



全一海运市场周报

2017.09 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2017.08.28 - 09.01\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求总体平稳 多数航线运价下跌】

本周，中国出口集装箱运输市场需求总体处于较为平稳的局面，多数航线运价处在相对高位，因航商采取降价揽货策略来维持市场份额，多数航线运价走低，综合指数下跌。9月1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801.95点，较上期下跌2.4%。

欧洲航线：据欧盟委员会公布的数据显示，欧元区8月ZEW经济景气指数为29.3点，较前值下降，显示出欧元区经济复苏步伐有放缓迹象，影响运输需求继续保持增长态势。货量总体保持平稳，上海港船舶平均舱位利用率稳定在90%~95%之间。由于货量未能进一步增长，运价在前期涨价之后延续回落态势，本周继续走低。9月1日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为886美元/TEU，较上期下跌4.0%。地中海航线，市场行情跟随欧洲航线，上海港船舶平均装载率在90%左右，市场运价小幅走低。9月1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791美元/TEU，较上期下跌3.8%。

北美航线：据研究机构Markit公布的数据显示，美国8月Markit制造业PMI初值为52.5，较前值下跌，显示美国经济发展前景不稳定，影响当地居民消费和运输需求进一步增长。本周上海港船舶平均舱位利用率在95%左右，供需基本面相对稳固。由于缺乏货量增长的支持，前期涨价成果未能维持，近期市场运价连续下滑，本周运价继续回落。9月1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1495美元/FEU、2280美元/FEU，较上期分别下跌3.0%、5.7%。

波斯湾航线：整体市场表现在“斋月”之后处于较为低迷的局面，运输需求长期疲软。虽然部分航商采取运力控制措施，但未能有效改善供需基本面，上海港船舶平均装载率徘徊在80%左右，市场运价继续下跌。9月1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450美元/TEU，较上期下跌5.3%。

澳新航线：市场继续呈现回暖态势，运输需求稳步增长，加之航商通过控制总体运力规模，供求关系逐步改善，上海港船舶平均装载率升至90%以上。受此支撑，航商执行运价上涨计划，市场运价大幅走高。9月1日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为710美元/TEU，较上期上涨38.1%。



南美航线：运输需求保持稳定，加之总体运力规模得到有效控制，供求关系较为良好。但由于运价仍处于相对高位，航商间对于市场份额的竞争致市场运价持续下跌。9月1日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为2407美元/TEU，较上期下跌6.8%。

日本航线：本周货量基本稳定，市场运价相对稳定。9月1日，中国出口至日本航线运价指数为673.57点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【运输需求短期升温 沿海运价冲高回落】

本周，沿海散货运输需求短暂升温，运价延续上周的上涨态势。9月1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1087.35点，较上周上涨1.0%。其中煤炭、金属矿石运价指数有所回升，粮食运价指数继续走弱，成品油、原油运价指数维稳。

煤炭市场：本周，受多方利好因素影响，沿海煤炭运输市场行情上扬。本周初始，受前期去库存政策的影响，电厂库存多数处于低位，而本周期内高温天气仍有持续，电厂运行保持较高日耗水平，加之沿海运价前期阴跌不止，电厂采购成本降低，诸多因素增加采购积极性，上半周电厂加快租船步伐。运输市场延续上周五的上涨情绪，华东区域货盘活跃，推涨市场冲高。运力方面，受南方两个超强台风影响，加之北方压港依然较为严重，沿海区域性运力紧张，尤其早期船较难寻觅。周三，本期本期环渤海动力煤价格指数报收于579元/吨，环比继续下跌2元/吨，后期又即将进入煤炭需求淡季，市场对煤炭价格走势判断不一，下游观望情绪逐渐升温，采购积极性减弱，市场货盘明显减少，成交清淡。随着全国安全生产政策加紧实施，限制煤炭供应大量释放，煤炭供给或将持续紧平衡，煤价下跌幅度有限，沿海煤炭运价走势随之震荡。

9月1日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1138.62点，较上周上涨1.0%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，各航线运价均有较大幅度下跌。其中，秦皇岛-上海（4-5万dwt）航线运价为34.5元/吨，较上周五上涨4.1元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为37.3元/吨，较上周五上涨4.6元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为42.0元/吨，较上周五上涨3.9元/吨。华南市场，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为40.1元/吨，较上周五上涨3.4元/吨。

金属矿石市场：近期环保限产消息不断，且“金九”来临仍抱有良好预期，钢价仍有望进一步走高。且当前库存同期低位，暴利之下钢厂产能利用率、粗钢日均产量等继续维持高位，对高品位矿石需求持续较好，金属矿石运价由跌转升。9月1日，沿海金属矿石货种运价指数报收1019.99点，较上周上涨2.9%。

粮食市场：粮食市场仍处低迷行情，市场对陈粮需求出现阶段性替代，新季玉米即将陆续进入市场。同时受环保整顿影响，饲料企业部分关停，近阶段下



游企业需求难有新高。且近期天气好转，船期集中到港，库存压力叠加，港口价格趋弱，粮食运价继续承压下行。9月1日，沿海粮食货种运价指数报收982.12点，较上周下跌3.1%。

国内成品油市场：出伏之后，汽车空调使用明显降低，国内汽油需求有所下滑。虽然已进入“金九”，因前期中下游备货较为充足，近期国内成品油市场反弹势头有所放缓，随着需求下降市场炒作氛围减弱，整体供需面基本平衡，总体来看，成品油运输市场淡稳行情延续。9月1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，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

【各船型走势各异 综指小幅回调】

本周中国进口干散货运输市场各船型表现各异，综合指数先扬后抑，整体波动不大。分船型来看，海岬型船市场有涨有跌，巴拿马型船市场向下调整，超灵便型船市场稳步上扬。8月31日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数（CDFI）为913.45点，运价指数为778.21点，租金指数为1116.33点，较上周四分别下跌0.5%，0.4%和0.6%。

海岬型船市场：本周海岬型船市场两大洋走势各异，太平洋市场先扬后抑，大西洋市场高位回落。太平洋市场，上周末FFA远期合约价格大涨，现货市场船运成交活跃，西澳丹皮尔至青岛航线运价从上周四6.817美元/吨的水平再次上涨至周一7.35美元/吨的高点。下半周，市场略有降温，成交不活跃，运价回调至7美元/吨左右。周末太平洋市场澳洲货盘增加，运价止跌企稳。31日市场报出，17万吨货盘，受载期为9月15-18日，丹皮尔至青岛航线成交价为7.1美元/吨。周四，中国北方至澳大利亚往返航线TCT日租金为17150美元，较上周四上涨1.9%。澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为7.061美元/吨，较上周四上涨3.6%。尽管太平洋市场有一波上涨，但本周远程矿航线一直表现一般，市场成交较少，运价高位回落。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为16.425美元/吨，较上周四下跌2.4%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为12.317美元/吨，较上周四下跌1.7%。据悉环保部已印发《京津冀及周边地区2017-18年秋冬季大气污染综合治理攻坚行动方案》，文件规定采暖季钢铁产能将限产50%。不过在高利润的刺激下，预计影响有限。

巴拿马型船市场：本周巴拿马型船市场租金、运价小幅回调。太平洋市场，迎峰度夏接近尾声，煤炭需求下降，四季度美湾的粮食船运尚未大量开启，运力供给总体偏宽松，太平洋市场租金、运价下滑。31日市场报出，9.25万载重吨船，9月3-5日台中交船，经东澳，中国还船，成交日租金为10750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9439美元，较上周四下跌6.4%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为5.708美元/吨，较上周四下跌4.8%。粮食航线，美湾9月装期的成交仍不多，巴西货盘也减少，空放运力较多，粮食运价小幅下跌。31日市场报出，7.4万载重吨船，8月23-26日巴西桑托斯交船，新加坡-日本范围还船，成交日租金为11000美元加上60万空放补贴。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为29.160美元/吨，较上周四下跌0.4%。



