



全一海运市场周报

2017.11 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2017.11.06 -11..10\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求小幅下滑 远洋干线运价走低】

本周，中国出口集装箱运输市场总体需求小幅下滑，欧洲和北美等主干航线运价下跌，综合指数下跌。11月10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782.25点，较上期下跌4.5%。

欧洲航线：由于目的地逐步临近圣诞假期，部分货主减少发货量以避免节日期间接收货物，市场运输需求有所下滑。虽然部分航商采取临时停航措施以改善供求关系，但收效不佳。上海港欧洲航线船舶舱位利用率下滑至90%左右，地中海航线在80~85%范围。由于需求不足，在部分航商降价揽货策略影响下，市场运价回落。11月10日，上海出口至欧洲、地中海基本港市场运价（海运及海运附加费）分别为728美元/TEU、619美元/TEU，分别较上期下跌6.5%、6.2%。

北美航线：市场运输需求总体保持稳定。美西、美东航线上海港船舶平均舱位利用率均维持在95%上下。虽然市场基本面尚可，但多数航商看淡后市货量走势，采取降价手段以维持各自份额，市场运价震荡回落。11月10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1411美元/FEU、1917美元/FEU，较上期分别下跌8.9%、8.2%。

波斯湾航线：近期市场货量表现疲软，上海港船舶平均舱位利用率降至85%以下。部分航商采取停航措施减少运力投放，但市场基本面仍持续低迷。由于运力过剩情况未能改善，市场运价承压下降。11月10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482美元/TEU，较上期下跌7.5%。

澳新航线：市场运输需求维持旺盛态势，上海港船舶平均舱位利用率在95%以上，并有部分班次满载出运。由于供需关系保持良好，航商再次上调各自订舱运价，市场运价继续走高。11月10日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为1309美元/TEU，较上期上涨13.3%。

南美航线：运输需求小幅回升，上海港船舶平均舱位利用率在95%以上。运价方面，多家航商陆续跟进提价，市场运价小幅上升。11月10日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为2923美元/TEU，较上期上涨3.9%。



南非航线：市场需求总体表现平稳，上海港船舶平均舱位利用率在 85~90%。由于德班港码头仍处恢复中，航商对出运至该港的货物继续征收港口拥堵费，运价总体平稳。11 月 10 日，上海出口至南非基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1342 美元/TEU，较上期上涨 0.8%。

日本航线：运输需求总体平稳，市场运价小幅波动。11 月 10 日，中国出口至日本航线运价指数为 665.61 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【油价攀高成本提升 沿海运价震荡走高】

本周，受船用油价格持续攀高影响，船东营运成本增加，沿海散货运输市场运价震荡走高。11 月 10 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 1246.06 点，较上周上涨 0.9%。

煤炭市场：全国大部分地区气温偏高，冷空气势力不强，电厂日耗较前期继续下降。电厂库存在经历了 10 月份的积极补库后，一直运行于 1200 万吨以上并不断攀升，大秦线检修影响不及预期，港口库存继续高位运行。煤价方面，11 月 8 日，环渤海动力煤价格指数报收于 578 元/吨，环比下行 3 元/吨。价格指数连续五周下跌，累计下跌 8 元/吨。供应端略显弱势，但本周煤炭运输价格上涨，主要原因为近期燃油价格上涨，船东营运成本大幅增加，支撑船东涨价心理，要价坚挺。另一方面，华南地区进口煤配额已基本使用完毕，后续煤炭采购转向内贸市场，电厂在长协煤拉运外，市场煤需求逐步提升。此外，近期海砂、矿石、粮食等非煤市场行情较好，需求提升；加上北方港口因天气原因，封航频繁，时间较长，占用和搁置了大部分沿海运力，使得市场呈现货多船少的局面，运价也在船东的一味挺价中持续走高。

11 月 10 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1316.07 点，较上周上涨 0.9%。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 45.2 元/吨，较上周同期上涨 2.3 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 48.2 元/吨，较上周同期上涨 2.3 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 53.7 元/吨，较上周同期上涨 1.8 元/吨。华南航线：秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 50.9 元/吨，较上周同期上涨 1.0 元/吨。

金属矿石市场：限产令逐步落地，前期矿价的持续下跌令悲观预期得以消化，引发修复行情。需求端方面，钢厂高炉开工率继续承压，随着后期环保力度的扩大，需求难有较好表现，钢厂难以形成集中性补库。本周，金属矿石运价随煤炭运价出现小幅上涨。11 月 10 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1226.60 点，较上周上涨 1.2%。

粮食市场：伴随新粮上量持续增加，东北新粮报价出现明显回落，加上临储玉米的集中释放，粮食供应呈现宽松格局；下游，因市场担心严厉的环保政策



会进一步影响供应，补库需求集中释放，造成阶段性供需紧张，粮食运价上涨。11月10日，沿海粮食货种运价指数报收1255.24点，较上周上涨3.0%。

国内成品油市场：本周，国际油价宽幅上涨，致使新一轮变化率正向幅度持续拉宽，零售价上调预期强烈，消息面对国内成品油市场形成强势支撑，市场购销氛围一度好转，运输价格则继续保持平稳。11月10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

【各船型有涨有跌 综指小幅波动】

本周中国进口干散货运输市场各船型涨跌互现，其中海岬型船两大洋运价均呈上涨走势，巴拿马型船和灵便型船因煤炭和粮食货盘缺乏，市场可用运力凸显，租金、运价大幅回落。中国进口干散货综合指数小幅波动。11月9日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数（CDFI）为1049.58点，运价指数为889.63点，租金指数为1289.51点，较上周四分别下跌1.1%，上涨0.7%和下跌2.9%。

海岬型船市场：本周海岬型船两大洋市场租金、运价均现良好上涨势头。太平洋市场，一方面，自10月底以来国际燃油价格持续上涨，本周上半周涨幅扩大，周中新加坡380CST燃油价格389美元/吨，较上周五上涨6.6%。其次，上半周两大洋市场均放出较多比较即期的成交，澳大利亚丹皮尔至青岛航线即期船成交价在8.5-8.8美元/吨，巴西至青岛航线即期船成交价在18.5-18.8美元/吨，明显高于市场正常船期的运价水平，即期高成交的放出提升海岬型船市场整体心态，上半周海岬型船租金、运价逐日走升。下半周，油价有所回落，另外太平洋市场活跃度有所下降，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价有走软迹象。周四，中国北方至澳大利亚往返航线TCT日租金为21108美元，较上周四上涨9.5%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为8.300美元/吨，较上周四上涨7.8%。远程矿航线，一方面，随着欧洲天气转冷，船舶周转放慢；而前期太平洋市场火爆，空放大西洋市场的运力也较少，巴西至中国航线成交活跃，大西洋市场可用运力突显紧张，运价大幅上涨。据悉，11月底的受载期，周四成交价在19美元/吨之上。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为18.513美元/吨，较上周四上涨4.4%。

