



# 全一海运市场周报

2017.04 - 第4期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. [中国海运市场评述\(2017.04.17 -04.21\)](#)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【运输市场总体平稳 航线运价小幅波动】

本周，中国出口集装箱运输市场总体表现较为平稳，供需基本面处于较为稳定的局面，航线运价波动幅度较小。4月21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807.55点，与上期基本持平。

**欧洲航线：**据研究机构 Markit 公布的数据显示，欧元区3月服务业 PMI 终值为56.0，显示欧元区经济前景继续处于景气区间，对于运输需求保持增长态势起到支撑作用，由于总体运力规模相对稳定，供需基本面比较平衡，上海港船舶平均舱位利用率在90%~95%之间，市场运价小幅上涨。4月21日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为880美元/TEU，较上期上涨1.6%。地中海航线，近期意大利等南欧国家经济形势相对稳定，运输需求略有回暖，供需关系出现改善，上海港船舶平均舱位利用率在95%左右，支持即期市场订舱价格小幅上升。4月21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841美元/TEU，较上期上涨1.7%。

**北美航线：**据美联储发布的数据显示，美国3月就业市场状况指数为0.4，较前值下滑，显示出美国就业情况出现放缓迹象，对当地居民消费产生不利影响，拖累运输需求的增长停滞，上海港美西、美东船舶平均舱位利用率保持在90%~95%之间。本周市场运价小幅下滑。4月21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1326美元/FEU、2307美元/FEU，较上期分别下跌2.3%、2.2%。

**波斯湾航线：**本周货量表现小幅下滑，供需关系面临一定压力，部分航商继续采取运力控制措施，但效果不佳，上海港船舶平均装载率仍不足90%。市场运价延续下跌走势。4月21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829美元/TEU，较上期下跌2.1%。

**澳新航线：**近期运输需求一直处于低位，运力过剩的局面较为突出，上海港船舶平均舱位利用率在85%左右，对运价走势产生一定压力，市场运价继续下跌。4月21日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为424美元/TEU，较上期下跌1.4%。

**南美航线：**货量表现总体平稳，部分航商控制总体运力规模以维护供需关系平衡，上海港船舶平均舱位利用率继续稳定在90%~95%之间。前期航商推动运价大幅上涨，本周市场运价出现回落。4月21日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为2448美元/TEU，较上期下跌3.6%。



**东南亚航线：**近期运输需求增长，部分航商因航线调整缩减运力，导致舱位较为紧张，支撑市场运价连续上涨。4月21日，东南亚集装箱运价指数（试运行）为791.73点，较上期上涨4.4%。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【沿海煤炭供需两弱 沿海运价延续跌势】

4月21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1015.70点，较上周下跌6.2%。其中煤炭、金属矿石、粮食运价指数下跌，成品油、原油运价指数维稳。

**煤炭市场：**本周，沿海地区煤炭供需两弱，供应方面，大秦线从月初开始进行为期25天的春季集中检修，同时朔黄线也在进行检修，两大“西煤东调”运煤铁路前后展开检修，对煤炭供给量产生了一定影响，最近两周秦皇岛港和黄骅港进港量减少，两大港口存煤持续低位。截止4月20日，秦港存煤512万吨，黄骅港存煤171.3万吨，部分船舶在锚地或者泊位等货。需求方面，取暖期结束后，南方春汛和梅雨季节带来了传统的用煤淡季，水电将开始发挥替代效应，加之近期电厂陆续进行机组检修，下游电厂日耗减少，库存增加，对北上采购需求不旺。本周期（4月14日至4月20日）内，六大电厂平均日耗煤量64.2万吨，较上一周期下跌0.2%；电厂库存小幅增长，本周期内，全国六大电厂平均库存1009.6万吨，较上一周期上涨5.7%。煤价方面，国家一系列保供应、稳价格措施力度逐步加码，加之近期煤炭市场出现供需两弱的情况，后市对煤价的看空情绪日益浓厚。4月19日，环渤海动力煤价格指数报收于599元/吨，环比下跌4元/吨。在动力煤价保持高位且后期看空的情况下，电厂买涨不买跌，采购和拉运节奏放缓，且市场煤和长协煤价目前差价在80元/吨左右。运输市场基本以计划走量为主，鲜有货盘，成交氛围冷清，沿海煤炭运价一路阴跌。临近周末，市场询盘较前期有所增多，运价下跌幅度趋缓，市场止跌企稳。

4月21日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1044.03点，较上周下跌8.6%。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25.0元/吨，较上周五下跌3.5元/吨；秦皇岛-张家港（2-3万dwt）航线运价为31.3元/吨，较上周五下跌3.3元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为33.4元/吨，较上周五下跌3.7元/吨。华南市场，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为31.8元/吨，较上周五下跌5.6元/吨。

**金属矿石市场：**中钢协数据显示，4月14日，全国主要市场钢材社会库存量为1363万吨，这一数据相较2月底、3月初的1600万吨库存有所下降，但也高于上年末的947万吨。钢材产量和库存的上升态势使3月开始国内钢材价格由升转降。短期内钢价走弱，钢厂采购矿石相对谨慎。4月21日，沿海金属矿石货种运价指数报收937.62点，较上周下跌3.2%。

**粮食市场：**4月中旬以来北方港口价格稳中上涨，南方港口库存高企，加之需求淡季，进口粮食后续到货增多等多方面因素影响，南方饲料企业采购意愿



不强，在持有库存的情况下，基本是随用随购的采购策略。内贸航运市场冷清，粮食运输价格下跌。4月21日，沿海粮食货种运价指数报收958.95点，较上周下跌5.1%。

**油品市场：**美国原油产量与日俱增，继续加重国际市场看跌气氛，国际原油连续四日收跌，国内成品油市场承压受挫，近日市场连续窄幅阴跌，国内油市观望气氛浓厚，中下游商家入市采购步伐放缓，汽柴油主流报价稳中趋弱，运输市场表现平稳。4月21日，上海航运交易所发布的成品油货种运价指数报收1092.40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