超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场继续小涨。本周东南亚地区运力偏紧，镍矿货盘增多，成交活跃，船运市场表现抢眼，带动超灵便型船市场租金、运价继续上涨。另外，本周内贸市场运价也止跌上扬，给外贸市场带来一定支撑。周四，中国南方至印尼往返航线 TCT 日租金为 8636 美元，较上周四上涨 2.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.669 美元/吨，较上周四上涨 1.4%。31 日市场报出，5.6 万载重吨船，防城即期交船，经菲律宾，中国还船，成交日租金为 11250 美元。周四，菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.723 美元/吨，较上周四上涨 1.3%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价涨跌互现 成品油运价小幅上升】

受哈维飓风肆虐影响，美国炼厂停产四分之一，原油需求面的疲软使得美国油价从周初起持续下跌。直到周四，由于利比亚停产导致欧佩克(OPEC) 8 月原油产量下降，油价反弹。布伦特原油期货价格周四报 52.74 美元/桶，较上周四上涨 1.1%。全球原油运输市场大船运价不断下跌，部分航线 TCE 跌入三年来的新低，中型船运价持续上涨，小型船运价小幅上涨，部分航线受天气影响涨幅较大。中国进口 VLCC 运输市场运价不断下探。8 月 31 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 489.25 点，较上周下跌 3.0%。

超大型油轮 (VLCC)：运输市场供需失衡持续，两大航线市场均呈现量价齐跌态势，运价均创出 11 个月来新低。本周，中东市场货量毫无起色，少有租家主动拿船，市场成交运价跌破 WS40 关口，较年初运价 WS100 大跌超六成。西非至中国航线成交依旧稀少，运价进一步下探。短期来看，船多货少的局面仍将延续，运价继续寻底。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价 (CT1) 报 WS39.48，较上周四下跌 2.6%，CT1 的 5 日平均为 WS39.86，环比下跌 4.1%，等价期租租金 (TCE) 平均 2730 美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS46.46，下跌 3.4%，平均为 WS47.14，TCE 平均 1.1 万美元/天。

苏伊士型油轮 (Suezmax)：：运输市场西非航线运价稳定，地中海航线窄幅上升。西非至欧洲市场活跃程度与上周相差不多，运价基本维持在 WS60 附近，周四小幅回升至 WS68 左右，TCE 约 0.5 至 0.8 万美元/天。一艘 13 万吨级船，西非至地中海，9 月 13 日货盘，成交运价为 WS60。地中海和黑海市场本周运价窄幅上升，运价在 WS76 至 WS78，TCE 约 0.65 至 0.77 万美元/天。中国进口主要来自新加坡，该航线二艘 13 万吨级船，新加坡至中国和中国北方，9 月 10 日和 9 月 7 日货盘，成交运价分别为 WS70 和 WS72.5。

阿芙拉型油轮 (Aframax)：运输市场整体运价小幅上涨，受到飓风哈维的影响，美湾至少有 22 艘船舶因延误无法进港卸货绝大多数延误的船舶是阿芙拉型油轮。受此影响 7 万吨级船加勒比海至美湾运价明显上升至 WS158 (TCE 为 2.0 万美元/天)，租金涨了近 10 倍。跨地中海运价上升至 WS77 水平 (TCE 依旧在保本点附近)。一艘 10 万吨级船，杰伊汉至地中海，9 月 5 日货盘，成交运价为 WS72.5。北海短程和波罗的海短程持续疲软，运价分别维持在 WS92、WS60，TCE 均在在保本点附近。波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价基本稳定，分别维持在 WS92、WS88，TCE 分别为 0.4 万美元/天、0.54 万



美元/天。中国进口主要来自俄罗斯的科兹米诺。该航线一艘 10 万吨级船，9 月上旬货盘，成交包干运费为 39 万美元。

国际成品油轮 (Product)：运输市场运价受部分航线运价大幅上涨的推动，综合水平小幅上升。本周日本的石脑油询盘持续疲软，LR1 型船石脑油运价小幅下滑。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价跌至 WS121 (TCE 约 0.9 万美元/天)；7.5 万吨级船运价跌至 WS101 (TCE 大约 0.8 万美元/天)；印度至日本 3.5 万吨级船运价为 WS147 (TCE 约 0.6 万美元/天)，略低于上周水平。由于美国大量炼厂受飓风影响而关闭，美国成品油出口减少，进口增加直接影响了欧美航线，美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS104 水平 (TCE 约 0.3 万美元/天)；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价大幅上升至 WS246 (TCE 约 2.1 万美元/天)。带动欧美三角航线 TCE 升至 1.91 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【二手船市成交萎缩 内河船价全线下跌】

8 月 30 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 761.28 点，环比微跌 0.56%。其中，国际散货船价综合指数和沿海散货船价综合指数分别上涨 0.81%、0.23%；国际油轮船价综合指数和内河散货船价综合指数分别下跌 0.04%、1.67%。

BDI 指数冲高后小幅回踩，周二收于 1203 点，环比下跌 3.16%，运价仍在盈亏平衡点之上，二手散货船价格以涨为主。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1111 万美元、环比跌 0.37%；57000DWT--1581 万美元、环比涨 0.68%；75000DWT--1745 万美元、环比涨 2.04%；170000DWT--2914 万美元、环比涨 0.78%。近期，FFA 急剧上涨后回落，但现货市场需求不振，铁矿石和煤炭运输货盘减少，运价松动，镍矿和粮食运输需求良好，租金小幅上涨，预计散货船价格短期内以震荡盘整为主。本周，二手散货船成交量基本活跃，共计成交 17 艘（环比减少 3 艘），总运力 180 万 DWT，成交金额 38786 万美元，其中 40 万 DWT 左右的矿砂船新船转售 2 艘。

由于美国原油库存在季节性强劲需求下持续下滑，国际油价企稳，布伦特原油现货价格收于 51.89 美元/桶（周二），环比上涨 0.04%。最近，飓风哈维席卷墨西哥湾沿岸，严重影响当地的炼油产能，冲击美国原油需求，预计国际原油价格有大幅回落可能。本周，二手油轮船价继续处于下行通道，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2112 万美元、环比跌 0.09%；74000DWT--2550 万美元、环比跌 0.17%；105000DWT--2726 万美元、环比涨 0.06%；158000DWT--4652 万美元、环比持平；300000DWT--5539 万美元、环比跌 0.01%。由于全球原油供应和原油需求双双回落，中东、西非和地中海到处都是油轮运力堆积，市场仍是租家市场，运价进一步下滑，预计油轮船价短期稳中有跌。本周，市场买家多规避为主，二手油轮成交稀少，共计成交 3 艘，总运力 11 万 DWT，成交金额 780 万美元。

沿海运输需求整体低迷，运价小幅下调，散货船价格平稳波动。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--120 万人民币、环比涨 0.22%；



5000DWT--763 万人民币、环比涨 0.25%。近期，煤炭产地短期供应偏紧，煤价持续下探后开始企稳，下游电厂补库需求增多，租船力度加大，运输需求呈现回暖态势，加上台风影响部分运力周转，船东报价走强，沿海散货运价止跌反弹，预计二手散货船价格短期以盘整为主。本周，沿海散货船成交稀少，市场对 5000DWT、1 万 DWT、2 万 DWT、4 万 DWT 左右的散货船有求购需求。

内河散货运输需求有所减少，运价稳中有跌，二手散货船价格全线下跌。本周，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--49 万人民币、环比跌 0.71%；1000DWT--90 万人民币、环比跌 0.60%；2000DWT--165 万人民币、环比跌 2.74%；3000DWT--264 万人民币、环比跌 2.60%。今年以来，“限购、限贷、限售、限价、限商”等政策使得热点城市住宅市场热度迅速下降，成交量明显回落，价格逐渐走稳或回调。持续收紧的楼市调控令市场热度有所降温，开发投资增速在二季度出现环比回落，内河建材运输需求有所回落，预计内河散货船价格将震荡盘整。本周，内河散货船成交量有所萎缩，共计成交 58 艘（环比减少 16 艘），总运力 7.3 万 DWT，成交金额 5743 万元人民币。