巴拿马型船市场：本周巴拿马型船两大洋市场租金、运价继续大幅回落。太平洋市场，一方面印尼、澳洲煤炭货盘缺乏；另外，美湾粮食出货较少，低于市场预期，对太平洋市场支撑减弱。船多货少，市场活跃度下降，整体气氛不好，巴拿马型船太平洋市场租金、运价承压下行。9日市场报出7.7万载重吨船，11月10-11日连云港交船，经北太平洋美国西海岸，新加坡-日本区域还船，成交日租金为10100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10967美元，较上周四下跌10.4%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.358美元/吨，较上周四下跌6.4%。大西洋市场，尽管正逢美湾出货旺季，但今年市场出货情况明显低于市场预期，本周美湾粮食货盘较少；南美市场虽仍有一些货盘，但整体粮食货盘支撑不足，气氛不佳，粮食运价走软。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为32.025美元/吨，较上周四微跌0.1%；美湾密西西比河至中国北方港口粮食运价为42.920美元



/吨，较上周四微跌 0.1%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场租金、运价深度下探。本周印尼煤炭货盘较少；菲律宾进入雨季，镍矿货盘稀少；市场仅零星的钢材、铝矾土等货盘，货少船多，租金、运价快速下滑。周四，中国南方至印尼往返航线 TCT 日租金为 8185 美元，较上周四下跌 20.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.605 美元/吨，较上周四下跌 8.0%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 8.357 美元/吨，较上周四下跌 6.6%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价小幅下跌 成品油运价小幅上涨】

本周多方因素推动油价持续上涨至两年多来的高位，周中美国能源情报机构数据显示美国原油期货交割地库欣地区的原油库存连涨数周后首次出现了下降。沙特能源部发言人也周四表示，沙特 12 月的原油对所有目的地出口规模都将环比降低。另一方面，沙特上周六开始的该国史上最大的反腐风暴也推高了油价。布伦特原油期货价格周四报 63.86 美元/桶，较上周上涨 5.2%。全球原油运输市场大船运价先跌后涨，中型船运价持续下跌，小型船运价有涨有跌。中国进口 VLCC 运输市场虽略有起色，但仍不及预期。11 月 9 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 821.31 点，较上周上涨 0.6%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场活跃度欠佳，运价小幅震荡，但因燃油价格涨幅较大，船东收益较上周减少。上半周，两大航线现代型船成交不多，市场中老旧及刚出坞的运力成交价格较低，运价延续上周阴跌态势。后半周，中东航线 11 月下旬货盘增多，船东议价能力增强，运价止跌企稳，西非航线也跟随中东航线小幅回升。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS71.12，较上周四上涨 1.4%，CT1 的 5 日平均为 WS70.07，较上周下跌 1.0%，等价期租租金（TCE）平均 2.2 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS71.46，下跌 0.5%，平均为 WS71.11，TCE 平均 2.8 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场西非航线运价持续下跌，地中海航线运价受库尔德地区政治因素影响不断下跌。西非至欧洲市场运价不断下滑至 WS83 至 WS90，TCE 约 1.1 至 1.4 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，11 月 15 至 16 日货盘，成交运价为 WS87.5。地中海和黑海航线市场整体运价下跌至 WS91 至 WS104，TCE 约 1.2 至 2.0 万美元/天。亚洲进口主要来自非洲和土耳其，一艘 13 万吨级船，阿尔及利亚至印度，11 月 15 日货盘，成交包干运费为 185 万美元，一艘 13 万吨级船，杰伊汉至新加坡，11 月 17 至 19 日货盘，成交包干运费为 235 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场整体运价有幅度不小的下跌。7 万吨级船加勒比海至美湾运价小幅上涨至 WS100（TCE 徘徊在保本点附近）。跨地中海运价大幅下跌至 WS96 水平（TCE 下跌至 0.3 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS90、TCE 已经出现赤字。波罗的海短程运价下跌至 WS66，TCE 下跌至



保本点附近。波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价小幅下跌，分别在 WS124 和 WS117，TCE 分别为 0.8 万美元/天、1.1 万美元/天。该航线一艘 8 万吨级船，新加坡至澳大利亚，11 月 20 至 22 日货盘，成交运价为 WS120。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，11 月中旬货盘，成交包干运费为 50 万美元。

国际成品油轮 (Product)： 本周成品油运输市场需求基本和上周差不多，部分航线运价有着不小的涨幅，整体运价水平小幅上升。印度至日本 3.5 万吨级船运价维持在 WS173 (TCE 约 0.7 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价小幅上升至 WS125 (TCE 约 0.7 万美元/天)；7.5 万吨级船运价保持在 WS122 (TCE 大约 1 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价大幅上涨至 WS138 水平 (TCE 约 0.5 万美元/天)；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅上升至 WS110 (TCE 在保本点附近)。欧美三角航线 TCE 大约在 1 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【沿海散货船价回调 内河货船成交萎缩】

11 月 8 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 775.86 点，环比微涨 0.78%。其中，国际散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别上涨 3.03%、2.95%；国际油轮船价综合指数和沿海散货船价综合指数分别下跌 0.30%、2.43%。

BDI 指数上攻 1600 点受挫，9 连跌回踩至 1473 点后反弹，周二收于 1477 点，环比下跌 2.96%。BDI 指数尚在盈亏平衡点之上，散运船东处于盈利状态，受前期散货运价反弹影响，二手散货船价格惯性上涨。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1105 万美元、环比涨 2.97%；57000DWT—1509 万美元、环比涨 4.34%；75000DWT—1817 万美元、环比涨 5.32%；170000DWT—3341 万美元、环比涨 0.10%。目前，受环保限产等政策措施影响，中国粗钢产量有所下降，铁矿石港口库存高企，市场供大于求矛盾更加突出，矿石、煤炭运输需求减缓，干散货船 1 年期期租费率呈现下走趋势，预计二手干散货船有小幅调整可能。本周，二手散货船成交活跃，共计成交 25 艘（环比减少 4 艘），总运力 275 万 DWT，成交金额 53425 万美元。

纽约联储证实“美联储三号人物”将于 2018 年中提前退休，美元动能不足，沙特政局动荡点燃多头热情，国际原油价格涨势如虹。布伦特原油现货价格收于 67.27 美元/桶（周二），环比上涨 9.61%。近日，随着沙特十多年来规模最大的“宫斗”大戏火热上演，有专家预计油价未来可能逐步升向每桶 70 美元，而不是跌至每桶 50 美元。本周，国际油轮运输需求疲弱且不稳定，即期运价小幅下滑，二手油轮船价以跌为主，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2030 万美元、环比涨 0.02%；74000DWT—2502 万美元、环比涨 0.18%；105000DWT—2490 万美元、环比跌 0.81%；158000DWT—4571 万美元、环比跌 0.82%；300000DWT—5408 万美元、环比跌 0.11%。虽然国际油轮 1 年期期租费率略有反弹，但即期运价仍在低位，预计二手油轮价格将低位震荡。本周，二手国际油轮共计成交 9 艘（环比增加 4 艘），总运力 93.8 万 DWT，成交金额 25175 万美元。



