



全一海运市场周报

2017.09 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2017.09.18 - 09.22\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【节前囤货施压运价 主要航线普遍下跌】

本周，中国出口集装箱运输市场总体需求稳定，受航商提前囤积货源影响，市场竞争加剧，部分航线月中推涨计划基本取消，市场运价走低，综合指数明显下跌。9月22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735.91，较上期下跌5.0%。

欧洲航线：欧元区经济复苏势头趋缓，同时受部分出口企业产能下降影响，市场货量出现一定幅度下滑。本周上海港船舶平均舱位利用率下滑至85%~90%之间。航商为维持市场份额，对各自订舱运价进行了下调，市场运价下跌。9月22日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为734美元/TEU，较上期下跌4.6%。地中海航线，上海港船舶平均舱位利用率在80%-85%之间，由于市场基本面走弱，运价未能企稳。9月22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709美元/TEU，较上期下跌2.9%。

北美航线：目的地市场运输需求持续旺盛，带动中国出口集装箱货量增长，市场总体供需关系良好，美西、美东口航线航班时有满载。随着国庆假期临近，货主提前出货进一步推升市场货量，部分航商增开临时航班以满足市场需求。但为国庆期间航班预囤货源，大部分航商对各自运价进行回调，月中推涨基本失败，即期市场运价大幅回落。9月22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1484美元/FEU、2105美元/FEU，较上期分别下跌6.4%和7.2%。

波斯湾航线：市场货量表现平淡，运力过剩状况依旧严峻，上海港船舶平均舱位利用率约在75%-80%之间。由于装载情况不佳，部分航商停航部分班次以控制运力规模，并加大降价力度以提升货量，主流运价降幅在50-100美元/TEU范围内，市场运价持续走低。9月22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376美元/TEU，较上期下跌10.5%，为本期跌幅最大的航线。

澳新航线：市场运输需求持续旺盛，上海港船舶平均舱位利用率维持在95%以上，并有部分班次满载。由于供需关系较为良好，部分航商小幅调升运价，市场运价稳步走高。9月22日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为730美元/TEU，较上期上涨2.2%。

南美航线：目的地主要经济体巴西、阿根廷等国家经济复苏趋稳，市场运输需求较为稳定，航线供需关系保持良好。本周，上海港船舶平均舱位利用率保



持在 95%左右。但受航商降价囤货维持市场份额影响，价格竞争有所加剧，各航商订舱运价出现下跌。9 月 22 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1886 美元/TEU，较上期下跌 9.8%。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【下游采购热情不退 沿海运力供不应求】

本周，沿海散货运输需求延续良好走势，下游采购热情不减，运力供不应求，运价持续上涨。9 月 22 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 1271.19 点，较上周上涨 4.6%。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，沿海煤炭运输市场行情经历了短暂的调整后延续上升走势，运价高位上涨。9 月历来为煤炭需求淡季，不过今年在供给侧改革的影响下，煤炭供需格局发生根本转变。尤其经历了此轮迎峰度夏后，煤炭资源紧张局面更甚，北方发运港船舶积压情况不断加重。煤炭价格持续上涨，本期环渤海动力煤价格指数报收于 586 元/吨，环比上涨 3 元/吨，涨幅加大，市场煤炭价格更是跳涨至年内高点。同时今年火力发电需求良好，虽然气温已明显下降，但电厂日耗煤量维持较高水平。据统计，9 月 22 日沿海六大电厂日耗煤量高达 71.72 万吨，存煤可用天数仅 14 天。受此影响，下游用煤企业采购积极性不减，市场甚至略带恐慌情绪。此外，发运港船舶积压情况加重进一步缩减市场运力，船期较近的船舶被“一抢而空”。加之近期相关部门要求“十九大”期间船舶进江吃水限制，船东心态不断走强，沿海煤炭运价延续上涨走势。

9 月 22 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1377.05 点，较上周上涨 5.9%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，秦皇岛-上海（4-5 万 dwt）航线运价为 49.6 元/吨，较上周五上涨 0.8 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 53.3 元/吨，较上周五上涨 0.2 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 58.7 元/吨，较上周五上涨 0.6 元/吨。华南航线走势相对较弱，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 54.8 元/吨，较上周五下跌 0.1 元/吨。

金属矿石市场：当前环保行动持续进行中，对钢铁供给和需求端均带来一定程度的抑制。但钢厂生产盈利持续向好，利润高企，生产热情依旧不减，开工率持续高位。同时钢厂通过提高高品位矿利用率来实现增产目的，铁矿石需求特别是高品位矿石需求不减。9 月 22 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1167.04 点，较上周上涨 4.0%。

粮食市场：本周，粮食运输市场行情相对平稳。南北粮食贸易仍不通畅，虽然新粮上量逐步增加，但南方港口卸船受阻，南北价差限制利润空间，市场观望情绪不减，运输需求难有明显改善。9 月 22 日，沿海粮食货种运价指数报收 1256.69 点，较上周上涨 2.5%。



国内成品油市场：随着“金九银十”传统需求旺季来临，“秋收”以及工矿基建项目开工率正逐步提高。同时，国庆、中秋两节将至，行人出游也将给予市场一定支撑，中下游客户看好后市需求，交易积极性提高，成品油运输需求整体平稳。9月22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

【海岬型船再创新高 综合指数持续上行】

本周，海岬型船市场高位盘整、再创新高，巴拿马型船市场和灵便型船市场稳步上扬，临近周末有放缓趋势。市场整体氛围不错，综合指数持续上涨。9月21日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数（CDFI）为1167点，运价指数为924.49点，租金指数为1530.76点，较上周四分别上涨8.1%、6.6%和9.4%。

海岬型船市场：本周海岬型船两大洋市场铁矿石运价继续创新高。太平洋市场，周初市场安静，随着国庆日益临近，西澳发货人集中出货，发货频率显著增加，大幅推涨市场。西澳丹皮尔至青岛航线运价周初跌破8美元/吨后，一路上涨。21日市场报出，受载期为9月28-10月4日，西澳黑德兰至青岛航线成交价为8.50美元/吨。随着运价抬升，期租船入市成交也随之增加。20日市场报出，17.9万载重吨船，9月24-26日长江口交船，途径西澳回中国，成交日租金为22500美元。周四，中国北方至澳大利亚往返航线TCT日租金为22417美元，较上周四上涨9.1%。澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为8.367美元/吨，较上周四上涨3.9%。大西洋市场，周初成交清淡，随着西澳市场的活跃，巴西至中国青岛的远程矿航线成交也火热起来，运价从周初的17美元/吨猛涨至18.65美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为18.650美元/吨，较上周四上涨9.9%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为14.000美元/吨，较上周四上涨7.4%。

巴拿马型船市场：本周巴拿马型船市场稳中有涨，涨幅有所回落。太平洋市场，由于前两周成交活跃，九月底和十月上旬的货盘基本都已成交，印尼、东澳煤炭货盘成交放缓，美西粮食货盘虽在持续出货，但没有上周火爆，且中国南方空出运力逐步累积，太平洋市场整体船多货少，临近周末有回调趋势，租金、运价虽仍在上行通道，但涨幅明显放慢。不过由于北方压港依然严重，预计此番回调幅度不会太大。周四，中国南方经东澳大利亚至中国往返航线TCT日租金为13756美元，较上周四上涨8.0%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为7.379美元/吨，较上周四上涨9.6%；美西至中国北方港口粮食运价为23.605美元/吨，较上周四上涨5.2%。大西洋市场，美湾粮食出货节奏较为稳定，南美粮食出货节奏缓慢，由于粮食航线前期涨幅较大，且国内10月份下游采购量已基本饱和，租家追船热情减弱，粮食航线运价走软。21日市场报出，7.6万载重吨船，10月1-10日美湾交船，经巴拿马回中国，成交日租金为16900美元，另加69万美元空放补贴。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为32.710美元/吨，较上周四上涨1.2%；美湾密西西比河至中国北方港口粮食运价为44.300美元/吨，较上周四上涨1.3%。



超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场稳步上扬。煤炭方面,本周东南亚地区煤炭船运依然火热；镍矿方面,由于镍矿价格一路阴跌，且菲律宾进入雨季在即，出货量骤减，菲律宾回国的镍矿运价承压；钢材方面，虽然出口量不大，但受煤炭上涨影响，钢材租金水平也水涨船高。周四，中国南方至印尼往返航线 TCT 日租金为 12140 美元，较上周四上涨 12.6%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.745 美元/吨，较上周四上涨 10.0%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.443 美元/吨，较上周四上涨 3.1%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价波动上涨 成品油运价小幅上涨】

本周油价趋于稳定，市场关注 22 日即将召开的产油国会议，预期可能讨论延长减产的议题，会议能产生何种结果将直接影响油价的波动趋势。布伦特原油期货价格周四报 56.48 美元/桶，较上周四上涨 2.2%。全球原油运输市场大船运价波动上涨，中型船运价一路下跌，小型船运价有涨有跌。中国进口 VLCC 运输市场货量和运价都有所回升。9 月 21 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 524.38 点，较上周上涨 5.2%。

