



全一海运市场周报

2017.05 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2017.05.01 - 05.05\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求基本稳定 上海指数小幅下跌】

本周，中国出口集装箱运输市场表现较为平稳，运输需求总体稳定，节后多数航线运价在节前上涨的基础上小幅回落。5月5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894.43点，较上期下跌1.6%。

欧洲航线：据研究机构 Markit 公布的数据显示，欧元区4月综合 PMI 终值为56.8，显示欧洲经济前景依旧处于景气区间，对当地居民消费需求以及运输需求起到支撑作用。货量表现较好，上海港船舶平均舱位利用率在95%以上，部分航班满载出航。前期航商执行运价上涨计划后，本周市场运价小幅回落。5月5日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为996美元/TEU，较上期下跌2.4%。地中海航线，市场走势与欧洲航线类似，整体市场表现平稳，上海港船舶平均装载率在95%左右，运价在前期上涨的基础上略有回落。5月5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988美元/TEU，较上期下跌2.3%。

北美航线：据美国 ADP 就业机构报告称，美国4月ADP就业人数增加17.7万人，较前值下降8.6万，显示出美国就业出现放缓迹象，拖累当地居民消费及运输需求增长减缓，导致近期运输需求处于徘徊不前的状况，由于总体运力规模相对稳定，供求关系处于较为平衡的态势，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率保持在90%~95%之间。前期航商推动运价上涨，本周航商为了维持市场份额采取降价揽货的策略，市场运价小幅下跌。5月5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1555美元/FEU、2567美元/FEU，较上期分别下跌3.2%、2.2%。

波斯湾航线：因目的地临近传统“斋月”期间，货量表现较为疲软，运力过剩现象显现，供需关系面临一定压力，部分航商试图采取运力控制措施，但效果不明显，上海港船舶平均装载率在90%以下，市场运价承压下跌。5月5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744美元/TEU，较上期下跌9.5%。

澳新航线：运输需求低位企稳，但市场仍处于供大于求的局面，上海港船舶平均舱位利用率徘徊在85%左右，运价走势继续走低。5月5日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为431美元/TEU，较上期下跌3.4%。



南美航线：货量表现总体平稳，部分航商通过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维持在 90%~95%之间。市场运价基本保住了前期涨价的成果，本周运价小幅回落。5月5日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2820 美元/TEU，较上期下跌 3.7%。

日本航线：本周货量保持平稳，市场运价基本稳定。5月5日，中国出口至日本航线运价指数为 667.36 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【煤价继续弱势下行 沿海运价持续下滑】

5月5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 979.57 点，较上周下跌 2.3%。其中煤炭、金属矿石、粮食运价指数持续下跌，成品油、原油运价指数保持平稳。

煤炭市场：本周，煤炭产能释放加快、煤价整体走弱、大秦线检修完毕、港口库存持续攀升等多重利空因素交加，下游观望氛围浓厚，运输需求继续呈现疲软态势。本周期内（4月28日至5月4日），六大电厂平均日耗煤量 59.4 万吨，较上一周期下降 7.8%；电厂库存继续增长，全国六大电厂平均库存 1115.6 万吨，较上一周期上涨 4.1%。煤价方面，进入 5 月，主要产煤区大矿产能释放加快，煤炭供需格局偏向宽松，两大煤企神华、中煤率先下调了煤价。5月3日，环渤海动力煤价格指数再降 1 元报收于 597 元/吨，已连续六期下跌，累计下降 9 元/吨，港口现货价格也有 10-15 元的下调，且有价无市，成交清淡。港口方面：大秦线于 5 月 1 日恢复正常运行，与之对接的秦皇岛、京唐港煤炭场存明显增加，截止 5 月 4 日，北方五港场存总量突破 1700 万吨以上。需求方面，随着 5 月水电旺季来临，火电压力减轻，沿海电厂开始对火电机组进行例行检修，煤炭消耗随之减少。沿海六大电厂仍以按需采购为主，市场煤采购热情不高，沿海煤炭运输市场货盘较少，成交寥寥，运价持续下跌。

5月5日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1009.87 点，较上周下跌 2.0%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，华东、进江及华南航线运价全线阴跌。秦皇岛-上海（4-5 万 dwt）航线运价为 24.3 元/吨，较上周五下跌 0.5 元/吨；秦皇岛-张家港（2-3 万 dwt）航线运价为 30.1 元/吨，较上周五下跌 0.8 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 32.4 元/吨，较上周五下跌 0.6 元/吨。华南市场，秦皇岛-广州（5-6 万 dwt）航线运价为 32.6 元/吨，较上周五下跌 1.0 元/吨。

金属矿石市场：节后国内钢价先涨后跌，钢铁企业库存压力加大，钢厂挺价信心不足。钢厂利润空间收窄，高炉开工率小幅下降，采购计划延迟，对铁矿石需求有所趋弱。5月5日，沿海金属矿石货种运价指数报收 896.35 点，较上周下跌 3.6%。

粮食市场：受拍卖政策影响，本周北方港口集港量减少，南方成交低迷，南北价格倒挂，贸易商多持观望心态。内贸粮食航运市场较为冷清，运价持续走



弱。5月5日，沿海粮食货种运价指数报收 795.61 点，较上周下跌 9.4%。

国内成品油市场：国际原油变化率负向加深，需求难有利好，近期国内成品油市场多延续弱势下行，沿海成品油运价走出淡稳行情。5月5日，上海航运交易所发布的成品油货种运价指数报收 1287.61 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

【市场船多货少 综指大幅下挫】

“五一”节后，国际干散货运输市场铁矿石、煤炭、粮食货盘均较少，市场运力较多，货少船多造成市场整体气氛不佳，船东信心受打击，三大船型市场租金、运价单边下行，中国进口干散货综合指数大幅下挫。5月4日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数（CDFI）为 741.73 点，运价指数为 682.62 点，租金指数为 830.39 点，分别较上周四下跌 11.2%、6.4%和 16.6%。

海岬型船市场：本周海岬型船租金、运价大幅回落，太平洋市场跌幅相对较大。国内沿海主要港口铁矿石库存继续攀升至 1.36 亿吨的历史高位，品位为 62%的澳大利亚铁矿石价格在 60 多美元震荡，短期内上涨概率小，铁矿石进口压力较大。上半周，太平洋市场几乎仍处于节日当中，FFA 远期合约价格持续下跌，市场整体气氛不佳，货盘较少，成交缓慢，尤其是远程矿航线货盘匮乏，运力不断积聚，船东降价成交，太平洋市场成交运价跌破 6 美元/吨关口。4日市场报出 17 万吨货量，受载期为 5月17-18日，丹皮尔至青岛航线成交价为 5.5 美元/吨；航次期租方面，18 万载重吨船，6-8 日京唐交船，经澳大利亚，新加坡-日本范围还船，成交日租金为 9250 美元。周四，中国北方至澳大利亚往返航线 TCT 日租金为 10386 美元，较上周四下跌 20.9%。澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 5.498 美元/吨，较上周四下跌 11.6%，跌幅较上周有所扩大。大西洋市场，巴西、南非货盘少，罕见成交，市场运力较多，租家压低报价，巴西和南非至青岛航线运价继续下跌，南非萨尔达尼亚至青岛航线运价跌破 10 美元/吨关口。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 13.083 美元/吨，较上周四下跌 3.6%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场租金、运价继续回落。太平洋市场，国际、国内煤价继续下跌，澳大利亚纽卡斯尔动力煤价格已跌破 80 美元/吨，市场煤炭交易冷清，运力较多；加上南美粮食运价也大幅回落，挫伤船东信心，市场行情较为惨淡。4日市场报出 8.2 万载重吨船，长江口即期交船，经美西，南中国还船，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 TCT 日租金为 8445 美元，较上周四下跌 16.0%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.746 美元/吨，较上周四下跌 8.1%。南美至远东粮食航线，4月该航线超预期快速上涨，6月货主贸易商采购步伐放缓，市场货盘较少，加上空放运力较多，南美至远东粮食航线运价继续承压下行，快速下跌。4日市场报出 7.9 万载重吨船，5月21日南美东海岸交船，新加坡-日本还船，成交日租金为 12250 美元，加上 52.5 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 27.255 美元/吨，较上周四下跌 6.8%；美湾密西西比河至中国北方港口粮食运价为 37.309 美元/吨，较上周四下跌 2.4%。



超灵便型船市场：超灵便型船市场继续单边下行。大船市场连续下跌，超灵便型船市场也受影响，东南亚地区依然船多货少，租金、运价继续回调。周四，中国南方至印尼往返航线 TCT 日租金为 7527 美元，较上周四下跌 8.3%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.792 美元/吨，较上周四下跌 4.3%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.294 美元/吨，较上周四下跌 3.3%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价小幅下降 成品油运价跌幅加大】