#### 【三大船型全线下跌 综合指数止涨下行】

受 FFA 价格和国际油价下滑、复活节假期等不利因素影响，本周国际干散货运输市场活跃度降温，三大船型市场租金、运价悉数回调。4月20日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数（CDFI）为878.92点，运价指数为746.45点，租金指数为1077.62点，分别较上周四下跌3.9%，2.4%和5.5%。

**海岬型船市场：**海岬型船市场震荡下行，但太平洋市场较大西洋市场抗跌。周初，复活节假期继续，市场交易冷清；FFA 价格和国际油价大幅下挫；国内钢厂高炉开工率持续走高，而盈利面连续四周走低，季节性需求于4月中减退，钢材库存上升，钢价下行压力加大，铁矿石采购意愿下降；澳大利亚62%品位铁矿石价格周四收于65.2美元/吨，较月初下跌17.5%。周四，中国北方至澳大利亚往返航线TCT日租金为13964美元，较上周四下跌5.8%。周二复活节假期结束，澳洲市场大部分租家回到市场，西澳至青岛航线运价小幅上升至6.40美元/吨左右，随后受大西洋市场运价一路杀跌影响，后半周太平洋市场跟跌。20日市场报出，17万吨货量，受载期为5月上旬，丹皮尔至青岛航线成交运价为6.20美元/吨。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为6.170美元/吨，较上周四下跌1.3%。大西洋市场即期运力增多，供需压力加大，远程矿航线市场量价齐跌。20日市场报出，17万吨货量，受载期为5月10-15日，巴西图巴朗至青岛航线成交价为13.95美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为14.111美元/吨，较上周四下跌6.3%。受东澳飓风持续影响，煤炭出货不畅，煤炭运价继续走弱。周四，澳大利亚纽卡斯尔至舟山航线运价为9.119美元/吨，较上周四微跌0.3%。近期矿价下行，FFA 承压，市场短期走势不乐观。

**巴拿马型船市场：**巴拿马型船市场租金、运价一路下滑。太平洋市场，一方面4-5月电煤需求转淡，国际国内煤炭价格下跌，贸易商观望气氛浓重；另一方面，FFA 价格大跌，海岬型船市场走软带动巴拿马型船租金、运价止涨下跌。19日市场报出7.4万载重吨船，北仑即期交船，经印尼，中国还船，成交日租金为1万美元。周四，中国南方经东澳大利亚至中国往返航线TCT日租金为11255美元，较上周四下跌3.0%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.485美元/吨，较上周四下跌2.0%。大西洋市场，南美粮食丰收，货盘充足，但国内压榨利润不好，贸易商采购节奏放慢，目前货盘主要集中于5月份，



6月货盘鲜有问津；前期粮食运价涨幅过快过大，租家拿船放缓；太平洋市场煤炭运价下行也拖累大西洋市场粮食运价走软。19日市场报出8.2万载重吨船，4月27-30日桑托斯交船，新加坡-日本还船，成交日租金为14000美元，外加67.5万美元空放补贴。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为31.359美元/吨，较上周四下跌0.7%。

**超灵便型船市场：**超灵便型船市场下跌。内贸运输市场下跌释放部分兼营船，东南亚市场煤炭需求不足，租金、运价加速下滑。周四，中国南方至印尼往返航线TCT日租金为8714美元，较上周四下跌9.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为7.158美元/吨，较上周四下跌3.4%；镍矿货盘陆续放出，运价相对抗跌，菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为7.519美元/吨，较上周四下跌1.1%。

#### (4) 中国进口油轮运输市场

##### 【原油运价波动上行 成品油运价有升有降】

美国能源署(EIA)数据显示，原油库存环比下降103.4万桶，远小于预期。布伦特原油期货价格周四报52.94美元/桶，比上周四下跌5.1%。欧佩克各成员国纷纷表态支持下半年延续原油限产，正式会议将在5月25日举行。受西方复活节影响，本周全球原油运输市场欧美航线成交减弱。大型油轮运价继续提升，中小型船运价波动盘整，综合运价水平小幅上升。中国进口VLCC运价保持上涨态势。但中小炼厂进口配额不足，4月份起成交明显减弱。4月20日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报868.25点，较上周上涨9.1%。

**超大型油轮(VLCC)：**运输市场需求回暖，市场成交活跃，运价继续上涨。4月份开始现货货盘流入市场的节奏明显加快，成交量明显上升，之前运力供大于求的矛盾明显改观，船东纷纷推涨运价，市场呈现量增价涨的态势。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波26.5万吨级船运价(CT1)报WS76.15，较上周四上涨11.5%，5日平均为WS71.60，环比上涨18.3%，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WS74.23，上涨6.0%，平均WS71.66，上涨7.1%，TCE平均3.2万美元/天。

**苏伊士型油轮(Suezmax)：**运输市场运价小幅盘整。西非至欧洲运价小幅波动在WS75至WS80之间(TCE约1.1至1.3万美元/天)。该航线两艘13万吨级船，5月9日货盘，成交运价分别为WS75和WS80。黑海至地中海运价停留在WS84附近(TCE约1.1万美元/天)。波斯湾出发航线运价波动。14万吨级船，伊朗至地中海，5月上旬货盘，成交运价为WS40至WS45；波斯湾至印度运价震荡在WS77至WS101之间。本周中国进口主要来自东南亚。1艘13万吨级船，新加坡至中国，4月30日货盘，成交包干运费为58万美元。

**阿芙拉型油轮(Aframax)：**运输市场成交稀少，运价小幅波动。跨地中海运价维持WS100水平(TCE约1.0万美元/天)。2艘8万吨级船，杰伊汉至地中海，4月下旬货盘，成交运价分别为WS100和WS105。波罗的海、北海短程运价分别稳定在WS90(TCE约1.5万美元/天)和WS107附近。1艘8万吨级船，



挪威至欧陆，4月27日货盘，成交运价为 WS107.5。加勒比海至美湾运价上升至 WS110 水平（TCE 约 7000 美元/天）。亚洲航线运价小幅波动，波斯湾至新加坡运价在 WS120 以下，东南亚至澳大利亚运价小幅提升至 WS105，2 条航线 TCE 均接近 1.0 万美元/天。

