



全一海运市场周报

2017.06 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2017.06.19 - 06.23\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求总体平稳 航线运价走势分化】

本周，中国出口集装箱运输市场总体需求稳定，不同航线的运价走势出现分化，综合指数小幅下跌。6月23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827.27点，较上期下跌1.3%。

欧洲航线：据欧洲经济研究中心(ZEW)数据显示，欧元区6月ZEW经济景气指数为37.7，较前值小幅上升，显示欧洲经济继续处于稳步发展的轨道上，对当地居民消费以及运输需求起到支撑作用。本周货量表现基本平稳，供求关系较为稳定，上海港船舶平均舱位利用率保持90%以上，市场运价与上周基本持平。6月23日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为882美元/TEU，较上期上升0.2%。地中海航线，整体市场表现平稳，运价走势与欧洲航线类似，上海港船舶平均装载率在90%~95%之间，市场运价保持稳定。6月23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878美元/TEU，较上期微涨0.1%。

北美航线：据美国密歇根大学发布的数据显示，美国6月消费者信心指数初值为94.5，为去年11月以来最低，显示出美国经济复苏放缓的迹象，致运输需求增长缓慢，但供求关系仍较为稳定，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。多数航商继续采取降价揽货的策略以维持市场份额，市场运价延续下行走势。6月23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1092美元/FEU、2013美元/FEU，较上期分别下跌4.7%、3.3%。

波斯湾航线：运输需求保持增长态势，供需关系较为良好，上海港船舶平均装载率保持在95%左右。由于前期航商连续推动运价上涨，本周即期订舱价格出现回落。6月23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933美元/TEU，较上期下跌1.7%。

澳新航线：运输需求持续低迷，部分航商采取运力控制措施维持供需基本面稳定，上海港船舶平均装载率在80%左右，市场运价在低位开始企稳。6月23日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为337美元/TEU，较上期上涨4.3%。

南美航线：运输需求继续保持在较高水平，加之总体运力规模得到有效控制，供求关系良好，上海港船舶平均舱位利用率继续保持在95%以上，市场运价



继续上涨。6月23日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为3599美元/TEU，较上期上涨1.4%。

日本航线：本周货量基本稳定，市场运价相对稳定。6月23日，中国出口至日本航线运价指数为690.42点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【煤炭运价先扬后抑 沿海综指继续上行】

本周，沿海散货运输市场整体延续火热行情，不过随着月底临近，煤炭下游企业观望情绪加重，运价于下半周出现下跌迹象。6月23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1125.08点，较上周上涨1.6%。其中煤炭、金属矿石、粮食运价指数均上涨，成品油、原油运价指数维稳。

煤炭市场：本周上半周煤炭市场热情不减，经历了十期大幅下跌后，煤炭价格触底，且迎峰度夏逐渐临近，无论煤炭需求还是煤炭价格，反弹上涨走势极为明朗。面对上述情况，下游采购积极性高涨，尤其已经迎接过高温天气的华南地区，煤炭采购集中爆发，使得煤炭供应及运力供给均阶段性吃紧。21日环渤海动力煤价格指数报收于574元/吨，环比上涨10元/吨，运价同样迎来上涨行情。不过下半周，由于北方发运港煤炭资源紧张，大量船舶压港等货，部分大型煤企调整了发运策略，停止确认北上船舶。面对无货可拉的局面，货主适时放缓了采购步伐。且近期水电逐渐发力，华南地区高温现象有所缓解，沿海主要电力集团日耗煤量降至60万吨。运输需求走弱，沿海煤炭运输市场上涨势头受到遏制，运价调头下跌。

6月23日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1219.40点，较上周上涨1.2%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，各航线运价均小幅波动。其中，秦皇岛-上海（4-5万dwt）航线运价为39.2元/吨，较上周五上涨0.5元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为42.3元/吨，较上周五上涨0.6元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为46.4元/吨，较上周五上涨0.5元/吨。华南市场，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为45.6元/吨，与上周五持平。

金属矿石市场：近期，钢材价格较高，吨钢利润长期维持历史高位，钢厂生产线普遍高负荷运转，对于原料铁矿石的需求较好。但在目前建筑钢材市场仍处淡季的情况下，钢厂补库规模仍较为有限，沿海金属矿石运价小幅上涨。6月23日，沿海金属矿石货种运价指数报收944.15点，较上周上涨0.6%。

粮食市场：目前，受煤炭运费涨价推动，沿海粮食运价持续上涨。不过南北粮价倒挂严重，加之高昂运费，贸易成本进一步提高。粮食内贸需求延续疲软，贸易商装船积极性持续低迷，沿海粮食运输市场有价无市。6月23日，沿海粮食货种运价指数报收1027.28点，较上周上涨19.1%。



国内成品油市场: 近期原油市场利空不断, 造成国际油价一路下行, 23 日 24 点成品油零售限价将年内第六次下调, 或下降 270 元/吨, 刷新年内最大跌幅记录。同时国内成品油需求持续疲软, 主营及地炼企业方面均出货不畅, 各单位销售压力较大, 成品油运输市场难有上涨动力。6 月 23 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

【海岬型船跌幅扩大 中小型船持续上涨】

本周国际干散货运输市场, 中小型船稳步上涨, 但海岬型船市场跌势加剧, 中国进口干散货综合指数受累下滑。6 月 22 日, 上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数 (CDFI) 为 644.04 点, 运价指数为 605.93 点, 租金指数为 701.20 点, 均较上周四下跌 4.2%。

海岬型船市场: 海岬型船市场船多货少, 两大洋市场运价跌幅扩大。由于年中需求端以维稳为主, 钢厂补库意愿不强, 维持低库存策略。加之港口货量持续累积, 国内沿海主要港口铁矿石库存升至 1.45 亿吨的年内高位, 品位为 62% 的澳大利亚铁矿石本周期内价格在 56 美元/吨左右徘徊, 铁矿石贸易活动受制于港口库存压力和低位震荡的矿价。巴西市场, 未来半个月大量运力集中到港, 而市场货盘稀缺, 加之油价下跌, 巴西图巴朗至青岛航线成交价从上周五的 12.5 美元/吨跌至周四的 10.7 美元/吨。周四, 巴西图巴朗至青岛航线运价为 10.750 美元/吨, 较上周四下跌 15.5%。南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 8.440 美元/吨, 较上周四下跌 12.4%。受巴西和南非至中国的远程矿航线运价疲软拖累, 西澳至中国航线铁矿石运价随之跌破 5 美元/吨关口。22 日成交记录显示, 17 万吨货量, 受载期为 7 月 4-8 日, 西澳至青岛航线成交运价为 4.7 美元/吨; 市场另有 18 万载重吨船, 6 月底日照交船, 经澳洲, 新加坡-日本范围还船, 成交日租金为 7500 美元。周四, 中国北方至澳大利亚往返航线 TCT 日租金为 7514 美元, 较上周四大幅下跌 26.1%。澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 4.765 美元/吨, 较上周四下跌 11.9%。

巴拿马型船市场: 巴拿马型船市场持续转好。太平洋市场, 国内沿海和国际干散货运输市场的价差吸引内外贸兼营船回流; 开斋节临近, 印尼煤炭成交活跃, 消耗部分市场运力; 加之南美、美湾粮食成交活跃度提升, 巴拿马型船太平洋市场租金、运价持续上涨。22 日成交记录显示, 7.8 万载重吨船, 6 月底香港交船, 途径印尼回中国, 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 7820 美元, 较上周四上涨 16.5%; 印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.027 美元/吨, 较上周四上涨 10.4%。粮食航线, 北大西洋运力继续偏紧, 南美和美湾的粮食货盘较为活跃, 巴西、美湾至中国的粮食航线租金水平继续上涨。22 日成交记录显示, 7.8 万载重吨船, 7 月中旬南美东海岸交船, 新加坡-日本范围还船, 成交日租金为 10650 美元加上 56.5 万美元的空放补贴。周四, 巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为 25.097 美元/吨, 较上周四上涨 4.3%。

超灵便型船市场: 超灵便型船市场稳步上扬。太平洋市场镍矿、钢材、煤炭成交活跃, 加之国内沿海市场带动, 超灵便型船太平洋市场租金、运价继续小幅攀升。21 日成交记录显示, 5.3 万载重吨船, 香港即期交船, 经印尼回中国南方, 成交日租金为 7000 美元。周四, 中国南方至印尼往返航线 TCT 日租



金为 7032 美元，较上周四上涨 11.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.096 美元/吨，较上周四上涨 3.8%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.106 美元/吨，较上周四上涨 4.1%。

(4) 中国船舶交易市场

【综合指数小幅下跌 老旧油轮成交增多】

6 月 21 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 778.44 点，环比微跌 0.41%。其中，沿海散货船价综合指数微涨 0.06%；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下跌 1.16%、0.74%、0.34%。

