



全一海运市场周报

2016.11 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2016.11.14 - 11.18)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【旺季货源接近尾声 主干航线运价连跌】

本周，受远洋航线旺季货源接近尾声影响，中国出口集装箱运输市场总体需求出现回落，主干航线市场运价下跌，拖累综合指数持续回落。11月18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814.01点，较上期下跌1.3%。

欧地航线：据欧洲经济研究中心最新发布数据显示，欧元区11月ZEW经济景气指数为15.8，高于上月的12.3，显示市场对于欧元区的经济展望更趋乐观。但随着运输旺季接近尾声，运输需求出现下滑，市场上各航班的舱位利用率出现分化：虽然仍有小部分航班接近满载出运，但多数航班船舶平均舱位利用率已降至九成以下。航商为揽取货源提升装载率，基本放弃了月中的运价上涨计划，自月初以来对运价进行了连续下调以保持价格竞争力。11月18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）分别为美元788/TEU、710美元/TEU，分别较上期下跌9.3%、2.5%，分别较上月末累计下跌17.8%、9.8%。

美国航线：北美航线，由于目的地零售商商品库存基本补充到位，市场货量增长的主要驱动因素消失，总体运输需求走势面临拐点。本周，上海港船舶平均舱位利用率约为95%左右，与上周基本持平。虽然市场供需关系保持平稳，但在航商降价揽货策略影响下，即期市场运价不断回落。11月18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1687美元/FEU、2623美元/FEU，分别较上期下跌6.7%、1.8%，分别较上月末累计下跌17.5%、7.5%。

波斯湾航线：运输需求总体企稳，同时在航商停航措施的支撑下，市场运力规模进一步收缩，上海港船舶平均舱位利用率稳定在90%以上，并有部分班次接近满载出运。受基本面改善支撑，多数航商执行运价上涨计划，即期市场运价出现大幅反弹。11月18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648美元/TEU，较上期大幅上涨46.9%。

澳新航线：运输需求持续旺盛，带动船舶平均舱位利用率维持在高位，并有多数航班满载出运。由于市场供需关系持续良好，多数航商维持各自运价，涨后运价基本企稳。11月18日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为977美元/TEU，较上期上涨0.4%。



南美航线：市场货量总体保持稳定，供求关系平稳，多家航商的船舶平均舱位利用率维持在 95%左右。但随着市场运价重回高位，众航商的市场策略出现分化，在部分航商回调运价带动下，即期市场运价下跌明显，月中的运价推涨成果基本被侵蚀。11 月 18 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2685 美元/TEU，较上期下跌 7.7%。

日本航线：本周货量保持平稳，市场运价基本稳定。11 月 18 日，中国出口至日本航线运价指数为 655.78 点，与上周基本持平。

(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 18 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 1233.13 点，较上周上涨 1.7%。其中煤炭、粮食运价指数上涨，金属矿石运价指数下跌，成品油、原油运价指数维稳。

煤炭运输市场：11 月，煤炭市场逐渐进入消费旺季。受冷空气影响，用电需求开启，本周沿海电厂日耗水平继续上涨，日均水平接近 60 万吨。本周期（11 月 11 日至 11 月 17 日）内，六大电厂平均日耗煤量 59.67 万吨，较上一周期上涨 5.0%；煤价方面，为了抑制煤价非理性上涨，国家发改委密集召开多次稳煤价、保供应会议。同时，政策层面要求的煤炭先进产能释放工作逐渐开展，释放期限从今年年底延长到明年春天供暖期结束。整体来看，在季节性因素和国家产能释放政策的影响下，煤价基本得到控制，11 月 16 日，最新一期环渤海动力煤价格指数报收于 604 元/吨，环比下行 2 元/吨；受煤价降价影响，市场采购情绪有所缓和，电厂库存稳中有降。本周期内，全国六大电厂平均库存 1185 万吨，较上一周期下跌 0.9%。

本周运输市场运价先抑后扬，上半周，受北方压港及前期恶劣天气影响，运输市场运力紧张，运价延续上周上涨态势。下半周，环渤海地区气象条件改善，港口封航时间大幅缩短，运力释放；加上大型煤企限产限购，煤炭供应受限；此外，在煤炭降价预期的持续影响下，下游电厂采购积极性较低，市场“供需两弱”，运价步入下行通道。11 月 18 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1315.18 点，较上周上涨 2.8%。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 44.2 元/吨，较上周五下跌 4.0 元/吨；秦皇岛-张家港（2-3 万dwt）航线运价为 52.9 元/吨，较上周五下跌 2.2 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万dwt）航线运价为 54.7 元/吨，较上周五下跌 3.8 元/吨。华南方面，秦皇岛-广州（5-6 万dwt）航线运价为 55.9 元/吨，较上周五上涨 0.4 元/吨。

金属矿石运输市场：本周，钢材价格在连续大涨后出现松动，贸易商甩货新力增强，随着季节性淡季来临，钢厂囤货意愿不强，市场形势发生转变。铁矿石需求有限，运价下跌。11 月 18 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1128.81 点，较上周下跌 1.5%。



粮食运输市场：受前期煤炭运输市场运力紧张影响，船代拿船不畅，导致内贸粮食运输市场运费飞涨，运价逼近 90 元大关，目前南北港口价格顺差，贸易商抢货积极性依旧极高。运费下跌空间有限。11 月 18 日，沿海粮食货种运价指数报收 1422.55 点，较上周上涨 4.2%。

油品运输市场：本周，柴油终端消费表现尚可，行情坚挺。汽油终端需求因降温而下滑，汽油购销偏淡，供过于求格局持续，成品油运价保持平稳。11 月 18 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，原油货种运价指数报收 1541.72 点，均与上周持平。

(3) 中国进口油轮运输市场

【原油运价波动上涨 成品油运价直线上升】

欧佩克成员国 9 月末达成减产协议，但上周五公布的数据显示，该组织 10 月份产油量为 2008 年以来的最高，远超减产协议的上限。本周的油价出现较大震荡，布伦特原油现货价格周一触底 43.61 美元/桶后反弹，周四报 46.76 美元/桶，较上周四上升 2.1%。全球原油运输市场成交未增，而运价波动上涨。中国进口 VLCC 运价波动上升。11 月 17 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）为 1002.74 点，较上周四上涨 2.5%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场本周成交平稳，而运价波动上升。前期市场询盘大幅上升、浮动储油轮有所增加，短期运力供大于求的局面明显改善。载油油轮在卸港停留超过 20 天或在装油港停留超过 10 天的称之为短期储油，此类用途的油轮在 6 月初有 94 艘，9 月中有 67 艘。上周五短期储油油轮共 74 艘，其中 VLCC 有 38 艘，比一个月前增加了 12 艘。加之正值传统油运旺季，本周运输需求仍相对旺盛，运价继续上升。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS67.83，较上周四上涨 3.2%，CT1 的 5 日平均为 WS66.63，环比下降 1.7%，等价期租租金（TCE）平均 4.2 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS67.13，上升 1.6%，平均 WS66.12，TCE 平均 4.8 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场欧洲、地中海航线运价延续上周末的上涨态势。西非至欧美运价从 WS70（TCE 约 2.0 万美元/天）涨到 WS87（TCE 约 2.8 万美元/天）。黑海至地中海运价从 WS77（TCE 约 1.7 万美元/天）涨到 WS107（TCE 约 3.8 万美元/天）。波斯湾出发航线运价小幅下降，波斯湾至地中海运价在 WS40 附近，为上周的低位。南美航线运价略有提升。中国进口来自南美。一艘 13 万吨级船，墨西哥东至宁波，11 月 25 日货盘，成交包干运费为 320 万美元。



阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场运价全面向上。欧洲短程航线继续反弹，跨地中海行情提升最大。跨地中海运价从 WS130 水平（TCE 约 3 万美元/天）升至 WS178（TCE 约 4.8 万美元/天）；北海短程、波罗的海短程运价小幅提升，分别在 WS130 和 WS110 附近，TCE 约 4.8 万美元/天和 3.8 万美元/天。加勒比海至美湾运价小幅上升至 WS130 水平（TCE 约 2.3 万美元/天）。波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价止跌回稳，分别保持在 WS85（TCE 约 1.0 万美元/天）和 WS77（TCE 不足 1 万美元/天）上下。中国进口主要来自科兹米诺和越南。一艘 10 万吨级船，科兹米诺 11 月下旬货盘，成交包干运费为 43.5 万美元。

国际成品油轮（Product）：运输市场 MR 型船运价振动上升并带动综合水平上行。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保持 WS72、WS74（TCE 小幅下调在 5500 美元/天和 6000 美元/天）；印度至日本 3.5 万吨级船运价基本为 WS92（TCE 约 4100 美元/天）。中国燃料油进口航线上，8 万吨的新加坡 11 月下旬货盘继续成交。欧美航线运价有所反弹，3.8 万吨级船美湾至欧洲柴油运价从 WS75（TCE 约 3100 美元/天）升至 WS90（TCE 约 5600 美元/天）；3.7 万吨级船欧洲至美东汽油运价从 WS100（TCE 约 7200 美元/天）升至 WS107（TCE 约 8500 美元/天）。

（4）中国进口干散货运输市场

【三大船型全线上涨 综合指数再创新高】

本周，中国进口干散货运输市场在大船领涨下高歌猛进，指数再度刷新年内高点。近期焦煤焦炭价格大幅上涨，钢厂对高品位进口铁矿石需求上升，进口矿价创两年多新高，矿商趁高价集中出货，海岬型船市场租金、运价大涨；粮食煤炭成交量价齐升，巴拿马型船市场涨幅扩大；超灵便型船市场止跌回升。11 月 17 日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数（CDFI）为 783.66 点，运价指数为 664.78 点，租金指数为 961.98 点，分别较上周四上涨 17.1%、11.1%和 24.0%，涨幅明显放大，其中租金指数创出 2014 年底以来的新高。

海岬型船市场：本周海岬型船两洋市场延续上周上涨态势，且涨幅扩大。近期焦煤焦炭价格大幅上涨，钢厂对铁矿石采购多偏向于高品位资源以降低焦煤使用量，澳洲 62%品位进口矿价连续飙升，周初突破 80 美元/吨，创出两年多来新高。巴西、澳大利亚矿商趁铁矿石价格阶段性高点集中出货，租船异常活跃，海岬型船租金、运价大幅拉升，多数航线刷新年内高点。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海岬型船 TCT 日租金为 16221 美元，较上周四上涨 36.1%。本周，国际油价止跌反弹，FFA 价格先抑后扬，两洋市场铁矿石程租航线运价呈现震荡上行，且太平洋市场强于大西洋，西澳和巴西至青岛航线成交运价分别从周初 6.3 美元/吨、12.2 美元/吨上涨至周四 7.3 美元/吨、13.3 美元/吨。周四，上海航运交易所发布的澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 7.035 美元/吨，较上周四上涨 20.8%；巴西图巴朗至青岛航线运价为 13.050 美元/吨，较上周四上涨 10.9%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 10.390 美元/吨，较上周四上涨 13.6%。上述航线租金运价均创去年 9 月以来新高。



巴拿马型船市场：本周巴拿马型船租金、运价单边上行，涨幅较上周扩大。太平洋市场，冬储煤行情继续，印尼和东澳回中国的煤炭船运成交活跃，16日成交记录显示，8.7万载重吨船，11月18-20日烟台交船，经东澳，中国还船，成交日租金为8250美元；印度排灯节过后，煤炭船运恢复，15日成交记录显示，7.9万载重吨船，11月19-23日新加坡交船，经印尼，印度还船，成交日租金为1.1万美元；美西至远东的粮食成交增加，16日成交记录显示，7.7万载重吨船，名古屋即期交船，经美西，新加坡-日本还船，成交日租金为9000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8050美元，较上周四上涨15.2%。印尼萨马林达至中国广州航线运价为4.939美元/吨，较上周四上涨7.3%。粮食方面，美湾地区运力趋紧，粮食航线运价大涨。周四，美湾至中国北方港口粮食航线运价为34.127美元/吨，较上周四上涨12.9%。

超灵便型船市场：本周超灵便型船美湾粮食船运紧缩市场运力，太平洋市场煤炭、钢材货盘成交较活跃，租金、运价止跌回升。16日成交记录显示，6.0万载重吨船，高雄即期交船，经印尼，中国还船，成交日租金为6500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5669美元，较上周四上涨5.2%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为5.170美元/吨，较上周四上涨1.3%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为5.367美元/吨，较上周四上涨1.3%。

来源：上海航运交易所信息部

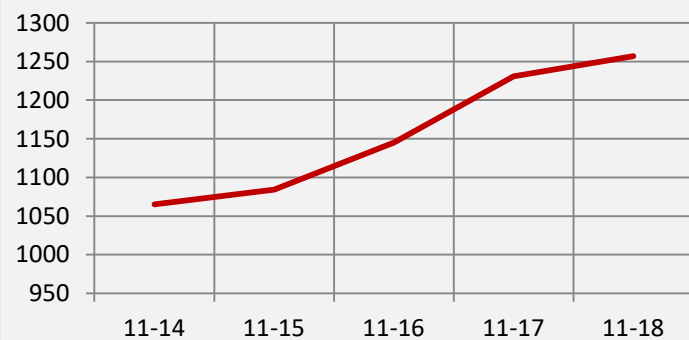
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

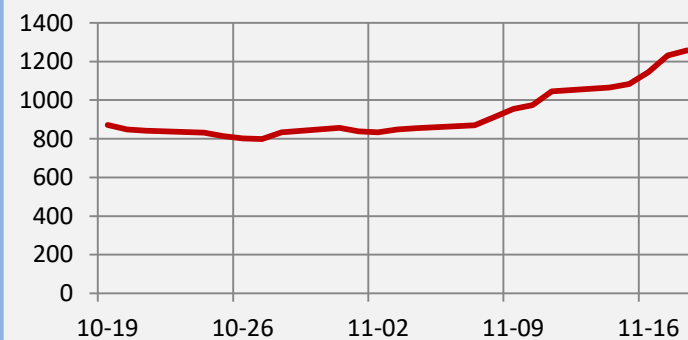
波罗的海指数	11月14日		11月15日		11月16日		11月17日		11月18日	
BDI	1,065	+20	1,084	+19	1,145	+61	1,231	+86	1,257	+26
BCI	2,338	+35	2,282	-56	2,441	+159	2,731	+290	2,752	+21
BPI	1,058	+47	1,162	+104	1,263	+101	1,353	+90	1,388	+35
BSI	707	+2	713	+6	722	+9	748	+26	809	+61
BHSI	433	+5	436	+3	443	+7	454	+11	466	+12



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 46 周	第 45 周	浮动	%
Cape (170, 000)	半年	12, 000	8, 500	3500	41. 2%
	一年	9, 500	9, 000	500	5. 6%
	三年	10, 250	9, 500	750	7. 9%
Pmax (75, 000)	半年	7, 750	7, 500	250	3. 3%
	一年	7, 250	7, 250	0	0. 0%
	三年	7, 750	7, 500	250	3. 3%
Smax (55, 000)	半年	8, 000	8, 000	0	0. 0%
	一年	7, 250	7, 250	0	0. 0%
	三年	7, 500	7, 250	250	3. 4%
Hsize (30, 000)	半年	6, 500	6, 500	0	0. 0%
	一年	6, 750	6, 750	0	0. 0%
	三年	6, 750	6, 750	0	0. 0%