**国际成品油轮 (Product)：** 运输市场运价有升有降。亚洲航线运价继续下跌，跌幅收窄。波斯湾至日本航线 7.5 万吨级船运价从 WS90 降至 WS85（TCE 超过 4500 美元/天）；5.5 万吨级船运价降至 WS100（TCE 在 5000 美元/天以上）；印度至日本 3.5 万吨级船运价稳定在 WS125（TCE 不足 4000 美元/天）。中国成品油出口配额第 2 季度大幅减少，影响北亚至南亚航线货盘。波斯湾、印度等地区出口可能相应增加，运距因此拉长。美国航线运价涨跌互现，欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅反弹并接近 WS170（TCE 约 1.1 万美元/天），美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价大幅下滑并跌进 WS110，欧美三角航线 TCE 降至 1.3 万美元/天。

## (5) 中国船舶交易市场

### 【超灵便型货船价格大涨 国际干散货船成交活跃】

4月19日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 770.16 点，环比上涨 0.57%。其中，国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别上涨 0.01%、3.15%、0.97%，沿海散货船价综合指数下跌 0.72%。

BDI 指数开挂震荡模式，周二收于 1294 点，环比上涨 2.54%，散货船价格以涨为主。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1060 万美元、环比跌 2.09%；57000DWT--1304 万美元、环比涨 7.19%；75000DWT--1750 万美元、环比涨 2.73%；170000DWT--2705 万美元、环比涨 5.00%。当前，大宗商品价格基本摆脱了周期性底部，散运市场最黑暗的时代好像过去，租金和运价似乎逐步改善，船东开始转向盈利，目前船价仅为 2008 年巅峰时期的二成左右，预计二手散货船价格可能会有一波总体向上的走势。本周，二手散货船市场成交活跃，共计成交 22 艘（环比减少 1 艘），包括 2 艘海岬型船、1 艘卡尔萨姆型船、15 艘超灵便型船、4 艘灵便型船，总运力 145 万 DWT，成交金额 3.24 亿美元。

美国原油产量和库存超预期上升，加拿大央行上调经济增速预期，国际油价逆转涨势陷入震荡，布伦特原油现货价格周二收于 54.89 美元/桶，环比下跌 1.95%。本周，国际油轮船价继续阴跌，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2010 万美元、环比涨 0.30%；74000DWT--2724 万美元、环比持平；105000DWT--2756 万美元、环比跌 0.03%；158000DWT--4621 万美元、环比跌 0.06%；300000DWT--5460 万美元、环比跌 0.18%。国际原油贸易增长放缓，油轮租金、运费疲软，预计近期二手油轮船价维持疲软震荡，买家多以观望为主，购船兴趣不大。本周，国际油轮成交稀少，共计成交 2 艘（环比减少 1 艘），包括阿芙拉型和成品油轮各 1 艘，总运力 14 万 DWT，总成交金额 1100 万美元。

沿海运价震荡下行，沿海散货船价格跌多涨少。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--114 万人民币、环比跌 2.73%；5000DWT--769 万



人民币、环比涨 2.03%。近期，煤价下挫供需两弱，市场“买涨不买跌”；钢价跌潮预警拉响，铁矿石和钢材贸易疲软；南北价差倒挂，粮食货源稀缺；沿海散货运输需求下滑明显，运价持续回落，预计沿海散货船价格有震荡下跌可能。本周，二手船市场成交量一般，共计成交 7 艘（环比增加 6 艘），总运力 9798DWT，成交金额 555 万元人民币。

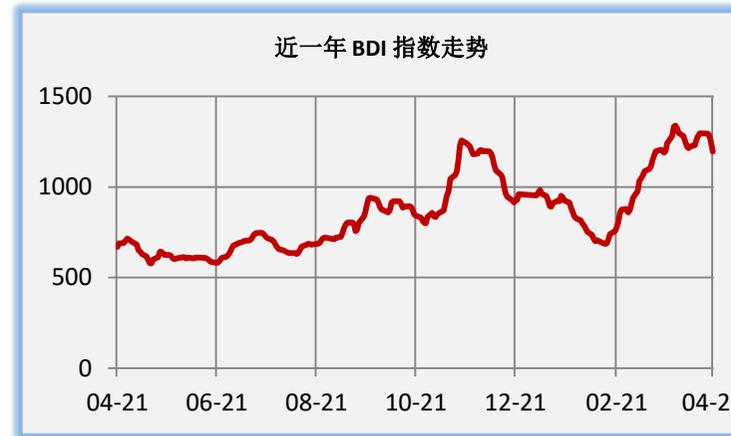
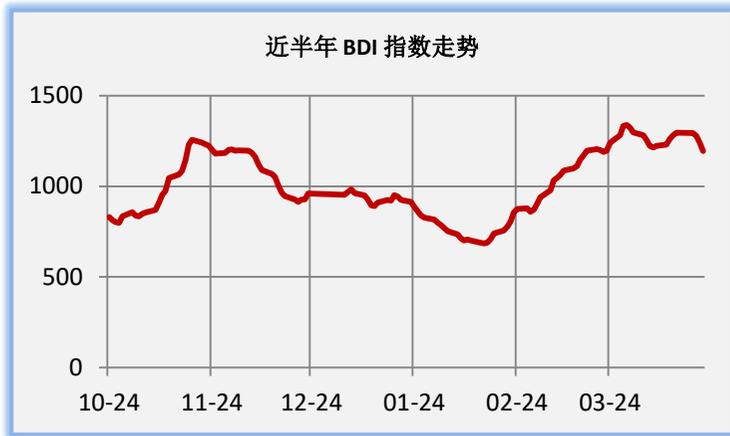
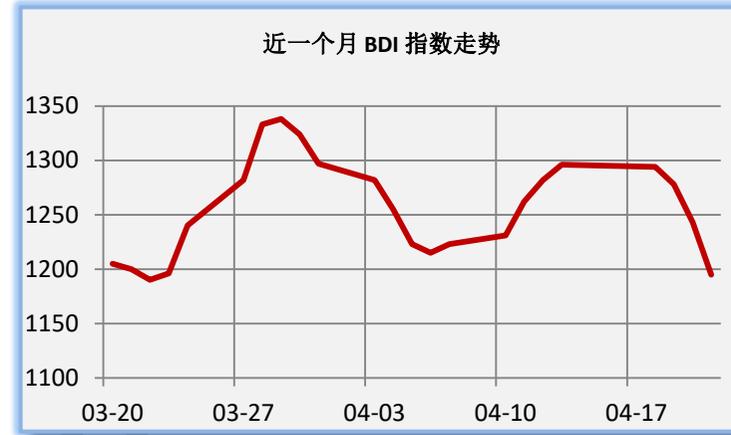
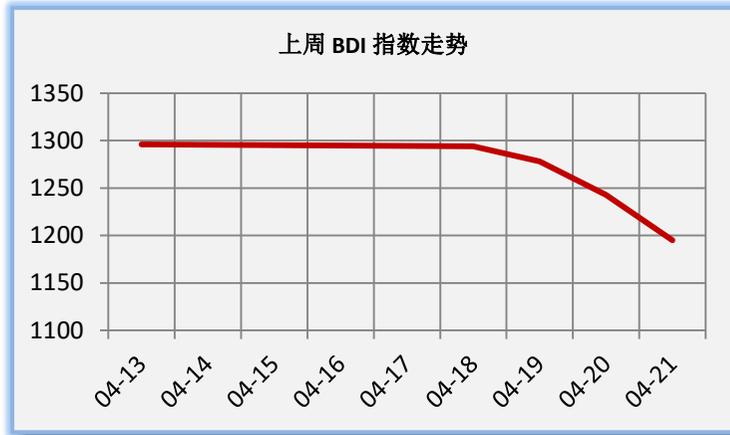
内河建材运输需求平稳，运价稳中有跌，二手船价格涨跌互现。本周，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--52 万人民币、环比涨 0.88%；1000DWT--93 万人民币、环比跌 1.25%；2000DWT--189 万人民币、环比跌 0.18%；3000DWT--270 万人民币、环比涨 4.83%。目前，全国楼市调控再升级，一、二线城市信贷“认房又认贷”，大城市全面“限购又限价”，14 个城市开始“限卖”，建材运需求下滑，内河散货船价将震荡调整。本周，内河散货船成交量回升，共计成交 73 艘（环比增加 36 艘），总运力 7 万 DWT，成交金额 6008 万元人民币。