来源：上海航运交易所

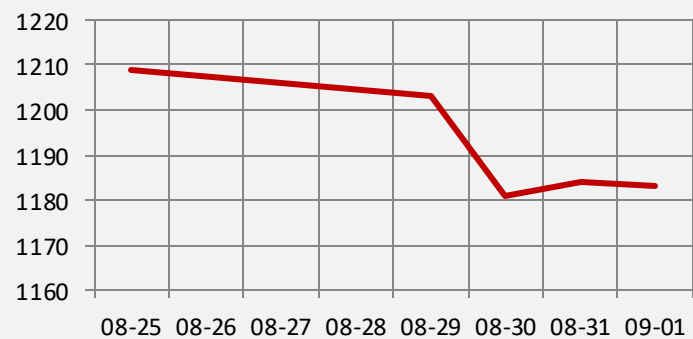
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

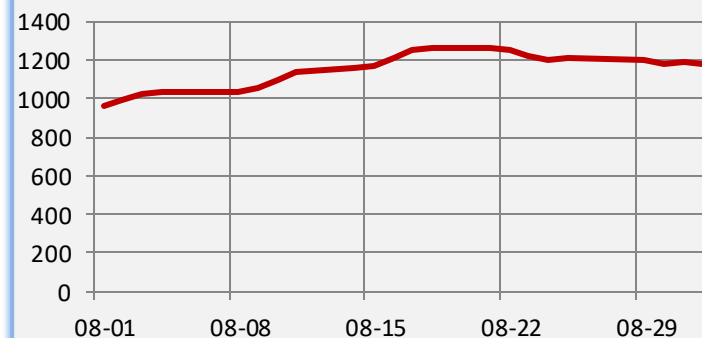
波罗的海指数	8 月 29 日		8 月 30 日		8 月 31 日		9 月 1 日	
BDI	1,203	-6	1,181	-22	1,184	+3	1,183	-1
BCI	2,381	-25	2,282	-99	2,293	+11	2,264	-29
BPI	1,215	-20	1,195	-20	1,189	-6	1,198	+9
BSI	848	+3	851	+3	853	+2	856	+3
BHSI	477	+3	482	+5	486	+4	486	0



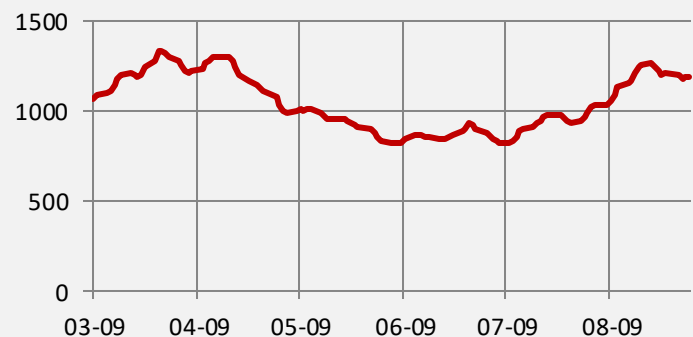
上周 BDI 指数走势



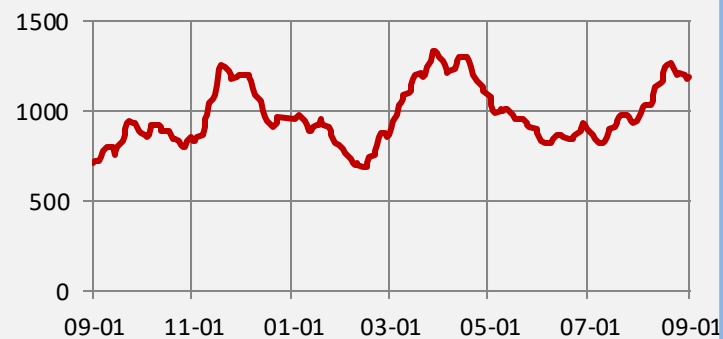
近一个月 BDI 指数走势



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 34 周	第 33 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	17,000	17,000	0	0.0%
	一年	15,500	15,500	0	0.0%
	三年	14,500	14,500	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	10,750	10,750	0	0.0%
	一年	11,500	11,500	0	0.0%
	三年	11,500	11,500	0	0.0%
Smax (55K)	半年	11,000	11,000	0	0.0%
	一年	9,750	9,750	0	0.0%
	三年	10,500	10,500	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	8,250	8,250	0	0.0%
	一年	8,500	8,500	0	0.0%
	三年	8,750	8,750	0	0.0%

截止日期： 2017-08-29

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Amstel Eagle 2007 56108 dwt dely Gresik 07/08 Sep trip redel Thailand \$12,750 daily - cnr

Anangel Odyssey 2006 171681 dwt dely Rotterdam 10/12 Sep transatlantic round redel Skaw-Gibraltar \$19,000 daily - Engie

Angelic Glory 2002 75007 dwt dely Zhoushan prompt trip via south Australia redel Malaysia intention grain \$9,750 daily - cnr

Anna Elisabeth 2008 55709 dwt dely Chaozhou prompt trip via Indonesia redel Thailand \$8,500 daily - cnr

Aqua Atlantic 2010 55499 dwt dely Ningde prompt trip via Philippines redel S China intention nickel ore \$9,000 daily option redel N China



全一海运有限公司



\$10,250 daily - cnr

Argolis 2005 76150 dwt dely passing Singapore prompt trip via EC South America redel Singapore-Japan \$12,200 daily - cnr

Besiktas Azerbaijan 2010 169138 dwt dely Sines 10/15 Sep trip via Nouadhibou redel Continent \$19,000 daily - Berge Bulk

Bridgegate 2010 53477 dwt dely Antwerp prompt 2/3 laden legs redel Atlantic \$10,750 daily - Thorco Bulk

Bulk Castor 2015 66624 dwt dely EC South America prompt trip redel Singapore-Japan \$145,000 daily + \$450,000 bb - cnr

Calimero 2011 56854 dwt dely Shanwei 04/07 Sep trip via Indonesia redel WC India \$8,500 daily - Bainbridge Navigation

Cemtex Wisdom Bunge relet 2004 77598 dwt dely aps EC South America 17/20 Sep redel Skaw-Passero \$14,250 daily - Cofco Agri

Centaurus Ocean Jera Trading relet 2014 81056 dwt dely EC South America prompt trip redel Skaw-Gibraltar \$16,750 daily - Glencore

CMB Ariane 2011 33660 dwt dely Canakkale prompt trip redel US Gulf intention steel \$7,250 daily for the 1st 40 days and \$9,750 daily afterwards - cnr

Coventry 2011 82464 dwt dely Kimitsu 05/08 Sep trip via US Gulf redel Singapore-Japan \$11,750 daily - cnr

DL Acacia 2013 81568 dwt dely Hong Kong 05/06 Sep trip via Indonesia redel India \$9,000 daily - Jaldhi

Double Prosperity 2005 76633 dwt dely Shanwei spot trip via Indonesia redel Hong Kong \$9,000 daily - Norden

Emerald Baisha 2015 81585 dwt dely Singapore prompt trip via EC South America redel Singapore-Japan \$13,000 daily - cnr

Fareast Harmony 2012 56756 dwt dely Hazira prompt trip via Iran redel China \$13,350 daily - Intermarine

Fareast Hope 2004 55628 dwt dely Ho Chi Minh 07/09 Sep trip via Indonesia redel WC India \$8,800 daily - cnr

Fast 2012 55398 dwt dely Ningde 02/05 Sep trip via Indonesia redel China \$8,300 daily - Fullinks

Glovis Donghae 2004 97045 dwt dely Zhoushan 05/07 Sep trip via Australia redel Singapore-Japan \$11,750 daily - cnr



Great Animation BG Shipping relet 2011 92500 dwt dely Taichung 03/05 Sep trip via EC Australia redel China \$10,750 daily - cnr

Hebei Qinhuangdao 2011 93721 dwt dely CJK 07/10 Sep trip via CIS redel Taiwan \$11,000 daily - Sinochart

