



全一海运市场周报

2017.05 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2017.05.08 - 05.12\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【舱位宽松施压市场 多数航线运价下调】

本周，中国出口集装箱运输市场总体需求平稳，随着新联盟的航班服务逐步完成调整，市场运能得到释放，同时航商为稳固客户，在多条航线上对各自订舱运价进行了下调，市场运价总体下行。5月12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865.03点，较上期下跌3.3%。

欧洲航线：欧元区多项经济指标处于良好水平，市场运输需求稳定，但各航商船舶舱位利用率有所分化，部分航班满载满舱，而部分航班仅在八成左右。在小部分航商降价吸货影响下，多数航商跟进，即期市场运价下行。5月12日，上海出口至欧洲、地中海基本港市场运价（海运及海运附加费）分别为961美元/TEU、949美元/TEU，较上期分别下跌3.5%、3.9%。

北美航线：5月11日发布的美国彭博消费者信心指数为49.7，较上期回落1.2，走势于近几周内有所反复，当地消费者信心未能持续走强，影响运输需求的增长势头。由于四月底部分货主集中出货透支了5月份的运输需求，市场需求总体表现平淡。虽然上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率均在九成以上，但由于运力基数较大，市场舱位仍显宽松。航商为维持市场份额，对各自订舱运价进行了不同程度的下调，市场运价总体下行。5月12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1432美元/FEU、2432美元/FEU，较上期分别下跌7.9%、5.3%。

波斯湾航线：随着目的地市场即将进入“斋月”，虽然仍有部分货主赶船出运，但未能改变总体运输需求下滑的趋势，市场运力富余程度有所扩大。多数航商为囤积货源，维持船舶舱位利用率，大多主动下调各自运价，市场运价小幅下跌。5月12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716美元/TEU，较上期下跌3.8%。

澳新航线：运输需求未见起色，上海港船舶平均舱位利用率徘徊在八成左右。由于缺乏货量支撑，市场运价低位下探。5月12日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为419美元/TEU，较上期下跌2.8%。

南美航线：市场货量表现平稳，受益于航商的运力控制措施，上海港船舶平均舱位利用率维持在九成以上，并有部分班次接近满载。由于市场基本面良好，航商进行了新一轮的运价推涨，市场运价大幅上涨。5月12日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为3284美元/TEU，较上期上涨



16.5%。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【市场氛围依旧冷清 沿海运价继续下跌】

本周，沿海散货运输市场冷清氛围延续，下游观望情绪不减，运价继续下跌。5月12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957.28点，较上周下跌2.3%。其中煤炭、金属矿石、粮食运价指数均下跌，成品油、原油运价指数维稳。

煤炭市场：本周，诸多利空因素难以消散，沿海煤炭运输需求持续低迷，运价延续下跌走势。当前市场仍处在煤炭需求淡季，气温较为适宜，居民用电需求弱势运行。加之南方雨水量充足，火力发电空间受到挤占，近一周沿海六大电厂日耗煤量徘徊于60万吨上下。电厂存煤充裕，库存突破1200万吨，可用天数18天左右。另外，上游煤矿开工率回升，煤炭产量有所提振。此消彼长，煤炭供应量足以应付需求，市场供需格局继续宽松，煤炭价格持续下行。5月9日，环渤海动力煤价格指数报收于596元/吨，环比下行1元/吨，已连续七期下跌，累计下降10元/吨。面对上述种种，下游电厂及贸易商观望情绪不减，走量多以计划运量为主，市场煤鲜有货盘放出。经历了近两个月的低迷行情，部分船东心态明显走弱，开始低价承揽货物。

综合上述情况，本周沿海煤炭运价延续下跌走势，不过由于油价、人力等成本明显上升，运价下跌空间较为有限。5月12日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收984.19点，较上周下跌2.5%。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23.1元/吨，较上周五下跌1.2元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为25.5元/吨，较上周五下跌1.2元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为30.5元/吨，较上周五下跌1.9元/吨。华南市场，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为28.2元/吨，较上周五下跌2.3元/吨。

金属矿石市场：目前，铁矿石市场供应仍较为充足，港口铁矿石库存再次大幅攀升，连续7周处于1.3亿吨上方。同时，由于近期钢材利润空间收窄，订单情况不理想，部分钢厂安排5月份高炉检修，高炉的开工率小幅下降，对铁矿石的需求有所减弱。5月12日，沿海金属矿石货种运价指数报收865.81点，较上周下跌3.4%。

粮食市场：南方成交依旧低迷，下游企业采购谨慎，观望心态浓厚。南北无发运利润，贸易商发货积极性持续受限。另外，由于集装箱运价低位，较多贸易商散改集，进一步拉低粮食运价水平。5月12日，沿海粮食货种运价指数报收772.99点，较上周下跌2.8%。

