



全一海运市场周报

2017.1 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2017.01-02 - 01.06\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【节前货量稳步增长 部分航线运价上升】

因市场继续处于“春节”前出货小高峰阶段，本周中国出口集装箱运输市场总体需求仍保持较为旺盛的态势，供需关系较为良好，部分航线市场运价继续上升。1月6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968.40点，较上期上涨1.8%。

欧洲航线：据研究机构Markit公布的数据显示，欧元区12月综合PMI终值54.4，创2011年5月以来最高，反映出欧洲经济良好的复苏势头，支撑居民消费以及运输需求的稳定增长。货量在“春节”前出货小高峰阶段表现良好，市场总体舱位略显紧张，部分班次满舱出运，市场运价涨后呈小幅回落态势，但总体仍处于相对高位。1月6日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为1116美元/TEU，较上期下跌4.5%。地中海航线，市场表现与欧洲航线基本同步，运输需求稳步增长，供需基本面稳定，船舶平均舱位利用率在90%以上，市场运价有所回调。1月6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1042美元/TEU，较上期下跌4.1%。

北美航线：据美国供应管理协会(ISM)发布的数据显示，美国12月ISM制造业指数为54.7，触及2014年12月以来最高，反映美国经济增长态势进一步巩固，对于运输需求的持续增长起到支撑作用，市场运输需求持续处于高位，美西、美东船舶平均装载率均保持在95%以上，部分航班满载出运。受此支撑，市场运价在上周涨价的基础上继续提升。1月6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2082美元/FEU、3133美元/FEU，较上期分别上涨8.3%、1.1%。

波斯湾航线：运输需求在节前出货高峰期保持旺盛局面，航商继续采取较为严格的运力控制措施，供需关系进一步好转，船舶平均舱位利用率上升至九成以上。受此鼓舞，部分上周末涨价的航商于本周补涨，推动市场平均订舱价格大幅上扬。1月6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623美元/TEU，较上期大幅上涨20.5%。

澳新航线：本周货量稳中有升，供需关系表现尚可，船舶平均舱位利用率保持在90%左右。市场运价在上周涨价的基础上有所回落。1月6日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为892美元/TEU，较上期下跌9.2%。



南美航线：运输需求在旺季高峰的支撑下继续增长，航商通过控制总体运力规模维持了供需关系的稳定，船舶平均舱位利用率约在 90%左右。但由于上周涨价幅度较大，本周运价出现回调。1月6日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2707 美元/TEU，较上期下跌 4.3%。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【下游观望情绪浓厚 沿海综指低位下探】

本周，沿海散货运输市场整体弱势运行，铁矿石、粮食运价指数均较大幅度下跌。1月6日，上海航运交易所发布的中国沿海（散货）综合运价指数报收于 992.60 点，较上周下跌 2.2%。

煤炭市场：12 月份开始，受煤炭供给量回升及煤电大合同签订影响，下游用煤企业观望情绪加重，运力周转加快，供求矛盾加剧，运价持续下跌。不过进入 1 月份，在春节长假临近、大雾天气等因素的支撑下，沿海煤炭运价逐步企稳并小幅回升。需求方面，随着气温下降，冬季取暖用电需求加大，沿海主要电力集团日耗煤水平稳步提升，元旦期间一度攀升至 70 万吨以上的水平。而电厂存煤量持续走低，据统计，1月6日，沿海六大电厂电煤库存下降至 1079.30 万吨，可用天数仅为 16.1 天。加之当前煤炭供需总体平衡，煤价下跌空间有限，面对逐步临近的春节长假，下游电厂纷纷加大补库规模，租船需求较前期有所改善。运力方面，近期受大雾天气影响，环渤海发运港均出现较长时间封航，船舶周转严重受阻，锚地积压船舶数量明显增加，市场可用运力减少，沿海煤炭运输市场供需两端均迎来利好。不过，目前下游用煤企业浓厚的观望情绪仍难以消散，需求增长较为有限，运价仅小幅反弹。

1月6日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 996.54 点。上海航运交易所发布的中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，各航线运价均有小幅上涨，秦皇岛-上海（4-5 万dwt）航线运价为 26.1 元/吨，较上周同期上涨 1.3 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万dwt）航线运价为 35.4 元/吨，较上周同期上涨 0.8 元/吨；秦皇岛至张家港（4-5 万dwt）航线运价为 29.0 元/吨，较上周同期上涨 1.4 元/吨。华南航线方面：秦皇岛-广州（5-6 万dwt）航线运价为 30.0 元/吨，较上周同期上涨 1.2 元/吨。

金属矿石市场：目前，钢铁市场仍处于季节性淡季，而节后多地雾霾，钢厂受环保措施影响限产，铁矿石等原料库存持续攀升，采购积极性下滑。受上述情况影响，沿海金属矿石运价震荡下行。1月6日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1030.54 点，较上周下跌 5.7%。

粮食市场：本周，沿海粮食运输市场成交冷清。南方粮食库存高达 110 万吨，饲料厂选择空间较大，南北利润大幅降低至倒挂，北方发运积极性持续低迷，运力过剩程度加剧。1月6日，沿海粮食货种运价指数报 770.59 点，较上周下跌 12.2%。



油品市场：年关将至，户外作业陆续停工，柴油需求仍较为低迷。且近期全国范围内遭遇雾霾天气，导致道路运输不畅、销售出货遇阻，且各省市限产、限行等政策频出，亦对需求面形成打压，成品油运价难有上涨动力。1月6日，上海航运交易所发布的原油货种运价指数为1541.72点，成品油货种运价指数为1239.27点，均与上周持平。