沿海散运市场供需弱势平衡，运价缓步下行，二手船价格全线下跌。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--115 万人民币、环比跌 1.74%；5000DWT--722 万人民币、环比跌 3.37%。当前，天气转凉，火电日均耗煤减少，煤价有回调预期，市场观望情绪渐浓，派船北上购煤积极性降低；钢市受淡季影响有所回落，钢厂铁矿石采购谨慎；国内粮食价格回落，贸易商盈利困难。沿海散货运输总体需求下滑，预计二手散货船价格短期将盘整走低。本周，沿海散货船成交稀少，成交船型吨位以 5000DWT 左右为主。

内河散货运输需求基本平稳，二手散货船价格在下跌 3 周后出现反弹。本周，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--50 万人民币、环比涨 3.04%；1000DWT--97 万人民币、环比涨 5.61%；2000DWT--208 万人民币、环比涨 2.36%；3000DWT--258 万人民币、环比涨 0.73%。2017 年楼市涅槃重生，各地出台精准调控相关政策已近 180 次，具体表现在三个方面：其一，在调控理念上，明确“房子是用来住的、不是用来炒的”；其二，在调控范围上，改变全国“一刀切”，避免千城一策，强调因地制宜，强化地方政府责任；其三，在调控措施上，更精准地遏制“炒”，同时更精准地保护“住”。内河建材运输需求难以呈现大的改变，预计内河散货船价格将震荡往复。本周，内河散货船成交大幅萎缩，共计成交 37 艘（环比减少 26 艘），总运力 3.8 万 DWT，成交金额 4525 万元人民币。

来源：上海航运交易所

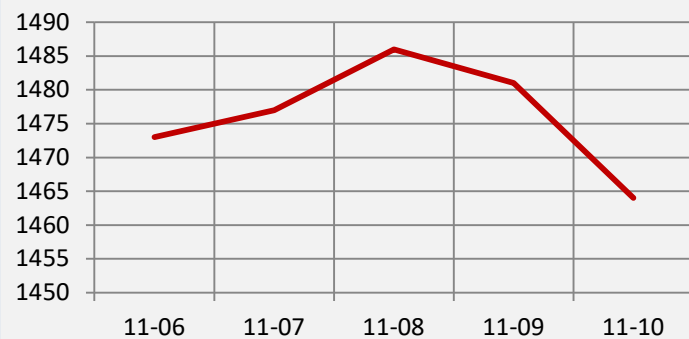
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

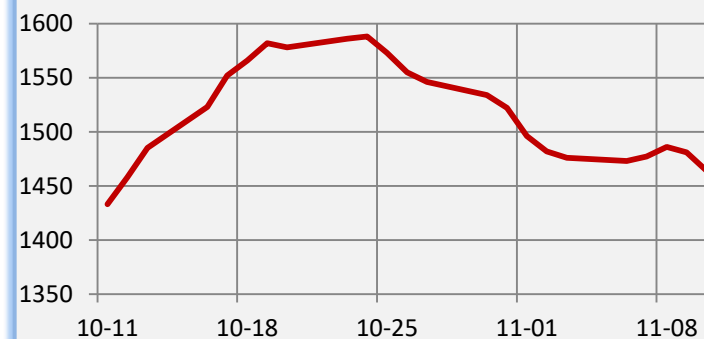
波罗的海指数	11 月 6 日		11 月 7 日		11 月 8 日		11 月 9 日		11 月 10 日	
BDI	1,473	-3	1,477	+4	1,486	+9	1,481	-5	1,464	-17
BCI	3,044	+8	3,101	+57	3,259	+158	3,349	+90	3,360	+11
BPI	1,567	+5	1,558	-9	1,515	-43	1,468	-47	1,418	-50
BSI	1,001	-13	988	-13	961	-27	936	-25	912	-24
BHSI	661	-3	658	-3	654	-4	648	-6	644	-4



上周 BDI 指数走势



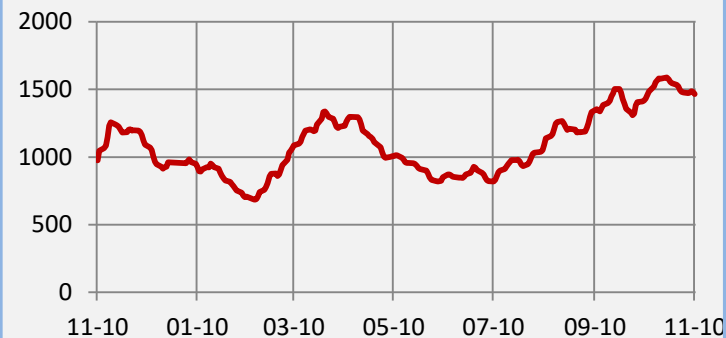
近一个月 BDI 指数走势



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 44 周	第 43 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	20,750	20,750	0	0.0%
	一年	18,000	18,000	0	0.0%
	三年	15,250	15,250	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	13,250	13,000	250	1.9%
	一年	13,000	13,000	0	0.0%
	三年	12,750	12,750	0	0.0%
Smax (55K)	半年	12,000	12,250	-250	-2.0%
	一年	11,500	11,500	0	0.0%
	三年	11,250	11,250	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	9,500	9,500	0	0.0%
	一年	9,250	9,250	0	0.0%
	三年	9,250	9,250	0	0.0%

截止日期: 2017-11-07

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Aquakula 2007 55309 dwt dely US Gulf mid Nov trip redel EC Mexico \$18,000 daily - cnr

Arion 2003 53806 dwt dely passing Gibraltar west bound prompt trip via south Spain redel west Africa intention clinker & gypsum \$12,350 daily - Weco Bulk

Benfica 2017 81769 dwt dely Taichung 13/18 Nov trip via East coast Australia redel China \$12,000 daily - cnr

Berlin 2009 76600 dwt dely Chiwan spot trip via Australia redel EC India \$11,700 daily - Bostomar



全一海运有限公司



Bora 2013 81682 dwt dely US Gulf 27/28 Nov trip via Cape of Good Hope redel Singapore-Japan approximately \$15,500 daily plus \$550,000 bb - MOL

Canary 2009 57825 dwt dely Qinzhou prompt trip via Indonesia redel south China \$6,800 daily - cnr

CF Crystal 2011 75725 dwt dely Yosu 18 Nov trip via NoPac redel Singapore-Japan \$10,500 daily - Korean Charterer

Ecopride G.O. 2013 81963 dwt dely Fazendinha 20/30 Nov trip redel Spain with grains \$13,000 daily plus \$200,000 bb - Cofco Agri

Evgenia 2011 175800 dwt dely Rotterdam spot trip via Colombia redel Continent \$21,000 daily - Cargill

Genco Maximus 2009 169021 dwt dely Qingdao prompt trip via EC Australia redel Singapore-Japan \$17,250 daily - Naval Bulk

Georgia M 2011 58666 dwt dely Navlakhi prompt trip via Iran redel China \$14,750 daily - cnr

Josco Huizhou 2014 61648 dwt dely Marmara prompt trip via Black Sea redel Persian Gulf intention steels \$21,750 daily - cnr

Kavo Alkyon 2005 75409 dwt dely Takehara spot trip via NoPac redel Singapore-Japan \$12,500 daily - Bunge