国内成品油市场：5月份假期较多，私家车外出尤其是省内旅游较多，汽油虽未迎来旺季但刚需稳定；柴油消费量呈现减少态势，主要原因在于休渔期延长，冲击沿海柴油用量。而地产调控措施加强、环保检查严格也抑制了工业、建筑、制造业用油需求。5月12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

【海岬型船领涨市场 综合指数重拾升势】

随着海岬型船市场企稳回升，领涨市场，本周中国进口干散货综合指数也重拾升势。5 月 11 日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数（CDFI）为 767.73 点，运价指数为 700.96 点，租金指数为 867.87 点，分别较上周四上涨 3.5%、2.7%和 4.5%。

海岬型船市场：本周，海岬型船租金、运价企稳回升，临近周末两大洋市场走势分化。最近一周国内钢材社会库存降幅扩大，加之盈利钢厂增多，钢厂维持复产积极性。进口矿远期现货市场活跃度也较高，钢厂采购有所提升。上周末，随着 FFA 期价上涨，海岬型船市场止跌企稳，周初澳洲和巴西几大发货人在市场上较为活跃，市场随之小幅反弹，丹皮尔至青岛航线运价从上周末的 5.5 美元/吨上涨至周中的 6.2 美元/吨。周三进入新加坡假期，澳洲发货人淡出市场，大西洋也趋于平淡，运价水平小幅调整。临近周末，两大洋走势分化。太平洋市场，虽然西澳有一定发货需求，但区域内运力仍处充裕水平，丹皮尔至青岛航线成交价徘徊在 6.2 美元/吨左右，市场略微承压。周四，中国北方至澳大利亚往返航线 TCT 日租金为 12700 美元，较上周四上涨 22.3%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 6.275 美元/吨，较上周四上涨 14.1%；澳大利亚纽卡斯尔至舟山航线运价为 8.744 美元/吨，较上周四上涨 5.8%。大西洋市场，随着 FFA 期价进一步拉升，船东抬高叫价，部分船舶经营人也在市场上配合 FFA 操作提高出价，图巴朗到青岛运价逐步攀升。11 日市场报出 17 万吨货量，受载期 5 月底，图巴朗至青岛航线成交价为 14.0 美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 13.856 美元/吨，较上周四上涨 5.9%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场持续低迷。太平洋市场，本周总体上货盘较上周略多，周内数次出现等待市场见底回升的态势，但由于缺乏上涨的进一步动力，租金、运价小幅盘整。临近周末，海岬型船市场上涨，印尼煤炭货盘稍多，东澳出货慢慢恢复，但由于区域运力仍然较多，船货双方多持观望态度。10 日市场报出 7.6 万载重吨船，5 月 11-14 日大连交船，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 7705 美元，较上周四下跌 8.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.381 美元/吨，较上周四下跌 6.4%；美西到中国北方港口航线运价为 18.591 美元/吨，较上周四下跌 3.0%。大西洋市场，南美至远东粮食航线上货盘较为平稳，市场认为运价已探底，但 6 月后贸易采购速度仍然缓慢，加上空放运力源源不断，南美至远东粮食航线运价继续下跌，但跌幅较上周缩窄。11 日市场报出 8.1 万载重吨船，5 月 30 日南美东海岸交船，新加坡-日本还船，成交日租金为 11500 美元，加上 55 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 26.618 美元/吨，较上周四下跌 2.3%；美湾密西西比河至中国北方港口粮食运价为 36.964 美元/吨，较上周四微跌 0.9%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场阴跌不止。东南亚地区依然船多货少，租金、运价继续下跌。周四，中国南方至印尼往返航线 TCT 日租金为 7027 美元，较上周四下跌 6.6%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.567 美元/吨，较上周四下跌 3.3%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.075 美元



/吨，较上周四下跌 3.0%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价波动下行 成品油运价小幅下降】

