全一海运市场周报

2017.02 - 第 2 期

◆国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2017.02.06 - 02.10)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【节后货量表现低迷 市场运价普遍回落】

本周，中国出口集装箱运输市场继续受“春节”假期的影响，整体市场表现冷清，供需两方面都处于节后的恢复阶段。本周市场运价出现回调走势，综合指数下跌。2 月 10 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 886.26 点，较上期下跌 6.5%。

欧洲航线：受“春节”长假影响，运输需求处于较为低迷的态势，与此同时，部分航班也处于停航状态，供需基本面保持相对稳定，上海港船舶平均舱位利用率在 85%～90%之间。由于节前欧洲航线经过多次涨价，运价水平较高，本周运价出现回调。2 月 10 日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为 913 美元/TEU，较上期下跌 10.8%。地中海航线，市场表现与欧洲航线基本同步，货量表现冷清，船舶平均舱位利用率在 80%上下，供需关系相对平稳，运价出现下跌走势。2 月 10 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 876 美元/TEU，较上期下跌 11.3%。

北美航线：运输需求在“春节”长假后仍处于恢复阶段，货量表现与节前差距明显，部分运力也因假期原因继续停航，供需关系总体平稳，上海港美西、美东航线船舶平均装载率均在 85%~90%之间。目前北美航线运价水平处于近年来较高水平，本周运价回落。2 月 10 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 1964 美元/FEU、3456 美元/FEU，较上期分别下跌 6.1%、5.0%。

波斯湾航线：运输需求从“春节”假期后逐步恢复，受部分运力停航的支撑，供需关系略有改善，上海港船舶平均舱位利用率约在 9 成以上，市场运价下跌幅度相对较小。2 月 10 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 609 美元/TEU，较上期下跌 3.3%。

澳新航线：运输需求总体表现较为平淡，航线上多数运力已恢复运营，供需关系平衡面临压力，上海港船舶平均舱位利用率降至 85%左右，即期市场运价走低。2 月 10 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 660 美元/TEU，较上期下跌 9.6%。

南美航线：运输需求受长假因素影响较小，供需关系保持平稳，上海港船舶平均舱位利用率维持在 85%左右，本周主要船公司运价有涨有跌，总体运价水平略有下跌。2 月 10 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1960 美元/TEU，较上期下跌 1.1%。

TransShipping

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【节后市场需求提振 综合指数小幅上涨】

2 月 10 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 934.38 点，较上周上涨 2.7%。其中煤炭、金属矿石、粮食运价指数上涨，成品油、原油运价指数维稳。

煤炭市场：节后第一周，下游企业陆续恢复生产经营，工业用电需求增加，电厂耗煤量逐步回升。本周期（2 月 3 日至 2 月 9 日）内，六大电厂平均日耗煤量 44.89 万吨，较上一周期上涨 3.1%；电厂库存也出现小幅回升，本周期内，全国六大电厂平均库存 1145 万吨，较上一周期上涨 5.9%。煤价方面，大型煤炭企业纷纷下调 2 月份动力煤销售价格，加重了市场看空情绪，带动市场成交价格继续回落。2 月 8 日，环渤海动力煤价格指数报收于 588 元/吨，环比下跌 2 元/吨。

本周，煤炭运输市场成交略显活跃，运价稳步上涨。华南地区，因节前煤价相对较高，下游采购企业备货不足，节后补库需求提振。同时，春节期间，内外贸兼营船因南美地区运力需求增多，印尼地区出货不畅导致大批船舶压港等种种原因，纷纷滞留在外贸市场，导致南北线大船运力偏紧，运价出现小幅跳涨行情。华东地区，用煤企业完全复产复工要等到正月十五以后，当前运输市场需求平稳，运价受华南市场带动小幅上升。2 月 10 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 930.39 点，较上周上涨 4.0%。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 22.9 元/吨，较上周五上涨 3.5 元/吨；秦皇岛-张家港（2-3 万dwt）航线运价为 30.8 元/吨，较上周五上涨 2.7 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万dwt）航线运价为 31.2 元/吨，较上周五上涨 3.3 元/吨。华南市场，秦皇岛-广州（5-6 万dwt）航线运价为 30.2 元/吨，较上周五上涨 3.7 元/吨。

金属矿石市场：春节期间钢材社会库存增加幅度超预期，基本面压力加大，但终端需求不明朗，政策力度难预估，钢价短期或在基本面压力下走弱。另一方面，矿石港口库存不断创新高，从一个侧面反映矿石整体基本面仍在不断恶化。本周铁矿石需求平稳，运价随煤炭运输价格上涨小幅上升。2 月 10 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 936.34 点，较上周上涨 1.3%。

粮食市场：节后，北方港口上量稳定，价格延续上涨走势。南方销区，大部分用粮企业仍处于消耗库存阶段，少数中小企业小量补粮。不过，受贸易商挺价情绪较高带动，南方港口粮食价格也出现小幅上涨，南北顺价 10 元左右。运输市场整体平稳，运价小幅上涨。2 月 10 日，沿海粮食货种运价指数报收 695.91 点，较上周上涨 4.3%。

Total Shipping

油品市场：受春节假日因素影响，成品油市场终端需求不旺，国内汽、柴油平均批发价格延续下滑趋势。节后，出行高峰基本结束，汽油需求降低，柴油需求恢复缓慢，市场供需面压力增加，交投气氛低迷。成品油市场弱势运行为主，运价保持平稳。2 月 10 日，上海航运交易所发布的成品油货种运价指数报收 1279.97 点，原油货种运价指数报收 1541.72 点，均与上周持平。