BDI 指数 5 连跌收于 847 点（周二），环比下跌 2.64%，国际二手散货船价格以跌为主。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1026 万美元、环比跌 0.53%；57000DWT--1347 万美元、环比跌 2.34%；75000DWT--1656 万美元、环比跌 1.91%；170000DWT--3017 万美元、环比涨 1.48%。近期，国际干散货运输市场货盘供应不足，运价较为低迷，租船活动零零散散，干散货船 1 年期租费率跌多涨少，市场总体表现不太乐观，预计二手散货船价格仍将向下波动。本周，二手散货船成交量显著减少，共计成交 7 艘（环比减少 8 艘），总运力 46 万 DWT，成交金额 7475 万美元。

由于利比亚、尼日利亚原油产量持续增加，供应过剩问题看似并未改善，强势美元成为油价下跌的“帮凶”。布伦特原油现货价格周二收于 46.02 美元/桶，环比下跌 4.70%。由于原油价格下跌，贸易商操作谨慎，货盘成交稀少，待运船舶增多，租家进一步压价迫使市场承压，二手油轮船价以跌为主。本周，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2006 万美元、环比跌 3.68%；74000DWT--2584 万美元、环比跌 1.33%；105000DWT--2795 万美元、环比涨 0.04%；158000DWT--4715 万美元、环比跌 0.27%；300000DWT--5586 万美元、环比跌 0.13%。由于原油价格和油轮租金持续下跌，利用老旧油轮囤油进行套利的操作，近期再次风靡海上。目前，全球有超过 50 艘超大型油轮存储原油高达 6000 多万桶，其中 6 月份大约 10 艘 VLCC 油轮被人租下用于存放原油，其租金可能低于 20000 美元/天，二手老旧油轮买卖近期成交明显增多。本周，船龄在 10 年以上和 20 年以上的老旧油轮分别成交 6 艘、5 艘，二手油轮市场共计成交 16 艘（环比增加 5 艘），总运力 65 万 DWT，总成交金额 2.92 亿美元。

沿海煤炭运价快速上涨，铁矿石和粮食运价也是跟风涨价，二手散货船价格稳中有涨。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--121 万人民币、环比持平；5000DWT--722 万人民币、环比涨 0.53%。近期，国内煤炭价格止跌反弹，许多贸易商看涨预期浓厚，纷纷加紧囤煤；多地陆续进入高温状态，“迎峰度夏”刺激下游电厂补库热情高涨，煤炭需求后续或得到释放，沿海运价攀至高位，预计散货船价格可能稳中有涨。本周，二手船买家询盘活跃，成交稀少，成交吨位以 1000DWT 左右为主。

楼市调控政策频出，房地产市场持续降温，内河建材运输需求受到影响，运价稳中有跌，二手船价格跌多涨少。本周，5 年船龄的国内内河散货典型船舶



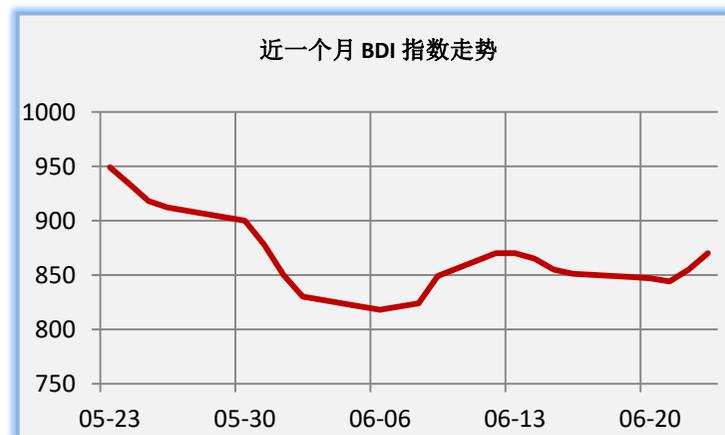
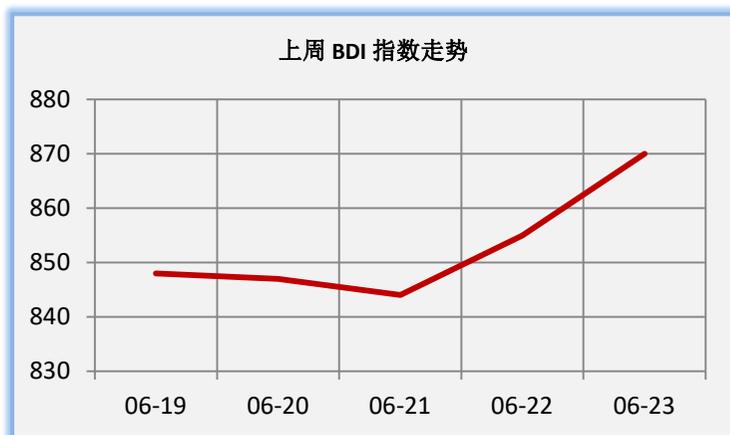
估价：500DWT--51 万人民币、环比跌 2.88%；1000DWT--96 万人民币、环比涨 1.83%；2000DWT--190 万人民币、环比涨 2.24%；3000DWT--276 万人民币、环比跌 2.67%。在强调控下，目前全国房地产开发投资增同比增幅连续 7 个月收窄，房贷总额继续回落，建材运输需求被“适当放慢”，预计内河散货船价将震荡盘整。本周，内河散货船成交较为活跃，共计成交 76 艘（环比增加 36 艘），总运力 6.8 万 DWT，成交金额 5345 万元人民币。

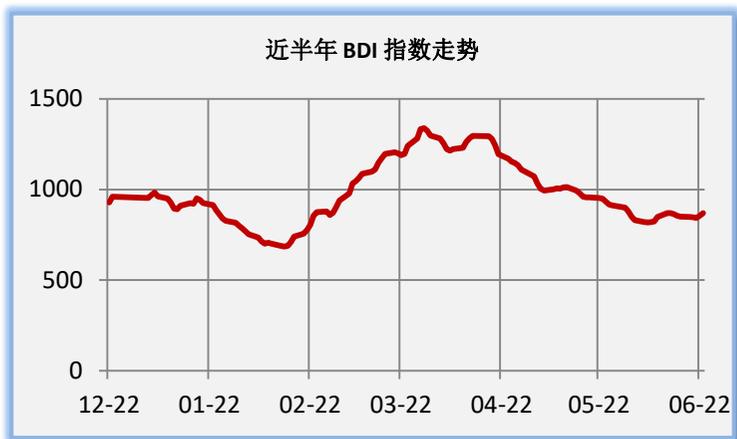
来源：上海航运交易所

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	6月19日		6月20日		6月21日		6月22日		6月23日	
BDI	848	-3	847	-1	844	-3	855	+11	870	+15
BCI	1,169	-44	1,110	-59	1,020	-90	993	-27	987	-6
BPI	984	+20	1,017	+33	1,070	+53	1,109	+39	1,138	+29
BSI	708	+7	717	+9	724	+7	734	+10	744	+10
BHSI	437	+2	441	+4	445	+4	447	+2	451	+4





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 24 周	第 23 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	14,250	14,250	0	0.0%
	一年	13,750	14,000	-250	-1.8%
	三年	14,250	14,250	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	8,500	8,250	250	3.0%
	一年	9,250	9,000	250	2.8%
	三年	9,750	9,750	0	0.0%
Smax (55K)	半年	9,000	9,000	0	0.0%
	一年	9,500	9,500	0	0.0%
	三年	9,750	9,750	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	7,500	7,500	0	0.0%
	一年	7,500	7,500	0	0.0%



	三年	8,000	8,000	0	0.0%
				截止日期:	2017-06-16

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Aeneas 2013 75200 dwt dely EC South America 18/22 Jul trip redel Singapore-Japan \$10,000 daily + \$500,000 bb - cnr

Akaki 2013 84074 dwt dely Rotterdam prompt trip via US Gulf & Cape of Good Hope redel China about 90/100 days trading \$15,700 daily - BDH

Alex A 2002 50300 dwt dely Takoradi prompt trip redel Black Sea \$6,500 daily - Aquavita

Anais Cobelfret relet 2002 76015 dwt dely Praia Mole 11/15 Jul trip redel Skaw-Cape Passero \$12,000 daily - cnr

Anangel Seafarer 2011 179754 dwt dely Shanghai 26/28 Jun trip via Australia redel Hong Kong \$7,300 daily - Pacific Bulk

Aqua Splendor 2012 175589 dwt dely Zhangjiang 27/29 Jun trip via Australia redel Singapore-Japan \$7,000 daily - Jiangsu Steamship

Bali 2012 81353 dwt dely Tanjung Bin 01/02 Jul trip via Indonesia redel China \$10,500 daily - GNS Seoul

Baltia 2005 75776 dwt dely EC South America 03/10 Jul trip redel Singapore- Japan \$9,750 daily + \$475,000 bb - Refined Success

Baltic Wasp 2015 63389 dwt dely Buchanan prompt trip redel Bremen \$7,250 daily - Klaveness

Besiktas Azerbaijan RWE relet 2010 169263 dwt dely Hamburg prompt trip via Port Cartier redel Rotterdam \$7,500 daily - Oldendorff