国际油价上周四大跌之后，沙特表态将“采取一切可能手段”来结束原油供给过剩，欧佩克减产协议可能延续到下半年，甚至 2018 年。4 月份欧佩克原油产量比上月减少 2000 桶/天，13 家成员国中减产的有 7 家。本周国际油价有所反弹，布伦特原油期货价格周四报 50.76 美元/桶，比上周四上升 4.8%。全球原油运输行情继续下降。沙特 6 月份销往亚洲的原油将减少 700 万桶，其中对印度的供应减少超过 300 万桶，对东南亚、中国、韩国和日本的减量基本相近。中国进口 VLCC 运输市场小幅盘整，5 月 11 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 700.24 点，较上周四下降 0.7%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场本周异常安静，运价小幅盘整。中东地区货盘维持在较低的水平，成交量稀少，运价维持低位盘整的走势。西非航线货盘相对稳定，运价小幅下降。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS60.69，较上周四微升 0.6%，5 日平均为 WS61.85，环比上升 2.0%，等价期租租金（TCE）平均 2.1 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS60.85，下降 2.5%，平均 WS63.25，TCE 平均 2.7 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场本周运价小幅下降。西非至欧洲运价从 WS75（TCE 约 1.3 万美元/天）降至 WS72.5（TCE 约 1.1 万美元/天）。1 艘 13 万吨级船，西非至地中海，6 月上旬货盘，成交运价为 WS72.5。另 1 艘 13 万吨级船，西非至印度，6 月上旬货盘，成交包干运费为 191 万美元。同步起伏的黑海至地中海运价从 WS88（TCE 约 1.5 万美元/天）回落至 WS85（TCE 约 1.3 万美元/天）。波斯湾出发航线上，14 万吨级船，伊朗至地中海，5 月下旬货盘，成交运价为 WS45 至 WS50；13 万吨级船，波斯湾至印度运价收窄在 WS90 至 WS95 之间。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场运价震荡。地中海航线较为平稳，跨地中海运价在 WS105（TCE 约 1.1 万美元/天）至 WS110（TCE 约 1.3 万美元/天）之间波动盘整，其他欧洲短程行情小幅波动，波罗的海、北海短程运价分别为 WS68 和 WS100，TCE 不足 0.5 万美元/天和 1.0 万美元/天。加勒比海至美湾运价在 WS100 至 WS130 之间先涨后跌，TCE 在 0.6 万美元/天至 1.3 万美元/天之间。亚洲航线运价稳定，波斯湾至新加坡运价在 WS115 以下（TCE 不足 1.0 万美元/天），东南亚至澳大利亚运价约 WS105（TCE 约 1.0 万美元/天）。中国进口成交较少，主要来自科兹米诺。

国际成品油轮（Product）：运输市场行情跌中有涨，综合运价依然下降。亚洲石脑油货盘充沛，运力偏紧，运价小幅提升。波斯湾至日本航线 7.5 万吨级船运价超过 WS105（TCE 超过 1.0 万美元/天）；5.5 万吨级船运价升到 WS115 上下（TCE 约 0.8 万美元/天）；印度至日本 3.5 万吨级船运价保持 WS120 水平（TCE 约 0.4 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价从 WS130（TCE 约 0.7 万美元/天附近）降至 WS120（TCE 约 0.57 万美元/天），美湾至



欧洲 3.8 万吨级船柴油运价从保本点 WS80 反弹至 WS106 (TCE 约 0.4 万美元/天)，欧美三角航线 TCE 升至 1.0 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【散货船价高位回调 成品油轮船价上涨】

5 月 10 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 779.62 点，环比下跌 1.42%，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下跌 0.93%、0.44%、3.43%，国际油轮船价综合指数微涨 0.76%。

BDI 指数 3 周连跌击穿 1000 点，二手散货船价格开始高位回调，灵便型、超灵便型和巴拿马型散货船价格全线下跌，海岬型散货船仍在补涨（前期相对上涨幅度较少）。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1080 万美元、环比跌 1.45%；57000DWT--1353 万美元、环比跌 3.19%；75000DWT--1746 万美元、环比跌 3.77%；170000DWT--3068 万美元、环比涨 4.36%。近期，煤炭、铁矿石和粮食等大宗散货货盘不足，运力过剩较多，租金和运价下跌趋势未见改善，预计二手散货船价格短期有阶段性回跌可能。劳动节及复活节过后，二手船市场开始升温，本周，散货船共计成交 19 艘（环比增加 11 艘），包括 4 艘海岬型船、1 艘卡尔萨姆型船、3 艘巴拿马型船、7 艘超灵便型船，4 艘灵便型船，总运力 152 万 DWT，成交金额 2.44 亿美元。

布伦特原油现货价格在 50 美元/桶上下盘整，国际油轮船价历经多周下跌后，出现稳中有涨态势。本周，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2040 万美元、环比涨 3.37%；74000DWT--2724 万美元、环比涨 0.18%；105000DWT--2751 万美元、环比跌 0.03%；158000DWT--4588 万美元、环比跌 0.02%；300000DWT--5444 万美元、环比跌 0.03%。近期，部分航线原油货盘相对稀少，运价有涨有跌，租家偏向于租金较低船舶，二手油轮价格短期有触底可能。本周，油轮市场成交量一般，仅成交 7 艘（环比增加 5 艘），含 1 艘苏伊士型油轮，6 艘成品油轮，总运力 46 万 DWT，总成交金额 1.75 亿美元。