(3) 中国进口干散货运输市场

大船一路下滑 中小型船走升

节后中国进口干散货运输市场呈现“大船大跌，中小船小升”走势，综合指数、运价指数和租金指数延续上周下滑趋势，但跌幅收窄。2 月 9 日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数（CDFI）为 518.79 点，运价指数为 554.69 点，租金指数为 464.95 点，分别较上周五下跌 4.3%，2.6%和 7.1%。

海岬型船市场：本周海岬型船市场量价齐跌，租金跌幅较上周明显放大。中国北方至澳大利亚往返航线航次期租成交稀少，日租金从上周五 6400 美元加速回落至 4500 美元左右。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 4550 美元，较上周五大跌 28.3%。近期西澳大利亚港口遭遇台风，港口被迫关闭，且矿商多数不在市场，太平洋市场船运成交低迷，运价一路探底。澳大利亚至中国的铁矿石航线成交运价较上周跌去近 50 美分，2 月中下旬的受载期，西澳大利亚至青岛航线成交价为 4.50 美元/吨。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 4.430 美元/吨，较上周五下跌 9.1%。大西洋市场，前半周太平洋大批空放运力集结大西洋市场，矿商出货较少，运价跌破 10 美元/吨大关。后半周租家集中进场拿船，市场成交陆续放出，成交运价明显反弹。9 日成交记录显示，巴西图巴朗至青岛航线，2 月受载期，成交价为 10.75 美元/吨,3 月受载期 10.90 美元/吨。南非萨尔达尼亚至青岛航线，2 月底受载期，成交价为 7.25 美元/吨,3 月上旬受载期 7.50 美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 10.617 美元/吨，较上周五下跌 6.2%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 7.25 美元/吨，较上周五下跌 12.5%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场租金、运价延续上周反弹走势。节后内贸市场行情持续向好，南美粮食船运预期高涨，太平洋空放至南美市场运力增多，印尼煤炭出货不畅、价格上涨导致澳大利亚煤炭询盘增多，太平洋市场租金和运价单边上行。8 日成交记录显示，8.3 万载重吨船，2 月 7 日新加坡交船，经西澳，新加坡-日本还船，成交日租金为 8500 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 5688 美元，较上周五上涨 8.0%。印尼萨马林达至中国广州航线运价为 4.541 美元/吨，较上周五上涨 6.0%。大西洋市场，美湾粮食船运难觅踪迹，南美天气状况良好，新豆收割进度快于去年，市场大豆出货提前，船运成交稳定，运价缓步上行。9 日成交记录显示，8.2 万载重吨船，受载期 2 月 15-25 日，南美东海岸交船，新加坡-日本还船，成交日租金为 9200 美元/天，外加 42 万美元空放补贴。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 24.217 美元/吨，较上周五上涨 2.5%。据悉，国

际谷物理事会上调巴西大豆产量和出口量预期：2017/18 年度（2 月到次年 1 月）大豆产量预计为 1.025 亿吨，上年为 9540 万吨；大豆出口预计为 5730 万吨，上年为 5160 万吨。

超灵便型船市场：本周超灵便型船市场止跌回升。太平洋市场，节后钢材出口、镍矿进口增加，加之巴拿马型船市场好转提振市场活跃度，租金、运价双双上行。周四，中国南方至印尼往返航线 TCT 日租金为 4522 美元，较上周五上涨 8.3%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 5.052 美元/吨，较上周五上涨 4.8%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 5.308 美元/吨，较上周五上涨 4.7%。2 月 4 日，菲律宾因镍矿环保政策要求关停和暂停运营 20 家镍矿山，预计将打乱该国雨季结束后的镍矿出口节奏。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价有升有降 成品油运价继续走低】

随着原油价格提升、钻井数连续三周增加，持续两年的美国原油产量下降态势可能结束。本周国际能源机构（EIA）对今年美国原油产量的预计由减转增为 900 万桶/日，并认为明年产量增长更快。国际油价本周小幅下降，布伦特原油现货价格周四报 55.48 美元/桶，比上周四下降 1.8%。全球油轮运输市场成交增多，VLCC 运价触底反弹，中小型船行情有升有降。中国进口 VLCC 运价小幅反弹。2 月 9 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 859.98 点，较上周五上升 8.5%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场本周询盘总体水平较低，短期运力供给略多，运价触底反弹的力度受到制约。西非航线成交稳定，运价跟随中东航线波动。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS76.14，较上周五上升 13.6%，本期平均为 WS72.58，环比下降 1.3%，等价期租租金（TCE）平均 2.8 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价(CT2)报 WS72.57，上升 1.9%，平均 WS72.05，下降 3.4%，TCE 平均 3.3 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场成交较为活跃，西非、欧洲至地中海运价稳中有小幅下降，西非至欧洲、黑海至地中海运价分别稳定在 WS72、WS81，TCE 均为 1.0 万美元/天。三艘 14 万吨级船，西非至地中海，2 月下旬货盘，成交运价均为 WS72.5。波斯湾航线运价震荡下降。波斯湾至地中海航线运价分散在 WS36.5 至 WS55。一艘 14 万吨级船，伊朗至地中海航线，2 月下旬货盘，成交运价为 WS45。另一艘 13 万吨级船，沙特至中国，2 月 25 日货盘，成交运价为 WS72.5。中国进口成交活跃，来源包括红海、地中海和波斯湾。一艘 13 万吨级船，地中海至中国，2 月 16 日货盘，成交包干运费为 265 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场运价稳中有跌。跨地中海运价回稳在 WS90 至 WS100 之间，TCE 约 5000 至 8000 美元/天，北海短程、波罗的海短程运价范围小幅下移，分别为 WS95 至 WS100、WS91 至 WS95。亚洲航线运价下降 WS5，波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价分别为 WS110、WS100，TCE