截止日期: 2016-11-11

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Agia Pisti 1999 72493 dwt dely Glasgow 20/22 Nov trip via Baltic redel China intention ferterlizer \$14,000 daily - Itiro

Amalfi 2009 75206 dwt dely Mizushima prompt trip via No Pac redel Singapore-Japan \$7,750 daily - CHS

Amorgos 2014 36063 dwt dely Norfolk prompt trip Mediterranean \$9,250 daily - Perdue

Anangel Mariner 2011 179700 dwt dely Jaigarh 19 /22 Nov trip via South Africa redel Skaw-Cape Passero \$17,000 daily - cnr



全一海运有限公司



Anastasia K 2011 78882 dwt dely Singapore 19/23 Nov trip via Indonesia redel India \$10,000 daily - cnr

Aquarius Ocean 2005 53478 dwt dely Singapore prompt trip via WC Australia redel China intention salt \$6,450 daily - Ultrabulk

Athena 2011 61501 dwt dely Busan prompt trip via No Pac redel Philippines \$5,500 daily - MUR

Avocet 2010 53462 dwt dely Carboneras prompt trip redel Douala intention clinker \$12,600 daily - MUR

Azalea Sky 2012 80594 dwt dely Immingham 18/22 Nov trip via Baltic redel Skaw-Gibraltar intention coal \$13,000 daily - cnr

Cape Providence Bilgent relet 2010 169234 dwt dely passing Cape of Good Hope 01/10 Dec trip via Brazil redel Singapore-Japan \$14,000 daily + \$720,000 bb - K-Line

China Harmony Uniper relet 2016 179 000 dwt dely Mundraspot trip via Nacala redel Mundra \$17,500 daily - K-Line

Christina B 2007 77072 dwt dely Nagoya prompt trip via No Pac redel Singapore-Japan \$9,000 daily - Cargill

DACC Adriatico 2016 60500 dwt dely Kosichangspot trip via Indonesia redel China \$6,500 daily - cnr

David Schulte 2010 93039 dwt dely Huanghua prompt trip via Gladstone redel China \$7,750 daily - Cargill

Devo ngate 2014 61200 dwt dely Persian Gulf prompt trip redel India \$7,000 daily - cnr

Dream Star 2014 81909 dwt dely Gibraltar prompt trip via USEC & Turkey redel Gibraltar intention coal \$16,500 daily - EFE

Dubai Sun 2010 61344 dwt dely Paradip 19/23 Nov trip redel China \$6,000 daily - cnr

Frieda Selmer 2002 55636 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel India \$7,500 daily - Harmony InNovation

Friendly Islands 2012 28387 dwt dely Londo nderry prompt trip via Murmansk redel ARAG \$6,000 daily - cnr



Genco Predator 2005 55407 dwt dely Mina Saqr prompt trip redel EC India \$7,500 daily - AZR Shipping

Global Venus 2013 58635 dwt dely US Gulf end Nov trip redel Singapore-Japan \$16,500 daily - Sino chart

Hanze Gendt 2012 35018 dwt dely Brake 20/22 Nov trip via St Petersburg redel Turkey intention scrap \$10,000 daily - Intergate

Indus Fortune 2011 92988 dwt dely Goaspot trip via South Africa redel India opt China intention coal \$10,100 daily - cnr

Jun Jie 2000 74005 dwt dely Jiangyin prompt trip via Indonesia redel CJK \$7,300 daily - Tongli

Nordkap 2002 77229 dwt dely Immingham 27/30 Nov trip via Baltic redel ARA range intention coal \$12,250 daily - Atlantic coal & Bulk

Ocean Carrier 2011 56853 dwt dely Thailand prompt trip redel China intention tapioca \$5,500 daily - cnr

Pacific Leader 2012 56453 dwt dely Kuwait prompt trip via Iran redel China intention iron ore \$7,050 daily - cnr

Pan Bonita 2012 38140 dwt dely Persian Gulf prompt trip redel WC India intention fertiliser \$6,750 daily - Siva Bulk

Patricia V 2010 75354 dwt dely aps EC South America 20/30 Nov trip redel Skaw-Gibraltar intention grain \$9,500 daily - Cargill

Peace Pearl ADMI relet 2013 76000 dwt dely Qingdaospot trip via No Pac redel Singapore-Japan intention grain \$7,250 daily - cnr

SBI Poseidon 2016 60432 dwt dely Seven Islands prompt trip redel Spain \$14,500 daily - Bunge

SBI Rumba 2015 84867 dwt dely Fangcheng prompt trip via Indonesia redel China \$11,500 daily - Vattenfall

Seaboni 2015 62657 dwt dely Richards Bay prompt trip redel PG-India approx \$18,000 daily - Visa

Spar Lynx 2005 5316 2 dwt dely Sao Francisco do Sul prompt trip redel ARAG \$9,500 daily - cnr



Star Betty 2011 81168 dwt dely Philippines prompt trip via Indonesia redel India \$9,000 daily - cnr

Star Lutas 2016 61200 dwt dely Sri Lanka prompt trip via South Africa redel EC India \$8,6 00 daily - Euro pean charterer

Tiger Pioneer 2015 63600 dwt dely SW Pass 25/30 Nov trip redel China \$15,750 daily - cnr

TN Sunrise 2015 60948 dwt dely US Gulf 26/27 Nov trip redel Cristobal at \$13,250 daily - Norden

Ultra Bellambi 2012 61412 dwt dely US Gulf prompt trip redel Peru \$17,000 daily - Norden

Vigorous 2005 52498 dwt dely aps Casablanca 20/24 Nov trip redel full India trip redel full India intention ferts \$10,750 daily
+ \$140,000 bb - Pano cean

Vrinda 1997 69221 dwt dely CJK 20/25 Nov trip via CIS redel India \$6,500 daily - Siva Bulk

Yangtze Nova 2013 47180 dwt dely CJK prompt trip redel Penang \$5,200 daily - cnr

Yangtze Xing Jin 2012 81649 dwt dely Zhanjiang prompt trip via Indonesia redel S China approx. \$8,000 daily - cnr

Yarrowonga 2008 82800 dwt dely EC South America end November trip redel Singapore-Japan \$10,000 daily + \$500,000 bb - cnr

(2) 期租租船摘录

Australia Maru 2012 181415 dwt dely China end November 6/8 months trading redel worldwide \$9,500 daily - Jiangsu Steamship

Bellatrix 2006 77053 dwt dely Taiwan 18/24 Nov 18/24 months trading redel worldwide \$8,000 daily - Starboard

Bryant 2009 76595 dwt dely Japan in d/c 18/22 Nov 4/6 months trading redel worldwide \$7,500 daily - MOSK

Cemtex InNovation 2013 81326 dwt dely Chiba 20/22 Nov 4/7 months trading redel worldwide \$8,350 daily - Pacific Bulk



CMB Chikako 2014 61000 dwt dely Caofeidian prompt 2/4 months trading redel Far East \$6,750 daily - MUR

Cymona Pride 2014 78000 dwt dely Phy My 22/29 Nov 5/8 months trading redel worldwide \$8,600 daily - cnr

Gallia Graeca 2001 74133 dwt dely Montoir 20/28 Nov 4/6 months trading redel Singapore-Japan \$10,000 daily - cnr

GL Pirapo 2013 98704 dwt dely Zhoushan prompt 12/18 months trading redel worldwide \$8,200 daily - Cobelfret

Hephaestus 2001 74297 dwt dely Singapore prompt 4/6 months trading redel worldwide \$8,000 daily - cnr

Libertas 2007 74930 dwt dely Antwerp 23/28 Nov 3/5 months trading redel worldwide \$13,250 daily - PaccShip

Navios Luz 2010 17914 4 dwt dely Huanghua 25/28 Nov 12/16 months trading redel worldwide \$5,350 daily + 52% average of 5t/cs - Oldendorff

