



# 全一海运市场周报

2016.12 - 第1期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. [中国海运市场评述\(2016.11.28 - 12.02\)](#)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【供需关系保持平稳 运价走势出现分化】

本周，由于多数远洋航线运输旺季接近尾声，中国出口集装箱运输市场总体需求略有下滑，供需基本面仍保持平稳，不同航线运价走势出现分化。12月2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794.98点，较上期上涨1.6%。

**欧洲航线：**据欧盟统计局发布的数据显示，欧元区10月失业率为9.8%，较上月低0.1个百分点，并创七年新低，支撑了居民消费，带动运输需求保持比较旺盛的态势。运输旺季接近尾声，货量表现依旧较为出色，供需基本面较为稳定，船舶平均装载率维持在95%左右。受此支撑，航商推动运价上涨。12月2日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为930美元/TEU，较上期上涨20.0%。地中海航线，货量较为稳定，前期航商通过运力控制等措施，改善了供需关系，船舶平均舱位利用率维持在90%以上。受欧洲航线涨价的带动，市场运价上涨。12月2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865美元/TEU，较上期上涨19.3%。

**美国航线：**北美航线，据美国商务部发布的数据显示，美国10月份个人收入环比增长0.6%，较前值0.3%大幅上升，收入的强劲增长支撑居民消费需求旺盛。虽然旺季即将结束，但运输需求仍处于高位，供需关系保持平稳，美西、美东船舶平均装载率保持在95%上下。市场运价在旺季结束阶段延续回落走势。12月2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1456美元/FEU、2414美元/FEU，较上期分别下跌4.7%、3.9%。

**波斯湾航线：**运输需求表现疲软，部分航商继续执行运力缩减等措施控制总体运力规模，供需关系维持在弱势平衡的状态，船舶平均舱位利用率保持在80%左右。航商采取降价揽货策略，市场运价承压走低。12月2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545美元/TEU，较上期下跌15.0%。

**澳新航线：**运输需求持续增长，多数航次舱位紧张，船舶平均装载率接近100%，但由于前期运价上涨幅度较大，本周运价继续回落。12月2日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为795美元/TEU，较上期下跌14.0%。

**南美航线：**运输需求总体平稳，航商通过控制总体运力规模保持供需关系稳定，船舶平均舱位利用率维持在85%左右。本周市场运价小幅上涨。12月2日，



上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2477 美元/TEU，较上期上涨 3.2%。

**日本航线：**本周货量保持平稳，市场运价基本稳定。12 月 2 日，中国出口至日本航线运价指数为 653.17 点，较上期下跌 0.4%。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【月初计划提振需求 沿海运价小幅回升】

本周，受 12 月初的电厂拉运计划影响，运输需求回暖，沿海散货运输市场小幅回升。12 月 2 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 1183.45 点，较上周上涨 1.7%。

**煤炭运输市场：**本周，沿海煤炭运输市场行情先扬后抑，运价小幅波动。11 月中下旬开始，由于船舶压港情况较为严重，部分港口限制接船。同时受发改委保供、稳价格的相关政策影响，煤炭价格下跌预期日渐浓厚，部分电厂观望情绪加重，租船规模明显缩减。不过煤炭价格未如市场预期般下滑，11 月 30 日，环渤海动力煤价格指数报收于 599 元/吨，较月初仅下跌 7 元/吨。同时 12 月份临近，月度采购计划即将展开，在电厂与煤企年度大合同已基本签订的情况下，为及时采购到煤炭并保证冬季暖气供应，电厂纷纷加大租船力度，一度拉升运价。不过下半周开始，煤炭供给量明显回升，黄骅等北方发运港压港船舶数量大幅下降，且本轮的租船计划安排也已进入尾声。运输需求逐步缩减，而运力明显增多，此消彼长，沿海煤炭运价步入下行通道。

12 月 2 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1223.45 点，较上周小幅上涨 1.0%。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 39.3 元/吨，较上周五小幅上涨 0.3 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万dwt）航线运价为 42.4 元/吨，较上周五小幅上涨 0.8 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万dwt）航线运价为 49.3 元/吨，较上周五下小幅上涨 0.4 元/吨。华南航线：秦皇岛-广州（6-7 万dwt）航线运价为 45.7 元/吨，较上周五小幅上涨 0.2 元/吨。

**金属矿石运输市场：**目前中国冬季雾霾的高发正在促使多地相继出台停产措施，各地钢厂焖炉停产事件时有发生。上周全国高炉开工率降至 82.89%，河北高炉开工率下降至 81.27%，短期高炉开工率下行趋势难以改变，对铁矿石运输需求产生一定影响。12 月 2 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1172.67 点。其中青岛/日照-张家港（2-3 万dwt）航线运价为 35.3 元/吨，较上周下跌 1.7 元/吨。

**粮食运输市场：**本周，粮食运输市场同样有所回暖。因到货延迟，南方粮食库存较低，价格上涨，利差加大提振贸易商发货积极性，发运量维持高位。船代配合积极放船，沿海粮食运价小幅上涨。12 月 2 日，沿海粮食货种运价指数报收 1355.29 点，较上周小幅上涨 0.3%。



**油品运输市场：**12月1日，国内油价迎年内第8次上调。受此影响，部分业者提前适量购进，市场整体购销氛围一度回暖。然而随着中下游用户补货基本到位，且各地汽柴油价格升至高位，市场观望气氛重燃。受上述情况影响，成品油运价维持平稳。12月2日，上海航运交易所发布的成品油货种运价指数为1239.27点，原油货种运价指数为1541.72点，均与上周持平。