(3) 中国进口油轮运输市场

【原油运价小幅下降 成品油运价小幅盘整】

新年伊始的国际石油市场表现平静，布伦特原油现货价格小幅波动，周四报56.17美元/桶，与上周四基本持平。本周的全球油轮运输市场交易尚未完全恢复，各船型市场运价不同程度下降，运价综合水平与圣诞节前相比也有所下降。中国进口VLCC运价小幅回落。1月5日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）为1107.89点，较上周四下跌1.0%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场波斯湾航线成交略有减少，可用运力持续增多，短期运力供大于求的矛盾有所增加，市场运价小幅下挫。西非运价也出现下跌。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波26.5万吨级船运价（CT1）报WS95.95，3日平均为WS98.70，平均等价期租租金（TCE）为4.75万美元/天，较上周下跌10.9%；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价（CT2）报WS96.36，3日平均运价为WS97.60，平均TCE为5.36万美元/天，下跌2.5%。2017年《世界油轮运价指数费率本》（WORLDSCALE）的基准费率比上年水平大幅下调。其中，西非至中国宁波航线（CT2）基本费率下调22%，因此，相同运价的WS指数在进入今年时出现明显上调。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场交易冷清，运价下调。西非至欧洲航线运价从WS120（TCE约2.8万美元/天）降至WS110（TCE约2.3万美元/天）。一艘13万吨级船，西非至地中海，1月20日货盘，成交运价约为WS117。黑海至地中海运价从WS120降至WS116（TCE约2.8万美元/天）。波斯湾出发航线的行情依然平稳，至亚洲航线运价波动在WS95至WS120。一艘14万吨级船，巴士拉东行，1月13日货盘，成交运价为WS95。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场运价跌中有稳。跨地中海运价基本恢复节前水平，从WS105上升至WS120（TCE在1万至1.5万美元/天）；北海短程、波罗的海短程运价低于节前水平，分别降至WS100（TCE约8600美元/天）和WS115以下（TCE约2.8万美元/天）。加勒比海至美湾运价跌幅较大，从WS220水平跌至WS150，TCE从3.8万美元/天跌至1.8万美元/天。波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价分别降到WS115和WS110（TCE分别为8000美元/天和1.0万美元/天）。



国际成品油轮 (Product)：运输市场本周的运价小幅盘整。其中，亚洲航线运价与圣诞节前相比有小幅上升。2016 年里，由于与阿芙拉型船的收益差距拉大，部分 LR2 型成品油轮转向了原油运输，这类船舶数量在去年超过 23 艘，多于往年水平。本周，波斯湾至日本石脑油运输航线上，7.5 万吨运价为 WS150，TCE 升至 1.8 万美元/天；5.5 万吨级船运价为 WS145，TCE 保持 1.1 万美元/天；印度至日本 3.5 万吨级船运价约 WS165 (TCE 升至 7300 美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价为 WS195 至 WS200 之间 (TCE 约 1.5 万美元/天)；美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价为 WS110 至 WS130 之间 (TCE 降至 5000 美元/天)。欧洲-美东-美湾-欧洲的三角航线 TCE 从节前的 2 万美元/天降至 1.6 万美元/天)。

(4) 中国进口干散货运输市场

【节后大船走高 指数延续升势】

节后中国进口干散货运输市场成交回暖，尤以海岬型船一枝独秀，支撑综合指数、运价指数和租金指数延续节前反弹趋势。1 月 5 日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数 (CDFI) 为 644.40 点，运价指数为 635.28 点，租金指数为 657.27 点，分别较上周四上涨 6.3%，5.4%和 7.7%。

海岬型船市场：本周海岬型船市场高歌猛进。中国北方至澳大利亚往返航线航次期租成交增多，日租金从节前 8500 美元左右迅速上升至 1.2 万美元上方。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 10917 美元，较上周四大涨 29.7%。近期北方因天气原因导致港口压港持续，客观造成市场可用运力减少；去年 11 月底开始关停钢厂中频炉提高铁矿石需求近 2%，本周钢厂铁矿石库存天数结束 8 周连升转而回落；节后两洋市场租家陆续进场拿船，海岬型船运价应声上涨。太平洋市场，澳大利亚至中国的铁矿石航线船东要价坚决，货主愿意赶在春节前锁定运力，成交运价明显抬升，1 月中下旬的受载期，西澳大利亚至青岛航线成交价集中在 6.30-6.45 美元/吨，较即期的货可到 6.6 美元/吨。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 6.37 美元/吨，较上周四上涨 16.9%。大西洋市场在太平洋市场大涨的带动下，成交陆续放出，加之泛大西洋航线整体走强，至远东航线可用运力收紧，市场成交运价在后半周迅速攀升。5 日成交记录显示，巴西图巴朗至青岛航线，受载期 1 月 15-20 日，成交价为 13.75 美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 13.828 美元/吨，较上周四上涨 6.7%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 9.980 美元/吨，较上周四上涨 8.1%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场租金、运价继续下探。节后太平洋市场延续节前低迷态势，印尼、澳大利亚至中国和印度的煤炭船运成交均不多，且货主占据市场主导，租金和运价继续单边下行。4 日成交记录显示，8.0 万载重吨船，长江口即期交船，经西澳，中国还船，成交日租金为 5000 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 4950 美元，较上周四下跌 12.7%。印尼萨马林达至中国广州航线运价为 4.375 美元/吨，较上周四下跌 3.9%。大西洋市场，美湾粮食货盘有限，运价徘徊不前。南美天气状况良好，部分新豆开始收割，预计本月底有少量大豆货盘放出，市场看高后市，成交运价小幅上涨。5 日成交记录显示，7.5 万载重吨船，受载期 1 月 23-30 日，南美东海岸交船，新加坡-日本还船，成交日租金为 8750 美元/天，外加 37.5 万美元空放补贴。周四，美湾至中国北方港口粮食航线运价为 32.655 美元/吨，较上周四基本持平；巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 20.775 美元/吨，较上周四上涨 2.3%。