Oriental Wise 2011 81601 dwt dely Dhamra prompt 5/7 months trading redel worldwide \$8,250 daily - Phaethon

Pacific Bless 2012 57081 dwt dely Vera Cruz 26/30 Nov 8/10 months trading redel Atlantic \$7,450 daily - Cargill

Star Moira 2006 82295 dwt dely Japan 19/24 Nov 12 months trading redel worldwide \$8,000 daily - Pola Maritime

4. 航运市场动态

【模式创新 能否带来航运新变革？】

当前国际航运市场形势严峻。全球经济复苏乏力，贸易增速严重放缓，航运市场运力供需矛盾依然突出。面对结构性因素与周期性因素相互作用，长期矛盾与短期问题相互交织的复杂营商环境，对于航运业这样的传统行业而言，创新显得尤为重要。特别是在当前市场低迷的态势下，唯有创新才有未来。

近日，在上海举行的“国际海运年会 2016”上，来自航运、港口、物流、造船、金融、贸易等国际航运产业链的代表齐聚一堂，围绕“共建国际航运新生态”主题，从模式创新探讨新形势下全球航运业面临的机遇与挑战。



全一海运有限公司



A 联盟化

对于新的航运模式，阳明海运董事长谢志坚认为，出现最多的词汇就是“整合”及“联盟化”。从承运人角度而言，是否加入联盟首先要考虑能否带来好处，最终目的是降低成本。他认为联盟化将会持续相当长的一段时间。

10月28日，整合了原中远集运和中海集运的集装箱运输资产的中国远洋发布三季报。在航运业整体低迷的情况下，中国远洋通过优化航线网络、供应商管理和集装箱管理，努力实现协同效应，三季度净利润环比减亏约7.14亿元。

10月31日，日本邮船、商船三井和川崎汽船达成协议，将原三家公司的集装箱班轮运输业务（包括海外码头业务）合并，以此成立一家新的联合企业。

11月3日，中远海运集团所属中远海运集运与其“海洋联盟”合作伙伴达飞轮船、长荣海运和东方海外，在上海共同签署联盟计划运作的“DAY ONE Product”航线产品清单。

整合与联盟仍在继续……

英国劳氏船级社北亚区船舶及海工业务总裁吉姆·史密斯认为，自身业务变化也存在联盟化趋势，这也是整个行业发展的方向。他指出：“我们要关心的是企业文化能否对应起来？企业实现兼并时如何继续符合和满足客户的利益和需求？这将是我们在面对联盟化趋势时所面临的最大问题。”

谈起班轮运输业务的整合模式，东方海外行政总裁董立均表示，它是一种非常国际化的业务形式，是将多方的想法、做法进行协调和联通的一种活动。

“班轮公司要与卡车企业、支线业务企业联系，有些企业还要与铁路企业打交道，有一系列的沟通协调需要我们来做，为客户提供最终的服务，这就是目标。我们的客户是相当复杂的，既是买方又是卖方，客户下了一份订单，可能要买原材料，但也卖成品，利益各方掺杂在航运过程中。我们要做的就是把所有的信息、服务整合在一起，更好地使用信息，更好地协调各方。很多时候我们必须快速做出反应，然后把所有的东西再重新组合，重新协调。从信息的角度来讲，能够做更多更好的工作，但是从商业模式创新这个角度来讲，将来还有进一步探索的空间。”董立均如是说。

B 差异化

企业应如何生存，如何面对竞争？



全一海运有限公司



太平船务集团董事总经理张松声表示，“对我而言，就是一定要找到自己的细分市场。要从全球的眼光来看，形成联盟，为顾客提供更好的服务，这样才会有更多的优势。”张松声认为，对于船务公司而言，要相信自己，要努力生存，要提高效率，同时也要通过合作来提升发展空间。

2016 年 8 月 16 日，太平船务集团在新加坡与中国招商局港口控股有限公司（招商局港口）及中国机械设备工程股份有限公司（中设集团）分别签署“一带一路”战略合作框架协议，拟以“一带一路”倡议为契机，促进航运、港口、物流等领域的合作。

“这两项新的合作协议证明了‘一带一路’将为各国企业带来新的发展机遇，可以借‘一带一路’的东风与中资企业合作并共谋发展。”张松声说。来自 PSA 国际港务集团的东南亚区域总裁王金榜则表示，在提升市场竞争力方面，定制化服务非常重要。

PSA 国际港务集团（PSA International）是世界最主要的国际港务集团之一，在全球 16 个国家参与管理约 40 个港口，足迹遍布亚欧、美洲等地区。单在 2015 年，集团在全球集装箱码头的吞吐量为 6410 万个标准箱。作为新加坡码头这一全球最大转运中心的运营者，PSA 国际港务集团通过各项有效策略，专注本地港口发展。为应对行业不断变化的需求，耗资 35 亿元的巴西班让集装箱码头第三和第四阶段扩建工程，将在 2017 年底为码头增添每年 1500 万个标准集装箱的处理能力，让年总吞吐能力达到 5000 万个。

提及目前正在使用的大数据，王金榜介绍：“从港口的角度讲，我们尝试着做集装箱 4.0。其中有四个类别，有各种各样的产品组合，比如说区块链技术、金融技术，把我们的文件与客户之间联系得更紧密，更好地辅助交易。”

PSA 国际港务集团认为，集装箱需求量及船只吨位的增加是未来长期趋势，这意味着对港口生产力与效率产生更复杂与更高的需求。因此，港务集团大量投资先进港口科技，例如采用自动导向车辆、自动化堆场起重机和自动码头等自动化系统，研发软件分析数据等。

C 看未来

在“国际海运年会 2016”上，经济学家对当前经济形势做出判断：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 2016 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。



全一海运有限公司



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大背景下，2015 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。

谈及行业的变化，张松声坦言，一方面，市场供需很难监测和控制；另一方面，当前的激烈竞争导致没有一家顶级承运人出现。

“市场似乎总是在强调运价，我们需要回到做决定的根本——客户需要什么，他们是真的需要最便宜的运价吗？”谢志坚表示，为了使服务更稳定，要将产业上游与下游的服务进行整合。

对于航运业的未来前景，董立均提出，为了生存下去，必须创新，“我们要以顾客的视角来看待问题，并且在这方面做得更好。”张松声则认为，行业一定要有可持续性，人的因素非常重要。

那么，接下来会令航运业发生变化的技术是什么？——“物联网非常关键”，王金榜说。

来源：中国水运报

【航运业现触底反弹迹象 版图巨变进行时】

由于资金周转不灵，韩国海运巨头韩进公司的资金链发生断裂，无法支付其海外船东的租金。许多港口拒绝韩进海运船只停靠港口，小微企业的货物被困在太平洋上，此后进行一系列的索赔要求补偿。这是刚刚步入秋季时，集运业发生的一次巨震。

从几十年一遇的红火转而陷入低迷，集运业已苦苦徘徊多年。然而，春天依然没有光临，反而从今年起不断传出兼并重组和破产的消息：日本邮船、商船三井和川崎汽船合并旗下的集运班轮业务，中国浙江最大航运企业浙江远洋被裁定破产……

冬天来了，航运业整体资产价格在期待春天中迎来躁动：在 15 日的美股交易中，海运股出现集体飙升。其中，Seanergy 海运控股、Globus 海运有限公司、TOP Ships 以及 Euroseas 的涨幅在 58%至 99%不等。当日，波罗的海综合运价指数（BDI 指数）再涨 1.78%，报收于 1084 点。

但业内人士对上证报记者表示，航运市场有触底反弹的迹象，从中长期来看仍未明显好转。航运业距离复苏仍有较长的时间。而对于集运业来说，行业整合正在发生，一个似乎有些漫长的冬季仍在前方。