均在 8000 美元/天以上。科兹米诺至东北亚运价基本稳定，10 万吨货盘的成交包干运费为 50 万美元。加勒比海至美湾运价再跌 WS30，至 WS100（TCE 不足 4000 美元/天）。美国原油进口税增强而出口税减轻，这将影响未来运输结构。去年，墨西哥至美国的原油约 2900 万吨，这些量将转向欧洲和亚洲，属于阿芙拉型船的货盘也将变成更大型船的货盘。

国际成品油轮（Product）：本周综合运价水平小幅下降，成交有所增加。其中，LR 型船运价平稳，MR 型船欧美和亚洲长程运价继续向下，MR 型船西欧短程行情小幅上升。波斯湾至日本航线 7.5 万吨级船石脑油运价维持 WS80 水平（TCE 约 4000 美元/天），5.5 万吨级船运价小幅下降至 WS110 以下。印度至日本 3.5 万吨级船石脑油运价降至 WS145（TCE 约 6000 美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价从 WS145 降至 WS135（TCE 不足 7000 美元/天）；美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价跌破保本点至 WS82.5。欧洲-美东-美湾-欧洲的三角航线 TCE 不足 7900 美元/天。

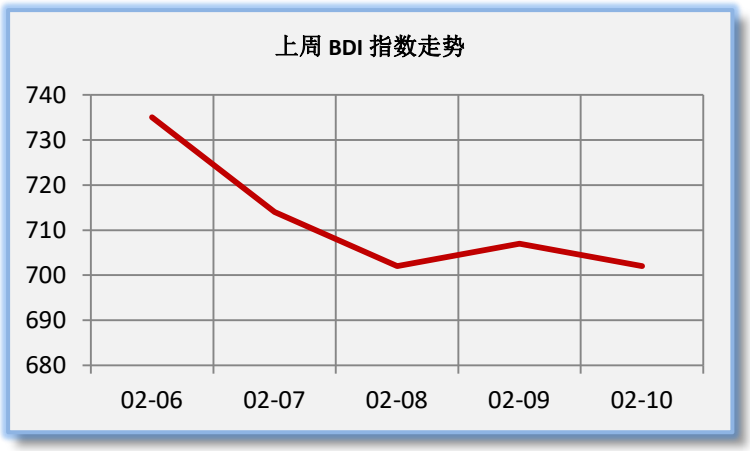
来源：上海航运交易所信息部

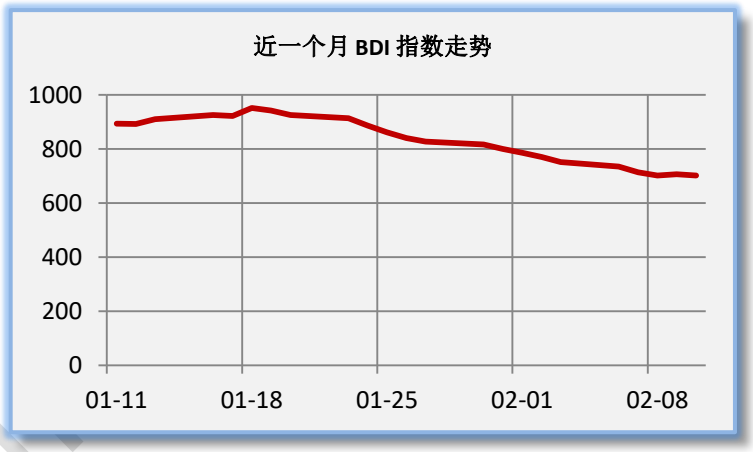
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	2 月 6 日		2 月 7 日		2 月 8 日		2 月 9 日		2 月 10 日	
BDI	735	-17	714	-21	702	-12	707	+5	702	-5
BCI	911	-70	803	-108	725	-78	728	+3	687	-41
BPI	922	0	931	+9	934	+3	940	+6	943	+3
BSI	665	-2	663	-2	665	+2	668	+3	672	+4
BHSI	377	-5	375	-2	378	+3	377	-1	377	0

Total Shipping


上周 BDI 指数走势
740
730
720
710
700
690
680
02-06
02-07
02-08
02-09
02-10


近一个月 BDI 指数走势
1000
800
600
400
200
0
01-11
01-18
01-25
02-01
02-08

近半年 BDI 指数走势
1400
1200
1000
800
600
400
200
0
08-16
09-16
10-16
11-16
12-16
01-16

近一年 BDI 指数走势
1400
1200
1000
800
600
400
200
0
02-11
04-11
06-11
08-11
10-11
12-11

(2) 租金回顾

期租租金（美元/天）

船型（吨）	租期	第 05 周	第 04 周	浮动	%
Cape(170,000)	半年	9,000	9,500	-500	-5.3%
	一年	10,500	10,500	0	0.0%
	三年	10,000	10,000	0	0.0%
Pmax(75,000)	半年	8,250	8,250	0	0.0%
	一年	8,250	8,250	0	0.0%
	三年	8,500	8,500	0	0.0%
Smax(55,000)	半年	8,500	8,500	0	0.0%
	一年	7,500	7,500	0	0.0%
	三年	8,000	8,000	0	0.0%
Hsize(30,000)	半年	6,500	6,750	-250	-3.7%
	一年	6,750	7,000	-250	-3.6%
	三年	7,250	7,250	0	0.0%

