



全一海运市场周报

2017.10 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2017.10.23 - 10.27\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场货量平稳复苏 多数航线运价上涨】

本周，中国出口集装箱运输市场总体需求平稳复苏，航商在多数航线上执行运价上涨计划并取得不同程度成功，综合指数上涨。10月27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806.81点，较上期上涨8.0%。

欧洲航线：工厂基本复工，货量有所恢复。同时市场仍有航班停航，总体舱位有所减少，上海港船舶平均舱位利用率回升至95%左右，供需关系趋于平衡。多家航商对后市圣诞货量预期较为乐观，对11月初出运航班的订舱运价进行上调，幅度在200~300美元/TEU不等。10月27日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为744美元/TEU，较上期上涨9.3%。

北美航线：10月密歇根消费者信心指数为101.1点，较上月上升5.8点，反映当地消费者消费意愿有所加强，有助于货量增长。本周，美西航线仍有多个航班停航，市场总体运力维持在相对低位，市场基本面持续改善，上海港船舶平均舱位利用率接近满载，多家航商如期执行运价上涨计划。10月27日，上海出口至美西基本港市场运价（海运及海运附加费）为1512美元/FEU，较上期上涨10.7%。美东航线，市场仍有部分航班停航，供需关系良好，上海港船舶舱位利用率在95%左右，并有部分航班满载，市场迎来大面积普涨，即期市场运价大幅上升。10月27日，上海出口至美东基本港市场运价（海运及海运附加费）为2075美元/FEU，较上期上涨18.2%。

波斯湾航线：市场运输需求平稳，在部分航商运力控制措施支撑下，上海港船舶平均舱位利用率维持在95%的较好水平。因航商市场策略有所分化，运价涨跌互现，总体小幅上升。10月27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576美元/TEU，较上期上涨1.1%。

澳新航线：本周货量稳中有升，上海港船舶平均舱位利用率接近满载。由于基本面良好，涨后运价基本企稳，并在部分航商跟涨推动下，市场运价继续上升。10月27日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为1100美元/TEU，较上期上涨4.6%。

南美航线：运输需求总体稳定，上海港船舶平均舱位利用率维持在95%以上，并有部分航次满载。多数航商对自11月初起的航班执行运价上涨计划，即期市场运价明显上升。10月27日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为2929美元/TEU，较上期上涨15.1%。



日本航线：运输需求总体平稳，市场运价小幅波动。10月27日，中国出口至日本航线运价指数为672.82点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【市场需求逐步趋弱 沿海运价应声下跌】

本周，沿海散货运输需求整体下滑，虽然北方发运港船舶压港依旧严重，且海沙占据部分运力，但运价随需求走弱进入下行通道。10月27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1241.43点，较上周下跌3.0%。

煤炭市场：本周上半周正值十九大会议期间，沿海六大电厂日均耗煤量下滑至60万吨左右，降幅创近两期新高，电厂库存随之回升，期末已上升至1000万吨以上，因此下游需求减弱，采购节奏放缓。进入下半周，随着十九大会议胜利闭幕，下游钢铁、工地生产逐步恢复，市场询盘逐渐增多，运输需求显增多迹象，运价一度欲反弹。但23日发改委发布关于做好迎峰度冬期间煤炭市场价格监管的通知，保供抑价决心凸显。加之市场煤价走势趋弱，本期环渤海动力煤价格指数再降1元至582元，指数已连续三期下降，累计跌幅4元/吨。市场普遍预计煤价将进一步有所下调，观望情绪渐浓，影响北上派船积极性，市场对运力需求有限，运力供给紧张现象逐步驱缓。沿海煤炭市场总体成交清淡，运价继续弱势下跌。

10月27日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1318.12点，较上周下跌4.0%。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42.2元/吨，较上周同期下跌5.2元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为45.3元/吨，较上周同期下跌5.1元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为51.4元/吨，较上周同期下跌5.3元/吨。华南航线：秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为50.0元/吨，较上周同期下跌5.3元/吨。

金属矿石市场：本周国内钢厂高炉开工率小幅回升，对铁矿石的需求有所增加，港口铁矿石库存量持续下降。但钢厂大多以低库存策略为主，采购积极性不强，本周沿海矿石货盘不多。且受累于煤炭运价下跌，10月27日，沿海金属矿石货种运价指数报收1202.04点，较上周下跌1.2%。

粮食市场：近期北方港口玉米集港量增加，港口玉米报价高位回落。且受进口粮食冲击，内贸南北线粮食成交并不活跃，据悉5-7万吨货量的成交价在65元/吨左右。加之煤炭运价下跌，市场氛围不佳，沿海粮食运价继续下跌。10月27日，沿海粮食货种运价指数报收1231.06点，较上周下跌4.4%。

国内成品油市场：近期国内成品油市场仍延续柴强汽弱格局运行，但是国内柴油价格涨势已放缓。临近月底，“银十”也接近尾声，柴油需求处于转淡期，市场促销赶量为常态，因此国内成品油市场将存一定下行压力。10月27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

【众多利空因素叠加 三大船型高位下滑】

本周天气好转，市场可用运力增加，而铁矿石、煤炭、粮食等货盘较少，干散货运输市场活跃度下降，气氛转弱，三大船型租金、运价均高位回落，中国进口干散货综合指数下跌。10月26日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数（CDFI）为1150.91点，运价指数为915.29点，租金指数为1504.35点，较上周四分别下跌4.3%，3.0%和5.4%。

海岬型船市场：本周海岬型船太平洋市场运价高位回落，大西洋市场运价小幅波动。部分地区钢厂已开始限产，全国主要钢厂高炉开工率有所下滑，铁矿石的需求受到一定影响。太平洋市场，上周末大风致国内部分港口压港，原本下跌的市场在本周初止跌企稳，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价稳定在8.5美元/吨左右；下半周，天气好转，澳洲货盘偏少，市场可用运力增多，远程矿航线成交少，缺乏支撑，供暖季限产压力显现，太平洋市场铁矿石运价承压下行。26日成交记录显示，17万吨货盘，受载期为11月5-7日，澳大利亚丹皮尔至青岛航线成交运价为8.15美元/吨。周四，中国北方至澳大利亚往返航线TCT日租金为21817美元，较上周四下跌7.6%。澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为8.139美元/吨，较上周四下跌7.5%。远程矿航线整体成交稀少，巴西图巴朗至青岛航线运价小幅波动。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为17.888美元/吨，较上周四下跌0.5%。

巴拿马型船市场：本周巴拿马型船两大洋市场租金、运价承压下行。太平洋市场，一方面中国沿海运价开始下跌；另一方面，海岬型太平洋市场快速回调，巴拿马型船太平洋市场气氛转弱；其次，国内煤价下跌，贸易商多以观望为主，进口煤船运需求下降；最后，南美、美湾和美西粮食货盘减少，市场活跃度下降。本周众多利空因素叠加，巴拿马型船太平洋市场呈现货少船多局面，租金、运价触顶回落。周四，中国南方经东澳大利亚至中国往返航线TCT日租金为13600美元，较上周四下跌4.1%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为7.279美元/吨，较上周四下跌2.5%；美西塔科马到中国北方港口粮食航线运价为24.855美元/吨，较上周四下跌1.7%。粮食航线，美湾上月飓风影响尚未完全消除，粮食出货仍旧缓慢；南美市场粮食出货季进入尾声，货盘稀少；整体而言，粮食货盘少，FFA远期合同价格走软，市场气氛不佳，粮食航线租金、运价承压下调。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为32.370美元/吨，较上周四下跌2.4%；美湾密西西比河至中国北方港口粮食运价为43.500美元/吨，较上周四下跌2.7%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场租金、运价缓慢回落。本周市场镍矿、钢材、煤炭等货盘均减少，而可用运力较多，租金、运价下跌。25日市场报出，5.7万载重吨船，10月下旬阳江交船，经菲律宾，中国南部还船，运输镍矿，成交日租金为13000美元。周四，中国南方至印尼往返航线TCT日租金为12095美元，较上周四下跌2.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为8.777美元/吨，较上周四下跌0.5%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为9.357美元/吨，较上周四下跌0.1%。



