 万 dwt）航线运价为 43.9 元/吨，较上周五下跌 1.8 元/吨。

金属矿石运输市场：为确保 9 月初将在杭州召开 G20 峰会顺利召开，华东部分城市钢铁企业已接到限产和减产通知。受此影响，铁矿石需求略有下降，铁矿石运输整体维持平稳状态，运价在沿海煤炭运价的影响下小幅下跌。8 月 19 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 910.76 点，较上周五下跌 1.1%。



粮食运输市场：本周北方港口成交清淡，产地贸易商观望气氛浓厚，基本以消耗前期库存为主。南方港口国产玉米库存下降至 25 万吨左右，进口玉米已不足万吨。本周航运市场成交稳定，运价小幅波动。8 月 19 日，沿海粮食货种运价指数报收 933.92 点，较上周五上涨 0.7%。

油品运输市场：国家发改委网站发布消息称，根据近期国际市场油价变化情况，按照现行成品油价格形成机制，自 8 月 18 日起，国内汽、柴油价格每吨分别提高 175 元和 170 元。这是在连续两轮降价后，国内成品油价迎来年内第五次上调。8 月 19 日，上海航运交易所发布的成品油货种运价指数和原油货种运价指数分别为 1306.81 点和 1541.72 点，均与上周持平。

(3) 中国进口油轮运输市场

【原油运价涨跌互现 成品油运价有升有降】

国际油价本周加速提升，布伦特原油现货价格周四报 50.77 美元/桶，比上周四上涨 10.2%。上涨主要是基于市场对欧佩克限产的预期。由于沙特、伊朗、非成员国俄罗斯等正处于或接近最大产能，继续增产的空间有限。9 月份欧佩克将在能源会议上确定产量冻结协议一事进入人们视线。本周国际原油运输市场成交基本平稳，VLCC 运价上升，苏伊士型船运价持平，阿芙拉型船运价下降。由于燃油价格近期反弹，苏伊士型船的黑海航线的等价期租租金出现亏损，为 2013 年 10 月以来的首次。中国主要进口航线运价上涨。8 月 18 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）为 632.63 点，较上周四上涨 9.2%

超大型油轮（VLCC）：运输市场成交小幅增加，运价止跌反弹。中东地区 8 月底货盘成交积极，支持运价提升。另外受后续询盘的带动，加之前期运力过剩情况有所改善，船东逐步推涨运价，市场出现量增价升的态势。西非航线成交相对稳定，受中东运价上涨影响，运价也随之上升。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS42.23，较上周四上涨 14.1%，5 日平均为 WS39.72，等价期租租金（TCE）平均 1.7 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS43.13，上涨 3.2%，平均为 WS42.52，TCE 平均 2.3 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：本周运输市场低迷运价企稳。尼日利亚局势动荡，第三大石油出口港（Bonny）上周五暂停运营。今年内该国 5 大石油输出港口中 4 个遭受破坏影响。西非至地中海航线运价低迷于 WS35 附近，TCE 约 3000 美元/天，并开始侵蚀 VLCC 和阿芙拉船的货盘。一艘 13 万吨级船，西非至亚洲航线，8 月 29 日货盘，成交运价为 WS42.5。黑海至地中海运价仍在 WS45 附近，TCE 为亏损 1000 美元/天。波斯湾至地中海运价范围扩大在 WS30 至 WS44，波斯湾至印度运价降至 WS42。中国进口来源分别是红海、地中海和科兹米诺。一艘 13 万吨级船，埃及地中海港口至宁波，9 月 1 日货盘，成交包干运费为 192 万美元。



阿芙拉型油轮 (Aframax)：运输市场交易冷清，运价继续小幅下探。跨地中海运价已跌至 WS63，TCE 约 2000 美元/天。一艘 8.5 万吨级船，黑海至地中海，8 月 29 日货盘，成交运价为 WS62.5。北海短程、波罗的海运价维持上周水平，分别徘徊在 WS78 (TCE 约 2200 美元/天) 和 WS45 (TCE 约 2600 美元/天)。加勒比海短程运价也与上周持平，为 WS75 (TCE 约 5000 美元/天)。波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价小幅下降，分别跌至 WS74 和 WS69，TCE 分别为 8000 美元/天和 9000 美元/天。中国进口来源仍是科兹米诺，该航线 10 万吨货盘，8 月下旬装船，成交包干运费为 40 万美元。

国际成品油轮 (Product)：运输市场成交增多，LR 型船运价波动上升，MR 型船运价下降。石脑油运输较为活跃，波斯湾至日本航线 7.5 万吨级、5.5 万吨级船运价分别升至 WS105、WS117，TCE 分别为 1.8 万美元/天、1.5 万美元/天。受 MR 型船行情下降拖累，印度至日本 3.5 万吨级船石脑油运价降至 WS104，TCE 为 6200 美元/天。欧美航线运价持续下探，TCE 进入亏损状态。3.8 万吨级船美湾至欧洲柴油运价跌破 WS50 (TCE 为亏损 1000 美元/天)，3.7 万吨级船欧洲至美东汽油运价降至 WS87 (TCE 不足 5000 美元/天)，欧洲-美东-美湾-欧洲的三角航线 TCE 在 5100 美元/天附近。

(4) 中国进口干散货运输市场

【国际油价持续上涨 综合指数继续攀升】

本周国际油价继续冲高，铁矿石、煤炭贸易活跃，中国进口干散货运输市场整体较上期保持上涨态势，综合指数、运价、租金均出现不同程度上涨。8 月 18 日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数 (CDFI)、运价指数、租金指数分别为 537.47 点、515.32 点和 570.68 点，分别较上期上涨 3.7%、1.9% 和 6.3%。