BK Alice 2012 81971 dwt dely EC South America 10/14 Jul trip redel Singapore-Japan \$9,750 daily + \$475,000 bb - cnr

Bulk Asia 2014 181380 dwt dely Gibraltar 27/29 Jun trip via Ponta Da Madeira redel Continent \$7,500 daily - K-Line Tokyo

Bulk Finland 2014 77126 dwt dely Tarragona spot 2/3 laden legs redel Atlantic \$10,500 daily - Oldendorff



Clio 2005 73691 dwt dely China 26 Jun/06 Jul 12/15 months trading redel worldwide \$8,550 daily - Phaethon

Clipper Victory 2015 77119 dwt dely Gibraltar prompt trip via Kamsar redel China \$19,000 daily - Cargill

Coral Jasper 2012 78078 dwt dely EC South America 03/05 Jul trip redel Singapore-Japan \$10,850 daily + \$575,000 - Wilmar

Desert Challenger 2017 61146 dwt dely US Gulf 05/15 Jul trip redel Singapore-Japan \$21,000 daily - cnr

Elektra 2005 53299 dwt dely Guangzhou prompt trip via S China redel EC India intention ferters \$6,750 daily - cnr

Fortune Union 1998 73729 dwt dely Qinzhou 27/28 Jun trip via Indonesia redel south China \$7,500 daily - cnr

Galene M 2011 33158 dwt dely Canakkale prompt trip via Black Sea redel E Mediterranean \$6,000 daily - MUR

Golden Ioanari 2011 81827 dwt dely EC South America 24/28 Jun trip redel Skaw-Gibraltar \$10,500 daily - Cargill

Hebei Shijiazhuang 2011 93721 dwt dely Taiwan 01/05 Jul 2 laden legs redel Singapore-Japan \$9,000 daily - Jiangsu Steamship

Ibis Wind 2013 82937 dwt dely Santos 05/09 Jul trip redel Skaw-Gibraltar \$13,000 daily - cnr

Ikan Bawal 2012 83454 dwt dely EC South America 05/10 Jul trip redel Singapore-Japan \$9,600 daily + \$460,000 bb - Norden

Ikan Parang 2011 56618 dwt dely Caofedian prompt trip redel WC India \$8,600 daily - cnr

Indigo Flora 2013 58724 dwt dely Cristobal prompt trip via Santa Marta redel WCSA/WCCA \$20,850 daily - cnr

Iolcos Harmony 2012 87376 dwt dely EC South America 10/15 Jul trip redel Iran \$10,500 daily + \$550,000 bb - Bunge

Jia Run 2010 56774 dwt dely CJK prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore \$8,000 daily - cnr

Laguna Seca 2017 82056 dwt dely EC South America 25/30 Jun trip redel Singapore-Japan \$9,700 daily + \$470,000 bb - cnr



Magda P 2010 57052 dwt dely dop Kandla prompt trip via PG redel SE Asia approx. \$7,750 daily - cnr

Medi Paestum 2009 55614 dwt dely Lanshan prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore \$8,100 daily - K-Line

Melbourne 2011 61414 dwt dely US Gulf early July trip redel Singapore-Japan \$21,000 daily - cnr

Melia 2005 76225 dwt dely Gibraltar prompt trip via US Gulf redel Singapore-Japan \$14,500 daily - Pacific Bulk

Mystic 2008 170102 dwt dely Shanghai 27/29 Jun trip via Australia redel south China \$6,300 daily - RGL

Navios Aldebaran 2008 76529 dwt dely Kandla prompt trip via EC South America redel Singapore-Japan \$10,250 daily - Oldendorff

Navios Hope 2005 75397 dwt dely passing Hoping 25/29 Jun trip via Villaneuva redel Japan \$8,000 daily - K-Line

Nord Draco 2014 84694 dwt dely Continent prompt trip via NC South America redel Singapore-Japan \$17,000 daily - cnr

Nord Galaxy 2006 76629 dwt dely EC South America 03/05 Jul trip redel Singapore-Japan \$11,000 daily + \$575,000 bb - Cargill

Nord Pollux 2016 81839 dwt dely Continent prompt trip via Baltic redel Skaw-Gibraltar \$11,750 daily - cnr

Ocean Beauty 1996 45622 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel CJK \$8,000 daily - cnr

Ocean Oceanus 2011 93100 dwt dely Taichung 30 Jun/05 Jul trip via E Kalimantan redel Malaysia \$9,000 daily - Intergis

Pacific Award 2015 61411 dwt dely Jingtang prompt trip via Philippines redel S China intention nickel ore \$8,250 daily option redel N China \$8,750 daily - cnr

Peace Ark 2010 93192 dwt dely EC South America 12/20 Jul trip redel Continent \$15,000 daily - Cargill

Pola Murom 2014 37666 dwt dely Karmoy prompt trip via Murmansk redel River Plate \$6,500 daily - Oldendorff

Queen Jhansi 2007 58758 dwt dely SW Pass 03/10 Jul trip redel Singapore-Japan intention grains \$19,350 daily - cnr



Star Suzanna 2013 81711 dwt dely EC South America 01/05 Jul trip redel Singapore-Japan \$10,500 daily + \$550,000 bb - cnr

Stefanos T 2011 80499 dwt dely EC South America 01/05 Jul trip redel Singapore-Japan \$11,000 daily + \$565,000 - Louis Dreyfus

Tharkey 2010 79224 dwt 10/20 Jul trip redel Singapore-Japan \$9,750 daily + \$475,000 bb - cnr

Theofano Star 1998 72561 dwt dely EC South America end Jun trip redel Singapore-Japan \$8,750 daily + \$375,000 bb - Transgrain

Tiger Anhui 2014 63997 dwt dely CJK prompt trip redel WC India-PG \$9,000 daily - Joint Faith

Triton Seagull 2007 56050 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel Thailand \$8,000 daily - cnr

Underdog 2006 74444 dwt dely EC South America 06/15 Jul trip redel Singapore-Japan \$9,250 daily + \$425,000 bb - K-Line

Vigorous 2005 52498 dwt dely Toros prompt trip redel West Africa \$8,000 daily - MUR

W-Star 2011 92842 dwt dely Singapore prompt trip via EC South America redel Singapore-Japan \$10,000 daily - Starboard

Yun Long Feng 2012 75393 dwt dely Ghent prompt trip via Baltic redel Jorf Lasfar \$11,500 daily - Atlantic Coal & Bulk

(2) 期租租船摘录

Buenos Aires 2011 83366 dwt dely Hekinan 26/29 Jun 4/7 months trading redel worldwide \$9,750 daily - cnr

Mandarin Hantong 2011 56740 dwt dely Lianyungang 01/05 Jul 3/5 months trading redel worldwide \$8,500 daily - Intermarine

Mandarin Phoenix 2011 56778 dwt dely N China 01/05 Jul 3/5 months trading redel worldwide \$8,500 daily - cnr

Navios Hyperion 2004 75707 dwt dely Sual 13 Jul 8/10 months trading redel worldwide \$9,750 daily - Oldendorff

Pacific Pride 2012 59994 dwt dely Zhoushan 27/30 Jun 3/5 months trading redel worldwide \$9,000 daily - cnr



Spar Vega 2011 58018 dwt dely Liverpool prompt min4/max 6 months trading redel worldwide \$12,250 daily - cnr

Tai Keystone 2017 84703 dwt dely ex yard Japan 15/30 Jul 20/23 months trading redel worldwide approx \$11,500 daily - cnr

4. [航运市场动态](#)

【二季度航运信心指数大增 预期未来 12 个月现更高运费】

世界排名前 10 航运研究机构英国 Moore Stephens 6 月 20 日在其官网发布了 2017 年第二季度航运信心指数调查季报。根据报告数据显示：至 2017 年 5 月，航运业平均信心指数明显大增，从今年 2 月的 5.6 上升至 6.1，企及近 3 年来的最高点。

其中，航运经纪人信心指数从 4.6 攀升至 6.4，而船东们信心指数增长稍弱，从 5.6 升至 6.1。同时，船租人和船管公司的信心指数分别从 5.9 至 6.4 和 6.0 至 6.2。

从地区看，亚洲航运人对市场前景比较淡定，信心指数仍维持 5.6 不变，但欧洲的航运人显然对前景更看好，信心指数由 5.5 升至 6.2，而北美地区也很乐观，信心指数从 6.1 至 6.4。

一些受访者对未来 12 个月的航运业前景表现出谨慎的乐观态度，这主要源于拆船水平的提高，以及曾经过度雄心勃勃的新造船计划已被合理化。这有助于增加对未来 12 个月主要投资的预期。然而，政治上的不确定性、某些航线的运力过剩、低迷的油价，以及潜在的海员质量下降等都让忧虑犹存。