(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价小幅回调 成品油运价波动盘整】

本周国际原油供应相关数据和消息不断影响油价，周二沙特石油部长希望就算减产协议结束后，也能长期增加对产出的限制，之后俄罗斯表态同意将石油减产协议延至明年年底。周四，在美国众议院接近全票通过扩大对伊朗制裁的议案后，本周原油价格持续上涨，不断创当月新高，布伦特原油期货价格周四报 59.48 美元/桶，较上周上涨 3.9%。全球原油运输市场大船虽然运价上升势头出现了轻微的停顿，但并不影响市场信心的恢复。中型船运价小幅上涨，小型船运价有涨有跌。中国进口 VLCC 运输市场增长势头放缓，运价小幅回落。10 月 26 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 826.54 点，较上周下跌 2.3%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场船东挺价与货主压价对峙激烈，成交较上周减少，运价小幅回调。前半周，两大航线市场相对安静，运价延续上周五走软态势。中东市场 11 月上旬货盘成交接近尾声，老旧船成交价格较低，现代型船运价滞涨回调。西非航线运价走势与中东一致。后半周，中东市场月中货盘放出，成交价坚挺于 WS70 之上，市场氛围转好，大部分船东对后市仍持乐观态度。周四，中东湾拉斯努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS71.31，较上周四下跌 2.6%，CT1 的 5 日平均为 WS71.48，较上周微涨 0.4%，等价期租租金（TCE）平均 2.6 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS72.27，下跌 1.8%，平均为 WS71.92，TCE 平均 3.1 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场西非航线运价小幅上升，地中海航线运价持续上涨。西非至欧洲市场本周受西非运力收紧的影响气氛依旧活跃，运价波动上涨至 WS99 左右，TCE 约 1.3 至 1.8 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，尼日利亚至瑞典，11 月 9 日货盘，成交运价为 WS85。地中海和黑海航线因部分港口延误导致市场整体运价上涨到 WS100 至 WS105，TCE 约 1.8 至 2.1 万美元/天。亚洲进口主要来自俄罗斯，该航线一艘 13.5 万吨级船，新罗西斯克至韩国，11 月 11 日货盘，成交包干运费为 310 万美元。中国进口主要来自非洲，该航线一艘 13 万吨级船，苏丹至中国，11 月 15 至 17 日货盘，成交运价为 WS115。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场整体活跃度基本和上周持平，运价有涨有跌。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS109（TCE 下滑至 0.5 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS158 水平（TCE 上升至 2.5 万美元/天）。一艘 8 万吨级船，杰伊汉至地中海，10 月 31 日货盘，成交运价为 WS130。北海短程和波罗的海短程运价相对稳定在 WS122、WS99，TCE 分别为 2 万美元/天和 1.7 万美元/天，与上周变化不大。波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价小幅回升，分别在 WS135 和 WS127，TCE 分别为 1.2 万美元/天、1.5 万美元/天。一艘 8 万吨级船，马来西亚至澳大利亚布里斯班，10 月 25 日货盘，成交运价为 WS135。

国际成品油轮（Product）：本周成品油运输询价有限，市场活跃度不足，整体运价水平波动盘整。印度至日本 3.5 万吨级船运价保持在 WS161（TCE 约



0.7 万美元/天)。波斯湾至日本航线运价与上周相比窄幅下跌, 5.5 万吨级船运价跌至 WS111 (TCE 约 0.6 万美元/天); 7.5 万吨级船运价跌至 WS112 (TCE 大约 1 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价维持在 WS78 水平 (TCE 在保本点附近); 欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价仍然在 WS98 (TCE 依旧在保本点附近)。欧美三角航线 TCE 大约维持在 0.3 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际散货船价震荡 内河散货船价普跌】

10 月 18 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 770.13 点, 环比下跌 1.56%。其中, 国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别下跌 0.39%、0.58%、3.51%; 沿海散货船价综合指数分别上涨 0.22%。

BDI 指数回踩 1308 点后, 10 连涨强势反弹至 1552 点 (周二), 环比上涨 8.30%。散货船东普遍处于盈利状态, 但受前期散运市场运价震荡盘整影响, 二手散货船价格涨跌互现。本周, 5 年船龄的国际散货典型船舶估价: 35000DWT—1098 万美元、环比跌 1.95%; 57000DWT—1563 万美元、环比涨 3.25%; 75000DWT—1769 万美元、环比涨 0.43%; 170000DWT—3104 万美元、环比跌 3.75%。受不同地区和不同的假期的影响, 散运市场表现略显迟滞, 随着时间推进, 各类型船租金和运价逐步反弹。目前, 散运市场整体气氛向好, 市场租金和运价维持坚挺, 船东购船较为积极, 预计二手散货船价格或继续震荡回升。本周, 二手散货船成交活跃, 共计成交 17 艘, 总运力 104 万 DWT, 成交金额 15175 万美元。

伊拉克库尔德地区油田被迫关闭, 伊朗核协议的不确定性令中东局势愈发紧张, 市场担忧美国重新制裁伊朗, 加上美国活跃钻机数下降, 为油市带来有效提振。布伦特原油现货价格收于 57.82 美元/桶 (周二), 环比上涨 3.64%。美银美林将 2017 年四季度布伦特原油预估从每桶 50 美元上调至 54 美元, 该行还将 2018 年上半年布伦特原油预估从每桶 49.50 美元上调至 52.50 美元。本周, 油运运价表现震荡, 二手油轮船价依旧下走, 5 年船龄的国际油轮典型船舶估价: 47000DWT—2031 万美元、环比跌 0.69%; 74000DWT—2486 万美元、环比涨 0.09%; 105000DWT—2591 万美元、环比跌 1.90%; 158000DWT—4642 万美元、环比跌 0.01%; 300000DWT—5444 万美元、环比涨 0.56%。2017 年, 全球原油船队新增运力创下 6 年的新高, 未来 20 年内全球石油需求前景仍然尚不明朗。BIMCO 预计, 超过 2800 万 DWT 在今年交付的原油轮将会考虑取消或是推迟交付。全球的炼油厂的产量仍在下降, 原油海运需求减少的局面未得到任何缓解, 预计油轮船价止跌回稳仍需等待。本周, 二手国际油轮成交低迷, 共计成交 4 艘, 总运力 27 万 DWT, 成交金额 4000 万美元。

沿海运价高位震荡, 散货船价格稳中有涨。本周, 5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价: 1000DWT—121 万人民币、环比涨 0.70%; 5000DWT—760 万人民币、环比跌 0.44%。近期, 国内煤炭价格稳中有跌、下游采购热情依旧, 钢厂利润高企、铁矿石采购活跃, 新粮陆续上市、贸易商采购升温, 沿海散货运需求短期表现活跃。加上南方台风促使船舶周转缓慢, 北方港口缺货致使船舶压港增加, 船东对市场充满信心, 报价大幅提高, 预计沿海散货运价上行还将持续一段时间, 二手散货船价格短期稳中看涨。本周, 沿海散货船成交稀少, 成交船舶吨位以 5000DWT 为主。



