



全一海运市场周报

2017.07 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2017.07.03 - 07.07\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求总体平稳 远洋航线运价下跌】

本周，中国出口集装箱运输市场需求总体保持稳定态势，但由于当前运价总体处于较高水平，多数远洋航线运价走低，导致综合指数下跌。7月7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889.38点，较上期下跌3.2%。

欧洲航线：据市场研究机构 Markit 发布的数据显示，欧元区6月综合PMI为56.3，较前值出现下降，显示欧洲经济复苏的步伐有所放缓，影响运输需求继续保持增长态势。本周货量表现平稳，供需基本面相对稳定，上海港船舶平均舱位利用率保持在95%左右。由于缺乏货量进一步增长的支撑，运价在前期上涨的基础上出现回落走势。7月7日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为969美元/TEU，较上期下跌4.5%。地中海航线，市场表现与欧洲航线同步，上海港船舶平均装载率接近95%，运价同样在前期涨价的基础上出现回落。7月7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906美元/TEU，较上期下跌4.7%。

北美航线：据人力资源服务公司ADP发布的数据显示，美国6月ADP就业人数增加15.8万，增幅创去年10月以来新低，显示出美国经济出现放缓的迹象，拖累运输需求增长，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率保持在95%左右。但由于前期涨幅较大，运价未能维持前期涨价成果，本周运价走低。7月7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1333美元/FEU、2307美元/FEU，较上期分别下跌3.3%、2.1%。

波斯湾航线：运输需求有所下滑，部分航商通过停航等措施控制总体运力规模，但供求关系未能改善，上海港船舶平均装载率降至90%左右。本周运价承压下跌。7月7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846美元/TEU，较上期下跌7.0%。

澳新航线：运输需求继续维持低迷的态势，虽然航商对于总体运力规模采取控制措施，但上海港船舶平均装载率依旧在80%左右徘徊，市场运价走低。7月7日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为374美元/TEU，较上期下跌5.1%。

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，运价经过前期连续上涨，本周在高位保持相对稳定。7月7日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为3795美元/TEU，较上期微跌0.4%。



日本航线：本周货量基本稳定，市场运价相对稳定。7月7日，中国出口至日本航线运价指数为 655.00 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【旺季特征显现 煤炭运价上扬】

进入传统用煤旺季，配合着煤炭价格上涨，下游采购积极性回暖，沿海散货运输需求持续改善，运价止步下跌并反弹。7月7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 1079.09 点。

煤炭市场：本周，煤炭需求旺季特征逐步显现，沿海煤炭运输市场行情震荡上行。步入七月迎峰度夏期，梅雨季悄然过去，部分地区迎来高温天气，空调用电需求明显提升。且由于泄洪影响，水电发力不及往年，火电需求增长空间放大。据统计，沿海六大电厂日耗煤量由 7 月 4 日的 56.7 万吨迅速攀升至 7 月 7 日的 66.7 万吨，涨幅高达 17.6%。同时，煤炭价格继续对运输市场形成支撑，5 日中国神华公布了 7 月份的销售政策，7 月份月度长协价格为 570 元/吨，与 6 月份持平，5500 大卡现货价格为 600 元/吨，同比上涨了 30 元/吨。受此影响，本期环渤海动力煤价格指数报收于 580 元/吨，环比上涨 3 元/吨。市场买涨心理继续发酵，部分电厂已着手为用电高峰做准备，租船需求持续回暖。加之北方港口压港严重、长江内河发生船舶事故等情况，消耗部分运力，船东对市场后期走势普遍持乐观态度，报价逐步走高。

7 月 7 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1147.27 点。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，各航线运价均有明显涨幅。其中，秦皇岛-上海（4-5 万 dwt）航线运价为 36.1 元/吨，较上周五上涨 3.0 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 38.9 元/吨，较上周五上涨 3.1 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 43.3 元/吨，较上周五上涨 4.2 元/吨。华南市场，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 44.5 元/吨，较上周五上涨 4.1 元/吨。

金属矿石市场：6 月份以来，受国家去产能和清除“地条钢”等政策措施影响，钢材价格小幅上升，钢铁生产保持较高水平。不过中国废钢供应激增，限制了我国对炼钢原料铁矿石需求的增长，铁矿石运输需求平稳运行。7 月 7 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 940.53 点，较上周五上涨 3.5%。

粮食市场：目前，粮食贸易依旧不畅，南北港口玉米价格倒挂严重，贸易难有利润空间，且进口量及替代品持续冲击，粮食运输需求依旧低迷，发运船舶数量低位运行。受煤炭价格拉动，粮食运价小幅上涨。7 月 7 日，沿海粮食货种运价指数报收 1018.93 点，较上周五上涨 1.7%。

国内成品油市场：受农业用油减少影响，7 月柴油需求将有所回落，而汽车空调使用增加以及暑假来临对汽油需求构成支撑。总体来看，7 月我国成品油消费环比略有下降，供需形势进一步宽松，成品油运输市场延续淡稳走势。7 月 7 日，上海航运交易所发布的成品油货种运价指数报收 1262.87 点，较上



周下跌 1.9%；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

【各船型运价跌多涨少 综合指数再次下行】

本周由于货盘有限，海岬型船市场运价大幅下跌；巴拿马型船和超灵便型船小幅波动，中国进口干散货综合指数再次进入下行通道。7 月 6 日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数（CDFI）为 637.23 点，运价指数为 602.07 点，租金指数为 689.97 点，较上周四分别下跌 7.3%，5.5%和 9.6%。

海岬型船市场：海岬型船市场气氛悲观，两大洋市场运价快速下挫。本周巴西和南非至青岛远程矿航线整体表现安静，成交极少，运价下跌。5 日成交记录显示，17 万吨货量，受载期为 7 月 25 日至 8 月 3 日，成交运价为 8.15 美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 10.978 美元/吨，较上周四下跌 9.4%。南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 8.300 美元/吨，较上周四下跌 7.8%。太平洋市场，由于远程矿航线表现疲软，澳洲至青岛航线成交量一般，市场活跃度下降，成交价快速下跌。6 日成交记录显示，17 万吨货量，受载期为 7 月下旬，西澳至青岛航线成交运价为 4.5 美元/吨。周四，中国北方至澳大利亚往返航线 TCT 日租金为 6829 美元，较上周四下跌 22.4%，跌至今年 3 月以来的最低水平。澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 4.535 美元/吨，较上周四下跌 12.1%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场整体相对平稳，租金、运价小幅波动。太平洋市场澳洲、印尼的货盘较多，市场对 7.4-7.6 万载重吨的即期船需求较高，成交以到印度、日本和韩国居多，成交价格尚可。由于海岬型船市场运价大幅下跌，对巴拿马型船太平洋市场带来负面影响。6 日成交记录显示，7.6 万载重吨船，烟台即期交船，经印尼，日本还船，成交日租金为 8000 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 7940 美元，较上周四下跌 1.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.038 美元/吨，较上周四下跌 1.9%。粮食航线，本周南美粮食船运成交有所减少，日租金相对稳定。6 日成交记录显示，8.2 万载重吨船，7 月 14-18 日南美东海岸交船，新加坡-日本范围还船，成交日租金为 10750 美元加上 57.5 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 26.051 美元/吨，较上周四上涨 1.5%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场小幅下跌。东南亚地区钢材货盘清淡，镍矿和煤炭货盘较少，超灵便型船太平洋市场总体货少船多，租金、运价小幅下跌。周四，中国南方至印尼往返航线 TCT 日租金为 7315 美元，较上周四下跌 1.6%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.118 美元/吨，较上周四下跌 2.4%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.169 美元/吨，较上周四下跌 0.8%。