超大型油轮 (VLCC)：运输市场货量略增，运价止跌企稳。上半周，两大市场氛围冷清，运价低位徘徊；临近周末，市场情绪有所好转，两条航线成交价均小幅上涨，但船东收益仍不足以覆盖运营成本。短期来看，市场运力仍较多，运价连续上涨动力不足。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 26.5 万吨级船运价 (CT1) 报 WS42.31，较上周四上涨 5.5%，CT1 的 5 日平均为 WS41.01，环比微涨 0.8%，等价期租租金 (TCE) 平均 1919 美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS49.81，上涨 4.9%，平均为 WS48.00，TCE 平均水平略低于 1 万美元/天。

苏伊士型油轮 (Suezmax)：运输市场西非航线运价一路下滑，地中海航线小幅下跌。西非至欧洲市场本周活跃度不足，运价从周初开始一路下滑至 WS65 左右，TCE 约 0.6 至 0.7 万美元/天。一艘 15 万吨级船，阿尔及利亚至英国，9 月 26 日货盘，成交运价为 WS85。地中海和黑海市场本周运价小幅下跌，运价在 WS78 至 WS84，TCE 约 0.6 至 0.9 万美元/天。一艘 16.5 万吨级船，俄罗斯新罗西斯克至英国，10 月 2 日货盘，成交运价为 WS82.5。亚洲进口主要来自非洲，该航线一艘 16 万吨级船，苏丹至亚洲东部，10 月 9 日至 10 月 10 日货盘，成交运价为 WS90。

阿芙拉型油轮 (Aframax)：运输市场航线运价有涨有跌，整体运价小幅上涨，目前美国海湾阿芙拉型船的数量仍然不多，炼油厂尚未完全恢复正常运营，虽比上周小有回落，但运费总体仍然远高于正常水平，7 万吨级船加勒比海至美湾运价先升后跌至 WS141 (TCE 仍然保持在 1.4 万美元/天)。跨地中海运价回落至 WS108 水平 (TCE 跌至 0.9 万美元/天)。一艘 10.5 万吨级船，杰伊汉至地中海，9 月 29 日货盘，成交运价为 WS107.5。北海短程和波罗的海短程保持上周水平，运价分别维持在至 WS111、WS86，TCE 分别为 1.1 万美元/天和 1 万美元/天。亚洲地区受台风泰利以及印度尼西亚和新加坡的需求上升影响，波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价大幅上涨，分别在 WS107 和 WS130，TCE 分别为 0.6 万美元/天、1.6 万美元/天。中国进口主要来自越南。该航线一艘 10.5 万吨级船，9 月下旬货盘，成交运价为 WS110。



国际成品油轮 (Product)：运输市场运价水平小幅上涨。本周亚洲和中东市场的货运收益一直保持上升趋势，印度至日本 3.5 万吨级船运价为 WS166 (TCE 约 0.8 万美元/天)，基本保持上周水平。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价升至 WS143 (TCE 约 1.1 万美元/天)；7.5 万吨级船运价升至 WS120 (TCE 大约 1.1 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS70 水平 (TCE 依旧挣扎在保本点附近)；由于哈维飓风早期巨大破坏的影响，美湾、美东以及墨西哥湾被迫从欧洲大量进口成品油，受此影响欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价大幅回升至 WS134 (TCE 大约 0.55 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 上升至 0.5 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【内河散货船价反弹 国际油轮船价普跌】

9 月 20 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 773.66 点，环比微涨 0.76%。其中，国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数和沿海散货船价综合指数分别下跌 1.11%、1.28%、0.18%；内河散货船价综合指数上涨 2.66%。

BDI 指数“假摔”过后是上涨，周二收于 1415 点，环比上涨 5.28%，二手散货船价格走势各异。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1111 万美元、环比涨 2.17%；57000DWT—1431 万美元、环比跌 3.00%；75000DWT—1673 万美元、环比跌 5.60%；170000DWT—3281 万美元、环比涨 1.41%。由于散运市场好转，二手散货船资产价值在过去 12 个月中已增值 50%左右，其中超灵便型散货船价格同比上涨 70.58%，位列资产增值榜第一名。受益于中国政府削减 8 亿吨煤炭产量（占 2016 年煤炭产量的 25%），以及朝鲜半岛的权力博弈，中国进口煤炭和铁矿石的贸易量及海运量增长，推动全球散货船市场开始复苏，散运市场可能保持全年盈利，预计二手散货船价格或将震荡回升。本周，二手散货船成交量基本活跃，共计成交 13 艘（环比增加 1 艘），总运力 77 万 DWT，成交金额 15860 万美元。

受美国活跃钻机数下降，以及 20 家美湾炼油厂逐步恢复生产的两大利好因素刺激，国际原油价格持稳在数月高位。布伦特原油现货价格收于 55.48 美元/桶（周二），环比上涨 2.23%。随着美元反弹与钻井数减少开启博弈，预计原油价格迎来震荡走势。本周，二手油轮船价全线下跌，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2073 万美元、环比跌 1.38%；74000DWT—2491 万美元、环比跌 0.26%；105000DWT—2650 万美元、环比跌 0.98%；158000DWT—4645 万美元、环比跌 0.14%；300000DWT—5358 万美元、环比跌 2.66%。随着伊朗核协议就位，以及 OPEC 石油减产期延长影响，VLCC 的浮式储油交易活动近期大幅下降，意味着用于原油贸易运输的可用运力进一步增长，预计油轮运价短期难以上涨，油轮船价止跌回稳有待观察。本周，二手油轮买卖稀少，共计成交 5 艘（环比增加 2 艘），总运力 61 万 DWT，成交金额 9800 万美元，市场成交多以新船转售或船龄较老且价格较低的船舶为主。

沿海运价高位震荡，散货船价格小幅回踩。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、环比跌 0.18%；5000DWT—764 万人民币、环比跌 0.18%。受环保约束、供给侧改革和煤价低估值影响，部分贸易商开始囤煤，国内煤炭市场呈现出淡季不淡的局面。目前，部分煤企暂停长协



煤销售，市场成交的现货煤价格稳步上涨，下游电厂不太愿意以太高的价格大量采购补库。随着台风影响消除，船舶周转效率提高，市场可用运力供给增加，运价或有回调可能，预计二手散货船价格短期以稳为主。本周，因运费收入尚好，船东卖船心态减弱，沿海散货船成交冷清。

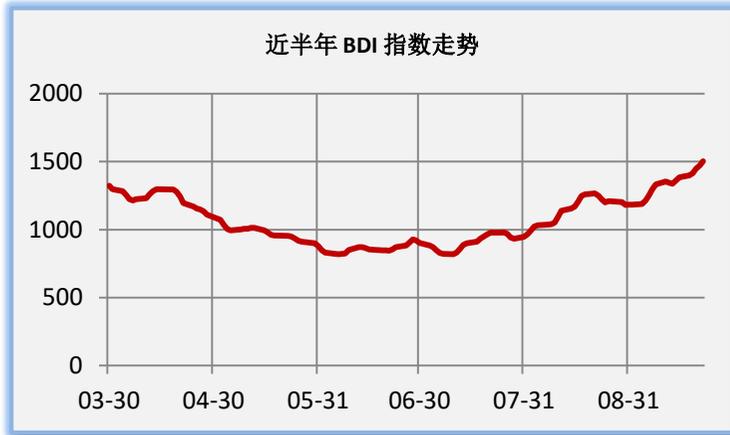
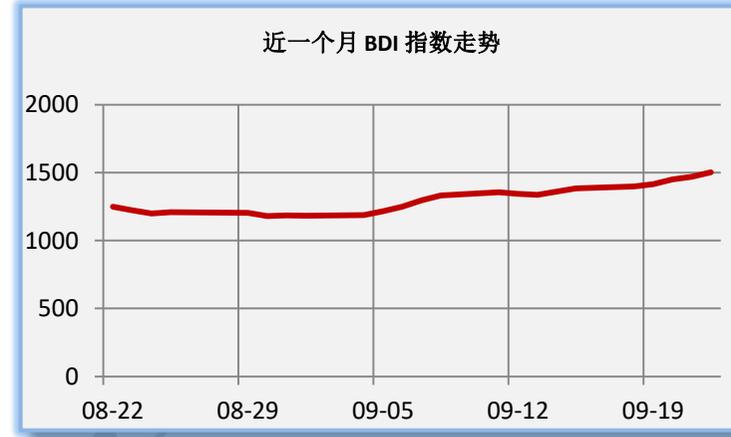
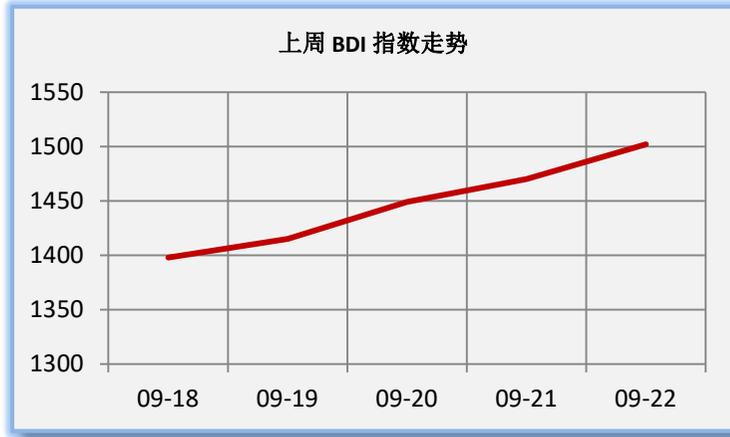
内河散货运输稳中有增，二手散货船价格普涨。本周，5年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--49万人民币、环比涨2.05%；1000DWT--101万人民币、环比涨3.71%；2000DWT--181万人民币、环比涨2.95%；3000DWT--260万人民币、环比涨1.77%。据统计，1-8月份，全国商品房销售面积同比增长12.7%，房地产开发投资同比增长7.9%，房地产销售与投资保持较快增长。近期一些部门出新政策，包括租赁住房试点等，房地产市场有望保持一个平稳健康发展态势，内河建材运输需求可能有所增加，预计内河散货船价格将震荡盘整。本周，内河散货船成交活跃，共计成交91艘（环比增加32艘），总运力9万DWT，成交金额7487万元人民币。