海岬型船市场：本周，海岬型船租金、运价冲高回落，略显疲势。国际油价连续六天上涨，布伦特油价时隔两月再次站上 50 美元大关。截至 19 日铁矿石港口库存为 10641 万吨，较上周减少 113 万吨，跌至 7 月初水平；铁矿石价格出现震荡回升，矿山出货速度加快；同时国内钢厂高炉开工率继续维持在八成以上，盈利钢厂比例继续增加，铁矿石运输需求攀升。受此影响海岬型船租金、运价快速上涨，但后半周随着油价高企，市场近期涨幅已经较大，成交意愿下降，租金、运价随之出现回落。西澳至青岛航线铁矿石运价延续上周末涨势，周中冲至 4.75 美元/吨后回落至 4.40 美元/吨左右。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 4.457 美元/吨，较上周四微涨 0.9%。期租市场，本周航次期租成交有限，15 日市场报出太平洋往返航次，17 万载重吨船，8 月 18 日新港交船，成交日租金为 7500-7800 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 TCT 日租金为 6624 美元，较上周四上涨 9.9%。大西洋市场运价上半周冲高后略有下滑，18 日市场报出 9 月中受载期，巴西图巴朗至青岛航线成交价为 9.25 美元/吨；15 日市场报出 9 月初受载期，南非萨尔德尼亚至青岛航线成交价为 6.9 美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 9.209 美元/吨，较上周四上涨 1.8%。南非萨尔德尼亚至青岛航线运价为 6.826 美元/吨，较上周四上涨 6.0%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场租金、运价延续上周的上涨态势。太平洋市场，美西粮食货盘不多，但国际煤价上涨，推动印尼、澳洲煤炭贸易增加，在煤炭运输的带动下太平洋市场租金、运价继续走高。18日市场报出9.3万载重吨船，8月20日青岛交船，经澳洲韦帕到中国，成交日租金为5750美元；另有7.6万载重吨船，8月17日南沙交船，印尼往返航次，成交日租金为5500美元；另有7.8万载重吨船，8月20日岚山交船，美西往返航次，成交日租金为6150美元。周四，中国南方经东澳大利亚至中国往返航线TCT日租金为5578美元，较上周四上涨4.6%；美西至中国北方港口粮食航线运价为14.793美元/吨，较上周四上涨1.4%。印尼萨马林达至中国广州航线运价为4.196美元/吨，较上周四上涨2.8%。大西洋市场，南美和美湾粮食至远东货盘成交有限，但受美湾粮季预期和油价大幅上涨影响，粮食运价一路走高。18日市场报出美湾到中国，成交运价为27.0美元/吨。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为18.212美元/吨，较上周四上涨1.3%；美湾到中国北方港口粮食航线运价为28.275美元/吨，较上周四上涨2.2%。

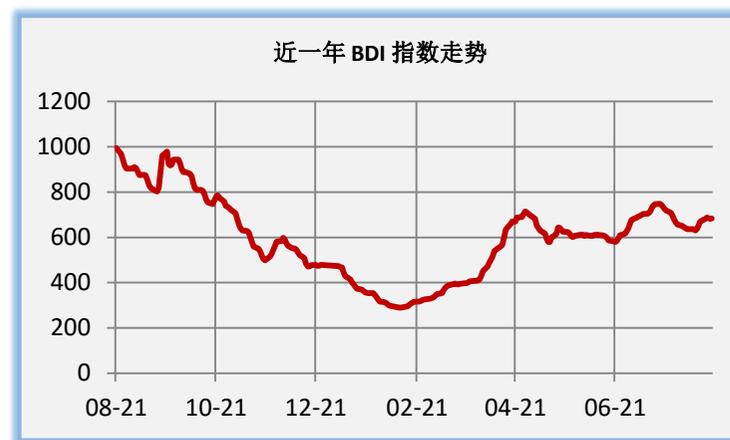
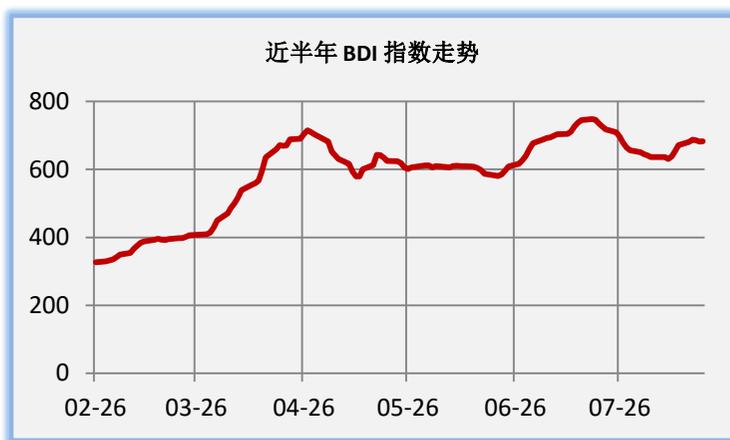
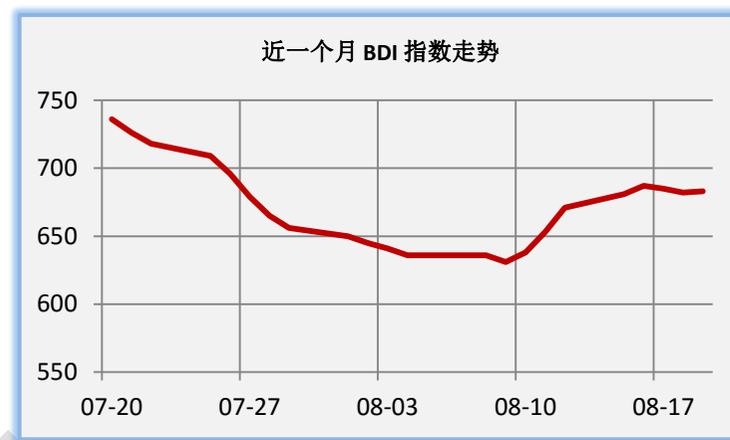
超灵便型船市场：超灵便型船在太平洋市场受东南亚煤炭和镍矿的货盘增加影响，租金、运价均企稳回升。18日市场报出镍矿成交，6.4万载重吨船，岚山即期交船经菲律宾中国还船，成交日租金为7250美元。周四，中国南方至印尼往返航线超灵便型船TCT日租金为6165美元，较上周四上涨3.6%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为5.465美元/吨，较上周四上涨1.6%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为6.070美元/吨，较上周四上涨1.5%。