截止日期： 2017-02-03

3.航运市场动态

【中英海运协定适用范围扩大至马恩岛】

经中国政府批准，中国和英国于 1996 年签署的海运协定的适用范围已扩大至马恩岛，马恩岛船舶登记处对此表示欢迎。

马恩岛是世界最富盛名的船舶登记地之一。根据此协定，在马恩岛注册的轮船可以从中国提供的“最惠国待遇”中获益，这将为船舶运营商们提供便利。

马恩岛船舶登记处主任 Dick Welsh 表示：“我们非常高兴中国政府同意将马恩岛纳入《中英海运协定》的适用范围。这充分彰显了马恩岛国际地位的提升，同时也将显著降低马恩岛注册船只在中国港口停泊时所需缴纳的费用。”他指出：“对于马恩岛的船舶注册业务而言，亚洲是一个增长非常强劲的市

Total Shipping

场。最新数据显示，马恩岛船舶注册总吨位的 60%以上由亚洲公司拥有或者管理。中国赋予马恩岛‘最惠国待遇’将会增强马恩岛船舶注册业务的竞争力，并为我们客户所在行业的发展提供助力。作为享誉世界的船旗国，马恩岛也将因此利好消息而吸引力大增。”

Dick Welsh 强调：“对于众多需要出入中国港口进行贸易的干散货船运营商来说，马恩岛获得中国‘最惠国待遇’是一个令人振奋的好消息。近几年，马恩岛成功吸引了多艘世界最大吨位级散货船来岛上登记注册，其中绝大部分的货轮由亚洲公司进行管理并且与中国有贸易往来。目前，散货船在马恩岛船舶注册总吨位中所占的比例超过了 35%。根据协定，马恩岛注册的轮船在中国港口停靠时需要缴纳的港口税费将会大幅减少，此举可以为船舶运营商们节省成本。”

来源：中国船检

【罕见！马士基集团和马士基航运双双报亏】

马士基集团 2 月 8 日发布 2016 年全年财报显示，马士基集团去年利润亏损 19 亿美元。其中马士基钻井业务亏损 6.94 亿美元，供应服务亏损 12 亿美元；备受市场关注的马士基航运也时隔多年报出亏损 3.76 亿美元，而 2015 年该业务盈利 13 亿美元。

马士基集团历史上唯一一次全年亏损还是金融危机后的 2009 年。当年马士基集团亏损 12.92 亿美元，其中马士基航运亏损了 3.83 亿美元。

2016 年实际利润符合低于 10 亿美元业绩预期

从财报来看，今年马士基集团层面报亏主要因为财务操作——马士基石油钻探资产减值 14 亿美元（2015 年同期 2700 万美元）、马士基供给服务资产减值 12 亿美元（2015 年 0 美元），因此总体税后资产减值达 28 亿美元（2015 年 26 亿美元）。

事实上，由于马士基码头、马士基石油、丹马士等业务板块都实现了盈利，马士基集团去年的实际利润尽管大幅度降低，仍然有 7.11 亿美元。尽管与预期保持一致，但该业绩并不尽如人意。2016 年的实际利润主要受到马士基航运亏损的影响。由于严重的供给过剩以及市场长期需求预期降低，马士基石油钻探和马士基供给服务资产减值共 27 亿美元，这导致马士基集团 2016 年报告利润亏损 19 亿美元。

马士基集团称，集团 2016 年实际利润 7.11 亿美元，符合集团此前宣布的实际利润低于 10 亿美元的业绩预期。与 2015 年相比，实际利润减少主要是由于马士基航运和马士基供给服务业绩亏损，马士基码头、马士基油轮和马士基拖轮(船型 船厂 买卖)与海上救援（施维策）实际利润降低。但另一方面，马士基石油、马士基石油钻探和丹马士实际利润实现增长。

Total Shipping

2017 年预计将实现超过 10 亿美元的增长

马士基航运 2017 年实际利润与 2016 年相比预计将实现超过 10 亿美元的增长，因此，马士基集团预计 2017 年集团实际利润将高于 2016 年。（7.11 亿美元）。集团 2017 年项目资本总支出预计在 55 亿至 65 亿美元之间（2016 年 50 亿美元）。海运及物流业务板块预计实际利润超过 10 亿美元。

由于集装箱运价逐步回升，马士基航运预计实际利润与 2016 年相比将实现超过 10 亿美元的增长（2016 年亏损 3.84 亿美元）。全球集装箱海运运输需求预计将增长 2%至 4% 。

海运及物流业务板块的其他业务单元（马士基码头、丹马士、马士基拖轮与海上救助以及马士基集装箱工业有限公司）预计 2017 年实际利润与 2016 年持平（2016 年 5 亿美元）。

能源业务板块预计 2017 年实际利润在 5 亿美元左右，马士基石油预计将成为该利润的主要来源。

马士基集团表示，2017 年马士基集团全年预期有相当大的不确定因素，这不仅受到全球经济发展、集装箱运价、油价等因素的影响。集团对实际利润的预期取决于许多客观因素。

在 2016 年 12 月份集团举办的资本市场日活动中，马士基集团宣布 2017 年的重心仍是整合海运及物流业务、降低马士基码头和丹马士的成本、完成对汉堡南美的收购，同时为集团旗下的石油及石油相关业务寻求结构性的解决方案。