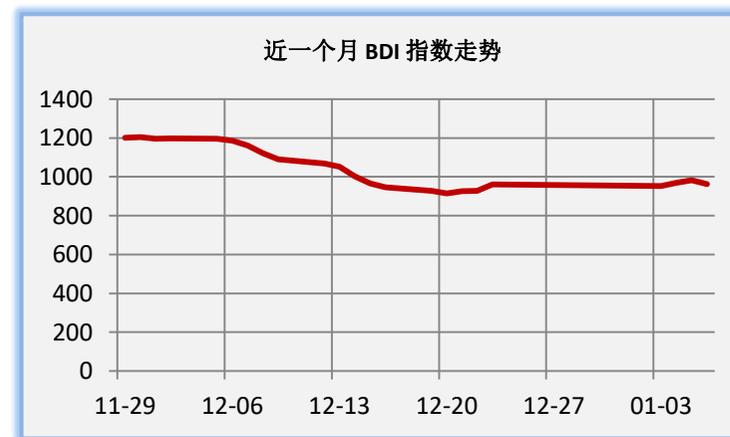
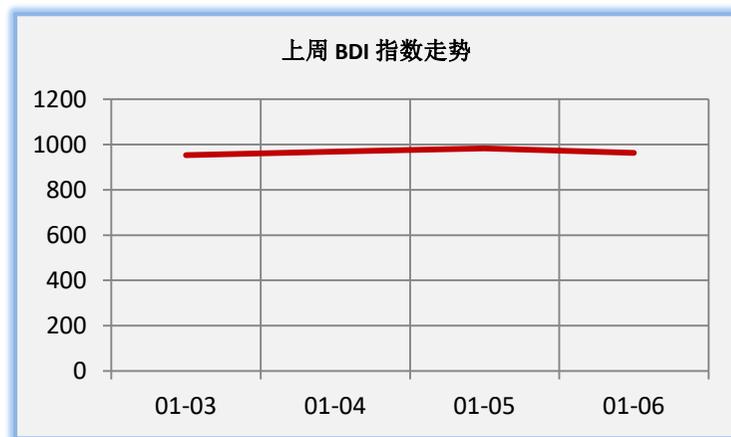
超灵便型船市场： 本周超灵便型船市场运价下跌。市场有部分美湾至远东地区粮食船运成交，太平洋地区成交不多，运力明显过剩。周四，中国南方至印尼往返航线 TCT 日租金为 4867 美元，较上周四下跌 7.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 5.060 美元/吨，较上周四下跌 2.4%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 5.250 美元/吨，较上周四下跌 1.7%。

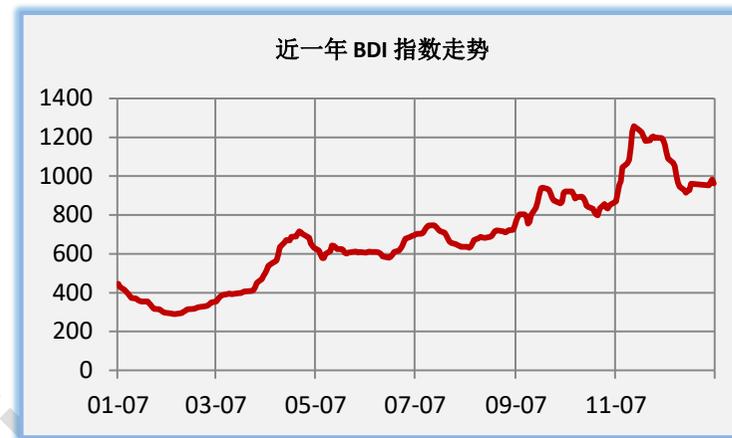
来源：上海航运交易所信息部

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	1月3日		1月4日		1月5日		1月6日	
BDI	953	-8	969	+16	983	+14	963	-20
BCI	1,538	+153	1,674	+136	1,759	+85	1,658	-101
BPI	811	-41	807	-4	837	+30	892	+55
BSI	843	-60	820	-23	795	-25	783	-12
BHSI	559	-38	539	-20	521	-18	508	-13





3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Adam I 2008 79775 dwt dely CJKspot trip via West Australia redel China \$5,000 daily - Glencore

Angelic Peace 2001 74764 dwt dely EC South America 10/15 Jan trip redel SE Asia \$8,700 daily + \$370,000 bb - Phaethon

Elvia 2010 9 3926 dwt dely Hamburgspot trip via Murmansk redel Continent \$8,000 daily - Norden

Equinox Seas 2003 52009 dwt dely S China prompt trip redel W Africa approx. \$4,200 daily - Louis Dreyfus

Four Kitakami 2009 55668 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel Qinzhou \$6,250 daily - cnr



Kyzikos 2007 92598 dwt dely aps US Gulf prompt trip redel Continent intention grains \$10,000 daily + \$150,000 bb - Azure

Laconic 2012 58519 dwt dely Singapore prompt trip redel CJK \$5,800 daily - cnr

Mangan Trader I 2013 83987 dwt dely Casablanca 29/30 Jan trip via US Gulf & Panama redel Singapore-Japan \$12,250 daily - Hayne Shipping

Marbella 2000 72561 dwt dely EC South America 22/26 Jan trip redel Singapore-Japan \$8,350 daily + \$335,000 bb - ADMI

Pioneer 2004 171681 dwt dely Hadong 10/12 Jan trip via Australia redel Singapore-Japan \$11,500 daily - Pano cean

Prabhu Das 2005 76015 dwt dely EC South America 09/15 Jan trip redel Singapore-Japan \$9,000 daily + \$400,000 bb - Cosco

Pu Lan Hai 2010 56965 dwt dely Mumbai prompt trip via WC India redel China \$8,000 daily - cnr

