



# 全一海运市场周报

2016.11 - 第2期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. 中国海运市场评述(2016.11.07 - 11.11)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【运输需求稳中有升 部分航线运价回调】

本周，中国出口集装箱运输市场总体供需关系继续呈现较为良好的态势，但部分航线运价在前期大幅上涨的基础上有所回落。11月11日，上海航运交易所发布的上海出口集装箱综合运价指数为825.10点，较上期下跌4.1%。

**欧洲航线：**支撑运输需求保持平稳。加上航商对舱位供给依然严控，船舶平均舱位利用率保持在95%左右。但由于前期运价上调幅度较大，本周部分航次运价出现回调。11月11日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为869美元/TEU，较上期下跌4.8%。地中海航线，由于部分航商收缩运力，总体舱位供给规模小幅下降，船舶平均舱位利用率上升至90%左右。市场运价基本维持了前期涨价的成果，但有小幅回调。11月11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728美元/TEU，较上期下跌1.4%。

**美国航线：**北美航线，运输需求继续呈平稳增长态势，但航商对于市场仍持谨慎观望态度，并未大规模投放运力，市场供需基本面保持平稳，船舶平均舱位利用率保持在95%以上，多数航班满舱出航。市场运价在前期大幅上涨的基础上回落。11月11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）为1809美元/FEU、2671美元/FEU，较上期分别下跌9.1%、4.4%。

**波斯湾航线：**运输需求增长停滞，部分航商采取停航等措施控制运力规模，避免供需关系进一步恶化，船舶平均舱位利用率维持在85%左右。由于市场总体处于运力过剩的局面，市场运价继续下跌。11月11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441美元/TEU，较上期下跌10.0%。澳新航线，随着传统运输旺季的到来，运输需求保持增长态势，部分航次舱位紧张，船舶平均舱位利用率上升至95%左右。市场运价延续上周的上涨走势。11月11日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为973美元/TEU，较上期大幅上涨9.2%。

**南美航线：**运输需求稳步回升，总体运力规模相对稳定，供求关系继续改善，船舶平均装载率达到95%以上。受此支撑，运价上涨。11月11日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为2908美元/TEU，较上期大幅上涨8.8%。

**日本航线：**本周货量总体平稳，市场运价基本稳定。11月11日，中国出口至日本航线运价指数为656.71点，较上周下跌0.3%。





## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【大宗商品涨价刺激运价 综合指数延续上涨走势】

11月11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1212.20点，较上周上涨6.1%。其中煤炭、金属矿石、粮食和成品油运价指数均出现不同程度的上涨，原油运价指数维稳。

**煤炭运输市场：**本周，北方冷空气活动频繁，受此影响，长江以南大部分地区气温明显下降，采暖用煤和取暖用电需求缓慢开启，沿海电厂日耗水平缓步上涨。本周期（11月4日至11月11日）内，六大电厂平均日耗煤量56.83万吨，较上一周期上涨1.1%；与此同时，受冬储煤和煤价大幅上涨影响，电厂囤煤热情明显增高。本周期内，全国六大电厂平均库存1196万吨，较上一周期上涨0.6%。煤价方面，在一系列抑制煤价过快上涨的政策下，11月9日，最新一期环渤海动力煤价格指数报收于606元/吨，环比下行1元/吨，结束了十八连涨。据悉，本周，神华集团、中煤集团与华电集团和国家电投集团在京签订了电煤中长期合同，合同不仅锁定了资源数量，也确定基准价格为535元/吨，明显低于当前市场煤价，对本周煤炭价格产生一定的影响。

本周运输市场供需两旺，成交活跃，运价大幅上涨。一方面，受恶劣天气影响，本周北方港口继续长时间封航，运力周转受到限制，船东看涨情绪高昂。另一方面，伴随近期粮食和铁矿石价格攀升，市场成交活跃，消耗市场运力，运价大幅度跳涨，带动煤炭运输价格上扬。11月11日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1279.20点，较上周上涨4.2%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，各航线运价均出现不同程度的上涨。秦皇岛-上海（4-5万dwt）航线运价为48.2元/吨，较上周五上涨4.6元/吨；秦皇岛-张家港（2-3万dwt）航线运价为55.1元/吨，较上周五上涨5.8元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为58.5元/吨，较上周五上涨6.1元/吨。华南方面，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为55.5元/吨，较上周五上涨7元/吨。

**金属矿石运输市场：**四季度以来，焦炭价格一路上涨，导致钢厂的生产成本升高。钢厂为了维持之前的利润，只能调高钢材出厂价格。随着钢材价格地不断升高，贸易商和消费端备货积极性较为强烈。铁矿石需求增加，运价走高。11月11日，沿海金属矿石货种运价指数报收1146.10点，较上周上涨8.8%。

**粮食运输市场：**本周北方港口贸易商收购力度依旧强劲，港口库容压力显现。南方港口价格坚挺，因饲料厂库存不足，面临断货，价格居高不下，较前期上涨30-50元/吨。南北顺价，饲料厂积极抢货，而北方港口压港现象较为严重，船期出现断档，运价大幅度跳涨。11月11日，沿海粮食货种运价指数报收1365.71点，较上周上涨37.7%。

**油品运输市场：**：整体来看，利空消息依然笼罩油市，国内成品油行情继续弱势下滑。不过，受新一轮补货支撑，山东地炼库存下降，汽柴油价格借机上



涨，成品油运价上涨。11月11日，上海航运交易所发布的成品油货种运价指数报收1239.27点，上涨3.7%；原油货种运价指数报收1541.72点，与上周持平。

### (3) 中国进口油轮运输市场

#### 【原油运价震荡上升 成品油运价普遍下降】

前段时日，关于欧佩克冻产的矛盾消息导致国际油价上蹿下跳。本周的油价基本稳定，布伦特原油现货价格周四报45.79美元/桶，较上周四下降1.2%。全球原油运输市场成交波动较大，亚洲运价小幅下降，欧洲运价振动上涨并拉动综合水平提升。中国进口VLCC运价小幅波动。11月10日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）为977.90点，较上周四下降0.4%。