但航运人通常很乐观，一周的好消息似乎就可以让他们忘记过去 8 年的惨淡行情和难看的财报。

所有船型的运费市场全都积极向上。对于未来 12 个月，预期市场可见更高运费的受访者显然高于前期。油轮市场，与上期 25% 预期运费改善的人数相比，本期是 32%；相反，预期油轮运费继续低走的比例则从 28% 下降到 16%。而在散货船领域，预期运费走高的受访者比例上升了 14%，至 58%，这是 3 年来的最高点。再看集装箱船领域，预期运费上涨的受访者由 31% 至 46%，而预期箱船运费下降的受访者则从减少了 6%，至 12%。

在被问及一个独立的问题，即受访者被要求估计未来 12 个月波罗的海干散货指数（BDI）时，52% 的受访者认为 BDI 将达到 1000 至 1499 之间，而 25% 的受访者认为可能在 1500 和 1999 年之间。一个受访者指出，“虽然货运量正健康向上，但是周围船太多了。”

Moore Stephens 的航运与运输领域的合伙人 Richard Greiner 总结本次调查认为，在当前地缘政治、宏观经济，以及航运业发展都算差强人意的条件下，



航运业信心评级达到 6.1，已经是很强劲了。此外对于运价上升趋势的积极情绪也值得期待的。当然运力过剩仍是不争的事实，所以鼓励拆船就是业内人士纠正市场运力失衡的有效举措了。

来源：光汇航运资讯

【从日本船企发展策略调整看船市萧条下的生存之道】

在日本国内，造船企业与上下游构建起牢固的海事产业联盟，通过整个产业链上下游合作提升自己的竞争力。

目前，三菱重工（MHI）、川崎重工（KHI）、三井造船（MES）三家日本船企已经陆续公布了 2017 年造船业务发展策略。

值得注意的是，这些船企在新规划中均放弃了通过制造和销售部分高附加值船舶产品来实现企业增长策略，调整为通过造船联盟、转移业务重心或收缩造船业务等方式，应对当前低迷的市场环境。那么，日本船企的战略调整对中国造船企业有何启示？

“亏”则思变

当前，日本造船业发展面临散货船市场持续低迷、日元升值、劳动力不足等一系列问题，部分船企因建造高技术船舶和海工项目发生巨额亏损并导致整体业绩严重下滑。

2015 年，航运市场低迷，散货船市场受到的冲击尤为严重。2016 年年初，日元开始升值，随着英国脱欧公投，日元升值速度大幅加快，尤其是 6 月底英国脱欧公投引发了日元狂涨，造船利润不断被汇率升值所侵蚀。此外，海工项目延期也加重了部分日本船企的亏损。据中国船舶工业经济与市场研究中心孙崇波介绍，从日本船企公布的 2015 财年（截至 2016 年 3 月）业绩情况看，大多亏损或利润大幅下滑。2016 年 9 月 30 日，川崎重工发布了“关于修订 2016 财年上半年及全年经营业绩的公告”，公告将公司上半年净销售收入由 7000 亿日元下调 2.8% 至 6800 亿日元，净利润由盈利 145 亿日元下调至亏损 50 亿日元；整个财年的净销售收入由 1.57 万亿日元下调 3.8% 至 1.51 万亿日元，净利润由 490 亿日元下调 66.3% 至 165 亿日元，并对公司销售收入和净利润下调原因进行了分析，提出日元升值、船舶及海工装备建造业务将分别造成 120 亿日元、110 亿日元的损失。此外，三菱重工也因在邮轮领域失利而导致亏损。

除传统的综合性重工型船企亏损外，部分船企已经选择关停设施。据悉，石川岛播磨重工（IHI）旗下创建于 1973 年，拥有一座 800 米干船坞的爱知工场已经不再承接任何新订单，并将在完成最后一个 SPB 储罐之后停产。由于海工市场的低迷，加上建造延期导致的收入下滑，IHI 决定终止爱知工场的生产，这也是近期继川崎重工后又一家日本大型船企关闭旗下船厂。



历史上，日本造船业曾一度占据了全球市场超过 50% 的份额。然而，随着中韩造船业的崛起，日本船企的市场份额近些年来已经降至 20% 左右。为应对市场低迷及中韩造船企业的挑战，日本大中型船企 2016 年调整接单策略、推进造船合作与结盟，并且通过调整业务结构寻求新的业务增长点，以促进企业经营稳定和业绩提升。

日本船企的“自救”之路

市场的不景气再加上全球运力的过剩，全球造船市场都深陷“寒冬”，迟迟不能回暖。日本船企也不例外。于是，向来对市场反应较快的日本船企采取措施及时调整策略。据孙崇波介绍，日本船企主要通过以下几种方式来缓解当前市场不景气对经营带来的冲击。

一是收缩业务，调整接单策略。日本一些企业在低迷市场形势下压缩造船规模，关停一些船坞设施，选择性接单，并通过转让技术和设计、工程服务、咨询等业务，从而减少损失。三井造船采取了分拆业务，收缩造船规模的方式。在 2017 年中期管理计划中，三井造船表示将从 2018 年 4 月 1 日开始转变为控股公司体制，并将目前的三井造船分拆为船舶、机械和工程三家子公司。造船业务方面，将持续收缩业务规模，仅在与业务伙伴的合作关系中维持造船活动，包括向其他造船企业授权技术或委托第三方生产。今治造船表示，将基于现有手持订单，优先通过削减成本提高盈利能力，而不是急于接单。日本联合造船也明确提出了选择性接单的策略，内部整合后其船型设计能力得到极大提升，可根据下属船厂情况灵活接单并确保工作量。

二是打造联盟，整合优势资源。孙崇波表示，最近一两年，日本造船企业之间出现了联营的趋势。三菱重工去年 8 月 30 日宣布，与今治造船、大岛造船、名村造船合作，增强船型开发能力和市场营销时针对客户需求的快速响应能力，降低造船成本，提升日本造船业在全球市场的竞争力。2017 年 3 月份，上述联盟已正式成立，标志着日本造船业结盟再次取得了实质性的进展。三菱重工与今治造船等三家船厂联姻，其中的理由很简单，那就是取长补短、互惠互利，抱团发展。

然而，值得注意的一点是，日本船企之间的联营、联盟和日本航运企业之间联盟有所区别。孙崇波表示，三菱重工与其他三家联营的过程中，由于三菱重工以工程设计、研发服务为专长，造船设施并不具备突出的优势，因此联营中三菱重工主要提供船型设计和技术，其他三家船企负责建造船舶。三井造船也是如此，在新的中期经营策略中，三井造船将把合作而不是坚持自己建造作为主要发展途径。造船业务方面，三井造船将不再坚持自己建造船舶，而是通过向其他公司提供技术和委托生产的方式，转为“无制造业务”（没有总装厂）的经营模式，在降低企业运营成本支出的同时确保业务收益。

三是转战海外，寻求新的增长点。日本船企在巴西投资的造船业务虽然以失败退出告终，但中国、菲律宾部分日本企业仍加大造船业务投入，以期实现向海外转移并获取更高利润的目标。其中，最有代表性的是川崎重工。2017 年 3 月 31 日，川崎重工在公司官网上发布了“船舶及海工装备建造业务重组-商船建造业务向中国转移”的公告和实施方案，方案从“重组背景、外部环境、总体思路、商船建造业务重组方案、强化风险管理、组织和时间表”六



个方面阐述了川崎重工的重组计划，其核心思想是“削减本国船厂产能，将商船建造业务向中国转移，并退出海工装备建造市场”。川崎重工计划在 2020 年前关停日本坂出船厂的一个船坞，而大连中远川崎的第二座船坞将在 2017 年 10 月投产，形成坂出船厂一个船坞，南通中远川崎、大连中远川崎各两个船坞的生产布局。

此外，从稳定经营和长远发展的角度来看，日本综合型重工船企均一直非常重视新业务领域以及具有广阔市场前景的非船业务领域开拓。三井造船在未来 10 年发展规划中披露，其未来经济增长将主要来自海工、电站和运输装备的柴油机、桥梁等，同时还将扩大电厂和浮式 LNG 终端业务。川崎重工将把氢产业链作为保持中长期增长的重点投资方向之一。可以看出，日本船厂未来转型主要结合他们船厂的自身情况，比如劳动力不足，本身具备船型管理、高效等方面的优势来进行，智能化也是日本船厂未来发展的一个大的方向。

对中国船企的启示

日本船企应对市场危机所采取的策略，既是源于对造船业发展规律的深刻认识，从长远着眼提升竞争力，又是结合当前全球造船竞争态势及自身发展状况，科学定位抓住产业链高端谋求增长。孙崇波认为，与中韩造船企业相比，日本企业 2008 年金融危机后的发展一直相对稳健，这在很大程度上得益于上一轮全球船市繁荣时期，日本并未像中国、韩国一样大规模进行硬件设施扩能，危机袭来时适度压缩生产节奏、依靠相对充足的手持订单度过寒冬，并且注重把散货船等优势船型做精、做专、做强，在节能环保、船型经济性等方面持续加强投入，依靠批量化、精益化降低成本，依靠质量、品牌赢得船东信赖，依靠技术、工程服务优势拓展海外合作。同时，长期加强基础研发所培养形成的科研实力，也使日本船企能在较短时间内就开发出万箱级超大型集装箱船，以及 LNG 船、VLCC 等新船型并投入市场，从而抓住机遇。