Karlovasi 2016 82354 dwt dely Inchon 04/09 Sep trip via US Gulf redel Singapor-Japan \$13,000 daily - ADMI

Lalis D 2011 55648 dwt dely U.S.Gulf prompt trip redel east Mediterranean intention petcoke \$13,000 daily - cnr

Marijeanie 2011 179759 dwt dely Sines 10/15 Sep trip via options redel Singapore-Japan \$27,500 daily - Classic Maritime

Marylisa V 2003 52428 dwt dely Jorf Lasfar prompt trip via Setubal redel West Africa \$11,900 daily - cnr

NBA Monet 2012 82099 dwt dely Dunkirk spot trip via USEC redel Jorf Lasfar \$8,500 daily - Norden

Neptune Pioneer 2007 55921 dwt dely Fangcheng prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore approx. \$11,250 daily - cnr

Nord Flex 2012 58096 dwt dely Bremen prompt trip redel Turkey \$8,750 daily - EMR

Nymphe 2009 180018 dwt dely Shanghai prompt trip via South Africa or West Africa or Brazil redel Singapore-Japan \$17,000 daily - Oldendorff

Ocean Tianbo 2016 63455 dwt dely Mobile 10/15 Sep trip redel Japan \$20,000 daily - K Line

Rave 2001 75253 dwt dely Taicang 03/04 Sep trip via US Gulf redel Singapore-Japan \$9,250 daily - Cargill

Semiramis 2013 82620 dwt dely Yuzhny 17/22 Sep trip via Black Sea redel Indonesia intention grain \$21,000 daily - Caravel

Sikania 2001 53553 dwt dely Charleston 07/10 Sep trip redel Continent intention woodpellets \$12,000 daily - Norden

Solar King 2013 57450 dwt dely Casablanca prompt trip redel India intention ferts approx. \$17,000 daily - Panocean

Songa Marlin 2009 58693 dwt dely Kandla prompt trip via WC India redel China intention salt \$10,250 daily - cnr



Star Suzanna 2013 81711 dwt dely Qinhuangdao 06/07 Sep 6/8 months redel worldwide \$11,500 daily - cnr

Summer Lady 1999 72083 dwt dely passing Cape of Good Hope 20 Sep trip via EC South America redel Singapore-Japan \$11,500 daily + \$400,000 bb
- Louis Dreyfus

Union Explorer 2011 57700 dwt dely Singapore prompt trip redel Vietnam-south China \$11,700 daily - cnr

Yangtze Dignity 2012 32414 dwt dely Skaw prompt trip via Baltic redel Continent approx \$7,000 daily - Integrity

Yasa Neslihan 2005 82849 dwt dely Dalian spot trip via EC Australia redel India \$9,000 daily - Ultrabulk

Yuan Shun Hai 2009 56956 dwt dely ARAG range prompt trip redel E Med \$10,500 daily - cnr

(2) 期租租船摘录

Bao Flourish 2012 56832 dwt dely Lanshan prompt about 3/5 months trading \$10,000 daily - Intermarine

Bulk Philippines Cobelfret relet 2011 95712 dwt dely passing Singapore 04 Sep 4/7 months redel worldwide \$12,500 daily - cnr

Giant Ace 2009 179147 dwt dely Jingtang 05 Sep/06 Oct 12/18 months trading redel worldwide \$15,800 daily - Classic Maritime

King Sail 2002 177643 dwt dely Jingtang 13/18 Sep 6/9 months trading redel worldwide \$11,000 daily - Smart Gain

Nautical Hilary 2015 63800 dwt dely Las Palmas prompt about 4/6 trading redel worldwide \$14,500 daily - cnr

4. 航运市场动态

【BIMCO 第三季干散货海运市场综述与展望】

从 7 月初开始，好望角型船运价持续上涨，至 8 月中旬，已经突破盈亏平衡线——据 BIMCO 估计，综合考虑融资和运营成本，运价达到 15300 美元/天时，好望角型船就可盈利。



然而在其他船型板块，改善并未出现。这反映了货运需求的走势，也说明运力过剩仍然是一大挑战。

需求

受益于中国需求，铁矿石和煤炭货量增速很高。整个上半年，中国钢厂的利润率都在增长，使得钢厂热衷于提高产量，产量的增长也带来了良好的炼焦煤需求。即使在国外进口商对中国钢材出口采取贸易限制措施、导致中国出口减少的情况下，这一情况仍然得以实现。

对中国的动力煤进口而言，水电的发电量是一个重要的因素。今年，由于降水较少，自去年 12 月以来，中国的水电发电量一直同比减少。

由于今年的电力需求创历史新高，火电厂发电增加来填补水电的不足，令干散货船市场获益。但我们需要关注中国北方地区的煤炭到岸价，因为该价格一旦超过 630 人民币/吨，政府很可能增加当地的产量；此外，未来水电的增长也将对动力煤进口需求造成不利影响。

根据 BIMCO 今年 8 月 9 日的报道，中国已经开始从美国东海岸进口煤炭，该航线航行时间达 45 天，增加了对好望角型和巴拿马型船的吨海里数需求。

从整个亚洲地区看，以中国台湾和韩国为首、动力煤需求都出现了稳步增长；而印度是唯一的例外，该国正越来越多地使用本国矿山的动力煤，导致煤炭进口连续第三年减少。

除了铁矿石和煤炭，其它货种的需求也有所增长，二季度大豆运输需求创历史新高，三季度谷物运输预计也将强劲增长。（来源：SSY）

供给

由于市场改善，所有干散货船板块的新船交付速度都有所加快。

这是航运及相关行业对市场改善所做出的反应，也正是 BIMCO 反复强调市场的恢复要比很多人期望的要慢的原因。

BIMCO 预计 2017 年干散货船交付量将达 4000 万载重吨，拆解量为 1900 万载重吨。今年截至目前，已经有 3000 万载重吨的新船交付，900 万载重吨的船舶被拆解。众所周知，BDI 的上涨将导致拆船量的减少，但由于近几个季度 BDI 的上涨仅仅由好望角型船拉动，我们对今年运力供给增幅的预测保持不变，仍为增长 2.7%。



如果拆解量比预期少 500 万载重吨，那么运力增幅将达 3.4%。在这种情况下，由于预计需求增幅为 3.5%，船东必须十分小心地控制运力供给，才能让市场保持在复苏的轨道上。

市场供给由三方面决定：交付、拆解和新船订单，但目前，不仅交付加快且拆解放缓，新船订单方面也出现了令人担忧的迹象。

今年迄今为止，已经有 960 万载重吨的散货船订单，其中，以巴拿马型船最多。受 1 至 4 月火爆的二手船市场影响，二手船价和新造船价同时上涨，也令订造新船再次成了有吸引力的选择，这一点在 4 至 6 月尤为明显。目前，散货船订单量为 6040 万载重吨，仍处于 13 年来的最低水平。

对各个细分船型而言，散货船运力增幅的差异很大：过去 1 年来，小灵便型船的增幅保持在 2.1% 的温和水平，大灵便/超灵便型船则高达 5.3%，巴拿马型和好望角型船的运力增速位于这两者之间，但增速已经比 2016 年低位时的水平明显加快。

巴拿马型船运力的同比增速已经从 2016 年 10 月的 -0.4% 增至今年 7 月的 3.1%。2015 年 1 月至 2016 年 1 月，好望角型船运力小幅减少——这是 1998 至 1999 年以来的首次，而在此之后，已经有 59 艘好望角型船交付，今年 7 月，该型船运力的同比增幅已达 3.9%。

展望

根据联合国对朝鲜的制裁，中国年初出台了对朝鲜煤炭的进口禁令，此外，也禁止从朝鲜进口铁矿石。不过，由于中国没有从他国进口无烟煤，且进口自朝鲜的铁矿石相比煤炭而言数量极少，海运贸易没有受到相关禁令的明显影响。

对大宗商品和对进口国而言，今年需求的增长都令人欣慰。不过，中国仍然是最重要的进口国，而中国的情况正在发生变化。如果仅关注干散货市场，这一点很难察觉，但一些宏观经济指标显示，投资可能出现下滑。