破产、兼并加亏损：举步维艰



全一海运有限公司



今年 8 月底，韩国最大航运企业韩进海运向首尔中央地方法院提交破产保护申请。作为全球规模第七大的海运公司，这一消息无疑是重磅炸弹。

该公司的多方债权人在世界各地采取法律行动，多个国家港口也因为担心无法收到相关费用而禁止韩进海运的船只进港。新加坡当局则是应债权人的要求，扣押了韩进海运的“韩进罗马号”货轮。

2008 年全球金融危机以来，全球航运业的发展举步维艰。2011 年以来，韩国韩进海运公司已经连续三年陷入困境。随着该公司宣告破产，整个行业的危机也随之抵达高峰。

由于行业陷入有史以来最严重的低迷，业内整合的势头愈演愈烈。10 月底，日本最大的三家船运公司宣布将各自的集装箱运输业务合而为一，合并后的运输能力居行业第六。路透社评论说，运力过剩以及全球经济增长疲弱，令数以百计的集装箱运输船无货可运，整个行业出现自 1950 至 1960 年代诞生以来最严重的下滑。

这在集运巨头的财务报表上可见一斑。全球最大集装箱航运公司马士基今年三季度的获利骤降 44%。中海集运三季度报告期实现营业收入超过 120 亿元，同比下滑约 55%。而中国远洋三季度的净利润同比上年大降 2962%。

瑞银发布报告指出，在今年 3 月底中国远洋与中海集运重组后，中国远洋未经核实收入增长 16%。不过，今年上半年，实际收入仅增 2%。合并带来的运量增长，大都被所有航线运费降低所抵消，过去 12 个月运费表现疲弱。

伴随整合，航运业的价格也发生波动。据市场消息，近期多条主流集装箱航线运价上涨较快且舱位紧张。航运业研究人士接受采访时表示，一些主要航线舱位确实比较紧张。上海航交所公布的运价指数显示，截至 11 月 11 日，中国出口集装箱运价综合指数报收于 763.78 点，较前一周上涨 1.4%。欧洲、美东、美西、中国香港、东南亚、澳新、东西非等航线均有不同程度的上涨。

然而，海运业研究人士告诉上证报记者，不论是季节性因素还是其他因素，这些因素都是有时效性的，不能单纯地看成市场趋于“健康”的表征。由个别企业破产导致的运力骤降，会给运价带来一定的刺激作用，但那部分“突然死亡”的运力总会通过这条或那条渠道回归市场。

巨头虎视羊群：还有“大事”

在韩国韩进海运公司陷入困境后，由马士基航运与地中海航运组建的世界最大集装箱联盟“2M”开始在美国建立新的服务体系，吸引新的需求。



全一海运有限公司



“数年前大船化的策略选择失误，为今年集运业版图巨变埋下了伏笔。”上海海事大学教授徐剑华告诉上证报记者。但是变化并非坏事，强者恒强，危机将成为巨头加快整合行业资源的机遇。随着行业集中度提升，班轮公司的定价话语权有望提高。

航运业低迷的根源在于世界经济贸易的衰退，消费需求和投资需求双双下降，导致货量增长速度远低于运力增长速度。实践证明，2011 年，集运业巨头马士基率先订造 1.8 万标箱的大船，由于行业“羊群效应”而掀起的“大船革命”是一次不太成功的试水。由于大船装不满，无法产生预期的经济效益。2015 年第四季度，马士基宣布停航一艘 1.8 万标箱的 3E 级新船，不久之后又宣布暂时放弃 6 艘 1.9 万标箱型（3E 二代）船的订单。最终，马士基集团高层向市场坦陈，此前对市场前景有过高预期。

对于行业龙头的冲动追随，也令其他班轮公司尝到了雪上加霜的苦果。徐剑华表示，今年上半年业绩，除了台湾万海这一区域性承运人进账区区几百万利润以外，其他知名的班轮公司全部亏损。马士基亦不能置身事外。今年 6 月 23 日，马士基集团董事会宣布马士基集团首席执行官安仕年“下课”，由马士基航运首席执行官接任。

值得注意的是，截至第三季度末，土豪马士基仍有不菲的家底，手握 115 亿美元资金，将在业内开启“买买买”模式。马士基声称这次不买船，就买公司。“这些资金足够买 2-3 家公司仍绰绰有余。”徐剑华表示，据马士基宣称，其收购“雷达”范围内的公司大致具备三个特征，首先是市场份额达到 2-4%，其次为全球承运人，最后是亏损 5 年以上。近期决定合并集运业务的 3 家日本船公司，有 2 家恰恰符合马士基对于目标公司的规模要求。然而出于战略需要，日本船公司不可能选择被海外巨头吞并，也不能转型为区域性承运商。因此在产业变局下走出了一条属于自己的道路。

韩国的两家海运企业的命运有了不同的走向。徐剑华告诉记者，无论从负债率还是 5 年亏损额角度分析，现代商船的业绩都要比韩进来得糟糕。然而，今年 7 月现代商船与马士基、地中海签订了谅解备忘录，拟加入 2M 联盟。得到了马士基的背书，现代商船侥幸从崩溃边缘逃生。而韩进突然“死亡”，似乎替整个行业背了黑锅。

以 HHI 指数（赫芬达尔-赫希曼指数，测量产业集中度的综合指数）来看，目前的集运业集中度为 720 以下，指数在 1000 以下为竞争性的行业。事实上，目前班轮公司面对货主的议价能力确实不高。

2016 年还剩不到两个月，但马士基 115 亿美元还没出手，预计业界还有大的重组合并事件将要发生。

“资金变成资产，才能讨得董事会欢心。毕竟马士基的董事会是众所周知的严苛。”徐剑华如是说。按照马士基开出的条件，汉堡南美、现代商船、阳明海运都有被收购的可能。若马士基能够顺利吞并 2 家公司，再加上 3 家日本船公司集运业务合并带动的行业集中度提升，HHI 指数有望提高到 920，但距



离寡占型行业的“门槛”（1000）仍有不小的距离。

上海国际航运研究中心航运市场分析部副主任张永锋则对上证报记者表示，多年前，马士基积极主张造大船降成本，未收到预期的成效，也令其他航运公司对订造大船更加谨慎。未来航运联盟的作用或进一步凸显。韩进突然破产事件对货主、船东造成了较大的影响，为避免风险，预计未来市场会更倾向选择更大的班轮公司承运，或令集运业分化加速。

“市场有触底反弹的迹象，但从中长期来看仍未明显好转。航运业距离复苏仍有较长时间。”张永锋如是预测未来。

来源：上海证券报

【拒绝韩进第二！中国台湾 600 亿拯救海运业】

据台湾媒体报道，台湾交通部门正研拟一套新台币 600 亿元纾困方案，提供业者取得较低利率贷款，同时延长贷款期限。海运货柜业者表示，乐见其成，正面看待，但要等相关办法内容公布后才能评估。

全球航运业不景气，韩国最大海运公司韩进海运已声请破产。台交通部特别针对航运业研拟一套新台币 600 亿元纾困方案。台湾交通政务次长王国材说，交通部邀台财政部、金管会、经济部、银行公会及航运业讨论，共同拟订“因应全球航运景气衰退航运业奖励、纾困暨促进产业措施升级方案”，并送行政院审查，近期可望实施。

但 600 亿贷款仅限连续四季亏损的国轮公司才可申请，在上市柜企业中，仅阳明、长荣、四维航业符合条件。其中阳明、长荣关系台湾国际运输，阳明海运在过去四季，累计亏损已达 168.26 亿元，长荣也亏损 89.14 亿元。