煤价已连续多周下走，市场货盘较少，运价连续阴跌，沿海散货船价跌多涨少，小船价格历经多周下跌后继续反弹，大船价格高位回落。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--124 万人民币、环比涨 2.44%；5000DWT--747 万人民币、环比跌 4.35%。近期，火电厂日均耗煤量下降明显，煤炭库存增多，煤炭运输需求疲软；钢价大幅波动，钢厂库存压力较大，铁矿石和钢材运输需求不足；受拍卖粮影响，南北粮食贸易不畅，贸易商小心观望；综合考虑，沿海运价弱势运行，预计散货船价格仍将震荡盘整。本周，二手船买家多以观望为主，市场成交量一般，共计成交 7 艘（环比增加 2 艘），总运力 1.3 万 DWT，总成交金额 1386 万元人民币。

内河散货运输需求相对平稳，运价小幅下跌，二手船价格以跌为主。本周，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--51 万人民币、环比跌 4.58%；1000DWT--100 万人民币、环比涨 0.11%；2000DWT--180 万人民币、环比跌 3.36%；3000DWT--258 万人民币、环比跌 6.10%。国内房地产调控政策在进一步



收紧，建材运输需求受到影响，运价稳中看跌，市场担忧情绪增加，买家以观望为主，内河散货船价有震荡下跌可能。本周，内河散货船成交归于平静，共计成交 48 艘（环比减少 67 艘），总运力 5 万 DWT，成交金额 3770 万元人民币。

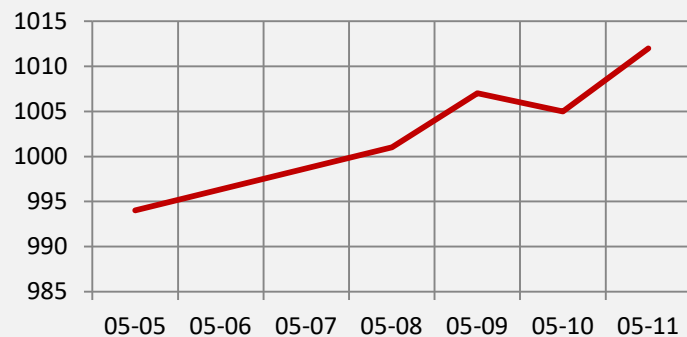
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

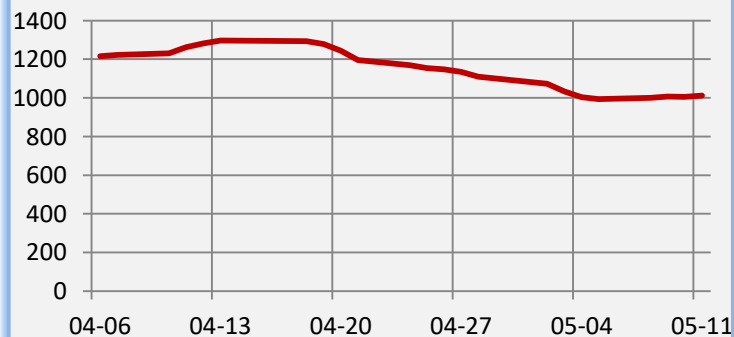
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

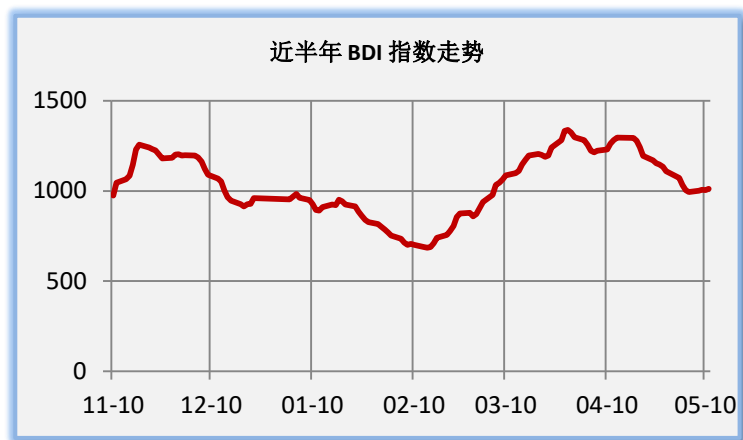
波罗的海指数	5 月 8 日		5 月 9 日		5 月 10 日		5 月 11 日	
BDI	1,001	+7	1,007	+6	1,005	-2	1,012	+7
BCI	1,571	+91	1,635	+64	1,645	+10	1,695	+50
BPI	1,009	-14	1,007	-2	1,011	+4	1,006	-5
BSI	799	-12	794	-5	790	-4	787	-3
BHSI	517	-6	512	-5	510	-2	510	0

上周 BDI 指数走势



近一个月 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 18 周	第 17 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	14,000	14,500	-500	-3.4%
	一年	15,000	15,250	-250	-1.6%
	三年	14,500	14,500	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	10,000	11,250	-1250	-11.1%
	一年	10,750	11,000	-250	-2.3%
	三年	11,000	11,000	0	0.0%
Smax (55K)	半年	10,250	10,250	0	0.0%
	一年	10,500	10,500	0	0.0%
	三年	10,250	10,250	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	8,750	9,250	-500	-5.4%
	一年	8,500	8,750	-250	-2.9%