来源：上海航运交易所

## 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 | 4月17日 |   | 4月18日 |     | 4月19日 |     | 4月20日 |      | 4月21日 |      |
|--------|-------|---|-------|-----|-------|-----|-------|------|-------|------|
| BDI    | 1,296 | 0 | 1,294 | -2  | 1,278 | -16 | 1,243 | -35  | 1,195 | -48  |
| BCI    | 2,249 | 0 | 2,220 | -29 | 2,130 | -90 | 1,991 | -139 | 1,830 | -161 |
| BPI    | 1,611 | 0 | 1,621 | +10 | 1,612 | -9  | 1,553 | -59  | 1,494 | -59  |
| BSI    | 899   | 0 | 898   | -1  | 900   | +2  | 899   | -1   | 895   | -4   |
| BHSI   | 560   | 0 | 563   | +3  | 568   | +5  | 572   | +4   | 575   | +3   |





### 3. 租船信息摘录

#### (1) 航次租船摘录

Anna Barbara Cargill relet 2008 55535 dwt dely SW Pass 22/24 Apr trip redel Singapore-Japan \$21,000 daily - Fednav

Aristo River 2005 33532 dwt dely EC South America prompt trip redel Skaw-Gibraltar \$15,500 daily - cnr

Asia Ruby I 2014 63088 dwt dely Karachi prompt trip via EC South America redel India/Japan \$12,350 daily. - cnr

Asia Zircon II 2008 53414 dwt dely Canakkale prompt trip abt 40-45 days redel PG \$15,000 daily - cnr

Astraea SB 2009 82553 dwt dely Mississippi River 27 Apr/03 May trip redel Singapore-Japan intention grain \$16,000 daily + \$600,000 bb - K-Line

Chang Hua 2012 52891 dwt dely Haldia 24/29 Apr trip via Indonesia redel WC India-PG approx. \$7,000 daily - cnr

Chariana L 1997 46670 dwt dely Black Sea prompt trip redel Bangladesh \$15,000 daily - cnr

FH Ri Zhao 2015 79489 dwt dely EC South America 01/10 May trip redel Singapore-Japan \$12,500 daily + \$650,000 bb - Chinese charterer

Glovis Donghae 2004 97045 dwt dely Dangjin 30 Apr trip via Indonesia redel south China \$11,500 daily - cnr

Grizzly 2013 81395 dwt dely Hong Kong spot trip via Richards Bay redel Malaysia \$13,000 daily - K-Line

Hai Yang Zhi Hua 2011 56603 dwt dely Guangzhou prompt trip via Philippines redel China intention nickle ore \$10,000 daily - cnr

Heilan Journey 2011 56900 dwt dely Toledo 25 Apr trip via Philippines redel China intention nickel ore \$11,500 daily - cnr

Interlink Veracity 2016 38763 dwt dely Praia Mole prompt trip redel WC South America \$18,500 daily - Conaval

JS Sanaga 2013 63500 dwt dely Tuticorin prompt trip via Kandla redel China intention salt \$9,000 daily - cnr



KM Tokyo 2010 83483 dwt dely Hong Kong 29/30 Apr trip via EC Australia redel Japan \$12,500 daily - Daiichi

Loyalty 2011 30000 dwt dely Baltic prompt trip redel West Africa \$10,300 daily - Norden

Martine 2009 86800 dwt dely Hazira 27/30 Apr trip via South Africa redel India \$14,000 daily - cnr

Navios La Paix 2014 61485 dwt dely EC South America prompt trip redel China approx. \$15,250 daily + \$525,000 bb - cnr

Ranhil Cargill relet 2015 81600 dwt dely Cai Lan 23/26 Apr trip via Indonesia redel India \$12,000 daily - Oldendorff