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 | 9月18日 | | 9月19日 | | 9月20日 | | 9月21日 | | 9月22日 | |
|--------|-------|-----|-------|-----|-------|------|-------|-----|-------|------|
| BDI | 1,398 | +13 | 1,415 | +17 | 1,449 | +34 | 1,470 | +21 | 1,502 | +32 |
| BCI | 2,681 | -4 | 2,723 | +42 | 2,861 | +138 | 2,948 | +87 | 3,147 | +199 |
| BPI | 1,529 | +8 | 1,536 | +7 | 1,531 | -5 | 1,514 | -17 | 1,493 | -21 |
| BSI | 997 | +20 | 1,017 | +20 | 1,033 | +16 | 1,050 | +17 | 1,061 | +11 |
| BHSI | 551 | +15 | 562 | +11 | 576 | +14 | 586 | +10 | 593 | +7 |





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

| 船型 (吨) | 租期 | 第 37 周 | 第 36 周 | 浮动 | % |
|-------------|----|--------|--------|------|-------|
| Cape (180K) | 半年 | 18,250 | 18,250 | 0 | 0.0% |
| | 一年 | 17,000 | 17,000 | 0 | 0.0% |
| | 三年 | 14,750 | 14,750 | 0 | 0.0% |
| Pmax (76K) | 半年 | 13,000 | 11,500 | 1500 | 13.0% |
| | 一年 | 12,000 | 11,750 | 250 | 2.1% |
| | 三年 | 12,000 | 11,750 | 250 | 2.1% |
| Smax (55K) | 半年 | 11,750 | 11,500 | 250 | 2.2% |
| | 一年 | 10,500 | 10,250 | 250 | 2.4% |
| | 三年 | 10,750 | 10,750 | 0 | 0.0% |
| Hsize (30K) | 半年 | 8,500 | 8,500 | 0 | 0.0% |
| | 一年 | 8,750 | 8,750 | 0 | 0.0% |
| | 三年 | 9,000 | 9,000 | 0 | 0.0% |

截止日期: 2017-09-19

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Aegis Fortune 2001 52261 dwt dely Xiamen 23/29 Sep trip via Indonesia redel China \$13,000 daily - cnr

Anangel Conqueror 2012 179719 dwt dely CJK 24/26 Sep trip via west Australia redel China \$22,500 - cnr

Anangel Odyssey 2006 171681 dwt dely Rotterdam 25/27 Sep trip via USEC redel South Korea \$31,500 daily - K-Line

AOM Aphrodite 2011 92007 dwt dely Davao 02 Oct trip via east coast Australia redel China \$17,000 daily - cnr

Aqua Lady 2004 76492 dwt dely US Gulf 05/10 Oct trip redel Skaw-Passero \$12,350 daily plus 235,000 bb - Cargill



Aquadonna CCL relet 2005 177173 dwt dely Shanghai spot tct via Newcastle redel China approx \$21,000 daily - Pacocean

Arethusal 2001 75319 dwt dely Zhenjiang 24/30 Sep trip via NoPac redel SingaporeJapan \$12,500 daily - cnr

Atlantic Hero Norden relet 2005 75804 dwt dely US Gulf 01/10 Oct trip via Panama with DDGS redel China \$16,900 daily plus \$690,000 bb - K Line

Benjamas Naree 2011 33780 dwt dely Toros prompt trip redel US Gulf approx. \$8,000 daily first 45 days \$9,500 daily thereafter - cnr

Bottigleri Ambition 2010 93352 dwt dely Lumut prompt trip via Indonesia redel Far East \$18,000 daily - cnr

Callisto 2010 25981 dwt dely Guatemala prompt trip redel Black Sea intention nickel ore \$8,500 daily - cnr

CF Crystal 2011 75725 dwt dely Tanjung Bin 01/03 Oct trip via Indonesia redel south China \$17,500 daily - Tongli

CIC Rolaco 2012 175641 dwt dely Gibraltar spot trip via Bolivar and Turkey redel Skaw-Passero \$19,350 daily - Cargill

CMB Kristine 2011 33684 dwt dely Houston prompt trip redel E Med intention grains \$9,750 daily - cnr

Condor 2001 50296 dwt dely US Gulf 24/27 Sep trip redel Black Sea \$15,000 daily - MOL

Crimson Ace 2015 81759 dwt dely Immingham spot trip via Murmansk redel China \$24,500 daily - Itiro

Dream Seas 2009 75151 dwt dely Longkou 25/30 Sep trip via NoPac redel Singapore-Japan intention grains \$12,500 daily - Oldendorff

Endurance SW 2015 60225 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel WC India \$15,150 daily - Tata NYK

Evgenia 2011 176000 dwt dely Gibraltar spot tct via Purto Bolivar redel Skaw-Passero \$20,000 daily - Engie

Federal SW Bunge relet 2011 76483 dwt dely Hong Kong 25/27 Sep trip via Indonesia/south east Asia redel India \$15,000 daily - PCL

Giorgakis 2011 79791 dwt dely US Gulf 07 Oct trip redel SE Asia intention grains \$15,800 daily + \$580,000 bb - Marubeni



Giovanna 2011 34146 dwt dely Kwinana 26 Sep trip via Australia redel Singapore-Japan \$13,000 daily - MUR

Global Round 2013 33471 dwt dely Canakkale prompt trip via Black Sea redel central Med intention harmless bulk \$9,250 daily - cnr

Hebei Tangshan 2012 93671 dwt dely Dandong prompt trip via east Australia redel China \$15,000 daily - Bilgent

Herodotus 2012 176000 dwt dely S China prompt tct via Pacific redel China \$19,750 daily - cnr

Iliana 2010 58018 dwt dely Durban prompt trip via Saldanha Bay redel Far East \$13,000 daily + \$310,000 bb - cnr

Ionic Storm 2005 56032 dwt dely Kwangyang prompt trip Japan redel Singapore \$13,000 daily - NYK

IVS Magpie 2011 28240 dwt dely passing Skaw prompt trip via Baltic redel US Gulf intention scrap \$9,750 daily - J Lauritzen

Lanka Jaya 2015 60259 dwt dely Mobile 26 Sep trip redel Pakistan intention petcoke \$24,500 daily - cnr

Marylisa V 2003 52428 dwt dely Jorf Lasfar prompt trip via Spanish Mediterranean redel West Africa \$12,250 daily - cnr

New Leader 2011 36768 dwt dely Canakkale prompt trip via Black Sea redel Spain Mediterranean intention grains \$9,250 daily - Grand West

Ocean Skipper 2011 56815 dwt dely Yangjiang prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore \$11,750 daily - cnr

Pacific Korea 2012 56469 dwt dely Karachi 28 Sep trip via Iran redel China \$17,500 daily - Milestone

Seagull Wind 2013 82908 dwt dely EC South America early October trip redel Gibraltar-Baltic \$16,350 daily - Louis Dreyfus

Star Pauline 2008 180274 dwt dely Ningbo spot trip via Pacific redel China approx \$22,500 daily - Oldendorff

Strategic Synergy 2014 39894 dwt dely Antwerp prompt trip redel EC South America intention fertiliser \$9,000 daily - cnr

Yuan Shun Hai 2009 56956 dwt dely Rotterdam prompt trip via Baltic redel E Med intention scrap \$12,500 daily - Norden



(2) 期租租船摘录

Captain J. Neofotistos 2012 79501 dwt dely Gibraltar prompt min 5 / abt 7 months trading redel worldwide \$15,500 daily - Aquavita

CSSC Wan Mei ex Wan May 2012 176460 dwt dely ex yard Guangzhou 01 Oct/10 Nov 10/12 months trading redel worldwide \$15,250 daily - Cargill