欧佩克减产的效果迄今为止微乎其微，市场普遍预计其在未来 6 个月内将继续减产。就在欧佩克会议即将召开的前 3 周，国际油价出现大幅下跌，布伦特原油期货价格本周四跌破 50 关口，报 48.42 美元/桶，比上周四下跌 7.0%。部分石油贸易商认为，这可能与触发止损位有关。本周全球原油运输市场大型油轮运价下降行情蔓延至中型油轮市场，小型船运价继续振动，综合运价指数小幅下降。中国进口 VLCC 运输市场继续下行，5 月 4 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 705.23 点，较上周下跌 6.8%。

超大型油轮（VLCC）：劳动节后运输货盘陆续放出，但运价续跌。周中，中东航线报出部分低价成交的老旧船舶交易，加之西非航线租家活跃度不佳，整体运价水平下滑。临近周末，中东 5 月下旬货盘以及西非 6 月初货盘预期升温，运价现止跌企稳迹象。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS60.31，较上周四下跌 6.6%，CT1 的 5 日平均为 WS61.18，环比下跌 15.7%，等价期租租金（TCE）平均 2.0 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS62.38，下跌 7.2%，平均为 WS63.44，TCE 平均 2.6 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场本周运价回落。随着 VLCC 运价降低，部分西非货盘开始从苏伊士型油轮市场回归到 VLCC 市场，西非至欧洲运价从 WS92（TCE 约 1.9 万美元/天）回落至 WS75（TCE 约 1.3 万美元/天），比 4 月中旬水平略高几个 WS 点。同步起伏的黑海至地中海运价从 WS102（TCE 约 2.2 万美元/天）回落至 WS88（TCE 约 1.5 万美元/天）。另外，阿尔及利亚在地中海附近的炼厂进入检修期，过剩原油销往亚洲，吸收了部分西非和黑海的运力。欧洲与亚洲的原油价格差距有所收窄，也刺激了欧洲至亚洲的运输需求。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场运价保持波动态势。利比亚货盘仍然对地中海行情有所支持，跨地中海运价从 WS100 水平（TCE 约 1.0 万美元/天）小幅升向 WS110（TCE 约 1.2 万美元/天），波罗的海、北海短程运价继续下降，分别为 WS68 和 WS95，TCE 均降至 5000 美元/天。加勒比海至美湾运价从 WS105（TCE 不足 6000 美元/天）反弹至 WS120（TCE 约 1.1 万美元/天）。亚洲航线运价基本稳定，波斯湾至新加坡运价在 WS115 以下（TCE 不足 1 万美元/天），东南亚至澳大利亚运价约 WS105（TCE 约 1.0 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场行情涨跌互现，综合运价水平下跌幅度加大。亚洲石脑油运价反弹，波斯湾至日本航线 7.5 万吨级船运价从 WS85



(TCE 约 5000 美元/天) 涨到 WS100 水平 (TCE 约 9000 美元/天); 5.5 万吨级船运价从 WS100 水平涨到 WS110 水平 (TCE 约 7500 美元/天); 印度至日本 3.5 万吨级船运价保持 WS120 水平 (TCE 不足 4000 美元/天)。欧美航线运力过剩, 运价大幅下跌。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价从 WS170 上下 (TCE 在 1.2 万美元/天附近) 跌至 WS130 (TCE 约 0.7 万美元/天), 美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价维持在保本点 WS80 上方, 欧美三角航线 TCE 跌至 8000 美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【沿海散货船价上涨 二手船市成交量缩】

5 月 3 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 790.83 点, 环比上涨 2.37%, 其中, 国际散货船价综合指数、沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别上涨 1.48%、3.91%、3.01%, 国际油轮船价综合指数下跌 0.27%。

BDI 指数从最低点 290 点 (去年 2 月 10 日) 曾震荡反弹至 1338 点 (3 月 29 日), 二手散货船价格亦是水涨船高。据上海航交所统计, 相比 2016 年 5 月初, 5 年船龄的超灵便型和巴拿马型散货船价格已上涨 77.26%、71.98%, 灵便型和海岬型散货船亦上涨 53.31%、31.44%。本周, 散货船价格以上涨为主, 5 年船龄的国际散货典型船舶估价: 35000DWT--1096 万美元、环上涨 0.77%; 57000DWT--1397 万美元、环比涨 3.38%; 75000DWT--1815 万美元、环比跌 0.32%; 170000DWT--2940 万美元、环比涨 2.29%。近期, BDI 指数十连跌至 1073 点 (周二), 环比下跌 7.02%。即期运价和远期租金纷纷呈现掉头走势, 大宗商品的价格和成交量似乎难以支撑运费的持续上涨, 船舶空驶增加, 预计二手散货船价格短期有阶段性回调可能。本周, 受国际劳动节假期影响, 交易双方离场, 二手散货船市场冷清, 共计成交 8 艘 (环比减少 18 艘), 包括 5 艘海岬型船、1 艘巴拿马型船、2 艘超灵便型船, 总运力 106 万 DWT, 成交金额 1.71 亿美元。

原油库存高企且降速缓慢, 加剧市场担忧, 原油价格承压下跌, 布伦特原油现货价格周二收于 51.52 美元/桶, 环比下跌 1.11%, 国际油轮船价仍在探底。本周 5 年船龄的国际油轮典型船舶估价: 47000DWT--1974 万美元、环比跌 0.85%; 74000DWT--2719 万美元、环比涨 0.09%; 105000DWT--2752 万美元、环比跌 0.07%; 158000DWT--4589 万美元、环比跌 0.33%; 300000DWT--5445 万美元、环比跌 0.11%。近期, 原油货盘减少, 租家处于强势地位, 市场上滞港等货的油轮增加, 租金和运价承压下跌。市场传闻, 中国在取消独立炼油厂的燃料配额出口许可证后, 可能很快将对进口石油的副产品征收消费税, 这些税费可能对亚洲的成品油轮市场带来负面影响。本周, 油轮市场成交疲软, 仅成交 2 艘 (环比减少 5 艘), 均为成品油轮, 总运力 10 万 DWT, 总成交金额 3350 万美元。

沿海散货运输需求转淡, 内外贸兼营船舶转战国际市场, 运价弱势平衡。小船价格历经多周下跌后迎来反弹, 大船价格稳中有涨。本周, 5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价: 1000DWT--122 万人民币、环比涨 6.67%; 5000DWT--781 万人民币、环比涨 0.37%。近期, 煤矿产能释放, 火电用煤需求低位, 煤



价看空增多，下游采购意愿不强；钢市看跌心态增强，铁矿石按需谨慎采购；粮食价格下跌，南北贸易转淡；沿海运价稳中看跌，预计散货船价格仍将震荡调整。本周，二手船买家多以观望为主，市场成交量一般，共计成交 5 艘（环比增加 3 艘），总运力 2 万 DWT，总成交金额 2600 万元人民币。

内河散货运输需求相对平稳，运价稳中有跌，二手船价格震荡往复。本周，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--54 万人民币、环比涨 4.12%；1000DWT--99 万人民币、环比涨 5.84%；2000DWT--186 万人民币、环比跌 2.78%；3000DWT--275 万人民币、环比跌 0.74%。虽然国内房地产政策在进一步收紧，但是内地公路、高铁等大型基础建设火热，建材运输需求总体有望增加，内河散货船价将保持调整震荡。本周，内河散货船成交活跃依旧，共计成交 115 艘（环比减少 30 艘），总运力 11 万 DWT，成交金额 8595 万元人民币。

来源：上海航运交易所

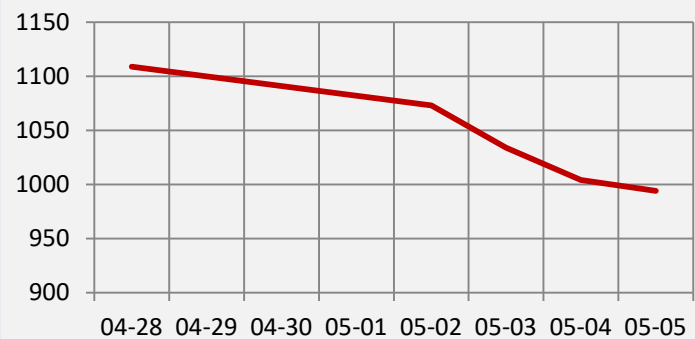
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