(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价继续下降 成品油运价波动上升】

本周的国际油价表现平稳，布伦特原油期货价格周四报 47.86 美元/桶，较上周四上升 0.6%。全球原油运输市场大船运价小幅盘整，苏伊士型油轮行情有所回升，阿芙拉型船运价波动下探，综合行情继续小幅下降。本周的中国进口 VLCC 运输市场行情保持横盘整理态势。7 月 6 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 616.41 点，较上周四微升 0.1%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场相对稳定，运价窄幅波动。虽然下半周市场成交小有回升，但部分航线上运输船船龄偏大对市场运价形成一定的压力。从整体上看运力相对运量还是过剩，但是现代型船相对整体运力来说偏少，导致现代型船船东态度相对强硬。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS52.08，较上周四下降 0.1%，CT1 的 5 日平均为 WS51.98，环比下跌 0.1%，等价期租租金（TCE）平均 1.3 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS55.38，上升 0.4%，平均为 WS55.17，TCE 平均 1.9 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价小幅回升。尼日利亚第二季度原油日产量预计达到 151 万桶，比上季度增加 12 万桶。本周西非至欧洲、美国、亚洲的货盘都有成交，西非至欧洲运价小幅回升至 WS65，TCE 接近 0.8 万美元/天。一艘 13 万吨级船，西非至美东，7 月 21 日货盘，成交运价为 WS65。黑海至地中海运价升至 WS75 附近，TCE 约 0.7 万美元/天。波斯湾出发行情平稳，至印度货盘成交运价为 WS62。中国进口主要来自西非。该航线两艘 13 万吨级船，7 月下旬货盘，成交运价分别 WS62.5 和 WS70。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场成交不减，但运价下探。利比亚原油日产量攀上 100 万桶，为 2013 年 6 月以来的最高水平。其第二季度日产量预计 71.5 万桶，比上季度增加 6 万桶。但由于运力过剩，这些北非货盘并没拉动运价。本周的跨地中海运价跌破保本点，触底 WS73（TCE 为亏损 900 美元/天）。北海短程、波罗的海运价波动在保本点附近，周四分别为 WS96、WS63，TCE 约 0.5 万美元/天和 0.2 万美元/天。波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价均下降至 WS90（TCE 分别为 0.4 万美元/天、0.6 万美元/天）。7 万吨级船加勒比海至美湾运价跌至保本点附近的 WS80。中国进口主要来自科兹米诺和新加坡。10 万吨科兹米诺货盘的成交包干运费为 41.5 万美元。

国际成品油轮（Product）：运输市场运价有升有降，亚洲石脑油运价和欧洲短程行情上涨支持综合水平继续小幅提升。波斯湾至日本航线 7.5 万吨级船运价升向 WS95（TCE 超过 0.7 万美元/天），5.5 万吨级船运价升向 WS120（TCE 超过 0.85 万美元/天）；印度至日本 3.5 万吨级船运价稳定在 WS135 之下（TCE 约 0.5 万美元/天）。美国航线运价回落，欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价降至 WS130 上下（TCE 约 0.69 万美元/天），美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价从 WS130 水平跌到 WS105（TCE 约 0.35 万美元/天），欧美三角航线 TCE 从 1.45 万美元/天跌到 1.07 万美元/天。



(5) 中国船舶交易市场

【灵便型散货船价涨 二手船市成交萎缩】

6月28日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为776.25点，环比微涨0.50%。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0.42%、1.29%、0.52%；国际油轮船价综合指数微跌0.31%。

BDI指数先升后降，周二收于871点，环比下跌3.54%，二手散货船价格走势各异。灵便型船和超灵便型船价格因运价回升而上涨，海岬型和巴拿马型船价格受累于运费低迷而下跌。本周，5年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1077万美元、环比涨2.79%；57000DWT—1291万美元、环比涨0.62%；75000DWT—1640万美元、环比跌0.44%；170000DWT—3043万美元、环比跌0.81%。目前，国际干散货运价总体弱势运行，运费挣扎于盈亏平衡点之下，市场信心表现脆弱，预计二手散货船价格仍将震荡盘整。本周，二手散货船买家以观望为主，成交量萎缩，共计成交4艘（环比减少9艘），总运力17万DWT，成交金额3465万美元。

受中东断交危机再升级和美国原油产量减少影响，国际原油价格重拾升势，周二布伦特原油现货价格收于49.68美元/桶，环比上涨6.50%。OPEC六月份产量或创年内新高，可能使近期油价上涨再次面临威胁。原油运输需求总体表现不佳，市场僧多粥少，西非、地中海以及海湾地区等货待运船舶依然较多，运价勉强维持现状，二手油轮船价稳中有跌。本周，5年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2019万美元、环比涨0.11%；74000DWT—2565万美元、环比跌0.22%；105000DWT—2705万美元、环比跌0.93%；158000DWT—4662万美元、环比跌0.43%；300000DWT—5571万美元、环比跌0.15%。据统计，布伦特原油价格上半年累计下跌约14.2%，创下了19年之最，原油价格走势不在于供给而在于中国需求。中国作为世界最大的石油净进口国、第二大原油消费国，10%的炼油产能将在第三季度停产，原油运输需求减弱，预计油轮船价稳中看跌。本周，二手油轮成交量稀少，共计成交3艘（环比减少3艘），总运力33万DWT，总成交金额12470万美元。

随着“迎峰度夏”到来，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—123万人民币、环比涨1.93%；5000DWT—726万人民币、环比涨0.36%。近期，国内煤炭需求上升、煤矿产量缩减，驱动市场涨价，但政府期望价格平稳，坚决抑制煤炭价格过快上涨，加上水电较为充沛，下游火电厂采购放缓，煤炭运输需求减弱。钢厂铁矿石补库有限，南北粮食价格倒挂，沿海散货运价有继续下跌可能，预计散货船价格稳中有跌。本周，二手船买家以谨慎观望为主，市场成交稀少，成交船舶吨位以1000DWT左右为主。

密集而广泛的调控风暴，促使国内房地产市场降温持续，内河建材运输需求疲软，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—50万人民币、环比跌2.47%；1000DWT—98万人民币、环比涨6.10%；2000DWT—188万人民币、环比跌0.43%；3000DWT—270万人民币、环比跌0.99%。有专家认为，上半年楼市调控政策达到历史最严程度，不但限购、限贷、限价，而且还限商住、限离婚、限转售等过去没有使用



过的手段，调控效果正在显现，预计下半年调控政策将以稳为主，不会放松，也不会加码。国内房地产已经出现量缩价稳局面，建材运输需求减缓，运价走跌，预计内河散货船价将震荡盘整。本周，内河散货船成交活跃，共计成交 56 艘（环比减少 80 艘），总运力 4.6 万 DWT，成交金额 4333 万元人民币。

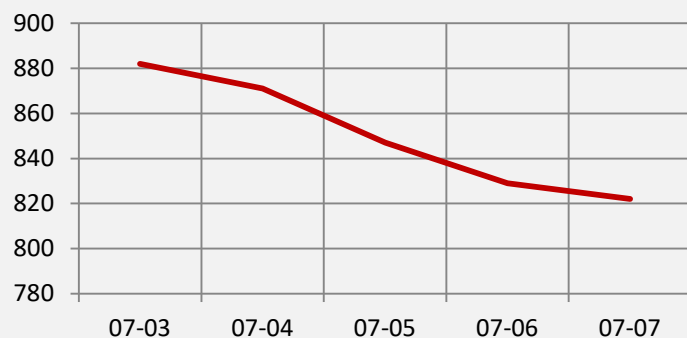
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

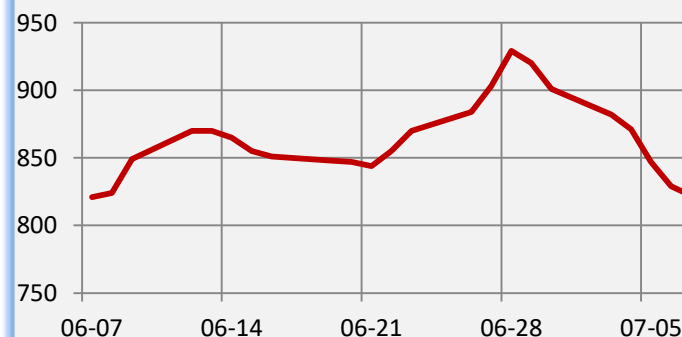
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