Graecia Universalis 2005 73902 dwt dely Lanshan 23/27 Sep 5/7 months trading redel worldwide \$12,500 daily - cnr

Scoter 2012 56837 dwt dely Brunsbuttel 29 Sep 4/7 months trading redel Atlantic \$11,500 daily - Oldendorff

Sea Pegasus 2014 81715 dwt dely CJK 25/30 Sep 5/7 months trading redel worldwide \$13,400 daily - Cofco

Sibi 2009 28442 dwt dely Longyan 20/26 Sep 5/7 months trading redel worldwide \$8,000 daily - cnr

Sicilian Express 2013 93076 dwt dely WC India end September for 85-130 days redel worldwide \$16,000 daily - Oldendorff

Star Sophia 2007 82295 dwt dely Rizhao in d/c end September for 6/8 months redel worldwide \$13,500 daily - cnr

4. [航运市场动态](#)

【发展趋势重点关注：2017 伦敦国际航运会议概要】

上周，2017 年伦敦国际航运周取得了令人瞩目的成功。会议期间就英国脱欧、气候、自主航运及英国注册船舶议题展开了讨论。

英国脱欧

保险公司“标准保赔协会”主持了一场辩论，议题是英国退欧后，伦敦是否仍将是全球最卓越的航运服务中心。

塞浦路斯共和国高级行政长官 Euripides L Evriviades 表示，尚未达成任何协议，但没有协议也好过达成一个坏的协议。欧盟的立场是：欧盟以外的国家不能享有与欧盟成员国同样的权益。新的检查和控制事项将产生负面影响，英国可能无法使用欧洲海事安全局（EMSA）提供的监督信息系统，这可能导致诸多延误。正如英国人达尔文所说：“在各种各样的分离和再组合中，物竞天择，适者生存。”



斯佩尔索恩国会议员兼经济史学家 Kwasi Kwarteng 表示，伦敦拥有强大的海上贸易历史传统，港口业对经济发展非常重要。伦敦早已在世界上建立了自己的地位，其地位不会轻易被削弱。他说：“人们关注贸易协定，但在没有协定时，交易也照样进行了。美国是英国最重要的交易伙伴。哪里有需求，哪里就有贸易。”

今天，英国的国际贸易量中有 44%来自欧盟，但在 12 年前，欧盟所占比例是 56%，因此，由于全球化，欧盟所占份额早已在下降，而这一比例可能由于英国脱欧又加速下降了。在过去 30 年，世界其他地区的贸易增长速度比欧洲快。总而言之，他说：“英国脱欧对英国来说将是件好事。”

另一方面，提斯港的所有者和运营商——PD Ports 敦促道，英国企业不能使英国脱欧的“有色眼镜”形势发展下去，而是要在英国与欧盟谈判退欧的同时，探索新的重大全球机遇。据普华永道《英国经济展望》报告，行业数据显示，过去十年中，英国在单一市场以外的整体出口实绩强于在欧盟内的出口实绩。

虽然脱欧将为英国出口市场带来挑战，但同时也为英国带来机会，使其在中长期内将重点放在亚洲等关键新兴市场，让企业不再局限于欧盟贸易圈中，而是走上真正意义上的全球化道路。

气候

根据一项为期四年、针对气候变化下的航运业的研究成果显示，航运业必须并且能够在应对全球变暖方面发挥重要作用。该研究得到了劳氏船级社、罗 - 罗公司、BMT、壳牌公司和 MSI 等 30 多位行业和学术界合作伙伴的支持。

上述研究结论是，到 2050 年，国际航运业必须将温室气体排放量至少减少 50%。但贸易量和需求量的逐渐增加意味着实现这一目标需要提高每一艘船的实际效率，也就是说在本世纪中叶，碳排放量必须降低 60%至 90%。仅仅改用液化天然气或提高船舶的能源效率是不够的，只有通过从化石燃料转向可再生能源和低碳燃料，才能实现更大的温室气体减排目标。零排放船舶已经成为全球船队发展道路的一部分，其大约将从 2030 年开始强势进驻市场，并日益成为主流技术。

温室气体的排放问题一直是各航运业关注的问题，如国际港口协会（IAPH）也对温室气体排放问题十分关注。因世界各地的港口正好处于陆基产业和海运产业的交叉地带，因此港口更易受到诸如海平面上升和极端天气条件等气候变化的影响，所以国际港口协会（IAPH）积极支持根据巴黎气候目标制定一项关于减少陆地和海运温室气体排放的全面的全球战略。国际港口协会（IAPH）表示将继续利用其在国际海事组织（IMO）的咨询职能，积极参与国际海事组织（IMO）海洋环境保护委员会（MEPC）工作会议，以促进航运业实现“零排放”。



目前，已有公司开始研究零排放的船舶。如：

在今年，挪威渡船经营人 Fjord 1 正在建造符合挪威政府“零排放技术”要求的两艘纯电池驱动渡船。这两艘电动渡船将于 2018 年 1 月 1 日起，投放于挪威西海岸 Anda 至 Lote 之间长达 24 千米的航线。

Nor Shipping 展会上，一个高效节能的客运船舶概念——城市水上班车（UWS）得以展示。该船将用轻质且具可持续性的材料（如铝）建造，并采用最新的低零排放储能技术作为推进力。

Yara 和 Kongsberg 联手打造了世界上第一艘实现零排放的、全电动自主运行的集装箱船“YARA Birkeland”。该船将在 2018 年下半年作为一艘人为操控的船舶运营，在 2019 年转为远程操作，并预计从 2020 年开始能够执行完全自主运营。

报告提出的建议包括：

- 到 2050 年，所有集装箱船、油轮和干散货船的二氧化碳排放强度必须在 2012 年的水平上削减 60-90%，才能达到 2 摄氏度的目标。目前的 IMO 效率制度，到 2050 年只能使排放量减少 3%。
- 一些大公司应考虑进行气候风险分析，实施内部碳定价，以便在更严格的气候政策下，为即将实施的监管做好准备。
- 使用氢气或电池技术是种可行的办法，但可能需要对运营理念和航行规划进行根本性改变，并且需要对上游排放采取谨慎的处理。
- 技术可以起到一定作用，但需要大量技术，而且必须包括风力辅助设备。即使未来我们可以借助技术，减速排放也将十分重要。

无人自主航运

根据劳氏船级社，英国国防科技公司 QinetiQ 和南安普敦大学研究编写的未来自主海事系统报告显示，未来十年，海上活动将由无人水面艇和无人水下航行器所主导。

劳氏船级社海运和近海技术总监 Tim Kent 表示：“该行业的发展已经被媒体广泛报道，例如自主航运，它现在的发展速度比在两年前预期的要快。这些靠技术驱动的发展为颠覆性商业模式提供了新的机会和可能性。然而，主要挑战是将这些自主系统与当前的海上作业、法律和监管要求，尤其是对海员的



影响相结合。”

南安普顿大学南安普敦海洋研究所所长 Ajit Shenoj 教授说：“该报告认识到，人们需要学习才能与自主系统和相关技术进行无缝合作。未来的船员可能成为岸基人员，其将从办公室或海上对船舶进行远程管理，从而创造出新的培训和技能需求。指挥和控制中心可能会从船舶转移到其他地理位置上，届时业界需要适应操作和文化变化。”

对于自主船舶，今年在航运业引领无人自主技术研发工作的罗尔斯·罗伊斯公司就设想在 2020 年实现远程操作的本地船只，到 2025 年实现在国际水域内进行远程操作的无人自主船舶。而实现全自动无人驾驶的远洋船只，则可能在 2035 年左右，该公司表示。

在日本，航运公司也正在与造船厂合作开发无人自动驾驶货船，该货船也可能在 2025 年投入使用。在波罗的海，成立于 2016 年的“One Sea”生态系统项目旨在三年内实现完全远程操控的船舶，并到 2025 年实现无人自主商业海运。

同时，在小型船舶方面，最令人瞩目的是由 Automated Ships 和 Kongsberg Maritime 公司携手建造“Hronn”的项目，这是第一艘无人、且完全自动化的近海支援船，并将于 2018 年下水。

由此可见，构建这种未来船舶的技术条件已经具备。更大的挑战来自于，监管机构是否允许这种船舶出海运营。目前，全球航运规则对无人船还没有清楚的规定，例如，未来无人远洋船能否被允许驶入海域、如何判断责任人等等都还有待完善。

也正因为无人自动驾驶船舶尚有许多法律和监管问题需要解决（例如，海上法律和公约并非在考虑无人船的情况下起草的，目前要求在船上配备船员和船长），所以在未来，无人自主航运可能会分阶段进行。国际海事组织最近表示，其将开始探索如何使现行国际规则适用于无人自动驾驶船舶。