	三年	8,750	8,750	0	0.0%
				截止日期:	2017-05-05

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Alycia 2012 34000 dwt dely Constantza prompt trip redel Tunisia \$9,000 daily - J Lauritzen

Asian Summit 2017 62466 dwt dely Fujairah prompt trip via PG redel Geelong intention ferts \$10,250 daily - Louis Dreyfus

Crystal Palace 2008 58781 dwt dely Tonda prompt trip via NoPac redel Singapore-Japan \$8,250 daily - J Lauritzen

Darya Lakshmi 2009 55469 dwt dely Zhoushan prompt trip via NoPac redel Singapore-Japan \$8,000 daily - Norden

Ecostar G.O. 2007 75149 dwt dely EC South America 20/30 May trip redel Singapore-Japan \$10,500 daily + \$500,000 bb - Phaethon

Erietta 2015 61166 dwt dely New Orleans 20/21 May trip redel Philippines intention grains \$19,750 daily - Oldendorff

Genco Constantine 2008 180183 dwt dely Jintang spot trip via EC Australia redel Singapore-Japan \$10,500 daily - cnr

Global Brave 2010 57317 dwt dely US Gulf prompt trip redel Egypt intention grain \$12,250 daily - Pacific Basin

Golden Hawk 2015 58068 dwt dely Vietnam prompt trip redel Singapore intention sand \$7,500 daily - cnr

Great Victory 2015 79933 dwt dely EC South America 28/30 May trip redel Singapore-Japan \$11,500 daily + \$550,000 bb - Transgrain

Ikan Senyur 2010 61494 dwt dely WC India prompt trip redel China \$9,000 daily - cnr

Maritime Coaction 2008 28200 dwt dely Kwinana prompt trip redel S China intention mineral sands \$10,000 daily - Clipper

Minoan Grace 2012 56709 dwt dely US Gulf prompt trip redel E Mediterranean intention petcoke \$12,500 daily - Oldendorff



Nautical Anne 2016 63593 dwt dely Mississippi River prompt trip redel Continent intention petcoke \$15,000 daily - Centurion

Pacific Talent 2013 56578 dwt dely Zhuhai spot trip redel Singapore intention sands \$7,000 daily - Cargill

Pola Pacific 2011 33413 dwt dely US Gulf prompt trip redel Brazil \$7,000 daily - cnr

Redondo 2000 74716 dwt dely Santos 15/19 May trip redel Singapore-Japan \$10,250 daily + \$475,000 bb - cnr

Requiem 2010 58018 dwt dely South Africa prompt trip redel Singapore-Japan \$10,250 daily + \$200,000 bb - Klaveness

Seacon 7 2012 56880 dwt dely Yangjiang prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore \$8,000 daily - cnr

St.Dimitrios 2008 82688 dwt dely Pecem prompt trip via Ponta Da Madeira redel Singapore-Japan \$13,500 daily + \$325,000 bb - BDH

Star Mistral 2014 63301 dwt dely Canakkale prompt trip redel Singapore-Japan \$15,250 daily - cnr

Stove Friend 2016 57679 dwt dely Bejaia prompt trip redel USEC \$8,250 daily - Swires

Tiger Beijing 2015 63493 dwt dely Altamira prompt trip redel Mediterranean intention coal \$15,000 daily - Klaveness

Tomini Ability 2010 56971 dwt dely Paradip prompt trip redel China intention iron ore \$7,500 daily - cnr

Troodos Sun 2016 84849 dwt dely EC South America 20/30 May trip redel Singapore-Japan \$11,750 daily + \$550,000 bb - cnr

Tuo Fu 6 2013 81588 dwt dely EC South America 20/21 May trip redel Singapore-Japan \$11,500 daily + \$550,000 bb - cnr

Vishva Preeti 2012 80205 dwt dely Ennore spot trip via India redel China intention iron ore \$8,250 daily - Jaldhi

Zheng Hui 2014 81797 dwt dely EC South America 18/20 May trip redel Singapore-Japan \$11,000 daily + \$550,000 bb - Cofco Agri



4. 航运市场动态

【穆迪：航运业 2017 年收益平稳但有风险】

评级机构穆迪（Moody's）分析，航运业的运营环境在 2016 年遭遇收益两位数下跌后触底，并预测今年的收益将保持稳定。

但是穆迪警告说，计算利息、税、折旧和摊销前的利润预计将会处于较低水平。

如果航运供给增长超过需求增长 2%或总运营年收益同比下降 5%，市场将被认为是转向负面。相反，如果船舶供给实质性减少，ebitda（未计利息、税项、折旧及摊销前的利润）增速超过 10%，则市场将被认为转为乐观。