**超大型油轮（VLCC）：**本周运输市场成交比较稳定，运价小幅波动。受前期市场询盘大幅上升的影响，短期运力供大于求的局面明显改善，运价上升至年内高点。但由于当前运力供应较为平稳，船东降价意愿较低，本周运输市场呈现出运价窄幅震荡的格局。西非航线成交稳定。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波26.5万吨级船运价（CT1）报WS65.73，较上周四上升0.3%，CT1的5日平均为WS66.79，环比上涨7.3%，等价期租租金（TCE）平均4.3万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价（CT2）报WS66.04，下降1.2%，平均为WS66.80，上涨2.4%，TCE平均4.8万美元/天。

**苏伊士型油轮（Suezmax）：**运输市场运价先稳后涨。西非至欧美运价基本保持WS60以下，周四上振至WS70（TCE约2.0万美元/天）。黑海至地中海运价上涨至WS77（TCE约1.7万美元/天）。波斯湾至地中海运价范围扩大在WS45至WS67。一艘14万吨级船，伊朗至土耳其，11月27日货盘，成交运价为WS62.5。波斯湾至印度运价保持WS70至WS80，并有9万吨货盘成交。南美航线已有12月上旬货盘进入，成交积极，运价略低于上周水平。一艘13万吨级船，巴西至亚洲，12月1日货盘，成交运价为WS62.5。中国进口来源主要是新加坡。该航线一艘13万吨级船，11月中旬货盘，成交运价为WS77.5。

**阿芙拉型油轮（Aframax）：**运输市场运价涨跌互现。地中海、黑海货盘集中成交，支持欧洲短程航线底部反弹。维持在WS80以下（TCE约4000美元/天）的跨地中海运价本周四跳涨至WS130水平（TCE约3万美元/天）；北海短程、波罗的海短程运价分别突破WS120和WS100，TCE约4.1万美元/天和3.3万美元/天。加勒比海至美湾运价从WS140回调至WS120水平（TCE约2.1万美元/天）。波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价继续下降，分别为WS85（TCE约1.0万美元/天）和WS77（TCE不足1万美元/天）。中国进口主要来自科兹米诺，11月下旬货盘成交较为集中。

**国际成品油轮（Product）：**运输市场本周的运价普遍下降。波斯湾至日本航线7.5万吨级、5.5万吨级船石脑油运价分别降至WS72、WS74（TCE约5800美元/天和6100美元/天）；印度至日本3.5万吨级船运价小幅下降至WS93（TCE约4300美元/天）。中国燃料油进口航线上，8万吨的新加坡11月中旬



货盘，成交运价为 WS82.5。4 万吨的纳霍德卡 11 月中旬货盘也有成交。欧美航线运价跌幅较大，3.8 万吨级船美湾至欧洲柴油运价从 WS110 水平（TCE 约 9400 美元/天）跌到 WS75（TCE 约 3100 美元/天）；3.7 万吨级船欧洲至美东汽油运价从 WS116（TCE 约 9900 美元/天）降至 WS100（TCE 约 7200 美元/天）。

#### (4) 中国进口干散货运输市场

##### 【海岬型船表现强势 综合指数持续上涨】

本周海岬型船租金、运价延续上周反弹趋势，推动综合指数持续上涨，巴拿马型市场企稳回升，超灵便型市场持续走低。11 月 10 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 669.23 点、598.39 点和 775.49 点，分别较上周上涨 7.2%，3.8% 和 11.3%。

**海岬型船市场：**本周，海岬型船租金、运价一路冲高后小幅调整。由于目前钢材库存偏低，钢厂盈利能力较上周提升，加之煤焦、铁矿石等原料价格持续上涨，为钢价短期内上涨提供支撑，澳洲 62% 品味和巴西 65% 品味铁矿石价格继续上涨，周四分别突破 74 和 85 美元/吨，为 2014 年 11 月以来最高点。随着天气转冷，北方采暖季错峰停产应对雾霾，后期钢铁产量会有所下降，但对高品位铁矿石需求会增强，铁矿石价格将呈波动上升走势。本周开始，市场气氛较好，澳洲铁矿石和煤炭发货量稳健，推动市场继续反弹，加之 FFA 价格持续上涨，西澳至青岛航线铁矿石运价从上周五的 5.5 美元/吨涨至周中的 5.95 美元/吨后，随后由于发货人欠活跃，市场小幅盘整，回落到 5.75 美元/吨。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 5.825 美元/吨，较上期上涨 10.6%。期租市场，8 日报出 17 万载重吨船，南通即期交船，澳大利亚往返航次，成交日租金为 11000 美元。周四，中国北方至澳大利亚往返航线 TCT 日租金为 11917 美元，较上期上涨 30.7%。大西洋市场，巴西铁矿供应稳定，运价水平依然坚挺。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 11.767 美元/吨，较上期上涨 9.1%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 9.150 美元/吨，均较上期上涨 12.8%。