(2) 期租租船摘录

Asia Energy 2001 28083 dwt dely Far East prompt 5-7 months trading redel worldwide \$5,500 daily - CB Marine

Lowlands Pro sperity 2012 179895 dwt dely Zhoushan 10/12 Jan about 12 months trading redel worldwide rate based on 104 % of BCI 5-timecharter average - cnr

Navios Southern Star 2013 82224 dwt dely Longko uspot about 12 months trading redel worldwide basis 115% BPI 4 TC average - SwissMarine

4. 航运市场动态

【2017年亚洲航运面临进一步整顿】

随着韩国韩进海运的破产、日本海运集团的大规模整合以及新加坡航运企业的抛售，亚洲航运产业面对着长期的贸易放缓和运价下跌。

彭博社指出，亚洲的集装箱运输线将面临进一步的整顿。



AP 穆勒—马士基集团和韩国现代商船公司的负责人表示，由于容量过剩，航运企业将继续联合力量来削减成本、提高效率。

韩国现代商船公司首席执行官俞昌根在新年致辞中便说道：“这将是另一个困难的一年。全球航运企业正在准备通过并购和政府支持，以在航运业中的进行长期作战。”

韩国产业银行经济研究所公布的报告显示，受韩景气下滑、全球贸易保护抬头影响，今年韩产业形势仍将严峻，复苏步伐持续放缓，特别是造船、建设、海运等三大行业将尤为困难。造船业方面，韩船厂手持订单将急剧下滑，预计今年将减少 48.1%，加之新接订单严重不足，预计船厂手持作业量将降至 1 年以下。海运业方面，全球海运业结构调整仍在进行，预计供给过剩、运费下跌趋势今年仍将持续。建筑业方面，韩建筑企业海外订单预计增长 4.4%，但受韩房地产低迷影响，国内订单将大幅减少 21.8%。IT 方面，在物联网新产业强劲拉动下，半导体行业持续增长，而显示器行业竞争日趋激烈，预计出口、生产将双双下滑。

彭博社指出，2008 至 2009 年的金融危机后，贸易的复苏带来了过度乐观的景象。这促使航运企业开始订购更大的船只。随着容量增加，各个企业都试图以更低的运费吸引客户，这导致税率下降到了无利可图的水平，并将全球集装箱运输行业陷入亏损中。

由于供应和需求的不平衡已经破坏了行业的稳定性，日本邮船、商船三井以及川崎汽船 3 家日本最大的航运公司于去年 10 月进行了业务合并，并预计将在 2018 年 4 月开始联合运营。

全球第三大的集装箱运输公司法国达飞海运集团公司，则于 2016 年初购买了新加坡的东方海皇航运。

另外，中国远洋运输和中国海运也在 2015 年底进行了合并，成立了亚洲最大的集装箱运输线。

韩进则曾经是全球第 7 大集装箱运输公司。去年，在其债权人停止所有资金支持、以及政府决定不进行干预之后，该公司便寻求法院接管。其竞争对手韩国现代商船公司也由债权银行接手，并进行由债权人牵头的债务重组。

韩国海洋大学的分析员金泰一 (Kim Tae-il) 告诉彭博社：“韩进的消亡带来了行业重组的迫切需要。通过合并和收购，将会有更少的玩家，而他们将可以停止试图相互削弱。”

上海航运交易所数据显示，将一个 20 英尺的集装箱从欧洲运输到亚洲的现货价格连年下降，并在 2016 年下降了 5%。远洋运输顾问公司的新加坡主任 Jason Chiang 告诉彭博社，集装箱运输线数量的减少将可以帮助公司提高运价。



据德鲁里金融研究服务公司估计，全球航运公司预计将在 2016 年损失 52 亿美元(利息和税收计算之前)，且是 2011 年以来最糟糕的一年。此外，国际货币基金组织估计，2017 年的全球贸易将攀升 3.8%，并将是全球金融危机以来最慢的一年。

彭博社引述俞昌根的话指出：“随着艰难时期的延续，全球航运业将会发生许多变化。虽然可以看到一些改进，但不易预测何时会有任何有意义的复苏。”
来源：彭博社

【预测来了！2017 年第一季度中国航运景气度】

2017 年 1 月 3 日，上海国际航运研究中心发布了 2016 年第四季度中国航运景气报告，报告显示，2016 年第四季度中国航运企业经营状况出现普遍好转，中国航运景气指数为 106.45 点，系近两年以来首次回归景气区间。中国航运信心指数为 95.32 点，达到近两年来信心指数最高点，但仍处于微弱不景气区间。中国航运企业家对行业出现的复苏持谨慎态度。其中，船舶运输企业也是时隔两年后大幅跳涨至景气区间。

展望 2017 年第一季度，上海国际航运研究中心认为，中国航运企业的景气状况预计比 2016 年第四季度略有下降，根据中国航运景气调查显示，下季度中国航运景气指数预计为 99.37 点，中国航运信心指数预计为 90.96 点，均处于景气分界线以下。中国港口企业与航运服务企业预计将处于不景气区间，但是船舶运输企业依旧保持在景气区间。

船公司经营状况预计继续向好。根据中国航运景气调查显示，2017 年第一季度，船舶运输企业的景气指数预计为 104.11 点，仍处于景气区间；船舶运输企业信心指数预计为 76.03 点，较本季度下跌 19.88 点，降至较为不景气区间。虽然企业总体经营状况依旧向好，但是企业家对一季度形势较为担忧。其中，干散货海运企业预计下滑较为严重，干散货运输企业景气指数预计为 79.93 点，较本季度下降 26.29 点，跌入较为不景气区间。但同时，集装箱运输企业有望仍保持在景气区间，集装箱运输企业的景气指数值预计为 107.50 点，仍保持在景气线以上。运费预计将有所松动，营运成本将出现上涨，但是受舱位利用率继续提升的影响，企业盈利、流动资金、贷款负债等经营指标仍处于较好的状态，企业总体经营情况仍将持续向好。