内河散货运输需求有所回落，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 6.84%；1000DWT--91 万人民币、环比跌 3.75%；2000DWT--186 万人民币、环比跌 0.34%；3000DWT--260 万人民币、环比跌 3.26%。9 月全国首套房平均利率为 5.22%，相当于基准利率 1.06 倍，环比上升 2.01%，同比上升 17.66%，排队等待额度已是普遍现象。总体来说，房地产调控持续，区域性房企压力明显，内河建材运输需求疲软，预计内河散货船价格将震荡回调。本周，因船价下跌，船东购船积极，内河散货船成交增加，共计成交 103 艘，总运力 11.7 万 DWT，成交金额 8779 万元人民币。

来源：上海航运交易所

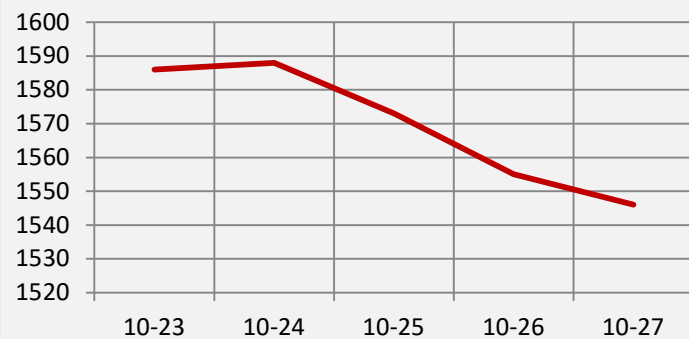
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

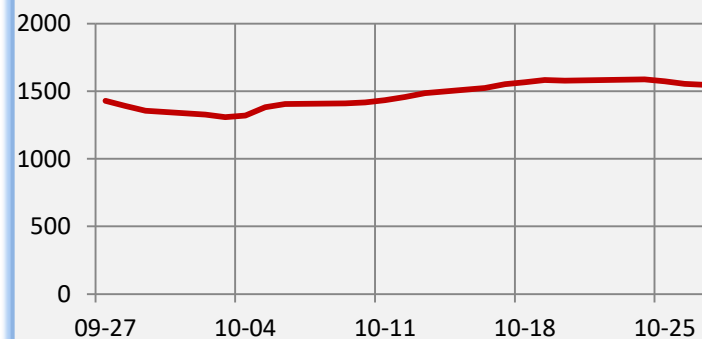
波罗的海指数	10 月 23 日		10 月 24 日		10 月 25 日		10 月 26 日		10 月 27 日	
BDI	1,586	+8	1,588	+2	1,573	-15	1,555	-18	1,546	-9
BCI	3,187	+42	3,202	+15	3,202	0	3,182	-20	3,220	+38
BPI	1,642	-1	1,626	-16	1,592	-34	1,553	-39	1,517	-36
BSI	1,128	+2	1,130	+2	1,129	-1	1,117	-12	1,100	-17
BHSI	683	+4	687	+4	690	+3	688	-2	687	-1



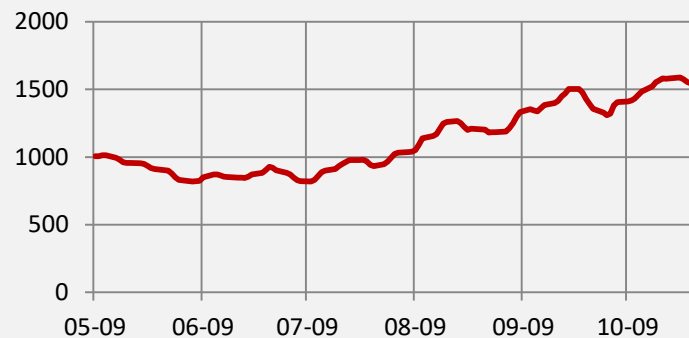
上周 BDI 指数走势



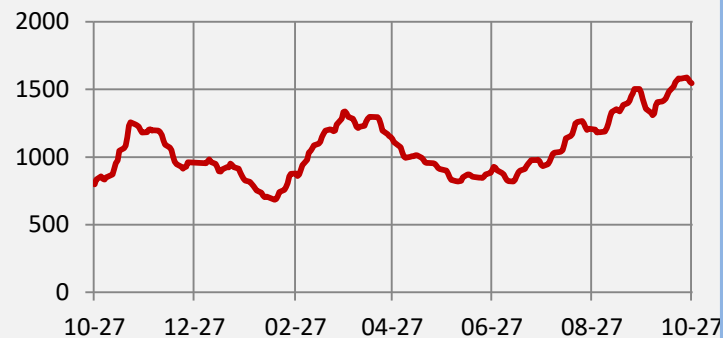
近一个月 BDI 指数走势



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 42 周	第 41 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	20,750	19,000	1750	9.2%
	一年	18,000	17,000	1000	5.9%
	三年	15,250	15,000	250	1.7%
Pmax (76K)	半年	13,500	13,500	0	0.0%
	一年	13,000	12,500	500	4.0%
	三年	12,750	12,500	250	2.0%
Smax (55K)	半年	12,250	12,250	0	0.0%
	一年	11,500	11,250	250	2.2%
	三年	11,250	11,000	250	2.3%
Hsize (30K)	半年	9,000	8,750	250	2.9%
	一年	9,250	9,000	250	2.8%
	三年	9,250	9,250	0	0.0%

截止日期: 2017-10-24

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

African Buzzard 2014 66652 dwt dely Norfolk end October trip redel Egypt Mediterranean \$22,500 daily - Cargill

Alpha Wisdom 2012 81305 dwt dely Caofedien prompt trip via NoPac redel Singapore-Japan \$12,500 daily - cnr

Amami 2011 98681 dwt dely Yantai 31 Oct 7/9 months redel worldwide \$14,000 daily - JSSSC

Asia Ruby II 2013 62995 dwt dely Dakar 28 Oct/02 Nov trip via NCSA redel India \$18,800 daily - cnr

Bao Run 2014 63800 dwt dely Canakkale prompt trip via Black Sea redel Indonesia \$20,500 daily - Caravel



Bolero 1997 25008 dwt dely Mumbai spot trip redel Red Sea excluding Yemen \$15,500 daily - cnr

Bonas 2010 51687 dwt dely Mundra prompt trip via Sohar redel Mesaieed intention aggregates \$11,000 daily - cnr

Chin Shan 2004 175569 dwt dely ex drydock Qinhuangdao prompt trip via E Australia redel Singapore-Japan \$25,000 daily - NYK

Chrysanthi S Ausca relet 2012 80268 dwt dely Canakkale prompt trip via Black Sea redel Singapore-Japan approximately \$20,500 daily - Louis Dreyfus

Dubai Crown 2005 55338 dwt dely Richards Bay 01/10 Nov trip redel PG/west coast India \$12,500 + \$250,000 bb - cnr

Gemini 2010 55781 dwt dely Praia Mole prompt trip redel US Gulf approx \$12,750 daily - ArcelorMittal

Hamburg Pearl 2016 39359 dwt dely Gresik prompt trip via Australia redel Singapore-Japan \$14,000 daily - cnr

Jing Lu Hai PGSC relet 2015 77927 dwt dely Canakkale prompt trip via Black Sea redel south east Asia \$13,000 daily plus \$300,000 bb - Hudson

Kythira 1 2011 81398 dwt dely Kunsan prompt trip via NoPac redel Singapore-Japan \$14,000 daily - ADMI

Lake Dawn 2013 81902 dwt dely Toyama Shinko 26/31 Oct trip via NoPac redel Japan \$16,000 daily - cnr

Mangas 2011 173918 dwt dely aps Sudeste 06/10 Nov trip redel Singapore-Japan \$20,000 daily + approx \$1,000,000 bb - Trafigura

Medi Manila 2014 57903 dwt dely Lianyungang 31 Oct/01 Nov trip via Philippines redel China intention nickel ore \$12,500 daily - cnr

Nikolas XL 2006 82379 dwt dely Black Sea prompt trip redel PMO \$21,000 daily - Langlois