从日本船企发展对中国的经验借鉴来看，主要有以下几方面。

首先，依靠产业结盟合作共同抵御市场危机。在日本国内，造船企业与上下游构建起牢固的海事产业联盟，在市场低迷时期船厂与船东重新协商交船期、付款，与钢厂、配套厂协商资材采购价格与交货期等，互相支持、共同发展。与此同时，日本船东优先选择本国船厂下单造船，船厂也优先选择本国配套企业供货，通过整个产业链上下游合作提升自己的竞争力。还有，造船企业间结盟以及重组整合，也是日本造船业提升规模生产、技术研发、采购成本等方面优势的有效途径。

其次，企业层面科学制定并灵活调整经营尤其是接单策略。金融危机后，日本船企在造船生产、营销接单方面呈现明显的阶段性特征，可谓是“摸准脉、抓对药”。前期总体上采取的是收缩策略，降低船厂开工、减缓承接低价订单，中期（2013 年下半年）开始利用汇率贬值、短期交船船位充足等优势积极扩大接单，提升船厂运营水平。2015 年后，大部分船企手持订单较为饱满，又开始对市场低价订单持观望态度，选择性接单。在接单策略调整变化的过程中，部分有实力的企业还积极进军 LNG 船、超大型箱船等高端船型市场，并根据市场需求变化重点承接 VLCC、阿芙拉型油船等船型。



再次，重视科研持续加强研发，依靠领先技术提升船型市场竞争力。除了建造质量外，日本船企的散货船设计，在燃油效率、绿色环保、运营经济性等方面都很有特色。同时，日本船企的很多船型设计都能做到适度超前，在压载舱涂层保护标准（PSPC）、共同结构规范（CSR）、压载水处理公约等众多的海事新规则新规范生效之前，就能在业界率先推出满足上述要求、更具竞争力的船型供船东选择，抢占市场先机。

最后，通过质量、品牌、服务赢得船东信赖。日本船企通过严格的生产质量管理、完善的售后服务，已经在国际上树立了良好的品牌形象。除建造质量因素外，配套产品质量和完善的售后服务，都是其提升品牌、牢牢抓住船东客户的重要途径。

日本造船业针对未来发展，已经明确提出了国际市场份额提升至 30% 的目标。在全球船舶市场需求短期内仍维持低迷的形势下，这无疑将对中国、韩国造船业发展带来极大的挑战。中日韩“三足鼎立”的造船竞争格局，已经持续了差不多 10 年左右时间，日本造船业虽然在成本、效率方面不断被韩国、中国逼近，国际市场份额不断被中韩所“蚕食”，但在国际上仍占有不低的份额，甚至还曾一度反超韩国。同时，论起应对市场危机的策略，日本的经验要较中韩丰富的多，非常值得学习和借鉴。目前，中国造船业正处于由大做强的关键时期，在全球船舶市场低迷的形势下，只有依靠提升自身在科技研发、产品质量和品牌、生产管理和成本等各方面的竞争力，才能在今后更趋激烈的竞争中立于不败之地。

来源：中国船检

【2017 年班轮市场趋势展望】

市场信息机构 Xeneta 的最新数据表明，过去三个月里谈判的亚欧航线长期合同运价为去年平均运价的 2.2 倍。与此同时，第二季度运价又比第一季度高 10%。最近的谈判结果表明，亚欧航线上的平均合同运价比去年提高 450 美元/TEU，而跨太平洋航线上的平均合同运价比去年提高 300 美元/FEU。

具体来说，在 5 月中旬，从中国主要港口到欧洲主要港口的航线长期合同运价平均值达 1396 美元/FEU，比上年同期提升 120%。而且，南北航线运价也在迅速修复之中，复苏的势头不输东西向航线。

确凿无疑的证据表明，整个集运业在经历了刚刚过去的史上最糟糕年份之一的 2016 年之后，现在正处于修复过程中。其中一个证据就是与客户谈判中取得的合同运价大幅上涨。由于第一季度全球运力供应和运力需求的同比增长幅度分别为 1% 和 4% ~ 5%，所以运力供求方程式正在显著改善，第一季度运价持续上升的势头将延续下去，2017 年的整体财务业绩肯定将大幅度改善。

德鲁里最近的一份报告说，今年第一季度集运市场运价虽然处于季节性的低点，但是高于去年同期。



去年全行业亏损总额估计在 35 亿美元左右，但是今年全行业利润可能达到 15 亿至 33 亿美元。至于最终结果是靠近下限还是上限，则需视运价恢复程度而定。

近几年来，各班轮公司之间的财务业绩差距日益明显，而且还将持续扩大。2017 年，盈利公司的数目应该超过亏损公司。相对成功的几家公司将继续专注于少数几块占有优势的最赚钱的市场。

德鲁里航运咨询公司集装箱研究部高级经理西蒙·亨尼说：“尽管德鲁里对 2017 年的市场持乐观看法，但是有两个不确定因素可能会使整个行业再次跌入 2016 年那样的深渊，一是燃油价格的失控，二是在某条重要航线上出现价格战。”

2016 年，集装箱运输需求增长了 2.2%。可以肯定地说，2017 年的需求增长将比去年更加强劲。

2016 年，集运行业运力供给增长仅 1.7%，低于德鲁里原先的估计，主要原因一是拆船运力暴涨达 65.9 万 TEU，二是新船出厂推迟。德鲁里预测 2017 年在役船队运力增长 2.2%。马士基航运、达飞轮船和希腊船东高世迈航运（Costamare）都把新船出厂时间推迟到 2018 年。

2015 年投放的集装箱新船订单运力达 210 万 TEU，2016 年“高台跳水”，只有 25 万 TEU。2017 年，到目前为止集装箱船的新订单几乎为零。订单什么时候起死回生？预期绝对不会很快。

即使去年伊朗国航（IRISL）订造的 4 艘 14000TEU 的新船合同也还没有最终签字。

今年头三个月，德鲁里东西向运价指数（Drewry East-West Freight Rate Index）下跌了 20%。但是这个不用过度解读，跟往年一样是季节性原因。

事实上，2017 年第一季度的运价比 2016 年同期高 40%，比 2015 年同期低 20%。如果逐年比较的话，今年第一季度的运价正处在很好的状态，而 2016 年的超低运价是不正常的。

德鲁里预测，2017 年无论是东西向运价还是全球运价都将会继续改善，许多承运商将因此而扭亏为盈。东西向主干航线运价将提升 14%，全球运价将提升 11% ~ 12%。预期下一份报告中，德鲁里还会提高预测数据。德鲁里有充分的信心认为市场已经转变风向，承运商再一次掌握了运价设定的话语权。

从 2013 年以来的长期趋势看，目前需要一个高于平均即期运价的较长时期，而这样的时期并不常有。



为了维持最近一段时间运价上涨的趋势，承运商打了一套抑制运力供给的“组合拳”，包括降低报废船的船龄、封存在役船舶和不定期地取消某个航班（即发“空白航班”）。此外，韩进海运的破产、主要班轮公司一系列的并购交易以及运力需求方的强劲反弹都在不同程度上推动运价上涨。

根据 Alphaliner 的数据，集运市场的复苏已经确凿无疑。由于运力供应和运力需求的同比增长幅度分别为 1%和 4% ~ 5%，所以运力供求方程式正在显著改善，第一季度运价持续上升的势头将延续下去。

来源：中国船检

【原油市场 VLCC “囤油潮”再起】

一种“傻瓜式”赚钱之道——利用油轮囤油进行套利的操作，近期再次风靡海上。不少东南亚船东和贸易商正用大型油轮 (VLCC，载重吨位大于 32 万吨) 存储原油，以便在油价上涨时进行出售，相关机构预测，目前全球有超过 50 艘超大型油轮存储原油高达 6000 多万桶。

抄底时刻真的到了？数据显示，截至 6 月 16 日，芝商所旗下 NYMEX 原油期货价格今年以来累计下跌超过 17%，但远月合约价格仍高于近月合约，处于正价差状态。业内人士表示，把原油存放在油轮之中，主要原因之一是即期交货的原油价格比远期销售便宜，但原油市场过剩状态目前仍无改善迹象，油价低位震荡可能性较大，囤油抄底可能遭遇损失。

原油市场“老大难”问题仍在

尽管 OPEC 带头减产以提振油价，但油市仍然供过于求，促使贸易商把更多原油存储在东南亚海域的老旧超级油轮之中。据路透社消息，一些经纪商表示，自 5 月底以来大约 10 艘超大型油轮被人租下用于存放原油，每艘可以装载 200 万桶原油。

在此之前，在新加坡和马来西亚半岛西岸 Linggi 附近，已经有大约 30 艘超级油轮用于长期存储原油。分析人士称，把原油存放在油轮之中，因为市场处于正价差状态，未来所囤原油可能因为涨价而盈利。