由于巴拿马运河的扩建，巴拿马级船舶的不断报废，这显然积极因素，同时，收紧的环境规则把老旧船舶送向了拆船厂，这同样抑制了全球产能扩张。

穆迪指出干散货和集装箱市场有恢复迹象。机构相信这些板块不太可能从 2016 年的水平继续下行，并预计供给增长不会比需求增长高 2%，而且运价会逐步上涨。

干散货板块预计将保持平稳，随着来自中国的需求回暖，运价将有所提升。回程的运力增长将超过需求增长，从而使运价保持在低位，但较 2016 年的水平要高。

来源：中远海运 e 刊

【航运公司需要变得更聪明而不是更庞大】

日前在新加坡海事周期间举办的新加坡海事技术会议上，ClearMetal 公司首席执行官 Adam Compain 表示，市场环境的长期低迷导致航运公司进一步整合。

其实，航运公司不需要以扩张规模去寻求生存，而应该专注于使用数据提升其自身的竞争力。在提及 4 月开始生效的新海运联盟时他表示，航运公司“需要变得更聪明，而不是更庞大”。

Compain 先生表示，航运是一个从根本就很复杂的业务板块，历史上也有过通过规模去寻求驱动效率。当需要作出商业决策时，行业参与者也选择了一个相对被动的立场，例如当下业界正在进行的整合热潮，就目前的大环境来看，这一决策貌似很有必要性。但是，航运公司不仅仅是要作出反应，还需要



有更多的前瞻性去作出更好的商业决策，这才是预测分析的价值所在。

“大数据”这个词一段时间以来很流行。Compain 先生表示：“行业创新需要有意义的的数据，以提高效率和盈利能力”。尽管业内人士可能认为数据分析与航运相关性不强。而 Compain 则认为，新数据和信息技术将能够帮助人们更好地完成工作，而不是让他们失去工作。

他表示，不需要过多担心技术的进步，因为它们将会完善船舶运营的功能，而不是取代他们。例如，对于托运人和第三方物流提供商而言，IT 将可以帮助他们提前计划及更准确地预报和预测到达时间；对于货运代理而言，IT 及相关分析将可以协助预订分配管理；运营商将可以利用大数据分析来确定和优化运力部署和预测需求周期；对于港口方面，IT 将可以帮助其优化码头泊位的使用，减少集装箱装卸步骤，最大化码头场地和设备的使用，以及重新安排超额预定。

来源：中国船检

【集装箱航运业整合将继续】

上月底在新加坡举行的行业会议上，有声音表示集装箱航运业的整合预计不会停止。

近日，麦肯锡公司的航运板块主管 Steve Saxon 在马施云主办的新加坡航运论坛上表示，“在过去的两到三年绝对可以称得上是集装箱航运合并热潮期。三年前，全球排名前 20 的集装箱船航运公司中的 8 家已经不复存在了。”

去年，法国达飞轮船收购了美国总统轮船（APL），日本三大集装箱船航运企业——商船三井（MOL），日本邮船会社（NYK）和日本川崎汽船（K Line）宣称将于 2018 年合并他们的集装箱船运营板块。最近，就在德国赫伯罗特（Hapag-Lloyd）和阿拉伯联合航运（UASC）的合并悬而未决之时，马士基收购了汉堡南美。

多年前，赫伯罗特已收购了智利的航运公司智利南美（CSAV）和智利国航（CCNI）。曾经韩国最大的航运公司韩进航运因无法偿还所负巨额债务，已于今年 2 月宣布破产。

整合浪潮使得行业的集中度更高。Saxon 指出，目前，全球排名前五位的集装箱船航运公司的市场占比总额已超过 60%。

Saxon 表示，“目前所占市场份额是他们 20 年前所占份额的两倍。大型的集装箱船运输使他们赚取了更多利润。能够连接世界各地货物的网络效应使集装箱船板块业务获得真实的规模经济。集装箱船运输企业的合并也存在有巨大的协同增效效应。然而，我们并不认为目前行业内的整合已经完成，如



果仔细观察一下市场占比，会发现行业仍然不够集中，同时，新船订单可能将导致行业继续出现严重的产能过剩。”

“我们正在与几家集装箱船航运企业商洽，有必要制定一个全行业战略，为下一波整合的到来做好准备。”

据航运咨询机构 Alphaliner 统计的数据显示，五大主流运营商——马士基航运，地中海航运，法国达飞轮船，台湾长荣海运和中国远洋海运集团，目前拥有的总运力达 1120 万 TEU。

另外，集装箱运输贸易的增长仍保持健康态势，每年达 3% 的增长率。2017 年，集装箱运输贸易有望从 2016 年的 1.82 亿 TEU 增长至 1.88 亿 TEU。