Lambi 2012 33221 dwt dely Santos mid Nov trip redel west Mediterranean \$15,000 daily - Pacific Basin

Lord Byron 2005 76838 dwt dely Laizhou 12/16 Nov trip with fertilizers redel India \$11,500 daily - Bainbridge

Marylisa V 2003 52428 dwt dely Recalada prompt trip redel Mediterranean \$14,500 daily - cnr

Mineral Edo 2015 207219 dwt dely Qingdao 13/15 Nov tct via west Australia redel Korea \$26,900 daily - Panocean

Nord Beluga 2015 81840 dwt dely Mariveles 20/30 Nov trip via Gladstone redel Philippines \$14,000 daily - NYK

Ocean Wind 2005 76619 dwt dely New Orleans 22/25 Nov trip Singapore-Japan \$15,000 daily plus \$500,000 bb - Wilmar

Odysseus N 2011 79642 dwt dely Cai Lan prompt trip via Australia redel EC India \$11,500 daily - Bostomar

Omicron Nikos 2003 75700 dwt dely Masinloc prompt trip via Indonesia redel Malaysia \$12,100 daily - cnr



Prabhu Sakhawat 2005 75944 dwt dely Kunsan spot trip via NoPac redel Singapore-Japan \$9,250 daily - Glencore

SBI Bravo 2015 61587 dwt dely N Brazil prompt trip redel Skaw - Gibraltar \$14,750 daily - Cofco

Seaduty 2008 82449 dwt dely US Gulf 20/30 Nov trip redel Gibraltar-Skaw \$12,600 daily plus \$260,000 bb - ADMI

Seahope II 2010 56893 dwt dely Canakkale 15 Nov trip redel west Mediterranean \$12,500 daily - cnr

Shrike 2003 53343 dwt dely Mina Saqr prompt trip redel WC India \$11,500 daily - Victory Shipping

Siana 1999 73127 dwt dely Tianjin 10/13 Nov trip via North China redel India with fertilizers \$11,250 daily - cnr

Star Masaya 1998 42717 dwt dely Manila prompt trip via Indonesia redel China \$8,050 daily - Xiang Sheng Shipping

Tong Shun 2014 81162 dwt dely EC South America 16 Nov trip redel Singapore-Japan \$15,000 daily + \$450,000 bb - Cargill

Woolloomooloo 2012 76064 dwt dely USEC prompt trip via Mediterranean redel Cape Passero \$12,500 daily plus \$250,000 bb - Norvic

(2) 期租租船摘录

Great Yuan 2010 178979 dwt dely China end Nov/early Dec 10/15 months trading redel worldwide \$16,000 daily - Classic Maritime

Hai Lu 2004 76629 dwt dely Cigading prompt 4/6 months redel worldwide \$12,500 daily - Nordic Bulkcarriers

Olympic Gemini 2006 82992 dwt dely Nansha 13/14 Nov about 1 year redel worldwide Index Linked average 4TCs approximately 108% - Solebay

Songa Sky 2010 81466 dwt dely Zhoushan 25 Nov 5/7 months redel worldwide \$12,750 daily - Hyundai Glovis



4. 航运市场动态

【“支线危机”——被变局影响的变局】

在集装箱运输市场，一场本质上是大型全球承运人之间的联盟重组，极大地压缩了支线班轮公司的市场占有率与生存空间。几乎所有稍具规模的支线运营商，全部被卷入了这场未能预知的波动。

在大家还将关注目光聚于全球东西向主干航线市场之时，支线运输市场正遭遇一场不寻常的危机。很大程度上，此次“支线危机”的导火索并非支线班轮公司之间的摩擦，航运联盟重组及布局爆发出的力量，让支线运营商陷入危难，甚至，有被拖入与全球承运人在区域运输市场作战的可能。

区域市场被缩小

“2017 年 4 月开始，2M、OCEAN Alliance 和 THE Alliance 成员不仅增开了一些新航线，也积极地调整了部分航线的挂靠港。航运联盟的关注要点不再限于传统大型港口的作业能力和腹地优势，一些中型港口也被逐步纳入它们的全球布局体系。这对于专注区域运输领域的支线班轮公司而言，是极为不利的情况。”不久前，区域运输市场巨擘 X-Press Feeders 首席执行官 Tristan Howitt 在接受媒体采访时，表现出了对支线运营商生存状况的担忧。

各家航运联盟在进一步扩大全球港口覆盖率的同时，也在侵蚀支线班轮公司的市场竞争力。西北欧地区大港众多，支线运输网络密集度较高，2M 经营的 AE10/Silk 航线，恰恰增挂了位于波罗的海的波罗的斯克港(Baltiysk)；另从其旗下运营的多条远东-北欧航线的挂靠港序也能看出，该联盟对紧邻釜山港的蔚山港(Ulsan)的重视程度。达飞轮船则首次将印度尼西亚的雅加达港放置于一条跨太平洋航线(Columbus/JAX 钟摆航线)，以强化 OCEAN Alliance 对东南亚地区的控制力；同为 OCEAN Alliance 成员，中远海运集运也积极开拓地中海区域市场，增挂意大利萨莱诺港(Salerno)。再看 THE Alliance，该联盟在一条远东-北欧航线(FE5 航线)实现了对泰国林查班港(Laem Chabang)和越南盖梅港(Cai Mep)的挂靠，而后者，更是将自己定义为东南亚地区的中转型枢纽港。

越来越多的中型港口成为大型班轮公司及其所在航运联盟的挂靠港，或许意味着支线班轮公司在区域运输市场的竞争力日渐式微。比如，当东南亚地区港口被航运联盟密集串联后，支线运营商可能流失原本需由其在新加坡港、巴生港或丹戎帕拉帕斯港负责中转的集装箱量。众所周知，全球众多制造企业正纷纷迁至东南亚地区，这使得该地区国家的经济获得了迅速发展。以越南为例，据亚洲开发银行预测，2017 年，越南国内生产总值增速可达 6.3%，后续几年，该国经济也将保持强劲的发展势头。越南经济的高速增长得益于货物进出口量的增加，在过去五年中，该国至欧洲市场的贸易量增长约 35%。这反映在集装箱运输市场中的意义即在于，更多的货量会从越南涌出，而可满足超大型集装箱船靠港作业的盖梅港，渐被一些班轮公司或航运联盟重点运用，以获得更多的中转货量，而这，将降低支线班轮公司在此处的市场占有率。



在 Tristan Howitt 看来，支线班轮公司本该在“大联盟时代”有更好的发展，但是，当前形势不容乐观。“当集装箱运输市场货量明显增长时，支线运营商承接的中转货量或‘被减少’，这样的问题愈发凸显。”

固有优势被削弱

咨询机构 HIS Markit 在对全球 500 座港口(约 879 座集装箱码头)船舶停靠数据进行分析后特别指出，2017 年第一季度，在上述码头靠港作业的集装箱船平均单船载箱量比上一年同期增加了 12.6%。值得注意的是，10000TEU 以上船型运力的停靠率为 10.7%，高出 2016 年同期水平(8.5%)逾 2 个百分点，而这其中，还有近 4%的码头为 14000TEU 以上型集装箱船所用。