### (3) 中国进口油轮运输市场

#### 【原油运价波动盘整 成品油运价有降有升】

经历多轮谈判后，沙特、伊拉克和伊朗终于达成一致。欧佩克本周三维也纳会议决定减产120万桶/日，产量目标为3250万桶/日。该组织八年来首次一致减产且力度超出预计，消息一出，国际油价开始大涨，布伦特原油现货价格周四报54.14美元/桶，较上周四上涨10.6%。全球原油运输市场本周大中型船运价小幅回落，小型船运价横盘波动。中国进口VLCC运价基本平稳，12月1日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）为1034.69点，与上周四基本持平。

**超大型油轮（VLCC）：**运输市场表现较为平稳，高位运价小幅波动。虽然成交偏少且不断有韩国低价货盘报出，但第四季度是油轮运输的传统旺季，加上圣诞节即将来临，市场普遍对后两周的货量持乐观态度。同时，印度、中国和韩国港口的卸货延迟，运力周转放慢，运价保持高位。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波26.5万吨级船运价（CT1）报WS69.60，较上周四下降4.3%，5日平均为WS70.10，环比下降1.0%，等价期租租金（TCE）约4.5万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价（CT2）报WS69.71，下降1.4%，5日平均为WS70.08，上涨2.1%，TCE平均5.1万美元/天。

**苏伊士型油轮（Suezmax）：**运输市场交易热潮消退，欧洲运价下调。随着运价升高，地中海货盘转出，黑海至地中海运价从WS117（TCE约4.2万美元/天）下降至WS110（TCE约3.7万美元/天）以下。西非至地中海运价也从WS100（TCE约3.4万美元/天）降至WS88（TCE约2.7万美元/天）。该航线一艘13万吨级船，12月12日货盘，成交运价为WS92.5。同期，波斯湾货盘成交转热，运价向上。由于假日临近，成交运价对于装船日期较为敏感，波斯湾至地中海的成交运价既有WS45，也有WS80上下。一批14万吨级船，伊朗至地中海，12月中下旬货盘，成交运价为WS77至WS102。波斯湾至印度运价在WS75至WS120。

**阿芙拉型油轮（Aframax）：**运输市场欧洲短程、亚洲航线运价波动向上。得益于货盘有所返回，跨地中海运价维持在WS169（TCE约4.4万美元/天）至WS180（TCE约4.9万美元/天）。一艘8万吨级船，利比亚至地中海，12月4日货盘，成交运价为WS175。北海短程运价从WS135以下（TCE约4.8万美



元/天) 升到 WS135 以上 (TCE 约 5.0 万美元/天); 波罗的海短程运价基本保持 WS100。加勒比海至美湾运价持续下降至 WS105 (TCE 约 1.4 万美元/天)。波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价小幅上升至 WS100 水平 (TCE 分别约 1.5 万美元/天和 1.7 万美元/天)。中国进口来自科兹米诺和东南亚。

**国际成品油轮 (Product)：**运输市场成交增多，亚洲和美国航线运价基本稳定，受欧洲短程运价下跌影响，综合水平小幅下降。亚洲航线石脑油运价平稳，波斯湾至日本航线 7.5 万吨、5.5 万吨级船石脑油运价均波动在 WS70 水平，TCE 分别在 7500 美元/天、5500 美元/天附近；印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅提升至 WS98 (TCE 约 4500 美元/天)。美国航线运价有降有升，3.7 万吨级船欧洲至美东汽油运价降至 WS95 (TCE 约 6000 美元/天)；3.8 万吨级船美湾至欧洲柴油运价升到 WS98 (TCE 不足 7000 美元/天)。欧洲-美东-美湾-欧洲的三角航线 TCE 保持 1.3 万美元/天。

#### (4) 中国进口干散货运输市场

##### 【海岬型船加速回落 巴拿马型船创新高】

本周，中国进口干散货运输市场在大船回落的拖累下走弱。分船型看，海岬型船市场高位回落；巴拿马型船市场稳中有升；超灵便型船市场走势稳定。12 月 1 日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数 (CDFI) 为 746.42 点，运价指数为 650.63 点，租金指数为 890.10 点，分别较上周四下跌 5.2%、2.1% 和 8.4%。

**海岬型船市场：**本周海岬型船加速下滑，尤其近程矿运价跌幅较大。澳大利亚 62% 品位进口矿价围绕 80 美元/吨高位震荡，钢厂成本压力较大，盈利钢厂比例不足一半，高炉开工率连续 6 周走低，钢厂铁矿石冬储采购意愿不强。前期大量成交的进口矿陆续到港，国内主要港口进口矿库存摸高至 1.12 亿吨，创近几年新高。此外，国内煤炭产能释放效果逐渐显现，煤价下调，供应增多，进口煤需求趋缓，海岬型船租金、运价加速下滑。12 月 1 日成交记录显示，16.9 万载重吨船，12 月初舟山交船，经澳大利亚，北中国还船，日租金为 1.3 万美元。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海岬型船 TCT 日租金为 13675 美元，较上周四下跌 15.4%。本周，FFA 价格先扬后抑，前半周太平洋市场铁矿石程租航线运价呈现窄幅振荡，西澳至青岛航线成交运价在 6.4 美元/吨附近波动；后半周尽管国际油价连续飙升，但 FFA 价格大跌，市场中租家以接近 6 美元/吨价格成交。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 6.222 美元/吨，较上周四下跌 9.2%。大西洋市场表现强于太平洋，巴西图巴朗至青岛航线运价前半周仍逐步走升，周末受太平洋市场大跌影响，运价止涨转跌。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 12.883 美元/吨，较上周四微涨 1.1%。据悉，力拓计划自 2019 年开始投资 22 亿美元，建设年产能高达 4000 万吨的 Koodaideri 铁矿项目，这将成为澳大利亚供应量最大的铁矿石生产项目。