港口企业盈利预计将面临挑战。2017 年第一季度，受中国春节等因素影响，中国港口企业景气指数预计为 97.07 点，跌至微弱不景气区间。但中国港口信心指数预计为 116.79 点，仍然保持在相对景气区间。企业盈利景气指数跌至 83.93 点，处于相对不景气区间。但是流动资金、企业融资与资产负债等财务指标依旧保持良好的状态。

航运服务企业经营状况恶化趋势放缓。2017 年第一季度，航运服务企业的景气指数预计为 95.33 点，较上季度上涨 4.77 点，依然处于微弱不景气区间；航运服务企业的信心指数预计为 85.05 点，仍保持在相对景气区间。

来源：上海国际航运研究中心



【散、集、油航运三大板块 2017 都将面临困难挑战】

近日，BIMCO 发布了最新的 2017 航运市场（主要是散集油三大板块）预测报告。根据该报告所做出的警示，由于根据国际货币基金组织的预测，2017 年的全球 GDP 增速将可能达到 2009 年以来的最低水平，2017 年注定将会是又一艰难的一年。

全球经济概况：全球经济——航运之不可奢望太多！

全球经济将依然保持疲软微弱的增长态势，投资缺乏，相应的对于航运未来的需求也将保持较低增长态势。

8 年过去了，整个世界似乎依然在应对着 08 年经济危机以来所造成的巨大改变与挑战，很多问题也似乎未有得到最好的解决，许多重要的经济体仍然处在“复苏”的模式。

而对于航运市场来说，仍将需要多年的时间来通过提高船队利用率之后才能得到明显的改善。现在几乎整个行业的各个板块都存在运力过剩的局面，运力过剩局面亟待解决。

纯粹的从经济层面上来看，2016 年欧洲经济略有改善，而美国和日本几乎停滞。整体来看，除开某些地区间的贸易活动之外，国际间贸易的增长速度并未有明显的好转。

从航运业来讲，我们寄期望于原材料、能源、生产设施的不平衡所带来的流动需要。与世界经济的增长并没有直接的关系。而中国在 2016 年仍然是世界航运进出口的中心。

2017 年全球 GDP 的增长一定会给航运业带来好处吗？未必见得。目前全球 GDP 的增长很大程度上是依靠服务行业在驱动，新兴经济体所带来的“贸易产生的 GDP”增速作用显然有限，所以对于我们之前习惯于 GDP 增长正比于贸易增长正比于航运需求增长的模式，我们需要重新审视。

干散货板块：2016 年是有史以来最糟糕的一年，运力拆解仍将持续才能缓解剧痛。

对于整个干散货海运业来说，2016 年简直可以用恐怖来形容。2016 年 2 月 10 日 BDI 跌至了指数创立以来的历史极低值（290），后续有了缓慢回升，虽然在 11 月份的时候达到了年内的最高值 1261，但主要也是得益于主要为中国运输铁矿石的 CAPE 船型运费暂时拉高所致，中国钢厂年前增产，以及更多的采用进口矿石。另外对煤炭进口的增长也对运力需求侧带来一定的好消息。



五月份的时候，BIMCO 针对干散货海运市场发布了一份名为“通往复苏之路”的分析报告。报告为船东们指出 2019 年达到盈利所必须做与不该做的事情。拆解更多的运力并且控制新造船速度是必须的。

至于 2017 年，对于船东们来说控制运力的增长依然是重中之重的事情，2016 年下半年运力拆解速度远远没有达到应该达到的水平。并且在 2017 以及 18 年还将有大量的新船预计交付，BIMCO 建议要中和新交船所带来的影响，就必须的在未来几年内保持每年 3000 万 DWT 的运力拆解量才可以。BIMCO 预计 2017 年运力供给侧增长率将在 1.6%左右。

油轮板块：完美一年后，形势将不再乐观。

自 2015 年以来，油轮市场可以说是在三大板块中唯一闷声发财的一环，但是 BIMCO 预计这种好运气也即将过去。由于油价低迷带来的消费和存储方面的大幅增长催涨了油轮运费的并保持着比较强劲的势头。但是在 2016 年里不管是原油油轮还是成品油轮，船队运力都增长了 6%，但是需求端的增长却远没有这么快。

BIMCO 预计原油船队在 2017 年的运力还将继续增长 3%，成品油轮船队运力将增长 2.5%。BIMCO 预计油轮运力的拆解将达到 5 年来的最高水平，但是仍将不足以阻挡可能到来的亏本的运费市场。

集装箱船舶运输板块：船舶拆解量达到了极大值，市场基本平衡面得以改善。

从 2015 年市场开始恶化，船队运力增速不减，并且还不断有新船投入进来，2016 年从一开始就没有个好开头，大量的集装箱船队运力需要更多的集装箱化货物来得以填满。为了自我的调节，减速航行、船舶闲置等被人遗忘已久的招数都被放出。这也不够，以至于 2016 年主动的限制新船订单，拆解运力（尤其是巴拿马型船舶），整合合并等没办法中的办法也被用尽。

2016 年堪称集运业整并之年，不管是公司与公司之间的直接合并甚至是吞并，以及几大海运联盟的从新拆分组合划分势力。2016 年我们甚至也看到具有国家背景的航运巨头申请破产保护。

总的来说，集装箱海运也发现已经越来越难以适应市场的新常态——海运需求（国际贸易）的增长速度已经不与全球 GDP 增速成正比例的关系。话说回来，好歹经过 2016 年的反思，世界集装箱船队运力的增速比起需求的增速有所放缓，这是 2010 年以来的第一次，也是亲尝痛苦流血后所做出的没有办法的抉择。