从这组权威且有代表性的数据中不难看出，在全球范围内，已有越来越多的港口适于大型集装箱船(载箱量大于 10000TEU)靠泊。然而，这却让支线运营商感觉到某种焦虑。

由于现阶段存在的客观原因，岸吊、堆场、集疏运等港口基础设施建设的发展速度，还无法紧随集装箱船大型化的演进，所以，当有潜在贸易增量的中型港口相继被大型运力使用后，拥塞加剧。

比如，远东-印度次大陆/中东航线市场状况相对较好，班轮公司加紧完善该市场布局，于此投放更大型运力，致使相关港口（如那瓦舍瓦港和塞拉莱港）的码头利用率降低，集装箱船在港等待时间被延长。支线运营商们很清楚，一旦航班延误成为常态，其快速运输优势将在很大程度上受限，客户流失变得可能。

大型班轮公司或航运联盟，除将配有大型运力的干线服务直接延伸至次级港口外，还通过另一种方式制约了支线运营商的货量增长。

一段时期以来，许多大型班轮公司通过并购或整合的方式，实现了运力规模的快速增长，一部分新增运力被分配至常规航线，另一部分则被考虑部署于区域支线，扩大运输网络。常规航线与区域支线的配合，可以帮助全球承运人协调多余运力，进一步掌控中转集装箱量，争取更多的区域竞争力和利润增长点。达飞集团在购得新加坡海皇集团(NOL)后，调整原属于后者旗下的美国总统轮船业务重点，加强其在东南亚地区和印度次大陆的区域运输；赫伯罗特也将倚仗阿拉伯轮船在波斯湾和红海的品牌影响力，优化中东地区市场；当马士基航运正式将汉堡南美纳入运力体系时，丹麦班轮公司不仅在南北向航线市场有更强的优势地位，还会在中转货量方面，予其所有的 Sealand、Seago、Safmarine 和 MCC(分别侧重于美洲、欧洲、非洲和亚洲区域运输)以更多支持。

全球承运人通过大型运力将货物运送至其既定枢纽港后，再依托自有公司或品牌，以及航运联盟内成员的支线网络完成全程运输，这种类似“联程航班”



的运输形式，使干线与支线运输得到完美衔接。正因如此，航运联盟在区域运输市场中变得更加强势，在实现内部传递货量的同时，进一步压制了支线运营商的承运货量和市场竞争力。

不论是增加挂靠港以辐射更多腹地资源、尽可能多地占有区域市场，还是有计划地加大单船运力，提高平均舱位利用率、降低单箱运输成本，亦或增强干线与支线连接度，瞄准转运市场的可观货量，一时间，大型班轮公司的一系列规划与行为似乎让支线运营商们显得形销骨立。

来自内部的阻力

不可否认，全球承运人或航运联盟冲击支线运营商市场份额的手段与目的无脱节之处，攻势更是极具威胁，但是，仅将支线运营商面临的困境定格在此，不免有些片面。燃料油价格的高涨，是支线运营商们首先面对的问题。2016 年 1 月份，布伦特原油(Brent)价格曾低至 27.88 美元/桶，而现如今的价格，几乎翻倍。伦敦洲际交易所(ICE)期货行情显示，2017 年 11 月份，布伦特原油期货结算价为 52.34 美元/桶。由于国际原油价格的飙升，燃料油价格也随之上扬，目前，重质燃料油(HFO)价格约为 300 美元/吨。但是，对于大部分支线运营商而言，只关注重质燃料油价格还远远不够。很多支线运营商的主要服务市场，集中于西北欧的北海和波罗的海，以及北美及加勒比海地区，而上述地区已被国际防止船舶造成污染公约(MARPOL)列为排放控制区(ECAs)，这意味着所有在该区域航行的船舶，必须使用低硫燃料油(MDO)或其它无污染燃料。相较于重质燃料油，低硫燃料油的价格更甚，已高达 450 美元/吨。有分析人士指出，由于大部分支线运营商的活动重心位于排放控制区，其燃料油支出已约占运营总成本的 20%，而在低油价时期，这一比例仅为 12%左右。“在高昂的燃料油价格压力之下，支线运营商们的经营举步维艰，更无奈的是，这并不是它们所能左右的。”

另一方面，在集装箱船大型化时代，支线运营商需要更多运力，以应对集中爆发的运输增量，这使得区域运输市场竞争愈发激烈。

据航运咨询公司 BRL Consultants 统计，截至 2017 年 8 月份，全球范围内共有 243 艘支线集装箱船订单，合计运力约为 517352TEU，其中，只有 16 艘运力为 1000TEU 以下型集装箱船，其余 102 艘运力的单船载箱量，均介于 1000TEU~1999TEU 之间，且待交付后，将全部被投放至西北欧、地中海、东南亚及中东地区等货量增幅明显区域。支线运力逐渐升级，未来一段时期内，区域运输市场的竞争激烈程度可以想见。为避免区域运力过剩，X-Press Feeders 已有计划地转移部分运力至伊比利亚半岛、中北美及加勒比海和东南亚地区，在丰富自有航线网络的同时，减少与其它支线运营商之间的碰撞。

与此同时，BRL Consultants 首席执行官 Barry Luthwaite 认为，由于受到大型班轮公司航线网络扩张的挤压，以及运营成本的居高不下，恐怕一些小型支线运营商会出现资金链断裂问题，而较具规模的支线运营商将会通过收购的方式扩充运力，以便与大型班轮公司在区域运输市场对峙。

当然，支线运营商也有全球承运人难以拥有的种种优势。久于区域运输市场的支线运营商，对市场需求分析相对精确，市场成熟度较高，同时，由于铺设的航线网络密集，可以通过调整航班频率的方式，巧妙地根据市场供需状况进行运力调整。此外，相对可控的船舶运营和人工成本，也会让支线运营商将



更多精力置于对市场份额的占有中。

此前，我们总将集装箱运输市场看作一个充满动态博弈的市场，因惯性停留在参与各方的策略有先后顺序，且后行动者可以通过观察先行动者的选择而做出相应反应。但是，在这场大型班轮公司或航运联盟与支线运营商进行的区域运输市场争夺战中，体现出的并非一场标准动态博弈。理论上，后行动者（支线运营商）有很多种优势策略以应对先行动者（大型班轮公司或航运联盟）的行为，但我们不难发现，先行动者通过“增加干线港口覆盖率、干线配合支线”等手段扩张区域市场后，后行动者显得无力应对，其选择被压缩成有限的几种，甚至是唯一的一种。