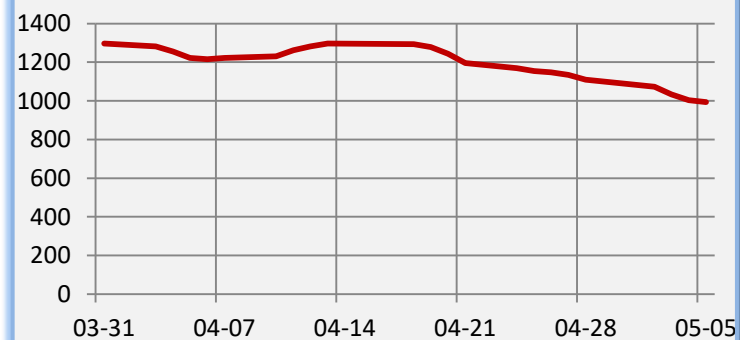
波罗的海指数	5月2日		5月3日		5月4日		5月5日	
BDI	1,073	-36	1,034	-39	1,004	-30	994	-10
BCI	1,668	-111	1,542	-126	1,458	-84	1,480	+22
BPI	1,140	-47	1,096	-44	1,048	-48	1,023	-25
BSI	849	-12	835	-14	822	-13	811	-11
BHSI	550	-9	540	-10	532	-8		



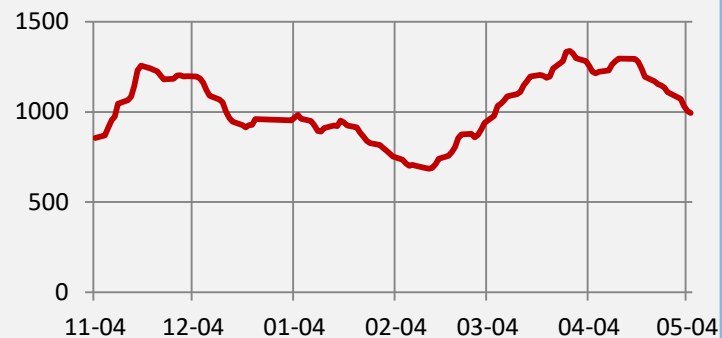
上周 BDI 指数走势



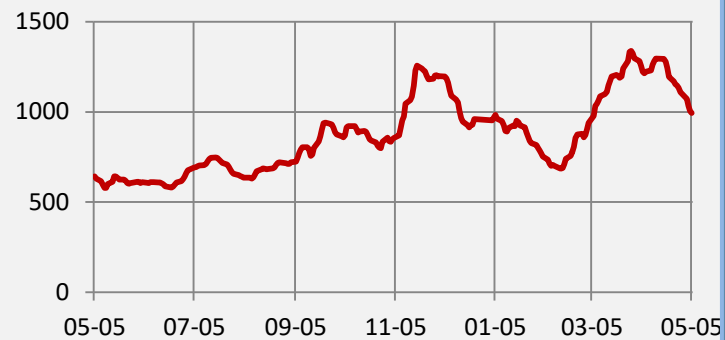
近一个月 BDI 指数走势



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 17 周	第 16 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	14,500	15,500	-1000	-6.5%
	一年	15,250	15,250	0	0.0%
	三年	14,500	14,500	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	11,250	12,250	-1000	-8.2%
	一年	11,000	12,000	-1000	-8.3%
	三年	11,000	12,000	-1000	-8.3%
Smax (55K)	半年	10,250	10,750	-500	-4.7%
	一年	10,500	10,500	0	0.0%
	三年	10,250	10,250	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	9,250	9,250	0	0.0%
	一年	8,750	8,750	0	0.0%
	三年	8,750	8,750	0	0.0%

截止日期： 2017-04-28

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Aegis Fortune 2001 52261 dwt dely Chennai prompt trip via South Africa redel China \$10,850 daily - Lightho use

Alex A 2002 50300 dwt dely Turkey prompt trip redel West Africa \$11,000 daily - Western Bulk Carriers

Arouzu RWE relet 2012 82025 dwt dely EC South America 20/30 May trip redel SE Asia \$11,250 daily + \$525,000 bb - Norden

Ganbei 2001 172499 dwt dely Pepel 14/18 May trip redel China \$12,500 daily + \$755,000 bb - Hyundai Glovis

Green Phoenix 2011 56116 dwt dely Karachispot trip via PG redel China \$13,600 daily - cnr



Josco Jinzhou 2012 58685 dwt dely US Gulf prompt trip redel Japan \$19,500 daily - cnr

Kang Qiang 2005 51069 dwt dely Hong Kong prompt trip via Vietnam redel Philippines \$9,000 daily - cnr

Kingfisher D 2002 28425 dwt dely Varna prompt for 2 laden legs redel Atlantic approx. \$8,750 daily - cnr

Loch Lomond 2012 38436 dwt dely Hakata prompt trip via NoPac redel Singapore-Japan intention woodpellets to Japan \$8,000 daily - cnr

Mandarin Eagle 2008 56882 dwt dely Kolkata prompt trip via EC India redel China approx. \$10,200 daily - cnr

Medi Paestum 2009 55614 dwt dely Cebu 09/11 May trip via Philippines redel China intention nickel ore \$10,500 daily - cnr

Qi Fu 2005 53358 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel China \$12,500 daily - cnr

Red Rose 2003 76629 dwt dely Taichung 05/09 May trip via EC Australia redel India \$8,250 daily - cnr

Sea Lady 2003 50246 dwt dely Canakkale prompt trip redel West Africa \$10,500 daily - cnr

Star Crimson 2016 61150 dwt dely Hong Kong spot trip via Indonesia redel S China \$8,350 daily - cnr

Star Vega 2011 98681 dwt dely aps PDM 19/25 May trip redel Singapore-Japan intention minerals \$17,500 daily + \$475,000 bb - Siva Bulk DMCC

Sumihou 2011 74940 dwt dely Tianjin 04/08 May trip via NoPac redel Singapore-Japan intention grains \$8,500 daily - ADMI

Sunlight Lily 2012 33642 dwt dely Adelaide prompt trip redel Singapore-Japan intention grain and ilmenite \$11,000 daily - Oldendorff

Tiger Shandong 2010 180091 dwt dely Jintang 06/08 May trip via Australia redel Singapore-Japan \$9,250 daily - Pacific Bulk

Tiger South 2013 76255 dwt dely Liverpool prompt trip via Baltic & Jeddah redel Port Said intention grains \$10,250 daily - Quadra

Vil Atlantic 2010 37812 dwt dely Piraeus prompt trip via Black Sea redel Tunisia approx. \$8,000 daily - Lauritzen



Zhen Bang 2015 79343 dwt dely EC South America 21 May trip redel Singapore-Japan \$12,250 daily + \$525,000 bb - Transgrain

Zhong Xin Pearl 2013 75321 dwt dely EC South America 12/15 May trip redel Singapore-Japan approx \$10,000 daily + \$500,000 bb - Cofco Agri

(2) 期租租船摘录

Cielo di Cartagena 2015 38670 dwt dely Gibraltar prompt 5/7 months trading redel Atlantic \$9,350 daily - ADMI

Medi Salerno 2008 8170 2 dwt dely Kohsichang 31 Mar 5/8 months trading redel worldwide \$11,9 50 daily - Louis Dreyfus

Sasebo Green 20 14 77880 dwt dely ex drydo ck Qingdao 05/12 Apr 5/7.5 months trading redel worldwide \$12,000 daily - grain house

4. 航运市场动态

【今年中国航运市场进入关键转折年】

近日，上海国际航运研究中心发布了 2017 年第一季度中国航运景气报告。报告显示：2017 年一开场中国航运就呈现出与前几年相异的发展态势，在传统淡季的一季度，中国航运景气指数仍保持在景气区间，中国航运信心指数值也少有的超过景气指数值，这种情形只在 2010 年一季度的时候出现过，自此之后航运市场进入了一个近两年的小高峰。

2017 年第一季度的中国航运景气指数为 103.45 点，处于微景气区间。中国航运信心指数为 115.42 点，是近 5 年来第一次达到景气线之上，中国航运企业家对未来的市场前景充满期望。

一季度经营情况大幅好转

2017 年第一季度，船舶运输企业景气指数为 111.14 点，依旧处于相对景气区间，船舶运输企业信心指数为 114.8 点，自 2012 年以来首次处于景气线之上。自 2016 年下半年以来，企业运力投放控制相对适宜，市场运价与舱位利用率不断提升，企业盈利情况大幅好转，贷款负债进一步减少。受此影响，船公司的船舶投资意愿与劳动力需求的拐点开始出现。

首先，集装箱班轮企业持续稳步向好。在经历了 2016 年的亏损之后，大部分班轮公司都加大了企业运力的控制力度，加之市场需求的回暖，班轮的舱位



利用率、企业运费收入等都出现了一定程度的上涨，企业的总体盈利情况也大幅好转。但随着企业总体境况的好转，以及企业对未来的乐观态度，班轮公司的船舶投资意愿又再次抬头。