Nikos N 2011 53815 dwt dely Yuzhny 04/07 Nov trip redel China \$18,250 daily - Langlois

Odysseas L 2013 81259 dwt dely Busan prompt trip via Vancouver redel China \$14,000 daily - Raffles

Orient Rise 2010 56700 dwt dely Canakkale prompt trip redel Singapore-Japan approx \$19,000 daily - Meadway



Pictor 2002 76598 dwt dely Praia Mole 04/08 Nov trip via Tubarao redel Continent \$18,750 daily - Cargill

RB Ariana 2017 81334 dwt dely Phu My 01/05 Nov trip via Indonesia redel Mariveles \$16,000 daily - Cobelfret

Serene Susannah 2010 57181 dwt dely Singapore spot trip via Indonesia redel China \$13,500 daily - IMC

Summit Success 2005 82922 dwt dely Gibraltar 30 Oct/05 Nov trip via Baltic & Egypt redel Cape Passero duration abt 55 days \$11,500 daily - ADMI

Teng Hang 2011 35022 dwt dely Lianyungang prompt trip redel Persian Gulf \$10,000 daily - South Korean charterer

Zheng Rong 2013 81793 dwt dely SW Pass 05/15 Nov trip Skaw-Passero \$12,500 daily plus \$250,000 bb - ADMI

(2) 期租租船摘录

Coretalent OL 2014 31669 dwt dely CJK 24 Oct 5/8 months trading redel worldwide \$9,550 daily - Fortuna

Leo Ocean 2015 60970 dwt dely New Orleans 06 Nov min 85/max 130 days redel Singapore-Japan \$19,700 daily - XO Shipping

Star Gwyneth 2006 82790 dwt dely Lumut 24/25 Oct 6/8 months redel worldwide \$14,000 daily - Jera Trading

4. [航运市场动态](#)

【马施云：船舶运营成本将会在 2017 和 2018 年增长】

根据国际会计和航运咨询公司马施云会计师事务所最新的一份调查报告显示，船舶运营成本预计于 2017 年和 2018 年有所上升。

船舶维修和备件是最有可能在这两年成本上升的板块。

这项调查是基于国际航运业重要参与者的回答，主要是欧洲和亚洲的船东和经理，该调查披露船舶运营成本很有可能在 2017 年提高 2.1%，在 2018 年增长 2.4%。



船舶维修的成本预计于这两年上涨 2.0%，预计 2017 年备件开支上涨 2.0%，在 2018 年上涨 1.9%。与此同时，入坞开支预计分别于 2017 年和 2018 年上涨 1.7%和 1.8%。

船员工资支出预计于 2017 年和 2018 年都上涨 1.7%，其他船员成本可能于 2017 年上涨 1.6%，于 2018 年上涨 1.5%。

受访者预计这两年的润滑油成本上涨 1.6%，与此同时，这两年必备品成本增加分别为 1.5%和 1.7%，2017 年和 2018 年管理费用上涨的幅度分别是 0.7%和 1.0%。

2017 年和 2018 年的船体和机械保险成本预计会增加 0.5%和 1.0%，预计保赔协会保费成本在 2017 年上涨 0.7%，在 2018 年上涨 1.1%。

据预计，2017 年总成本增加最多的是平均 2017 年涨幅为 4.8%、2018 年涨幅为 3.8%的海工部门。通过对比，在集装箱板块，17 年和 18 年的预计成本增加仅为 1.1%和 0.8%。

散货船运营成本方面预计于 2017 年和 2018 年分别上涨 1.9%和 2.4%，油轮板块的话将于 17 年上涨 2.1%，18 年上涨 2.7%。

一名受调查者表示，“船员成本占了我们运营支出的 60%，当船员需求很高——但是船员人数有限时，船东需要增加船员成本来满足日益增长对船员的需求。”

另一名参与此次调查的人士回答道，“大多数航运企业尤其是那些运营油轮和液化气船的公司，正展望 2018 年通过增加成本来雇佣合格船员。”

也有不少人反馈会增加法规遵从成本。

有参与者，“其他方面，某个市场板块也有预计成本的增加，比如在海工业，预计于 2018 年将增加 3.5%的船员工资支出，散货船板块将增加 1.4%，集装箱船板块将增加 0.7%。海工板块在未来两年内将面临运营成本上最大的增长。”

在将来的某个时期，海工业对于船舶经营人和投资商将会充满挑战。这份调查报告也披露了为什么一年可以在航运业变得那么漫长。

来源：海运圈聚焦



【克拉克森研究：航运市场回顾与展望】

在 6 个月前回顾航运市场时候，我们看到当时的市场在 2016 年跌到最低点后出现了一些改善的迹象。这些改善慢慢展现出来，目前克拉克森海运指数从 2016 年历史最低点上涨 5%，但是这一指数自金融危机以来依然已下跌了 15%。部分细分市场在今年出现明显的改善，散货船和集装箱船的收益较 2016 年分别上涨了 54%和 21%，船东间也表现出更多的乐观情绪。油轮市场进一步放缓，气体船市场疲弱。海工市场在经历连续三年大幅下滑后可能已经“触底”，但是市场挑战依然存在。滚装船，渡轮以及邮轮市场继续着良好的表现。

全球经济

全球经济增速回升，美国，欧洲以及发展中国家出现明显的快速扩张，中国经济的表现继续超预期。相比去年 3.2%的增长，全球经济预计在 2017 年增长 3.5%，并在明年进一步增长。大宗商品价格的适度上涨也支撑一些以商品出口为主的发展中国家的经济。

海运贸易量

今年截止目前，全球海运需求大幅改善，贸易量预计达到 115 亿吨，相当于人均 1.5 吨以上。海运贸易增速预计在今年会创下自 2012 年以来最快的记录，达到 3.7%，而 2016 年为 2.8%（按照吨海里来计算，2017 年海运贸易增速预计会达到 4.1%）。受益于中国稳定的进口需求以及恢复增长的煤炭贸易，全球干散货海运量预计在今年增长 3.7%，高于去年 1%的增速。2017 年集装箱海运贸易量预计增长 5.1%，为近三年最快的增速。今年全球石油海运贸易增速预计会从去年的 4.2%下滑到 2%左右，长距离路线上的原油贸易依然稳步增长。液化气和化学品的海运贸易增速预计在今年继续攀升。海运贸易的焦点依然集中在亚洲，中国的“一带一路”倡议可能将带动海运贸易下一阶段的发展。

新造船

新造船订单数量在今年回升，虽然是和去年（30 多年来最低的水平）较低的水平相比。按载重吨计算，今年的新签订单量预计增长 69%，但这也是自 2001 年以来第二低的水平。今年至今，仅有 108 家船厂接到订单（1,000GT 以上船舶），较 2008 年的 600 多家大幅下滑。手持订单量相较两年前下滑 45%，达到 18,200 万载重吨（1,700 亿美元），为目前船队规模的 9.5%。延迟交付和“未交付”依然是普遍的现象，但是船厂的交船量预计在今年保持稳定，而 2018 年则会下滑 26%至 7,500 万载重吨。尽管日本船厂的手持订单对于生产的保障最强（可以维持船厂 2.2 年生产），预计中国会在今年夺回全球造船第一的位置。

拆船及二手船交易



到今年目前为止拆船量有所放缓，总计 2,390 万载重吨，低于去年 4,460 万载重吨。由于市场改善，散货船和集装箱船的拆解量减少，油轮的拆解量上升。全球船队规模预计在今年增长 3.5%，高于去年 3.1% 的增速，但是预计明年将放缓到 2.4%。二手船交易市场今年依旧保持活跃，前 8 个月共计 1,092 艘船舶进行交易，其中 40% 是散货船。散货船的二手船价格在今年年初上涨，同时市场上，尤其是来自希腊船东的购船兴趣增强。油轮二手船价格在经历去年下滑后保持稳定。融资结构和来源的变化正在影响着船东获取资金的能力和渠道，而市场的整合则是潜在的趋势。