长荣海运表示，关于政府的航运业纾困方案，长荣海运正面看待，但需待相关办法公布实施之后，才能进行评估。

阳明海运指出，乐见政府愿意提供业界纾困方案，但也是要等相关办法内容公布后再进一步了解。

今年海运界上半年经历极不景气的阶段，运价低得可怕，不少船公司能撑下去，所以才发生了日本三家公司（三井商社、川崎汽船、日本邮船）准备合并货柜业务为一家公司；此外，还有韩国韩进海运倒闭、德国 Hapag Lloyd 海运并购阿拉伯的 UASC 货柜海运公司等事件。

阳明近期宣布高阶主管减薪三至五成、减资 53.27% 的财务改善计划，引起政府对海运业经营困境的高度重视，如今政府拟提出航运纾困方案，阳明海运



全一海运有限公司



表示，在其转型的非常时期简直是“天降甘霖”。

台交通部指出，航运是台湾的经济发展重要的运输产业，很多产业大量出口都是靠它，韩进的例子，让政府警惕不能等到业者发生问题时再伸援手。纾困方案通过后，预测 1 年后渐渐好转，2 年会恢复。

来源：网络

【三大新东-西联盟，将把小型班轮运营商挤出局】

明年将形成三大新东-西联盟，把小型班轮运营商挤出局，这些运营商前途未卜。

航运咨询机构 Alphaliner 估计，这三家联盟将控制 88% 的跨太平洋运能及 96% 的亚欧运能，在主要的东-西贸易线上，独立运营商很难参与竞争。

Alphaliner 表示，包括现代商船(HMM)、以星综合航运(Zim)、汉堡南美航运公司(Hamburg Sud)、太平船务有限公司(PIL)和万海航运股份有限公司(Wan Hai Lines)在内的海运公司已经是三家主要联盟的成员，建立了航线和船只共享合作伙伴关系，但不清楚这些公司是否在 2017 年继续加入东-西航线。

联盟(The Alliance)和海洋联盟(Ocean Alliance)公布了在明年 4 月开始建立网络的细节情况。根据 Alphaliner，海洋联盟(Ocean Alliance)将是集装箱海运史上最大的联盟，海洋联盟初步部署 331 艘船，总计 330 万 teu。

海洋联盟(Ocean Alliance)——法国达飞轮船【包括总统轮船(APL)】、中远集装箱运输有限公司(Cosco Container Lines)、长荣海运股份有限公司(Evergreen)和东方海外货柜航运有限公司(OOCL)计划从亚洲到北美洲每周 20 航次，从亚洲到欧洲每周 11 航次。

Alphaliner 表示，联盟(The Alliance)的成员包括赫伯罗特货柜航运有限公司(Hapag-Lloyd)【与阿拉伯联合国家轮船公司(UASC)】、日本川崎汽船株式会社(K Line)、日本商船三井(MOL)、日本邮船株式会社 Nippon Yusen Kaisha (NYK)和阳明海运(Yang Ming)，由于韩进海运(Hanjin Shipping, which)破产，联盟的运量削减了 500,000 teu。这家联盟使用 225 万- teu 的 244 艘船，每周 31 航次。

第三家联盟成员是马士基航运公司(Maersk Line)和地中海航运公司(Mediterranean Shipping Co)的 2M，如果韩国现代商船公司(HMM)成功加入，2M 的规模将增长。Alphaliner 估计，韩国现代商船公司(HMM)将使 2M 的运量增加 30 万 teu，目前，马士基(Maersk)和地中海航运(MSC)部署在东-西网络的运量为 220 万 teu。

来源：贸易风



【旺季到了航运的春天也要到了？】

近期大宗商品价格反弹，航运价格也节节攀升。分析师认为，随着传统的需求旺季到来，叠加供给端的优化，航运业的境况正逐渐好转。

兴业证券分析师吉理表示，航运的需求有季节性，从历史数据来看，一般集运欧线 12 月和 1 月，美线 1 月会是旺季，主要是中国的货主春节前集中出货；三季度往往也是旺季，主要欧美四季度圣诞等重大节日较多，提前备货。

在干散货和油运方面，中国是铁矿石最主要的进口国，也是主要的原油进口国之一，从过去的数据来看，一般 12 月和 1 月也是干散货和油运的旺季。

吉理称，2016 年 5 月开始，中国发电量同比增速由负转正，连续五个月保持正增长，7-9 月单月同比增速维持在 7-8%。中国发电量同比增速反弹，显示出经济有回暖的迹象，这是中国大宗需求回暖的印证。

而一般 12、1 月是航运旺季，再加上特朗普上台、大宗商品价格持续上涨会带来需求预期的波动，这些因素产生共振，可能会带来短期运价暴涨。但吉理也称，整体产能仍然过剩，供求关系的改善还不足以支持行业全面复苏。

集运运价上涨

上海航交所公布的运价指数显示，截至 11 月 11 日，中国出口集装箱运价综合指数报收于 763.78 点，较前一周上涨 1.4%。欧洲、美东、美西、香港、东南亚、澳新、东西非等航线均有不同程度的上涨。

地中海航线在所有的航线中单周涨幅最大，达到了 7.5%；南美航线次之，涨幅也达到了 7.1%。而波红、日本、韩国、南非等部分航线运价指数较前一周有所下跌。

中国证券网援引海运业研究人士称，三四季度航贸形势趋好的因素较复杂，除传统的“圣诞季”拉动因素外，韩进海运进入破产程序后带来的挤压效应及人民币汇率波动对外贸的刺激等也是重要因素。

干散货指数创年内新高

11 月 11 日波罗的海干散货指数（BDI）大幅上涨 7.29%，报收于 1045 点，创年内新高。今年 2 月，BDI 指数曾刷新历史低点至 290 点。此后该指数累计



全一海运有限公司



反弹了 260.34%。

天风证券指出，矿石、煤炭、粮食是三大传统货重，运输量分别占全球散货运市场的 28%、25%和 9%，而中国的矿石进口过去几年约占全球矿石海运量的 2/3，煤炭约占全球运量的 10%~15%。2016 年中国矿石进口持续增加，在一定程度上也拉动 BDI 指数。此外，美国或会加强基建方面的投入，继而拉动散货的需求。

吉理表示，刚刚赢得美国大选的特朗普提出了规模巨大的基建投资计划，这些若能实现将利好航运。

油运保持盈利

吉理分析称，2015 年 VLCC 的运价达到上一个高点 2008 年的水平，2016 年运价有所下滑，但全年仍能有不少的盈利。油运业正处在高点回落的阶段，目前是航运三大子行业中唯一能盈利的。

2015-2016 行业基本没有拆船，2015 年新签订单较多，2016 年新签订单大幅下滑。

供给优化

吉理分析称，2016 年 1-10 月，集装箱船共新增订单 17.7 万 TEU，仅为现有运力的 0.9%。由于市场低迷，船东已经没有新造船意愿。2013-2015 年，行业新签订单较多，主要是行业龙头马士基带头订造 1.8-2 万 TEU 的大型集装箱船，其他集运公司被迫跟进。15 年以来干散货市场新订单大幅减少，拆船较多。

吉理预计干散货市场明后两年运力基本没有增长，行业供求将迎来边际改善。集运市场明后两年整体的名义供给增长仍有压力，但行业发生了较大变化，出现较多的兼并重组，市场参与者减少，集中度提升，在普遍亏损的情况下更容易达成默契控制运力，带来行业结构性复苏。

他表示，一般 12、1 月是航运旺季，特朗普上台、大宗品价格持续上涨会带来需求预期的波动，这些因素产生共振，可能会带来短期运价暴涨，如果年化计算，运价波动的利润弹性非常大。

总体来看，吉理认为，近期 BDI、沿海运价连续上涨，集运公司集中度大幅提升，引发市场对航运业复苏的预期，当前集运和干散货子行业正处于复苏的前夜。



产能整体仍过剩

不过，吉理也认为，2017 年集运市场、油运 VLCC 市场整体供给增长仍有压力，干散货市场供求增量能达到平衡。

预计 2017 年，集运需求增长 1.7%，供给增长 5.6%；油运 VLCC 需求增长 3%，供给增长 4.9%；干散货需求增长 1.5%，供给增长 1.5%。