其中之一就是包括机械设备、基础设施和住宅的固定资产投资，这些都是干散货市场的巨大拉动因素。数据显示，政府和私人投资的增速正越来越慢。

“一带一路”倡议带来的积极因素如何抵消上述消极影响还有待观察。

过去几十年来，中国一直保持全面增长。然而一旦中国再度放缓，对干散货市场将产生何种严重影响？就在不久之前的 2014 年三季度至 2015 年的二季度，中国进口连续 4 个季度同比减少，导致 BDI 从 2014 年 11 月的 1500 点暴跌至 2015 年 2 月的 500 点，未来，我们必须警惕，这种情况可能再度出现。

来源：中远海运 e 刊



【“减速航行”能否为航运减排提供答案？】

据环保机构表示，希腊的主要船东们重新开始支持采用减速航行措施来实现减排。

最近，希腊干散货航运公司 Star Bulk Carriers 的首席执行官兼 Oceanbulk 集团创始人 Petros Pappas 在 Star Bulk 表示，如果船舶被强制放慢航行速度，航运业大量的长期减排任务将有可能迅速完成。事实上，这一想法在航运业的某些领域已经酝酿了一段时间。其他船东也表达了对这一概念的兴趣，减速航行对船舶的温室气体 (GHG) 排放的影响具有广泛数据支持。

Pappas 表示，“行业的任务是在 2050 年之前将碳排放量减少约 42%，然而，如果通过将航行速度降低 10~15%，碳排放量将有可能快速减少 17%~25%。”

历史背景

早在 2010 年聚焦航运环境的保护组织 Clean Shipping Initiative (CSI) 率先向国际海事组织 (IMO) 的海洋环境保护委员会 (MEPC) 提出了这个想法，但该提议“几乎没有被讨论”。

2012 年，欧洲环境非政府组织团体 Seas At Risk 和运输与环境压力团体 (Transport & Environment pressure group) 被委托开展一项研究，以进一步调查和促进对减速航行的管理。研究报告指出，在全球范围内，降低 10% 的海上速度将可使二氧化碳排放量减少 19%。

那么，“减速航行”能否为航运减排提供答案？

正方观点

观点一：船用燃料税将“确保减速”

希腊海洋环境保护协会 (Hellenic Marine Environment Protection Association) 主席、希腊航运公会 (Hellenic Chamber of Shipping) 前主席 George Gratsos 表示，Pappas 的观点是“正确”的，因为在应对全球船队的有害气体排放方面，减速航行可发挥重要作用。

如果监管机构采用船用燃料税作为行业二氧化碳减排措施的核心，那么，市场可能会“自动”接受减速航行。



他的研究总结道：“短期效果来看，唯一可确定的减排方法是通过合理设计碳税来引诱减速航行。”然而，他也认为，如果减速航行推行过激可能会适得其反，因为这可能会导致货物转移到其他更具污染性的运输方式。

观点二：速度是最立竿见影的选择

CSI 主席兼 Seas At Risk 资深政策顾问 John Maggs 表示：“如果你的主要目标是降低气候危机，那么应该尽可能早地去缓解，而降低速度，是最显而易见、最有力的选择。”他认为，可以制定合理的“没有安全问题”的船舶速度调节公式。

反方观点

观点一：减速航行是一种有用的“短期措施”

非政府组织 Sustainable Shipping Initiative (SSI) 也认为，减速航行是一种有用的“短期措施”，但其强调，减速航行应该是更广泛、更长远战略的一个组成部分。

观点二：“减速航行”并不是解决航运气候变化影响的唯一“灵丹妙药”

伦敦独立慈善团体的总经理 Tom Holmer 说，“想利用一个简单的、单一的可‘快速修复’的解决方案来实现航运业的最终减排目标是不现实的。”他认为，“讨论可能与降低航速和排放的动机相关，现实情况是，除了减速航行，还需要有更广泛的改变，才可实现所需的减排目标，同时，从长远来看，需要创建一个更加可持续且有利可图的航运业。”在 SSI 的路线图中，减速航行被列于众多策略之一。

小结

从航运业的角度来看，乍一看，减速航行与其他将使公司面临巨额账单的减排措施（比如安装洗涤器）相比较，有其独特的吸引力。在仍然饱受产能过剩困扰的市场，情况尤其如此。

但是，一名环保人士表示，有大型航运公司的调查显示，如果需求超过已经收窄的全球船队运力，如果航行速度降低 15%，所节省下来的费用将可覆盖额外船舶的建造和运营费用。



【集装箱船并非越大越挣钱】

根据光汇航运资讯对上周新造船市场新订单的调查，集装箱船，尤其是大型集装箱船的近来又成为世界巨擘级班轮公司投资的热点。市场传出，在 Alphaliner 的全球箱船运力排名第三的班轮公司，法国达飞集团（CMA CGA），拟订造一批迄今全球最大的箱船——6+3 艘 22,000TEU 的计划正在进行中。

航运业一直盛传着集装箱船运输是促使世界经济转型的主要动力，为遍布全球的制造商和消费者提供了低成本的运输方式。然而，箱船不断大型化，也给市场投下了明显的阴影。

我们来看一组当下的市场数据。根据 Clarkson Research 近日公布的数据显示，在大型集装箱船部署比较广泛的亚欧贸易航线（Asia-Europe trade），其平均规模至 2017 年 8 月达到 13,936TEU。最近，随着巨无霸箱船，尤其是 18,000TEU 以上的运力投入使用，使得中小型箱船基本从这一航线上淘汰了，推动了这条航线的运力平均规模增长。而当下，这一航线的部署的箱船最大运力为 21,413TEU，大约是平均水平的 1.5 倍。

同时，在跨太平洋航线（Transpacific），至 2017 年 8 月，部署的箱船平均运力为 7,623TEU，其中最大箱船为 14,414TEU，是平均水平的 1.9 倍。

而在东西贸易非主流的航线上（non-mainlane East-West trades），部署的箱船运力平均为 6,161TEU。但随着中东地区新船的加入，部署的运力最大箱船也到了 14,074TEU，几乎和跨太平洋线平分秋色，成为大型箱船另一集中部署地。

此外，南北航线（North-South routes）的箱船平均运力为 4,632TEU，而部署的最大箱船运力为 13,102TEU，为平均值的 2.8 倍。虽大这样特大型的箱船在这条线路上并不常见，但这条航线本身运力规模增长也很快，向着 5,000 至 8,000TEU 箱船规模发展。显然，箱船大型化是各条航运线路的发展趋势。然而，这种发展趋势会带来什么的影响呢？我们来看另一家航运咨询研究机构，Drewry 对进行专题研究的结果。

当箱船运力超过 18,000 TEU 时，综合航线和港口的“总系统”成本，最高节约的范围也占整个运输网络总成本的 5%，规模经济效益是下降的。此外，港口需要募集大量的资本支出来建设适应大型船的码头终端，即便没有吞吐量的增加，至少也需要为这类大型箱船增加 1/3 的操作面积以避免码头堵塞。

而且，只有在整个大船的规模经济能够对运输供应链起作用，码头终端才能够受益于此带来的生产效率的提升。

而箱船的不断大型化还有其他风险：首先，并没有显著的成本收益，大型箱船反而减少了航线服务的频率，以及货主的选择范围；其次，由于大量货物集中装载在少数船上，供应链风险增高；最后，由于大型箱船对于码头终端需要更高的硬件条件，比如更深的航道，以及码头面积扩大等，不可避免的带来环境影响。



“事实上，由于大型船的负荷和排放都是极具挑战性的，如果能够发挥规模效益，还有一个不可以回避的因素，包括港口、班轮公司，以及航线的整体上协议一致，以及跨行业的协作。如果不能实现整个行业范围的收益，那么大型船的规模经济，实际上就是不存在的，”Drewry 的执行董事 Tim Power 这样总结。