BIMCO 预测，2017 年集运板块全球船队运力将净增长 3.1%，假设全球贸易增长（海运需求）与全球 GDP 的增速的比率保持为 1，另外 IMF 预测的全球 GDP 增速的 3.4% 能够勉强达到，那么集运业的现状或勉强能够维持——既不能多好，也不能更坏，当然了这是最乐观的预测。

来源：信德海事

【日本三大船企详解集装箱业务合并】

随着航运业走进 2017 年，日本三大船企日本邮船(NYK)、商船三井(MOL)和川崎汽船(K Line)社长也于近日发表了新年贺词，对合并集装箱及港口业务阐述了更加具体的愿景。三家公司表示，将针对业务合并制定一个新的商业计划。

对于集装箱及港口业务的合并，三家公司的共识是成立新的合资企业，整合船队及海外码头业务。新的班轮公司将于今年 7 月成立。

与此同时，每家公司也强调了各自的未来计划。

川崎汽船：业务合并旨在产生利润，提高成本竞争

川崎汽船(K Line)社长官村上英三(Eizo Murakami)表示：“业务合并将有助于公司在当前恶劣的环境下产生利润。”

他表示，合资企业不仅仅要整合船队，还要整合操作系统以使成本竞争提升到更高的层次。

和另外两家日本船企相比，K Line 的集装箱船队相对较小，因此村上先生重申，三家公司整合是建立在“地位平等”的基础之上的。

据 Alphaliner 数据，截至今年 1 月 4 日，NYK 拥有 99 艘船，包括 45 艘自有和 54 艘租赁；MOL 拥有 79 艘船，包括 22 艘自有和 57 艘租赁；K Line 拥有 60 艘船，包括 12 艘自有和 48 艘租赁。

除了整合的船队和港口业务，村上还补充道：“我们三家公司将继续独立运营其他业务。不过，未来其他领域的合并也是有可能的。”

商船三井：集装箱业务合并将为日本船企同世界领先航运公司的竞争打下坚实基础

商船三井(MOL)社长池田润一郎(Junichiro Ikeda)则表示：“集装箱业务的合并将为日本船企同世界领先航运公司竞争打下坚实的基础。”



此外，谈到公司非集装箱业务发展战略时，他表示，鼓励员工可以利用集装箱业务整合的契机，考虑如何推进集团下一阶段的发展。“我们欢迎任何有助于公司改革的大胆灵活的想法。”

日本邮船：将最大化新班轮公司竞争力

相比于另两家船企，日本邮船(NYK)拥有更多的集装箱船，并在新合资公司持有最大股份，对此，社长内藤忠显表示：“将集合三家公司最突出的方面，将新公司的竞争力最大化。”

他表示：“我们将通过 NYK 在集装箱业务运营方面的优势，进一步提高系统和操作的有效性。”

此外，三位社长也表示，即使集装箱业务合并，班轮运输仍将继续作为各公司的核心业务，而新的中期业务计划将根据整合的发展再进一步沟通。

有分析师早前曾警告，为了实现合并，三家船企面临潜在的成本亏损，如为提前收回租用船舶取消合同等。另外他们还对“哪家公司会在合并后面临最大风险”、“哪家公司的信息技术系统将作为集装箱船队的统一操作系统”进行了揣测。

来源：中国船检

5. 船舶市场动态

【2016 年全球新造船市场回顾】

航运市场的低迷在今年并没有得到缓解，正经历着金融危机以来最艰难的阶段。与年初相比，克拉克森海运指数下跌了 10%，并在 8 月份时一度跌至自指数推出以来的最低值 7,073 美元/天(克拉克森海运指数 1990 年正式发布)。市场的前景依然受限于世界经济及海运贸易的发展：全球经济在 2016 年依旧处于混沌的局面：许多发展中国家的经济增速疲软，中国继续向更成熟的经济体转型，而英国脱欧事件也增添了欧洲经济的不确定性。许多重要的细分市场行情非常低迷，经营者正承受着严重的财务压力，运力过剩和减缓的需求增速依然让市场充满挑战。

新签订单

2016 年全球新签订单量持续减少，前 11 个月仅有 419 艘合计 2,609 万载重吨签订，以载重吨计同比下降 75%。今年的订单量预计将跌至上世纪 80 年代以来的最低水平。虽然 2015 年的订单数量较前一年相比也下滑了约 25%，但因为大型油轮和集装箱船订单的支持，新订单总量若以载重吨统计则相对稳定。然而今年几乎所有细分船型市场的新签订单量都出现了下跌。此外，新签订单量的减少也部分受到了环保规则规范的影响：IMO Tier III 规则已于



今年年初开始强制执行，为了避免由满足规范而产生的额外花费，一些新造船需求已经在去年提前释放。

支撑散货船订单量的基本只有在中国船厂订造的 30 艘 Valemax 型矿砂船。油轮新签订单仅成交 117 艘，同比下降 76%，尤其是大型原油油轮订单明显减少。尽管有一些特殊油轮订单如小型化学品船及沥青船等，但其体量对总订单量的贡献仍然有限。集装箱船订单的情况与油轮类似，从数量来看同比下滑 72%，市场对大型集装箱船的兴趣明显减弱，3,300TEU 以上的订单仅成交 5 艘。与此同时，巴拿马运河的拓宽、韩进海运的破产、集运联盟的整合、兼并等，更是增加了集装箱船市场的不确定性。今年的新签订单主要集中在一些特殊船型领域，如受船队更新需求影响，欧洲船东订立的一批客滚船订单等。豪华邮轮订单尤为显眼，共计有 32 艘签订，已超过 2014 及 2015 年的总量，其订单总价值占全球新签订单总额的约一半。