金融危机以来，海运市场一片惨淡，造船企业、航运企业不断传出破产倒闭消息，而中国港口企业一直保持着稳定发展态势。一季度虽然由于春节等季节性因素的影响，泊位利用率有所下滑，港口企业盈利普遍较上季度减少，但行业总体依旧保持稳步发展。2017 年第一季度，港口企业的景气指数为 101.09 点，处于微景气区间；港口企业的信心指数为 123.3 点，处于较为景气区间。

虽然 2012 年以来，中国航运服务企业经营状况持续下行，航运服务企业信心屡次下跌，但随着整体港航企业经营状况的好转与市场信心的提振，中国航运服务企业信心指数时隔多年再次突破景气分界线。2017 年第一季度，中国航运服务企业景气指数为 95.54 点，处于微弱不景气区间，航运服务企业信心指数为 108.37 点，大幅上升至微景气区间，航运服务企业对经营状况信心倍增。

二季度预计中国航运仍将继续向好

根据中国航运景气调查显示，2017 年第二季度，中国航运企业的经营状况预计比一季度继续好转，中国航运景气指数预计为 110.64 点，上升至相对景气区间，中国航运信心指数预计为 115.71 点，仍处于相对景气区间。船舶运输企业、港口企业与航运服务企业经营状况预计均处于景气线之上。

船舶运输企业经营状况预计较好。根据中国航运景气调查，2017 年第二季度船舶运输企业的景气指数预计为 113.55 点，船舶运输企业信心指数预计为 111.22 点，两者都处于相对景气区间，航运企业家对市场持乐观态度。但是，集装箱运输企业家对市场预期存在一定担心，集装箱运输企业信心指数预计为 97.92 点，下降至景气线之下。但集装箱运输企业的景气指数值预计为 119.5 点，处于相对景气区间。

港口企业经营状况预计进一步向好。2017 年第二季度，港口企业景气指数预计为 113.6 点，上升至相对景气区间，经营状况态势向好，信心指数预计为 129.32 点，上升至较为景气区间，港口企业家们对市场持乐观态度。高吞吐量、高泊位利用率预计会使企业盈利大幅转好，从而进一步提升企业流动资金水平。

航运服务企业预计进入复苏通道。2017 年第二季度，航运服务企业的景气指数预计为 103.8 点，五年来首次上升至景气区间，航运服务企业的信心指数预计为 108.09 点，较本季度稍有回落，但仍保持在微景气区间。尽管仍存在业务收费较低，成本较高，企业融资困难等问题，但由于业务量的增加，使得企业盈利状况好转，流动资金更加充裕，贷款负债也将减少。

近六成航运企业认为今年将转折



2016 年航运市场低迷，航运企业经营举步维艰，破产、兼并重组、收购等不断发生，市场不断洗牌并使集中度不断提升。虽然复苏的支撑还是比较脆弱，但是去年下半年以来航运市场已经开始好转，航运企业的经营信心已经建立起来，2017 年航运市场将进入一个非常关键的年份，对此，上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室展开调查。调查结果显示，58.11%的企业认为 2017 年将会成为航运市场的转折年，其中 52.7%的企业认为航运市场将进入缓慢复苏期，而 5.41%的企业认为市场将进入快速复苏通道。31.08%的企业认为 2017 年市场结构未变，航运市场将延续 L 型走势。另外，还有 10.81%的企业认为市场潜在风险因素仍持续积累，或爆发更大危机。总体而言，船舶运输企业对航运市场持乐观态度，认为 2017 年航运市场将进入缓慢复苏期。

来源：上海国际航运研究中心

【散运市场：触底反弹】

全球干散货运输需求主要来自铁矿石、煤炭、粮食等大宗商品的海外贸易需求，市场规模庞大，多年来（即便是 2008 年全球金融危机爆发时期）持续增长，去年达到 48.8 亿吨，较 2006 年的 32.6 亿吨大幅增长。据克拉克森最近发布的相关研究报告数据，去年全球干散货总贸易量仍然增长。运力方面，去年年底，全球干散货船合计约 7.9 亿 DWT，增速已经明显放缓，但同比仍增长 2.2%；订单占现有运力的比例继 2015 年后第二次降至 20%以下，约为 12%。与此同时，去年拆船数量稍有回落，由 2015 年的 3050 万 DWT 降至 2910 万 DWT（2014 年拆解量为 1630 万 DWT）。

去年，国际散运市场需求先抑后扬，受中国、印度等国家铁矿、煤炭需求等影响，下半年市场需求增长强劲；运力供应持续缓慢改善，新增订单稀少，老旧船舶拆解维持相对高位。持续多年的低迷行情使业界信心跌入深谷，去年年初市场淡季表现极其惨淡，运费率创下 45 年来最低水平。尽管去年下半年市场需求旺盛，运费率反弹幅度颇大，但市场结构的失衡、船东信心和市场流动性的双低迷等导致旺季运费率表现差强人意，全年市场均值仍处于历史低位。去年，BDI 平均值为 673 点，在 290——1257 点波动。

有盈有亏

尽管散运市场整体不佳，但反映在具体企业层面，则呈现出盈亏互现的局面。《航运交易公报》记者根据对在上海、香港以及台湾三地上市的 9 家从事散运业务的航运企业（上海上市 2 家，香港上市 3 家，台湾上市 4 家）对比发现，其中 4 家企业散运业务获得毛利正增长，其余 5 家则为亏损（见表）。获得盈利的散运企业总体而言，都有长期合同的保障，此外，一支竞争力强的船队也是关键因素。和集运企业一样，散运企业同样面临整合、并购等市场预期。

获利因素



宁波海运散运业务主要从事沿海和国际煤炭运输的专业化运输，煤炭运量约占总货运量的 98%。因此，宁波海运与国内大型能源集团等主要电煤客户结成长期战略合作关系，与大客户签订的 COA 可以保证基本业务量和市场份额，确保海运主业持续稳定，从而构筑航运企业、货源单位的优势互补和经济效益的互利双赢局面。此外，宁波海运近年来致力于散货船船队运力规模的发展和经营结构调整，淘汰高油耗、高维修成本和高安全风险的老旧船舶，船队结构得到优化，船队平均船龄为 14.67 年。截至去年年底，宁波海运拥有散货船 18 艘、85.75 万 DWT。其中，灵便型散货船 14 艘、57.85 万 DWT；巴拿马型散货船 4 艘、27.90 万 DWT，已经形成一支以灵便型和巴拿马型散货船为主、船龄较低、国际国内并举、具有一定竞争力的散货船船队。

招商轮船散货船船队形成了自有船、合资船和管理船并举的经营模式。截至去年年底，招商轮船经营管理的 40 万吨级 VLOC 增至 11 艘，一跃成为规模世界第一的 40 万吨级 VLOC 运营商。招商轮船坚决执行大客户战略，VLOC 船队依托 COA 实现稳定回报经营；好望角型船队灵活采用长短航线及摆位航线安排，丰富订载方式，多次采用指数平均价订载，取得良好效果；超灵便型船队贯彻全球化经营战略，经营范围遍布全球各主要航线。此外，招商轮船一方面加大战略型客户的开发力度；另一方面，重点做好客户尽职调查、防范违约风险。

慧洋海运船型以巴拿马型和灵便型散货船为主，海岬型船仅有 3 艘，且均签有 10 年 COA。目前总船队规模已达 114 艘，其中一成为自营，平均船龄为 6 年，是台湾地区船舶数量最多的干散货船东。目前慧洋海运船队 114 艘船中符合新规范的节能船型就有 55 艘，加上未来新船订单 21 艘，共计 76 艘节能型船。由于节能船与过去油耗高的船舶每日用油量平均可相差 12 吨，燃油每吨约 350 美元，等于平均一天要多出 3000 美元以上的租金，节能型船竞争力非常强。

整合预期

去年，中远与中海两家集团完成整合，两家集团散货船船队整合成为中远海运散运，其拥有的全球最大的散货船船队资产从上市企业中剔除。截至今年年初，中远海运散运管理和控制散货船 420 余艘、3700 多万 DWT。其中，VLOC28 艘、830 万 DWT；好望角型船 46 艘、790 万 DWT；巴拿马型船 111 艘、869 万 DWT；灵便型船 244 艘、1220 万 DWT。运输货物覆盖铁矿石、煤炭、粮食、散杂货等全品类，年货运量超过 3.4 亿吨；经营航线覆盖全球 100 多个国家和地区的 1000 多个港口。