**巴拿马型船市场：**本周巴拿马型船稳中有升。在美湾、南美和美西粮食货盘消耗大量运力的背景下，加之印尼煤炭不断出货以及 FFA 价格一路上涨，太平洋市场日租金稳中有升，小幅摸高至 8300 美元左右，创出近两年新高。12 月 1 日成交记录显示，8.2 万载重吨船，12 月 1-5 日香港交船，经印尼，中国还船，成交日租金为 8250 美元；7.7 万载重吨船，秦皇岛即期交船，经美西，中国还船，成交日租金为 8250 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 8257 美元，较上周四小涨 1.4%。印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.091 美元/吨，较上周四微涨 0.4%。粮食方面，美湾和南美地区成交稳定，12 月底和 1 月份运力紧张，成交运价续升。周四，美湾至中国北方港口粮食航线运价为 35.670 美元/吨，较上周四上涨 1.4%。

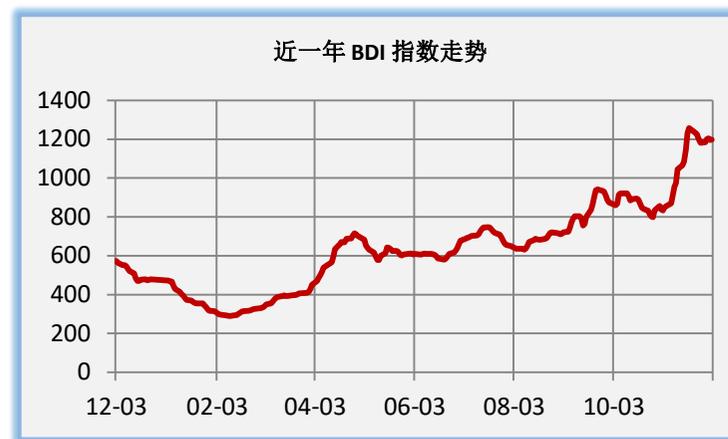
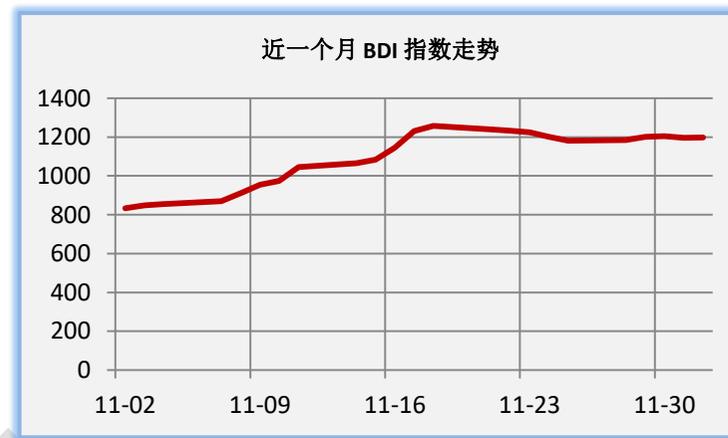
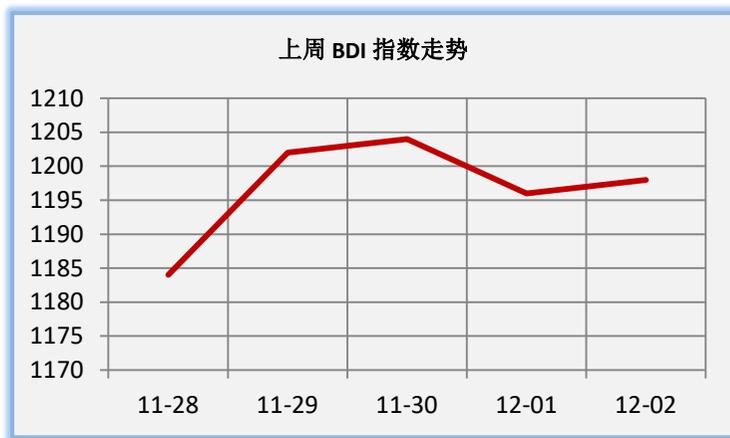
**超灵便型船市场：**本周超灵便型船走势稳定。东南亚地区的煤炭以及大西洋市场粮食货盘仍有部分成交。12 月 1 日煤炭货盘成交记录显示，5.6 万载重吨船，12 月 3-6 日高雄交船，经东加里曼丹，长江口还船，成交日租金为 5200 美元。周四，中国南方至印尼往返航线超灵便型船 TCT 日租金为 5839 美元，较上周四下跌 2.2%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 5.360 美元/吨，与上周四持平；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 5.458 美元/吨，较上周四微涨 0.1%。

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 28 日		11 月 29 日		11 月 30 日		12 月 1 日		12 月 2 日	
BDI	1,184	+3	1,202	+18	1,204	+2	1,196	-8	1,198	+2
BCI	2,260	-3	2,304	+44	2,263	-41	2,206	-57	2,193	-13
BPI	1,400	+11	1,424	+24	1,465	+41	1,486	+21	1,508	+22
BSI	904	-4	908	+4	912	+4	917	+5	921	+4
BHSI	527	+7	527	0	537	+10	541	+4	543	+2