因此，考虑到 2009 年以来累积的巨额交付运力，当前干散货和集装箱整体产能利用率较低，供求关系改善暂时还不足以支持行业全面复苏，产能整体仍是过剩。

这也意味着，近期 BDI、沿海运价连续上涨，集运公司集中度大幅提升，引发市场对航运业复苏的预期，航运板块虽然有短线的补涨机会，但整体强势行情依然较难出现。

中国证券网也援引业内人士称，不论是季节性因素还是其他因素，这些因素都是有时效性的，不能单纯地看作市场趋于“健康”的表征。个别企业破产导致的运力骤降，会给运价带来一定的刺激作用，但那部分“突然死亡”的运力总会通过这条或那条渠道回归市场。

来源：华尔街见闻

5. 船舶市场动态

【2016 年 1~10 月船舶工业经济运行情况】

2016 年 1~10 月，全球航运市场持续低迷，我国主要造船指标同比下降，工业总产值等主要经济指标回落明显，船舶工业健康发展面临巨大挑战。

一、 全国三大造船指标同比下降

1~10 月份，全国造船完工 2821 万载重吨，同比下降 14.2%。承接新船订单 1883 万载重吨，同比下降 7.6%。10 月底，手持船舶订单 10602 万载重吨，同比下降 20.6%，比 2015 年底下降 13.8%。

1~10 月份，全国完工出口船 2595 万载重吨，同比下降 10.3%；承接出口船订单 1529 万载重吨，同比下降 14.5%；10 月末手持出口船订单 9902 万载重吨，同比下降 21.4%。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%、81.2%和 93.4%。



二、重点监测企业指标同比下滑

1、造船企业三大指标同比下降

1~10 月份，51 家重点监测的造船企业造船完工 2646 万载重吨，同比下降 12.5%。承接新船订单 1725 万载重吨，同比下降 7.5%。10 月底，手持船舶订单 10321 万载重吨，同比下降 20.6%。

1~10 月份，51 家重点监测的造船企业完工出口船 2421 万载重吨，同比下降 8.8%；承接出口船订单 1428 万载重吨，同比下降 12%；10 月末手持出口船订单 9681 万载重吨，同比下降 21.6%。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 91.5%、82.8%和 93.8%。

2、工业总产值同比下降

1~10 月份，船舶行业 94 家重点监测企业完成工业总产值 3530 亿元，同比下降 2.9%。其中船舶制造产值 1620 亿元，同比下降 3.5%；船舶配套产值 230 亿元，同比下降 11%；船舶修理产值 98 亿元，同比下降 5.2%。

3、船舶出口产值同比下降

1~10 月份，船舶行业 94 家重点监测企业完成出口产值 1330 亿元，同比下降 3.5%。其中，船舶制造产值 930 亿元，同比下降 4%；船舶配套产值 52 亿元，同比下降 4.3%；船舶修理产值 59 亿元，同比下降 8.1%。

4、企业经济效益同比下降

1~10 月，船舶行业 94 家重点监测企业实现主营业务收入 2610 亿元，同比下降 6.2%；利润总额 30.6 亿元，同比下降 13.2%。

来源：中国船舶工业协会

【希腊船东目光转向“二手”新造船市场】

尽管近年的新船订单市场有所放缓，但希腊船东仍在继续扩张和升级船队规模，不过，他们的目光开始从新造船市场逐渐转向“二手”新造船——在建转售船交易市场，这对于目前面临撤单风险的中国船厂而言可能是一个好消息。



据了解，船市危机以来，希腊船东船队继续多元化，船型包括 VLCC、阿芙拉型油船、LNG 船、LPG 船、散货船、多用途船、集装箱船、钻井船、海上供应船和客滚船等。同时，希腊船东还继续通过二手船市场和新造转售船市场扩张规模和更新船队。

对于注重业务发展和长期投资的希腊船东而言，目前船舶资产价格创下历史新低，在市场正处于关键阶段时以低成本收购新船是一个千载难逢的好时机。

据国际船舶网了解，今年以来希腊船东已经在中国和韩国船厂大量收购在建转售船。今年 8 月，Golden Union 花 3250 万美元购买新时代造船建造的 180000 载重吨 Mustang（建于 2016 年），Chartworld Shipping 也已确认购买 1 艘前 Cobelfret 在外高桥造船建造的好望角型散货船，价格为 3300 万美元。而此前有消息称，希腊散货船东 Blue Planet Shipping 将从新扬子江造船收购 4 艘 kamsarmax 新船，交易价值近 8000 万美元。其中 2 艘 kamsarmax 船 Tarita 和 GMI Francesca（均建于 2016 年）最初由破产船东 Global Maritime Investment 订造。第 3 艘船，即 SBI Twist（建于 2016 年）由船东 Scorpio Bulkcarriers 订造，第 4 艘 BSI Trafalgar（建于 2016 年）由 Berkeley Shipping 订造。7 月下旬，油轮船东 Euronav 购入 2 艘 Petros Pappas VLCC 转售新船，每艘船的价格为 8450 万美元。这些油轮由 Pappas 于 2014 年 2 月订造，韩国现代重工建造，由私募基金 Monarch Alternative Capital 公司和橡树资本管理有限公司支持，价格超过 9500 万美元。

截止 2016 年 11 月初，希腊船东今年已经购买了 23 艘 VLCC，这些船舶将在 2016 年和 2017 年交付。在此期间，希腊船东潜在的手持订单中，16 艘新造船在交付之前被取消，另外 4 艘被希腊租船公司出售给同一家控股公司下的兄弟公司。其中美国上市的希腊航运公司中，32 家中有 14 家涉及新造船项目，共计 19 艘 VLCC。

受市场需求加上监管机构要求影响，能源运输船舶主导了新造船市场订单变化，共计出现了 132 艘各式油船，加上 32 艘 LNG 船和 21 艘 LPG 船。在过去，散货船一直是希腊船东的首选，但目前仅有 119 艘手持订单。此外，希腊船东手持订单中还有 31 艘集装箱船，大多数为小型集装箱船，18 艘海上供应船、3 艘钻井船和 2 艘汽车运输船。

据 Naftiliaki / Newsfront 透露，至 10 月中旬，希腊投资者手持订单量达到 303 艘，此外还有 72 家航运企业的手持订单没有确认，其手持订单大部分将在未来三年内交付。与此同时，还有三个大型项目正在协商，其中涉及超过 12 艘新船订单。

作为全球航运业最发达的国家，希腊船东控制着全球数量最多的商船，并将继续加强现代化船队运力。截止 2016 年 10 月，希腊航运企业的手持订单量达 3300 万载重吨，分别在中国、韩国、日本、芬兰、菲律宾、罗马尼亚、越南等船厂订造，手持订单价值 226 亿美元。在 2010 年同期，希腊 127 家航运企业手持订单量达 698 艘 6120 万载重吨，手持订单价值 550 亿美元。

来源：国际船舶网



【全球船舶订单存量创 11 年来最低】

克拉克松公司近日公布的报告显示，截至 10 月底，全球船舶订单存量(手持订单量)仅 9153 万修正总吨(CGT)，创 11 年 10 个月以来的最低。

其中，中国的订单存量 3344 万 CGT，韩国 2153 万 CGT，创 13 年 2 个月以来的最低，日本 2028 万 CGT。今年 1-10 月，全球新船订单量 962 万 CGT，仅为去年同期的 29%。其中中国接单量 339 万 CGT，市场占有率达 35.3%，韩国、日本分别为 157 万 CGT 和 105 万 CGT，分别占 16.3%和 10.9%。