马士基集团首席执行官施索仁（Søren Skou）表示：“2016 年是困难重重的一年，我们在各个市场都遇到了挑战。然而，2016 年也是我们决定要对集团进行全面改革的一年。我们已经明确了新的战略方向，在未来几年将致力于把马士基集团打造成一个专注于集装箱航运、物流和港口业务的公司，以再次实现营收增长。

来源：国际船舶网

【此消彼长：巴拿马型船市场贸易排名澳洲跃居第二】

2 月 9 日 毋庸置疑，了解航线上贸易量的增减情况是船东优化经营策略的关键。

目前全球 5 大贸易航线上针对巴拿马散货船市场的演变可以以十亿吨海里（该数据是由船队里的每条船所载货物重量乘以运输航程得出）来计量。

Total Shipping

巴拿马型船舶大多是在进行谷物贸易运输，特别是大豆。之前的谷物运输是由巴西发往中国，然而这条航线自 2015 年最后一个季度的鼎盛之后已经开始呈下降趋势。

巴西大豆出口的主要竞争对手是美国。美国出口中国的航线贸易在 2014 年到 2015 年之间盛极一时，这得益于大豆产量的大丰收降低了出口价格，却增加了出口中国的销量。同时期的巴西大豆产量因自然灾害大打折扣，所以一定程度上可以说是美国“窃取”了巴西应有的出口中国的贸易成果。

2016 年的第四季度巴西出口中国贸易量下跌持续，而澳大利亚和美国至中国航线增长，澳大利亚甚至一跃成为第二。目前中国是澳大利亚第一大贸易伙伴，也是澳大利亚第一大出口市场。目前，澳大利亚对华出口主要是能矿资源产品和农产品等初级产品。澳大利亚是中国最大的铁矿石进口来源地。2015 年，我国从澳大利亚进口的铁矿石超过 6 亿吨，占中国进口铁矿石总量的 63.7%，金额约 358.6 亿美元。澳大利亚同时也是中国牛肉、羊毛、大麦等农产品最大供应国。去年中国从澳大利亚进口牛肉 15.6 万吨，占牛肉进口总量 32.9%，金额约 7.9 亿美元；进口羊毛 17.4 万吨，金额 15.7 亿美元；进口大麦 436.2 万吨，金额是 12.5 亿美元。中澳自贸协定 2015 年 12 月 20 日已经正式生效。据中国海关统计，去年上半年，澳大利亚对华出口 305.9 亿美元，其中铁矿石、农产品和煤炭分列前三大出口商品。

所以巴拿马型散货船东们应该要充分考虑到这些政策导向因素，这样才可以让自己的船队利润最大化。

来源：海运圈商务网

【集运市场：金鸡报“涨”】

1 月 20 日是中国传统农历小年，由上海航运交易所发布的上海出口集装箱运价指数（SCFI）报收 971.64 点，当天虽有近 2%的下跌，然而去年年底至今，SCFI 连续窄幅震荡上扬，市场信心日益坚定（见图）。目前该指数尚处于低位区间，集运业长期向好的态势尚需其他技术层面佐证。

随着运价的回升，市场供需主要矛盾逐渐向货主端靠拢。值得关注的是，相当多的班轮公司将于 2 月 1 日起进一步上调 FAK 包箱费率，而农历正月初一是 1 月 28 日，可以想见的是从小年到农历元宵节后的一段日子里，亚欧航线的运力需求会持续下跌——基于以上对传统趋势的判断，与亚欧线相关的货主特别是大货主会绕开这段上升区间，而 3 月 1 日发布的各大班轮公司调整后的 FAK 包箱费率令人瞩目——这项费率可以从很大程度上反映集运业今年的态势。

大势：鸡犬升天

Total Shipping

今年，集运运价回暖的概率已变得相当大，集运业基本面也向好——因班轮公司陆续合并，倒闭造成的市场集中度提升是主要原因。据德鲁里预测，东西主干航线相关的平均合同费率将有超一成的提升，而随着运费的提升，人民币汇率因素也不得不引起托运人及最终收货人双方的高度重视。

对大货主来说，以 3 月 1 日发布的 FAK 包箱费率结合人民币的当期汇率走势，于一季度末展开合同费率谈判是明智之举——因为今年一些传统惯例正在被打破，故而不能以传统眼光来固步自封。例如，据外媒报道，随着欧洲经济进入复苏通道，原本在农历新年进入需求淡季的北欧航线班轮出现超额订舱现象，班轮公司将根据运费高低选择性地落箱，已经有一些无船承运人为获得“安全舱位”而协议提高费率后的即期运价。其中一位企业高管称：即便与多家班轮公司签订有非保障性的滚动合同，但此番超额订舱依然让企业措手不及。

局地：鸡飞狗跳

除欧线的非常态趋势外，4 月 1 日开始的班轮公司联盟重组也将给班轮市场带来不确定因素。前期的联盟间份额争夺战显然会给运价带来波动，但受益于市场集中度的提高和客户选择面的收窄，这种波动应该被认为是震荡向上的。且新联盟的组成必定需要一定的磨合期，班轮公司也不会在这个节骨眼儿上大打价格战，这反而会乱了自家方寸。

值得担心的是南美线。随着预期中马士基集团收购汉堡南美船务的日期临近，可以想见的是马士基集团必然在南美线的运价上大做文章，以期在尽可能短的时间内吸足南美线的份额筹码，静候今年甚至明年南美线的运价拉升。且马士基航运没有联盟重组的压力，如果说今年有集运价格战特别是南美线的价格战，喜闻乐见者一定是马士基航运。