既然在这场先行优势明显的博弈中，支线运营商的选择极为有限，那么，实则需要严谨推敲与细密斟酌了。

来源：中国船检

【航运业三季度集运不及预期 干散货复苏】

当前，航运板块上市公司的三季报均已披露完毕。整体来看，基本延续上半年行情。

不过，各细分市场呈现出不同的发展趋势。

宏观上，分析普遍认为集运和干散在 2016 年触底之后，目前处于上升周期，而油运则在享受了 3 年“好时光”后，不可避免地处于回调阶段。

但是，从资本市场的反馈来看，集装箱航运公司的整体表现却普遍落后于大势。相比较而言，干散货航运公司则被部分投资者看好。

集运不及预期

三季度是集运的传统旺季，尽管集运公司们都交出了一份还不错的成绩单，但受今年市场回暖信号的影响，多家投资机构认为，集运业绩并未达到预期。

以中远海控为例，三季度公司实现航线收入 208.46 亿元，同比增长 34.64%，而前三季度累计实现航线收入 577.48 亿元，同比增长 48.04%，第三季度增速有所放缓。

另外一个可以参考的维度是，公司第三季度实现归母净利 8.72 亿元，较第二季度的 15.9 亿元环比下降。



不过，公司整体的经营业绩还是延续了上半年的向好态势，前三季度共实现归母净利 27.4 亿元，较去年同期 92.2 亿亏损已大幅改善。

另一家主营集运的上市公司也传来“捷报”。第三季度，东方海外国际的航线收入同比增长 26.5%，略高于前三季度 19% 的增速。

总体来看，东方海外国际前三季总收益同比增长 19%，至约 40.45 亿美元。期间运载力增加 6.6%，整体运载率较上年同期微跌 0.3%，但每个标准箱的整体平均收益较去年同期增加 12.1%。

集运复苏已经大半年了，市场预期显然不止于此。尽管业绩尚好，但整体运价没有达到预期。

数据显示，三季度上海出口集装箱综合运价指数（CCFI）于 7 月达到 877 的高位后，自 8 月开始回落，均值 846 点，同比增长 21%，但环比仅增长 1.9%。东北证券认为，9 月份集运旺季提价失败影响整体业绩，而这主要是因为供给端 9 月末闲置运力比降至 1.74%，使得行业活跃运力达 2018 万 TEU，同比增长 7.2%。

从长期来看，集运市场被认为已经进入上升周期，且外需复苏仍然强劲，但是短期内或许仍有压力。东北证券认为，四季度是集运的传统淡季，美欧航线运价在盈亏平衡点附近震荡，短期业绩压力犹存。

此外，银河国际分析师布家杰指出，由于去年第四季的基数较高，CCFI 在今年第四季的同比增长对投资者来说有可能“欠理想”。而 CCFI 是表现集装箱航运公司的重要指标之一。

干散货复苏

干散货运输的情况已经有目共睹。

因铁矿石等硬商品货运量增加以及市场供应紧张，波罗的海干散货指数（BDI）在第三季度持续走高。9 月 22 日，BDI 指数报收 1502 点，自 2014 年 3 月以来首次突破 1500 点大关。

这也反映在上市公司业绩上。

10 月 31 日，长航凤凰发布 2017 年三季报，前三季度公司实现营业收入 5.98 亿元，同比增长 22.92%；净利润 3423.98 万元，同比大增 1171.92%。单看



第三季度，公司营业收入、净利润分别为 2.21 亿、1544 万，同比增长 24.16%、22.35%。

港股市场的太平洋航运尽管尚未直接公布业绩，但干散货船的收租日数和日均租金都有明显改善。另一家中外运航运则尚未公布三季度业绩。

但是，三季度的行情还是在一定程度上受到年中季节性回落的影响。

太平洋航运称，小灵便型及超灵便型干散货船的现货市场日租金净值分别为 7000 美元及 9070 美元，较第二季度仅分别改善 1.5%及 9%。不过，在货运需求上升、供需改善下，平均现货市场日租金较年初分别上升 51%及 58%。

对于干散货，投资机构普遍看好，不少甚至认为“好于集运”。布家杰在研报中声称，目前看来，干散货航运业 2018、2019 年的供需环境都比集装箱更为“理想”；东兴证券也指出，干散复苏“确定性强”。

第四季度向来是干散货的旺季，BDI 指数有望进一步提高。“市场担心供给侧改革及冬季的环保政策会降低铁矿石需求，然而，北美的谷物收成季节将有助抵消铁矿石运输量下降的影响。”布家杰表示。

不过，他强调要关注行业自身的运力配置，这可能会对供需关系产生影响。目前，行业内约有 7%船只的船龄已超过 20 年，接近一般的报废时间。他推测 2017 年的报废率较前几年会有所下降。

东兴证券则指出，目前船东扩充运力的行动较为“谨慎”。当前在建订单占船队比例为 7%，处于历史低值，因为主要船公司资产负债表尚未修复，不具备大规模扩充产能的力量。

而短期的市场已经初见端倪。由于订立货运租约与完成航程存在时间差，加上第四季度的收租日大部分已经订立租约，即使 BDI 强劲，对第四季度的业绩也影响有限。

根据太平洋航运披露的信息，现有的小灵便型船和超灵便型船分别有 70%、79%已按日均租金 8890 美元、10600 美元订约。所以，BDI 指数一定程度上是“滞后”于市场的。

此外，值得一提的是，资本市场对 BDI 指数似乎也不那么“笃信”了。



9 月，在 BDI 指数冲至 1500 点的时候，中外运航运、太平洋航运都出现明显的下跌走势。

根源还在于对运费增长的“不确定”。交银国际指出，由于购买需求回升，新造船订单增加，这可能令将来的运费承压。

来源：21 世纪经济报道

【创造了 45 艘 VLCC 需求！中国石油进口需求增长强劲】

今年前 9 个月的中国石油进口需求日益增长，相当于额外创造了 45 艘 VLCC 需求。不过，尽管中国石油进口需求增长强劲，但是油船行业依然遭遇运力过剩困扰。

根据 BIMCO 分析，与去年同期相比，今年前 9 个月中国的海上原油进口增长了 13%。随着中国从更远的地区进口原油，2017 年前 9 个月的吨英里比 2016 年同期激增 18%。

这个增量相当于增加了 3300 万吨原油运输的额外需求，即 2017 年前 9 个月平均每天超过 90 万桶的当量。

BIMCO 表示，中国日益增长的石油进口需求，直接影响原油船行业，2017 年以来，需要额外增加 45 艘 VLCC 支撑中国的原油进口需求。

2017 年原油进口的航运距离增长明显。值得注意的是，相比前两年，2017 年中国明显增加了安哥拉、巴西、委内瑞拉、英国、刚果和美国的原油进口。相比从中东进口原油，从这些国家进口原油明显增加了海运的距离。

2017 年中国从安哥拉进口的原油已经超过了沙特。2017 年接下来情况也可能如此，因为沙特作为中国最大的原油进口国在今年上半年已经成为历史。就吨英里而言，安哥拉已经连续三年排在中国首位，2017 年进一步确立其成为中国最主要合作伙伴的地位。

根据 BIMCO 计算，2015 年中国每吨原油进口的平均距离为 7200 海里，2016 年为 7100 海里，2017 年为 7500 海里。

BIMCO 首席航运分析师 Peter Sand 警告，尽管中国长距离进口原油利好油运行业，但是市场上仍旧受到运力过剩的困扰。不过，从今年 11 月到明年 1 月进入油运旺季，运价将会有所回升。根据国际能源机构预测，2019 年全球平均每天的石油需求跨过 1 亿桶的门槛，其中绝大多数的原油需求增长由亚洲的发展中国家主导。