**巴拿马型船市场：**巴拿马型船市场租金、运价虽然窄幅震荡、但稳中有升。焦煤现货价格持续上涨态势，库存不断下滑并维持在低位水平，短期内煤炭进口量预计维持上涨趋势。本周太平洋市场，东澳铁矿供应稳定，美西粮食货盘较上周增多，支撑市场运价企稳回升，租金、运费稳中有涨。8 日报出 7.4 万载重吨船，11 月 6-10 日长江口交船，经东澳回印度，成交日租金为 6500 美元。10 日报出 7.5 万载重吨船，11 月 11-14 日新港交船，经美西回中国，成交日租金为 7200 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 6988 美元，较上期上涨 1.0%；美西至中国北方港口粮食航线运价为 16.745 美元/吨，较上期微涨 0.7%；印尼萨马林达至中国广州航线煤炭运价为 4.602 美元/吨，与上周基本持平。大西洋市场，美湾、南美粮食发货较上周放缓但相对稳定。10 日报出 9.2 万载重吨船，12 月 5-15 日南美东海岸交船，回到远东，成交日租金为 8850 美元另加 38.5 万美元空放补贴。周四，巴西桑托斯至中国北方港口航线粮食运价为 19.239 美元/吨，较上期微跌 0.4%；美湾到中国北方港口航线粮食运价为 30.220 美元/吨，较上期微跌 0.8%。

**超灵便型船市场：**超灵便型船太平洋市场，印尼煤炭和美西粮食出货增多，钢材出口较上周停滞状态有所回升，但区域内运力依然过剩，导致租金、运价持续走低。10 日报出 5.6 万载重吨船，新加坡即期交船，途经印尼，中国还船，成交日租金为 5900 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 5389 美元，较上期下跌 10.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 5.105 美元/吨，较上期下跌 7.1%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 5.300 美元/吨，较上期下跌 10.5%。

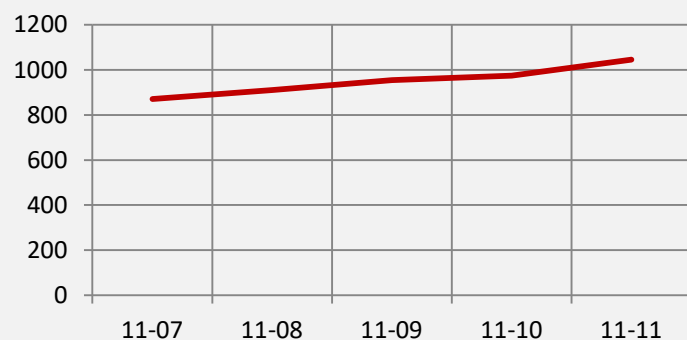
来源：上海航运交易所信息部

## 2. 国际干散货海运指数回顾

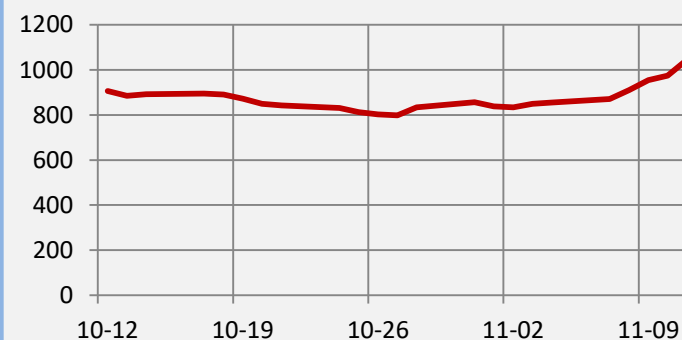
### (1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

| 波罗的海指数 | 11月7日 |     | 11月8日 |      | 11月9日 |      | 11月10日 |     | 11月11日 |      |
|--------|-------|-----|-------|------|-------|------|--------|-----|--------|------|
| BDI    | 870   | +15 | 911   | +41  | 954   | +43  | 974    | +20 | 1,045  | +71  |
| BCI    | 1,636 | +43 | 1,786 | +150 | 1,954 | +168 | 2,010  | +56 | 2,303  | +293 |
| BPI    | 889   | +4  | 903   | +14  | 927   | +24  | 956    | +29 | 1,011  | +55  |
| BSI    | 712   | -4  | 708   | -4   | 703   | -5   | 703    | 0   | 705    | +2   |
| BHSI   | 431   | -2  | 431   | 0    | 429   | -2   | 430    | +1  | 428    | -2   |

上周 BDI 指数走势

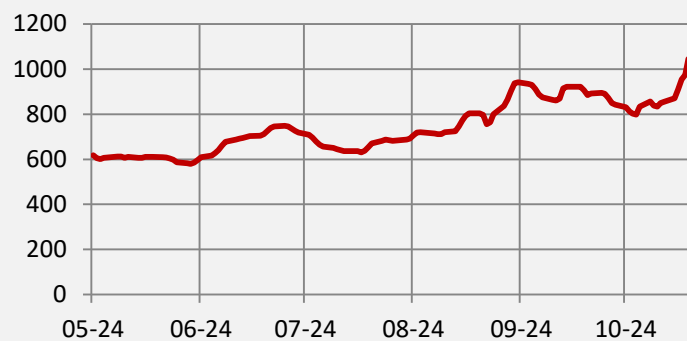


近一个月 BDI 指数走势





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 45 周 | 第 44 周 | 浮动   | %      |
|-----------------|----|--------|--------|------|--------|
| Cape (170, 000) | 半年 | 8, 500 | 8, 500 | 0    | 0. 0%  |
|                 | 一年 | 9, 000 | 8, 750 | 250  | 2. 9%  |
|                 | 三年 | 9, 500 | 9, 250 | 250  | 2. 7%  |
| Pmax (75, 000)  | 半年 | 7, 500 | 8, 000 | -500 | -6. 3% |
|                 | 一年 | 7, 250 | 7, 250 | 0    | 0. 0%  |
|                 | 三年 | 7, 500 | 7, 500 | 0    | 0. 0%  |
| Smax (55, 000)  | 半年 | 8, 000 | 8, 000 | 0    | 0. 0%  |
|                 | 一年 | 7, 250 | 7, 250 | 0    | 0. 0%  |