## (2) 租金回顾

### 期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 48 周	第 47 周	浮动	%
Cape (170, 000)	半年	12, 750	13, 250	-500	-3. 8%
	一年	11, 250	11, 250	0	0. 0%
	三年	10, 250	10, 250	0	0. 0%
Pmax (75, 000)	半年	9, 500	9, 500	0	0. 0%
	一年	9, 500	9, 500	0	0. 0%
	三年	8, 000	8, 000	0	0. 0%
Smax (55, 000)	半年	8, 500	8, 500	0	0. 0%
	一年	8, 000	8, 000	0	0. 0%
	三年	8, 000	8, 000	0	0. 0%
Hsize (30, 000)	半年	6, 750	6, 500	250	3. 8%
	一年	7, 000	6, 750	250	3. 7%
	三年	7, 000	6, 750	250	3. 7%

截止日期: 2016-12-02

## 3. 租船信息摘录

### (1) 航次租船摘录

Andante 2012 81615 dwt dely USEC 07/12 Dec trip redel EC South America \$16,000 daily + \$300,000 bb - Grace Trading Corporation

Annita 2005 53688 dwt dely CJK prompt trip redel EC India intention petcoke \$6,750 daily - Welly Focus

Carlota Bolten 2015 37430 dwt dely Luanda prompt trip via Brazil redel Norway \$10,000 daily - Fednav

Crimson Princess 2012 38395 dwt dely Brazil prompt trip redel Singapore-Japan \$15,000 daily - Meadway



Dream Canary 2015 180528 dwt dely Dalian 10/19 Dec 2 laden legs redel Singapore-Japan approx \$12,500 daily - Classic Maritime

Heilan Brother 2012 56759 dwt dely Johor, Malaysiaspot trip via Indonesia redel China \$7,000 daily - cnr

IVS Kite 2002 32556 dwt dely Klaipeda prompt 2/3 laden legs redel Atlantic \$9,500 daily - Oldendorff

Laconic 2012 58519 dwt dely CJK prompt trip redel Vietnam intention steels \$5,250 daily - cnr

Magnum Force 2008 53632 dwt dely Campha prompt trip via Indonesia redel China \$4,000 daily - Klaveness

Navios Kypros 2003 55500 dwt dely Santos 18 Dec trip redel Bejaia intention sugar \$14,500 daily - Cargill

Palawan 2007 31837 dwt dely US Gulf prompt trip redel EC Mexico \$15,000 daily - The Rice Company

Spar Canis 2006 53565 dwt dely S China prompt trip to Sri Lanka intention clinker \$8,000 daily - cnr

Sweet Lady 111 2006 55838 dwt dely Cotonou prompt for 2 laden legs redel Atlantic \$12,000 daily - cnr

Thor Harmony 2001 47111 dwt dely SW Pass prompt trip redel Cristo bal intention grains approx \$21,000 daily - Norden

Union Trader 2010 57352 dwt dely Kandla prompt trip via Iran redel China \$9,000 daily - cnr

United Stars 1995 43991 dwt dely West Africa prompt trip redel Singapore-Japan \$12,000 daily - cnr

Vinalines Unity 2007 22723 dwt dely Japan Mid Dec trip redel SE Asia \$5,200 daily - Siva Bulk

Zante 2015 60436 dwt dely Tema prompt trip via Trombetas redel Eastern Mediterranean \$12,000 daily - cnr



## (2) 期租租船摘录

Fame 2004 75912 dwt dely Sakaide prompt 4/6 months trading redel worldwide \$8,750 daily - Phaethon

Far Eastern Jupiter 2007 82655 dwt dely Haldia 05/07 Dec 4/6 months trading redel worldwide \$8,250 daily - cnr

Junior 2012 92995 dwt dely Surabaya 02/06 Dec 5/7 months trading redel worldwide \$7,500 daily - Louis Dreyfus

Texas 2011 57970 dwt dely Lisbon prompt min 4/6 months trading redel worldwide \$11,000 daily - Gearbulk

## 4. 航运市场动态

### 【大数据揭秘全球船东真相】

全世界到底有多少船东？又有多少船舶？欧洲船东有多厉害？超大型船东的作用多大？恐怕无人能够清楚的了解。克拉克森研究公司近日作了一项有趣的研究，通过最新数据对全球船东进行分析，让我们得以一览全球船东的全貌。

24000 船东 90000 艘船，每个船东平均 4 艘船

船东分布在全球各地，因此，航运业可以说是真正的全球化产业。不过有意思的是，和船东分布一样，船舶所有制也非常分散，全球船队目前总计超过 90000 艘船，却分别隶属于 24000 多个不同的船东所有，每个船东平均拥有大约 4 艘船。

克拉克森研究公司称，目前全球船队船舶总数达到 92867 艘，12.5 亿总吨，由 24090 家公司拥有。这些船东公司船舶所有权类型很多，可以用众多方法来分析，但是有趣的是，这些船队分类主要由公司船队的规模来分析。

按照船队规模从小到大，全球船东可以分为 6 大类。其中，“极小型船东”拥有 1-5 艘船舶，“小型船东”拥有 6-10 艘船舶，“中型船东”拥有 11-20 艘船舶、“大型船东”拥有 21-50 艘船舶，“超大型船东”拥有 51-100 艘船舶，而“特大型船东”则拥有 100 艘以上船舶。



在全球范围内，最常见的船东规模是“极小型船东”。全球共有 20797 个极小型船东，整个极小型船东船队船舶总数只有 32781 艘船。虽然这些极小型船东数量占全球所有船东规模的 86%，但船队总运力只有 1.88 亿总吨，仅占全球船队总运力的 15%。

相比之下，“超大型船东”和“大型船东”的数量在全球航运公司中所占份额仅为 1%，但总共拥有 3.26 亿总吨船舶，占全球船队总运力的 29%。虽然从细节分析有一些有趣的差异，但这个大趋势也适用于各个关键船东区域。