来源：国际船舶网



5. 船舶市场动态

【集装箱船市场将进入波动期】

由于 2018 年第一季度的集装箱货运量将出现季节性下降，而船舶运力供应将不断增长，集装箱船市场将可能进入一个波动期，集运业将面临一个周期性的季节性挑战。

BIMCO 表示，对于行业前景，考虑到 10 月中旬运费仍在下降，因此停止运价下滑将成为恢复供求平衡的优先考虑。集运业的运价再次降低，导致行业利润已经消失。

自 7 月末以来，美国和欧洲航线的现货市场平均运费下降了 22%。尽管需求旺盛，但由于集运公司为了检验市场的实力，将运力部署到交易市场中，导致现货运费大幅下降。BIMCO 表示，只有这样，集运市场的真正需求量才有所体现。

5-9 月期间，集装箱船闲置运力进一步下降，到 2017 年 10 月 2 日时，闲置运力进一步降至 495000TEU。

BIMCO 强调，集装箱货运量总是从第三季度开始下降，目前集运业正进入冬季。因此，为了减少亏损，个别航线贸易以及整个网络的运力部署管理将是必不可少的。预计未来几年，运力过剩仍将是行业的一个挑战，保持目前的航行速度是使市场复苏，步入正轨的关键。

就供应方面而言，集装箱船船队已进入稳定的一年，今年前 9 月新船交付量达到 898000TEU。BIMCO 预计，今年集装箱船全年的交付量达到 1100000TEU，超过 2016 年的 905000TEU，但其中部分船舶可能将推迟至 2018 年交付。

拆解方面，前 9 个月拆解量为 356000TEU。与 2016 年相比，拆解船舶平均船龄从 19 年增加至 21 年。同时，拆解的集装箱船平均尺寸也有所减少，2016 年拆解集装箱船平均尺寸为 3373TEU，平均船龄 19 年；而到了 2017 年，拆解集装箱船平均尺寸为 2891TEU，平均船龄为 21 年。

总的来说，BIMCO 预测 2017 年集装箱船船队运力净增长为 3.3%。

来源：国际船舶网



【订单量超去年全年！新造船市场快速回升】

到目前为止，今年全球新船订单量已经超过去年全年订单总和，载重吨更是超过去年全年 50%，数据显示新造船市场已经开始见底并且正在快速回升。

在去年新船订单量创下过去 30 年来的最低水平之后，今年前 4 个月，新船订单量与去年同期相差不大，但随着市场积极情绪增加，近几个月来新船订单量与去年同期的差距正在逐渐加大。

克拉克森在近期发布的报告中称，1 月至 4 月，全球新船订单量共计 248 艘（按 1000 总吨以上统计），从艘数来看与去年前 4 个月的 200 艘相差不大。按载重吨计算，前 4 个月新船订单量共计 1380 万载重吨，低于去年同期的 1580 万载重吨；按 GT 计算，前 4 个月新船订单量共计 980 万 GT，而去年同期为 990 万 GT。同时，按 CGT 和合同价值计算，今年前 4 个月的新船订单量与去年同期相比增长也十分有限。前 4 个月，新船订单量从去年同期的 470 万 CGT 增至 580 万 CGT，新船订单价值从 147 亿美元增至 164 亿美元。

然而，自春季以来，新船订单趋势开始出现变化。截止 7 月底，今年新船订单量为 465 艘（按 1000 总吨以上统计），比去年前 7 个月增长了 116 艘。截止 9 月底，新船订单量共计 573 艘，相比去年同期的 438 艘增加了 135 艘。这一数字只比去年全年新船订单量的 588 艘低了 15 艘，而到目前为止，今年新船订单量已经达到了 620 艘。与此同时，按载重吨计算，今年前 9 个月新船订单量共计 4790 万载重吨，已经比去年全年数字高出了 53%。按 CGT 计算，年初至今，新船订单量共计 1590 万 CGT，比 2016 年全年增长了 24%。1 月至 9 月，新船订单价值共计 441 亿美元，增长了 20%。

在油船领域，今年前 9 个月油船新船订单量共计 170 艘，比去年同期增加了 54 艘。另外，散货船新船订单量共计 150 艘，相比去年同期增加了 100 艘以上。韩国船企今年的新船订单量显著增长，前 9 个月接获了 133 艘新船订单，而去年同期仅为 45 艘。

来源：国际船舶网

【1 千多艘未交付！中国船企未交付量最高】

2017 年已经过去大半，全球预订交付的 2440 艘新船中仅一半完成交付，中国船厂有 457 艘新船还未交付，交付比率最低不到 40%，海工船（OSV）只交付了 20%，而移动式海上钻井装置（MODU）更是仅有约 10% 交付给船东。今年船市明显回暖，订单快速增长，不过新船交付进度显然没有跟上市场复苏进度。

VesselsValue 的数据显示，年初至今，在今年预定将交付的 2440 艘新船中，只有一半已经完成交付。这意味着，2017 年仅剩最后两个月，而手持订单中还有 1220 艘原计划年内交付的新船尚未交付。

中日韩三大造船国中，中国船厂交付比率最低，未交付数量最多。数据显示，到目前为止，今年中国船厂已经交付了 457 艘新船，手持订单中预定今年交



付的新船还剩 703 艘尚未完成交付，也即交付率仅 39%，还有 61%未交付。日本船厂今年已经交付了 308 艘新船，还有 132 艘尚未完成交付，交付率为 70%。韩国船厂交付了 242 艘新船，还有 67 艘尚未交付，交付率为 78%，在中日韩三国中交付比率最高。

根据 VesselsValue 的数据，截至目前，今年预定将交付的 LPG 船中近 70%已经交付运营，在所有船型中交付比率最高。另外，预定交付的散货船中约 68%已经完成交付，预定交付的油船中有约 63%完成交付，这也客观上证明散货船和油船市场今年已经开始复苏回暖。而在集装箱船领域，预定年内交付的新船只有 50%左右已经交付给船东。LNG 船领域约 49%的新船完成交付。在小型干货船领域，这一比例约为 44%。而冷藏船目前只有 33%已经交付。

完成交付比例最低的是海工船领域。其中，今年预定交付的移动式海上钻井装置（MODU）仅有约 10%交付给船东，还有多达 90%尚未交付。预定交付的海工支援船（OSV）中只有约 20%已经交付，而海上施工船（OCV）还有超过 70%尚未交付。

VesselsValue 称，临近年末，船舶交付速度通常会放缓，考虑到这一因素，预计许多船型的手持订单中将有大量新船推迟至未来几年交付运营。新船交付进度没有跟上市场复苏的进度，意味着船东接船的意愿依然不积极，同时也说明船市复苏还远未真正复苏。

来源：国际船舶网

【散货船新造市场：低谷将去，拐点已来？】

据克拉克森的一份报告显示，截至今年 9 月底，全球散货船手持订单数为 623 艘，合计 6,400 万载重吨，约占当前船舶运力的 7.9%，这一数字几乎接近 2002 年 4 月创下的 7.2%的历史低位。