Sifnos 2010 57050 dwt dely EC India prompt trip redel WC India \$9,000 daily - cnr

Sky Magnolia 2011 55877 dwt dely Manila 25/27 Apr trip via Philippines redel China intention nickel ore \$11,500 daily - cnr

Star Epsilon 2001 52402 dwt dely Iskenderun prompt trip redel West Africa \$13,000 daily - Norden

Stella Pearl 2016 81351 dwt dely Karaikal prompt trip via EC South America redel Singapore-Japan \$14,500 daily - Bunge

Tianjin Venture 2009 53600 dwt dely Lianyungang prompt trip via Philipines redel China intention nickle ore \$8,500 daily - cnr

Tomahawk 2017 82056 dwt dely Santos 27/30 Apr trip redel Singapore-Japan \$14,000 daily + \$675,000 bb - Ausca Shipping

Tong Ji Men 1995 46635 dwt dely CJK spot trip via CIS redel China approx. \$7,000 daily - cnr

Xin Hua 2012 82269 dwt dely Ningde spot trip via Indonesia redel Malaysia \$12,900 daily - Intergis

## (2) 期租租船摘录

W-Eagle 2011 92802 dwt dely Jingtang 23/26 Apr 4/5 months trading redel worldwide \$11,750 daily - Cobelfret



## 4. [航运市场动态](#)

### 【德鲁里：大型集装箱船舶将继续对运费造成压力】

著名航运咨询公司德鲁里（Drewry）表示，2017年亚洲-地中海的货量迄今为止令人失望，但返程的货量却正在飙升。

这与亚洲 - 北欧的航线类似，目前亚洲 - 地中海/北非航线之上，东行航线出货量在 2017 年首两个月比去年同期上升了 16%，而西行线却是下降了 3%。

德鲁里表示：“亚洲 - 地中海西行航线货量应该会与 2016 年取得相同的增长，在 2-3%之间，地中海西部地区会比东部地区增长更快，但运价将继续受到大型船舶进入市场的压力。”

德鲁里补充道，由于航运联盟的重组调整，使得亚洲-地中海西行航线的运力达到了自去年 8 月以来的最高水平。

如果船公司希望实现接近 90%的运力负荷率来支撑运价的话，只能寄希望于在接下来几个月的季节性需求涨幅可以达到预期。

德鲁里表示，尽管二月份中国农历新年期间出现了空班船，但这并不足以阻止亚洲-地中海航线西行船舶的运力利用率下降到 64%，而这是近两年来最差的水平。

而随着各家船公司的 20000+级别的超大型集装箱船舶陆续交付和投入运营，这一情况或许还会继续恶化，运价在供需不平衡的情况下，可能很难获得提升。

来源：搜航网

### 【克拉克森：大宗商品如何反应航运市场走向】

ClarksonsResearch 对世界主要种类的大宗商品对航运界的影响做了一番梳理——大宗商品的潜在推动力对于航运业是利弊参半的

航运业的本质就是货物，以及运货的过程，在许多情况下，这“货物”是指全球主要的大宗商品。2014 年，大宗商品经历了全品种的价格大幅下滑，但在去年，这种趋势已经开始好转了。那么，大宗商品价格趋势是如何反应当前航运市场的走向呢？



## “狡猾”的油运

大多数跟踪大宗商品的行业人士都会看到油价下滑，布伦特原油价格从 2014 年 6 月平均水平 112 美元/桶跌至 2016 年 2 月的 32 美元/桶之低。然而，油价又开始上涨了，至 2017 年 3 月平均为 52 美元/桶，这也是油产巨头们执行减产的主要动力。

然而这种基础大宗商品的价格走势并未呈现出支持航运市场势头，海运原油贸易的增长随之放缓，2015 年到 2016 年平均涨幅仅为 3.9%，同时油轮市场回软。但另一方面，上涨的石油价格可有助于改善海工项目的受制环境，也刺激了美国页岩油产的增长，尽管同时对其海运进口石油的增长也构成风险。

## “乐观”的散货

再看干散货方面，铁矿石价格从 2013 年 2 月的 155 美元/吨下降到 2015 年 12 月的 40 美元/吨之下，但自 2017 年 3 月以来又迅速回升至平均 87 美元/吨。同时，煤炭价格从 2011 年 9 月的 123 美元/吨下降到 2016 年 1 月的低点 50 美元/吨，然后在 2017 年 3 月份稳步上升至平均 81 美元/吨。

中国的政策和其国内产出的减少推升了矿石（上涨了 7%）和煤炭（上涨 20%）的海运量，这显然有助于支撑这些商品的国际价格。2017 年散货海运需求的增长依然持续着，头两个月，矿石和煤炭进口分别同比增长 13% 和 48%。海峡型散货船的平均现货收益水平最近达到了 20,000 美元/天，一些行业参与者已经对市场前景更好的可能性开始持谨慎乐观的态度。

## “复杂”的集运

这对航运第三大行业，集装箱船也意味着什么呢？在这种情况下，之前的大宗商品价格下行压力可以在进口发展中经济体的大宗商品时感觉到，这些经济体常常因大宗商品价格低走而面临着收入和消费能力的降低。这对拉丁美洲、非洲，甚至中东的货运量都有明显的负面影响，2016 年南北之间的海运增长跌至低于 1%。

尽管目前可能言者尚早，大宗商品价格的复苏应该可以预示着海运业正在逐渐改善中，尽管其收益可能滞后于大宗商品的价格变化，且积极影响也不一定均衡地出现在全地区。

当下，大宗商品价格现在已经摆脱了周期的底部了。除了其普遍行情都企稳的趋势之外，如果我们分析大宗商品的潜在推动力，就会发现，它对于航运业是利弊参半的。尽管多数时候是积极地，但对有些方面可能是利空的。和以往一样，时不时地看看底牌还是有好处的。