进言之，如果未来班轮运输的规模效益最终能发挥效益，那么今后其是否订造新的大型箱船，将不再只是确保其船队的规模，而在于未来市场需求的增长。如果能实现这种转变，困扰行业的结构性产能过剩的趋势将大为降低。只有通过与整个行业的不断整合的过程，班轮公司不断大型化的船队才会最终产生可持续的盈利能力。

来源：光汇能源资讯

【韩进海运倒闭 1 年 韩国航运业运载力腰斩】

全球第七大航运商—韩进海运(HanjinShipping)破产届满一年，该公司倒闭后，空出的市占遭各国瓜分，韩国航运业的运载力骤减，重要性大不如前。

韩联社 28 日报导，去年 9 月韩进破产遭法院接管，部分船只和航权由现代商船(Hyundai Merchant Marine)以及韩国新成立的 SM 航运(SM Line)接手。目前现代商船和 SM 航运的合并运载力仅有 39 万 TEU(Twenty-foot Equivalent Unit，即 20 尺标准货柜)，远不及去年 8 月底韩进海运和现代商船的合并运载力 105 万 TEU。

不只如此，现代商船在美国/亚洲航线的市占率仅有 5.8%，低于去年 6 月底韩进和现代商船的合并市占率 10.9%。

韩国航运业今非昔比，部分原因是韩进破产后，出清船只和航权，韩国业者无法全数吃下，导致规模骤减。韩进原本有 71 条全球航线，但是 SM 航运只买下其中 50 条，关闭其他航线。韩进拥有 100 艘货柜船和 44 艘散装干货船(bulk carrier)，部分被韩国的现代商船和 SM 航运收购，但是核心资产则被外国业者买走。快桅航运(Maersk Line)和地中海航运(MSCMediterranean Shipping Company)向韩进买进了九艘运载力高达 1.3 万 TEU 的货船。

业界人士说，韩进拥有庞大的有形和无形资产，韩国也许不会再出现像韩进一样的航运巨头。有人更悲观表示，如果不整合竞争优势，韩国将从航运界要角，沦为无足轻重的小角色。

Business Korea 25 日报导，韩进海运(Hanjin Shipping)破产，重创韩国航运业，但韩国并未放弃，打算斥资 5 万亿韩元(相当于 45 亿美元)，明年 6 月于釜山成立“韩国海运推广公司”(Korea Maritime Promotion Corporation)，专门为航运业提供支持，盼能重振航海雄风。

来源：科技新报



5. 船舶市场动态

【造船业寒冬继续 中国船舶和中国重工业绩下滑均超 20%】

造船市场仍未走出低谷。2017 年上半年，中国两大船业龙头中国船舶和中国重工依然出现了两位数的业绩下滑。

中国船舶今年上半年首次出现亏损。年报显示，中国船舶 2017 年上半年亏损 1973.95 万元，同比下降 215.52%。上半年实现营业收入 85.37 亿元，同比减少 27.63%。

上半年，中国船舶各项业务出现不同程度的同比下滑。其中，船舶造修业务实现营收 56.97 亿元，同比下降 24.03%，海洋工程、动力装备、机电设备业务，分别同比下降 40.57%、34.15%、29.66%。

同为中国船舶工业集团旗下上市公司的中船防务则凭借其军工业务实现了利润增长。8 月 30 日公布的财报显示，上半年实现净利润 4397.22 万元，同比增长 18.61%。

与中国船舶类似，中国重工的业绩也持续下滑。上半年实现营业收入 192.28 亿元，同比下降 20.19%；净利润 6.28 亿元，同比下降 19.20%。继 2016 年扭亏为盈，实现净利润 6.98 亿元后，延续了净利润数值上的增长。

面对不景气的新造船市场，船企正在通过业务结构调整、提升船舶制造效率、加强市场拓展和研判等方式调整经营计划。中国船舶上半年实现了全年 52% 的既定营收目标，中国重工也实现了经营活动现金流由负转正。

2017 年上半年，全球船舶工业仍处于深度调整期。中国船舶工业行业协会（下称船舶协会）表示，受全球经济增速回升影响，海运贸易需求略有增长，但船队运力过剩的状况没有明显缓解，新船需求依然乏力。部分细分船型市场开始出现复苏，成品油船、中小型化学品船、支线集装箱船、液化气船以及特种船舶市场需求空间较大。

船舶协会公布的数据显示，上半年，全国造船完工量同比增长 57.4%，承接新船订单同比下降 29%；6 月底，手持船舶订单同比下降 30.5%，较 2016 年底下降 16.8%。同时，英国造船和海运动态分析机构克拉克松数据也显示，由于韩国造船业新接订单量大幅上升，带动全球新船成交量止跌回升，但全球船企手持订单量同比下滑 32%，较 2016 年底下滑约 17%。



中国重工上半年交付舰船 19 艘/259.69 万载重吨，吨位同比增长 5.85%，截至 6 月底，手持舰船订单数量同比下降 3.68%；期内新承接舰船订单数量同比下降 31.11%。

此外，中国船舶 1-6 月完工交付船舶 35 艘/549.19 万载重吨，吨位数完成年计划的 68.75%。

另据船舶协会的数据，1-7 月，船舶行业 80 家重点监测企业实现主营业务收入 1510 亿元，同比下降 9%；利润总额 18 亿元，同比下降 28%。

来源：新浪财经

【散货船手持订单量降至 13 年来最低】

BIMCO 公布的最新数据显示，目前散货船手持订单量为 6040 万载重吨，这是 13 年以来的最低纪录。

在过去一段时间以来，散货船新船订单量持续低迷。不过，今年前 4 个月，二手船资产价格上升和新造船价格下滑再次吸引了船东订造新船，4 月至 6 月散货船新船订单量有所回升。

BIMCO 表示，今年以来，新船订单量达到了 960 万载重吨，其中巴拿马型散货船成为最流行的船型选择。

从灵便型散货船到好望角型散货船，不同船型的船队增幅和增速具有明显差异。灵便型散货船船队在过去一年来增长了 2.1%，而大灵便型/超灵便型散货船船队增长 5.3%。

自 2016 年的最低点以来，巴拿马型和好望角型散货船船队增速和增幅都有所提高。2016 年 10 月，巴拿马型散货船同比增幅为-0.4%，而在今年 7 月这一数字达到 3.1%。从 2015 年 1 月到 2016 年 1 月，好望角型散货船船队规模略微下降，这是自 1998/99 年以来首次船队规模收缩。而在这之后，共有 59 艘好望角型散货船交付运营，今年 7 月船队同比增长 3.9%。

今年下半年，好望角型散货船将在干散货领域率先复苏。BIMCO 表示，自 7 月初以来，好望角型散货船运费率已经回升，在 8 月中旬达到了盈亏平衡水平并能够盈利。BIMCO 预计，一艘好望角型散货船在运费率超过 15300 美元/天的水平时能够获利。

然而，其他散货船领域没有看到任何改善。BIMCO 认为，这反映了货运需求发展，运力过剩依然是一个挑战。



BIMCO 预计，2017 年散货船交付量将达 4000 万载重吨，报废量为 1900 万载重吨。迄今为止，散货船交付量已经达到 3000 万载重吨，而报废量约为 900 万载重吨。

来源：国际船舶网

【中国造船业何以惊叹世界】

2017 年 5 月 10 日，由山东荣成黄海造船有限公司建造的新建 6500 马力溢油回收船胜利 505 船顺利交付使用。

胜利油田溢油回收船胜利 505 船由长江船舶设计院设计，荣成黄海造船有限公司建造，是中国自主知识产权，具有国际先进水平，对践行国家新型产业发展规划，推进海洋工程船舶发展转型升级迈出拓宽战略步伐。

2016 年 12 月 20 日，中国自主建造的第一艘极地科学考察破冰船在上海开工建设。根据建造计划，新船预计 2019 年建成，届时将与目前正在南极科考的“雪龙”号破冰船一道，双船组队、助力科考。

新船建设工程由国家海洋局所属中国极地研究中心组织开展，江南造船（集团）有限责任公司承担建造。所建新船续航力 2 万海里，自持力 60 天，载员 90 人，能以 2-3 节的航速连续破 1.5 米厚度的冰加 0.2 米的雪。