近年来，由于糟糕的市场环境和融资困难等原因，散货船订单量一路走低。2014 年，全球散货船订单量为 6,400 万载重吨，而 2015 年和 2016 年则分别下降至 2,400 万载重吨和 1,400 万载重吨。

进入 2017 年，这一情况有所好转，今年 1-9 月，散货船订单量为 1,710 万载重吨，比去年全年的订单总量高出 22%，其中卡姆萨型船订单量增加明显。此外，2017 年全年的交船量预计将超过 4,000 万载重吨，这意味着全球散货船手持订单量仍将保持在一个较低的水平。

不过，克拉克森表示，尽管在 2017 年剩下的日子里，散货船手持订单量占现有船队的比重或将进一步下降，但新船下单量明显增加的趋势表明，2018 年很有可能出现手持订单量攀升的情况，这也意味着延续多年的造船低谷将告一段落，市场的拐点或将来临。散货船市场将迎来新一轮造船热潮。

来源：航运界



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	362.50	3.5	↑	390.50	3	↑	0.00			542.00	6.5 ↑
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	398.00	3	↑	0.00			0.00			0.00	
Panama	260.00	0		n/a			n/a			515.00	0
Shanghai	403.00	5	↑	0.00			0.00			0.00	
Singapore	382.00	3	↑	403.00	3	↑	542.00	4.5	↑	552.00	4.5 ↑
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0
Tokyo	410.00	0		420.00	5	↑	0.00			645.00	5 ↑

来源: Bunker Ports News Worldwide

截止日期:

2017-11-11

◆ 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 44 周	第 43 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,700	4,700	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	2,150	2,100	50	2.4%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 44 周	第 43 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,100	8,050	50	0.6%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,500	5,400	100	1.9%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,500	4,300	200	4.7%	



LR1	75,000	4,100	4,100	0	0.0%
MR	52,000	3,400	3,400	0	0.0%

截止日期: 2017-11-07

(2) 新造船成交订单

新造船							
数量	船型	载重吨	船厂	交期	买方	价格(万美元)	备注
1+1	TAK	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2019	Central Shipping - Greek	3,500	
1	BC	82,000	Jinling, China	2020	Qingdao Da Tong - Chinese	Undisclosed	total 4 on order
6	CV	1,908 teu	Jinling, China	2019	Zhonggu Shipping - Chinese	Undisclosed	
2+2	CV	1,668 teu	Jiangsu, China	2019	Regional Container Lines - Thai	1,960	

◆ 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
NORD VENTURE	BC	82,211		2009	Japan	1,820	Undisclosed	
JIANGSU NEWYANGZI YZJ2015-2215	BC	81,800		2018	China	2,500	Scorpio Bulkers - Monaco	
RAVE	BC	75,230		2001	S. Korea	835	Chinese	
BONAVENTO	BC	73,207		1998	Japan	Undisclosed	Undisclosed	
TIGER TIANJIN	BC	63,592		2015	China	2,220	Scorpio Bulkers - Monaco	en bloc
TIGER ANHUI	BC	63,542		2014	China	2,120	Scorpio Bulkers - Monaco	for
TIGER SHANGHAI	BC	63,514		2014	China	2,120	Scorpio Bulkers - Monaco	usd64mil
LEO ADVANCE	BC	55,638		2007	Japan	1,260	Djakarta Lloyd - Indonesian	
GRASSHOPPER	BC	53,146		2002	Japan	900	Greek	
NEW ERA	BC	53,125		2003	Japan	970	Akij Group - Bangladeshi	
FIGHTER	BC	48,193		2001	Japan	800	Chinese	
STEEL HONESTY	BC	45,578		2000	Philippines	750	Chinese	on subs
KING DEEB	BC	44,809		1995	S. Korea	465	Russian	
BALKAR TRUST	BC	41,244		1997	Bulgaria	390	Chinese	
GLORY MERCY	BC	37,302		2010	China	950	Greek	
ATLANTIC SPIRIT	BC	33,427		2007	Japan	980	Turkish	
ORIENT ACRUX	BC	32,702		2013	Japan	1,330	Undisclosed	



全一海运有限公司



KITTIWAKE	BC	32,555	2007	Japan	890	Greek
CLIPPER NESTORIO	BC	32,312	2011	China	1,000	Undisclosed
KITTIWAK	BC	32,258	2009	Japan	890	Greek
VINALINES STAR	BC	26,456	1993	Japan	Undisclosed	Nhat Viet Transportation - Vietnamese
KIMBERLY	BC	25,331	1998	Japan	315	Vietnamese

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
CHITTAGONG	CV	33,662	2,483	2007	Japan	1,090	Hyundai Ocean Investments - S. Korean	
JRS CARINA	CV	8,203	698	2007	China	330	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
VESTFJORD	GC	2,510		1993	Netherlands	Undisclosed	AA Boon Port - Latvian	

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
AURORA	TAK	158,000		2017	China	Undisclosed	Greek	
LIBERTY BAY	TAK	114,814		2014	U. S. A	Undisclosed	Crowley Maritime Corporation - U. S. A	
EAGLE BAY	TAK	114,756		2015	U. S. A	Undisclosed	Crowley Maritime Corporation - U. S. A	*
S/R AMERICAN PROGRESS	TAK	46,103		1997	U. S. A	Undisclosed	Crowley Maritime Corporation - U. S. A	
HAFNIA AFRICA	TAK	74,540		2010	S. Korea	Undisclosed	Japanese	
BESIKTAS HALLAND	TAK	7,701		2008	Turkey	900	Kiltank Shipping - Swedish	
OCEANIC CORAL	TAK/CHE	13,224		2008	Japan	875	Undisclosed	

◆ 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
MULTI ECHO	TAK	99,999	15,158	1997	S. Korea	350	
DURGANDINI	TAK	34,793	8,491	1993	Japan	380	

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
GULMAR	BC	27,652	5,810	1986	Japan	389	



◆ 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
2017-11-10	662.82	771.93	5.8484	84.986	871.08	63.385	894.2	214.98	16853.0
2017-11-09	663.25	768.84	5.8243	85.082	869.74	63.726	893.1	213.41	16807.0
2017-11-08	662.77	768.94	5.8283	84.931	873.09	63.788	893.79	214.43	16794.0
2017-11-07	662.16	768.77	5.8199	84.873	872.17	63.845	880.87	212.99	16805.0
2017-11-06	662.47	769.28	5.8022	84.903	866.58	63.912	889.13	214.41	16831.0

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
2017-11-08	美元	1.18333	1.20500	1.24606	1.34167	1.40981	1.60162	1.87317
2017-11-07	美元	1.18389	1.20550	1.24389	1.33944	1.40258	1.59809	1.86844
2017-11-06	美元	1.18389	1.20500	1.24424	1.33472	1.39703	1.59406	1.86428
2017-11-03	美元	1.18444	1.20444	1.24322	1.33389	1.39194	1.59017	1.86289
2017-11-02	美元	1.18389	1.20467	1.24212	1.33267	1.39139	1.58907	1.86317