英国籍船舶

在 2017 伦敦国际航运周上，英国交通部长 John Hayes 发言表示将悬挂英国船旗的船舶数量增加一倍。

Hayes 表示，将给予英国船籍登记处（UK shipping register）所有其需要的资源以便达到这个目标。

但同时他也表示，“当然，这会是一个挑战，但是我相信这也是一个值得我们去努力达到，并且我深信我们能够达到的目标。”



当我们达成这个目标之后，这将使英国从目前世界大约第 15 大船旗国跻身为全球十大船旗国之列。这将使英国为此而受益，比如：促进贸易，出口，创造更多的工作岗位，最终对英国整体的经济发展起到促进作用。

Hayes 还表示将抓住本次伦敦国际航运周这样一个很好的机会来开展业务，并表示将为加入英国旗的船舶提供如下一些优惠条件：税收优惠、为靠泊于国外码头的船舶在必要时候提供英国领事支持、受英国皇家海军保护。

其实过去几年里，英国已经采取了诸多措施来吸引船舶注册英国船旗，并且取得了一定的成效。得益于 Atlantic Container Lines、Stena 以及 Stolt Tankers 等公司新船的加入，从 2015 年-2017 年两年之间，英国船旗的注册总吨位增加了 11.5%（从 14,470,895gt 上升至 16,067,921 gt）。

国际海员联盟组织是海事专家工会，其对英国航运部长 John Hayes 将英国籍船舶的数量翻一番的做法既表示欢迎，又不免觉得好奇。联盟组织代表 22000 名海员呼吁部长采取措施，增加英国从事船上工作的海员人数，作为他增加英国籍船只数量的工作的一部分。

今年年初，国际海员联盟组织呼吁政府重新评估向非英国国籍海员颁发同等能力证书的程序，同时，为了提高英国海员在国内航运业的就业率，在英国脱欧之后，为英国海员提供体面工作和培训机会，作为“十点章程”的工作的一部分。

来源：沃燊海事

【日本三大船公司或整合干散货物运输业务】

2016 年 10 月，日本三大船公司——日本邮船、商船三井及川崎汽船宣布合并集装箱运输业务。但目前，三家公司并未透露有整合其他业务板块的计划，尽管它们在干散货物运输、油气运输以及滚装船运输方面均有各自的业务。

今年 8 月，三家公司宣布成立以区块链技术为导向的贸易数据共享平台，这对于它们来说是十分重要的一步。以往，三家公司之间常常竞争激烈。商船三井表示，传统贸易惯例十分依赖提单和一系列单证，这需要相当的人力和成本去完成，而贸易数据共享平台能很好地解决这一问题。

如果三家公司在集运板块之外加强合作，比如在特定的贸易航线如煤炭运输上进一步整合资源，不仅将大幅度降低成本，同时也将使三家公司成为行业的领先者，而不是追随者。

实际上，日本邮船正在通过整合货物资源、高效部署船舶等措施来减少压载航次，从而降低企业的运营成本。川崎汽船也表示，中小型干散货物运输市场正在回暖，但仍需要一定的时间来调整船舶供给与市场需求之间的平衡关系。



整合货物资源和更加高效地分配船舶，或许适用于三家公司，尤其是在澳大利亚至日本的煤炭运输航线上。

日本每年进口约 1.1 亿吨煤炭，用于满足国内的发电需要，而其中很大一部分是东京电力公司（Tokyo Electric Power）、东北电力公司（Tokyo Electric Power）等日本大型发电企业与澳大利亚大型煤炭生产商如嘉能可（Glencore）等签署一年期的合同，而煤炭的起运地往往是澳大利亚的纽卡斯尔。此外，日本从澳大利亚进口的煤炭多是收到基低位发热量（Net As Received, NAR）为 6,000 大卡的煤炭单一品种，这在一定程度上减少了货物运输上的麻烦。

类似地，日本的铁矿石进口，主要是日本新日铁（Nippon Steel）、日本住友金属工业公司（Sumitomo Metal Industries）等日本钢铁制造企业从澳大利亚力拓（Rio Tinto）等公司购买铁矿石，起运地主要是西澳洲的丹皮尔、黑德兰港。

日本三大船公司在上述提及的贸易航线上存在整合资源带来的成本优势外，还将进一步提高其议价能力，尤其是在面对相关原材料的生厂商和进口方方面。

干散货运输市场正在复苏，而且第四季度的传统旺季也将让市场参与者展露笑容，但市场的波动性仍然不可避免，从长远的角度来说，规模效应以及强劲的财务报表、良好的成本管控措施将有利于船公司在市场低迷中逐浪前行。

来源：航运界

【国际油运的市场“迷雾”】

由于需求和供应结构的调整，近年油轮运输平均运距不断变动，世界范围内的油气贸易和海上运输格局也相应发生变化，国际油运市场波动性增强

油气资源的分布与消费之间的不平衡催生了国际化的石油贸易，并进一步影响着世界经济的发展和经济体的战略安全。英国石油公司数据显示，去年原油国际贸易量达到 4241.3 万桶/日，占日均消费量 9655.8 万桶的 43.9%，其中海运是最大数量、高效和成本最低的石油运输方式。

从目前国际油运市场格局来看，市场化成分更加明显，主要的油运贸易也围绕供需端展开。石油输出国组织（欧佩克）仍然是全球最主要的原油供给方，北美、俄罗斯近年原油产能快速增长，全球原油供给市场逐渐形成三分天下的格局。从消费市场来看，也主要集中于北半球的亚太、北美、欧洲三大地区。

由于需求和供应结构的调整，近年油轮运输的平均运距不断变动，世界范围内的油气贸易和海上运输格局也在发生相应变化，国际油运市场波动性增强。除石油供需地缘关系的博弈之外，国际油运还充斥着多种市场“迷雾”。



过剩威胁

“过剩”是整个实体经济产业面临的最大潜在威胁。全球石油市场供大于求的基本面并未改变，尽管欧佩克落实了减产协定，但减产执行率一再降低。欧佩克最新公布的月度报告显示，欧佩克 8 月份原油产量下降 7.9 万桶/日至 3275.5 万桶/日；但需要实施减产的 11 个欧佩克成员国 8 月份减产执行率从 7 月的 86% 降至 83%。

与此同时，美国和俄罗斯这两大经济体正在经历前所未有的“石油繁荣”，在取得“页岩气革命”的胜利后，美国政府多举并措推行能源独立政策，“暂缓、修改或废除”奥巴马政府推出的“清洁电力计划”相关政令，并正式退出《巴黎协定》。从一系列动作来看，美国大概率不会加入减产梯队。美国能源信息署预估，今年美国原油日产量增加 40 万桶至 925 万桶，明年增加 59 万桶至 984 万桶。

俄罗斯时下正根据欧佩克的减产协议履行义务，8 月份石油产量日均减产 34.49 万桶，但其重要项目一直加码推进，亚马尔 LNG 项目已探明天然气储量约 1.3 万亿立方米，其中富含的凝析油储量约 6018 万吨。据悉，该项目首条生产线将于 10 月份投产，2019 年全面投产后每年可生产 1650 万吨液化天然气、100 万吨凝析油。此外，俄罗斯不断研发并推广油气生产的新技术。据俄罗斯卫星网报道，日前俄罗斯秋明国立大学宣布研发出热气化学压裂技术，该技术最高可使石油产量增加 6 倍。根据该报道，服务公司计划将这项新技术推广应用，该技术很快就会应用于俄罗斯其他主要石油企业。

在需求端，全球石油的需求正在接近峰值。全球来看，34 个经合组织国家加上中国、俄罗斯及巴西，虽然这些国家的人口总和占全球人口的 40%，但石油消耗量却占全球总量的 70%。随着全球核心人口增长的停滞，及新技术、新能源的开放利用，加之消费大国中国、印度经济发展失速，意味着需求大幅增长的可能性不大。

中国已经成为全球最大的石油进口国，也是拉动贸易和油价的主要动力所在。但海关总署数据显示，8 月，中国进口原油 3398 万吨，相当于日进口量 800 万桶，为 1 月以来的最低水平。与之相对应，截至 7 月底，中国商业原油库存增至去年 9 月以来最高水平。石油储备方面，截至去年年中，中国建成了包括舟山、镇海、大连等在内的 9 个国家石油储备基地，可储备原油 3325 万吨。8 月初，全球在航最大油轮“泰欧”号停靠宁波港，交付超过 300 万桶来自中东的石油。市场预计，由于中国石油储备的基础设施建设还处于在建过程，随着库存逐渐填满，进口增速可能回落。

新能源威胁

市场正在见证包括石油在内的化石能源退出历史舞台，即便没有具体年限。新能源俨然已经开始冲击国际石油贸易格局，一改以往态度，传统的石油巨头已经在跃跃欲试，寻求在新能源变局下的突破口。例如，欧洲一些油气企业开始大规模投标海上风电项目，以实现投资组合的多样化。彭博新能源财经发布的《2016 年清洁能源投资》显示，去年全球可再生能源（不含大型水电）投资总额已经达到 2875 亿美元，较去年投资总额（3485 亿美元）下降约 18%。去