Ocean freight exchange 石油及油轮市场 分析师 Rachel Yew 称：“假设定期租船费用为每天不到 20000 美元，在海上储存石油似乎可行”。据船运服务机构 Clarkson，目前租赁一年已服役五年的载重吨位 30 万吨的油轮，租费为每天 27000 美元，而服役至少 10 年的巨型油轮的租费则更便宜。

“如果交易商租赁一艘较老旧巨型油轮 30-90 天以储存石油，每天租费为 16000-19000 美元，就很合算。”新加坡一超级油轮经纪商称。



市场风云难测。数据显示，截至 6 月 16 日，芝商所旗下 NYMEX 原油期货价格在 6 月以来累计下跌超过 8%，报收每桶 44.68 美元，且录得四周连跌。

油价在 2016 年暴涨超过 45%，但今年涨幅已经损去过半，不少机构担忧，如果石油输出国组织欧佩克(以下简称“OPEC”)不能进一步削减产量，那么原油价格可能回落至每桶 30 美元。另外，即使 OPEC 将此前减产协议推迟至 2018 年第一季度末，石油供应依旧会过剩。

原油市场去库存，已经成为了“老大难”问题。国际能源署 IEA 在最新发布的月度石油市场报告中称，4 月份工业化国家原油库存增长 1860 万桶。IEA 称，这些国家的原油库存较过去五年平均水平高出 2.92 亿桶。

上述高库存水平表明，全球石油供应规模大于消费量，这拖累原油价格低于欧佩克产油国所希望的水平。欧佩克此前与另外 10 个非欧佩克产油大国展开合作，希望在 2018 年 3 月之前，采取措施将其产量限制在较 2016 年 10 月水平低约 180 万桶的规模上。不过 IEA 表示，上述减产举措花费的时间要长于预期，一定程度上是因为美国石油生产商今年迅猛地恢复了生产。

另外，数据显示，5 月石油产量增长了 33.6 万桶/天，至 3214 万桶/日，这是 2017 年以来的最大月度产量增幅。也是自 2016 年 11 月份以来的最大月产量增幅。

IEA 称，如果目前的趋势得以保持，石油库存在今年将开始下降，但在 2018 年 3 月份减产协议到期之前不会降至五年平均水平，降至五年平均水平是欧佩克的一个重要目标。IEA 表示，希望看到石油市场实现再平衡的人要有耐心；尽管油价处于相对低的水平，但产油国的产量仍处于不低的水平。

OPEC 减产恐短期“回天乏力”

实际上，在中国经济增速趋缓全球经济疲软形势下，对原油需求增长预期减弱，沙特与俄罗斯竞争、伊朗原油增产以及美国页岩油减产有限的情况下，原油供大于求局面更加严峻。业内人士认为，油价可能会进一步走低，迫使产油国无利可图进而减产，恢复供需平衡。

产量上升是最重要的拖累因素。尽管沙特和俄罗斯都称油市再平衡正在推进，但美国却在不断加大原油供应，再加上利比亚石油产量攀至四年来的最高，国际油价已经不堪重负。

业内专家警告称，如果 OPEC 不能进一步削减产量，那么原油价格可能回落至 30 美元/桶。

欧佩克在本周最新发布了上一个月度的石油市场报告，据其提供的数据，5 月份的石油产量实现了自去年 11 月份以来的月度最高涨幅，而这样一个半年



来创下新高的石油产量月竟然发生在 OPEC 声称将延长“减产协议”的同一时间段。

据外媒报道，FGE 咨询集团创始人兼董事长费沙拉基(Fereidun Fesharaki)表示：“问题是市场上有太多的原油了。包括来自美国的，来自利比亚的，来自尼日利亚的，太多了。”他指出，虽然需求强劲，但明年原油价格可能会下跌至 30 美元至 50 美元/桶，并将在这个水平持续一段时间。

此外美国页岩油也被认为是制约油价的长期因素之一。上海一位期货分析师指出，目前美国原油产量的激增正在推动油价进一步下跌。根据美国能源信息署(EIA)公布的美国截至 6 月 9 日当周 EIA 原油库存报告，美国原油产量已上涨 1.2 万桶至 933 万桶/日，连续 17 周维持在 900 万桶/日关口上方，也加剧了市场对 OPEC 减产不能平衡油市的担忧。

除原油产量提高外，自 2015 年美国取消原油出口禁令以来，美国原油出口也在不断攀升。分析师认为，这亦是原油长期价格仍将维持低迷的一个关键因素。油价持续下跌正敦促沙特及其他主要产油国聚焦于进一步削减美国石油库存，以作为提振油价的努力和下一步策略。

花旗集团能源分析师 Eric Lee 指出，美国原油库存数据比其他国家数据更为易得和有效，因此如果削减对美国的石油出口，那么全球石油库存则将得以进一步削减。不过当前尚未明确美国和亚洲之间的石油供应量转变。原油价格可能将继续下跌，进一步测试 40 美元/桶。

强势美元——油价下跌的“帮凶”

尽管 OPEC 带头减产以提振油价，但油市仍然供过于求，促使贸易商把更多原油存储在东南亚海域的老旧超级油轮之中。近期，美元强势回归则成了油价下跌的重要“帮凶”。

北京时间周四(6 月 15 日)凌晨两点，美联储如期宣布加息 25 个基点并公布了明确的缩表细节。美联储决议宣布之后，金融市场瞬间“变脸”。

低迷了多日的美元指数，在美联储公布利率决议之后一路高歌猛进，从 96.428 点升到最高 97.117 点。数据显示，截至 6 月 16 日，美元指数报收 97.153 点。与此同时，美元走强也降低了以美元计价的石油的投资吸引力，美联储加息当日国际油价下跌近 3%。

自 2015 年 12 月启动 2008 年金融危机以来的首次加息后，美联储曾于 2016 年 12 月和今年 3 月再次加息，由此进入缓慢的货币政策正常化轨道。

英国《金融时报》引述耶伦日前在记者会上的表述称，此次加息反映了“经济已经取得的进展”。耶伦表示，今年早些时候经济增长似乎已经反弹，“我们继续认为未来几年经济将以温和速度扩张。”



美联储在此次会议之后发布的季度经济预测中指出，今年美国经济预计增长 2.2%，高于 3 月份预测的 2.1%。此外，到今年年底，美国失业率预计为 4.3%，低于 3 月份预测的 4.5%。

业内人士指出，美联储显然已经看到美国经济与世界经济都在复苏之中，虽然增速不是很快，但已好于之前。同时，全球环境也有所改善，并未出现外界一直担心的国际资本大量流入美国的状况。历史上，只要美联储加息，美元指数往往就会升到 110，甚至更高。但是这次，美国提前做了功课，那就是在加息之前先将美元指数压低。这样，即使美联储升息，美元指数反弹，也在 100 点左右，不会随之产生资本流入美国过热、大宗商品价格大跌等情况。

一些观察人士认为，相对于传统货币政策加息，更值得关注的是美联储非传统货币政策，即美联储的“缩表”计划开始提上日程。

尽管靴子落地，但需要指出的是，今年以来，美元指数总体表现上佳，而以铜、原油等为代表的主要大宗商品也出现了较大涨幅，美元指数与大宗商品出现同涨同跌的局面，这与近年来市场流行的美元指数与大宗商品价格的“跷跷板”走势完全不同。

一些分析师表示，从逻辑上来看，美国经济出现回暖，并进入加息周期，美元资产受到青睐，资金进入美国，导致美元指数走强，与此同时总需求回升，拉动工业品需求，导致大宗商品价格反弹，并形成美元指数与大宗商品价格共同上涨的局面。

另外，一些机构警告，如果 OPEC 并未进行进一步减产，那么原油价格将很有可能回落至 30 美元/桶。主要问题是，当前市场上的石油仍然面临供大于求的矛盾。

来源：中国证券报

5. 船舶市场动态

【180 艘订单潮启动！造船业好时候来了】

造船业的好时候可能就要来了，最快到今年第二季度，液化天然气船订单或许就会猛增。

液化天然气市场大幅增长已经成为全球单一市场，并且将在 2035 年前实现翻番，海上运输的天然气份额也已经达到 40%，未来全球可能还需要增加 180 艘船，低迷的造船业因为天然气将迎来一线曙光。



在分散全球的地区市场中，天然气的交易方式正在迅速转变，这种演变发生的前提是天然气液化技术的提高，而核心是供给。美国、中东、东非和澳大利亚新发现的巨大天然气储量，再加上水力压裂等开采技术，扩大了可供出口的天然气规模。企业和国家纷纷开发新的天然气销售市场。

事实上，随着海上运输的份额上升，天然气终于成为全球单一市场。全球著名能源咨询公司 Wood Mackenzie 研究全球趋势主管保罗·麦康内尔日前表示，全球液化天然气市场在 2023 年前将增加一倍，这将帮助带来一个“真正意义上的全球天然气市场”。