环保规则

环保规则规范的进程继续加快，最近的 IMO 海上环境保护委员会会议通过了更新的压载水公约实施时间表，同时设置了碳排放减少的目标。2020 年执行的船舶燃油硫含量限制引起对燃料油品种和排放处理技术的激烈讨论。航运市场对数字技术的讨论也在加快，预计会增加对船舶运营的影响。

结语

得益于更加乐观的需求走势和更适度的运力增速，整个航运市场开始看到一些改善以及过剩运力的减少。挑战明显依旧存在，一些细分市场依然承受压力。但是构建市场进一步的复苏的工作看起来正在实施。就研究航运市场周期的下一阶段而言，造船产能，贸易发展和船舶融资依旧是关键问题。

来源：克拉克森航运情报

【航运业下一步如何走？】

“复苏前景不明，联盟利弊各半，环保压力渐大，创新技术频出……在经历了 2016 年全行业普遍亏损的阵痛之后，一系列的新动向再次叩响航运业的大门，深度调整近在眼前。”

与去年的“诉苦”不同，今年 10 月份在深圳召开的泛太平洋海运亚洲大会（TPMA）上，众多业内人士共同表达了复苏初现的观点，上半年各大班轮公司普遍向好的业绩，也似乎印证了这一点。但与此同时，新的动向和新的变化也纷至沓来，考验着行业企业的智慧。

贸易与市场：全球航运业看好中国机遇

“现在可以很确定地说，今年年初开始，大部分航运企业都赚钱了，行业复苏已经有了良好的基础。”多位业内人士及行业专家不约而同地表达了上述观点。数据方面也更直观地反映了这一现状。德路里最新报告预计，2017 年集运业的营业利润预计将达 60 亿美元。该机构同时分析称，今年上半年，全球集装箱港口处理量增长近 6%，尽管预计下半年将有所放缓，但全年集装箱港口处理量增幅将达 5.5%。



汇丰银行亚太地区运输研究负责人 Parash Jain 认为，从过去一年全球经济表现看，中国、欧洲、美国、俄罗斯等主要经济体均有复苏表现，这其中，中国经济走势依然是全球关注的焦点。

根据国际货币基金组织最新一期发布的《世界经济展望报告》预测，2017 年和 2018 年，全球经济增速分别为 3.6% 和 3.7%，中国经济增速分别为 6.8% 和 6.5%，预期均有提升。

金融信息服务商 IHS Markit 中国区经济分析师许亚婷也表达了类似观点，她认为，中国经济增速未来几年会稳定在 6.5% 左右，目前中国追求的是高质量的经济增长，而非高速增长。

具体来看，中国经济求稳增长对于航运业的影响在于，过去维持中国经济和贸易量增长的因素，是低端产品的出口，而随着供给侧结构性改革和中国“一带一路”倡议的深入推进，这一因素正转变为因海外固定资产投资，如港口、物流园区等，带来大量机械设施及材料出口需求。

不过，在关注经济贸易稳增长利好航运业复苏的同时，还有一些潜在风险值得警惕。譬如从现在到 2019 年年底，将有 78 艘运力超过 14000TEU 的大船交付。同时，较低的融资成本也让更多的新船订单成为可能。针对经济增速与贸易间的关系，张页还带来了一组令人不安的数据，他说：“5 年前，全球经济增速与贸易量增速之比为 1:2，也就是说，全球经济每增长 1 个百分点，贸易量将增长 2 个百分点，但现在这个比率为 1:0.8。”可以说，如果错误估计了贸易量增长形势，将会给航运业的复苏前景蒙上阴影。

合并与联盟：真的是航运必需品吗？

2017 年，随着中远海运集团向东方海外国际发出要约收购，集运业的“姻缘”再添一桩。顶级承运商间的合并和重组，已从行业趋势变为现实常态，并将延续。

Parash Jain 分析称，未来集运业或许只剩两类公司，一类是少量的超大型企业，布局全球市场，另一类则是专注于个性化航线和区域性“小而美”型的企业。对于部分中型班轮公司而言，并购和整合带来了新动力。

被达飞并购的美国总统轮船，其现任首席执行官 Nicolas Sartini 表示，整合对其而言，最大的意义在于不再去考虑规模化的问题，转而专注于如何构建合理的运费体系，让收入变得更为合理，以及如何更好地提高服务。今年上半年，美国总统轮船为达飞贡献了约 38% 的净利润，助力达飞成为今年上半年全球最赚钱的班轮公司。



而日本三大船企新成立的集运公司 ONE，则把目标锁定在了规模化发展。其全球首席执行官 Jeremy Nixon 认为，对于当前的行业来说，整合是必须的，其所产生的规模效应不容忽视。根据 Alphaliner 今年 10 月 18 的运力数据显示，日本三大班轮公司合并集运运力超过 142.9 万 TEU，超过排名第 6 位的长荣海运。

同时，Jeremy Nixon 还表示，此前，日本三大船公司在集运领域存在竞争关系，整合后，新公司将重建业务体系，以便更适应当前的市场环境。他还透露，ONE 公司已于今年 4 月 18 日开始，以新公司的名义签订相关货运服务协议。

除了兼并重组以外，今年 4 月份，随着 Ocean Alliance 和 THE Alliance 的正式运营，也带来了新的联盟格局。对集运业而言，联盟是有效提升行业集中度的又一手段。截至目前，在全球运力排名前 20 的班轮公司中，联盟成员占据了 12 席。运力份额方面，三大联盟合计运力份额占比超过 75%。正如 Parash Jain 所说，联盟已经是集运业的必需品。

但货主和供应链其他环节似乎并不这么看。SeaIntel 海事情报首席执行官 Alan Murphy 以“一场被迫的婚姻”来形容目前的联盟现状。他认为，对于货主来说，联盟并非好事。

事实上，已经有货主对于联盟的服务和准班率提出了质疑。德迅全球贸易副总裁 Paolo Montrone 就表示，对于货主企业来说，需要多家承运商是一种有效分担风险的手段，但是，联盟的出现让这样的选择少了很多。嘉吉物流副总裁 John McCauley 亦表达了同样的观点，他认为联盟在保持统一性方面做了很多，这似乎也是提升内部协调的重要方式，但个性化需求和差异化服务是目前联盟的“痛点”。此外，对于联盟船期稳定及准班率的质疑，也引发现场关注。95%的准班率是货主们提出的期待值，而如何实现，联盟企业或许还要做更多工作。

班轮公司和货主间的博弈一直都在进行，不过对于班轮公司来说，由供需驱动的时代将要过去了，现在是服务驱动的时代。

环保和新技术：成本考验航企智慧

除了服务亟待提升之外，航运企业当前还面临着一个严峻的考验，那就是日趋严格的环保政策。

“如果航运企业严格按照目前的环保政策运营，那么整个行业将为此多支付 600 亿美元的成本。”现代商船总裁兼首席执行官 Yoo Chang Keun 提出了一个令人咋舌的数据。