目前正在整合的招商局集团与中外运长航集团散货船船队也有望实现，具体上市企业则涉及到中外运航运及招商轮船。若简单以其船队数量相加，则整合后的散货船船队将达到 105 艘，达到船型全覆盖——从小灵便型船到 40 万吨级 VLOC。

去年，宁波海运实际控制人浙江能源集团拟开展的重组因受到中国证监会新政而遭遇挫折，未来或许会重新运作。宁波海运的重组事宜主要涉及到浙江能源集团旗下的沿海运输的同业竞争问题。毋庸置疑的是，宁波海运将作为浙江能源集团及浙江能源集团全资、控股或其他具有实际控制权的企业所属沿海货物运输业务的相关资产的最终整合的唯一平台。



近期，台湾地区两家散货船船东慧洋海运与四维航业整合的传闻也愈演愈烈，对此，台媒报道称，慧洋海运董事长蓝俊昇在接受媒体采访时，坦言兄弟企业为什么不合作（蓝俊昇是四维航业董事长蓝俊德之弟）？但合作“要也不是现在”，他强调任何可能性都有，时间会解决一切。蓝俊昇看好散运市场持续复苏，表示由于散运市场变化很大，通过整合并购是一种好方法，与四维航业会先进行策略性合作，长期来看不排除任何扩大合作的可能。据了解，从船队数量来看，慧洋海运拥有船舶 100 多艘，四维航业拥有 60 余艘，若能实现整合，将成为亚洲最大的散运企业之一。

转机之年？

对于今年的国际散运市场走势，分析机构及各航运企业基本达成共识：有所回升，但挑战依旧。运力需求方面，随着中国煤炭和铁矿石进口量的增加，及全球强劲的谷物和小宗散货贸易，克拉克森预测今年干散货海运需求增幅为 2%，需求端形势缓慢向好，同时，中国钢铁和煤炭领域持续的供给侧结构性改革或继续给市场带来机会。但亦有潜在的利空因素，包括中国房地产调控力度加大、铁矿石进口需求难以保持现有增幅、中国煤炭产能重新释放导致进口量承压等。运力供应方面，尽管过去两年老旧船舶退出加快，但今年仍为新船交付次高峰期，预计运力净增约 1000 万 DWT，供给过剩的局面需要时间消化。此外，将于 9 月 8 日生效的《压载水管理公约》要求对船舶的压载水处理系统进行成本高昂的改装工程，可能促使不少船东在难以实现收支平衡的情况下将货船报废。综合考虑，今年国际散运市场有复苏迹象，但业界在乐观展望的同时宜抱有一份警惕。

沿海散运市场方面，今年中国政府将国内生产总值增长目标定为 6.5% 左右，继续处于长周期的底部，经济运行仍存在不少突出矛盾和问题，存在下行压力。今年是供给侧结构性改革的深化之年，在经济保持稳中求进的总格局中产能过剩和需求升级矛盾依旧突出。但是，在稳中求进的总格局下，今年中国经济发展将进一步结构优化和动力转换，这将会带来更多新业务增长点（尤其是随着国家“一带一路”和长江经济带发展战略的全面推进实施）。对于航运企业而言，可以在运输需求增长中壮大自己，也可以让综合物流拉长价值链，甚至可以延伸至贸易环节，同时也为航运企业结构调整和转型发展提供难得的机遇。

来源：航运交易公报

【油运市场：跑赢大市】

去年上半年，中远海能实施重大资产重组，向中远集团收购其持有的大连远洋 100% 股权，向中散集团出售持有的中海散运 100% 股权。重组完成后，中远海能主营业务变更为油品运输业务及 LNG 运输业务。而这一重组，也使得此前中远集团旗下尚未上市的大连远洋的经营情况得以披露。加上招商局集团旗下招商轮船，两大航运央企的油运板块均已上市。

两强争霸



在油运市场，基本上已经形成两强争霸的态势。中远海能与招商轮船 2016 年相关数据相比较，中远海能油运业务实现营收 95.46 亿元，同比下跌 10.13%；毛利率为 32.18%，同比增加 0.88 个百分点。招商轮船油运业务实现营收 49.68 亿元，同比下跌 9.39%；毛利率为 43.91%，同比增加 2.22 个百分点。

从营收下跌的幅度来看，两家企业均遭受费率下滑的困扰。去年，国际油运市场受全球经济增长放缓、油价缓慢上升、OPEC 减产意向持续发酵、新增运力增速大幅提高等多重不利因素影响，运价整体呈现高位回落走势。超大型油轮（VLCC）市场 3 条典型航线（中东—远东 TD3、中东—美湾 TD1、西非—中国 TD15）运价全年均值同比跌幅均超过 30%，外贸白油市场 3 种船型（LR2、LR1、MR）的 3 条典型航线（中东—日本 TC1、中东—日本 TC5、西印度—日本 TC12）运价全年均值同比跌幅分别为 38%、39%、38%。

沿海油运市场方面，随着油气改革的持续推进，国内原油进口权及进口原油使用权放开，地方炼油企业开工率较高。据海关总署统计数据，去年，中国原油进口量增长 13.6%至 3.81 亿吨，国内原油运输需求旺盛，货源充足。

在船队规模方面，截至去年年底，中远海能共拥有各类油轮 100 艘、订单 21 艘；招商轮船拥有 44 艘、订单 14 艘。尽管中远海能在船舶数量上占尽优势，但是招商轮船则拥有全球规模最大的 VLCC 船队（自有 41 艘、订单 12 艘）。

各有应对

今年，中国、印度等国原油需求预计将持续增长，但持续的新船交付高峰预计将持续给市场带来压力。欧佩克 8 年来首次集体降低产量，一方面，可能改善全球原油供过于求格局、刺激原油价格回升；另一方面，可能导致原油贸易格局进一步变化，运距正效应有可能随着长航线的增加再次浮现。《压载水管理公约》等环保要求不断对全球营运船舶提出更高要求，船舶运营成本将大概率增加，也可能导致部分老旧船舶提前退出营运。船东重组和联营促使运力进一步集中，业界对后市信心的增强在一定程度上可以提升船东议价能力。此外，伊朗原油出口及 VLCC 用于储油的情况也可能阶段性对油运市场产生重大影响。总体而言，经过全球金融危机后的深度调整，油运市场的供求结构已经相对稳定，行业淡旺季效应将大概率地在今年继续呈现。

中远海能：内外兼收

中远海能油运业务覆盖了中国沿海及全球的成品油及原油运输。去年，中远海能完成外贸油运周转量为 3315.65 亿吨海哩（同比下降 4.37%），运输收入为 69.69 亿元（同比下降 14.73%），毛利率为 28.24%（同比增加 0.1 个百分点）；完成内贸油运周转量为 163.78 亿吨海哩（同比增长 0.3%），运输收入为 25.77 亿元（同比增长 5.2%），毛利率为 42.47%（同比增加 1 个百分点），其内贸油运市场份额保持在 55%左右。

中远海能在内贸油运市场的优势地位使得其能够充分发挥内外贸市场联动优势，努力提高经营效率。比如，在内贸市场行情明显好于外贸市场时，中远海能就可以将所有内外贸兼营船舶全部投入内贸运输。



今年的市场形势依然严峻，但中远海能希望能够坚持跑赢市场，引领商业模式创新，构建企业发展新生态。

外贸油运方面，中远海能表示将合理布局船队摆位，科学预测运价趋势，使运价走势预判和运力投放互为参考，抢抓市场阶段性高点，实现从经验管理向科学管理转变；将继续强化安全营销，推进 COA 签约工作；将借助海外网点的区位、信息、平台优势，深度开拓西部市场，打造精品三角航线，实现货源结构、客户结构、航线结构多元化；将认真研究“国货国运”与第三国运输、期租与自营的配比关系，加大在市场高位期租力度，锁定基础收益，减少敞口风险。

内贸油运方面，中远海能表示将坚持引领商业模式创新，力争内贸市场持续增长。中远海能将充分利用业务结构领先优势，为客户提供全程物流解决方案。一方面，坚持创新业务模式，提高货运质量、运营效率和船舶收益水平；另一方面，加强与掌握上游市场优势的核心客户的信息沟通，从供给侧了解市场动态，加强与地方炼油企业业务交流，把握市场需求变化，抢占市场先机。

招商轮船拥有的全球规模第一的 VLCC 船队在进口原油运输上发挥着积极作用。去年，招商轮船油轮船队承运石油石化央企原油 128 个航次，同比增长 14%，占油轮船队总订载 158 个航次的 81%。招商轮船全年承运中国进口原油运输 3511 万吨，约占中国原油海运进口量的 10%，凸显了作为国家进口能源运输主力船队的地位和作用。