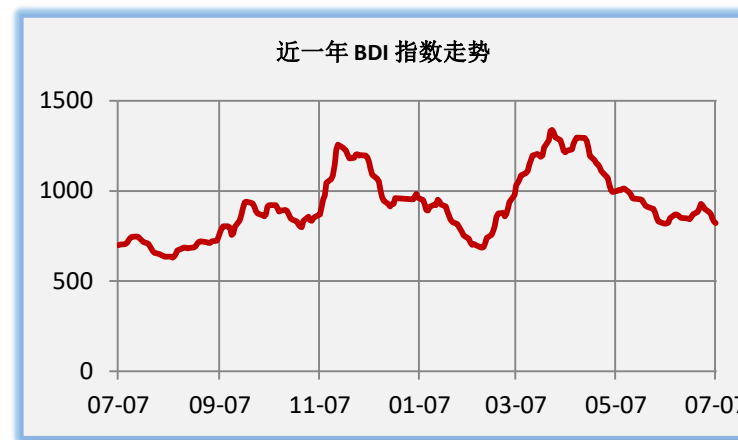
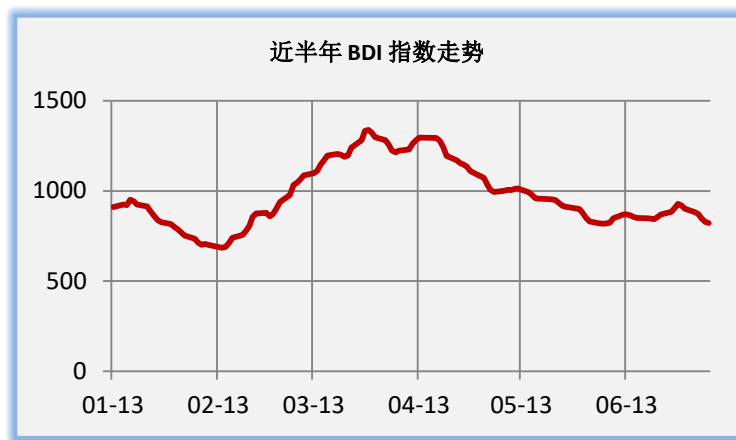
波罗的海指数	7月3日		7月4日		7月5日		7月6日		7月7日	
BDI	882	-19	871	-11	847	-24	829	-18	822	-7
BCI	1,032	-54	997	-35	901	-96	818	-83	753	-65
BPI	1,068	-23	1,062	-6	1,060	-2	1,063	+3	1,062	-1
BSI	751	-3	747	-4	742	-5	735	-7	732	-3
BHSI	468	+1	480	+12	470	-10	470	0	471	+1

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 26 周	第 25 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	12,750	13,000	-250	-1.9%
	一年	12,500	12,500	0	0.0%
	三年	13,500	13,500	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	9,500	9,000	500	5.6%
	一年	9,750	9,750	0	0.0%
	三年	10,000	10,000	0	0.0%
Smax (55K)	半年	9,500	9,000	500	5.6%
	一年	9,750	9,500	250	2.6%
	三年	10,000	9,750	250	2.6%
Hsize (30K)	半年	7,750	7,500	250	3.3%
	一年	8,000	7,750	250	3.2%



三年

8,250

8,000

250

3.1%

截止日期:

2017-06-30

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Agia Eirini 2001 50271 dwt dely Jebel Ali prompt trip via PG excl Iran redel SE Asia \$9,350 daily - cnr

Amoy Dream 2010 56873 dwt dely CJK prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore \$8,250 daily - Cos Marine

Asia Emerald II 2010 57802 dwt dely Toledo prompt trip via Indonesia redel China \$7,700 daily - cnr

Balaban 2009 56753 dwt dely N China prompt trip redel PG intention metcoke\$6,300 daily - Nasco

Bottiglieri Flavio Boriello 2011 93269 dwt dely Cai Mep prompt trip via Port Hedland redel China \$10,000 daily - WW Bulk

Bregaglia 2016 87665 dwt dely Mizushima 13/16 Jul trip via EC Australia redel Japan \$10,850 daily - NYK

Cemtex Innovation 2013 81326 dwt dely Mizushima prompt trip via EC Australia redel south China-Taiwan \$8,250 daily - Jiangsu Steamship

CMB Partner 2016 81805 dwt dely Gibraltar prompt 2/3 laden legs redel Atlantic \$10,000 daily for the 1st 2 legs redel Atlantic and \$12,500 daily for the 3rd leg redel Skaw-Gibraltar - cnr

Cretan Wave 2001 74107 dwt dely passing CJK prompt trip via Indonesia redel China \$7,000 daily - cnr

Darya Uma 2005 76520 dwt dely EC South America 21/22 Jul trip redel Singapore-Japan \$10,500 daily + \$550,000 bb - Crystal Sea

DL Acacia 2013 81568 dwt dely Hong Kong spot trip via EC Australia redel Singapore-Japan \$7,250 daily - Jiangsu Steamship

Dubai Galactic 2007 55418 dwt dely Cambodia prompt trip via Indonesia redel India \$8,500 daily - cnr



全一海运有限公司



Equinox Dream 2011 58680 dwt dely Turkish Mediterranean prompt trip redel West Africa \$9,000 daily - MUR

Evolution 1995 24306 dwt dely Mukalla prompt trip via Arabian Sea redel EC India-Sri Lanka \$9,000 daily - cnr

Flora 2011 82191 dwt dely Kunsan 09/10 Jul trip via EC Australia redel India \$9,000 daily - Hyundai Glovis

Golden Sue 2013 84943 dwt dely Qingdao 10 Jul trip via Weipa redel China \$10,500 daily - Joint Fortune

Great Animation 2011 93203 dwt dely Hsinta 15/18 Jul trip via EC Australia redel Taiwan \$8,250 daily - cnr

Harm 2011 93183 dwt dely Taichung prompt trip via EC Australia redel India \$9,250 daily - Jaldhi

Imperial Fortune 2006 53505 dwt dely Singapore prompt trip via Pomala, Indonesia redel China intention nickel ore \$9,000 daily - cnr

Infinity 2010 80282 dwt dely EC South America 15 Jul trip redel Singapore-Japan \$10,500 daily + \$550,000 bb - Cofco Agri

Iron Lady 2009 32284 dwt dely Mersin 07/10 Jul trip redel US Gulf \$6,000 daily - cnr

LMZ Vega 2010 56180 dwt dely Canakkale prompt trip via Black Sea redel Spanish Mediterranean approx \$8,000 daily - Caravel

Maple Ruby 2010 56705 dwt dely Taizhou spot trip via Philippines redel China intention nickel ore \$8,000 daily - cnr

MBA Future 2009 82191 dwt dely Qingdao prompt trip via NoPac redel Singapore-Japan \$8,500 daily - cnr

MBA Liberty 2010 82217 dwt dely EC South America 15/22 Jul trip redel Singapore-Japan \$10,500 daily + \$550,000 bb - Raffles

Medi Cagliari 2004 75772 dwt dely Yantai 08/10 Jul trip via Indonesia redel Japan \$8,000 daily - NS United

Medi Newport 2017 81600 dwt dely Cai Lan 12/15 Jul trip via Indonesia redel Japan \$10,250 daily - cnr

Navios Libra II 1995 70135 dwt dely EC South America 25 Jul trip redel Skaw-Cape Passero \$12,250 daily - Louis Dreyfus

Nireas 2012 82067 dwt dely US Gulf 18/25 Jul trip redel Pakistan \$14,000 daily + \$425,000 bb - Norden



Nuri Bey 2011 80459 dwt dely Singapore 10/13 Jul trip via Indonesia redel south China \$10,250 daily - Louis Dreyfus