来源：中国船检

5. [船舶市场动态](#)

【火爆！2017 年前 4 月，全球 572 艘船舶倒手！】

据希腊《金融报》5 月 4 日报道，希腊船东和希腊控制的船公司在 2017 年前四个月投资 23.6 亿欧元，共购买或出售 115 艘船舶，其中包括 18 艘油轮和一艘液化天然气运输船；2016 年同期的数字是 81 艘（五艘油轮和一艘液化天然气运输船）。

与 2016 年同期相比，全球范围内有更多的船只在交易。相反，全球造船厂的新订单同期下降。据雅典的船舶经纪公司“联运”报道，2017 年 1 月至 4 月期间全球共有 572 艘船舶换手，总营业额达 66.18 亿欧元。2016 年同期，船舶数量为 391 艘，同比增长 41.36 亿欧元。

来源：信德海事

【21 艘！4 月全球新船订单量同比减少】

据 VesselValue 近期发布的月度市场报告，今年 4 月，全球新船订单量共计 21 艘，相比去年同期减少了 27.6%。

VesselValue 的数据显示，4 月份 21 艘新船订单包括 5 艘散货船和 16 艘油船。散货船新船订单量相比去年同期的 13 艘减少了 61.5%，不过油船新船订单量同比增加了 23%。另外，上个月，集装箱船、液化气船和海工支援船（OSV）领域均没有任何一艘新船订单。



VesselValue 称，韩国三星重工近期接获了 8 艘 VLCC 新船订单，其中 4 艘已经被证实来自 BW 集团，另外 4 艘据了解是由 Capital Maritime & Trading 下单订造的。

与此同时，4 月，全球各船型拆船量相比去年同期下滑了 44%。其中，降幅最大的是散货船，4 月拆船量相比去年同期减少了 72%；油船、集装箱船和液化气船拆船量均高于去年同期，而 OSV 拆船量与去年同期持平。

来源： 国际船舶网

【VLCC 订造市场持续火热】

年初以来，VLCC 订造市场持续火热，至今已经累计成交 22 艘、690 万载重吨，以载重吨计，较 2016 年全年增长约 60%。其中 18 艘由韩国现代重工（7 艘）、三星重工（4 艘）、韩进重工（4 艘）、大宇造船海洋（3 艘）船厂揽获，其余 4 艘由大船重工（3 艘）和名村造船（1 艘）承接。

此外，年初以来已有多份 VLCC 建造意向书签署，同时多份 VLCC 潜在订单在谈。金海重工与希腊船东 New Shipping 签署 2+2 艘 VLCC 建造意向书，大宇造船海洋与现代商船签署多达 5+5 艘 VLCC 建造意向书；新时代造船正与希腊船东 Dynacom 就 4+4 艘 VLCC 订单进行商谈，中国能源运输有限公司和中国香港光汇石油也均在与船厂接洽，拟分别订造 4 艘和 6 艘 VLCC，现代重工更是与香港和新加坡地区多家航运公司商谈，潜在订单多达 12 艘。

新船价格方面，根据克拉克森统计数据，截止 2017 年 4 月底，VLCC 新建价格已经跌至 8000 万美元，较 2016 年年初下挫 1250 万美元，2014 年 5 月份以来更是累计下滑约 21%，当前 VLCC 新建价格已经处在极低位水平。

来源： 中船工业经研中心

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	279.00	↓	↑	307.50	↓	↑	0.00			425.50	↓	↑
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	325.00	0		0.00			0.00			0.00		
Singapore	306.00	1.5	↑	334.00	5	↑	447.00	4	↑	457.00	4	↑
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0	
Tokyo	345.00	0		355.00	7	↑	0.00			580.00	0	

来源: Bunker Ports News Worldwide

截止日期:

2017-05-12

◆ 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 17 周	第 16 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 18 周	第 17 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: 2017-05-12

(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)
4	TAK	318,000	Samsung, S. Korea	2019-2020	BW Group - Singaporean	8,380
4+4	TAK	318,000	Samsung, S. Korea	2019-2021	Capital Ship Management - Greek	Undisclosed



全一海运有限公司



2+2	TAK	299,000	Hyundai Samho, S. Korea	2019-2020	Frontline - Norwegian	8,150
4	BC	82,000	Chengxi, China	2019-2020	Korea Shipping Corp - S.Kprean	2,450
2	TAK/LNG	7,500 cbm	Samsung, S. Korea	2019	Korea Line - S.Kprean	Undisclosed
4+6	CRUISE	200 pax	CMHI, China	2019-2024	Sunstone Ships- U.S.A	Undisclosed

◆ 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
ARISTOFANIS	BC	178,926		2011	S. Korea	3,110	Navios - Greek	incl. TC attached \$17,100/day unti Q1 2018
TAI HARMONY	BC	51,008		2001	Japan	680	Bangladeshi	
FUJISUKA	BC	52,454		2005	Japan	900	Undisclosed	
AMETRIN	BC	56,855		2011	China	1,080	Undisclosed	