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	8月15日		8月16日		8月17日		8月18日		8月19日	
BDI	681	+10	687	+6	685	-2	682	-3	683	+1
BCI	920	+29	926	+6	885	-41	852	-33	843	-9
BPI	713	+10	721	+8	726	+5	727	+1	727	0
BSI	646	+3	652	+6	666	+14	677	+11	686	+9
BHSI	399	+3	403	+4	405	+2	407	+2	412	+5





3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

African Blackbird 2015 66637mt del USG ppt tct redel India \$14000/d - Oldendorff

Aiantas 2016 81600 dwt del retro India end Jul tct via RBay redel India \$6900/d - Visa

Almyros 2010 56718mt del Karaikal ppt tct via Indo redel India abt \$5100/d - cnr

Amber Alena 2010 53193mt del Lanshan ppt tct redel SEAsia w/steel \$6500/d - cnr

Amstel Tiger 2016 60454 dwt del Yeosu ppt NoPac rv redel SEAsia \$6750/d - cnr

Angelic Glory 2002 75007 dwt del ECSA 31 Aug/09 Sep tct redel Spore-Jpn \$7400/d+\$240k bb - Cargill

Annita 2005 53688mt del Spore 21/25 Aug tct via Indo redel CJK \$7000/d - cnr

Aquaproper 2015 61208mt del SWPass ppt ttct redel China \$16000/d - cnr

Banzai 2002 74222mt del Busan ppt tct via No Pac redel Spore-Jpn \$6000/d - cnr

Berge Eiger 2000 170780mt del Amdam spot ttct via Narvik redel Turkey abt \$4750/d - Cerrahgil

Bonita 2001 76623mt del psg Canakkale 27/31 Aug tct via Black Sea redel Spore-Jpn w/grains \$14000/d - Phaethon

Cardinal 2004 55408mt del Santos ppt tct redel Malaysia \$8600/d+\$90k bb - Louis Dreyfus

Conti Peridot 2011 57001mt del CJK tct via Indo redel China w/coal \$7000/d del SChina \$7250/d - Naval Bulk



Cos Glory 1999 46689mt del Bejaia ppt tct redel WAfrica w/clinker \$9100/d - cnr

DL Pansy 2013 57835mt del Canakkale ppt tct via Black Sea redel Spore-Jpn \$12200/d - Meadway

Draftdodger 2016 66000 dwt del Brazil 20/25 Aug tct redel India-Jpn \$10250/d+\$150k bb - cnr

Dubai Energy 2004 55389mt del Spore 27/31 Aug tct via Indo redel CJK \$7500/d - cnr

Eleni 2008 86949mt del Tomogashima 22/26 Aug tct via ECAustralia redel Spore-Jpn \$6500/d - cnr

Elpida GR 2003 52579mt del Texas ppt tct redel Djibouti w/grain \$14000/d - MLE Logistics

Essence of Seatrek 2015 63505mt del Mina Saqr ppt tct redel ECI \$6000/d - cnr

First Power 2011 179527 dwt del Jintang mid Aug tct via WCSA redel Spore-Jpn \$7500/d - Oldendorff

Global Genesis 2010 57696mt del Kolsichang ppt tct China w/tapioca chips \$6250/d - cnr

Golden Heiwa 2007 76596mt del HK ppt ttct via Indo redel SKorea \$5700/d - Wooyang

Good Luck 2011 75031 dwt del ECSA 20/30 Aug tct redel Cont \$7500/d - Ultrabulk

Goodwill Peaceful Seas 2014 63300mt del Spore 26/30 Aug tct via Philippines redel China w/nickore \$8500/d - EGPN

Huayang Lily 2016 63700mt del Lanshan ppt tct via Philippines redel China w/nickore \$7250/d -

Huayang Pioneer 2012 75750 dwt del USG 01/10 Sep tct redel Brest \$9250/d - Cargill

Italic G 2009 93233mt del Wilhelmshaven 20/24 Aug tct via Murmansk redel Skaw-Gib w/coal \$7000/d - Norden



Kai Xuan 11 2000 50236mt del Lanshan 24/28 Aug tct redel Vietnam w/steel \$6000/d - Joint Fortune Lazeez 2000 32367mt del Recalada ppt tct redel Libya \$6000/d - Cargill

Kingfisher D 2002 28425mt del Canakkale ppt tct redel UKC \$3250/d - Conti Lines

Kmarin Oslo 2015 63098mt del Canakkale ppt tct via Black Sea redel Spore-Jpn abt \$13900/d - Graincom

Konkar Theodoros 2015 60897mt del Spore ppt tct via ECAustralia redel India \$8600/d - cnr

Miltiades II 2006 30535 dwt del SBrazil ppt tct redel Med \$5750/d - Cargill

Nord Bosphorus 2016 60457mt del USG ppt tct redel NCSA \$10000/d - Clipper

NPS Ocean Star 2003 53075mt del Spore 22/23 Aug tip via Indo redel China \$7500/d - cnr

Ocean Diamond 2013 58115mt del CJK ppt tct redel PG \$7000/d - cnr

Privatlantic 2012 75051 dwt del ECSA 20/30 Aug tct redel Spore-Jpn \$7750/d+\$275k bb - Transgrain