Ocean Carrier 2011 56853 dwt dely S China prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore \$9,500 daily - cnr

Ocean Garlic 2012 82305 dwt dely Haldia spot trip via Richards Bay redel Malaysia \$9,000 daily - Jaldhi

Orient Mate 2014 32471 dwt dely Niigata, Japan prompt trip redel SE Asia intention steel approx. \$6,750 daily - cnr

Orient Rise 2010 56700 dwt dely Caofedian 10/15 Jul trip redel UK \$4,000 daily for the first 70 days thereafter \$8,500 daily - Sinoway

Queena 2016 82082 dwt dely EC South America 14/18 Jul trip redel Singapore-Japan \$10,750 + \$575,000 bb - Bunge

Renaissance 2012 81699 dwt dely Lumut 11/12 Jul trip via Indonesia redel India \$9,500 daily - cnr

Requiem 2010 58018 dwt dely Tianjin prompt trip redel Chittagong intention fertilizer \$8,000 daily - Oriental Pearl Shipping

Rigel 1998 72465 dwt dely EC South America 21/24 Jul trip redel Singapore-Japan \$10,000 daily + \$500,000 bb - DAMICO

Rodon Amarandon 2001 74090 dwt dely Fanccheng 10/13 Jul trip via Indonesia redel south China \$8,750 daily - cnr

Rong May 2017 85005 dwt dely Japan prompt trip via Australia redel Japan \$10,850 daily - Diamond Bulk Carriers

Sakizakya Leader 2017 81657 dwt dely Busan prompt trip via EC Australia redel Japan \$9,750 daily - Asahi line

San Antonio 2012 55768 dwt dely Bejaia prompt trip via west Mediterranean to West Africa \$9,500 daily - cnr

Seabee 2015 63500 dwt dely US Gulf prompt trip redel India intention petcoke approx. \$20,000 daily - cnr

Seastrength 2011 81134 dwt dely retro Haldia 19 Jun trip via EC South America redel Singapore-Japan \$11,000 daily - ADMI

Siberian Express 2012 92974 dwt dely Zhoushan spot trip via Weipa redel south China \$8,000 daily chopt north China \$8,500 daily - Joint Fortune



Songa Maru 2008 82687 dwt dely EC South America 15/20 Jul trip redel Singapore-Japan \$10,750 daily + \$575,000 - Transgrain

Sumihou 2011 74940 dwt dely Machong 09/12 Jul trip via Indonesia redel south China \$9,500 daily - Joint Fortune

Te Ho 2004 77834 dwt dely Taichung prompt trip via Indonesia redel South Korea \$8,000 daily - Hyundai Glovis

Thor Fortune 2011 54123 dwt dely Brownsville 13/18 Jul trip redel Turkey intention petcoke \$12,000 daily - Oldendorff

Transatlantic 2012 81250 dwt dely Shanghai 09/10 Jul trip via EC Australia redel India \$8,400 daily - Norvic

Venture Pearl 2012 55639 dwt dely Belawan prompt trip via Indonesia redel China \$8,000 daily - cnr

Very Maria 2001 73910 dwt dely retro Singapore 21 Jun trip via EC South America redel Singapore-Japan \$9,500 daily - Raffles

Vishva Jyoti 2012 81895 dwt dely Haldia 10 Jul trip via EC India redel China \$10,500 daily - Jaldhi

Wangaratta 2011 82206 dwt dely EC South America 20/25 Jul trip redel SE Asia \$10,750 daily + \$550,000 bb - Norden

Wen Zhu Hai 2008 76611 dwt dely PDM 20/25 Jul trip redel Skaw-Barcelona intention grains \$12,500 daily - Bunge

Xing Xiang Hai 2017 81780 dwt dely Busan prompt trip via NoPac redel India intention petcoke \$9,500 daily - Norden

Yasa H Mulla 2011 83482 dwt dely Gibraltar spot trip via north coast South America redel Mediterranean \$9,750 daily - Cargill

Zheng Jun 2013 81810 dwt dely Santos 18 Jul trip redel Singapore-Japan \$10,750 daily + \$550,000 bb - cnr

(2) 期租租船摘录

Bao Run 2014 63319 dwt dely Caofeidian 07/10 Jul 5/7 months trading redel worldwide \$9,500 daily - cnr

BBG Ambition 2009 82108 dwt dely Qinghuangdao prompt 4/7 months trading redel worldwide \$10,250 daily - MOL



Bryant 2009 76595 dwt dely CJK 10/11 Jul 5/8 months trading redelivery worldwide \$9,250 daily - Norden

Double Fantasy 2011 95712 dwt dely Yantai prompt 4/6 months trading redel worldwide approx \$10,850 daily - Cobelfret

Hispania Graeca 2001 74133 dwt dely Cape of Good Hope 06/09 Jul 4/7 months trading redel worldwide \$9,500 daily + \$350,000 bb - Transgrain

Medusa 2010 82194 dwt dely Hong Kong 08/12 Jul 11/13 months trading redel worldwide \$10,250 daily - Cargill

Ocean Bao 2017 63700 dwt dely N China prompt 12 months trading redel worldwide at approx. \$10,000 daily - cnr

4. [航运市场动态](#)

【重振航运业：产业链上的每个细胞都在“求关注”】

宁波市第十三次党代会提出了“加快建设国际港口名城，努力打造东方文明之都”的奋斗目标，并明确“我们所要建设的国际港口名城，应该是港口经济圈与宁波都市圈互动融合发展，制造业创新中心、经贸合作交流中心、港航物流服务中心地位凸显的港口名城。”

港口是宁波最大的资源，港口的兴衰很大程度上决定着宁波的前途命运。面对世界经济形势的变化，作为“经济晴雨表”的航运业，该如何主动调整结构，进行技术、管理和市场模式各方面的创新，积极探寻促进行业发展的增长动力？

宁波市国际联运协会以国际物流人的角色，引领旗下上百家企业会员，架起通往国际的桥梁。人民网专访了宁波市国际联运协会会长乐振天。

梳理“小而散” 依托大平台做精准服务

人民网：08 年金融危机之后，航运业的形势比其他行业更加恶劣。当整个社会的 GDP 在增长，运输量在增长，物流业在增速时，航运业却持续走低，运价上不去，您认为是什么原因造成的？

乐振天：与实体产业相比，航运业的变化确实存在着一定的滞后性。相对于贸易，航运业是一种派生产业，可以说，航运业的“坏”是被动的，“好”也是被动的。



就宁波的航海物流供应链服务企业现状而言，眼下存在最大的问题是“小而散”，处在草莽生长阶段。目前，宁波注册有 3000 多家航运物流供应链服务企业，稍有规模的也就 1000 家左右。大量同类型公司同质竞争，坚守，却又看不见希望。议价、谈判，压低成本反而成了竞争核心，并未遵循产业规律进行专业化发展。

航运物流在国际上是很成熟的产业，大平台+小服务商，小服务商依赖大平台做精准服务，这样能规范、梳理一条合理的利润线。

去年 8 月，首个“中国制造 2025”试点示范城市落户宁波，并且提出了“以港兴市、以市促港”港城互动促甬城发展。航海物流供应链服务企业作为产业链上的细胞，继续等待着，能够得到重大关注！国家对于外贸产业资金的扶持已经出现一些具体产品，但对国际物流航运业的扶持还不明朗，国家主导的都是大航运，涉及每一个细胞的，并未享受到有力的政策扶持。

构建新生态 以“相对垄断”清扫行业“无序”

人民网：航运市场在如此长的时间内始终没有起色。您认为，现阶段我们究竟需要一个新构建一个怎样的新生态，适合当前经济发展？

乐振天：近二十年来，航运业出现过两波明显增速：1999 年至 2003 年是第一波增速，2005 年至 2008 年是第二波。十年前的利润率跟现在基本无差，之后的七八年间，航运业也没有大起色。我以宁波从业人员的角度预测，这三五年内，航运业也不会有爆发性的转折。