贯彻落实大客户战略，坚持稳健经营。招商轮船采取“聚焦策略”，重点拓展和巩固与核心客户、各主要航线上最大租家的合作。继续深化与四大石油央企的合作，加大突破与国际大型石油企业合作的力度。

发挥大船队规模优势，继续拓展全球化经营。招商轮船采取“倾斜策略”，集中资源大力拓展全球大三角航线经营，有力提升了 VLCC 船队的运营效率和经济效益。AFRAMAX 船队继续推行“三角航线”经营策略。

尝试开展租入船经营。招商轮船依托核心客户，合作开展 AFRAMAX 租入船业务，在有效控制经营风险基础上，增加营业收入，增大市场影响，提升了经营能力，为今后适当扩大油轮租入船经营积累了经验。

招商轮船表示，今年要继续执行大客户战略，巩固既有合作、开拓新的客户；进一步做好全球化经营，加大市场研究力度，提高预判能力，争取提高即期市场收益；做好船舶管理工作，油轮船队全力做好现有船队经营和结构优化等工作，积极研究探索新的发展机会；在规范管理的基础上适度扩大和合理调控油轮租入船规模，丰富和创新经营手段；进一步开展船舶资产经营，推进与企业主营业务相关及可能带来协同效应的产业链延伸项目。

来源：航运交易公报



【集运市场：大破大立】

全球金融危机爆发后的第 9 年，集运市场迎来大破大立年——破产、并购、联盟，大事件此伏彼起，市场竞争格局迎来大变。新格局下市场走向颇受关注。

去年上半年，集运市场运价创下历史新低。上海出口集装箱运价综合指数和中国出口集装箱运价综合指数分别在去年 3 月中旬和 4 月底跌至 400.4 点和 632.4 点的历史最低点。同期，欧美干线主流运价同比有 40% 左右的跌幅，亚欧线极端运价一度低至 50 美元/TEU，均明显低于 2008 年全球金融危机爆发时的水平。而去年三季度，前韩进海运的突然破产尽管给市场造成一定混乱，但对于运价也有一定的提升作用。去年四季度，班轮公司业绩均有大幅提升。总体而言，去年集运市场仍未走出供需失衡的泥沼，远洋班轮公司均以亏损告终，仅有区域内班轮公司获得盈利。

营收大跌

去年，中远海控集装箱航运及相关业务营收为 665.69 亿元，同比增加 145.18 亿元，增幅为 27.89%，营收增长主要来自于整合效应。自去年 3 月启动重组整合工作后，中远海控旗下中远海运集运自营船队规模大幅增长，截至去年 12 月 31 日其集装箱自营船舶 312 艘，船舶运力达 164.88 万 TEU，去年实现集装箱重箱量 1690.28 万 TEU，同比增长 54.36%。但是，由于运价跌幅较大，导致收入增长低于箱量增长，收入增幅低于成本增幅，中远海控集装箱航运及相关业务毛利为-18.11 亿元（2015 年同期为 24.48 亿元）。

业绩表现一贯稳健的东方海外国际去年也遭遇“滑铁卢”。去年，东方海外国际集装箱运输及物流业务完成营收为 52.70 亿美元，较 2015 年的 59.27 亿美元下降 11.08%；实现净利润为亏损 2.74 亿美元（2015 年为盈利 2.18 亿美元），业绩出现大倒退。

去年，长荣海运运输部门实现部门收入为 1390.33 亿新台币，同比下降 3.34%；实现部门损益为 94.58 亿新台币，同比下降 2.10%。具体到各条航线上，美洲航线实现收入为 473.10 亿新台币，占总收入的 43%；欧洲航线实现收入为 220.05 亿新台币，占总收入的 20%；亚洲航线实现收入为 253.05 亿新台币，占总收入的 23%；其他航线实现收入为 154.03 亿新台币，占总收入的 14%。

去年，阳明海运集装箱运输部门实现部门收入 1093.01 亿新台币，同比下降 9.34%；实现部门损益为-123.03 亿新台币，较 2015 年的-43.82 亿新台币的部门亏损进一步加大。

相较远洋班轮公司的窘境，两家主要从事区域内运输的上市企业海丰国际和万海航运尽管营收有小幅下跌，但相较而言，能够获得盈利已算位于去年班轮公司食物链的“顶端”。



去年，海丰国际海上物流业务实现营收为 9.67 亿美元，较 2015 年同期的 9.90 亿美元下降 2.2%；海上物流业务实现毛利 7910 万美元，较 2015 年同期的 6070 万美元大幅增长 30.3%，毛利率由 2015 年的 6.1% 增至去年的 8.2%；海上物流业务的分部业绩为 5300 万美元（2015 年同期为 6860 万美元），同比减少 1560 万美元。海丰国际营收下降主要由于：集装箱航运业务量由 2015 年的 216.32 万 TEU 增长 7.9% 至去年的 233.34 万 TEU，而平均集装箱航运费率（不包括互换舱位费收入）则由 2015 年的 415.5 美元/TEU 下降 6.5% 至去年的 388.3 美元/TEU；此外，海丰国际平均合作航线减少，令互换舱位费收入减少。

去年，万海航运实现营收为 573.51 亿新台币，同比下降 10.19%；营业利润为 57.61 亿新台币，同比下降 28.11%；实现归属于母公司净利润为 11.42 亿新台币，同比大幅下降 71.04%。其中，实现运费收入为 547.52 亿新台币，同比下降 10.55%；实现租金收入为 12.20 亿新台币，同比下降 19.11%。

大破大立

可以说，去年对于集运市场而言无疑是影响深远的一年。这一年，前韩进海运宣布破产，中远海运集运完成整合，达飞轮船完成收购东方海皇，赫伯罗特宣布收购阿拉伯轮船，日本三家班轮公司宣布整合集运业务，马士基航运宣布收购汉堡南美，OCEAN Alliance 和 THE Alliance 宣布组建，2M 宣布扩大合作范围……

供需失衡、格局动荡的市场变局中，每家班轮公司都难以幸免，面对市场，必须主动求新求变。

中远海运集运努力克服改革重组复杂性和市场形势严峻性的双重挑战，通过深改、快改，顺利完成了国内网络和海外网络整合，并较原计划提前实现了全球信息操作系统的统一运行，高效平稳地完成了集运业务的整合重组工作。同时，该企业确立“规模化和全球化，以客户为中心，低成本战略，逐步提高为客户提供全程物流解决方案的能力”的四大核心战略，致力于持续增强企业收益管理能力和成本控制能力。持续增强营销力度，实现了整合元年货量不流失的既定目标，并迅速打造起规模和成本领先优势。通过航线网络布局优化、供应商采购优化、集装箱管理优化等手段，协同效应得到逐步体现。

对于集运市场一贯的“优等生”东方海外国际而言，去年持续以联盟营运及高效调动部署船舶资源为规模竞争优势。东方海外国际订造的 6 艘 2 万 TEU 型船今年将陆续投入运营。东方海外国际认为，投资新船表明集团对发展业务的承诺，并为东西向主要航线带来规模效益。与此同时，东方海外国际保持专注于改善成本结构及进一步提高效率，并继续投资于信息科技，不但令内部管理流程继续完善化，也改善了与客户互动联系的流程。

去年年初，长荣海运创始人张荣发辞世，随即引发接班人之争，最终导致原长荣集团次席副总裁谢志坚转而执掌阳明海运。为了应对市场挑战，长荣海运正努力提高竞争力，改善经营业绩。考虑到远洋市场自 2015 年持续低迷，长荣海运去年宣布重点拓展近洋市场，增加布局近洋业务。据了解，长荣海运于 2015 年订购的 10 艘 2800TEU 型船，预计于今年二季度陆续交付。



去年 6 月，谢志坚接任卢峰海的阳明海运董事长一职。经历人事更迭的阳明海运，面对巨额亏损频频被曝出可能被收购。在困境下为了“止血”，阳明海运祭出开源节流方案，其董事会于去年 10 月火速通过高管减薪方案，自去年 11 月起，董事长、总经理及副总经理减薪 50%，其余各部门协理级以上主管则减薪 30%。去年 12 月 6 日，阳明海运公告出售内湖区办公大楼，以 18.89 亿新台币出售给南山人寿，获得 3.88 亿新台币。此外，阳明海运还将受益台湾地区交通管理部门的资助方案。

上述 4 家远洋班轮公司在去年分为了两大联盟成员。4 月 20 日，达飞轮船、中远海运集运、长荣海运和东方海外国际宣布组建 OCEAN Alliance；5 月 13 日，赫伯罗特、韩进海运、阳明海运、商船三井、日本邮船和川崎汽船宣布组建 THE Alliance，后因韩进海运宣告破产，THE Alliance 的成员减至 5 家。而海丰国际和万海航运依然作为独立的区域内班轮公司，尚未加入任何联盟。