Redwing 2007 53395mt del Spore ppt tct via Indo redel China \$7000/d - Westline

RHL Marta 2007 53807 dwt del Fujairah ppt tct redel Mesaieed \$5000/d - cnr

Sea Majesty 2008 32250mt del Recalada ppt tct redel Tunisia \$6000/d - Bunge

Shandong Chong Wen 2011 76097mt del Gib 22/24 Aug tct via Morocco redel MissRvr w/phosrock \$3000/d - Paccship

Shandong Haisheng 2011 56531mt del CJK ppt tct redel PG \$7500/d - cnr

SITC Huangshan 2012 76154mt del ECSA 01/10 Sep tct redel Spore-Jpn \$7600/d+\$260k bb - Omega



Spar Corona 2011 58000mt del CJK ppt tct via NoPac redel Spore-Jpn abt \$7150/d - Bunge

Spring Progress 2016 82055 dwt del ECSA 08/17 Sep tct redel SEAsia \$7750/d+\$275k bb - Panocean

Sunbay 2008 56842 dwt del Spore ppt tct via Indo redel China w/coal \$6200/d - cnr

Tana Sea 2011 92500mt del Ushant ppt tct via Baltic-EMed redel Passero \$5250/d - cnr

Tomini Melody 2006 50000mt del Callao ppt ttct redel Spore-Jpn \$8250/d - Horizon

Vinalines Green 1997 47291 dwt del CJK ppt tct redel SEAsia w/steel \$5500/d - Yangtze Navigation

Vittoria 2013 78259mt del Lumut ppt ttct via Taboneo redel Mauban \$7250/d - Louis Dreyfus

Yuan Hui Hai 2006 74259mt del HK ppt ttct via Indo redel Malaysia abt \$4750/d - Raffles

(2) 期租租船摘录

Caravos Glory 2012 81672mt del Haldia ppt 5/8 mos redel wwide \$6750/d - Crystal Maritime Trading

China Harmony 2016 179000mt del Qingdao 31 Aug min 12/max 16 mos redel wwide \$9000/d - Uniper

Ocean Road 2009 179147 dwt del retro Qinhuangdao 9 Aug 4-7 mos redel wwide \$7300/d - Swiss Marine

SBI Bravo 2015 61587mt del Imbituba 22/25 Aug min 5-abt 7 mos redel wwide \$7500/d+\$200k bb - Dreyfus

Tai Spring 2016 62000mt del Oshima end Aug 8-12 mos redel wwide \$7250/d - cnr



4. 航运市场动态

【海运旺季低迷 美国经济基本面再趋恶化】

今年7月，长滩港——美国规模最大的集装箱港口之一——的集装箱运量同比大幅下降7.7%。港口将其归因于高企的库存水平及旺季的缓慢启动。

长滩港表示，“由于持续的市场不稳定及高企的库存水平，传统的假日旺季开启缓慢。几个国家预测已被下修，以反映货运疲软。”

不确定性再次出现。如果有什么慰藉的话，那就是：经济学家预计不确定性在12月之前会明朗化。

MishTalk.com 的谢洛克（Michael Shedlock）表示，“很奇怪，港口竟然将集装箱货运量的下降归因于库存。8月12日，彭博EconoDay表示，库存‘处于有利的位置’，尤其提到了存货销售（装运）比率仅为1.39。”

来自长滩港的令人失望的消息紧随PPI服务业服装、珠宝和鞋类最终需求大跌6%之后，需求大跌让经济学家震惊。

Cass Freight Index显示，卡车出货量继续大幅下滑。今年7月，卡车出货量同比下滑2.6%。而今年6月份，卡车货运量与2011-2015年的6月相比均下滑。

航运多式联运（Intermodal Shipping）也有所下降，出现25个季度以来的第一次下滑。

来自北美多式联运协会（Intermodal Association of North America）的数据显示，北美的多式联运货运量今年第二季度下降6.1%，是连续25个季度以来的最大降幅。

经济学家将其归咎于“不确定性”，并预计下半年会好转。

然而，最新公布的7月零售销售数据及PPI数据均不及预期。经济学家对本月零售销售额的预测差之千里。彭博Econoday一致预测为+0.4%。然而，美国商务部上周五（8月12日）发布的报告显示，在连续3个月增长后，7月美国零售销售额环比持平。

美国劳工部同日发布的生产者物价指数（PPI）数据同样令人失望。数据显示，由于食品、能源和贸易服务价格的大幅下跌，美国7月PPI月率下跌0.4%。



此外，制造业总体疲软，而美国劳工部最新公布的薪资增速修正值引发市场巨震。根据美国劳工部的修正数据，2016 年第一季度，美国薪资增速同比从 4.2% 下修至 -0.4%（上下偏差 4.6%）。这也让今年旺季的海运前景看起来异常。

来源：汇通网

【马士基航运单位成本跌至历史低点 看好三季度运价】

最新消息获悉，马士基航运单位成本在第二季度跌至历史最低点，为每 feu1911 美元；马士基航运预计三季度运价会上升。

据中国航贸网(Snet)了解，由于运价跌至历史最低水平，马士基航运第二季度盈利比 2015 年同期下滑了 6.58 亿美元。

但 Danet 表示，公司第二季度货量增长 6.9% 表明了公司的商业卓越能力，后期公司将进一步削减成本。另外，Danet 对于压低运价一事表示否认。

市场人士提出质疑，丹麦航运研究机构 SeaIntelligence Consulting CEO Lars Jensen 指出，马士基航运一直通过降低货物运费来追求更大的全球市场份额。