目前，国内工厂大量外迁，劳动力红利和制造成本红利已经无法显现优势，物流企业自身也没有形成正常的垄断，而事实上，行业要兴旺，反而需要一定程度的垄断，市场竞争到后来无法避免地会带来一些“无序”，只有“相对垄断”才能帮助行业健康发展。

让产业基金或政策导向来规范引导，让航运物流服务跟制造商贸企业健康联动，这是我向往的新生态！

开源节流——开源具有很大风险，“省”就是“赚”。

国际联运协会十年，从初创开始，我们一直在推动整合兼并、资源共享，但这种“推动”一定会损害一部分人的利益。整合到一定程度时，剩余劳动力可以从事延伸产业。这其中的道理，靠民营企业自发觉悟成本太大，如果有扶持政策就如虎添翼了！

新业态给航运业带来的“红利”与“伤害”



人民网：在世界航运市场低谷时期，中国面临的挑战更为严峻，行业供给侧改革、产业转型的压力非常巨大，但机遇与挑战并存，未来转变的空间也最大。您认为在中国新常态、新战略提出的当下，航运业将会迎来哪些机遇？

乐振天：供给和需求是市场经济的两个基本因素，航运市场当前的萧条，既是由传统需求下降造成的，也是航运业自身长期无序供给的结果，在当前航运需求不足的形势下，唯有加快航运供给侧结构性改革，才能行之有效地帮助航运业走出困境。

航运物流企业自身无法变革，而航运企业可以变革。

宁波人极有“危机意识”，宁波也向来不缺乏“创新”精神。如波罗的海价格指数、孵化器产业产品，宁波在航运业有很多创新做法，但信息壁垒被人为卡断，改革就变得举步维艰，挫伤部分创新型产品没能持续推动。

创新并非是一种战术或者救市稻草，而是一种战略，可以长盛不衰。尽管航运市场复苏之路依旧漫长，但只要世界经济贸易存在，航运业就不会消失，走到尽头的不是航运这一产业，而是人们长期以来形成的思维定式，正所谓没有夕阳产业，只有夕阳企业。

人民网：航运业迈进“互联网+”时代，从某种程度来说，航运界实现大整合是建立在互联网的基础之上。您认为互联网等新技术手段的发展会给航运市场带来怎样的变革？

乐振天：毫不留情地讲，互联网给传统航运物流企业带来了“伤害”。传统航运业的优势其实来自信息壁垒，至少从初期来看，互联网会给航运业带来了“伤害”，但是互联网作为一种技术工具，能加大传播速度，改变“酒香不怕巷子深”的理念改变，对于行业内部不断规范发展，更有鞭策效果；互联网能用简单的方式做到及时推广，帮助公司内部实现智能化管理，这些效用都是显而易见的。但，Web1.0 对航运物流企业带来的红利，仅限于此。

Web2.0 要对物流航运企业产生巨大价值，首先要整合。比如全球最大的航运服务公司马士基，全球口岸已经开始面向于去销售化，用互联网完成销售端，让整合以后的子公司遵守其“游戏规则”，这是建立在足够影响力的基础之上；而传统的航运物流企业还没有整合到这个程度，所以我才倾向于：Web2.0 版本只能是“边整合边实施”发挥红利。

航运物流电商化是 B to B 的市场，跟这十年来所听闻的 B to C 电商市场是有区别的。我们广义上理解的“互联网+”航运物流企业，可能就是“去人工”，但航运物流电商是靠现场递推的。每个环节、每个角色对这单都有决策权，而解决这个问题的办法，需要实现账户多元化，其次，需要不断地跟企业对应客户的每个环节阐释产品优势。如步枪，扳一枪，击中一个环节的“痛点”。这实在是一个协同性很强的行业！



只有做到一定程度上的“大”，才能挖掘“强”

人民网：“十三五”时期宁波市发展的主要目标是，基本形成更具国际影响力的港口经济圈和制造业创新中心、经贸合作交流中心、港航物流服务中心。从您的行业经历来看，有什么专业建议？

乐振天：对于长期低迷的航运经济，人们希望从国家的政策红利中来一次信心大提振，即便是细则尚不明朗，但它所指引的方向仍给了行业无穷的动力，犹如春风拂面。

《中国制造 2025 宁波行动纲要》提到，让智慧物流、航运交易、航运金融、航运保险、船舶综合服务 etc 能力进一步提升，国内外航运高端资源加快集聚，港口后服务业加快发展，港航物流服务体系更趋完善。

航运业改革必须寻找到准确的方向，有必要进行产业链的创新，围绕海运服务核心拓展业务范围，进一步建立贯穿式供应链企业，避免成为物流企业的附属，产业链的延伸可以从物流企业进行合作来逐步推进，整合航运业务，完善服务能力。

为此我主要看好三点：政策计划导向；有落地的产业基金扶持，金融机构若能站在“利他”角度，更能为航运业带来生机；规范“小而散”企业，边缘产业自然将跟着规范起来，用实际的政策推动整合，做大做强。只有做到一定程度上的“大”，才能挖掘“强”！

来源：人民网浙江频道

【日本三大船东成立合资公司获最终批准】

7 月 3 日，日本三大船东日本邮船、商船三井和川崎汽船发布公告表示，截至日前新公司的成立已获得了所有涉及国家和地区的竞争法批准。目前，三家公司正在努力整合集运业务以及设立新公司的相关程序。一旦新公司成立手续办理完成将再次发布公告。

三家公司曾表示，将整合旗下集运业务，在 2017 年 7 月 1 日成立新的合资公司，预计 2018 年 4 月 1 日开始商业运营。

此前，三大公司的集运业务整合在 5 月遭到了美国联邦海事委员会 (FMC) 的驳回。委员会在声明中表示，三家日本航运整合集运业务并成立新的业务实体公司，考虑到美国航运法没有 FMC 有权审查和批准合并的规定，这一举动“不在美国联邦海事委员会审查的协议内”。因此，日本三大公司的集运业务整合协议需要获得所有国家和地区的承认，才能获得竞争法的批准。



然而，6 月南非竞争委员会日前明确表态，将阻止日本三大集运公司的整合交易。考虑到这些因素将对合资公司成立造成影响，日本三大船东已决定在 2018 年 3 月 31 日前获得南非竞争委员会的批准。

不过，南非反垄断竞争委员会试图阻止该交易的数周后，欧盟决定予以批准。欧盟给出的结论是，拟议的交易对于欧洲的航线影响有限，不会有任何竞争问题，实际上交易后，其他竞争者将面临很大的竞争压力。欧盟补充称，合并增加了集运市场结构协调发展的可能性，强调该拟议交易将为汽车运输市场提供一个协调发展的平台。欧盟批准是继 2017 年 3 月新加坡之后，三家公司成立合资公司首次获得批准。

根据交易协议，日本邮船、商船三井和川崎汽船将成立合资公司，整合他们全球的集装箱航运业务和集装箱港口业务(不包括日本的港口)。该合资企业将经营共计 140 万 TEU 的集装箱船船队，成为全球第六大集装箱航运企业，约占全球 7% 的市场份额。

川崎汽船和商船三井将分别持有合资公司的 31% 股权，而日本邮船将持有剩余的 38% 股权。三家公司的集运业务整合政策不受影响，新公司预计 2018 年 4 月 1 日开始运营。

来源：国际船舶网

【谁将会是摧毁航运业的特洛伊木马？】

海运业正在巨变的前夜，但是很少有人能够真正看清楚。尽管周围的一切都在技术革命，航运业自身却没有真正地进步。关于海运业的状况、是否采用新技术及其所承受的规则压力，大多数评论都是针对目前的业务模式作出的。而 Transas 首席执行官 CEO Frank Coles 通过对航运业的思考，认为绝大部分人依然停留在今天海运业的框框之内看问题，很可能忽略这样的事实：这个行业很快就会被特洛伊木马所损毁。以下是 Frank Coles 对航运业的思考全文：