除了已经生效的压载水公约外，2016 年，根据国际海事组织伦敦会议的决定，自 2020 年开始，全球船用燃料含硫上限从 3.5%下调至 0.5%。随着限定日



期的逐步临近，处在复苏阶段的航运业面临因环保而来的额外成本增加。

在 Yoo Chang Keun 看来，针对硫排放新规，航运企业有三种应对措施。首先是低硫油的使用，这也是目前大多数航运企业正在采用的方式。但从成本角度看，低硫油的价格较高，因此班轮公司当前大多采用分时段、分区域使用的方式。其次，对原有船舶进行改造，安装船用洗涤器，进行过滤和净化。经过改造，船舶运营商依然可以用重油，通过设备来进行过滤，但设备安装成本非常高，价格在 500 万美元-1000 万美元之间，而且还要等待 10 个月的加装时间。第三种是建造 LNG 动力船舶。目前，该船型在近洋航线中使用比较广泛，在远洋较少。但其劣势在于，LNG 动力船的建造成本较高，在加燃油地点上也有所限制，还会导致船舶牺牲部分空间，在载箱量上有所损失。

不管采用上述哪种方式，航企都将为此支付更多的额外成本。尽管 Yoo Chang Keun 并未透露现代商船可能的策略，但他对新造 LNG 动力船表示出了极大的兴趣和关注。此外，达飞近期的 22000TEU 超大型船舶订单，也考虑采用 LNG 动力模式，这或许是未来行业发展的方向。

既然额外的成本支出不可避免，如何更大程度地提高运营效率，就成为了航企思考的重点。而层出不穷的新技术，给海运业提供了更多解决方案。如物联网和区块链技术的应用，能够大范围提高供应链效率，同时建立一个包含价格管理、运费基准、货运预订等方面的自动化解决方案，不仅为航运企业，也为货主节约成本，并具有可见性，从而推动其他环节参与。不过，德迅相关人士也发出警告，在新技术被采纳之前，航企应该为系统缺乏兼容性、相关部门监管、网络安全、隐私曝光以及前期投资成本等问题，想好解决方案。

如果说此前的航运业是由供需关系而决定的，那么现在和未来，航运业的发展将更多由新技术引领。如何开发新技术，使用新技术，将成为考量航运企业智慧的关键。

来源：中国航务周刊

5. 船舶市场动态

【2018 年油运市场苦尽甘来？】

市场趋向利好

最近，人们沉浸在干散货市场反弹的消息中，似乎已经忘了油轮市场。然而，从长期前景来看，油轮市场情况已在悄悄改善。希腊船舶经纪公司 Allied Shipbroking 在其最新的每周报告中说：“近期有大量新消息显示油轮市场的整体前景往利好发展。”



多方因素助涨

- 1、沙特阿拉伯和俄罗斯这两个占据全球石油供应五分之一的国家，联合宣布并重申减产承诺，由此缓解市场供应过剩的局面。紧随其后，原油价格开始出现上升迹象，新闻公布后几个小时内油价涨幅超过 3%。
- 2、近段时间以来，大量的美国原油向远东输出，美国市场西德州轻质原油（WTI）与北海布伦特（Brent）原油价格差距扩大推动了远东对美国石油需求的增长。9 月下旬，美国已经出现了创纪录的日均出口 198 万桶。
- 3、美国出口禁令的取消促进了油轮贸易，导致诸如中国等主要进口国进口的原油量上涨。、
- 4、随着冬季季节需求飙升，结合放缓的船队增长，可以预见这些大型原油运输公司的前景将改善，未来几个月的油运强势开始显现。
- 5、远东地区炼油能力的提高，将加速推高需求，促进原油贸易增长，进一步推动市场整体情况改善。

市场反应积极

Allied Shipbroking 补充说：“以上消息都有助于提高原油市场未来预期，运价在过去几周已经有了相对的上涨。”

自 10 月 9 号以来，市场活动已经相当活跃，多数人都在密切关注石油输出国组织（OPEC）月度报告以及美国能源信息署（EIA）库存报数据的结果。果然 OPEC 每月市场报告中的分析预测，明年对原油需求将大幅增长。报告指出，与上个月的预期相比，油轮指数增长了 0.6% 以上，这主要是 OPEC 国家需求强过预期，与非 OPEC 国家供应低于预期的双重作用结果。

几乎在布伦特原油价格低于每桶 57 美元的同时，市场反应随即而来。10 月 18 日早些时候，EIA 的库存数据与前一周相比下降了 299 万桶，这个数据再次证实页岩油生产的放缓趋势进一步加强。油轮市场仍处于涨势中，并可能会在后续交易日中继续上升。

到 2018 年，预计油轮市场将有所改善，信心值也将处于上升阶段，自 2016 年下半年至迄今为止的困难时期将成为过去。2018 年不能说是人们所最期待的，但是要比目前好太多，原油供需将会维持一种稳定的平衡状态，而这种平衡可能是油轮市场正需要的。

来源：航运信息网



【集装箱船市场前景再度看涨】

受益于全球各个地区市场需求增长的强劲推动，2017 年全球集装箱运量相比 2016 年预计将增长 6%，加上前 9 个月中国港口集装箱运量大幅增长，集装箱航运业前景将再度看涨。

Alphaliner 近日发布报告称，分析显示，全球 GDP 相对 TEU 箱运量的比例最近开始上升，这是 2009 年航运业遭全球金融海啸重击以来的首次。

Alphaliner 统计显示，在经历了上半年集装箱运量同比增长 6.7% 的强劲增长之后，第三季度集装箱运量仍然维持强劲水平。7-9 月期间，中国港口（包括香港）的集装箱运量增长 9.3。而在今年前 9 个月，中国港口的集装箱处理量上升至 9.1%。

Alphaliner 表示，今年市场上集装箱运量出现强劲的增长，总 TEU 箱运量达到了全球 GDP 增长的 1.7 倍，彻底扭转过去两年低于 1.0 的下降趋势。Alphaliner 指出，此前市场曾经预测，集装箱航运已经进入成熟阶段，首次增长率只会与 GDP 同步增长，但如今事实证明这种看法太过悲观。不过，Alphaliner 认为，市场也不会恢复至 2008 年以前的 2-3 倍 GDP 增长。

Alphaliner 称，最新集装箱运量统计数据显示，亚欧线和跨太平洋航线的单程箱运量增长 5.3%。

在 10 月 10 日发布的全球经济展望最新报告中，国际货币基金组织将 2017 年和 2018 年全球 GDP 增长预测分别提高至 3.6% 和 3.7%，相比去年的 3.2% 有所提高。该机构指出，全球经济复苏将进一步持续。

达飞海运集团此前也曾经指出，目前全球航运市场是近年来最强劲的，这主要是因为行业整合并购和经济成长增温。预计今年集运市场需求增加 4-4.5%，比供给增长率 3% 要多。

达飞海运首席执行官 Rodolphe Saade 在接受采访时表示，去年市场不好，今年则会不错、明年也将维持稳健；以产业并购整合、相互结盟、市场转好利多因素来看，市场没有任何危机。

不过，Alphaliner 同时警告称，今年市场需求虽然增长，但第三季度现货运价费率大跌，运价指数 (SCFI) 自 7 月底以来重挫了 23% 之多，10 月份还将继续面临下降压力。另外，由于部分原定今年交付的船舶被延至明年，因此明年新增运力将达 172 万 TEU，高于今年交付的 125 万 TEU。Alphaliner 表示，由于明年新造船大量涌入市场，将会对运费造成压力，集装箱航运业明年应谨慎行事。

来源：国际船舶网



【2018 年复苏!多用途船市场前景审慎乐观】

航运咨询公司德路里(Drewry)近日表示,受益于需求复苏和市场条件改善,预计 2018 年将出现多用途船船队市场份额上升和运价复苏。

德路里表示,尽管中国消减钢铁产能来减少空气污染的计划可能会在短期内使钢铁出口减缓,但从长远来看,多功能船和重吊船的市场长期前景依然是积极的。

德路里预计,减少空气污染的计划预计将使 2017 年第四季度钢铁产量减产约 5000 万吨。与中东或土耳其相比,中国对东南亚出口的竞争力将降低,贸易量将相应有所改变。