年，全球海上风电投资总额达到 299 亿美元，同比增长 40%，再创历史纪录。

同时，石油巨头们也在积极布局入股新能源企业以分散风险，将自身定位从“石油”转向“能源”，从单纯的石油供应转向能提供全套的能源解决方案。壳牌以 530 亿美元收购英国天然气集团，并加速布局能源转型，将新能源与天然气业务整合，全面布局投资新能源领域，包括清洁燃料、可再生能源和天然气发电。壳牌称，“随着全球人口增长，能源需求也将上升，我们必然需要大量能源。但我们需要的是更为清洁的能源，现在无疑正是全球能源实现转型的时机。”

同时，中东地区沙特阿拉伯、伊朗等产油国也对清洁能源兴趣浓厚，并对此投入大量资本。在重新评估自身的能源格局后，这些国家意识到：相比依赖石油获取收入，使用可再生能源为其经济和工业提供支持才是更具效益的长远之计。中东国家日照相当充足，这对于发展太阳能电力网具有非常大的成本优势。沙特阿拉伯一家新能源公司发布的《2017 年新能源在中东北非报告》指出，今后五年中东和北非地区在新能源领域项目的投入将达到 2000 亿美元。截至 2015 年，上述地区的新能源发电量已经达到 27.18 万千瓦；在摩洛哥、迪拜、阿布扎比等国家(地区)，太阳能电厂的发电量已经超过 10 万千瓦。

其他产油国如挪威、尼日利亚等，也都在加大对可再生能源的投资。挪威有意在未来 10—20 年达到可完全依靠新能源满足自身能源需求。在英国政府成功的政策引导和财政支持下，拥有大量海上平台技术和运营经验的英国能源企业，正向世界各地大量出口海风、浪、潮汐等清洁能源、设备与服务。

同时，全球产业生态正在重构，许多国家纷纷调整发展战略，在新能源、智能网联产业加快产业布局，作为燃料的石油能源也正在进入平台期。近日，工信部副部长辛国斌透露，中国将制订停止生产销售传统能源汽车的时间表，这是工信部针对燃油汽车禁售的首度表态。目前中国汽车保有量接近 2 亿辆，对燃油的需求量可想而知。此前，许多国家都给出了“禁售传统燃油汽车的时间表”：荷兰和挪威，2025 年；印度，2030 年；法国和英国，2040 年。德国也暗示将效仿，只是时间问题，多票通过为 2030 年。

新能源的崛起和化石能源的式微，似雾里看花，看好看衰从企业的行为或可洞知一二。继去年分拆海运和能源板块独立运营后，8 月下旬，马士基集团处置了其油气业务，以股票和债券组合交易形式，共计 74.5 亿美元的价格将马士基石油天然气公司(马士基石油)出售给道达尔公司。

实际上，在马士基集团内，马士基石油长期以来一直是作为马士基航运的对冲板块，以缓冲燃油成本的巨幅振动。半个世纪以来，马士基集团一直是丹麦北海的主要油气运营商，建立并维护丹麦在石油和天然气方面的自给自足。但马士基集团在经过市场评估过后，毅然决然进行了业务分拆和“瘦身”。从马士基石油近年的业绩来看，在 2010—2013 年间油价腰斩之前均获得盈利，2010 年盈利 16.59 亿美元，2011 年盈利 21.12 亿美元，2012 年盈利 24.44 亿美元，2013 年盈利 10.46 亿美元；2014—2015 年连续两年亏损(2014 年亏损 8.61 亿美元，2015 年亏损 21.46 亿美元)；2016 年开始扭亏，今年上半年盈利 5.19 亿美元。



油运雾里看花

关于国际油运市场的前景，主要的油运企业认为，从长期趋势看，虽然有所波动，但全球原油消费和贸易总体呈现持续且相对稳定的低单位数字增长趋势，海运贸易量的增速略高于消费量的增速，非经合组织地区的需求近年已经超越经合组织地区。此种供需和贸易格局之下，国际油运的路线也将发生调整。

首先，产油国减产和“页岩气革命”的成果，将使得国际原油市场形成北美、中东两大出口中心，美国将从当前的原油净进口国向重要的原油输出国转变，墨西哥和加拿大也将加大原油出口。而石油消费中心以中国和印度为主，并可能向更广阔的东南亚国家转移。因此，与之前从中东地区到东亚和欧美的航线距离相比，未来，北美到东亚、东南亚的海上石油运输路线的总航程将更短。此外，伴随着北极航线更多的商业实践，国际油运也将得到进一步拓展。

此外，油轮运力的供需情况也将影响国际油运走势，当前主要的油轮运力集中在石油供需地两端。据德鲁里预计，至 2019 年，全球油轮船队总载重吨将接近 5 亿吨，年复合增长率保持 3% 左右。但从手持订单看，2017、2018 年将是新运力交付的高峰期，加之老旧油轮退出和拆解进度缓慢，油轮运力过剩显现出一定的压力。近日的数据显示，过去 4 个月船东一直忙于订造新船，从载重吨来看，油轮船队运力增长创下 6 年来新高，VLCC 运力增长更为显著。

拥有 VLCC 最大运力的招商轮船 2017 年半年报分析，三季度，市场整体供需结构恶化，不足以支撑市场实质性反弹，市场将继续延续低迷走势。四季度，对于传统冬季市场反弹的力度，主要取决中国战略储备原油增量，西非、美湾、欧洲至远东长航线货载量和原油期货贸易机会能否促成 VLCC 浮舱需求。

国际能源结构之于中国重要非凡，中国对油气资源的国际依存度较高，中国提出的“一带一路”倡议为其参与国际能源治理、构建多元安全的能源供给结构提供了契机。“一带一路”沿线是世界上能源最富集的地区，也是中国最重要能源进口来源地。从石油贸易来看，2011—2016 年间中国从“一带一路”沿线国家和地区进口的原油数量占到中国原油进口总量的 65% 左右，且中国 70% 左右的成品油出口至“一带一路”沿线国家和地区。

当下，中国继续引领“一带一路”建设，号召对沿线贸易路线进行大力投资与开发，推动货物和服务约占全球 1/4 的地区内进行区域合作，中国油运企业参与“一带一路”沿线能源运输的市场前景非常广阔。

伴随着能源战略储备和“国油国运”战略的推进，中国石油企业成为油轮市场需求的主力，上半年，全球第一、第三和第六大 VLCC 租赁企业均为中国石油企业。但在国际油运领域，尽管“一带一路”倡议提供了诸多机遇，但中国企业作为公共承运商的竞争力还有待提升，日本三家航运企业、以及印度“国油国运”的运力投建，均是潜在挑战。

来源：航运交易公报



5. 船舶市场动态

【二手集装箱船市场重回活跃】

市场回暖、航线需求、企业破产和 KG 困境等多种因素推动之下，二手集装箱船市场量价齐升。

伴随着集运市场的触底回升，全球二手集装箱船市场重回活跃。前 8 月的二手集装箱船交易达到创纪录规模，不仅如此，交易价格也有所提升。

量价齐升

根据克拉克森数据统计，前 8 月，二手集装箱船的交易规模达到创纪录的 75 万 TEU，超过 2015 年创下的 64 万 TEU 的年度最高交易纪录。按照 TEU 进行计算，前 8 月，二手集装箱船的交易规模较去年全年的交易规模增长 60% 以上，其中 3000~8000TEU 型船交易数量大幅增加。

从 Alphaliner 的统计来看，同样能看到今年二手集装箱船交易的火爆。显而易见，今年全年的交易规模将远超过去几年。

与此同时，二手集装箱船价格相比去年也有提升。根据克拉克森截至 9 月 8 日的的数据，5 年船龄的 4500TEU 型船价格为 1100 万美元，较去年年底的 700 万美元上涨 57%; 5 年船龄的 2750TEU 型船价格为 1250 万美元，较去年年底的 1000 万美元上涨 25%; 10 年船龄的 1700TEU 型船价格为 800 万美元，较去年年底的 550 万美元上涨 45%。

市场因素

多种因素驱动二手集装箱船交易达到创纪录的水平。比如，巴拿马运河新船闸的开通，导致旧巴拿马型集装箱船难以满足航线新竞争需求而被出售; 韩国班轮公司前韩进海运去年年底破产后，其自有和租赁的大量船舶被推向二手船交易市场，为推动交易市场提供了动力; 德国多家面临财务困境的 KG 单船公司推涨二手船交易市场，自 2013 年开始，德国船东总计出售 53% 的船舶规模。与此同时，集运业的日益成熟，支撑了一个更具流动性的二手船交易市场的发展，当然，集运市场运力规模飞速增至 2000 万 TEU 的现状也助涨了二手船交易市场的交易。

活跃的二手集装箱船市场一方面预示着集运市场逐渐复苏，船队汰旧迎新的速度加快; 另一方面，为急于扩大船队规模的市场新入者带来了机会，比如森罗商船。自去年年底成立以来，森罗商船首先收购 11 艘前韩进海运的船舶，随后计划通过二手船交易市场迅速将其船队规模在今年年底扩充至 30 艘。