我坐在办公桌前，摇着头问自己，为什么那么多人对海运业眼前的转变漠不关心。我只能总结为：大家在畅快地读着相关报道的时候，都认为转变只会影响到他人，而非自己。

今年在挪威举办的 Nor-Shipping 海事展上，各种概念、术语和神乎其神的节能增效宣传被炒得沸沸扬扬。诚然，资深观察家和业内人士有足够理由对这种夸大其词的宣传持怀疑态度；普通人对这样的宣传感到晕头转向也不足为奇。

会上除了以提高运营和航行效率为目标的技术创新之外，还有向船东推出的各种环保技术方案，用于应对行业规则制定者心血来潮的决定。另外还有许多远程控制和自主航行船舶的建议和研发项目，数量之多就连创新奇人伊隆·马斯克（Elon Musk）也要甘拜下风。而且还有大量创业者和风险投资公司一



窝蜂地推出的各种数字嵌入工具或应用，号称可以打破租船行业的现状并改写水路货物运输的从业规则。

然而，我的看法是海运行业在抗拒变革。大多数业内企业不是没有看到将会发生什么，就是装作没有看到，希望它不会发生。海运资产或者说船舶市场缺失动力。供过于求的现象的反复出现，表明这一行业已经不能自我管理。尽管周边都在技术革命，却不能真正地进步，实现现代化。因此，这个行业即将面临被瓦解。

业务模式必须改变，伴随着痛苦。创新可以说是发自内心的改进；相反，瓦解则是从外部施加的改变。前者是渐进的，而后者是要毁掉现有的模式另起炉灶。

亚马逊（Amazon）公司有一枚瞄准全球航运业的导弹。去年，亚马逊启动了“亚马逊全球供应链”。这是一份全球航运和物流运营的蓝图，它可以撬动垂直整合之力来获取整个价值链。亚马逊的逻辑是，拥有整个价值链对于做到快速、方便和最低的价格是必须的，而这三项是其业务模式的核心优势。

用亚马逊自己的话来说，它将是“一个革命性的体系，能够使整个国际供应链实现自动化(产品库 求购 供应)而消除诸多与文件处理和货物订舱相关的传统耗费。”如果做到这一点，这个全世界最大的电商就可以拥有自己的物流和配送中心。这不仅将挑战诸如 FedEx、UPS 和 DHL 等陆基运输商，而且还将挑战全世界代理航运货物的中间商。

亚马逊已经与第三方航运承运商建立了伙伴关系以推进其全球运作。一旦掌握了这种航运模式并达到了必要的规模，它就会抛弃现在的伙伴而独自运营。

另外一个有关亚马逊蚕食市场的“吃豆人”（一种游戏）性格的例子是它在云计算服务领域的进取态度。这种后台服务至关重要，它做为一个内部项目不声不响地启动着。这个平台在向市场开放之后快速扩张，已经成为公司成长最快且最赢利的业务。

金融服务和投行业务公司 Robert W. Baird & Co 的分析师 Colin Sebastian 将这家电商建立全球供应链的雄心描述为典型的亚马逊发展模式，他在福布斯（Forbes）中写道：“他们迈着婴儿的步伐走在一条漫长的道路上，这使那些可能被搞垮的公司得以保持排斥的态度。亚马逊几乎不做什么震惊市场的大举动。”在他看来，亚马逊的雄心可能转化为 4,000 亿美元的业务量。

那么，这对海事业有什么影响呢？如果比照其它运输行业，亚马逊之类的公司需要建造符合其用途的、技术上先进且高效的船舶，最好是无人驾驶或者自主航行的船舶。现今的船舶达不到这样的要求，现今的运营和管理方式也不行。

所以说，是托运人在推动变革，而不是海运业的规则制定者或者力争降低成本一二个百分点的船东。产品的交货过程所处的整个环境可能永久性地改变，



从根本上重塑造航运业的业态，并影响船上的各种技术。这甚至可能促成与海运资产的运营和货运相关的某些保险商、船级社、货代以及许多其它第三方业务的消亡。

同时要讲，有关网络安全、物联网和宽带的夸夸其谈基本上于事无补的。所有行业都面临着这些挑战，而且都在加紧解决这些问题——为什么海运业不这样做呢？船舶航行和运营也要适应和发展以符合新规范的要求。

关于海运业的状况、采用新技术与否，及其所承受的规则压力，大多数评论都是针对目前的业务模式作出的。我担心，停留在今天海运业的框框之内看问题，很可能忽略这样的事实：这个行业很快就会被特洛伊木马所损毁。

来源：国际船舶网

【TIL 预计 2017 年原油船现货市场面临压力】

挪威投资公司 Tanker Investments(TIL) 预计，2017 年油船船队的快速增长将使原油船现货市场面临压力。2017 年全球油船船队预计将增长 2410 万载重吨运力，达到目前船队规模的 4.3%，略低于 2016 年的涨幅，但于过去 10 年里的平均涨幅保持一致。同时，2017 年中型油船运力预计将增长约 1070 万载重吨，达到目前中型油船船队规模的 5.6%。

TIL 认为，在经历了两年的低拆解量之后，考虑到目前油船运价疲软，所有船型的船队老龄船数量上升，油船市场仍然存在拆船潜力。同时，包括压载水(产品库 求购 供应)管理公约在内的新规定也可能在中期内增加船舶的报废量。

总体而言，该公司预计 2017 年将是油船运价疲软的一年，不过大西洋远程航线的原油运输预计将为市场提供一些基本支持，帮助抵消欧佩克石油出口量增长和船队规模上升带来的负面影响。

TIL 预计，油船市场周期的短期下滑趋势将相对较短，这是由于中型船领域缺乏新船订单，同时监管新规的变化以及石油市场的平衡也将增加船舶拆解量。原油船市场有望在 2018 年再次出现市场回升。

2017 年第一季度，苏伊士型油船现货市场的日租价为 22821 美元，相比去年同期的 36130 美元有所下降。此外，阿芙拉型油船现货市场运价为 18238 美元，相比去年同期的 27886 美元有所下降。

TIL 公布的 2017 年第一季度财务业绩显示，截至 3 月 31 日，该公司第一季度净利润为 320 万美元，远低于去年同期的 1870 万美元，同比下降了 83%。



在今年第一季度，该公司的总收入从去年同期的 5060 万美元下降至 3410 万美元。该公司称，收入下降是由于第一季度现货市场运价下跌，导致船队盈利下降产生的影响。

截至 2017 年 3 月 31 日，TIL 船队共包含 18 艘自有船舶。

来源：国际船舶网

5. 船舶市场动态

【台船携手阳明海运打造智能船舶】

7 月 4 日，台湾国际造船、阳明海运与台湾国立成功大学联合举行船舶智慧化应用三方研讨会，进行产学跨界合作，共同开发智能船舶应用系统，朝优化船舶航行与环保节能效益的目标向前跨越一大步。

台船自去年起便与阳明海运、成功大学系统系携手合作，研发船舶数据收集及智能化应用系统，并以为阳明海运建造的 8600TEU 集装箱船作为实验场域，内容包含主机监控、燃油消耗、航行参考资讯等大数据资料库建立及岸端远程支援系统等。

台船指出，近年来航运市场低迷，环保意识抬头，为进一步获得节能效益，本项计划初步先针对船舶可能的货载状况，提供更节能的操作建议，并希望从规划阶段便可开始产生效果，优化航行操作，控制燃油消耗，以降低成本，同时达到减少碳排放的效果。

阳明海运表示，智能化应用与大数据研究目前已逐渐被广泛地运用，期望未来在航运经营上能利用大数据之趋势变化，结合资深船员们的操作经验，转化成全新的知识管理与判断系统，进一步为船舶提供数据评估分析结果和辅助决策建议，让船舶的操作能够达到更安全、更高效率的标准。