全一海运有限公司



|               |    |       |       |   |      |
|---------------|----|-------|-------|---|------|
| Hsize(30,000) | 三年 | 7,250 | 7,250 | 0 | 0.0% |
|               | 半年 | 6,500 | 6,500 | 0 | 0.0% |
|               | 一年 | 6,750 | 6,750 | 0 | 0.0% |
|               | 三年 | 6,500 | 6,500 | 0 | 0.0% |

截止日期: 2016-11-04

### 3. 航运市场动态

#### 【伊朗国航寻求扩大油船和集装箱船队】

伊朗伊斯兰共和国航运公司（IRISL）主席 Mohammad Saeidi 表示，在 1 月伊朗解除国际贸易制裁后，该国海运贸易的迅速增长意味着 IRISL 必须为未来进行投资。因此，该公司正准备在集装箱船和油船领域与全球主要造船厂进行谈判，特别是中韩船厂。

他透露称，油船极有可能订造 MR 成品油船，此外 IRISL 还考虑收购二手船。

克拉克森数据显示，IRISL 目前船队规模为 107 艘船舶，总运力 380 万载重吨。船型包括小型集装箱船、散货船、多用途船和一般杂货船。

来源：国际船舶网

#### 【航运业应对“逆全球化”挑战】

在“国际海运年会 2016”上，经济学家等对当前经济形势作出判断：世界经济很长一段时期将维持低迷状态，除日本外的亚洲国家已经成为全球经济的引擎。“逆全球化”趋势势必影响全球贸易进程。

中国经济处于长期调整期

中国经济体制改革研究会副会长樊纲表示，中国经济当前面临诸多问题，经济调整具有长期性。对于众所关注的今年中国经济能否“探底”的问题，樊纲表示，还说不准，但不会一直处于目前这种通货紧缩的状态。

对于当前人民币贬值的问题，樊纲表示，这是对过去相当长时间人民币过度升值的调整。以后人民币不会使用固定汇率机制，也不会仅仅盯住美元，因此





全一海运有限公司



人民币汇率的波动将是长期的。

樊纲也提到了目前中国经济的一个重要增长点——对外投资正在迅速增长。当前中国仍处在储蓄率居高不下的背景下，去年储蓄率高达 46%，大量的资金积累不可能都投在国内，否则经济会出现不平衡，对外投资可增加中国市场的份额。

渣打银行看好亚洲

至于世界经济形势，渣打银行首席经济学家马里奥斯·马拉泰蒂斯欣喜地表示：去年的世界与现在完全不一样，去年市场担心新兴市场经济崩溃，担心美联储连续 5 次加息，担心中国经济“硬着陆”……不过事实上这些情况并没有出现。

不过，马里奥斯·马拉泰蒂斯表示全球经济仍将持续疲软，今年全球经济预计增长 2.5%，通常这么低的增长率会导致经济危机，但今年没有发生。面对这样的形势，欧洲有些政府迷失了方向，无所适从，完全仰仗欧洲央行降利率，有些甚至是负利率。马里奥斯·马拉泰蒂斯表示，目前世界经济增长需要各国政府的财政政策，但因没有发生经济危机，有些政府就没有措施出台。马里奥斯·马拉泰蒂斯表示，目前已经没有利率下调的空间，如果世界经济遇萧条，欧洲央行将束手无策。

马里奥斯·马拉泰蒂斯表示，亚洲是目前全球经济增长的动力，也是明年全球经济增长的动力。

“逆全球化”挑战全球贸易

对于世界经济和国际贸易，樊纲表示，2008 年以来主要发达国家经济情况仍然不好，美国稍好，新兴市场国家还没恢复。最坏的时期可能已经过去，但仍处于低迷期。

全球经济长期低迷，很多国家特别是西方国家将其归咎于“全球贸易”。樊纲表示，贸易保护主义导致贸易纠纷、冲突增加，这是目前世界经济发展的重大威胁。一些国家正在走向孤立，这种倾向值得关注。中国近几年出口疲软，甚至负增长，樊纲表示，我们要重申全球贸易有利于各国人民增加就业。

马里奥斯·马拉泰蒂斯解释了“逆全球化”趋势的原因——对全球贸易，人们有不同的理解，认为全球贸易的好处没有平均分享给各个人群。马里奥斯·马拉泰蒂斯表示，20 世纪 70 年代开始，美国的薪水没有上涨，70%的劳动者薪水甚至下降，导致教育水平不高、制造业人群开始反对全球贸易，英国甚至作出“脱欧”决定。这种“逆全球化”和贸易保护主义的声音需要严肃认真对待。



全一海运有限公司



美国联邦海事委员会主席马里奥·科尔德罗表示，一般公众觉得自己是全球贸易的受害者，全球贸易受谴责是可以理解的，但也需要不断明确重申自由贸易拥有降低通胀力、刺激创新等作用。

来源：航运交易公报

### 【Alphaliner：全球前 7 大集运公司控制全球 65%运力】

航运咨询机构 Alphaliner 表示，日本三大航运公司日本邮船、川崎汽船和商船三整合集装箱船业务组建合资公司，并将在 2017 年 7 月 1 日生效，成为全球第六大集运公司。

这意味着，到 2018 年，日本三家航运公司完全整合后，全球前 7 大集运公司将控制全球 65%的集装箱船运力。

除了这家新成立的合资公司之外，另 6 家集运公司分别为马士基航运、地中海航运、达飞轮船、中远海运、赫伯罗特(包含阿拉伯轮船运力)和长荣海运。

Alphaliner 在其周报中表示，预计这些公司未来几年将继续扩大与其他集运公司的差距，这将促使一些相对规模较小的航运公司，如汉堡南美、东方海外和阳明海运寻求整合伙伴，一边更有效地与大型竞争对手竞争。

来源：中国航贸网

### 【运力过剩导致化学品船运价低迷】

航运咨询机构德路里（Drewry）日前表示，由于未来几年内化学品船市场运输交易持续疲软，船队增长上升，预计化学品船运价将持续低迷。

该机构指出，由于一些租船商通过签订较低价格的租船协议来进行贸易，今年第三季度现货运价持续下跌。这一情况同时加重了化学品船的期租价格和资产价格下行压力，特别是对大型化学品船。