之所以有这样的预判，很大层面上是基于特朗普上台后“美国优先”的主导政策，南美作为美国传统的后花园，在这种政策下很可能回归并加强其作为美国原料供应链和市场开拓地的地位。无论从地缘因素还是从现实因素考虑，特朗普强硬贸易政策的受益方只能是那些美国传统上的合作伙伴。

1 月 23 日，特朗普正式宣布美国退出跨太平洋伙伴关系协定（TPP）。

来源：航运交易公报

4.船舶市场动态

【深度：船舶行业 2017 年前景分析】

近日，前瞻产业研究院发布的《2017-2022 年中国船舶制造行业市场需求预测与投资战略规划分析报告》指出，当前船舶行业正处于加速探底的结构调整

Total Shipping

期，我国通过此前的淘汰、消化、整合、转移过剩产能，已将 2012 年的 8000 万载重吨的产能削减至 2015 年底的 6500 万载重吨，目前仍存在 30%以上的过剩产能。如何更快更好地去除过剩产能、加快结构升级，已成为摆在我国造船行业面前的难题。

数据显示，2016 年前 11 月仅有 419 艘合计 2609 万载重吨，以载重吨计同比下降 75%，订单量预计将跌至上世纪 80 年代以来的最低水平。在行业产能过剩的背景下，2017 年南北船整合有望进一步提速。业内人士表示，2016 年造船企业面临的困难远比数字上表现的严重，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，这意味着多数船厂仍没有新订单。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。

在新签订单量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 3713 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。

2016 年的新船交付量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 2016 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。从船厂方面来看，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 年船舶行业将面临生死关。

2017 年供应前景或将好转油轮

在最新的油轮意见中，Poten & Partners 表示，尽管行业订单仍然居高，2017 年的油轮供应前景要比粗略看上去更好一些。

2017 年订单的现行交货时间表表明，新油轮的交付量将达到 2009 年以来的最高水平，咨询公司表示，市场如何吸收这样的吨位仍然是不确定的。

然而，Poten & Partners 认为，计划和实际交付之间的差异是这些关键因素之一。

Poten & Partners 解释表示：“历史表明，预定交货和实际交货之间可能存在显著差异，特别是在具有挑战性的价格环境的时期。”

咨询公司将 2005-2016 年期间的实际交付量与按计划交货的水平进行比较，结果表明超大原油运输船(VLCCs)在各种油轮段中的平均交付率最高，达到 80%——从 2006 年和 2008 年的 100%到 2013 年的 53%

Total Shipping

公司表示：“VLCCs 的高输送比并不意外。由于 VLCCs 主要在大型、知名的场地建造，所有者通常资本充足，订单数据更为可靠。”

Poten & Partners 表示，即使在 2005-2008 年货运市场强劲期间，该板块也有 65%的预定新船实际交付。

公司总结表示：“基于船舶交付的历史变率及其与货运市场的明显相关性，50%的原油油轮订单的原定于 2017 年的产品运输商可能不会于今年交付。”

2017 年将迎来交付高峰集装箱船

根据克拉克森 2017 年最新数据，全球集装箱船手持订单 2017 年预计共交付 240 艘，合计 1683126 标箱；其中 8000TEU 以上集装箱船交付 95 艘，合计 1347537TEU；总运力占 2017 年集装箱船预计交付总量的 80.06%。其中 55 艘 12000TEU 及以上新船在今年交付运营，总运力超过 80 万 TEU。

尽管这些新建集装箱船不可能全部按照预期按时交付给船东，不过，克拉克森预计，2017 年全年，各类型集装箱船新船交付量共计将达到 130 万 TEU 左右。与 2016 年全年集装箱船交付量 90 万 TEU 相比，，预计今年交付量将比去年提高 41%。

根据克拉克森数据，2017 年，全球集装箱船订单量仅为 80 艘、25 万 TEU；相比之下，2015 年集装箱船订单量为 250 艘、230 万 TEU。按 TEU 计算，去年集装箱船订单量同比 2015 年降幅接近 90%。

在去年订造的集装箱船中，大部分为小型支线船。除了去年 12 月伊朗国航（IRISL）在现代重工订造的 4 艘 14000TEU 集装箱船外，2016 年全年没有任何大型集装箱船新订单。而在 2015 年，15000TEU 及以上的集装箱船新船订单量共计 60 艘。

去年集运市场的疲软导致许多航运公司将在建新船的交付时间推迟至今年以后。

克拉克森数据显示，目前超大型集装箱船手持订单量排名前 4 的航运公司分别是马士基航运、Seaspan、达飞轮船和中远海运集团。

2017 年市场不温不火干散货

国际海洋战略(MSI)预测， 2017 年散货船运价将走低。

对于干散货航运业来说，2016 年是糟糕的一年。2016 年 2 月 10 日，BDI 指数 290 点，达到历史最低点，此后该指数稳步回升，在去年 11 月中旬达到峰

Total Shipping

值 1261 点。这主要受好望角型散货船驱动，同时也有利于中国好望角型船订单的增长，因为它们将主要的铁矿石商品运往中国。此外，中国煤矿作业天数的减少逆转了煤炭进口减少的趋势，需求增长盖过了船队运力净增长的影响。

波罗的海国际航运公会(BIMCO)近期也发布报告称，2017 年，船东一定要更加谨慎地处理市场运力。如果延续 2016 下半年极低的旧船拆解活动水平，显然将不可能实现所需的零船队增长。BIMCO 称，有 2017 年和 2018 年依然有大量船舶将交付，消除新船涌入市场的影响，唯一的方式就是每年必须拆解 3000 万 DWT 运力，理论上来讲这并非难以完成，但是自 2016 年 6 月份以来，拆船活动的减少已经拉响了警报。BIMCO 预计在 2017 年运力增长幅度大约为 1.6%(2016 年为 2.2%)。