德路里表示,这已经导致集运业对于项目货物的兴趣比以前少了,这是因为需要额外的时间来装载这类货物。

同时,也有迹象表明,多用途船的市场远景正在改善。德路里预测,集装箱船和灵便型散货船领域在 2017 年和 2018 年的运价前景均呈上升趋势。由于项目运输需要更多额外时间来装载货物,已有一家集运公司宣布对于项目运输方面的兴趣度有所减少。

尽管多用途船仍然存在明显的运力过剩,但在过去五年大多数新造船的船舶规模已经有了提升。

德路里分析师预计,这些现代化项目运输船的运营商将受益于航运市场的整体好转。对全球 GDP 的预期,加上全球采购经理人指数(PMI)和不断上涨的油价,都有可能会导致投资改善,从而增加对杂货和项目货物的需求。因此,其他关键驱动因素的改善意味着市场参与者对多用途船市场的未来仍然持乐观态度。

来源: 国际船舶网

【国内 1-9 月拆船业经济运行情况分析】

2017 年 1~9 月,我国供给侧结构性改革初见成效,经济平稳增长,全年 GDP 增速有望保持在 6.5%左右,制造业采购经理指数(PMI)连续保持在 50 荣枯分界线以上。在重大工程建设的带动下,包括钢铁在内的生产资料需求增加,国内大宗商品价格回暖,废钢市场价格有所回升,再加上国内老旧运输船舶和单壳油船淘汰政策将在今年年底结束,国内拆船企业废船成交量明显增长。

一、成交数量同比上升



1~9 月, 我国拆船企业共成交国内外废船 172 艘, 累计逾 120 万轻吨, 约合 552 万载重吨, 成交艘数同比增长 55%, 轻吨量同比增长 40%。其中, 成交进口废船轻吨量同比增长 40.4%, 成交国内废船轻吨量同比增长 38.9%。受废船价格上涨等因素影响, 国内外废船成交贸易总额约为 21.3 亿元, 同比增长 1.13 倍。

二、成交价格逐月上涨

统计显示, 1~9 月, 我国拆船企业成交国内外废船月平均价格较高, 总体呈波动上涨态势。进口废船成交方面, 今年 1 月成交均价为每轻吨 244 美元, 9 月涨到每轻吨 277 美元左右, 升幅为 13.5%。国内废船成交方面, 1~8 月成交废船价格为每轻吨 1658 元, 9 月涨到每轻吨 1888 元, 涨幅为 13.9%。按平均价格计算, 1~9 月成交进口废船均价同比上涨 53.9%, 成交国内废船均价同比上涨 41.4%。

三、进口废船量同比增长四成

由于国内老旧运输船舶和单壳油船淘汰接近尾声, 1~9 月, 拆船企业成交进口废船量为 78.7 万轻吨, 同比增长 40.4%, 是国内废船成交量的 1.86 倍。按成交轻吨量计算, 进口废船成交量已连续两年超过国内废船成交量。

四、散货船、集装箱船报废为主流

拆船企业 1~9 月成交国内外报废散货船(含杂货船)111 艘, 累计逾 78 万轻吨, 占全部废船轻吨量的 65.1%, 同比回升 4 个百分点。其中, 成交国内散货船(含杂货船)占国内报废船轻吨量的 79.2%, 同比增长 22 个百分点。报废集装箱船成交量也有所增加, 同比回升 4 个百分点。成交报废钻井平台、油船数量较少, 仅分别占总成交废船轻吨量的 3.7%和 1.6%。

五、成交船龄继续年轻化

拆船企业成交进口废船船龄在 18 年以内(含 18 年)的轻吨量约占进口废船总量的 1/3;成交国内废船船龄在 18 年以内(含 18 年)的轻吨量约占国内废船总量的 15.8%, 均明显高于去年同期。

六、企业库存略减, 亏损依旧

统计数据显示, 今年第三季度, 拆船企业拆解回收废钢、废船板、废有色金属等物资库存量比第二季度有所减少, 但继续保持较高水平, 约为 40 万吨,



占用资金近 7 亿元。废钢市场价格不稳定直接影响企业拆船物资销售和资金回笼，导致资金周转缓慢、财务成本及经营成本居高不下，“去库存”仍是拆船企业今后一个时期亟待解决的问题。

尽管部分符合条件的拆船企业享受了进口废船的税收优惠政策，但主要拆船企业上报的数据显示，整个拆船业仍处于亏损状态。经估算，今年前三季度，拆船业经营亏损额在 1 亿元左右。

七、废船拆解集中度高

如同往年，国内成交并拆解废船仍主要集中在江苏、广东和浙江。统计数据显示，江阴市夏港长江拆船厂、舟山长宏国际船舶再生利用有限公司、江门市新会双水拆船钢铁有限公司、江门市中新拆船钢铁有限公司、靖江市新民拆船有限公司和江苏长荣钢铁有限公司这 6 家企业所拆解的废船量，占今年前三季度总成交轻吨量的 93%。

八、安全环保大检查的影响

今年，我国有关政府部门多次组织了安全环保大检查和督查活动，特别是 7 月环境保护部开展了为期 1 个月的打击进口废物加工利用企业环境违法行为专项行动，对国内进口废船拆解企业遵守环保法律法规情况进行了全面排查，对个别企业的环境违法问题提出了整改意见或进行处罚。

党的十八大以来，党中央、国务院提出加快生态文明建设的意见和行动方案，高度重视生态环境保护和固体废物进口管理工作。今年 4 月 18 日，中央全面深化改革领导小组第三十四次会议审议通过了《关于禁止洋垃圾入境推进固体废物进口管理制度改革实施方案》，要求逐步有序减少或取消固体废物进口种类和数量，全面禁止洋垃圾入境。

进口废船政策调整势在必行，再加上环保专项行动检查的后续处理，将对以拆解进口废船为主的拆船企业产生巨大影响，拆船业生存与发展面临着历史性的严峻挑战，拆船企业必须及早、主动地研究应对措施。

来源：航运在线



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	327.00	5	↑	355.50	5	↑	0.00			511.50	10	↑
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	360.00	5	↑	364.00	5	↑	0.00			0.00		
Panama	260.00	0		n/a			n/a			515.00	0	
Shanghai	372.00	7	↑	0.00			0.00			0.00		
Singapore	349.00	3.5	↑	371.50	3.5	↑	513.00	4.5	↑	523.00	4.5	↑
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0	
Tokyo	378.00	13	↑	388.00	13	↑	0.00			630.00	20	↑

来源: Bunker Ports News Worldwide

截止日期:

2017-10-28

◆ 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 42 周	第 41 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,400	4,400	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,600	2,600	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,500	2,500	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,100	2,100	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 42 周	第 41 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	5,400	5,400	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	4,100	4,100	0	0.0%
MR	52,000	3,400	3,400	0	0.0%

截止日期: 2017-10-24

(2) 新造船成交订单

新造船							
数量	船型	载重吨	船厂	交期	买方	价格(万美元)	备注
2	TAK	158,000	New Times, China	2018-2019	BoCom FL - Chinese	Undisclosed	options declared, BBto Trafigura
4	TAK	6,500	Pha Rung, Vietnam	2018-2020	BS Shipping - S. Korean	Undisclosed	
2+2	BC	180,000	Jiangsu New YZJ, China	2019-2020	Mosvold Shipping - Norwegian	Undisclosed	
2	TAK/GAS	84,000 cbm	Hyundai, S. Korea	2019	Vitol - Dutch	Undisclosed	options declared, scrubbers & BWTS fitted