此外，由于中国原材料货运需求下降，中东地区工厂停产以及运营商之间的激烈竞争，化学品船运输市场在全球范围内需求持续减少。而在区域市场上，由于本土供应量上升及工厂停产，其区间贸易量同样减弱。同时，考虑到未来 2-4 年内一些新项目将开始运营，部分化工产品的进口需求也将进一步下降。从长远来看，这将对远东地区市场运价施加下行压力。但这一情况对于中国国内化学品船市场来说是好消息，因为这将增加中国国内航运需求。

德路里分析师指出，尽管一些航线运价预计将大幅减少，但其他航线可能会出现运价波动或是小幅增长。不过，化学品船船东在未来两年内收入预计将保



持低迷。该机构认为，小型化学品船租价在未来两年内会保持稳定，但由于运力过剩及竞争激烈，较大规模的化学品船，特别是 MR 型船的运价将出现急剧下降。

来源：国际船舶网

#### 4. 船舶市场动态

##### 【新发现！一指标可为新造船市场健康“体检”】

交付时间可能是衡量新造船市场健康与否的一个很好的“体检”指标，交付时间的变化反映造船产能需求和供应是否平衡，同时也显示了全球造船市场潜在的健康状况。

克拉克森研究近日表示，在各行各业保持适量的产能是一件棘手的事情，造船业也不例外。市场强势时，新船订单大量增长，新船交付时间延长，船东必须耐心等待才能获得新船；而市场弱势时，订单数量下降，船厂的船坞档期较为充足，新船交付等待时间缩短。

因此，船厂的交付时间是一个非常有用的衡量指标。当交付时间较长时，反映的是船厂相对繁忙，造船产能获得充分运用，并有能力并有信心按照现有订单的交付情况安排未来几年的新船订单。对船东而言，交付的时间延长，表明船东对市场有信心，其资产状况能够支撑起几年后的交付情况。所以说，较长的交付时间通常建立在更强的市场基础上。不过，当船东希望利用市场条件时，由于交付时间延长，在相对较短的时间内获得新造船没那么容易。当市场疲软时，由于船东不希望订造新船，交货时间会萎缩，相反更容易订到新船。

本世纪初，造船业出现了前所未有的繁荣景象。由于市场需求增长强劲。克拉克松指数飙升至 40000 美元/天，船厂的利用率非常高，尤其是中国的造船产能飙升。

在 2002-2005 年期间，新船合同交付的时间从 23 个月上升至 35 个月，升幅为 49%。最高峰时，船东接收新造船的时间创下超过 40 个月的新纪录。而由于大量新船推迟交付，事实上很多新船花了比原计划更长的时间才交付。

在金融危机爆发后，市场大幅下跌，过去十年克拉克松指数平均低于 12000 美元/天。新船交付时间急剧下降，导致现在很多船厂已不再拥有手持订单。在 2010 年，尽管当时还有很多手持订单，但是造船产能开始下降，新船平均交付时间为 26 个月。当然，新船交付时间的波动也反映了新船订单量有限。

因此，交付时间是衡量市场健康的另一个很好的指标。交付时间的延长和收缩，反映造船产能需求和供应是否平衡，同时也显示了造船市场潜在的健康状



况。此外，尽管更短的交付时间表明潜在的新船订单更及时，但除非需求变化显著，或者船厂以更低的价格吸引船东订造更多新船，否则将预示着未来市场供应增长放缓。

来源：国际船舶网

### 【造船业寒冬:近半订单遭撤销 未来几年或无船可造】

受航运业持续低迷的影响，今年新造船订单大幅减少，近半造船订单遭撤销，未来几年大多数船厂将面临无船可造的局面，造船业正步入“寒冬”。

克拉克松全球首席干散货分析师亨利特·范·尼凯尔克表示，2015 年至现在的 BDI 指数表现比 1985 年以来更低，体现了这个市场无比糟糕的状况，运力过剩严重，以至于今年有 42% 的造船订单被取消。干散货市场估计到 2018 年仅有 0.25% 的增长。

中国船舶工业行业协会的统计数据显示，今年 1 至 9 月，全国造船完工 2493 万载重吨，同比下降 15.1%。承接新船订单 1852 万载重吨，同比增长 2%。9 月底，手持船舶订单 10930 万载重吨，同比下降 18.1%。

新接订单量同比增长，主要是由于今年的超大型矿砂船订单，实际上绝大多数船厂没有新接订单。4 月，中国矿运有限公司签订了 10 艘 40 万吨级超大型矿砂船 (VLOC) 的建造合同，合同总金额约 55 亿元人民币。5 月，招商轮船与工银租赁分别与中船重工集团和扬子江船业签署了 4 艘和 6 艘 40 万吨级 VLOC 的新造船协议。

“2016 年至今仅有 675 份订单合同，仅有 2030 万总吨，其中 60% 的订单是超大型矿砂船，订单数同比下降了 70%，仅有 359 份船舶订单是 2000 总吨以上的。新造船投资额同比下降了 59%，2016 年至今仅有 240 亿美金投入新造船市场。其中，112 亿美元投入邮轮领域。在集装箱船投资领域，远低于去年的 157 亿美元的投资额。”世界领先船级社机构之一 DNV GL 的分析师指出，新造船市场已经触及 30 年来最低点，投资人收紧腰包是新造船市场滑至低点的重要原因。