来源：光汇能源



## 【航运业：“亮光”未必就是“阳光”】

近日，散运市场一船难求，BDI 突破 1300 大关，刷新 2014 年来的新高；班轮市场主要航线运价持续回暖，而东南亚、中东、非洲航线更是舱位紧张；港口等泊卸货的船舶排起长队，作为世界第一大港的上海港的集装箱码头出现严重拥挤，船舶出现延期；船舶价格开始回升，同比增长约 30%，目前运价已经回到了 2014 年的水平；A 股航运港口板块大涨。这些似乎都标志着航运市场最黑暗的时期已经过去，好日子已经来到了。

经济学家正在给市场回暖背书：冗余和低端供给经过“去产能”、通缩和资产负债表调整，已经出清；市场需求开始复苏，人民币对美元贬值两位数，中国一季度外贸数据夺人眼球；某些区域甚至露出过热苗头，各国重新开始关注加息议题；新政治周期开启，政策基调正从稳增长转向促改革和防风险，同时中国地方政府换届接近完成，新一轮基建潮正在酝酿。

航运分析机构也不吝给出乐观的预期：运价已经跌无可跌，产业链在恶劣收支条件下不可能长期运行；航运“达摩克里斯之剑”——运力的威胁虽然没有消除，但是行业已经认识到运力建设的“互害”模式不可能持续；各专业市场的结构性调整基本完成，运力进一步集中，“运力寡头”正促进“利润寡头”浮现，行业完成了一次组织形态的改变；散运市场目前逐渐开始转向盈利，并且将在 2018 年年底迎来一波牛市的顶峰；班轮市场由于欧美市场的回稳，以及东南亚、中东、非洲市场的强劲表现，也迎来一个总体向上的时期。

过去的若干年对于航运来说非常之不友好，曙光往往会被错认为是正午，航运及其相关行业的复苏程度和空间仍然是个未知数。即便是当前，整个行业的运价仍然在中长期的底部运行，比如，当前的船舶价格仅仅相当于 2008 年顶峰时期的 20%，扣除钢材(2824, -108.00, -3.68%)价格上涨因素后，所得有限；运费水平相较商品价格水平依旧低迷，当前从澳洲至中国的铁矿石运费相较历史水平仍低了约每吨 2~3 美元；运力过剩没有消除、船舶融资也变得更加昂贵。

与此同时，各种不明因素仍然无法排除：一方面，热点地区的动荡不时爆发；民粹、宗教等因素不断影响传统格局；贸易保护主义正成为全球贸易的大背景。另一方面，技术对于航运、物流乃至经济影响的能级仍然无法估量；“爆发式”转变很可能成为现实，行业的组织形态、技术形态、逻辑形态都可能发生超出当下视野的变化；寡头对于技术选择的主导权因为互联网的普及以及技术获得的廉价而丧失；此外，新规范也使得行业面临不可预知的改变。

现状是：规模经济并不能确保更好的结果，技术提升也并不总能得到回报，环保正在改变游戏规则，贸易政策和地缘政治使投资风险加大，资产估值加速不稳定，能源结构和价格都存在过多的可能性。基于此，我想，仅凭“亮光”难以确定是否是连续性、周期性“阳光”的某阶段，甚至只是某种物质“爆闪”的光亮。经济运行模式在变，周期性本身也受到怀疑，看待它的目光不变不行。

来源：航运交易公报



## 【散货船船东一季度回报丰厚】

尽管 2017 年第一季度船队运力出现增长，但是受益于干散货海运需求上升，散货船船东在第一季度还是获得了更好的回报。

据航运经纪机构 Intermodal 和 Bancosta Research 报告显示，今年第一季度散货船拆解总数为约 50 艘，拆解运力为 450 万载重吨，相比去年同期减少了 65%。今年第一季度散货船平均拆船船龄为 23 年，接近 2016 年第一季度水平。

经纪人指出，这一趋势的不同仅体现在好望角型散货船上。在 2016 年第一季度，好望角型散货船的拆船平均船龄为 19.7 年，而到了 2017 年第一季度，这一船龄达到了 21.2 年。

散运市场运价上升导致盈利增长，使得拆船量降低，而钢铁价格的上升也导致了废钢价格上涨。

近日在新加坡举办的散货船论坛上，Klaveness 亚洲区副总裁兼 Supramax Pacific 负责人 Punit Oza 指出，散运运价的显著上升对于散货船市场而言具有利好作用。目前船型较大的好望角型散货船运价增幅最高，其次是巴拿马型散货船、超灵便型散货船和灵便型散货船。他表示，运力较大的散货船的规模效益较高，因此这类船舶在市场上更受货主青睐。去年，租船商通过将多个货物装载在一艘船上获利，而市场普遍情况往往正相反。

据了解，今年第一季度好望角型散货船期租平均日租价为 11917 美元，巴拿马型散货船期租平均日租价为 7745 美元，超灵便型散货船期租平均日租价为 7204 美元。

来源：国际船舶网

## 5. 船舶市场动态

### 【VLCC 订单“来势汹汹”船价却一跌再跌】

2017 年初以来，全球 VLCC 订造再度升温，至 4 月初已累计成交 15 艘，超过了 2016 年全年（14 艘）的水平，同时也成为今年惨淡行情下成交数量仅次于化学品船（29 艘）的第二大船型。但值得注意的是，当前 VLCC 订造并未出现“量价齐升”的局面，新船价格自 2015 年初约 9700 万美元，已经一路下跌至目前的 7500 万美元，而且有继续下探的可能。在订造升温的同时，VLCC 新船价格缘何一跌再跌？市场是否已迎来真的复苏？

首先，从航运市场看，国际原油海运需求不足和运力供给过剩，造成航运市场不断下行，BDTI 从 2017 年 1 月初 1048 点跌至目前的 800 点，跌幅达 24%。



同时，今年 VLCC 日租金收益累计下滑接近 70%，至 3 月末已跌至 14091 美元/天。航运市场持续恶化，无疑会影响大多数船东订造新船，VLCC 市场迎来真正的复苏还尚需时日。

其次，当前 VLCC 订造升温，很大程度上仍是缘于部分船东抓住船价较低的时机抄底下单。今年的 VLCC 新订单，绝大多数价格都在 8000 万美元以下。目前，希腊 Dynacom 正与新时代造船洽谈的 4+4 艘 VLCC 订单，船价可能在 7350-7500 万美元之间。