欧洲船东船最多，亚洲船东数量多

就船舶数量而言，欧洲船东占全球船队船舶的最大份额。欧洲共有 7048 个船东，累计拥有 30155 艘船，5.6 亿总吨。虽然其中只有 268 个船东为大型船东或超大型船东，但这部分船东共拥有 11001 艘船，运力达到 2.79 亿总吨，占该地区拥有船舶的一半。在这些船东中，大部分船东拥有大规模和声誉良好的船队。

虽然超大型船东在欧洲船队船舶中占有最小的份额，但仍然值得注意，仅 8 个船东就拥有该地区 7%的船舶和全球船队 3%的船舶。

就总吨而言，亚洲/太平洋地区拥有的船队数量略小于欧洲。该地区拥有大量的船东，共计 11,632 个。显示出亚洲航运公司大多数为极小型船东。此外，亚太地区航运公司的船队平均船舶数量约为 3 艘，低于全球平均水平。

不过，超大型船东在亚太地区仍然发挥着重要作用。全球超大型船东中有一半在亚洲，这 12 家船东控制了亚洲/太平洋地区航运公司 17%的船舶和全球船队 7%的船舶。这些航运公司中的 4 大航运公司主要是日本财团控制的航运公司，仅这些航运公司拥有的船舶就占亚太地区航运公司的 12%。

而在全球其他地区，大型船东占据了全球船队最大的 41%的份额。不过，这些地区超大型船东和大型船东的数量相比欧洲和亚洲少得多，几乎没有存在感。

结语：

全球航运业中船舶所有制表现出非常分散的局面。在欧洲，虽然船队被超大型船东垄断，但在亚洲，极小型船东和超大型船东则是关键。

虽然全球大部分船东都是小型船东公司，但是拥有船舶数量更多的大型船东将对当今的航运市场产生重大影响。

来源：国际船舶网



### 【2M 联盟抢夺韩进海运全球航线市场份额】

在韩国最大的航运公司韩进海运于 8 月底申请破产接管之后，海外航运公司正在填补其在全球航线上的空缺。据最新数据显示，由全球前两大航运公司马士基航运和地中海航运组建的 2M 联盟将在市场份额方面获得最大收益。

据釜山港务局周三消息称，去年 10 月韩进海运在亚洲-北美航线的市场份额为 7.78%，而在今年同期该公司的该航线市场份额下降至 1.1%。同时，该公司在北美-亚洲航线的市场份额也从去年同期的 8%降至今年同期的 0.01%。

韩国政府表示，希望由现代商船来填补这一空白，但现代商船在竞购韩进海运亚洲-北美航线及码头资产时，输给了韩国中型散运公司大韩海运。同时，海外航运公司已成功接管韩进海运的市场份额。

据悉，2M 联盟亚洲-北美航线市场份额已增长 3.5%，至 17.5%，而其在北美-亚洲航线的市场份额也增长 7.8%，至 24.16%。不仅仅是 2M 联盟，中国和日本航运公司也受益于韩进海运破产，市场份额获得增长。其中，中远海运在亚洲-北美航线市场份额增长 4.8%，至 11.09%；长荣海运市场份额增长 1.4%，至 11.35%；川崎汽船市场份额增长 0.7%，至 6.32%。在北美-亚洲航线上，中远海运市场份额增长 4.8%，至 9.8%；阳明海运市场份额增长 2.6%，至 7.99%。中远海运、川崎汽船、阳明海运、长荣海运和韩进海运在韩进破产前均为 CKYHE 联盟成员。

不同于行业此前预期现代商船将接管韩进海运市场份额，目前现代商船在亚洲-北美航线和北美-亚洲航线上的市场份额仅出现 0.02% 的增长，分别增至 5.22% 和 6.56%。业界观察家表示，韩国政府在处理韩进海运危机时采取的对策不负责任。作为一个出口国，航运公司在韩国市场贸易所产生的作用是非常关键的。韩国政府不应当放置韩进海运破产接管，而不采取任何应急计划。

来源：国际船舶网

### 【船只环保要求提升 慧洋：熬到 2020 年将大赚】

慧洋海运董事长蓝俊升指出，国际海事组织今年开始陆续执行的 4 项环保规章，让造船成本提高 4 到 5 百万美元，船龄 15 年以上船舶明年中就会开始加速淘汰，估计到了 2020 年，散装船运市场缺船状况会非常明显，慧洋现有 55 艘与 20 艘建造中环保节能船将握有最大优势。

蓝俊升指出，以今年起安放龙骨船只执行的第三期氮排放标准，根据该项标准，船只被强制要采用减碳引擎，每艘船造价约提高 2 百万美元，因此不少航商抢在今年之前造船，使得今年起造船订单锐减。



明年 9 月 8 日开始，国际海事组织将实施强制设置压舱水处理系统，安装费用轻便型船估约 40 万美元，巴拿马型船约 50 万美元，海岬型船近百万美元，估计 15 年以上船只安装并不具经济效益。

另欧洲、美国东西岸、加拿大与中国大陆的长三角、珠三角与渤海湾港口，已经开始执行低硫要求，船只必须加装脱硫设备，或是采用价格高 1 倍的低硫燃油，另国际法规则是要求硫含量在 2020 年要从目前的 3.5% 降到 0.5%，装置脱硫设备费用约需 2 百万美元。

还有 2018 年初将开始实施的温室气体减排对策，虽然目前还没有强制措施，却已成为部分重视环保企业挑选船舶的附加条件。

蓝俊升分析，全球对环保的要求日益提升，目前包括国内的统一、福懋等企业，以及全球最大贸易商嘉能可等，都已经将 15 年以上船舶列为拒绝往来户，保险公司对 15 年以上船舶，每吨货加收 1.5 美元保险费。