2015 年的新造船未交付率仅为 32%，到 2016 年这个比例已达到 44%，延迟交船和取消订单的情况数量增多。形成造船业的“寒冬”的主要原因还是航运业运力过剩。“目前全球干散货运力过剩率达 30% 以上，集装箱运力过剩达 25%，油轮运力过剩达 20%。今年初 BDI 和 CCFI 双双跌至历史新低，BDI 只有 290 点，CCFI 也只有 632 点。”中远海运集团董事长许立荣近日公开表示。

继韩进海运陷入破产以后，韩国三大造船公司之一的大宇造船也深陷困境。10 月 31 日，韩国政府宣布，将不会再向陷入财务困境的大宇造船提供更多国家援助。11 月 1 日，大宇造船宣布，10 月底已有超过 1000 名工人的辞职申请，白领工人占比超过七成。年底前，公司还将裁撤 2000 名工人，以确保用





工总数从 6 月末的 12699 名降至 1 万名以下。

11 月 2 日，大宇造船又宣布，由于完成年度接单目标的可能性不大，计划在年内通过资产出售再募集额外的 7000 亿韩元(约合 6.1 亿美元)，其中包括价值约为 3000 亿韩元(约合 2.6 亿美元)的员工宿舍。这意味着大宇造船的自救计划价值将增至 6 万亿韩元(约合 52.2 亿美元)。

截至今年前三季度，大宇造船承接船舶订单 9.8 亿美元，同比下降 77.6%，完成年初制定接单计划的 15.8%。9 月末，其手持订单金额合计 350.9 亿美元，商船、海工、特种船分别为 162.6 亿美元、139.1 亿美元、49.2 亿美元。

麦肯锡的报告称，大宇造船 2020 年将以负 10%利润率经营，现金短缺将高达 3.3 万亿韩元，在韩国三大船企中，继续存活的可能性最低。业内人士表示，大宇造船目前的境况是全球造船业的一个缩影，随着新接订单量的不断下滑，更多的船厂将面临无船可造的局面，造船行业整体危机一触即发。

来源：经济参考报

### 【BIMCO：集装箱船拆解量创新纪录】

据 BIMCO 统计，今年全球集装箱船拆解量已经创下了 500000 TEU 的新记录，其中巴拿马型集装箱船占近一半。

由于运力过剩，集运市场持续处于低迷状况，在 2015 年拆解活动积极的基础上，过去 3 个月的拆解量大幅上升，占今年以来的拆解总量的 41%，2016 年 9 月更是单月集装箱船拆解第二高的月份，这使得今年以来的拆解量超过了市场预期。相比之下，今年以来集装箱船拆解量为 2015 年同期的 4.2 倍。

考虑到拆船活动是集运行业回到运力供需平衡采取的最基本措施之一，这一变化能够推动行业往积极方向发展。

由于巴拿马运河扩建，导致传统巴拿马型集装箱船的拆解量飙升，基本处于被淘汰的阶段。传统 3000-5000TEU 集装箱船，宽一般不超过 32.5 米，其拆解量已经占 500000TEU 总拆解量的 47%。此外，拆船市场上甚至出现了不到 10 年船龄的巴拿马型集装箱船。

目前全球闲置了超过 100 艘集装箱船，这导致 3000-7000TEU 中型集装箱船拆解量急剧上升，但传统宽型集装箱船拆船活动相对较少，占拆解总量的 30%。

BIMCO 表示，拆解活动来得早总比晚好，因为接下来还有大量集装箱船在今年其余时间以及在 2017-2018 年期间交付。此外，频繁的拆解活动能够降低船队的净增长率，如果继续保持目前拆解趋势，可以防止集运行业进入更加黑暗的前景。

来源：国际船舶网



## 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                                     | 237.50 | 0  |   | 267.50 | 0  |   | 0.00   |    |   | 393.00 | 0    |
| 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                                   | 280.00 | -9 | ↓ | 287.00 | 2  | ↑ | 0.00   |    |   | 0.00   |      |
| Shanghai                                    | 293.00 | -5 | ↓ | 0.00   |    |   | 0.00   |    |   | 0.00   |      |
| Singapore                                   | 267.00 | -5 | ↓ | 275.00 | -5 | ↓ | 418.00 | -5 | ↓ | 428.00 | -5 ↓ |
| Suez                                        | 396.00 | 0  |   | 518.00 | 0  |   | n/a    |    |   | 884.00 | 0    |
| Tokyo                                       | 297.00 | -1 | ↓ | 307.00 | -1 | ↓ | 0.00   |    |   | 550.00 | 0    |

来源: Bunker Ports News Worldwide

截止日期:

2016-11-11

## ◆ 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 45 周 | 第 44 周 | 浮动 | %    | 备 注 |
| 好望角型 Capesize  | 180,000 | 4,150  | 4,150  | 0  | 0.0% |     |
| 卡姆萨型 Kamsarmax | 82,000  | 2,400  | 2,400  | 0  | 0.0% |     |
| 超灵便型 Ultramax  | 63,000  | 2,200  | 2,200  | 0  | 0.0% |     |
| 灵便型 Handysize  | 38,000  | 1,950  | 1,950  | 0  | 0.0% |     |
| 油 轮            |         |        |        |    |      |     |
| 船 型            | 载重吨     | 第 45 周 | 第 44 周 | 浮动 | %    | 备 注 |
| 巨型油轮 VLCC      | 300,000 | 8,506  | 8,506  | 0  | 0.0% |     |
| 苏伊士型 Suezmax   | 160,000 | 5,500  | 5,500  | 0  | 0.0% |     |



## 全一海运有限公司



|              |         |       |       |   |      |
|--------------|---------|-------|-------|---|------|
| 阿芙拉型 Aframax | 115,000 | 4,500 | 4,500 | 0 | 0.0% |
| LR1          | 75,000  | 4,100 | 4,100 | 0 | 0.0% |
| MR           | 52,000  | 3,300 | 3,300 | 0 | 0.0% |