来源：中国船检

【1 月份韩国船企接单量重回全球第一】

今年 1 月份，韩国船企接获了全球一半以上的新船订单，韩国船企接单量在时隔数月后终于超过了中国，单月排名重回全球第一。

克拉克森最新数据显示，2007 年 1 月，全球新船订单量共计 60 万 CGT，相比去年同期的 56 万 CGT 有所提高。其中，韩国船企接获 7 艘新船订单，总计 30 万 CGT，相当于全球新船订单量的 55.5%，排名第一；而在 2016 年 1 月，韩国船企未能接获一艘新船订单。

中国船企今年 1 月共接获 8 艘新船订单、11 万 CGT，接单量位居全球第二。排名第三的是日本船企，接单量仅为 1 艘，共 2 万 CGT，各占 18.3%和 4.1%。

截止今年 1 月底，全球船企手持订单量 8187 万 CGT，创下 2004 年 9 月以来的最低水平。中国船企手持订单量共计 2840 万 CGT，位居第一。日本船企手持订单量为 1926 万 CGT，排名第二。韩国船企手持订单量共计 1897 万 CGT，依然不敌中国和日本船企，排名第三。

去年韩国船企遭受订单荒，然而从去年年底开始韩国三大船企相继接获新的订单，给韩国造船业回春带来了一股暖流。

韩国造船业人士分析称，目前韩国船企订单总量与去年水平相持平，仅凭一个月的成绩还无法预测全年业绩，不过这是一个很好的开头，预计今年这一势头有望持续下去。

来源：国际船舶网

Total Shipping

【二手散货船成交旺盛的背后】

在供需矛盾未发生根本性改变的情况下，干散货船交易市场中期向好。船东在二手船交易市场极为活跃，却不进入新船市场，反映出它们对未来市场持谨慎乐观态度

新年伊始，二手干散货船交易市场不断曝出成功交易的各种热点新闻。实际上，1 月前两周，克拉克森录入统计的二手干散货船成交达 28 艘，平均每个工作日成交 2.8 艘。

近期二手干散货船的旺盛成交，承继了去年的走势。根据克拉克森统计数据，去年全球二手干散货船市场成交船舶 612 艘，同比上涨 33.33%。去年的成交量也远高于 2014 年的 378 艘、2013 年的 480 艘和 2012 年的 402 艘，仅略低于 2007 年的 683 艘。

去年二手干散货船交易热情基本持续全年，其中 9 月和 11 月的单月成交超过 60 艘。成交高位的背后，是干散货船货运价格在去年 2 月创出历史最低。不过，船东看到的是否极泰来的希望。

根据相关技术分析，市场存在 3～4 年的小周期——基钦周期，在底部盘亘两年的市场有反弹的需求。英国经济学家基钦认为，这种小周期是心理原因所引起的有节奏运动的结果。

与船东的市场预期相印的是，近来干散货运输市场仍在反弹，呈现出淡季不淡的趋势。

根据波罗的海航运交易所的数据，1 月 17 日，干散货运价综合指数（BDI）收于 922 点，海岬型船日均获利 11155 美元，巴拿马型船日均获利 8134 美元，超灵便型船日均获利 7639 元，同比均大幅抬升，尤其是目前海岬型船的租金价格，较去年 12 月的日均 9665 美元上涨 15.41%。干散货运输市场的走势，不但表现为淡季不淡的状态，更凸现出向好趋势。

不过，在供需矛盾没有未根本性改变的情况下，干散货船交易市场向好也是中期的。这也是船东虽然在二手船交易市场极为活跃，却不进入新船市场的原因，反映出它们对未来市场持谨慎乐观态度。

来源：航运交易公报

Total Shipping

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	338.00	-2	↓	343.00	-2	↓	0.00			0.00		
Panama	260.00	0		n/a			n/a			515.00	0	
Shanghai	353.00	1	↑	0.00			0.00			0.00		
Singapore	322.00	-3	↓	354.00	0		490.00	-2	↓	500.00	-2	↓
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0	
Tokyo	375.00	10	↑	378.00	3	↑	0.00			570.00	5	↑

来源：Bunker Ports News Worldwide　　截止日期：2017-02-10

◆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 04 周	第 03 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 05 周	第 04 周	浮动	%	备　注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,300	8,400	-100	-1.2%	

Tori Shipping

苏伊士型 Suezmax	160,000	5,400	5,400	0	0.0%
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,400	4,400	0	0.0%
LR1	75,000	4,100	4,100	0	0.0%
MR	52,000	3,250	3,250	0	0.0%

截止日期： 2017-02-10

(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	TAK	310,300	Namura, Japan	2019	Kyoei Tanker - Japanese	Undiclosed	
2	TAK	319,000	Hyundai, S. Korea	2018	DHT - U.S.A	8,300	
1+1	TAK	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2018	Fukujin Kisen - Japanese	Undiclosed	
2+2	TAK	9,900	AVIC Dingheng, China	2019-2020	Utkilen - Norwegian	2,500	Ice 1A, StSt
2	POPAX	30,000 GT	Visentini, Italy	2018	Balearia Eurolineas - Spanish	10,740	dual fuelled, 810 pax
2	ROR	8,000 IM	Hyundai Mipo, S. Korea	2019	CLdN - Belgian	5,950	
1+1	FSRU	170,000 CBM	Hyundai, S. Korea	-	Kolin+Kalyon - Turkish	23,000	