考虑到主要贸易的波动性和商品化，不排除马士基航运已经通过降低运价来换取更高的市场份额。

Danetde 则表示，马士基的定价符合市场规律，会随着市场降低，但不会刻意压低运价。另外，他对第三季度运价表示看好，后期运价会上涨。

来源：中国航贸网

【集装箱船市场未来前景依然不乐观】

虽然各大集装箱船公司已纷纷出手削减成本，但是削减成本的速度仍是远远不及收益下滑的速度，新船订单量已降至创纪录低点，而船舶报废的速度却不够快，集装箱船市场未来前景依然不乐观。

集装箱船船东全年收入预计暴减 290 亿美元

8 月 15 日，英国知名航运研究机构德路里发布研究报告表示，截止 2016 年上半，全球最大的几家集装箱船航运公司马士基航运、赫伯罗德、商船三井、



日本邮船、东方海外、川崎汽船的整体收入与 2015 年同期相比，平均又大幅下滑了 18%。

德路里称，预计今年集运业全年总收入相比 2015 年减少 290 亿美元，标志着集运收入陷入历史最低点，比全球金融危机后的 2009 年更差，是继 2008 年以来行业表现最差的一年。德路里预计，今年集运业全年将亏损高达 50 亿美元。

德路里进一步表示，2014 年至 2016 年短短两年时间，全球大型集装箱船航运公司的收入预计将大幅超过 500 亿美元，此一数据也显示了该行业这两年来的萎缩速度已经是超乎想像。

事实上，各大航运公司早已意识到全球贸易量持续萎缩对行业所造成的冲击，也早就已经开始出手削减成本。

德路里研报数据显示，自 2014 年第一季开始，虽然近两年来各大航运公司早已不断地出手削减成本，但是收入衰退的速度却比削减成本的速度还要来的更快更猛，甚至已面临到严重入不敷出的财务窘境。

德路里指出，从当前全球航运业表现持续低迷的情况来看，估计全球各大航运公司必须进一步削减成本的压力将会更大，预计并购或成为集装箱航运业抵御市场疲软的策略。“长期的亏损将加大集装箱船运公司合并的可能性。”

德路里最后警告称，由于船东的困难加大，第三季度传统集运旺季可能会流产，预计长期亏损将可能导致更多的船东选择并购。

今年将拆解约 1000 艘船平均船龄仅约 15 年

直到一年前，全球航运业还在大规模订购新船。而今年，新船订单量已降至纪录低点，而且航运公司报废船舶的速度却不够快。

数据显示，今年约有 1000 艘船将被拆解，总运力达 5200 万吨，这一数字仅低于 2012 年创纪录的 6100 万载重吨拆解规模。

全球经济增长放缓正使航运业经历自 2008 年金融危机以来的最艰难时期。马士基集团旗下马士基航运、赫伯罗特和中远海运等公司的运力比实际货运需求高出 30%。由于这些大公司在全球市场争夺份额，导致运费下降，几乎无法覆盖燃料成本。

在截至 2015 年的前五年里，船东年均订购 1450 艘船。Vessels Value 的数据显示，截止今年 7 月份的新船订单量已经降至 293 艘，相当于 1160 万吨运力。



海事咨询公司 Karatzas Marine Advisors Co. 首席执行官 Basil Karatzas 称，考虑到运力过剩现象十分严重，需要拆解更多船舶，而且在至少两到三年内运力不增长，才能在一定程度上实现供需平衡。

全球最大船舶回收现金买家 GMS (Global Marketing Systems) 首席执行官 Anil Sharma 表示：“运费水准低迷，航运公司要么选择闲置船舶，要么选择报废船舶。”他表示一艘船营运寿命平均船龄为 30 年，但今年报废船舶平均船龄仅约 15 年。

马士基航运首席执行官施索仁 (Soren Skou) 称，目前报废船舶的船龄越来越短，但单凭拆解还是无法解决运力过剩问题。只有市场需求增长才能解决这个问题。施索仁称，马士基航运今年报废船舶很少（仅占运力的约 1%），但该公司预计未来三到五年将拆解更多船。

而其他公司的行动更为积极。赫伯罗特去年报废 16 艘船只，相当于 6 万个标准集装箱，占该公司总运力的约 6.2%。

今年基准的亚洲至欧洲贸易航线的运费均价为 575 美元/集装箱，2015 年和 2014 年的运费均价分别为 620 美元/集装箱和 1,165 美元/集装箱。运营商表示，低于 1,400 美元/集装箱的运费水平无法维持。

Rickmers 集团表示，鉴于全球经济增长以及全球集装箱贸易下调预测，该集团目前认为今年下半年不会有宏观经济复苏迹象。这一情况也将反映在租船业务和集运业务发展上，预计市场租价和运价也可能将继续维持在目前低迷水平。

来源：国际船舶网

【德里：2016 年集装箱船船东收入或暴减 290 亿美元】

最新消息，德里发布研究报告表示，截止 2016 年上半，全球最大的几家集装箱船航运公司马士基航运、赫伯罗德、商船三井、日本邮船、东方海外、川崎汽船的整体收入与 2015 年同期相比，平均又大幅下滑了 18%。

虽然各大集装箱船公司已纷纷出手削减成本，但是削减成本的速度仍是远远不及收益下滑的速度，新船订单量已降至创纪录低点，而船舶报废的速度却不够快，集装箱船市场未来前景依然不乐观。

集装箱船船东全年收入预计暴减 290 亿美元

根据德里的研究，预计今年集运业全年总收入相比 2015 年减少 290 亿美元，标志着集运收入陷入历史最低点，比全球金融危机后的 2009 年更差，是继



2008 年以来行业表现最差的一年。德鲁里预计，今年集运业全年将亏损高达 50 亿美元。

2014 年至 2016 年短短两年时间，全球大型集装箱船航运公司的收入预计将大幅超过 500 亿美元，此数据也显示了该行业这两年来萎缩速度已经超乎想像。

事实上，各大航运公司早已意识到全球贸易量持续萎缩对行业所造成的冲击，也早就已经开始出手削减成本。

德鲁里研报数据显示，自 2014 年第一季开始，虽然近两年来各大航运公司早已不断地出手削减成本，但是收入衰退的速度却比削减成本的速度还要来的更快更猛，甚至已面临到严重入不敷出的财务窘境。