截止日期: 2016-11-10

### (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)     | 备注                          |
| 1+1 | TAK    | 114,000 | Sungdong, S. Korea            | 2018      | Vision Tankers - Greek                 | 4,550       |                             |
| 2   | TAK    | 77,000  | Tsuneishi Zhoushan, Japan     | 2018-2019 | Japanese                               | Undisclosed | LR1                         |
| 4+4 | TAK    | 49,000  | Hundong Zhonghua, China       | 2019      | Odfjell - Norwegian                    | 6,000       | StSt, multiple segregation  |
| 2   | ROPAX  | 5,540   | Baku Shipyard, Azerbaijan     | 2019      | Caspian Shipping Company - Azerbaijani | Undisclosed | 100 pax, 56 rail, 50 trucks |
| 2   | CRUISE | 200 pax | MV Werften Stralsund, Germany | 2020-2021 | Crystal Cruises - U.S.A                | 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                      |
| JIN HAI XIN       | BC | 44,978 |     | 2011 | China    | 840     | Chinese                | at auction              |
| MAVERICK GUARDIAN | BC | 82,740 |     | 2012 | S. Korea | 1,495   | Undisclosed            | at auction              |
| GENCO ACHERON     | BC | 72,495 |     | 1999 | Japan    | 350     | Chinese                | basis dd due next month |
| ADFINES NORTH     | BC | 36,940 |     | 2012 | China    | 800     | Navibulgar - Bulgarian | en bloc each            |
| ADFINES SOUTH     | BC | 36,940 |     | 2012 | China    | 800     | Navibulgar - Bulgarian |                         |
| ADFINES EAST      | BC | 36,940 |     | 2012 | China    | 800     | Navibulgar - Bulgarian |                         |
| ADFINES WEST      | BC | 36,940 |     | 2012 | China    | 800     | Navibulgar - Bulgarian |                         |
| MAPLE PEARL       | BC | 23,000 |     | 2009 | China    | 400     | Undisclosed            | en bloc each *          |
| MAPLE HARMONY     | BC | 23,003 |     | 2010 | China    | 400     | Undisclosed            |                         |



# 全一海运有限公司



|                   |    |        |      |         |             |                            |                                                                           |
|-------------------|----|--------|------|---------|-------------|----------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| PORT BELAVISTA    | BC | 61,000 | 2016 | China   | 1,870       | Eagle Bulk - U.S.A         | incl. balance 4mons<br>t/c attached to<br>Pacific Basin of<br>\$5700 pdpr |
| FILIA FAITH       | BC | 26,412 | 1997 | China   | 210         | Middle East                |                                                                           |
| FILIA GRACE       | BC | 26,412 | 1997 | China   | 220         |                            |                                                                           |
| TRADING FABRIZIA  | BC | 35,000 | 2011 | S.Korea | Undisclosed | Greek                      |                                                                           |
| LIBERTY PRUDENCIA | BC | 52,191 | 2003 | S.Korea | 630         | Indian                     |                                                                           |
| REDWING           | BC | 53,410 | 2007 | China   | 600         | Undisclosed                |                                                                           |
| K. JASPER         | BC | 56,659 | 2012 | China   | 800         | Undisclosed                |                                                                           |
| ALPHA HAPPINESS   | BC | 72,893 | 1999 | S.Korea | 420         | Chinese                    |                                                                           |
| SONOMA            | BC | 74,786 | 2001 | China   | 430         | Greek                      |                                                                           |
| SAMATAN           | BC | 74,823 | 2001 | China   | 440         | Cardiff Marine             |                                                                           |
| AMALFI            | BC | 75,200 | 2009 | China   | 1,060       | Cardiff Marine             |                                                                           |
| GRAND OCEAN       | BC | 81,622 | 2012 | China   | 1,280       | Kassian - Greek            |                                                                           |
| HYUNDAI GRANDE    | BC | 81,800 | 2017 | China   | 2,010       | Chatworld Shipping - Greek |                                                                           |
| HYUNDAI PRINCESS  | BC | 81,800 | 2016 | China   | 1,890       | Chatworld Shipping         |                                                                           |
| SRI PREM VIDYA    | BC | 82,273 | 2006 | Japan   | Undisclosed | Undisclosed                |                                                                           |
| SRI PREM VARSHA   | BC | 82,379 | 2006 | Japan   | Undisclosed | Undisclosed                |                                                                           |

| 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 |
| ACCLAIM | CV | 15,270 | 1,060 | 2006 | Japan | 640     | AMANN |     |

| 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                                |
| PHOENIX BEACON  | TAK | 105,525 |     | 2011 | S.Korea   | 2,790   | Great Eastern Shipping - Indian   | *                                  |
| PHOENIX CONCORD | TAK | 105,525 |     | 2012 | S.Korea   | 3,010   | Great Eastern Shipping - Indian   |                                    |
| SEAFaith II     | TAK | 109,280 |     | 2000 | China     | 1,250   | PT Buana Listya Tama - Indonesian | incl. 2 months<br>Buyers' subjects |
| RAQUEL KNUITSEN | TAK | 152,208 |     | 2015 | China     | 11,650  | KNOT Offshore Partners - British  | shuttle tanker                     |
| SANTRINA        | TAK | 36,457  |     | 1994 | Singapore | 515     | Middle East                       |                                    |
| SETO EXPRESS    | TAK | 47,999  |     | 2007 | Japan     | 1,400   | MOL - Japanese                    |                                    |
| AMOR            | TAK | 50,072  |     | 2015 | S.Korea   | 3,280   | Undisclosed                       |                                    |