麦康内尔说：“由于这种燃烧更清洁的化石燃料在所有领域取得了市场份额，液化天然气需求预计在今后 20 年里将保持强劲增长。”

根据 Bloomberg New Energy Finance 提供信息，到 2019 年，全球液化天然气的年产能将增加 39%，由 2016 年的 2.72 亿吨增至 3.77 亿吨。

今年年初，壳牌的一份新的液化天然气前景报告预测全球对液化天然气的需求，在 2016 年已达到 2.65 亿吨——将增长到 2030 年。壳牌预计，从 2015 年到 2030 年，液化天然气运输量的年增长率或许会高达 5%。

亚洲是液化天然气的最大出口目的地，中国和印度在其中占了相当大的比例。壳牌报告称，到 2030 年，中国的天然气需求量可能会增加一倍多，达到 4500 亿立方米。

而为了满足全球对这种燃料不断增长的需求，新一波的液化天然气供应将陆续投产。卡塔尔目前是世界上最大的液化天然气供应国，但是，澳大利亚将在 2020 年前超过卡塔尔，而美国将在 2026 年前后压倒澳大利亚成为世界最大液化天然气供应国。

液化天然气演变发生的前提是天然气液化技术的提高，这意味着天然气无需像以前那样只能通过管道输送，通过船舶现在可以运输到更多市场。此外，天然气市场供大于求已促使生产商在全球各地开发新客户。结果就是，曾经有着严格条款的天然气合同变得越来越灵活，此前因天气等当地因素长期限定的价格差异也在缩小。

另外，海运天然气降低了一些国家对管道天然气的长期依赖——这些管道可能会经过不太友好的地区。2015 年，经由海上运输的天然气在所有天然气交易中的份额达到 40%，国际能源署 (IEA) 预计，到 2040 年，海运天然气在交易市场的份额将超过管道天然气的份额。

美国和中国正磋商一项贸易协议，有可能将大量得克萨斯州和宾夕法尼亚州开采的天然气运送到上海和广东的工厂，这是天然气全球使用增加的一个迹象。美国出口商在中国这个巨大能源市场的准入状况改善，有可能提振全球总体发货量。



市场跟踪公司 ClipperData 的数据显示，在任何特定时点，全球海上会有约 170 艘装满 LNG 的油轮，数量高于一年前的 150 艘。

而越来越多的国家开始进口 LNG，据数据和分析机构 IHS Markit，如今有 39 个国家进口 LNG，相比之下，10 年前为 17 个。预计未来两年，这个数字将上升到 46 个，其中包括乌拉圭、巴林和孟加拉国。

随着中国贸易增速的放缓，加之过去三年油价低迷导致对海上钻井平台和油轮的需求减少，全球造船业陷入了困境。不过，船厂如今可能在天然气能源领域看到一线曙光。

韩国证券公司韩亚金融投资分析师称，为了运输日益增加的液化天然气，全世界可能需要增加 180 艘船，“对于船厂来说，天然气将成为亮点，”“最早到第二季度，订单或许就会猛增。”

在这种情况下，液化天然气运输船的订单正日益增加。克拉克森数据统计显示，2017 年 1-5 月，LNG 船新签订单 11 艘，合计 1243600 立方米，2016 年 1-5 月，LNG 船新签订单 2 艘，合计 360000 立方米。数据显示，LNG 订单数量大幅增加。

天然气船对拥有 LNG 技术的韩国造船业显然最有利。目前韩国三大船企占整个 LNG 船建造市场的 80%。今年 3 月，现代重接获挪威船东一艘 LNG 船，大宇造船也拿到了一个欧洲船东两艘 LNG 船订单，总价 3.694 亿美元，而且可能还会增加两艘。除此之外，现代重工和大宇造船 2016 年已经接获了六艘 LNG 船订单。

天然气需求的增加，不仅提振了 LNG 船的市场，还使船企获得了建造海上储存装置和再气化装置的机会。对以 LNG 为燃料的运输船的需求也不断增加。事实上，整个造船业都可以利用天然气需求增长所带来的机遇。韩国分析师称，“我们正在走进液化天然气船飞速发展的时代，但并非所有船厂都会从中受益。只有造出能帮航运公司降低成本的船，才会成为最终的赢家。”

中国船企，机会来了，你们准备好了吗？

来源：国际船舶网

【2017 年 5 月全球造船业月报】

1、全球新签订单 62 艘



根据克拉克森最新数据统计，2017年5月份全球新签订单62艘，共计6009395载重吨。与2017年4月份全球新签订单50艘，共计3497030载重吨相比较，数量环比增加12艘，载重吨环比上升71.83%。与2016年5月份全球新签订单55艘，共计1028202载重吨相比较，数量同比增加7艘，载重吨同比上升484.53%。

从船型上来看，散货船17艘，共计2428800载重吨；油船12艘，共计3179499载重吨；化学品船7艘，共计294000载重吨；液化气船4艘，共计30000立方米；海工船11艘，共计60974CGT；其他船型11艘，共计833008CGT。从订单类型来看，散货船新签6艘好望角型散货船、8艘卡姆萨尔型散货船和3艘大灵便型散货船；油船新签9艘VLCC、2艘苏伊士型油船和1艘小型油船。

2、5月份完工量环比上升21.53%

数据统计显示，2017年5月份全球船厂共交付新船123艘，共计7963672载重吨。与2017年4月份全球新船交付订单138艘、共计6553150载重吨相比较，数量环比下降10.87%，载重吨环比上升21.53%。与2016年5月份全球船厂共交付新船197艘，共计9377645载重吨相比较，数量同比下降37.56%，载重吨同比下降15.08%。

从船型来看，本月散货船的交付数量为33艘，共计2700346载重吨；集装箱船的交付数量为9艘，共计75158TEU；油船的交付数量为21艘，共计3614076载重吨；化学品船的交付数量为8艘，共计308911载重吨；液化气船交付数量为7艘，共计419731立方米；海工船交付数量为24艘，共计28860载重吨；其他船型交付数量为21艘，共计178147载重吨。

3、油船和集装箱船价格有所上升，散货船价格持平

数据统计显示，5月份散货船、油船和集装箱船新造船价格指数分别为115点、140点和70点，散货船新船价格指数持平于4月，油船和集装箱船新船价格指数环比分别上升2点。

5月份，散货船新船价格，各船型价格均持平于4月，其中好望角型（176/180KDWT）、巴拿马型（75/77KDWT）、大灵便型（61/63KDWT）和灵便型（32/35KDWT）散货船价格分别为4250万美元、2450万美元、2350万美元和2150万美元；油船新造船价格，除苏伊士型和阿芙拉型油船新船价格持平于4月外，其余各船型新船价格均有所上升，其中VLCC（315-320KDWT）、巴拿马型油船（73-75KDWT）和灵便型油船（47-51KDWT）新船价格分别上升50万美元、50万美元和100万美元至8050万美元、4150万美元和3350万美元；苏伊士型油船（156-158KDWT）和阿芙拉型油船（113-115KDWT）新船价格分别为5300万美元和4300万美元。集装箱船新船价格，除超巴拿马型集装箱船新船价格持平4月外，其余各船型新船价格均有所上升，其中10000TEU、13000-14000TEU和16000-16500TEU集装箱船价格分别为9300万美元、1.09亿美元和1.27亿美元，1000-1100TEU、1850-2100TEU、2600-2900TEU、



3600-3800TEU 和 4800TEU 集装箱船价格分别上升 25 万美元、100 万美元、150 万美元、75 万美元和 50 万美元至 1650 万美元、2250 万美元、2750 万美元、3325 万美元和 4300 万美元。

4、5 月份全球手持订单 3212 艘

据统计，截至 2017 年 6 月 12 日全球船厂手持订单 3212 艘，共计 189194771 载重吨。和 2017 年 5 月 10 日统计的 3320 艘，合计 194161786 载重吨相比，手持订单数量环比下降 3.25%，载重吨环比下降 2.56%。

其中中国船厂手持订单量为 1430 艘，共计 74813720 载重吨，艘数占全球市场份额的 44.52%，载重吨占 39.54%；韩国船厂的手持订单量为 407 艘，共计 45882634 载重吨，艘数占全球市场份额的 12.67%，载重吨占 24.25%；日本船厂的手持订单量为 683 艘，共计 50225943 载重吨，艘数占全球市场份额的 21.26%，载重吨占 26.55%。

从主要船型来看，散货船手持订单量为 652 艘，共计 61666960 载重吨；油船手持订单量为 795 艘，共计 69881808 载重吨；集装箱船手持订单量为 383 艘，共计 2856497TEU。

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	271.00	3	↑	298.50	2	↑	0.00			394.50	1	↑
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	0		305.00	0		0.00			0.00		
Panama	260.00	0		n/a			n/a			515.00	0	
Shanghai	311.00	3	↑	0.00			0.00			0.00		
Singapore	291.50	1	↑	327.00	5.5	↑	408.00	0		418.00	0	
Tokyo	330.00	-5	↓	340.00	-5	↓	0.00			550.00	-5	↓