德鲁里指出，从当前全球航运业表现持续低迷的情况来看，估计全球各大航运公司必须进一步削减成本的压力将会更大，预计并购或成为集装箱航运业抵御市场疲软的策略。“长期的亏损将加大集装箱船运公司合并的可能性。”

德鲁里最后警告称，由于船东的困难加大，第三季度传统集运旺季可能会流产，预计长期亏损将可能导致更多的船东选择并购。

来源：中国航贸网

【航运业放缓影响克拉克森业绩】

全球最大海运咨询机构克拉克森 Clarkson PLC 提供数据称，尽管航运市场形势依旧严峻，但是今年上半年两个市场的业绩还是比较强劲的。

克拉克森 (Clarksons) 公布 2016 年上半年业绩，今年上半年公司收入微增 1%，收入从 2015 年上半年的 1.45 亿英镑 (约合 1.87 亿美元) 增长至今年上半年的 1.47 亿英镑 (约合 1.9 亿美元)。

公司税前营业利润从去年的 2360 万英镑下降至今年的 2180 万英镑，在获得相关成本后，税后利润为 1750 万英镑，高于去年同期的 1080 万英镑。

“当下，全球航运业正经历着最具挑战性的利率环境当中，正如前面所强调的，这种严峻的市场环境不可避免地影响了公司今年上半年的业绩。”克拉克森首席执行官 Andi Case 表示。

克拉克森公司表示：“在当前整体经济环境的不确定下，我们相信我们的市场将继续迎接高难度的挑战。”

来源：中国船检



5. 船舶市场动态

【韩国造船业最惨烈裁员潮来袭！】

继去年三大船企裁员 5000 多人，今年上半年又有 5000 人丢掉饭碗。韩国造船业为求生存，在韩国政府的强力推动下正在进行结构重组，从一线工人到高层管理人员，未来预计还将有近三分之一约 6 万人面临失业，韩国造船业正在掀起的这一波史无前例的裁员潮，其惨烈与严重甚至可能冲击韩国经济。5000 人！上半年韩国三大船企裁员超计划

今年上半年，韩国三大船企因为企业重组裁员超过 3000 人，加上自愿退休计划，三大船企今年上半年已有 5000 人丢掉饭碗，裁员人数肯定将超过年初计划的 6000 人。

截止 6 月底，现代重工员工总数降至 26300 人，相比去年年底减少了 1100 人。其中，900 名工人因年龄限制而退休，剩余 200 名工人因个人原因离职。

三星重工去年年底拥有 14000 名工人，今年上半年已经解雇了 1500 人以削减人工成本。根据三星重工的自救重组计划，三星重工今年将解雇 1500 人，目前其裁员人数已经达到了这一目标。

大宇造船在去年年底拥有 13199 名工人，今年 3 月工人总数降至 12819 人，6 月进一步降至 12700 人。值得一提的是，在大宇造船总部迁至巨济市时，其船舶设计部门的一些总部行政人员离职。加上去年的裁员人数，自去年 10 月以来大宇造船员工总数已经减少了超过 1000 人。

此外，在这一数字之外，上半年现代重工还通过所谓的自愿退休计划减少了 2000 名员工。根据自愿退休计划，公司通常会提供比一般水平更高的离职金，以及相当于员工多年年薪的补偿金。

如果将现代重工的这些离职员工计算在内，上半年韩国三大船企已经有 5000 名正式和非正式员工退休或遭到解雇。按照这三家船企各自提交给债权人的自救重组计划，今年三家船企将减少共计 6000 名员工。

一位业内人士指出，随着造船业环境越来越糟糕，下半年预计将有更多工人申请自愿退休，到今年年底三大船企实际裁员人士将超过目前计划的 6000 人。

2000 人！缩减管理人员目标锁定中年员工



2015 年韩国裁员的一大特点是把目标锁定为中年员工。根据韩国新的法律规定，从 2016 年开始，所有企业都必须把员工的退休年龄从 60 岁逐渐往后延。为了应对这种局面，很多造船企业纷纷要求 50 岁左右的员工尽早辞职。

据了解，现代重工集团一口气减少了 1300 名课长级课长以上级别的管理人员。大宇造船海洋有 300 名部长及部长以上级别的干部离职。包括三星重工在内，韩国 3 大造船企业一年之内已经裁减管理人员超过 2000 人。

去年 8 月，大宇造船海洋将公司高层从之前的 55 人裁减至 42 人，并在本月底之前通过自愿离职和劝退等方式将部长级以上的 1300 名管理人员缩减至 1000 人。明年 1 月起，正式实行工资高峰制度（指从一定年龄开始减工资，但保障可继续工作一定年限的制度）。

现代重工近来面向全体子公司宣布将实施紧缩经营方针，现代尾浦造船、现代三湖重工等子公司通过高层返还津贴、节省人工成本等经费，缩减设备投资等，解约各项运营成本近 3500 亿韩元。现代重工下属子公司各高层根据级别，最大返还 50% 的津贴。并暂时中断一切公司内部活动及各种研修项目，原定的设备投资也进行缩减或暂时保留，包括高层在内的所有工作人员海外出差时，飞行时间在 6 小时以下时，均乘坐普通舱等。

今年第 2 季度，三星重工出现预料之中的大规模赤字，三星重工毅然裁减高层、对职能相似部门进行改组与合并，解散了副社长级别的造船海洋营业室，将其下属营业组合并到造船钻井产业部与海洋生产产业部下。