台船为了提供客户更优质的服务，多年来在追求实海域最佳化设计与操作的 SODO(Seaway Optimum Design and Operation)核心设计理念下，正积极推展 4IntShip 计划，核心目标是协助船东将提升资源使用效率，并记录与分析航行整体状态，让船舶营运能够获得最大效益。

4IntShip 计划包含对内网络 (Intranet)、对外网络 (Internet)、全船整合 (Integration)、智慧参谋 (Intelligent) 等 4 大部分。台船希望借此在船舶上建构符合需求的智慧化环境，并经由卫星或 IMT-2000 技术 (3G 或 4G) 来提升营运效率，终极目标则是可以依据不同航线，产生不同操作模式，实现智能航行的境界。

来源：国际船舶网



【韩国造船股顺势飘红】

韩国综合股价指数受累于韩国经济的持续低迷，如果用“一蹶不振”来形容可以说是不为过，更有甚者，投资者很难从中挖掘出若干个优势板块。如果硬要说有的话，那么韩国造船业基本面的利好伴随着市场信心的提振累积，造船板块已经成为当下韩国股市中凤毛麟角的优势板块。

很多造船业市场报告认为造船市场正在稳步恢复，船东们恢复向船厂下单，其中油轮和 LNG 运输船最受追捧，船厂也正是基于这种利好而处于最平稳的恢复发展阶段。众所周知，在这轮船厂的竞单周期中，韩国船厂的优势非常明显——其在当下受到热捧的 LNG 运输船建造领域有着中日船厂难以企及的综合优势——预计到 2020 年，全球 LNG 运输市场预计将需要 30~50 艘 LNG 运输船。

韩国股民笑逐颜开

新船订单量的增长和市场潜力的逐步释放为韩国造船股领涨各板块带来了契机，以 6 月 12 日为例，当日韩国造船股迎来普涨。现代重工股价受接单量稳居“世界第一”等一系列利好因素刺激，大涨 8.28%，以 355 韩元的涨幅报收 4645 韩元。紧随其后的分别是股价涨幅达 4.34% 的斗山发动机、涨幅为 2.07% 的三星重工和微涨 0.47% 的现代尾浦造船，其中三星重工受益于莫桑比克科拉尔气田浮式 LNG 项目，在 6 月 2 日获得总价约 25 亿美元的海工大单。

《航运交易公报》2017 年第 25 期《北极熊喂饱太极虎》一文中详细说明了重组后的大宇造船有望通过 LNG 运输船的需求增速搭上复苏的“顺风车”，同样好运的还有韩进重工——这家于去年与债权人达成重组协议的企业目前销售业绩回暖，3 月份接获一份包括 4 艘 VLCC 在内的新订单。

梅瑞兹证券分析师称：目前这种势头只能称之为预热，造船业预计将于明年全面复苏。

中国股民喜从何来

相对于韩国股民而言，中国股民是否应该对中国重工（601989.SH）、中国船舶（600150.SH）和中船防务（600685.SH）等造船板块的领军股抱有期待呢？

短期来说，全球造船市场是会发生联动的——不可能就韩国一家独美。不过，受制于中国造船技术特别是涉猎 LNG 运输船建造领域的船厂还不多，很可能让大多数中国船厂错过这场高附加值船舶订造的饕餮盛宴。而就中长期而言，应该看到中国造船技术的进步速度不可谓不神速，再加之随着兼并重组（如“南北船”合并）等一系列因素的助力，有理由相信“中国制造”会在长远层面给投资人带来预期回报。

来源：航运交易公报



【成品油船市场整体表现失望】

虽然成品油船市场整体表现依然令人失望，但 MR 成品油船的业绩近期呈现出一些积极的动态。

船舶经纪机构 Gibson Shipbrokers 近日在报告中指出，尽管最近几个月 MR 成品油船现货市场收入持续疲软，但该型船相比其他船型较大的成品油船表现较好一些。自 2016 年 11 月起，无论是苏伊士运河以东还是以西的航线 MR 成品油船的平均收益一直高于苏伊士运河以东航线的 LR2 成品油船和 LR1 成品油船。

MR 成品油船的支持主要来自于大西洋盆地。北半球季节性延误和干扰提供了现货运价提升的机会，而市场上也受到了俄罗斯地区清洁石油产品出口上升，以及西非地区成品油船租船需求强劲的推动。

受季节性影响，预计夏季美国汽油需求将回升，这有助于将美国本土生产的汽油产品以及海运进口石油产品运往美国大西洋沿岸港口。据 Gibson Shipbrokers 统计，目前石油库存量仍然处于非常高的水平，这可能将限制油船贸易。

在美洲湾地区，目前汽油和馏分油库存量同样接近过去 5 年来同一时期的最高水平。与大西洋沿岸库存相反，美洲湾地区的高库存量可以转化为高地区强劲的石油产品出口动力，库存的汽油主要运往拉丁美洲和南美洲，馏分油主要运往拉丁美洲和欧洲。特别是在夏季，欧洲对馏分油的进口需求往往表现得更强。

Gibson 表示，如果这一趋势在今年持续下去，预计美洲湾地区市场成品油船贸易将获得支持，同时也将提振英国-欧洲大陆和地中海航线贸易，特别是在欧洲-美国大西洋航线汽油贸易仍然疲弱的状态下。

同时，该机构还表示，西北欧市场也可能受到俄罗斯清洁石油产品出口在夏季和初秋出口趋缓的影响。目前市场上尚未出现今年可能将有所上升的迹象。此外，市场迹象表明，波罗的海沿岸的 LR 成品油船货源在未来数月可能将追加到 MR 成品油船上。

虽然这些潜在发展对于欧洲 MR 成品油船贸易看起来并不乐观，但西非强劲的石油产品需求可能会减少运力过剩的风险。此外，美国季节性天气影响也可能对跨大西洋贸易造成干扰，从而增加市场上船舶利用率暂停上升的风险。

来源：国际船舶网



【订单大增！造船业周期有望提前结束】

作为航运产业链中的造船业是一个典型的周期性行业，从 2010 年造船业开始下滑至今已近 7 年，而如果从 2008 年全球金融危机爆发至今已近 10 年。谁都知道造船业早晚会复苏，但谁都不清楚究竟还需要多久才会真正复苏。上半年新船订单大幅增长似乎让克拉克森变得更加乐观，在比较 1970 年代末的造船业周期后，克拉克森给出的最新结论是这一轮造船业也许可以提前结束。

克拉克森在近期发布的报告中称，航运业是一个周期性行业，对于船厂而言，目前新船订单量的疲软给船厂产能带来了更大的压力。虽然当前造船产能过剩似乎十分严重，但这并不是造船业第一次应对过剩产能。回顾 1970 年代末的造船业周期，当前的造船业能够从中获得一些经验。

造船业通常习惯于迅速提高生产能力。2010 年，船厂交付量创下历史新高，达到 5320 万 CGT（按载重吨和 GT 计算交付量在 2011 年达到最高）。与 2004 年相比，2010 年交付量提高了 122%。而在 1970 年代中期，船厂交付量同样有过类似的迅速增长，强劲的新造船需求推动船厂交付量在 1972 年至 1976 年间增长了一倍，达到 1020 万 CGT。

与 1970 年代末类似，经济低迷及其对航运业的冲击导致船厂交付量在 2010 年达到顶峰之后显著下滑。不过，1970 年代船厂交付量的下滑速度更快、降幅也更明显，在 1976 年至 1979 年间交付量减少了 64%。而在目前的周期中交付量下滑则较为平缓，2010 年至 2014 年交付量减少了 34%，其中 178 家船厂在 2012 年交付了手持订单中的全部在建新船。

目前，船厂交付量仍在持续下滑。尽管 2013 年新船订单量的回升有助于支撑交付量，但当前的预测显示 2018 年船厂交付量将减少 18%。许多人预期目前的交付周期将在 2019 年前后下降，这意味着当前周期比过去更短。另外，船厂交付量也不大可能会滑落至 1980 年代末的低水平，如果按照 1980 年代的模式，2018 年之后交付量还将再减少 47% 降至约 1500 万 CGT。