因此估计 4 年后散装船运市场将会出现严重缺船现象，能熬到 2020 年的船东届时都会大赚。

来源：工商时报

## 5. 船舶市场动态

### 【船市这么冷，沙特却要建全球最大船厂】

眼下船市之冷，已让众多船厂无语凝噎。世界整个造船业，正在进行一场去产能的大决战。然而，国际船舶网的一则消息，却给眼下正处于深寒的船市抛下了一颗重型炸弹。

据悉，沙特阿拉伯国家石油公司（沙特阿美 Saudi Aramco）计划联手四家企业在沙特阿拉伯东部沿海 Ras al-Khair 打造一个耗资 200 亿里亚尔（53.3 亿美元）的超大型造修船联合企业。投入运营后或将成为全球最大的船厂。

据路透社报道，沙特阿拉伯能源部长 Khalid al-Falih 日前表示：“该巨型造修船联合企业将在 2018 年开工建设，2022 年投产。”沙特阿拉伯政府将为该造修船厂的基础设施提供资金。

这个造修船联合企业将成为沙特阿美、沙特阿拉伯国家航运公司（Saudi Bahri）、韩国现代重工和阿联酋的 Lamprell 四家企业的合资公司，投入运营后或将成为全球最大的船厂。



今年 1 月，上述四家公司曾签署谅解备忘录，结成合作伙伴关系。新成立的船厂将为海上钻井平台、商船和海工服务船提供工程、制造和维修服务。

据了解，这一合资船厂项目的第一阶段将在未来 2 年完成，船厂将在 2021 年开始全面运营。合资船厂将为沙特阿拉伯石油业建造大型船舶。这家新船厂将帮助沙特阿拉伯减少 120 亿美元的新造船进口开支，并推动当地 GDP 提升 170 亿美元。

这是什么节奏？世界造船产能本已严重过剩，再出现这么一个造船巨头，那未来的造船市场岂不更是雪上加霜？

对此，有专家对记者表示，我们应理性地看待这一问题。其中有几个问题，我们需要厘清。

1. 首先，从时间节点上看，船厂 2018 年开工建设，2022 年投产，这么长的时间会充满很多变数。
2. 从韩国造船业的角度来看，这是他们试图摆脱目前困境的尝试，有一点他们抱着东方不亮西方亮的心态。但目前韩国造船存在一些问题，由于全球造船业长期低迷，三大造船厂都陷入困境，等待政府拯救。再看，韩国船企海外子公司，同样欠下巨额债务。据上半年的一份资料显示，大宇造船、现代重工、三星重工三大船企共计 34 家海外子公司的债务合并高达 53600 亿韩元（45.8 亿美元），三大船企海外子公司资产负债率平均为 548.9%，比五年前增加了 266.1 个百分点。此外，34 家海外子公司中近一半的负债比率超过了 200%。其中，现代重工越南子公司的负债比率飙升至 6250%，三星重工在尼日利亚的子公司负债比率为 3234.3%。基于以上背景来看，韩国船厂是否能够“轻装上阵”也未可知。
3. 因为全球还在进行去产能的大决战中，造船业仍然不是一个很赚钱的行业，但这一行业又具有技术密集型、资金密集型、人员密集型和高风险的特性，要做世界船厂老大，谈何容易！

因此，对于中国船厂来说，有人要建世界最大船厂不足为惧，做好转型升级、强身健体，依然是眼下最迫切任务。

来源：中国船检

### 【TEN：油船市场正在恢复供需平衡】

TEN 日前公布 2016 年第三季度业绩。该公司在今年第三季度净利 200 万美元，扣除同期相关费用（包括燃油费、港口费用和佣金）之后总收入为 8180 万美元。

自 2016 年初市场表现强劲以来，受预期季节性因素影响，前期交付运力进入全球市场，炼油产量下降以及西非和北非供应量下降，全球油船市场从第二



季度中期开始进入了一个具有挑战性的时期，这一情况也持续到了第三季度。

该公司表示，旗下油船除了受到现货市场运价疲软之外，LNG 船“Neo Energy”号的收入也受到了多重因素以及定期干坞影响。不过，由于季节性因素目前已逐渐减少，预计今年第四季度以及以后原油船运价将强势复苏。

该公司首席执行官 Nikolas P. Tsakos 表示，2016 年前 9 个月对于油船市场而言极具挑战性，但 TEN 将继续保持其增长盈利能力。今年第四季度，油船市场预计将出现运价强劲反弹，因此该公司对油船市场前景保持积极态度。

此外，TEN 船队持续增长也有助于增强公司收入和盈利能力。自去年第三季度末以来，该公司已交付了 8 艘新船，另有 7 艘船舶定于 2017 年全年运行。

据了解，TEN 在今年 5 月接收了 VLCC “Ulysses” 轮，并分别在今年 8 月和 9 月接收了 LRI 成品油船 “Sunray” 轮和 “Sunrise” 轮。这 3 艘船目前均已获得长租租约。

此外，该公司近期还接收了 4 艘阿芙拉型油船，分别为 “Elias Tsakos” 轮、“Thomas Zafiras” 轮、“Leontios H” 轮和 “Parthenon” 轮。这 4 艘船舶同样已获得长租租约。

在今年 10 月中期，该公司旗下一艘 LNG 船 “Maria Energy” 号完成交付后，已在市场上获得期租租约，其租期包括续租备选租约将延长至 2018 年中期，届时 LNG 船市场预计将全面恢复。此外，该公司还将在 2017 年接收另 7 艘船舶，其中 6 艘均已获得租约，预计租船总收入将达到 7.45 亿美元。