2016 年 12 月 6 日，由山东渤海国际轮渡有限公司斥资建造的客箱船“海蓝鲸”号在山东省威海荣成市石岛黄海造船有限公司船厂顺利下水。

“海蓝鲸”号是中国自主研发、设计、建造的第一艘大型客箱船，载客定额 810 人，载货 460 标准箱，服务航速可达 22.5 节以上。“海蓝鲸”号满足国际公约对诸如安全返港、减振降噪、节能环保等方面的最新要求，对于促进中韩自贸区建设具有重要的积极意义。

8 月 8 日，一艘船舶停靠钦州保税港区码头。广西钦州港是祖国南方的千万吨海港。目前，钦州港正在全力构建面向东盟的国际大通道，形成与“一带一路”有机衔接的重要门户。

世界最大水泥运输船圆满交船、亚洲最大改建半潜船顺利交付、全球最大集装箱船将在上海建造、世界最大 LNG 动力汽车运输船建造与设计合同生效……近期，一系列世界之最、亚洲之最船舶的建成或订单的落地让中国造船业再次成为全球焦点。

新接订单稳居第一



“韩国造船业期待已久的超大型集装箱船订单落入了中国手中，韩国造船行业普遍感到了‘切肤之痛’。”对于近日法国达飞轮船分别与沪东中华集团、上海外高桥造船公司签署超大型集装箱船建造意向书，韩媒如是评价。

韩国《中央日报》网站近日报道称，此次订单大战围绕历史上最大规模的集装箱船订单展开，因此备受瞩目。该订单包括 9 艘 2.2 万 TEU 级的超大型集装箱船，总订单额达到 96 亿元人民币左右。在此之前，世界上最大规模的集装箱船订单是三星重工业公司今年 5 月建造的 2.1413 万 TEU 级集装箱船。而且，韩国现代重工业公司、三星重工业公司和大宇造船海洋公司等韩国三大造船公司集体参与了这场订单竞争，韩国业界也曾一度预测现代重工业公司有望拿下订单，但结果却打破了人们的预期，中国造船公司完胜韩国。

值得一提的是，在这一大单前，另一笔价值约 52 亿元人民币的订单也成功“落户”中企。6 月 29 日，沪东中华造船（集团）有限公司与日本商船三井公司签订了 4 艘 17.4 万立方米大型液化天然气（LNG）运输船的建造合同。

上半年，中国骨干船舶企业批量承接 8.4 万立方米超大型气体运输船（VLGC）、11.5 万吨成品油船、1.75 万吨化学品船、1.55 万吨货物滚装船、1.3 万吨甲板运输船和极地探险邮轮等一批高技术、高附加值船舶订单。上半年，中国新接船舶订单 463 万修正总吨，同比增长 11.3%，位居全球第一，新船修载比（修正总吨/载重吨）达到 0.4，再创历史新高。

总体来看，随着中国造船业的快速崛起，从衡量造船业整体发展的造船完工量、新接订单量、手持订单量这 3 大世界造船指标来看，中国造船业已多年保持世界领先地位。其中，根据英国克拉克松研究公司数据，近 5 年来，中国造船业新接订单量、手持订单量均稳居世界第一，造船完工量有 4 年位居世界第一、1 年居第二。今年上半年，中国造船业 3 大指标再次站稳世界第一的位置。

“当前，全球造船业整体表现依旧低迷，市场需求仍不高。在这样的情况下，中国造船业能取得这样的成绩，十分可贵。而就市场竞争来看，目前基本是中日韩三分全球造船业天下的格局，而中国企业能成功击败韩国企业拿下大单、并从日本企业手中接过订单，这背后体现的是中国造船业的竞争力。”中国社会科学院工业经济研究所副研究员胡文龙在接受本报记者采访时说。

逐步迈向高附加值

长期以来，谈到中国造船业，不少人总会将其与低附加值联系起来，但如今人们或许该改变这一看法了。以这次史上最大规模的集装箱船订单为例，《中央日报》网站报道就表示，特别值得注意的是，这些船只要求同时具备传统廉价丙级锅炉油和环保燃料液化天然气驱动系统，属于双燃料系统的高附加值船只而非廉价船舶。因此，在这个订单上落选，更令韩国感到五味杂陈。



事实上，在快速发展的过程中，中国造船业正逐步从低附加值市场转向大型邮轮、LNG 船和大型集装箱船等高附加值造船市场。中国船舶工业行业协会此前发布的《2017 年上半年船舶工业经济运行分析》指出，上半年，中国骨干船舶企业建造的全球最先进 6000 吨抛石船、全球首制 2.5 万吨 LNG 高压双燃料杂货船、全球最大 3.8 万立方米乙烯运输船、全球最大 2.1 万吨水泥运输船、全球最大 1.9 万吨客箱船、圆筒型浮式生产储卸油平台（FPSO）、半潜式海洋牧场、饱和潜水支持船等一批高端船型和海洋工程装备成功交付船东。2 万箱集装箱船顺利出坞，8.5 万立方米超大型乙烷乙烯运输船开工建造，全球最大非官方医院船等项目有序推进。

“当前中企建造的高附加值船舶越来越多，这符合市场需求的变化，特别是随着国际市场对船舶环保、技术等方面要求的提升，高附加值船舶正成为重要的竞争领域。”胡文龙表示，而随着中国船企加快布局这一市场，积极推动技术水平的改进与提升，并加强国际合作、引入全球创新资源，中国造船业在高附加值船舶市场的竞争力持续提升。

与此同时，在政策上，国家也大力支持造船业加快转型升级。今年 1 月，工信部等六部门联合印发了《船舶工业深化结构调整加快转型升级行动计划（2016—2020 年）》（下称《行动计划》）。专家指出，该计划有 3 点特别值得留意：一是强调船舶工业配套，加强配套保障以提升中国船舶工业的整体效率。目前中国已经开始建造国产豪华游轮，这种船更需要强大的配套能力；二是打造中国品牌，这是中国制造进入新阶段的必然要求；三是提出金融和保险支持，鼓励金融机构和保险机构支持船舶工业。

未来前景依然光明

“从全球范围来看，中国已是当之无愧的造船大国，而且随着创新能力的增强、结构体系的改善、市场竞争力的提升以及国内需求的加快释放，中国正在加快转向造船强国。”胡文龙说，尽管目前受国际市场持续低迷的影响，中国造船业面临着订单难接、利润下降、外部风险等问题，但就整体形势而言，中国造船业仍将能保持优势，未来前景依然光明。

国外市场研究机构 Research and Markets 今年 6 月份发布的《中国造船业研究报告：2017-2021》就预计，未来几年中国造船业将有很大的发展空间。其中，在国际市场上，中国船企拥有比日韩更低的成本优势；与此同时，国内市场需求也在不断增加。

中国造船业面临的外部环境有所改善。国际造船业权威咨询机构克拉克松近日表示，自从金融危机爆发后，全球造船业历经约 10 年产能过剩与贸易活动锐减的打击，如今该行业终于开始出现“根本性的转变”，换句话说，造船业目前正在复苏当中。

中国船舶工业行业协会预测，2017 年，全球经济增速有所回升，海运贸易需求略有增长。部分细分船型市场开始出现复苏，成品油船、中小型化学品船、支线集装箱船、液化气船以及特种船舶市场需求空间较大。预计 2017 年，中国造船完工量约 4000 万载重吨，新承接船舶订单量有望比上年增长。



面对着总体向好的前景，未来几年，中国造船业到底能够实现怎样的发展？

《行动计划》给出了明确目标：到 2020 年，力争步入世界造船强国和海洋工程装备制造先进国家行列。力争造船产量占全球市场份额在“十二五”基础上提高 5 个百分点，海洋工程装备与高技术船舶国际市场份额达到 35%和 40%左右；产业集中度大幅提升，前 10 家造船企业造船完工量占全国总量的 70%以上；科技创新能力进入世界造船先进行列。