最后，部分船厂低价接单或有其可行性，但其中蕴含的亏损风险也不可小觑。目前承接 VLCC 新单的主要是中韩船厂，日本船厂则对低价 VLCC 订单持“wait-and-see”的观望态度。其中，大宇造船海洋承接的 3 艘订单，单价虽然达到 8300 万美元，但业内人士指出这批订单由于技术规格书要求高，船厂盈利空间将非常有限，很可能发生亏损。

来源：中船工业经研中心

### 【一季度韩国新接订单大幅飙升】

2017 年 1 季度，世界新船订造市场竞争格局出现调整，中国和日本接单量同比出现不同程度下滑，而韩国“异军突起”，接单量呈现倍数级增长。总体上看，韩国造船业接单呈现以下三个特点。

一是接单量同比大幅增长。2016 年韩国承接新船订单 584 万载重吨，全球份额仅为 18%。2017 年 1 季度，韩国承接新船订单 264 万载重吨，同比大幅增长 258%，全球份额 34%，仅次于中国（全球份额 39%），居世界第二位。

二是订单结构明显优化。1 季度，韩国承接一批高附加值船舶和海工订单，包括 3 艘 FSRU、3 艘 LNG 船、4 艘 VLCC、4 艘阿芙拉型油船、1 艘大型浮式生产平台等，其中海工订单近 20 亿美元，而 2016 年全年仅承接 4 亿美元。

三是大型骨干船企优势更加显著。以载重吨计，韩国三大船企 1 季度接单合计占比达 91.2%。从接单金额看，现代重工集团承接船舶和海工接单金额 15.3 亿美元，同比增长 175.1%；三星重工承接 1 艘大型浮式生产平台和 1 艘 FSRU，总金额 15 亿美元，而 2016 年 1 季度三星重工新船订单“颗粒无收”。

提交

来源：中船工业经研中心



### 【中国金融船东警惕散货船订单】

中国融资租赁公司对订造干散货船保持警惕，他们意识到，轻易获得融资会使船东不负责任地大量订造新船，从而产生危机。

几家租赁公司认为，租赁业需警惕目前大量订造卡萨姆型船的现象。

工银金融租赁航运金融事业部执行总经理郭芳萌先生告诉《贸易风》：“因为我们自己拥有大量干散货投资组合，所以我们对于散货市场的复苏非常小心。”

包括工银金融租赁、民生金融租赁在内的几家中国租赁公司以干散货业务起家，对于一些租赁公司来说，这曾是痛苦的经历。

郭芳萌先生表示，中国工商银行在一段时间内大致会避免新的散货船交易，但目前正在进行内部讨论，为两、三家国内外船东的 10 至 20 艘所有吨位级别的散货船提供融资。具体多少艘船将取决于工行的信贷委员会作出的决定。

这些交易都不是新订单。相反，这些是船东两年前签署的订单，然后通过协议将订单推迟。

郭芳萌先生表示，工银喜欢大型船东，这些船东的市场影响力更强，可从更高的利用率中受益，并有助于干散货市场最终整合。

如果市场形势持续改善，他不排除投资散货新船，但他表示，工银总部对此有不少疑虑。

工银的对手民生金融租赁拥有最大的散货船投资组合，和工银一样，一些客户倒闭后，民生金融租赁被迫直接运营许多船。外界认为，民生金融租赁不太可能扩大在散货船领域的曝险，或向其他商家一样积极考虑油轮项目。

一些商家谈到民生金融租赁和上海的交银金融租赁即将达成的交易。

但是，交银金融租赁有限公司航运事业部总经理方修志先生强调说，他希望的是一个小规模“实验性”交易。

他说：“我们是一家租赁公司，所以我们应该做一些投资，但我们不想投机。我们绝对不会对市场造成重大影响。”



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                                     | 287.00 | -4   | ↓ | 314.50 | -5   | ↓ | 0.00   |      |  | 451.00 | -6.5 ↓ |
| 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                                   | 320.00 | 0    |   | 325.00 | 0    |   | 0.00   |      |  | 0.00   |        |
| Panama                                      | 260.00 | 0    |   | n/a    |      |   | n/a    |      |  | 515.00 | 0      |
| Shanghai                                    | 335.00 | -1   | ↓ | 0.00   |      |   | 0.00   |      |  | 0.00   |        |
| Singapore                                   | 310.50 | -4.5 | ↓ | 340.50 | -6.5 | ↓ | 475.00 | -4 ↓ |  | 485.00 | -4 ↓   |
| Suez  | 396.00 | 0    |   | 518.00 | 0    |   | n/a    |      |  | 884.00 | 0      |
| Tokyo                                       | 0.00   |      |   | 0.00   |      |   | 0.00   |      |  | 0.00   |        |

来源: Bunker Ports News Worldwide

截止日期:

2017-04-21

◆ [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                               |  |
| GRAIN MAY                 | BC | 87,150 |     | 2013 | China    | 2,000   | Greek       | en bloc each*                    |  |
| SOYA MAY                  | BC | 87,150 |     | 2013 | China    | 2,000   | Greek       |                                  |  |
| SBI CAKEWALK              | BC | 81,128 |     | 2014 | China    | 2,250   | Greek       | en bloc each**                   |  |
| SBI CHARLESTON            | BC | 81,128 |     | 2014 | China    | 2,250   | Greek       |                                  |  |
| SAINTY YANGZHOU SAM14019B | BC | 64,000 |     | 2016 | China    | 2,020   | Danish      | en bloc each***                  |  |
| SAINTY YANGZHOU SAM14020B | BC | 64,000 |     | 2016 | China    | 2,020   | Danish      |                                  |  |
| PILATUS VENTURE           | BC | 63,276 |     | 2016 | China    | 2,330   | Undisclosed | incl. 4 yrs TC at USD 12,000/day |  |
| CAPE KNOX                 | BC | 28,442 |     | 2006 | Japan    | 740     | Undisclosed |                                  |  |
| LOWLANDS SKY              | BC | 32,280 |     | 2009 | Japan    | 920     | Denmark     |                                  |  |
| OCEAN HAWK                | BC | 37,138 |     | 2011 | S. Korea | 1,180   | Greek       |                                  |  |
| FOUR KITAKAMI             | BC | 55,668 |     | 2009 | Japan    | 1,490   | Undisclosed |                                  |  |
| GLOBAL F                  | BC | 73,729 |     | 1998 | Japan    | 500     | Undisclosed |                                  |  |