来源：国际船舶网

### 【2017 年全球造船业的潜在赢家与输家】

随着新造船价格在今年一直处于低位且订单大量减少，2017 年造船市场可能和今年一样低迷。几乎很少的船厂能避免重大损失，更别说盈利了。

市场状况究竟有多惨？克拉克森数据显示，今年前十个月，全球造船订单约 960 万修正总吨。而 2009 年即便受到金融危机影响，总订单也达到了 1710 万修正总吨。

展望未来，一些分析师预计明年船厂能接获更多订单。但财务紧缩和低迷的运费将继续给造船市场施加压力。当航运业跌至本世纪最严重谷底，谁更适合生存？分析师预测了未来一年造船市场的赢家和输家。



赢家

邮轮建造商

一年来，货船新造船持续低迷，更多的订单来自于邮轮。随着人们对于邮轮旅游需求的不断增长，邮轮订单也在随之增长。根据劳氏数据，今年1~10月，有22艘邮轮新造船订单，而2015年全年仅有12艘。劳氏预计明年邮轮订单将有19艘。此外，国际邮轮协会预计今年邮轮旅客将达到2420万人次，而2015年则有2320万人次。

邮轮旅客的增多及新船订单的增加，最大的受益者是欧洲船厂，如意大利Fincantieri船厂和德国Meyer Werft船厂，这两家船厂都是建造豪华客船的专业船厂，在邮轮设计方面拥有相当丰富的经验和专业知识，并能保障相关设备的供应。而亚洲船厂在邮轮建造领域则相对落后。

中国大型船厂

近十年来，中国一直是造船大国，虽然目前造船市场不景气，但国有大型船厂能获得比其他性质船厂更多的生存机会。

据克拉克森数据，今年截至目前，中国船厂接获188艘新船订单，其中，108艘集中在国有船厂，而在这108艘订单中，中国船舶工业集团公司和中国船舶重工集团公司拿下了66艘。

国有大型船厂拥有更多的现金储备，融资能力更强。此外，国有大型船厂通常拥有更好的研发技术和设备。

另外，在目前形势下，国有大型船厂比其他船厂更有机会获得大型造船项目，如巴西淡水河谷的valemax轮（超大矿砂船）。所以国有船厂的优势还会继续增长也不足为奇了。

韩国三大船厂？

对于韩国三大船厂——三星重工、大宇造船和现代重工的未来命运很难预测。

他们正在被迫重组业务，以改善资金流动性赢得主要债权人韩国产业银行和韩国进出口银行的信任。



但目前韩国政治出现危机，反对党酝酿弹劾总统朴槿惠，政府或陷入瘫痪。

虽然早前韩国政府采取一系列措施支持本国造船业改革，但其债权人未来的立场可能由韩国的未来命运决定。

需求方面，如果运费能如预期中复苏，船东可能会订造更多 LNG 船订单。另外，如果油价上涨，海工订单也可能增多。

输家

日本船厂

日本拥有许多中小型船厂，但同中国和韩国船厂相比，公司破产事例相对较少。此外，在节能船舶建造方面，日本船厂享有很好的声誉，这将使他们建造的船能更好地满足船舶排放规则的监管要求。

但日本船厂同样面临着严峻挑战。特别是干散货部门，正面临着持续的产能过剩问题。一些船厂试图回归海工部门，但石油价格波动也对他们造成了威胁。

此外，三菱重工尝试建造邮轮，但也由于经验和专业知识的缺乏以失败告终。

不幸的是，所有这些负面因素都不太可能在 2017 年发生改变。据克拉克森数据，截至今年 10 月底，日本船厂总计船舶订单大幅缩水，为 4040 万总吨，而 2015 年年底为 5030 万总吨。克拉克森表示，下行趋势或将持续。

中韩中小型船厂

前面说到国有大型船厂能够更好地生存，这虽然只是预测，不一定准确，但不可否认的是，中小型船厂的生存确实很难。

总体来说，中小型船厂很难获得资金流动性和退款担保，并在多年负利润的情况下完成现有订单，另外他们也很难承受更严格监管环境下更高的技术研发费用。

在中国，很多私有船厂陷入了困境。其中一些已宣告破产，对此一些分析师表示，这些船厂为全球造船产能的减少做出了巨大贡献，尽管他们极不情愿。



而至于韩国，极少数订单会花落三大船厂以外的船厂。

STX 造船重组，很多订单都已取消，而其他和 STX 同等境遇的船厂或更小型船厂还在和命运苦苦挣扎。

来源：中国船检

## 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	300.00	0		306.00	0		0.00			0.00		
Panama	260.00	0		n/a			n/a			515.00	0	
Shanghai	338.00	0		345.00	0		0.00			0.00		
Singapore	310.00	3	↑	322.00	5	↑	448.00	10	↑	458.00	10	↑
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0	
Tokyo	345.00	0		355.00	0		0.00			580.00	0	

来源：Bunker Ports News Worldwide

截止日期：

2016-12-02

## ◆ 上周新造船市场动态

### (1) 新造船市场价格（万美元）

船型	载重吨	散货船				备注
		第48周	第47周	浮动	%	
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 47 周	第 46 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%	
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	3,250	3,300	-50	-1.5%	