未来走势

全球金融危机以来，集运市场经历了前所未有的动荡低迷期。随着行业深度调整及联盟重组格局的基本确定，一方面，传统东西干线将逐步演变成以 2M、OCEAN Alliance 和 THE Alliance 为主的三大联盟鼎立的新联盟竞争格局；另一方面，在其他航线市场上，部分班轮公司通过特色个性化服务和区域化布局优势，增强自身竞争力，提升市场份额。

据 Alphaliner 预计，今年集运市场将出现运力集中交付，但拆解量预计仍将处于高位，运力净增速预计为 2.9%；今年市场货量预计增长 2.7%，略好于去年 1.8% 的货量增速，但需求增长的不确定性因素增多。随着集运业的深入调整，市场整体经营预计将更多聚焦提升客户服务质量，完善服务产品从而使竞争更趋理性。

受全球金融危机和行业亏损影响，随着新船订单的减少，运力增速逐步放缓，未来供需缺口将逐渐收窄。伴随着全球经济贸易形势的变化，新兴市场和区域市场将引领下一轮行业增长。同时，随着行业整合的不断深化，以及联盟合作向纵深发展，承运人经营策略将逐步从相对单一的海上运输服务，向更多元化的全程供应链运输服务发展。

东方海外国际展望今年市场前景时表示，虽然若干亚洲重要经济体系增长缓慢，但目前却未出现“硬着陆”情况，而东盟货量增长及部分航线如澳洲线增长动力有所改善可为前景增添信心。此外，若东西向航线真能持续向好，则亚洲区内货量将会受惠。然而，亚洲区内航线增长仍然缺乏动力，运费更因在多条亚洲区内航线不断引进船舶而备受打击。

面对充满不确定性的 2017 年，长荣海运董事长张正镛认为全球贸易已现复苏迹象，集运业将迎来转机之年。就目前国际集运市场的运价来看，集运业已走出谷底，长荣海运今年也会随着市场回春，力拼转亏为盈。万海航运对今年市场前景也颇为乐观，理由是经过去年韩进海运破产事件，全球班轮公司出



现一波整并，班轮公司数量少了，重新组合的三大联盟，都将使市场更趋稳定。

作为服务亚洲区内贸易市场的班轮公司，海丰国际依然看好市场。随着亚洲区内经济贸易发展、消费水平不断提升，加上更多制造业生产基地在区域内流转，区域内商品贸易亦日益增长。受惠于此，去年亚洲区域内整体集装箱运量同比持续增长，稳守世界最大集运市场地位。虽然今年全球集运业预期面临诸多困难及挑战，但海丰国际对今年亚洲区内物流市场的经营环境依然充满信心。

或许我们不应该过于悲观。4月28日，中远海控发布一季报，一季度实现归属上市公司股东的净利润为2.70亿元，同比扭亏为盈。一季度，在市场企稳向好和改革重组见效的双重利好作用下，中远海控的整体经营状况保持良好态势。一季度，集运市场回暖，中国出口集装箱运价综合指数均值为825.3点，同比增长11.7%，中远海控集装箱航运业务平均运价同比上升。一季度中远海控集装箱航运业务货运量同比增长53.92%。

来源：航运交易公报

5. 船舶市场动态

【目标70%！中国造船业产能整合加速】

从2011年中国前10家造船集团交付量全国占比35%到2016年53%，中国造船业产能整合正在加速推进。根据今年1月工信部发布的《船舶工业深化结构调整加快转型升级行动计划（2016-2020）》中船舶工业深化整合的一项目标，到2020年，全国前10家造船企业造船完工量占全国总量的70%以上，这意味着造船产业集中度将大幅提高。

克拉克森在其最新发布的报告中称，造船业的产能整合可以通过许多标准来测量，其中之一是根据造船集团的交付量（按CGT计算）。2011年，中国前10家造船集团（根据当年CGT交付量排名）交付量占全国总量的35%，而到2016年，这一比例提高到了53%。未来，这一比例很可能会继续增加。截止4月初，手持订单量排名前10的造船集团总手持订单量共计1800万CGT，相当于全国手持订单量的61%。为了达到70%的目标，中国造船业必须继续进行产能合并。

克拉克森研究称，中国造船业正在进行的产能整合是由一系列因素导致的。全球新造船需求的极度疲软给造船企业带来了巨大压力，许多船厂不得不奋力竞争新船订单。国有船企占据了大部分的造船产能，而近年来，一些国有造船集团已经合并，这反映出政府正在努力推动过剩产能削减和效率提升。手持订单排名前10的造船集团中有7家已经经历过合并重组，而其中有4起合并是在去年进行的。国有船企同样还受到了国有船东的支持，去年国有船企接获的新船订单中有70%左右（按CGT计算）来自国有船东。



中国造船业的产能整合同样也是大量中小型民营船厂破产关闭所带来的结果。这些中小型船企在近年来很难获得新船订单和融资，因此不得不进行清算，最终破产关停。2011 年，全国共有 244 家船企至少交付了 1 艘新船（1000+GT），但在 2016 年这一数字减少到 117 家。目前，有 48 家船企将在今年年底之前交付完剩余的手持订单。

因此，虽然不清楚政府将以何种标准来衡量 2020 年目标的完成情况，但中国造船业的产能整合确实正在进行。不过，根据克拉克森的上述标准，中国造船业还将采取进一步的措施来达到政府目标。去年，仅有 48 家中国船企成功接获了新船订单，而在 2010 年这一数字超过了 200 家。持续低迷的市场将导致订单集中于更少数的船厂，随着接单船厂数量不断减少以及强有力的政策支持，中国造船业未来还可能会进行进一步的整合。

来源： 国际船舶网

【油船“退热” 散货船“发烧”】

二手船市场似乎正在分化，油船交易开始退热，而船东投资二手散货船的交易活动越来越活跃。

2017 年第一季度，二手船市场上的油船买卖交易活动与 2016 年同期相比下滑了 68%。这一明确的迹象表明，在经历了多年的收购油船热潮之后，船东收购油船的热情正在逐渐淡化。

船舶经纪机构 Intermodal 在其最新的周报中指出，船东通过持续关注市场发展趋势，从而衡量对市场的看法，并决定接下来要采取的策略。近期船东在散货船市场上投资二手船活动较为活跃，但二手船市场上油船交易量则较为冷清，相比 2016 年的第一季度交易量下跌了 68%。

船舶交易经纪人表示，二手油船市场交易活动目前表现较为迟滞。虽然目前油船运输市场运价仍然保持乐观状态，远高出成本支出水平，但不足以达到能够激发船东收购船舶积极情绪的程度，这种趋势导致油船资产价格出现下降。

经纪人指出，在二手船市场上，最近完成交易的 30058 载重吨的 MR 成品油船“MARE ACTION”轮交易价格接近 1000 万美元。而船龄 15 年左右的小型 MR2 成品油船交易价格基本接近 800 万美元，这表明市场上的二手油船资产价格仍然普遍具有吸引力。

然而，近期二手船市场上散货船交易活动持续占据了投资者大部分兴趣。在持续了几周的散货船资产价格上升之后，截至第一季度末，市场上共达成了超过 200 艘二手散货船交易。不过，目前市场上也有一些人认为，这一散货船价格反弹会出现呈现出疲软迹象。

分析师称，目前二手船交易市场上的潜在买家正在逐渐失去收购资产价格已出现上升船舶的兴趣，并认为这一势头可能将在某个时候缓解，甚至使资产价



格略有下降。另一方面，船舶卖家似乎仍然控制着二手船资产的定价权，希望在上一次交易后的几天里要求提价。这些市场动态对二手船市场活动造成了一定限制。这意味着在市场状态变得更加明确之前，买卖双方将重新采取更现实的态度。总而言之，散货船和油船市场可能处于各自周期的不同阶段，买家仍将出于不同因素对收购船舶表现出兴趣。

来源：国际船舶网

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	264.00	-7	↓	290.50	-9	↓	0.00			405.50	-7 ↓
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	-8	↓	305.00	-7	↓	0.00			0.00	
Panama	260.00	0		n/a			n/a			515.00	0
Shanghai	318.00	-5	↓	0.00			0.00			0.00	
Singapore	294.50	-7	↓	326.50	-12	↓	436.50	-14	↓	446.50	-14 ↓
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：

2017-05-05

◆ 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 16 周	第 15 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,200	4,200	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,500	2,500	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,300	2,300	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,000	2,000	0	0.0%	