◆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
BIZON	BC	23,800		2010	China	380	Chinese	at auction
CWB MARQUIS	BC	39,400		2017	China	1,400	Undisclosed	auction sale, laker
INDIGO FELICITY	BC	28,375		2010	Japan	750	Greek	
BBC NEPTUNE	BC	37,506		2010	China	930	European	
GENCO CARRIER	BC	47,180		1998	Japan	350	Undisclosed	
DARYA BHAKTI	BC	56,060		2005	Japan	800	Bangladeshi	
BRILLIANT PHOENIX	BC	61,242		2016	Japan	2,260	Undisclosed	
CONTI SPINELL	BC	75,200		2011	China	1,100	S.Korean	
FLAMA	BC	80,448		2011	S.Korea	1,480	Norwegian	

Tori Shipping

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
MSR NO.1	GC/MPP	8,973	652	1998	Denmark	250	Undisclosed	

油 轮								
船　名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备　注
SHINEI	TAK	106,361		2002	Japan	1,060	Eurotankers - Greek	
ATHINEA	TAK	107,160		2006	S.Korea	2,100	Far East	
HIGH ENDEAVOUR	TAK/CHE	46,991		2004	S.Korea	1,350	Greek	en bloc each* incl.
HIGH ENDURANCE	TAK/CHE	46,992		2004	S.Korea	1,350	Greek	4 yr TCB
BRO COMBO	TAK/CHE	16,597		2003	Japan	1,050	Far East	

◆上周拆船市场回顾

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
LOBATO	TAK	44,600	10,979	1993	Brazil	220	as is Brazil

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
STAR ELEONORA	BC	164,218	22,480	2001	Taiwan	345	Full Sub-Cont delivery option
HANJIN VIENNA	CV	68,263	23,672	2000	S.Korea	285	Auction Vancouver, extra payment for 2,100t ifo/530t mdo

◆最新航运公告

【货物索赔 - 无过错情形下的案件处理：《保赔协会间纽约土产交易格式协议》】

在最近的 TRANSGRAIN SHIPPING (SINGAPORE) PTE LTD V. YANGTZE NAVIGATION (HONG KONG) CO LTD & ANOR (MV YANGTZE XING HUA) [2016] EWHC 3132 (COMM) 一案中，商事法庭判决，《保赔协会间纽约土产交易格式协议》 (ICA 协议)并入租约，调整租家和船东之间的责任分担，从而避免争议解

Total Shipping

决的延迟，并避免律师从代价高昂的货损索赔诉讼中获益。ICA 协议通过适当的 ICA 条款引入租约。

【菲律宾：镍矿公司停业】

据报道，菲律宾环境与自然资源部 (DENR) 有意关闭菲律宾 41 家镍矿企业中的 23 家。5 家公司被菲律宾环境与自然资源部(DNER)暂停经营。

在菲律宾装载镍矿的会员，应首先确保未装运出自名单中矿产企业的镍矿，因为这些企业面临 “矿物盗窃”指控，会使情况复杂化并导致延迟。

【新型邮件钓鱼付款诈骗】

UK 协会注意到，新近出现一种通过邮件钓鱼付款的诈骗术。会员在回复邮件前，应注意检查邮件和地址，谨防上当受骗。

此类邮件一般发自船方或船东，要求收件人确认转账信息以及安排检验员或拖船服务等。

在近期多起案件中，一些未显示协会信息、代理信息或抵达日期且未抄送总部的邮件，十分可疑。而且，尽管正文显示的邮件地址看似正规，但邮件抬头的地址显示的却是“GMAIL”个人账户。

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
2017-02-10	688.19	733.06	6.0674	88.707	859.72	64.374	858.1	194.93	16715.0

Total Shipping

2017-02-09	687.1	734.95	6.1399	88.552	861.11	64.412	861.21	195.25	16672.0
2017-02-08	688.49	735.39	6.1372	88.738	861.87	64.228	861.91	194.87	16598.0
2017-02-07	686.04	736.93	6.139	88.434	855.35	64.418	858.79	194.02	16588.0
2017-02-06	686.06	740.1	6.1	88.433	857.29	64.214	858.66	193.23	16616.0
2017-02-03	685.56	738.25	6.0781	88.354	859.24	64.464	865.3	195.2	16724.0
2017-01-26	685.88	738.21	6.0596	88.415	867.56	64.419	864.8	192.75	16917.0
2017-01-25	685.96	736.13	6.0297	88.43	860.42	64.389	863.71	194.66	17000.0

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
2017-02-03	美元	0.69278	0.72167	0.77556	0.84111	1.034	1.34989	1.71344
2017-02-02	美元	0.68833	0.72056	0.77667	0.84111	1.03372	1.34878	1.71233
2017-02-01	美元	0.69111	0.7215	0.78	0.84167	1.03456	1.35044	1.71511
2017-01-31	美元	0.69	0.7215	0.77944	0.83944	1.03456	1.34739	1.71344
2017-01-30	美元	0.69167	0.72206	0.78	0.84111	1.034	1.35656	1.72483
2017-01-27	美元	0.69	0.72011	0.77833	0.84222	1.039	1.35878	1.724
2017-01-26	美元	0.68722	0.72178	0.77611	0.84222	1.039	1.36183	1.72817
2017-01-25	美元	0.68833	0.72344	0.77611	0.84556	1.03733	1.35683	1.71872

Total Shipping