数据还显示，10 月新造船舶价格指数仅 124 点，比上月下降 1 点，创 12 年 9 个月以来的最低。

来源：中国航贸网

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	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	287.00	1	↑	294.00	2	↑	0.00			0.00		
Panama	260.00	0		n/a			n/a			515.00	0	
Shanghai	298.00	2	↑	0.00			0.00			0.00		
Singapore	272.00	0		280.00	0		411.00	-5	↓	421.00	-5	↓
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0	
Tokyo	290.00	0		300.00	0		0.00			560.00	-10	↓

来源：Bunker Ports News Worldwide

截止日期：

2016-11-18



◆ 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
SANTA PACIFIC	BC	28,520		2000	Japan	315	Undisclosed	at auction
ANTAEUS	BC	33,261		2009	S. Korea	890	Interunity - Greek	at auction
K. ADVENTURE	BC	178,926		2011	S. Korea	6,650	Greek	en bloc
K. AMBITION	BC	178,929		2011	S. Korea	6,650	Greek	
K. ENDEAVOR	BC	179,016		2011	S. Korea	6,650	Greek	
K. FOUNDATION	BC	178,929		2012	S. Korea	2,300	Enterprise - Greek	en bloc each
K. EXPLORER	BC	178,929		2012	S. Korea	2,300	Enterprise - Greek	
NEW ZOSCO HANGZHOU	BC	175,851		2011	China	1,700	Transmed - Greek	en bloc each**
ZOSCO LISHUI	BC	175,911		2011	China	1,700	Transmed - Greek	
ZOSCO JINHUA	BC	175,931		2011	China	1,700	Transmed - Greek	
ZOSCO QINGDAO	BC	180,389		2011	China	1,700	Transmed - Greek	
ANASTASIA K	BC	28,404		1998	Japan	265	Greek	she was laid up since the beginning of this year, class overdue
LAKE ARAFURA	BC	28,471		2002	Japan	415	Middle East	
PALERMO	BC	32,770		2010	China	600	Undisclosed	
ACACIA BULKER	BC	32,800		2005	Japan	750	Undisclosed	
OCEAN HAWK	BC	37,138		2011	S. Korea	1,050	Undisclosed	
MARIANTHI	BC	48,104		2003	Japan	550	Undisclosed	
LIBERTY PRUDENCIA	BC	52,191		2003	S. Korea	630	Bangladeshi	
ANASTASIA C	BC	73,311		2001	Japan	490	Greek	
CAPETAN TASSOS	BC	75,100		2000	Japan	450	Greek	
FH SANTOS	BC	82,000		2016	China	1,500	Greek	

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
BC SAN FRANCISCO	CV	13,760	1,118	2006	China	550	Far East	
CAP ROJO	CV	22,352	1,684	1997	Poland	200	Undisclosed	
ILSE WULFF	CV	85,622	6,969	2009	S. Korea	1,100	Embiricos - Greek	



全一海运有限公司



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
MANGAN TRADER II	TAK	83,975		2013	S. Korea	1,675	Greek	en bloc each*
MANGAN TRADER I	TAK	83,987		2013	S. Korea	1,675	Greek	
MANGAN TRADER III	TAK	83,987		2013	S. Korea	1,675	Greek	
LEON DIAS	TAK	9,055		2003	Japan	880	S. Korean	
ZHU MIN VICTORIA	TAK/CHE	16,026		1997	Japan	590	Far East	
BRO VARIO	TAK/CHE	16,596		2003	Japan	1,100	Undisclosed	
GOLDEN PACIFIC	TAK/CHE	18,041		2012	China	1,400	Chinese	
STRILEN	TAK/CHE	19,998		2008	S. Korea	1,380	Evalend Shipping	

◆ 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
VICTORY UNION	BC	70,000	11,910	1983	S. Korea	278	
ERA MAJESTIC	CV	11,450	4,314	1995	Japan	260	
AMAZON	CV	14,140	6,563	1991	Germany	282	
APL IRIS	CV	62,693	23,643	1998	Japan	281	
THOMAS MANN	CV	33,297	12,584	2003	Singapore	305	as is Singapore

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
VIJITRA NAREE	BC	28,646	6,598	1998	Japan	295	
ANITA	BC	67,634	16,406	1990	Brazil	260	
JUMME TRADER	CV	33,500	10,500	1998	Germany	290	

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
AMIR H	BC	27,652	5,903	1986	Japan	288	
C. MARCH	BC	151,053	17,451	1995	Japan	322	incl. ROB
MSC PANAMA	CV	66,686	19,830	2002		320	



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
ATLANTIC ERIE	BC	38,960		1985		undisclosed	
GIORGOS B.	BC	45,695	7,527	1997		300	India/Pakistan
GIORGOS B	BC	45,697	7,527	1994	Japan	300	India/Pakistan, incl. 400t ROB
HENRIETTE SCHULTE	CV	22,361	7,462	1997	Poland	252	as is Malta
BELLA	CV	35,980	12,861	2001	Poland	304	
HAMMONIA INTERNUM	CV	36,630	12,120	1997		288	as is Singapore, incl. ROB
KATHARINA S	CV	42,300	15,041	2001	Poland	288	as is Singapore, incl. ROB
APL AGATE	CV	64,145	22,965	1997		275	as is HongKong, incl. 1290 ROB
HANJIN PARIS	CV	67,266	25,864	1997	S. Korea	289	
HANJIN LOS ANGELES	CV	67,779	18,991	1997	S. Korea	294	as is Singapore
BAGHIRA	GC/MPP/SDK	7,233	4,021	1998	Turkey	220	

◆最新航运公告

【美国东海岸 - 降低航速保护露脊鲸】

自 2016 年 11 月 1 日起，美国东海岸 6 个限定季节性管理区域实施强制限速，以保护北大西洋露脊鲸免遭船舶致命撞击。

北大西洋露脊鲸是世界上最濒危的大型鲸物种之一。几乎只出现在美国东海岸和加拿大，它们多死于船舶撞击和鱼具缠绕。为降低露脊鲸被船舶撞击致死的发生，2008 年美国实施《联邦法规》50 CFR 224.105 要求所有总长 65 英尺 (19.8 米) 或以上的船舶，在美国东海岸季节性管理区域内的航速保持在 10 节或以下。

【南非偷渡客】

北英协会近期获悉南非德班偷渡案件数量上升。据报道，德班当地通代 P&I ASSOCIATES (PTY) 近几月已被偷渡案淹没，恐怕这一数字会持续攀升，因为圣诞节马上来临，很多人想要回国。



据悉，南非当局针对这一问题将采取有力措施。因此，船舶落实有效措施，防止偷渡客登船非常重要。

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
2016-11-18	687.96	731.02	6.2519	88.688	855.14	63.64	942.11	209.5
2016-11-17	686.92	735.51	6.3206	88.55	855.29	63.286	939.84	208.02
2016-11-16	685.92	735.92	6.2905	88.426	854.12	63.077	937.36	206.7
2016-11-15	684.95	736.76	6.3424	88.297	858.11	62.955	963.14	210.0
2016-11-14	682.91	738.08	6.3835	88.02	858.06	63.083	964.24	209.15
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

(2) LIBOR 数据：

时间	货币	隔夜	1 周	1 月	2 月	3 月	6 月	12 月
2016-11-18	美元	0.43367	0.45978	0.566	0.70667	0.91622	1.27933	1.62067
2016-11-16	美元	0.43289	0.457	0.55456	0.69889	0.90872	1.27544	1.61178
2016-11-15	美元	0.43289	0.45894	0.55011	0.69389	0.90622	1.27211	1.60456
2016-11-14	美元	0.43344	0.45922	0.54206	0.70167	0.91122	1.27489	1.61011



全一海运有限公司



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
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

Total Shipping