交付量与手持订单

2016 年的新船交付量维持在与去年相似的水平，前 11 个月共有 1,537 艘，合计 9,493 万载重吨的新运力投入全球船队。其中，约 1/3 交付的船舶为油轮，今年至今的交付量已经超过去年，同比增长 64%。然而，与年初的预计交船量相比，除油轮以外，主要船型的未交付率在今年均有不同程度的增加，以载重吨统计，总的未交付率已达到 39%且预计全年的未交付率可能会创新高。很显然，在散货船和集装箱船市场费率低迷的情况下，订单延迟交付和撤单的风险增加。而油轮市场相对稳定的收益水平则在一定程度上帮助控制该船型的未交付率在一个相对较低的区间。从船厂方面来看，今年至今成功交付船舶的船厂数量为 324 家，仅相当于高峰时期市场上活跃船厂数量的一半。实际上，已有越来越多的船厂深陷财务困境，产能面临着进一步的调整，2017 年的船舶交付面临严峻的考验。

在新签订单大幅减少和交付量稳定的共同作用下，全球手持订单量加速缩水：2016 年 12 月初手持订单量为 3,713 艘，2.3 亿载重吨，较年初相比缩减 27%。按数量统计，散货船仍占手持订单的 27%，油轮和集装箱船则分别为 23%和 11%。如果以 2015 年的产能为基准粗略估计，当前的手持订单量仅能平均维持船厂未来 2.4 年的生产。

来源：克拉克森

【韩国政府：韩国三大船企肯定不会合并】

韩国金融服务委员会近日再次否认将合并三大船企的猜测。金融服务委员会主席任钟龙表示，为了保持韩国造船业在全球市场上的领先地位，三大船企不会进行合并。

据韩媒报道，任钟龙强调了确保大宇造船作为全球领先船企的重要性。虽然越来越多的呼声要求解散大宇造船、将其与三星重工或现代重工合并，但任钟龙驳斥了这一计划。任钟龙表示，目前，三大船企均在各自的重组计划，合并方案反而会对三家船企造成伤害。



由于亏损增大、会计舞弊行为遭到曝光，大宇造船今年饱受质疑。不过，任钟龙认为，大宇造船的竞争力应当继续保持；无论采取怎样激烈的重组计划，政府都不会影响大宇造船的研发人员，因为这些研发人员是全球最好的，一旦这些研发人员选择了对手国家的船企，韩国造船业将面临严重危机。

任钟龙表示，金融服务委员会预计全球造船业将在 2018 年复苏，因此，必须保证大宇造船继续存活下去。

今年 9 月，克拉克森预测，2018 年全球新船订单量将从今年的 586 艘增至 1322 艘。同时，国际海事组织也在 9 月决定提前实施更加严格的排放规范，这将促使船东订造新船以更换旧船。

任钟龙指出，IMO 硫排放限制将在 2020 年生效；考虑到一艘新船需要 2 至 3 年的时间建造完成，全球新船订单量将在 2017 年下半年开始增加。

来源：国际船舶网

【2016 年 LNG 船订单稀缺 仅 6 艘】

跨入 2017，回望 2016 的 LNG 运输船市场信息，2016 年 LNG 运输船市场关键词主要有：订单稀缺、市场过剩、船东观望。

全球 LNG 船队总数达到 452 艘（包括浮式存储气化装置 FSRU，不包括小型 LNG 船），并有 112 艘在建订单。

2016 年共交付 30 艘，比预计交付的 40 艘减少了 25%。但仍然使全球 LNG 船队总运力增长了 7%，相比不到 5% 的全球 LNG 需求增长，新交付的 LNG 船无疑给已经过剩的市场带来了更大的压力。

直到 7 月，韩国 SK Shipping 向现代重工发出了 2016 年度的第一份 LNG 船订单。最终确认的全年订单总数为 6 艘，其中包括一艘 FSRU 订单，也创下了自 2010 年来最低记录。

自从 2011 年以来，市场从不缺乏 LNG 运输船订单，在 2014 年更是创纪录地订购了 68 艘。随着新造 LNG 船不断交付，而全球液化天然气需求增长的步伐放缓，市场上出现了大量的闲置 LNG 船。这也使得现货的日租费从鼎盛时期的 14 万美金下降到了最低时候的 2.5 万。

由于全球船市的低迷，船厂更是经历着生死考验。LNG 船的造价也处于历史地位，手揣 1 亿 9 千万美元，您就能轻松获得配备最新技术的 17.5 万立方米 LNG 运输船。各位土豪，还等什么呢？



2017 年 LNG 运输船市场预测：订单回暖、运费回升、船东投机再现

根据鹰投资咨询对全球 LNG 市场数据的分析以及和船东、船厂的密切交流，我们对 2017 年的市场还是充满期待的。虽然不会再现 2014 年近 70 艘的订单，但随着部分北美 LNG 出口项目的最终确定，高龄 LNG 船退出历史舞台或改装成为 FSRU 或 FSU，船厂继续开出优惠条款，无论是老牌船东或是投机资本，将会更有兴趣地加入订购的队伍。

简单回看 LNG 运输船发展

在船厂市场份额上，韩国依然保持着巨大竞争优势；而中国的沪东中华，正依托着中国购买的天然气项目，逐渐成为唯一能在与日韩对抗的大型 LNG 运输船建造基地。

关键的 LNG 货舱维护系统，相比曾经辉煌的 Moss 球罐，薄膜型储罐仍然占据着绝对的优势。不过随着专利的过期，行业龙头 GTT 也面临着韩国船厂对其的挑战，SK 最新的 KC-1 薄膜型储罐已经逐渐打破其垄断。

作为与船舶运营成本密切相关的主机推进系统，从老式的蒸汽轮机，到五年前开始火爆的双燃料电驱，再到最近炙手可热的气喷柴油直驱，工业界已经极大地提高了主机的效率。

来源：offshoreintel

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	372.00	2	↑	376.00	-4	↓	0.00		0.00	
Panama	260.00	0		n/a			n/a		515.00	0
Shanghai	390.00	0		0.00			0.00		0.00	