截止日期： 2016-12-01

## (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	5,000	Hyundai Vinashin, Vietnam	2018	Central Mare - Greek	3,250	
1	TAK	3,500	Dae Sun, S. Korea	2018	Sambu Shipping - South Korean	1,300	IMO II, StSt
4	GC	16,500	Scheepswerf Ferus Smit B.V, Netherlands	2018-2019	Arklow Shipping - Dutch	Undisclosed	
1	PASS	2,800 pax	Xiamen Shipbuilding, China	2020	Viking Lines - Finish	20,100	LOI, LNG fuelled
2	PASS	390 pax	Myklebust Verft AS, Norway	2018	FosenNamsos - Norwegian	Undisclosed	battery-powered

## ◆ 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
THELISIS	BC	58,814		2010	S. Korea	1,120	Greek	bank driven sale
APOLLONAS	BC	27,912		1996	Japan	260	Chinese	old sale
BEI KUN	BC	13,000		2006	China	130	Chinese	



EL CONDOR PAS	BC	33,476	2001	Japan	420	Undisclosed	
CIELO DI LIVORNO	BC	37,277	2008	Japan	900	Greek	
PUFFIN	BC	37,301	2003	China	390	Undisclosed	
OCEAN TREASURE	BC	51,201	2002	China	550	Chinese	
INGWAR SELMER	BC	55,733	2011	Japan	1,350	Greek	
NEMTAS 4	BC	56,023	2005	Japan	880	Greek	
EQUINOX GLORY	BC	58,000	2012	China	1,485	Songa Bulk - Norwegian	incl seller in share usd5.mil in
AGIA FILOTHEI	BC	58,802	2010	S. Korea	1,120	Trade Fortune - Greek	bank driven sale
BULK BRASIL	BC	82,449	2008	Japan	1,120	Undisclosed	
EPSON TRADER	BC	82,656	2007	Japan	1,080	Greek	
HANJIN CAPE LAMBERT	BC	179,147	2009	S. Korea	1,900	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
THORCO AMBITION	GC/MPP	9,775	474	2006	Netherlands	Undisclosed	Undisclosed	
MARIELLE BOLTEN	GC/MPP	29,540	1,100	1997	China	270	Greek	

#### 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
CRYSTAL WEST	TAK	8,143		1994	Belgium	3,350	Undisclosed	en bloc each
CRYSTAL ZUID	TAK	8,143		1994	Belgium	3,350	Undisclosed	
NORD PRINCESS	TAK	38,554		2006	China	1,350	Ancora - Greek	
GENER8 ULYSSES	TAK	318,695		2003	S. Korea	3,100	SBM Offshore - Dutch	

### ◆ 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
MARTHA	BC	43,320	7,971	1995		280	
STAR DESPOINA	BC	170,162	21,472	1999	S. Korea	315	
AS TAMINA	CV	33,914	1,058	1998	Germany	290	



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
CORAL ACE	BC	47,286	7,197	1999	Japan	240	as is Oman for green recycling
DURGANDINI	TAK	34,793	8,519	1993		undisclosed	

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
MY ZULAL	BC	23,911	5,284	1984		285	
ZULAL	BC	23,911	5,977	1984	Japan	290	
CAPE FALCON	BC	161,475	19,574	1993	S. Korea	306	

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
ABBAY	GC	15,107	5,689	1984	Britain	230	
HIDASSE	GC	15,107	5,689	1984	Britain	230	
ANDHIKA LARASAT	TAK	149,849	23,537	1991	China	305	as is Singapore, final destination unknown

## ◆ 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
2016-12-02	687.94	733.78	6.0373	88.701	866.1	64.616	929.83	204.87	16961.0
2016-12-01	689.58	731.11	6.0351	88.91	864.29	64.665	929.97	203.91	17018.0
2016-11-30	688.65	733.86	6.1316	88.794	860.85	64.569	945.78	201.59	16941.0
2016-11-29	688.89	731.69	6.1614	88.822	855.33	64.545	939.97	199.42	16960.0
2016-11-28	690.42	732.92	6.1283	89.015	861.41	64.314	941.3	203.28	16985.0
2016-11-25	691.68	730.17	6.1058	89.179	861.31	64.195	932.54	204.5	17056.0



2016-11-24	690.85	728.17	6.1395	89.07	858.97	64.12	931.49	204.57	17071.0
2016-11-23	689.04	732.11	6.2037	88.843	855.88	63.921	924.55	204.1	17016.0
2016-11-22	687.79	731.98	6.2151	88.68	859.37	63.943	928.82	206.84	17135.0
2016-11-21	689.85	730.8	6.2207	88.932	851.61	63.702	938.63	208.98	17119.0

备注：人民币对林吉特、卢布、兰特、韩元汇率中间价采取间接标价法，即 100 人民币折合多少林吉特、卢布、兰特、韩元。

备注：人民币对其它 10 种货币汇率中间价仍采取直接标价法，即 100 外币折合多少人民币。

(2) LIBOR 数据:

统计时间	货币	隔夜	1 周	1 月	2 月	3 月	6 月	12 月
2016-12-02	美元	0.43478	0.461	0.64667	0.74861	0.94639	1.29156	1.64456
2016-11-30	美元	0.43056	0.45822	0.62367	0.7425	0.93417	1.28878	1.639
2016-11-29	美元	0.43422	0.46044	0.61672	0.73444	0.93067	1.29267	1.64067
2016-11-28	美元	0.43422	0.45878	0.60561	0.73194	0.93511	1.28989	1.64122
2016-11-25	美元	0.43478	0.45822	0.60589	0.73194	0.93733	1.28989	1.64511
2016-11-23	美元	0.43422	0.45589	0.592	0.72583	0.93011	1.27989	1.62956
2016-11-22	美元	0.43367	0.45811	0.58422	0.72028	0.92483	1.27822	1.62789
2016-11-21	美元	0.43367	0.45978	0.56778	0.71056	0.91983	1.27433	1.62289
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