在 1970 年代的衰退之后，造船业花费了十年以上的时间来恢复产量。在 2016 年新船订单量降至历史低点之后，造船业的产能过剩问题变得更加突出。目前，共计 353 家船厂手持订单量至少为 1 艘（1000 GT 及以上），其中近一半的船厂自 2016 年年初以来未能接获任何一艘新船订单。

如果当前的造船业周期模式与 1970 年代一样，那么这一周期还需要 7 至 8 年时间才能结束。不过，如果新船订单量增加，目前的状况将有所改善。贸易增长、旧船更新以及更加严格的环保规范等需求将推动新船订单量的增长，从而支撑船厂产能，这一周期也许不需要 7 至 8 年时间就能结束。而从上半年新船订单数量大幅增长看，市场正在逐渐向好，而下半年的新船订单量也许将决定这一轮造船周期的时间。

来源：克拉克森



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	276.00	-5	↓	304.50	-5	↓	0.00			417.00	-15 ↓
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	304.00	-6	↓	308.00	-6	↓	0.00			0.00	
Panama	260.00	0		n/a			n/a			515.00	0
Shanghai	316.00	-2	↓	0.00			0.00			0.00	
Singapore	304.00	2	↑	333.00	-2	↓	440.00	-7	↓	450.00	-7 ↓
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0
Tokyo	328.00	-2	↓	338.00	-2	↓	0.00			560.00	0

来源: Bunker Ports News Worldwide

截止日期:

2017-07-08

◆ 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 25 周	第 24 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,250	4,200	50	1.2%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,450	2,450	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,350	2,350	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,000	2,000	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 26 周	第 25 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,000	7,900	100	1.3%	
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%	



全一海运有限公司



LR1	75,000	4,000	4,000	0	0.0%
MR	52,000	3,250	3,250	0	0.0%

截止日期: 2017-07-07

(2) 新造船成交订单

新 造 船							
数量	船 型	载重吨	船 厂	交 期	买 方	价格 (万美元)	备 注
1	TAK	310,000	JMU, Japan	2020	Kyoei Tanker - Japanese	Undisclosed	
2	BC	180,000	SWS, China	2019	Foremost group - Chinese	Undisclosed	Tier III
2+2	BC	180,000	SWS, China	20109	JP Morgan - U.S.A	Undisclosed	Tier III
1+1	TAK//LNG	174,000 cbm	Hudong-Zhonghua, China	2020	Mitsui OSK Lines - Japanese	18,450	Yamal LNG project
1+2	CRUISE	298 pax	Astillero Barreras, Spain	2019-2020	Ritz-Carlton - U.S.A	Undisclosed	luxury cruise line
1	CRUISE	100 pax	Asenav, Chile	2019	Undisclosed	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
BBG HOPE	BC	82,044		2013	China	1,520	Wilmar Ship Holdings - Singaporean	*
BBG GLORY	BC	82,062		2013	China	1,480	Wilmar Ship Holdings - Singaporean	*
SUNRISE SKY	BC	58,120		2012	Philippines	1,465	Wisdom Marine - Taiwanese	7 yrs TC back at undisclosed rate, bank-driven sale
SUNNY SKY	BC	28,390		2011	Japan	885	Undisclosed	
NEW CREATION	BC	35,283		2006	Japan	930	Tokyo Cement - Sri-Lankan	
AARON N	BC	45,518		1994	Japan	280	Chinese	
OCEAN HEAVEN	BC	57,949		2013	Philippines	1,650	Shamrock Maritime - Monaco	
CLIPPER INNOVATION	BC	63,440		2016	Japan	2,350	Undisclosed	
AESARA	BC	75,080		2001	S. Korea	755	U.A.E	
CAPE FRONTIER	BC	180,201		2006	Japan	1,990	Golden Union - 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
MSC ROMA	CV	110,633	9,178	2006	S. Korea	4,000	Tufton Oceanic - British	en bloc, incl. T/C at \$34.800/day to MSC
MSC LISBON	CV	110,697	9,178	2007	S. Korea	4,000	Tufton Oceanic - British	
CONSHIP CUP	CV	8,511	706	2007	China	380	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
TAIZAN	TAK	300,405		2002	Japan	1,550	Prominence Maritime - Greek	basis dry-docking surveys due
GOLDEN PACIFI	TAK	18,041		2012	China	1,200	Greek	
TOREA	TAK	37,069		2004	S. Korea	1,080	Far East	
ACQUAVIVA	TAK	40,113		2002	S. Korea	950	Undisclosed	
AMBA BHAVANEE	TAK	107,081		2003	Japan	560	Undisclosed	
DUMLUPINAR	TAK/CHE	11,259		2008	Turkey	1,080	Njord Shipping - Norwegian	
ORIENTAL CLEMATIS	TAK/CHE	14,227		2006	Japan	1,385	Far East	
GOLDEN PACIFIC	TAK/CHE	18,041		2012	China	Undisclosed	Greek	
PINE GALAXY	TAK/CHE	19,997		2004	Japan	1,220	Greek	

◆ 上周拆船市场回顾

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
NATION PROSPERITY	GC	6,849	2,515	1985	Japan	295	
LAKE HILL 7	REF	5,009	2,190	1981	Japan	265	

◆ 最新航运公告

【国际海事局：最新海盗报告】

国际商会国际海事局发布有关 2017 年第二季度的最新海盗报告。



国际海事局报告《海盗及武装抢劫船只》显示，2017 年上半年，国际海事局海盗报告中心收到报告事件总数为 87 起，而 2016 年同期为 97 起。

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
2017-07-07	679.14	775.71	6.0015	86.949	880.85	63.274	885.21	197.65	17016.0
2017-07-06	679.53	771.1	6.0062	87.044	879.07	63.209	881.49	196.93	16936.0
2017-07-05	679.22	771.58	6.0104	86.994	878.71	63.241	874.13	194.21	16916.0
2017-07-04	678.89	772.24	5.992	86.894	879.17	63.281	871.62	194.5	16901.0
2017-07-03	677.72	773.97	6.0352	86.813	882.11	63.316	868.49	192.74	16872.0
2017-06-30	677.44	774.96	6.0485	86.792	881.44	63.376	875.65	192.0	16875.0
2017-06-29	679.4	773.35	6.0476	87.065	879.41	63.237	870.99	190.48	16777.0
2017-06-28	680.53	771.81	6.0692	87.244	871.85	62.978	872.01	191.26	16727.0
2017-06-27	682.92	763.71	6.1044	87.565	869.02	62.769	859.82	188.37	16609.0
2017-06-26	682.2	763.91	6.1323	87.472	869.52	62.852	869.71	189.43	16632.0

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
2017-07-06	美元	1.17389	1.19111	1.22444	1.255	1.30411	1.46544	1.75733
2017-07-05	美元	1.17389	1.19111	1.22333	1.25556	1.303	1.45711	1.75122
2017-07-03	美元	1.17167	1.18833	1.22689	1.25389	1.30072	1.456	1.74844
2017-06-30	美元	1.16167	1.19	1.22389	1.25333	1.29917	1.44767	1.73844



全一海运有限公司



2017-06-29	美元	1.17333	1.19056	1.22722	1.25444	1.29861	1.44822	1.73956
2017-06-28	美元	1.17667	1.18889	1.22611	1.25444	1.29639	1.44656	1.73678
2017-06-27	美元	1.17611	1.18889	1.22378	1.25222	1.29506	1.44683	1.73289
2017-06-26	美元	1.17611	1.18778	1.22211	1.25222	1.29483	1.44639	1.73456
2017-06-23	美元	1.17667	1.18611	1.22	1.25111	1.29328	1.445	1.73344
2017-06-22	美元	1.17722	1.195	1.21611	1.25111	1.29556	1.44861	1.73817

Total Shipping