来源：人民网

【订单暴增！前 7 月油船新船订单量达 146 艘】

今年前 7 个月油船船东持续订造新船，全球油船新船订单量达到 146 艘，远远超过去年同期的 56 艘。

根据 McQuilling Services 的统计，大部分新船订单来自 VLCC 和 MR2 型成品油船领域，这两个船型新船订单量分别达到 39 艘、47 艘。其中，Maran Tankers 在大宇造船下单订造了 7 艘 VLCC，而 BW/DHT 也在三星重工和现代重工订造了 6 艘 VLCC。

在原油船市场，除 VLCC 外，苏伊士型油船和阿芙拉型原油船前 7 个月新船订单量分别为 12 艘、25 艘。虽然苏伊士型油船新船订单量与去年同期大致持平，但阿芙拉型原油船订单量相比去年同期的 11 艘大幅增加。

同时，在成品油船市场，前 7 个月成品油船新船订单量达到 70 艘，同样高于去年同期。其中，MR2 型成品油船新船订单共 47 艘，不包括化学品（IMO 2 指定）MR2 型船。在 LR 型油船领域，LR2 型成品油船新船订单量共计 12 艘，而 LR1 型成品油船订单为零。马士基油轮在大船集团订造了 6 艘 LR2 型成品油船，大韩造船获得了来自 Ship Finance International 的 2 艘 LR2 型成品油船订单。

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	303.00	11	↑	330.50	10	↑	0.00			490.00	26	↑
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	322.00	0		327.00	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	311.00	-0.5	↓	345.00	-0.5	↓	465.50	-1	↓	475.50	-1	↓
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0	
Tokyo	345.00	0		355.00	0		0.00			570.00	0	

来源: Bunker Ports News Worldwide

截止日期:

2017-09-02

◆ 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 32 周	第 31 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,250	4,250	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,550	2,450	100	4.1%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,400	2,350	50	2.1%	
灵便型 Handysize	38,000	2,100	2,100	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 33 周	第 32 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,050	8,050	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,350	5,350	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,300	4,300	0	0.0%	
LR1	75,000	4,100	4,050	50	1.2%	
MR	52,000	3,400	3,400	0	0.0%	

截止日期: 2017-08-29



(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	50,000	STX Offshore, S. Korea	2019	Pantheon Tankers - Greek	3,300	LOI stage
2+1	TAK	7,950	AVIC Dingheng, China	2019	Socatra - French	Undisclosed	IMO-II
2	BC	85,000	Oshima, Japan	2020	Foremost group - Chinese	Undisclosed	
2+2	BC	82,000	Jiangsu New Yangzi, China	2019	Angelakos Hellas - Greek	2,400	
4	BC	80,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2020	Bahri Dry Bulk - Saudi Arabaian	3,000	
1	BC	2,525 teu	Fujian Southeast, China	2018	Fujian Anda Shipping - Chinese	910	local trade
2+2	CV	31,000	Keppel AmFELS, United States	2020-2021	Pasha Hawaii - Hawaii	Undisclosed	dual fuelled, Jones Act
1	CAR FERRY		Hyundai Mipo, S. Korea	-	Weidong Ferry - Chinese-Korean	Undisclosed	will operate between Incheon and Quindao

◆ 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
HB PRINCESS	BC	81,684		2013	China	1,750	Hosco - Chinese	bank driven sale
LIN JIE	BC	177,359		2003	Japan	2,800	Undisclosed	en bloc
KING SAIL	BC	177,643		2002	Japan	2,800	Undisclosed	
NICOLINA	BC	24,159		1997	Japan	280	Greek	
OCEAN PROSPERITY	BC	51,687		2010	Japan	1,270	Greek	
OCEAN LEADER	BC	56,136		2010	Japan	1,470	Unisea - Greek	
PACIFIC KOREA	BC	57,081		2012	China	1,200	Singaporean	
TSUNEISHI ZHOUSHAN SS-213	BC	63,700		2017	China	Undisclosed	Chinese	
PRIVATLANTIC	BC	75,051		2012	Japan	1,850	Ocean Longevity - Chinese	
BOAVISTA	BC	93,077		2010	China	1,430	Oldendorff - German	
IVS CABERNET	BC	177,173		2007	Japan	2,000	Goodbulk - Monaco	
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
HS DISCOVERER	CV	35,925	2,747	2003	Poland	630	Atlantica Shipping - Norwegian	



全一海运有限公司



CLIVIA	CV	55,490	4,132	2004	S. Korea	800	Simatech Shipping - U. A. E
ATLANTIC ALTAIR	CV	66,939	5,075	2005	S. Korea	890	Cyprus Sea Lines - Cypriot

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
AMBA BHAVANEE	TAK	107,081		2003	Japan	450	Undisclosed	laid-up 4 yrs, epoxy
OVERSEAS PETROMAR	TAK	35,768		2001	S. Korea	Undisclosed	Undisclosed	
PRESTIGIOUS	TAK	72,908		2003	S. Korea	Undisclosed	Undisclosed	
TANJA JACOB	TAK	73,004		2003	S. Korea	Undisclosed	Coral Shipping - Greek	
KING DORIAN	TAK	73,611		2007	China	1,450	Norwegian	
GENER8 PERICLES	TAK	105,674		2003	Japan	1,100	Greek	

◆ 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	
KARADENIZ POWERSHIP ESRA SULTAN	BC	109,906	18,400	1996	S. Korea	410	OBO	
HYUNDAI NO. 107	ROR	12,939	12,184	1987	S. Korea	400		
EAGLE BOSTON	TAK	99,328	16,727	1996	S. Korea	389		
JADE PALMS	TAK	298,306	42,802	1995	S. Korea	383		
MARAN CENTAURUS	TAK	300,294	48,703	1995	S. Korea	404	as is Singapore, incl. ROB	

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	
BALTIC MERCHANT	REF	11,055	5,955	1988	Japan	405	sub continent options	



◆ 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
2017-09-01	659.09	784.77	5.9845	84.226	852.28	64.81	880.9	197.36	17059.0
2017-08-31	660.1	785.25	5.978	84.358	852.77	64.666	886.68	197.14	17032.0
2017-08-30	661.02	791.43	6.0248	84.474	854.16	64.536	890.64	196.55	17025.0
2017-08-29	662.93	793.33	6.0961	84.735	857.06	64.365	884.19	197.42	16959.0
2017-08-28	663.53	793.02	6.0725	84.823	856.13	64.349	882.38	196.14	16918.0
2017-08-25	665.79	785.39	6.0774	85.092	852.07	64.241	888.01	198.34	16945.0
2017-08-24	665.25	786.02	6.1072	85.014	851.67	64.301	887.48	197.75	16959.0
2017-08-23	666.33	783.56	6.0755	85.139	854.17	64.237	886.81	198.39	16991.0
2017-08-22	665.97	786.87	6.1087	85.117	858.94	64.34	887.66	197.62	17089.0
2017-08-21	667.09	784.12	6.1014	85.275	858.63	64.291	885.68	197.38	17083.0

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
2017-08-31	美元	1.17556	1.20167	1.23167	1.27556	1.31778	1.45389	1.71344
2017-08-30	美元	1.17778	1.20167	1.23722	1.27556	1.31611	1.45333	1.71178
2017-08-29	美元	1.17833	1.20167	1.23889	1.27556	1.31694	1.45167	1.714
2017-08-25	美元	1.17778	1.19667	1.23556	1.27111	1.31778	1.455	1.72789
2017-08-24	美元	1.17778	1.19667	1.23389	1.27	1.31722	1.45389	1.72344
2017-08-23	美元	1.17778	1.19444	1.23444	1.26833	1.31722	1.45556	1.72789
2017-08-22	美元	1.17778	1.19722	1.23611	1.26389	1.31722	1.45611	1.72733
2017-08-21	美元	1.17778	1.19778	1.23556	1.26389	1.31444	1.45639	1.72733
2017-08-18	美元	1.17722	1.19944	1.235	1.26389	1.31472	1.45639	1.72622