油 轮						
船 型	载重吨	第 17 周	第 16 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	7,800	7,800	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,300	5,300	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,300	4,300	0	0.0%	
LR1	75,000	4,000	4,000	0	0.0%	
MR	52,000	3,250	3,250	0	0.0%	

截止日期: 2017-05-05

(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
2+2	TAK	300,000	Hyundai Samho, S. Korea	2019	Sentek Marine - Singaporean	8,000	
2	TAK	115,000	Daehan, S. Korea	2018	Greek	4,200	Tier II
4	TAK	38,000	Nantong Xiangyu, China2018	2018-2019	Goldwin Shipping - Hong Kong	Undisclosed	StSt
4	TAK	22,000	Nantong Xiangyu, China2018	2018-2019	TB Marine Shipmanagement - German	Undisclosed	IMO II
4	TAK	17,500	AVIC Dingheng, China	2019-2020	Thun Tankers - Dutch	Undisclosed	dual fuel
2	TAK	11,200	STX SB (Jinhae), S.Korea	2018-2019	Woolim Shipping - S.Korean	Undisclosed	eco design
1+1	TAK	11,200	STX SB (Jinhae), S.Korea	2018-2019	Sambong Corporation - S.Korean	Undisclosed	eco design

◆ 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
LENE SELMER	BC	175,401		2010	China	2,700	Hunter Maritime - Belgian	
HUGO SELMER	BC	175,401		2010	China	2,690	Hunter Maritime - Belgian	
GRETA SELMER	BC	176,000		2011	China	2,830	Hunter Maritime - Belgian	**
CHARLOTTE SELMER	BC	176,000		2011	China	2,800	Hunter Maritime - Belgian	
TOM SELMER	BC	176,000		2012	China	2,920	Hunter Maritime - Belgian	
KING PEACE	BC	79,600		2011	China	4,500	Shinyo International - Hong Kong	en bloc,



全一海运有限公司



LIN JIE	BC	175,401	2003	Japan	4,500	Shinyo International - Hong Kong	bank driven sale
KING SAIL	BC	177,643	2002	Japan	4,500	Shinyo International - Hong Kong	
C. S. OCEAN	BC	32,269	2008	Japan	850	Greek	
GUAN HAI 308	BC	48,023	2011	China	1,200	Zhongchang Marine - Chinese	
RUI FU LUCKY	BC	49,047	1996	Japan	370	Chinese	
MARJATTA P	BC	56,023	2006	Japan	1,190	Meghna - Bangladeshi	
SANTA CELIA	BC	77,171	2009	Japan	1,500	Erasmus - Dutch	
TSUNEISHI FUKUYAMA 1572	BC	81,600	2018	Japan	2,900	Undisclosed	
GIANT ACE	BC	179,147	2007	Japan	2,400	Greek	
C. DISCOVERY	BC	179,185	2010	S. Korea	3,100	Navios - Greek	
TRITON CONDOR	BC	180,274	2009	Japan	2,880	Navios - 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
I WHITE	CV	59,993	4,662	2014	S. Korea	6,000	Undisclosed	en bloc
HANJIN SCARLET	CV	60,058	4,662	2013	S. Korea	6,000	Undisclosed	
I INDIGO	CV	60,153	4,662	2013	S. Korea	6,000	Undisclosed	
SUNSHINE BANDAMA	CV	21,470	1,708	2007	Japan	900	Chinese	
DAE SUN 606	CV	21,800	1,800	2017	S. Korea	2,040	Japanese	
KMTC INCHEON	CV	24,542	1,675	1998	Japan	450	Undisclosed	
HS DISCOVERER	CV	35,925	2,747	2003	Poland	600	Middle East	
HS HAYDN	CV	41,989	3,534	2010	China	850	Nordic Hamburg - German	

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
SZAFIR	GC/MPP/TWK	9,597		1992	Japan	Undisclosed	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
STI LE ROCHER	TAK	49,990		2013	S. Korea	2,900	Bank of Communications Financial Leasing - Chinese	* 8 year BB back at \$8,800/day, Feb 2017 deal
STI LARVOTTO	TAK	49,990		2013	S. Korea	2,900	Bank of Communications Financial Leasing - Chinese	
STI BERYL	TAK	49,990		2013	S. Korea	2,900	Bank of Communications Financial Leasing - Chinese	
KIRSTIN	TAK	50,078		2009	S. Korea	1,850	Undisclosed	



GENER8 ORION	TAK	160,289	2002	S. Korea	1,330	Undisclosed	
LNG GEMINI	TAK/LNG	72,472	1978	U. S. A	Undisclosed	Sinokor - S. Korean	
LNG LEO	TAK/LNG	72,555	1978	U. S. A	Undisclosed	Sinokor - S. Korean	***
LNG VIRGO	TAK/LNG	72,629	1979	U. S. A	Undisclosed	Sinokor - S. Korean	

◆ 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
LADY#	TAK	96,733	15,327	1991	Japan	391	
VRIES VIENA	TAK/PRO	32,396	10,650	1995	Ukraine	371	

中 国							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格 (美元) /轻吨	备 注
KAPITAN SVIRIDOV	BC	23,357	8,398	1982	Germany	undisclosed	
XIANGZHI	BC	26,712	5,494	1987	Japan	undisclosed	
BEI HAI#	BC	45,000	7,666	1995	Japan	undisclosed	
KANG ZHONG	BC	50,508	8,854	2002	China	undisclosed	
FU DA#	BC	71,330	9,799	1997	Japan	undisclosed	

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
HAN LI	GC	20,433	8,137	1989	Germany	undisclosed	
CLAUDINE	TAK	31,407	6,777	1981	Japan	undisclosed	

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
POS CHALLENGER	BC	148,914	17,217	1992	S. Korea	375	Full sub-continent delivery options
HORNCLIFF	REF	9,160	7,867	1992	Yugoslavia	undisclosed	
ORIENTAL GREEN	TAK	105,400	17,277	1998	S. Korea	385	India/Bangladesh delivery in Buyer's option
KIOWA SPIRIT	TAK	113,269	17,491	1999	S. Korea	385	as is Singapore



◆最新航运公告

【搁浅 - 可吸取的经验教训】

知名的航海学会 MARS 报告刊登了一起最近发生的搁浅事故并可从中吸取经验教训。

官方报告公布的若干调查结果及经验教训如下：

浮标配布在海图标注位置，受到盛行风和水流的影响。驾驶台主要使用浮标导航，没有注意船舶在航道中的实际位置。

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
2017-05-05	688.84	756.55	6.1215	88.507	890.18	62.82	845.53	198.11	16457.0
2017-05-04	689.57	751.2	6.1208	88.621	888.18	62.56	831.04	194.76	16416.0
2017-05-03	688.92	753.48	6.1538	88.538	891.82	62.732	826.34	193.69	16387.0
2017-05-02	689.56	752.27	6.1677	88.653	889.53	62.895	826.73	194.3	16470.0
2017-04-28	689.31	749.45	6.2023	88.584	889.61	62.822	826.93	193.24	16387.0
2017-04-27	688.96	751.87	6.1977	88.546	885.74	62.829	827.94	192.26	16383.0
2017-04-26	688.45	752.5	6.1964	88.477	883.71	63.213	814.87	189.81	16358.0
2017-04-25	688.33	747.63	6.2746	88.478	880.27	63.662	810.73	189.17	16452.0
2017-04-24	686.73	746.24	6.2433	88.316	880.67	63.827	818.72	189.23	16457.0
2017-04-21	688.23	738.21	6.3007	88.518	882.25	63.638	815.23	190.73	16530.0

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
2017-05-04	美元	0.92778	0.9475	0.99278	1.06028	1.17928	1.436	1.78067
2017-05-03	美元	0.92722	0.94833	0.99167	1.04611	1.17122	1.42739	1.77011
2017-05-02	美元	0.92667	0.94778	0.99278	1.04361	1.17372	1.43239	1.78011
2017-04-28	美元	0.92944	0.95	0.995	1.03722	1.17233	1.42628	1.774
2017-04-27	美元	0.93056	0.94667	0.995	1.03722	1.16956	1.43044	1.7765
2017-04-26	美元	0.93028	0.94611	0.99278	1.04	1.17178	1.43111	1.78289
2017-04-25	美元	0.92833	0.945	0.99222	1.04056	1.17039	1.42361	1.77483
2017-04-24	美元	0.92667	0.945	0.99111	1.04611	1.1665	1.42072	1.76817
2017-04-21	美元	0.92944	0.945	0.99056	1.04	1.15622	1.40211	1.74456
2017-04-20	美元	0.92944	0.94389	0.98833	1.04056	1.15317	1.39406	1.73928