全一海运有限公司



|               |         |         |      |          |       |                           |    |
|---------------|---------|---------|------|----------|-------|---------------------------|----|
| ICE BASE      | TAK     | 63,605  | 2008 | S. Korea | 1,800 | Ultratank - Chilean       |    |
| THERA         | TAK     | 150,678 | 2001 | Japan    | 1,650 | AZA Shipping - Indian     |    |
| V. K. EDDIE   | TAK     | 305,261 | 2005 | S. Korea | 3900  | Euronav - Belgian         |    |
| FRONT CENTURY | TAK     | 311,200 | 1998 | S. Korea | 1,870 | Kunlun Shipping           |    |
| ROYAL FLOS    | TAK/CHE | 19,998  | 2008 | S. Korea | 1,400 | Evalend Shipping - Greek  |    |
| ROYAL NATURA  | TAK/CHE | 19,998  | 2008 | S. Korea | 1,400 | Evalend Shipping - Greek  | ** |
| EMA QUERIDA   | TAK/CHE | 19,998  | 2008 | S. Korea | 1,400 | Evalend Shipping - Greek  |    |
| POULOPOM      | TAK/PRO | 37,270  | 2001 | S. Korea | 975   | Soechi Lines - Indonesian |    |

## ◆ 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                           |
| SANMAR PHOENIX | BC  | 54,810 | 13,025 | 1985 | China | 296         | as is Colombo, incl. 200t ROB |

| 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                                                              |
| NORTHERN DELICACY | CV  | 48,874 | 16,121 | 2003 | S. Korea | 308         | as is Singapore, incl. sufficient bunkers for last trip to India |
| HA DONG           | GC  | 6,700  | 2,519  | 1986 |          | 235         |                                                                  |

| 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                             |
| ANGELES | CV  | 65,123 | 22,002 | 2006 |     | 313         | as is Singapore, incl. 200t ROB |

## ◆ 最新航运公告

【如果船舶因在港口长时间停留导致船体污损，那么船东对船舶履行能力不足负责】

长期以来，人们认为，在船东就(船舶)持续性履行能力作出保证的情况下，对于船体污损，船东可以以“(船舶)长时间停留”为由抗辩。但在最近的 IMPERATOR I MARITIME COMPANY V. BUNGE SA (CORAL SEAS) [2016] EWHC 1506 (COMM) 一案中英国高院否定了这一观点。



本案涉案船舶为一艘新造船“CORAL SEAS”，期租给规模较大的租家 BUNGE S.A.，租约为经修订的 NYPE 格式。租约期的第一年船舶没有履行能力不足的索赔，但一年之后，租家指令船舶前往位于温带水域的巴西瓜伊巴岛 (GUAIBA ISLAND) 的一个港口。

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     | 兰特     |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 2016-11-11 | 681.15 | 740.71 | 6.3718 | 87.821 | 854.11 | 63.054 | 963.07 | 206.89 |
| 2016-11-10 | 678.85 | 741.65 | 6.4245 | 87.535 | 843.68 | 62.235 | 938.83 | 198.5  |
| 2016-11-09 | 678.32 | 747.42 | 6.46   | 87.47  | 839.77 | 61.542 | 943.03 | 194.96 |
| 2016-11-08 | 678.17 | 748.93 | 6.49   | 87.443 | 840.83 | 61.858 | 938.89 | 197.43 |
| 2016-11-07 | 677.25 | 750.99 | 6.5064 | 87.318 | 844.82 | 61.879 | 950.53 | 200.14 |
| 2016-11-04 | 675.14 | 749.44 | 6.553  | 87.056 | 841.93 | 61.841 | 941.15 | 199.11 |
| 2016-11-03 | 674.91 | 749.09 | 6.528  | 87.028 | 830.63 | 61.864 | 940.61 | 199.4  |
| 2016-11-02 | 675.62 | 747.13 | 6.4941 | 87.113 | 827.03 | 61.818 | 936.54 | 201.37 |
| 2016-11-01 | 677.34 | 742.8  | 6.462  | 87.343 | 828.53 | 61.731 | 935.64 | 198.96 |
| 2016-10-31 | 676.41 | 742.94 | 6.4631 | 87.225 | 825.01 | 61.885 | 931.49 | 203.82 |

### (2) LIBOR 数据：

| 时间         | 货币 | 隔夜      | 1 周     | 1 月     | 2 月     | 3 月     | 6 月     | 12 月    |
|------------|----|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 2016-11-09 | 美元 | 0.43233 | 0.45728 | 0.53644 | 0.67617 | 0.8865  | 1.24267 | 1.55622 |
| 2016-11-08 | 美元 | 0.434   | 0.45978 | 0.537   | 0.67617 | 0.88233 | 1.25378 | 1.56789 |



全一海运有限公司



|            |    |         |         |         |         |         |         |         |
|------------|----|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 2016-11-07 | 美元 | 0.43456 | 0.45894 | 0.53533 | 0.67061 | 0.88678 | 1.25156 | 1.56844 |
| 2016-11-04 | 美元 | 0.43511 | 0.45839 | 0.53533 | 0.66811 | 0.88261 | 1.24544 | 1.559   |
| 2016-11-03 | 美元 | 0.43678 | 0.4595  | 0.53256 | 0.66644 | 0.88094 | 1.24711 | 1.56011 |
| 2016-11-02 | 美元 | 0.43733 | 0.46033 | 0.532   | 0.66556 | 0.87567 | 1.24822 | 1.56511 |
| 2016-11-01 | 美元 | 0.43456 | 0.45867 | 0.53044 | 0.66833 | 0.88094 | 1.25656 | 1.57567 |
| 2016-10-31 | 美元 | 0.43344 | 0.45978 | 0.53378 | 0.67111 | 0.88428 | 1.256   | 1.57511 |
| 2016-10-28 | 美元 | 0.43544 | 0.45978 | 0.53267 | 0.67222 | 0.88594 | 1.25822 | 1.58233 |
| 2016-10-27 | 美元 | 0.43489 | 0.457   | 0.53433 | 0.67278 | 0.88733 | 1.25878 | 1.58233 |