20000 人！分包商员工也面临失业

受韩国三大船企海工业务影响，今年韩国三大船企的分包商也将进行大量裁员。消息人士称，如果这些船企完成明年交付的海工装备建造工作后，预计将有 20000 名分包商员工面临失业。

据国际船舶网了解，因延期和撤单导致的成本增加，2015 年海工装备业务给大宇造船、现代重工和三星重工带来了总计 7 万亿韩元（约合 60.9 亿美元）的营业损失。今年，海工装备订单几乎枯竭，显然这一困境并没有任何好转迹象。受此影响，这三大船企的分包商将解雇大量工人和临时工。

一位业内观察者称，今年韩国三大船企几乎未接获任何海工装备新订单，这意味着其分包商明年几乎没有任何工作。

目前，现代重工已经向 10 家分包商的约 1500 名工人发出解雇通知书，并计划执行进一步的裁员。现代重工的分包商也正在削减临时工的日工资和福利，并考虑采取计时工资制度以减少开支。



60000 人！未来 3 年韩国船企加速裁员

随着韩国船企面临订单枯竭问题，韩国造船工人就业危机也进一步加深。据当地媒体报道，业内人士预计，按照目前的裁员速度，未来 3 年之内，韩国三大船企将解雇 40000 至 50000 名员工。

由于新造船需求上升，韩国造船行业工人自 2005 年以来急剧上升，2007 年为 143000 人，2012 年为 169000 人。去年，包括现代重工在内的韩国八家造船厂共计裁员 15000 人，目前造船工人已经下降至 195000 人。据国际船舶网了解，现代重工、三星重工和大宇造船员工目前总数共计 144000 人；而在 2014 年年底，这一数字为 145696 人。其中，53000 名工人由这三家船企直接雇佣，另外 91000 人则是临时雇员或合同工人。

然而，业内人士认为，今明两年韩国三大船企裁员人数将远远超过去年。大宇造船已经宣布，计划到 2019 年之前，将员工总数从目前的 42000 人裁减至 30000 人，从而提高生产能力。大宇造船工会近期甚至向政府申请将船厂所在的巨济市选定为就业灾区。

韩国海洋工程及造船协会（KOSHIPA）今年 6 月公布的最新数据显示，到 2017 年末，韩国造船业约有 63000 名工人将失业。

7800 人！韩国政府将向船厂失业工人提供援助

为避免裁员引发的尖锐劳资矛盾进而引起社会动荡，韩国政府把造船业列为需要“国家重点扶持”的行业，财政部和劳工部将向因重组而失业的工人提供援助。

韩国海洋工程及造船协会（KOSHIPA）表示，在明年 6 月底之前，预计约有 7800 名工人将获得政府援助。

据韩国媒体报道，韩国财长柳一镐（Yoo Il-ho）于 6 月 30 日表示，政府将为因船企重组而被解雇的工人提供补贴，并帮助他们获得适当的培训和教育以便找到新工作。韩国蔚山、釜山、庆尚南道和全罗南道等地的造船工人将获得此类援助。

韩国政府还将降低工人的纳税额和社会保障费用。财政部和劳工部将设立区域中心，为失业工人提供再就业培训。财政部称，这是促使造船业加速改革、恢复竞争力的一系列措施中的一部分。柳一镐称，政府将努力把裁员对中产阶级造成的影响降至最小。

不过，韩国劳工部表示，政府的此种援助只提供给中小型船厂和分包商，而并不包括三大船企。劳工部称，韩国三大船企依然有足够的保证其人力资源，因为三大船企拥有相当较多的新船订单。



另外，劳工部称，韩国三大船企将执行各自的自救重组计划，这些计划并不会立刻影响其员工人数。韩国政府要求三大船企工人积极参与自救措施，与管理层承担同样的责任。

来源：国际船舶网

【油船订单或成韩国造船业的“救星”】

得益于油价的持续疲软，油船订单量正在逐步增长，韩国造船业正试图通过稳步接获油船订单来扭转目前的不利局面。

克拉克森的数据显示，今年7月，韩国船企仅接获1艘20000CGT新船订单，韩国船企手持订单量也降至2387万CGT，创下12年零8个月的低点，是自2003年年底的2351万CGT以来的最低水平。

据韩国媒体报道，韩国一些业内专家认为，韩国造船业的衰退已经触底，因为持续低迷的油价正逐步推动油船订单增长。8月3日，现代三湖重工从希腊船东Almi Tankers接获2艘317000载重吨VLCC。7月29日，大宇造船接获新加坡船东BW Group的2艘318000载重吨VLCC。

除油船外，韩国造船业还寄希望于LNG船市场的扩张。之前，德路里曾发布报告称，LNG进出口市场将在2019年初扩张，到2020年期间船东需要再订造65艘船才能满足航运需求。

如果LNG船市场的发展与德路里的预期一致，韩国造船业将大大获益，因为韩国船企在LNG船建造领域的竞争力远远超过中日船企。

根据克拉克森的数据，截止7月末，全球LNG船手持订单共计1180CGT，其中韩国船企拥有740万CGT，中日船企分别为100万CGT、260万CGT。大宇造船、现代重工、三星重工LNG船手持订单量分别为50艘、23艘、17艘。

此外，LNG货物围护系统的开发也将为韩国船企创造更多收益。韩国造船业一直使用法国公司GTT的LNG货物围护系统，因为GTT是唯一一家拥有LNG货物围护系统专利技术的公司。为此，韩国船企建造的每一艘LNG船都需要向GTT支付100亿韩元（约合869万美元）的技术使用费用。

因此，韩国三大船企与韩国天然气公司（KOGAS）成立了合资企业，开发韩国首个LNG货物围护系统KC-1。目前，KC-1已经应用在2艘在建LNG船上，如果KC-1在新船完工后取得了良好的效果，三大船企将开始与GTT竞争，全面销售其自有的LNG货物围护系统。