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
CONTRAIL SKY	CV	12,550	907	2009	Japan	650	Far East	
MARE FRIO	CV	16,435	1,221	2003	Germany	530	Undisclosed	
AJA IPSA	CV	24,000	1,858	2004	China	530	Undisclosed	
BARBADOS	CV	52,325	4,330	2010	Philippines	950	Kardeniz - Turkish	

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
GENER8 NOBLE	TAK	298,991		2016	S. Korea	8,100	MISC Group - Malaysian	*
GENER8 THESEUS	TAK	299,392		2016	S. Korea	8,100	MISC Group - Malaysian	
AEGEAN MIRACLE	TAK	158,517		2016	S. Korea	5,500	Greek	en bloc each
AEGEAN FIGHTER	TAK	158,871		2017	S. Korea	5,500	Greek	
GENER8 ETHOS	TAK	298,991		2017	S. Korea	8,100	Singaporean	en bloc each*
GENER8 HECTOR	TAK	297,363		2017	S. Korea	8,100	Singaporean	
BALTIC AMBITION	TAK	37,343		2006	S. Korea	1,200	Undisclosed	en bloc each**
BALTIC MERCHANT	TAK	37,343		2006	S. Korea	1,200	Undisclosed	
BALTIC MARSHALL	TAK	37,343		2006	S. Korea	1,200	Undisclosed	
BALTIC FAITH	TAK	37,343		2006	S. Korea	1,200	Undisclosed	



BALTIC FORCE	TAK	37,343	2006	S. Korea	1,200	Undisclosed	
STI SAPPHIRE	TAK	49,990	2013	S. Korea	5,690	CMC Chile - Chilean	en bloc. long term
STI EMERALD	TAK	49,990	2013	S. Korea	5,690	CMC Chile - Chilean	subject tender
MTM PRINCESS	TAK	20,963	1999	Japan	1,075	Greek	stst
CANSU D	TAK	5,809	2005	Turkey	650	Macoil Greece - Greek	
MARE BALTIC	TAK	38,402	2008	China	1,300	Undisclosed	
PRETTY WORLD	TAK	51,218	2007	S. Korea	1,625	Undisclosed	
DALIAN VENTURE	TAK	296,722	2011	China	5,300	Singaporean	
BITFJORD	TAK/ASP	4,993	2017	China	1,750	Tarbit - Swedish	
NORDIC THERESA	TAK/CHE	7,842	2008	Turkey	710	Turkish	
SKY DREAM	TAK/CHE+PRO	19,807	2010	Japan	Undisclosed	Blystad - Norwegian	stst

◆ 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
SAN FERNANDO REY	GC/MPP	12,126	6,054	1999	Russia	350	

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
RAJIV GANDHI	CV	28,965	8,421	1994	S. Korea	300	as is Mumbai incl. payment terms

◆ 最新航运公告

【钢材装前检验 - GARD 协会 2017-2018 年度规则略有变化】

2016 保险年度期间，为能做出最佳成本收益决策，GARD 协会收集数据，以支持钢材装前检验 (PLSS) 费用的赔偿。GARD 决定保留对钢材装前检验费用的赔付，并在内容上有一处小变化。

在某些情况下，如果协会认为，装货前钢材的质量和装卸作业，不能证明 PLSS 费用是合理的，协会将不予赔付。协会数据显示在日本有上述情况。因此，



在日本产生的装前检验费用，默认不予赔偿，除非另有约定，具体案件具体分析。

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
2017-05-12	689.48	750.16	6.0657	88.507	889.74	62.962	826.58	193.66	16309.0
2017-05-11	690.51	750.8	6.0452	88.676	893.47	62.929	832.15	195.37	16409.0
2017-05-10	690.66	752.39	6.0755	88.726	894.89	62.862	843.56	197.1	16453.0
2017-05-09	690.37	755.11	6.1063	88.681	895.0	62.686	843.51	196.99	16396.0
2017-05-08	689.47	756.77	6.1159	88.582	893.98	62.887	839.57	195.07	16465.0
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

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
2017-05-11	美元	0.92833	0.94556	0.98911	1.07833	1.18178	1.43933	1.78567
2017-05-10	美元	0.92833	0.94722	0.98856	1.07028	1.18094	1.44211	1.78761
2017-05-09	美元	0.92722	0.94667	0.98856	1.07	1.182	1.44517	1.79067
2017-05-08	美元	0.92778	0.94667	0.99411	1.06833	1.18456	1.43683	1.78817



全一海运有限公司



2017-05-05	美元	0.92778	0.94722	0.99444	1.06	1.18039	1.43267	1.779
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

Total Shipping