|                  |    |         |      |       |       |             |                     |
|------------------|----|---------|------|-------|-------|-------------|---------------------|
| TTM BRILLIANCE   | BC | 75,092  | 2011 | China | 1,250 | British     |                     |
| NEWLEAD VICTORIA | BC | 75,966  | 2002 | Japan | 550   | Chinese     | auction in Malaysia |
| CORONA DYNAMIC   | BC | 77,283  | 1998 | Japan | 600   | Middle East |                     |
| OSHIMA ISLAND    | BC | 81,364  | 2012 | Japan | 2,050 | Undisclosed |                     |
| YURITAMOU        | BC | 180,184 | 2007 | Japan | 2,400 | 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 |  |
| BERMUDIAN EXPRESS | CV | 21,548 | 1,679 | 2000 | S. Korea | 450     | S. Korean |    |  |

| 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           |  |
| ORIENTAL EMERALD | TAK | 50,379  |     | 2005 | S. Korea | 1,125   | Greek       | en bloc each |  |
| ORIENTAL RUBY    | TAK | 50,379  |     | 2005 | S. Korea | 1,125   | Greek       |              |  |
| PORT LOUIS       | TAK | 37,823  |     | 2002 | China    | 610     | Indonesian  |              |  |
| KIOWA SPIRIT     | TAK | 113,269 |     | 1999 | S. Korea | 780     | 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 |
| BOSNA | BC | 26,530 | 5,580 | 1985 | Japan | 380       |    |

| 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           |
| THE JUST | BC | 47,639 | 7,487 | 1995 |     | 385       | option India |

| 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  |
| HIGHNY       | BC      | 40,016 | 8,097  | 1986 |       | 310       | as is Labuan laid up, final destination unknown   |
| AL ENDURANCE | CV      | 61,441 | 22,425 | 2003 | Japan | 391       | full sub-continent delivery options               |
| GUAPORE      | TAK/LPG | 4,490  | 3,963  | 1982 |       | 180       | as is Rio, wide laycan, final destination unknown |



## ◆最新航运公告

### 【菲律宾潮湿的镍矿 - 更新】

据北英协会马尼拉通代 PANDIMAN PHILIPPINES INC 报道，由于这段时间的大量降雨，于菲律宾港口装载的镍矿货物的状况，仍值得关注。

据报道，货物露天堆存，有时货物并没有经过堆存，而是从露天矿直接装载。

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      |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| 2017-04-21 | 688.23 | 738.21 | 6.3007 | 88.518 | 882.25 | 63.638 | 815.23 | 190.73 | 16530.0 |
| 2017-04-20 | 687.92 | 737.82 | 6.3295 | 88.486 | 880.71 | 63.679 | 820.9  | 192.68 | 16579.0 |
| 2017-04-19 | 686.64 | 737.22 | 6.3297 | 88.326 | 882.77 | 64.006 | 817.97 | 193.48 | 16586.0 |
| 2017-04-18 | 688.49 | 732.89 | 6.3152 | 88.576 | 865.07 | 63.745 | 811.96 | 192.97 | 16474.0 |
| 2017-04-17 | 687.85 | 730.25 | 6.3491 | 88.485 | 862.66 | 63.808 | 817.41 | 194.61 | 16511.0 |
| 2017-04-14 | 687.4  | 731.03 | 6.3136 | 88.425 | 861.55 | 63.809 | 816.65 | 195.2  | 16476.0 |
| 2017-04-13 | 686.51 | 733.89 | 6.3106 | 88.339 | 862.82 | 64.389 | 823.07 | 195.99 | 16526.0 |
| 2017-04-12 | 689.4  | 731.22 | 6.2843 | 88.717 | 860.99 | 64.297 | 828.28 | 200.2  | 16630.0 |
| 2017-04-11 | 689.57 | 730.81 | 6.2264 | 88.744 | 856.86 | 64.13  | 828.63 | 201.77 | 16550.0 |
| 2017-04-10 | 690.42 | 731.08 | 6.2119 | 88.87  | 855.11 | 64.044 | 831.96 | 199.23 | 16463.0 |

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    |
|------------|----|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 2017-04-20 | 美元 | 0.92944 | 0.94389 | 0.98833 | 1.04056 | 1.15317 | 1.39406 | 1.73928 |
| 2017-04-19 | 美元 | 0.93    | 0.94611 | 0.99111 | 1.03611 | 1.15567 | 1.39072 | 1.73567 |
| 2017-04-18 | 美元 | 0.93    | 0.94722 | 0.99278 | 1.03667 | 1.15622 | 1.39767 | 1.76122 |
| 2017-04-13 | 美元 | 0.92611 | 0.94556 | 0.99444 | 1.035   | 1.15844 | 1.40322 | 1.77178 |
| 2017-04-12 | 美元 | 0.92778 | 0.94722 | 0.99389 | 1.03333 | 1.15844 | 1.41044 | 1.78344 |
| 2017-04-11 | 美元 | 0.92722 | 0.94722 | 0.99    | 1.02722 | 1.15511 | 1.41544 | 1.789   |
| 2017-04-10 | 美元 | 0.92722 | 0.94667 | 0.98833 | 1.02611 | 1.15567 | 1.42211 | 1.79844 |
| 2017-04-07 | 美元 | 0.93056 | 0.94722 | 0.99    | 1.02611 | 1.15761 | 1.42961 | 1.799   |
| 2017-04-06 | 美元 | 0.93    | 0.94722 | 0.98944 | 1.02667 | 1.15539 | 1.426   | 1.79817 |
| 2017-04-05 | 美元 | 0.93111 | 0.94778 | 0.98556 | 1.02722 | 1.15039 | 1.42294 | 1.79594 |

Total Shipment