来源：国际船舶网



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	252.00	4.5	↑	282.50	5	↑	0.00			433.50	12.5	↑
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	260.00	0		268.00	0		0.00			0.00		
Panama	260.00	0		n/a			n/a			515.00	0	
Singapore	262.00	0		275.00	5	↑	425.00	5	↑	435.00	5	↑
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0	
Tokyo	260.00	2	↑	270.00	2	↑	0.00			530.00	0	

来源: Bunker Ports News Worldwide

截止日期:

2016-08-19

◆ 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
MOONDY BAY	BC	18,300		1997	Japan	190	Undisclosed	EUR1.7mil at auction
SAN NIKOLAS	BC	28,322		1996	Japan	225	Undisclosed	
GREAT MORNING	BC	28,710		2004	Japan	475	Greek	
STOVE CAMPBELL	BC	46,223		1999	Japan	325	Chinese	
E. R. BARCELONA	BC	55,783		2010	Vietnam	900	Undisclosed	
SUNBAY	BC	56,843		2008	China	570	Undisclosed	
TEN YU MARU#	BC	58,110		2010	China	1,120	Bangladeshi	
YANGTZE	BC	73,461		2001	Japan	340	Undisclosed	
GANGES	BC	74,423		2007	China	605	Undisclosed	
ATLAS ISLAND	BC	76,554		2008	Japan	960	Greek - Apollonia Lines	



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
AEGEAN EXPRESS	CV	18,576	1,439	1997	China	300	Greek	
MELL SOLOMON	CV	23,294	1,740	2009	China	850	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
PRIME SKIPPER	TAK	9,070		1991	Japan	350	Undisclosed	ST. ST
CSK VALIANT	TAK	107,200		2003	Japan	1,800	Indonesian	
PRINS HENDRIK	TAK/LPG	18,699		1997	Japan	1,250	Dutch	
PRINS MAURITS	TAK/LPG	18,713		1997	Japan	1,250	Dutch	en bloc each

◆ 上周拆船市场回顾

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
XIBOHE	CV	44,911	13,915	1997	S. Korea	undisclosed	

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
BUSSARA NAREE	BC	18,573	5012	1997	S. Korea	265	
PARINDA NAREE	BC	23,720		1995	Japan	undisclosed	
MSC JILHAN	CV	19,704	9,484	1986	Germany	276	
TAURUS 1	CV	29,240	10,428	1998	Poland	undisclosed	
WIENIAWSKI	GC	22,130		1992	Croatia	undisclosed	
GAS JADE	TAK/LPG	13,125	6,035	1987		472	

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
DELTA PRIDE	BC	38,486	7,902	1991		278	



船名	船型	载重吨	轻吨	其它		价格(美元)/轻吨	备注
				建造年	建造国		
BOX HONG KONG	CV	67,637	24,061	1995	S. Korea	285	
HS BEETHOVEN	CV	58,369	19,290	2002	S. Korea	282	as is Shanghai
MOL EXPRESS	CV	63,046	21,615	2003	Japan	275	as is Shanghai
SEASPAN EXPEDITOR	CV	63,098	21,610	2003	Japan	281	as is Singapore, incl 800t bunkers
ARMADA HAWK	OTHER	4,338	3,681	1978	Japan	230	as is Labuan

◆最新航运公告

【2016年港口国集中大检查 - 东京、黑海和印度洋备忘录】

2016年东京、黑海和印度洋备忘录成员国的集中大检查旨在对《国际海上人命安全公约》相关内容，以及关于货物安全积载和系固实施规程及措施指南的遵守情况进行检查。同时，集中大检查对今年7月1日生效的强制检验集装箱重量的要求也具有重要意义。

根据《国际海上人命安全公约》第六/七章及《货物积载和系固安全操作规则》的规定，包括集装箱在内的货物单元，整个航程中的积载和系固均应遵守经审批的《货物系固手册》。

【韩国港口将执行进港许可系统】

2016年8月2日，韩国内阁会议通过了《国际船舶及港口设施保安法案》和《船舶进出港执行法案》修正案。鉴于近期安全事故的上升，例如，外籍船员无登陆证等的必要许可证离船，以及日益加剧的国际恐怖主义威胁，新修订案有利于加强港口安全。

新修订内容包括进港许可系统的应用，保赔协会和会员应予以关注。

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
2016-08-19	662.11	751.21	6.6094	85.398	871.24	60.123	960.89	201.92	16722.0
2016-08-18	662.73	748.29	6.6401	85.465	864.57	60.202	972.96	201.74	16697.0
2016-08-17	660.56	745.41	6.58	85.185	861.28	60.104	964.9	203.06	16552.0
2016-08-16	663.05	741.66	6.5522	85.485	854.37	60.101	965.08	200.47	16559.0
2016-08-15	664.3	741.47	6.5571	85.653	857.45	60.509	982.19	204.36	16610.0
2016-08-12	665.43	740.44	6.526	85.793	862.0	59.929	967.44	201.34	16535.0
2016-08-11	662.55	741.96	6.5513	85.418	862.8	60.276	978.52	200.71	16540.0
2016-08-10	665.3	740.33	6.5352	85.77	866.83	60.342	973.5	201.47	16578.0
2016-08-09	665.94	738.37	6.5057	85.852	868.01	60.364	969.44	204.2	16631.0
2016-08-08	666.15	738.16	6.5217	85.897	871.16	60.437	983.4	205.98	16734.0

(2) LIBOR 数据:

币种	2016-08-18							
	隔夜	1 周	2 周	1 月期	2 月期	3 月期	4 月期	5 月期
美元	0.41722	0.44106		0.51244	0.63928	0.811		
	6 月期	7 月期	8 月期	9 月期	10 月期	11 月期	12 月期	
美元	1.21011						1.51544	