Singapore	357.00	5	↑	368.00	5	↑	493.00	0	503.00	0
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a		884.00	0
Tokyo	390.00	5	↑	395.00	7	↑	0.00		580.00	0

来源: Bunker Ports News Worldwide

截止日期:

2017-01-06

◆ 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
AZURE BAY	BC	31,700		2005	Japan	690	Greek	
ETERNAL OCEAN	BC	33,382		2013	Japan	1,300	German	
TRADING FABRIZIA	BC	35,000		2011	S. Korea	900	Greek	
NAVIOS APOLLON	BC	52,073		2000	Japan	500	Undisclosed	
REDWING	BC	53,410		2007	China	620	Chinese	
SANTA ISABELLA	BC	55,862		2006	Japan	850	Undisclosed	
MEDI IMABARI	BC	56,047		2008	Japan	1,025	Franco Naviera - Greek	
RED JASMINE	BC	76,596		2006	Japan	800	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
PERLA	CV	13,908	1,115	2007	China	450	S. Korean	
WEHR ALSTER	CV	33,694	2,546	2002	Germany	360	Chinese	
WEHR BILLE	CV	33,739	2,546	2002	Germany	390	Chinese	

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
EUGENIE	TAK	157,672		2010	S. Korea	3,600	Great Eastern - Indian	*
DEVON	TAK	159,600		2011	S. Korea	3,900	Great Eastern - Indian	*
TINTOMARIA	TAK	46,733		2003	Croatia	1,350	Undisclosed	



◆ 上周拆船市场回顾

孟加拉国							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备注
PIRI REIS	BC	28,515	6,295	1997	Japan	273	
HUA MING	BC	28,803	7,221	1988	Japan	300	
HUA SHENG	BC	35,325	10,268	1987	Japan	300	
KOTA WISATA	CV	24,155	7,284	1994		322	
UTE OLTMANN	CV	33,964	10,561	1998	Germany	305	
STRAITS VOYAGER	ROR	13,491	10,291	1987	Japan	308	

印度							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备注
HANSA CASTELLA	CV	21,473	7,007	1998	S. Korea	309	
SONOMA	CV	22,420	7,430	1997	Poland	341	
ZIM SAVANNAH	CV	66,937	20,896	2005	S. Korea	334	as is Singapore, incl. ROB
HONG TIGER	GC	34,380	9,510	1989		undisclosed	
TYCHY	ROR	8,044	7,535	1988	Poland	320	
PACIFIC STREAM	TAK	24,728	7,835	1985	Spain	545	800-900 tons solid stainless steel, green recycling

巴基斯坦							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备注
AL AIN	BC	40,926	10,117	1994	Bulgaria	325	

其它							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备注
LONG FU STAR	BC	171,039	19,992	1996		325	
CRESCO	CV	22,900	7,008	1996	Poland	335	subcontinent options
HEINRICH S	CV	33,438	10,588	1998	Germany	315	as is Singapore, final destination unknown
AL ENTERPRISE	CV	61,441	22,444	2003		334	as is Philippines, final destination unknown



ORELIA	TAK	19,974	5,219	2007	undisclosed	
VARADA BLESSING	TAK	299,994	38,115	1993	306	Auction, as is Hong Kong, final destination unknown

◆最新航运公告

【引航员登离船 - 仍面临风险】

国际引航协会 (IMPA) 安全大检查活动聚焦船东责任。船东有责任提供符合规定的引航员登离船装置，并确保登离船程序符合《国际海上人命安全公约》(SOLAS) 的规定。

引航员安全登离船是引航员与服务船舶之间建立的合作关系。当引航员从引航梯登离船舶，他们将自己的安全交付给船方提供的引航员登离船装置。考虑到引航员登离船的危险特性，2012年7月，国际海事组织在 SOLAS 公约第 V/23 条中作了规定，以改善由船舶提供的引航员登离船装置的安全性。

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	韩元
2017-01-06	686.68	728.43	5.9508	88.552	851.57	65.103	871.08	198.38	17249.0
2017-01-05	693.07	729.03	5.9192	89.375	854.36	64.69	874.41	196.38	17270.0
2017-01-04	695.26	724.69	5.9193	89.638	852.32	64.402	877.86	198.28	17318.0
2017-01-03	694.98	727.72	5.9305	89.586	854.96	64.364	881.49	197.13	17355.0
2016-12-30	693.7	730.68	5.9591	89.451	850.94	64.406	869.06	196.75	17371.0
2016-12-29	694.97	725.04	5.9463	89.583	851.23	64.316	869.92	199.31	17389.0



2016-12-28	694.95	727.1	5.9179	89.56	853.17	64.338	874.23	200.3	17362.0
2016-12-27	694.62	726.17	5.9265	89.512	853.08	64.305	877.61	201.58	17294.0

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
2017-01-04	美元	0.69044	0.71833	0.76556	0.82278	1.00511	1.32156	1.689
2017-01-03	美元	0.69544	0.72333	0.77333	0.82	0.99872	1.31767	1.689
2016-12-30	美元	0.69211	0.72333	0.77167	0.81944	0.99789	1.31767	1.68567
2016-12-29	美元	0.68822	0.72333	0.77111	0.81944	0.99789	1.31767	1.68733
2016-12-28	美元	0.68656	0.71533	0.77	0.81611	0.99817	1.31767	1.69011
2016-12-23	美元	0.69378	0.71144	0.76111	0.81444	0.99706	1.31656	1.68956
2016-12-22	美元	0.68656	0.71144	0.75611	0.81333	0.99706	1.316	1.68789
2016-12-20	美元	0.68378	0.705	0.749	0.81056	0.99622	1.32044	1.69067