◆ 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
CHOULLY	BC	182,618		2016	Japan	4,480	TCC Group - Hong Kong	
SEA MONTERREY	BC	180,513		2016	S. Korea	8,600	GOLDEN OCEAN - Norwegian	en bloc
SEA BEHIKE	BC	180,491		2016	S. Korea	8,600	GOLDEN OCEAN - Norwegian	
CAPE TRIUMPH	BC	176,343		2004	Japan	1,400	Greek	
YANGZE NAVIGATION	BC	93,236		2010	China	1,600	Italy	
PRIVOCEAN	BC	81,434		2013	S. Korea	2,135	Greek	
PUGNANI	BC	76,602		2004	Japan	1,150	Undisclosed	
DARYA UMA	BC	76,520		2005	Japan	1,250	Undisclosed	
CHENGYANG EMINENCE	BC	76,117		2013	China	1,600	Technomar - Greek	
DREAM SEAS	BC	75,151		2009	China	1,415	Chinese	
BENCHMARK	BC	70,529		1998	Japan	580	Undisclosed	
YANGFAN BC64KBG03	BC	64,000		2017	China	6,000	European	en bloc *, deal
YANGFAN BC64KDM04	BC	64,000		2017	China	6,000	European	also incl. 2NBs



全一海运有限公司



YANGFAN BC64KPM02	BC	64,000	2017	China	6,000	European	at the yard to be delivered in 2020
OCEAN LEOPARD	BC	63,548	2013	China	1,550	Orient International Enterprise - Chinese	
GH SECRETARIAT	BC	56,897	2012	China	1,320	Chinese	en bloc each
GH PHAR LAP	BC	56,824	2012	China	1,320	Chinese	
DAXIA	BC	56,811	2011	China	1,200	Undisclosed	
SMOLENSK	BC	56,742	2012	China	1,300	Far East	
NANDINI	BC	56,071	2007	Japan	1,200	Undisclosed	
TOMINI AMITY	BC	45,642	1995	Japan	420	Ukrainian	
SMART FLORA	BC	38,852	1992	Japan	Undisclosed	Middle Eastern	
IVS KITE	BC	32,556	2002	Japan	670	Undisclosed	
CLIPPER KASASHIO	BC	32,221	2008	Japan	945	Undisclosed	
ALKAR TRUST	BC	30,835	1997	Japan	390	Chinese	

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
PUELO	CV	81,250	6,539	2006	S. Korea	10,400	Poseidon Container Holdings - Greek	en bloc**, buyer is subsidiary of Technomar
PUCON	CV	81,099	6,539	2006	S. Korea	10,400	Poseidon Container Holdings - Greek	
ROTTERDAM	CV	72,982	6,350	2008	Japan	10,400	Poseidon Container Holdings - Greek	
HAMBURG	CV	72,982	6,350	2009	Japan	10,400	Poseidon Container Holdings - Greek	
MARCH	CV	67,270	5,896	2004	Japan	10,400	Poseidon Container Holdings - Greek	
GREAT	CV	67,270	5,500	2004	Japan	10,400	Poseidon Container Holdings - Greek	
PAMINA	CV	67,247	4,839	2005	S. Korea	10,400	Poseidon Container Holdings - Greek	
SCT QATAR	CV	63,381	4,963	2010	Romania	1,100	Undisclosed	en bloc each*
SCT OMAN	CV	63,271	4,892	2010	S. Korea	1,100	Undisclosed	
WUHAN TRADER	CV	34,221	2,564	2008	China	1,000	MPC - German	
SANTA FRANCESCA	CV	30,029	2,169	1998	Germany	430	Italy	
SINAR BUTON	CV	15,000	1,060	2008	Japan	750	Norwegian	

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
SPLENDOR TAIPEI	GC	11,300		2007	Japan	370	Undisclosed	
SIGRUN BOLTEN	GC/MPP	29,538	1,130	1997	China	360	Chinese	
BBC STEINHOEFT	GC/MPP/TWK	12,811	665	2006	China	550	Indonesian	
TIME HOPE	GC/TWK	11,120		2004	Japan	220	Chinese	



全一海运有限公司



OCEAN FELICITY	GC/TWK	10,071	2009	Japan	320	Vietnamese
----------------	--------	--------	------	-------	-----	------------

油 轮								
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格 (万美元)	买家	备 注
GENER8 ZEUS	TAK	318,325		2010	S. Korea	5,300	International Seaways - Greek	
LR ALDEBARAN	TAK	109,672		2007	China	1,580	Ngm Energy - Greek	
COASTAL NO.3	TAK	6,020		2011	China	550	Singaporean	

其 它								
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备 注
BRIDGE	ROR	4,050		1976	Australia	600	Undisclosed	900 pass, 650 cars
CEZAYIRLI HASAN PASA 1	ROR	184		1997	Australia	Undisclosed	Seajets – Cypriot	490 pass, 94 cars

◆ 上周拆船市场回顾

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
RISE FORTUNE	TAK	96,226	14,658	1995	S. Korea	385	
STOLT VINLAND	TAK	31,434	8,993	1992	Norway	398	
GENMAR MINOTAUR	TAK/CRU	96,226	14,658	1995	S. Korea	385	

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
SILVER EXPRESS#	BC	161,010	20,039	1995	S. Korea	428	
MILKO	BC	45,234	10,209	1987	Japan	392	

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
THEOFANO STAR	BC	72,651	9,970	1998	Japan	368	as is Khor Fakkan, incl. ROB
DELMAS SWALA	CV	15,166	5,105	1994	Germany	293	
ALFA GERMANIA	TAK	99,230	16,567	1998	S. Korea	397	as is port Said
CHAMPION	TAK	39,468	8,931	1990	Croatia	398	sub continent



◆最新航运公告

【国际海事局发布第三季度海盗报告】

报告显示，尽管与 2016 年相比海盗事件数量有所下降，但几内亚湾和东南亚区域的袭击数量却令人担忧。

同时，报告显示委内瑞拉沿岸海盗袭击数量增长，并列出了近期利比亚沿岸外的企图登船事件。因此，在高风险区域运营船舶时，船长和公司保安员有必要加强对航次风险的彻底评估。

【镍矿液化】

会员应已知悉 EMERALD STAR 轮在菲律宾海域不幸沉没，10 名船员遇难。当时船舶装载镍矿货物，尽管目前来说是否货物因素导致沉船，还为时过早。

与此同时，UK 协会正在处理两起从菲律宾苏里高起运的镍矿货物液化案件。在第一起案件中，船员发现船舶逐渐出现 2 度倾斜，并立即采取措施，通过调整航线和航速，以减少振动和天气影响。抵达中国卸货港时，5 个货舱中有 3 个货舱发现液化现象 - 货舱两壁有飞溅痕迹，且船长报告记载，“货物像湿的水泥一样，随船舶摇摆，同步左右流动。”

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
2017-10-27	664.73	773.56	5.8282	85.19	873.01	63.65	871.02	214.03	16976.0
2017-10-26	662.88	783.6	5.8362	84.951	880.13	63.82	870.79	212.39	16985.0
2017-10-25	663.22	780.19	5.8234	85.009	871.23	63.78	868.69	207.26	17021.0
2017-10-24	662.68	778.96	5.8442	84.961	875.07	63.907	867.69	206.76	17038.0



2017-10-23 662.05 779.44 5.8149 84.855 873.96 63.742 868.62 206.6 17095.0

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
2017-10-26	美元	1.18444	1.20517	1.24166	1.31212	1.37796	1.56447	1.84289
2017-10-25	美元	1.18444	1.20247	1.23999	1.30723	1.37446	1.56219	1.84456
2017-10-24	美元	1.18444	1.20239	1.23955	1.30431	1.37064	1.56444	1.83456
2017-10-23	美元	1.18444	1.20172	1.23788	1.29965	1.36742	1.56078	1.83511
2017-10-20	美元	1.18444	1.20444	1.23788	1.29504	1.36476	1.55489	1.83122