德鲁里指出，市场大量廉价的二手集装箱船使得森罗商船得以迅速扩大运力规模。德鲁里由此判断说，目前集运市场丰富的二手廉价集装箱船，意味着仍有“雄心勃勃的新来者强行进入的机会”。

来源：中港网

【油轮行业的机会来了！】

历史经验告诉我们每当一些周期性强的行业正处于周期底部，此时会是投资该行业龙头企业是最好的投资时机，同时这些投资有着非常高的安全边际，特别是该类行业龙头企业所发行的债券。在长期来看，这是其中一个最有效地获取超额收益的投资方法。

我们认为油轮行业目前正是这样的机会。油轮是功用是把大量的原油从产油地区运输到炼油厂，故此这行业本身有非常强的周期性。每隔 2 到 3 年油轮行业总会定期经历一个荣枯兴衰的周期，油轮供应和需求不断交织并推动行业的发展。

目前，油轮的运价正处于 5 年来的谷底，运价对大部分的油轮公司来说仅仅能覆盖运营成本。市场对这行业是悲观的。这个也能从资本市场对油轮公司的债券和股票的估值反映出来。

今天油轮行业面对的困境原因可以追溯至 2015 年，那曾是这行业在上一轮周期最美好的日子。当油价从每桶 100 美元下跌到 40 多美元时，这对油轮行业可以说是一个千载难逢赚取暴利的机会。

低油价对油轮有两方面的影响。一方面低油价通常会刺激对石油的需求，这样对油轮的需求也有所增加。另外在油价低迷时，油价期货市场会处于升水（远期价格高于现货价格），这情况下出现一个非常有吸引力的套利机会。

当 2 个月远期油价和现货油价的差价足够大并超过储存原油所需的成本时，对冲基金只需租用一艘 VLCC（超大型油轮的简称，可承载 2 百万桶原油），从现货市场购买原油并存到 VLCC 上，然后让船在海上漂泊 2 个月，期货合约到期时便把原油交付。若以每桶的套利利润为 50 美分，这交易 2 个月便能赚取 1 百万美元。

面对这么有利可图的套利机会，当时市场里超过 30 艘 VLCC 都被用作上述套利的储存工具，行业 5% 的运输能力就这样被抽走。在这背景下，当时 VLCC 运价一度冲破 10 万美元一天。同时油轮公司开始大量下建造新船的订单，新船的订单数量和新船订单占行业总油轮船队运输能力的占比也创了新高。这是油轮行业最高光的时刻。



但像所有周期一样，派对总是在众人最欣喜若狂的时候结束。2016 年当 OPEC 决定减产原油价格开始稳定下来。OPEC 减产对油轮行业的需求端打击是巨大的。OPEC 减产的目的是为了在 OECD 国家去库存，对原油的运输需求自然大幅下降。

另外当原油价格趋向稳定时，期货市场的正价差随之消失，上述有丰厚利润的套利机会也不复存在。当时那 30 多艘被用作储存的 VLCC 也重新回到市场作运输用途。

最后，2015 年在行业高点时所下得新船订单现在也陆续交付（一般造船需要 2 年时间）并投入市场服务。当供应增加同时碰上需求减少时，价格无法避免的出现崩盘。这也是今天行业所处的境地。

虽然目前的情况很恶劣，但上一轮行业从繁荣走向衰落的周期的教训告诉我们，很多导致今天行业困境的因素都是不可持续的。就像 2015 年时发生的所有的正面因素（期货正价差，供应不足等）而开启当年的牛市一样，导致今天行业困境的因素在未来 1 到 2 年最终也会得到逆转。

从短期看，OPEC 不可能永远处于减产的状态。全球未来对原油的需求增长需要 OPEC 的产出，OPEC 国家也极需要依靠出售原油收入来满足其财政需求。一旦 OPEC 的产出恢复正常，油轮运价必然会得到提升。

长期来看，中国和印度对原油不断增长的需求仍然是对油轮行业最大的驱动因素。2017 年上半年中国刚超越美国称为全球最大的原油进口国（每天 855 万桶，美国为 812 万桶）。目前中国每年的人均原油消费仅为 3.2 桶，与此对比的是全球人均 5.7 桶、欧洲 25.8 桶和美国 70.8 桶。假设未来中国每年的人均原油消费增加至全球的平均水平 5.7 桶，那么油轮行业就需要增加 260 艘 VLCC 来满足其需求。

另外行业自身对供应的调节也有一定的帮助。2017 年为新船交付的高峰期（5.2% 增长），18 和 19 年的增长分别会放缓至 4% 和 3.1%。目前新船订单占行业总油轮船队运输能力的占比为历史低点。在目前这样低迷的环境下，没有油轮公司愿意下新船的订单。故到了 2020 年，将没有新船交付（造船需要 2 年时间）。与此同时，随着现有油轮船队的船龄增长（一般可用 20-25 年），到 2020 年约 4.2% 船队的船龄将超过 20 年而很有可能被拆掉。到时候整个油轮行业的运力将进一步下降。

上述的驱动因素对我们最大的启示是：油轮行业中长期发展的基本面仍然是健康的，但目前资本市场对油轮行业的估值忽略了这些中长期的利好因素。

当我们执笔之际，油轮行业仍然受困于供应过剩，运价正在多年的低谷徘徊。债券和股票市场对这些负面的因素也完全反映在了估值上。像油轮行业里的一些龙头企业，当投资者在等待行业复苏时，投资其债券能带来非常丰厚的票息收益，同时在行业复苏后可享受更多价格上涨带来的回报。

来源：深蓝全球投资



【日媒：中国将遏制日本造船业复苏势头】

虽然今年以来日本造船业持续复苏，订单大增，但日本船企似乎并不乐观，面对中国造船业，日本船企依然有高度危机感。

根据日本船舶出口协会（JSEA）近期发布的报告，截止今年 8 月，日本船企接单量已经连续 8 个月维持增长。然而，日媒观点认为，日本造船业今年的复苏主要得益于中国造船业大幅削减产能，一旦市场复苏，中国船企再次强势进攻，日本造船业的复苏将迅速宣告失败。

据日经新闻报道，中国著名的造船中心之一浙江省舟山市，拥有超过 60 家造船厂。然而，目前，舟山市大部分船厂内只剩下生锈的起重机和船舶，几乎空无一人。浙江正和造船及其他舟山主要造船厂已经停止运营。

不过，熟悉舟山船企的舟山常石造船总经理奥村幸生则表示，这些中国船厂并未倒闭歇业。实际上，大部分闲置船厂正在做准备工作，一旦市场开始复苏将很快重新开始运营。在舟山，一些船用设备制造商已经从今年春季开始重新运转，目前正在为石油化工厂生产油罐。不过，这些配套商一直在等待造船市场复苏，从而重新回归到船用设备制造业务上。

自 2000 年以来，全球造船业两度衰退均与中国造船产能过剩有关。在船市兴旺时，中国民营钢铁和房地产企业相继涉足造船市场，凭借钢材和人工费用低的优势大量建造低价船舶。中国也成功取代了韩国成为全球第一大造船国。而由于全球船价不断下滑，日本船企因此陷入困境。

今年，为了解决产能过剩问题，中国政府宣布了新计划，希望将排名前 10 船企的市场份额从目前的 50%左右提高到 70%。主要船企将得到优惠融资，而驱动价格竞争的中小型船企理论上则将被淘汰或被并购。

尽管两大集团中船重工和中船集团正在整合运营，但民营船企的状况并未出现太大改变。由于大部分民营船企由当地企业家所有，这些企业家往往参与房地产等各类行业。当造船市场陷入低迷，这些企业家通常只是暂停船厂运营而转向其他业务，而一旦船舶需求回升之后，这些地方企业将重新回归造船市场。

9 月 13 日，JSEA 公布数据显示，日本船企接单量在今年前 8 个月持续增长，今年 8 月接单量更是增至去年同期的 2.8 倍。虽然日本船企接单量增长的一部分原因是由于 2016 年新船订单量太低，仅为 2015 年的六分之一，但主要原因是上半年船市明显复苏，全球市场需求回升了 30%。

虽然订单大增，但日本船企依然充满危机感。日本 Sanoyas 造船社长上田孝指出，必须在假设供给过剩再次出现的情况下思考业务发展方案，否则将无法继续生存。



一旦船市复苏，面对重新回归造船市场的中国船企，如何凭借技术或其他方面的优势与中国船企错位竞争，成为日本船企目前急需解决的问题。

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 | 321.50 | -2 | ↓ | 349.50 | -2 | ↓ | 0.00 | | | 515.50 | 2 | ↑ |
| 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 | 348.00 | -1 | ↓ | 353.00 | -1 | ↓ | 0.00 | | | 0.00 | | |
| Panama | 260.00 | 0 | | n/a | | | n/a | | | 515.00 | 0 | |
| Shanghai | 355.00 | -2 | ↓ | 0.00 | | | 0.00 | | | 0.00 | | |
| Singapore | 341.00 | 1 | ↑ | 366.50 | 3 | ↑ | 506.00 | -0.5 | ↓ | 516.00 | -0.5 | ↓ |
| Suez | 396.00 | 0 | | 518.00 | 0 | | n/a | | | 884.00 | 0 | |
| Tokyo | 360.00 | -5 | ↓ | 363.00 | -12 | ↓ | 0.00 | | | 595.00 | -25 | ↓ |