来源：Bunker Ports News Worldwide

截止日期：

2017-06-30



◆ 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23周	第22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24周	第23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: 2017-06-23

(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	TAK	125,000	Samsung, S. Korea	2019	MISC Berhad - Malaysian	12,500	shuttle tankers, against Statoil employment
1	BC	400,000	JMU, Japan	2019	NS United - Japanese	Undisclosed	
2	BC	208,000	CSBC, Taiwan	2019	China Steel Express - German	Undisclosed	
1+1	BC	82,000	Hantong, China	2018	Oldendorff Carriers - German	2,350	Tier II
1	BC	84,000	Oshima, Japan	2020	Ocean Longevity - Hong Kong	Undisclosed	Tier III
1	BC	77,000	Oshima, Japan	2020	Ocean Longevity - Hong Kong	Undisclosed	Tier III
1	BC	77,000	Sasebo, Japan	2020	Ocean Longevity - Hong Kong	Undisclosed	Tier III



6 ROPAX 120 pax Havyard Leirvik, Norway 2018 Fjordl - Norwegian 1,950

◆ 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
ARION	BC	2,500		1999	Romania	200	Wilson - Norwegian	*
HESTIA	BC	2,500		2000	Romania	200	Wilson - Norwegian	
MIDWAY	BC	28,678		2003	Japan	550	Middle Eastern	
SILVERSTAR	BC	31,762		1999	Japan	490	Undisclosed	
SEA MAJESTY	BC	32,250		2008	Japan	820	Greek	
UNION ERWIN	BC	55,733		2011	Japan	1,320	Cleaves Marine - Norwegian	
PACIFIC LEADER	BC	56,453		2012	China	1,100	Greek	
QATAR PEARL	BC	75,574		1999	Japan	635	Undisclosed	
TENYO	BC	78,236		2003	Japan	820	Chinese	coal carrier / 5Ho5Ha
TSUNEISHI FUKUYAMA 1577	BC	81,600		2019	Japan	2,850	Target Marine - 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
BOX TRADER	CV	42,545	3,426	2010	Germany	1,050	Undisclosed	
BOX VOYAGER	CV	42,650	3,426	2010	Germany	1,050	Undisclosed	en bloc each*
JRS CANIS	CV	8,241	598	2006	China	320	Chinese	
KUO HUNG	CV	18,585	1,367	1997	China	Undisclosed	Undisclosed	
HAMMONIA CALABRIA	CV	52,000	4,256	2010	China	Undisclosed	Songa Container	
MAULE	CV	81,002	6,589	2010	Taiwan	2,030	Undisclosed	
E. R. TIANAN	CV	101,570	8,533	2005	S. Korea	2,600	SM Line	

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
AVIC DINGHENG AD0052	TAK	25,000		2018	China	4,000	Odfjell - Norwegian	
AVIC DINGHENG AD0053	TAK	25,000		2018	China	4,000	Odfjell - Norwegian	
AVIC DINGHENG AD0054	TAK	25,000		2018	China	4,000	Odfjell - Norwegian	* stst
AVIC DINGHENG AD0050	TAK	25,000		2017	China	4,000	Odfjell - Norwegian	
AVIC DINGHENG AD0051	TAK	25,000		2017	China	4,000	Odfjell - Norwegian	
NEW TIMES 0315825	TAK	157,500		2017	China	5,200	Undisclosed	en bloc each



NEW TIMES 0315826	TAK	157,500	2017	China	5,200	Undisclosed	
ORIENTAL EMERALD	TAK	50,379	2005	S. Korea	1,050	Avin International - Greek	en bloc each**
ORIENTAL RUBY	TAK	50,379	2005	S. Korea	1,050	Avin International - Greek	
MAERSK RHODE ISLAND	TAK	34,801	2002	China	850	Undisclosed	
KIRSTIN	TAK	50,078	2009	S. Korea	1,925	Norden - Danish	
KING DORIAN	TAK	73,611	2007	China	1,450	Undisclosed	
SILVAPLANA	TAK	109,250	2003	S. Korea	1,300	Bakri Navigation -Saudi Arabian	
HRVATSKA	TAK	166,447	2005	Singapore	2,070	Eurotankers - Greek	
ANAMARIA	TAK/CHE	6,474	2009	China	350	Undisclosed	at aution
MARITIME YUAN	TAK/CHE	45,374	1998	China	450	Undisclosed	
CAPE BON	TAK/PRO	40,225	2003	S. Korea	950	Middle East	
JENNY	TAK/PRO	45,861	2002	Japan	950	Indonesian	

◆ 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	
WAN LI#	BC	28,358	5,496	1987	Japan	330		
PALENQUE I	TAK	44,646	8,615	1992	China	350		
STAVRONISI	TAK/CRU	68,232	16,248	1996	Ukraine	375	as is Singapore, high non-ferrous content, heavily built	

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	
TABANDEH	BC	43,228	9,320	1985		338	Option Pakistan delivery	
SANA	CV	41,962	14,118	2000		357	Option Pakistan delivery	
AL BASRAWI	TAK	121,109	20,147	1989	S. Korea	332		

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	
ALMOHANDI I	BC	71,749	9,993	1999	Japan	351		

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	
MARINER	ROR	7,590	6,298	1982		263	as is Labuan	
LARBI BEN M' HIDI	TAK/LNG	70,067	28,495	1977		236	as is Arzew, old sale	



BACHIR CHIHANAIV	TAK/LNG	70,328	28,461	1979	236	as is Arzew, old sale
STRONG	TUG	1,375	1,305	1978	263	ATB Unit

◆最新航运公告

【卡塔尔贸易】

背景

随着长久以来的外交纷争升级，对海湾阿拉伯国家合作委员会(GCC)的成员造成影响。6月5日，沙特阿拉伯、阿联酋、也门和埃及中断与卡塔尔的外交关系。直接影响是驱逐某些国家的外交官。同时，航空产业受到重创，国家间无直航飞机且影响飞入领空。沙特阿拉伯还关闭陆路口岸，这将导致更多货物将以海上运输方式运往卡塔尔。

影响范围

从航运角度来看，最大的影响将是，来自阿联酋和沙特阿拉伯的海上运输，因为港务长和港口当局不允许悬挂卡塔尔旗的船舶、来自或驶往卡塔尔的船舶使用港口设施。目前，我们已经看到了所有阿联酋主要港口的通知，包括富查伊拉及其锚地。

【海盗：亚丁湾海军力量加大】

鉴于近期的海盗袭击，联合海上部队宣布，他们将对亚丁湾西侧加强海上力量。

在高风险区运营船舶的会员，应向海事安全中心-非洲之角登记。船舶进入自愿报告区时，应向英国海事贸易组织登记，目击任何可疑事件时应立即报告。

6月11日公共事务办公室发布新闻稿，[点击这里阅读](#)。

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
2017-06-23	682.38	760.72	6.1329	87.496	865.18	62.82	878.56	190.11	16700.0
2017-06-22	681.97	761.48	6.1287	87.43	864.53	62.842	881.96	191.65	16730.0
2017-06-21	681.93	759.43	6.1285	87.422	861.72	62.782	872.77	191.62	16710.0
2017-06-20	680.96	759.18	6.1	87.315	867.43	62.748	857.3	190.8	16663.0
2017-06-19	679.72	761.43	6.1285	87.148	868.23	62.875	846.59	188.38	16657.0
2017-06-16	679.95	758.03	6.1289	87.151	867.74	62.777	849.81	189.46	16579.0
2017-06-15	678.52	761.14	6.2017	87.01	865.5	62.681	843.38	186.11	16526.0
2017-06-14	679.39	761.63	6.1716	87.119	866.23	62.73	838.69	187.91	16587.0
2017-06-13	679.54	761.09	6.182	87.129	860.86	62.778	838.68	188.69	16608.0
2017-06-12	679.48	761.37	6.1615	87.15	865.45	62.761	838.55	190.08	16552.0

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
2017-06-22	美元	1.17722	1.195	1.21611	1.25111	1.29556	1.44861	1.73817
2017-06-21	美元	1.17722	1.19222	1.21556	1.25056	1.28944	1.445	1.73539
2017-06-20	美元	1.17611	1.19389	1.21556	1.24944	1.28722	1.43961	1.73594
2017-06-19	美元	1.17667	1.19278	1.21389	1.24611	1.28022	1.43322	1.72844
2017-06-16	美元	1.17722	1.19	1.21222	1.24389	1.27356	1.43267	1.73233
2017-06-15	美元	1.175	1.18833	1.20944	1.23833	1.26744	1.42711	1.72956
2017-06-14	美元	0.93111	1.16189	1.17167	1.20111	1.25033	1.426	1.73622
2017-06-13	美元	0.93111	1.15111	1.15889	1.19167	1.24556	1.42322	1.73567
2017-06-12	美元	0.93111	1.11211	1.13933	1.18167	1.24167	1.42183	1.73567