来源：Bunker Ports News Worldwide

截止日期：

2017-09-23

◆ 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 35 周 | 第 34 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 | 2,550 | 0 | 0.0% | |
| 超灵便型 Ultramax | 63,000 | 2,400 | 2,400 | 0 | 0.0% | |
| 灵便型 Handysize | 38,000 | 2,100 | 2,100 | 0 | 0.0% | |
| 油 轮 | | | | | | |
| 船 型 | 载重吨 | 第 36 周 | 第 35 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 | 4,100 | 0 | 0.0% |
| MR | 52,000 | 3,400 | 3,400 | 0 | 0.0% |

截止日期: 2017-09-19

(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 |
| 4 | BC | 400,000 | | - | Pan Ocean - S. Korean | Undisclosed | |
| 2 | BC | 400,000 | | - | Korea Line Corp - S. Korean | Undisclosed | |
| 2 | BC | 400,000 | S. Korean & Chinese Yards | - | H Line Shipping - S. Korean | Undisclosed | against T/C to Vale |
| 2 | BC | 400,000 | | - | SK Shipping - S. Korean | Undisclosed | |
| 10 | BC | 400,000 | | - | ICBC Leasing/China Merchants - JV Chinese | Undisclosed | |
| 1 | BC | 34,000 | Hakodate Dock, Japan | 2019 | Itochu - Japanese | Undisclosed | |
| 2 | TAK/GAS | 5,000 cbm | Sasaki, Japan | 2018 | Toda Kisen -Japanese | Undisclosed | |
| 1 | PASS | 596 pax | Fincantieri, Italy | 2020 | Silversea Cruises - Monaco | 37,260 | luxury cruise line |
| 1 | PASS | 6,000 gt | Vard Holdings, Norway | 2019 | Coral Princess Cruises - U.S.A | Undisclosed | |
| 4+4 | ROR | 5,000 | Guangzhou, China | 2019-2020 | Grandi Navi Veloci - Italian | 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 |
| CAPE CLAUDINE | BC | 181,258 | | 2011 | S. Korea | 3,050 | Songa Bulk - Norwegian | |
| CDBL ORE | BC | 180,300 | | 2011 | China | 12,000 | Greek | |
| CDBL ACE | BC | 175,931 | | 2011 | China | 12,000 | Greek | en bloc |
| CDBL ERA | BC | 175,911 | | 2011 | China | 12,000 | Greek | |
| CDBL IVY | BC | 175,851 | | 2011 | China | 12,000 | Greek | |



| | | | | | | | |
|-------------------------|----|---------|------|-------|-------|--------------------------|-------------------|
| RUGIA | BC | 176,505 | 2011 | China | 2,600 | Safe Bulkers - Greek | bank driven sale |
| ATLANTIC MOON | BC | 82,188 | 2012 | Japan | 2,050 | Songa Bulk - Norwegian | |
| UNITED LIBERTY | BC | 81,837 | 2015 | Japan | 2,485 | JP Morgan - U.S.A | |
| AZALEA SKY | BC | 80,594 | 2012 | Japan | 2,200 | Italy | |
| SELANDIA | BC | 79,508 | 2011 | China | 2,680 | Technomar - Greek | en bloc*, on subs |
| BURGIA | BC | 79,403 | 2010 | China | 2,680 | Technomar - Greek | |
| AOMI | BC | 77,215 | 2007 | Japan | 1,250 | Chinese | coal carrier |
| BULK MONACO | BC | 76,596 | 2008 | Japan | 1,380 | Greek | |
| MARIA THEO | BC | 74,381 | 2000 | Japan | 770 | Chinese | |
| SEAWING I | BC | 73,901 | 2005 | China | 850 | Chinese | |
| GUANGZHOU HUANGPU H3069 | BC | 64,000 | 2016 | China | 2,200 | Scorpio - Monaco | |
| SONGA MARLIN | BC | 58,693 | 2009 | China | 1,380 | Thoresen - Thai | |
| CS SORAYA | BC | 57,000 | 2010 | China | 1,070 | Densa Shipping - Turkish | en bloc each* |
| CS SONOMA | BC | 56,704 | 2010 | China | 1,070 | Densa Shipping - Turkish | |
| SANTA PHOENIX | BC | 56,045 | 2006 | Japan | 1,180 | Meghna - Bangladesh | |
| PARVATHY | BC | 50,327 | 1999 | Japan | 540 | Undisclosed | |
| MAGNOLIA ACE | BC | 28,389 | 2010 | Japan | 800 | 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 |
|---------------|----|--------|-------|------|----------|-------------|------------------|----|
| KAETHE P | CV | 65,695 | 5,040 | 2006 | S. Korea | 950 | Undisclosed | |
| DUCK HUNTER | CV | 55,495 | 4,132 | 2004 | S. Korea | 1,100 | Asian Based | |
| EM ATHENS | CV | 32,350 | 2,506 | 2000 | S. Korea | Undisclosed | Euroseas - Greek | * |
| EM OINOUSSES | CV | 32,321 | 2,506 | 2000 | S. Korea | Undisclosed | Euroseas - Greek | * |
| VIKING EAGLE | CV | 23,482 | 1,740 | 2006 | China | 830 | Undisclosed | |
| CONMAR ISLAND | CV | 10,408 | 905 | 2008 | Germany | 590 | German | |
| SUZANNE | CV | 10,747 | 841 | 1994 | Japan | 200 | Undisclosed | |

多用途船/杂货船

| 船名 | 船型 | 载重吨 | TEU | 建造年 | 建造国 | 价格(万美元) | 买家 | 备注 |
|----------|----|-------|-----|------|----------|---------|-------------|------|
| VALBELLA | GC | 9,146 | | 1992 | S. Korea | 60 | Undisclosed | 上期更正 |

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 |
|-------------|-----|-------|-----|------|--------|---------|--------------------|------|
| BLUE GARNET | TAK | 6,870 | | 2010 | Turkey | 1,350 | Essberger - German | stst |



◆ [上周拆船市场回顾](#)

| 孟加拉国 | | | | | | | |
|-----------------|-----|---------|--------|------|----------|-----------|-----------------|
| 船名 | 船型 | 载重吨 | 轻吨 | 建造年 | 建造地 | 价格(美元)/轻吨 | 备注 |
| SRI PREM POORVA | BC | 69,286 | 10,010 | 1994 | Japan | 400 | |
| WESTERBURG | CV | 30,291 | 10,443 | 1997 | Poland | 423 | |
| LA PAZ | TAK | 299,700 | 40,970 | 1995 | Denmark | 415 | as is Singapore |
| KANATA SPIRIT | TAK | 113,022 | 18,034 | 1999 | S. Korea | 413 | |

| 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 |
| JAMILEH | GC | 7,879 | 4,282 | 1986 | Germany | 405 | |

| 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 |
| MAERSK PEMBROKE | CV | 38,250 | 12,250 | 1998 | Germany | 302 | green recycling |

◆ [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 |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| 2017-09-22 | 658.61 | 786.52 | 5.8569 | 84.371 | 894.19 | 63.727 | 879.01 | 201.76 | 17198.0 |
| 2017-09-21 | 658.67 | 781.93 | 5.8538 | 84.429 | 888.58 | 63.596 | 883.59 | 202.4 | 17181.0 |
| 2017-09-20 | 656.7 | 787.49 | 5.8923 | 84.144 | 888.19 | 63.814 | 883.81 | 202.92 | 17201.0 |
| 2017-09-19 | 655.3 | 784.03 | 5.8822 | 83.838 | 886.4 | 63.884 | 884.85 | 202.82 | 17192.0 |
| 2017-09-18 | 654.19 | 781.37 | 5.8896 | 83.68 | 888.4 | 64.023 | 880.21 | 201.17 | 17288.0 |

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 |
|------------|----|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 09-21-2017 | 美元 | 1.17889 | 1.19444 | 1.23722 | 1.27333 | 1.32833 | 1.49100 | 1.76761 |
| 09-20-2017 | 美元 | 1.17889 | 1.19556 | 1.23556 | 1.27278 | 1.32306 | 1.48000 | 1.74733 |
| 09-19-2017 | 美元 | 1.17889 | 1.19667 | 1.23722 | 1.27167 | 1.32611 | 1.47861 | 1.74428 |
| 09-18-2017 | 美元 | 1.17889 | 1.19556 | 1.23611 | 1.26944 | 1.32500 | 1.47444 | 1.73983 |
| 09-15-2017 | 美元 | 1.17889 | 1.19611 | 1.23722 | 1.27278 | 1.32389 | 1.47111 | 1.73206 |

Total Shipping