



全一海运市场周报

2017.11 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2017.11.20 - 11.24\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求稳中有降 多数航线运价走低】

随着传统运输旺季逐步进入尾声，本周中国出口集装箱运输市场需求总体呈现稳中有降局面，多数航线运价走低，拖累综合指数下跌。11月24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705.19点，较上期下跌3.9%。

欧洲航线：据研究机构 Markit 发布的数据显示，欧元区11月综合 PMI 初值为57.5，较前值上升，显示欧元区经济继续处于较为稳固的态势，本周运输需求总体稳定，供需基本面基本稳固，上海港船舶平均舱位利用率维持在90%左右，市场运价小幅上涨。11月24日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为694美元/TEU，较上期上涨0.7%。地中海航线，市场情况基本与欧洲航线类似，但整体供求关系较欧洲航线疲软，上海港船舶平均装载率维持在80%左右，运价略有下滑。11月24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593美元/TEU，较上期下跌0.3%。

北美航线：据美国商务部公布的数据显示，美国10月耐用品订单环比初值下跌1.2%，较前值下跌，显示美国经济发展基础出现波动，对运输需求的增长态势产生影响。此外，传统运输旺季接近尾声，运输需求开始显现出后劲不足迹象，多数航商采取降价揽货的策略维持市场份额，即期市场运价继续大幅回落。11月24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1097美元/FEU、1681美元/FEU，较上期分别下跌12.2%、6.7%。

波斯湾航线：运输需求延续近期疲软的表现，整体市场继续处于较为低迷的局面，部分航商通过停航等措施控制总体运力规模，但市场仍处于运力过剩的局面，上海港船舶平均装载率徘徊在75%~80%的水平，运价承压下跌。11月24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401美元/TEU，较上期下跌2.2%。

澳新航线：市场继续保持向好态势，运输需求稳步增长，供求关系良好，上海港船舶平均装载率保持在95%以上，部分航班满载出航。多数航商维持涨后运价，在小部分航商小幅回调运价影响下，市场运价小幅整理。11月24日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为1358美元/TEU，较上期下跌0.3%。

南美航线：运输需求保持稳定，上海港船舶平均装载率在95%左右。部分航商为维持市场份额，执行降价揽货策略，即期市场订舱价格出现下跌。11月



24 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2613 美元/TEU，较上期下跌 2.4%。另据市场消息，航商将于 12 月 1 日起再次上调航线运价，涨幅基本在 400-500 美元/TEU。

日本航线：本周货量基本稳定，市场运价总体平稳。11 月 24 日，中国出口至日本航线运价指数为 684.14 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【非煤货种需求强劲 综合指数持续攀高】

11 月 24 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 1379.50 点，较上周上涨 4.4%。其中煤炭、金属矿石、粮食运价指数上涨，成品油、原油运价指数维稳。

煤炭市场：即将进入寒冬，随着全国范围取暖用能需求的增加，煤炭冬季消费高峰逐步临近。受气温下降和水力发电逐步减弱双重影响，沿海地区六大电厂日耗出现持续上涨，存煤可用天数小幅下降。此外，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，电厂采购积极性较前期有所提高。煤价方面，国内动力煤市场延续下行态势，11 月 22 日，环渤海动力煤价格指数报收于 576 元/吨，环比下降 1 元/吨，指数连续七期下降，累计跌幅 10 元/吨。受“买涨不买跌”心理影响，贸易商出货困难，为加快出手，部分货源低价抛售，导致市场价格继续走弱，短期内保持弱平衡。运力方面，本周北方港口受天气因素影响，封航时间较长，船舶压港数量较多，周转减慢；同时，下游非煤货种需求强劲，占用有效运力，市场货多船少，运价持续向上攀升。不过部分市场人士透露，近期市场运价虽高，实际成交较为冷清，船货匹配度较低。

11 月 24 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1475.65 点，较上周上涨 5.2%。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 55.1 元/吨，较上周五上涨 3.4 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 58.5 元/吨，较上周五上涨 3.3 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 64.4 元/吨，较上周五上涨 3.6 元/吨。华南市场，因近期华东市场运价较高，船东更倾向于短航线运输，华南市场寻船较为困难，11 月 24 日，秦皇岛-广州（5-6 万 dwt）航线运价为 63.7 元/吨，较上周五上涨 3.6 元/吨。

金属矿石市场：目前，钢厂利润良好，开工虽然受限，但其都在尽最大努力生产，铁矿石库存随之下降。当前，钢厂进口铁矿石可用天数在 23 天，相较于三季度，减少 2-3 天。内贸铁矿石需求也随之增加，运价上涨。11 月 24 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1337.67 点，较上周上涨 3.8%。

粮食市场：11 月下旬以来，随着东北玉米上市量增加，北方港口到货量维持高位。另一方面，下游产区用粮企业采购心态谨慎，作为收购主力军之一的东北玉米深加工企业采购补贴政策尚未出台，观望者居多。沿海粮食运输价格受煤价上涨带动延续上行走势。11 月 24 日，沿海粮食货种运价指数报收



1605.75 点，较上周上涨 8.5%。

国内成品油市场：虽新一轮成品油调价已转为搁浅，但目前来看，后市不排除再次承压回落，消息面对国内成品油市场支撑有限。但炼厂库存维持低位，整体柴油资源供应面仍然偏紧，运输市场表现平稳。11 月 24 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

【三大船型涨多跌少 综合指数止跌反弹】

本周中国进口干散货运输市场三大船型表现各异，海岬型船在矿石船运需求升温带动下稳中有涨，巴拿马型船因煤炭和粮食船运需求不足，租金、运价总体低迷；超灵便型船市场止跌反弹。中国进口干散货综合指数重回 1000 点之上。11 月 23 日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数（CDFI）为 1014.84 点，运价指数为 874.61 点，租金指数为 1225.19 点，较上周四分别上涨 7.2%、4.2%和 10.5%。

海岬型船市场：本周海岬型船市场单边上行，太平洋市场超预期大涨，大西洋市场温和跟涨。一方面国际矿价上涨，周四品位为 62%的澳大利亚铁矿石价格为 67.5 美元/吨，较上周四上涨 8.5%，助燃贸易商采购热情；另外，北方港口持续有压港，船舶周转放缓；本周太平洋市场澳洲几大矿商租船热情不减，力拓、必和必拓等持续几天在市场拿船，上半周澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价表现坚挺。周四，FMG、Royhill 等矿商再次表现活跃，太平洋市场货盘增加，即期运力有限，船东信心高涨，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价超预期出现跳涨行情，据悉市场有 9 美元/吨的成交。周四，中国北方至澳大利亚往返航线 TCT 日租金为 21167 美元，较上周四上涨 13.9%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 8.772 美元/吨，较上周四上涨 15.2%。本周远程矿航线表现较为安静，观望气氛浓厚，租家和船东价差较大，由于太平洋市场行情较好，空放至大西洋的运力较少，巴西和南非至青岛航线运价温和上涨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 18.538 美元/吨，较上周四上涨 2.0%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 14.033 美元/吨，较上周四上涨 3.2%。

巴拿马型船市场：本周巴拿马型船太平洋市场有止跌迹象，粮食航线续跌。太平洋市场，国内继续受进口煤限制措施影响，部分贸易商推迟进口煤采购计划，本周回国煤炭航线依然较为冷清，至日本、韩国、印度等方向有一定需求，但总体现货货盘有限，市场运力仍较多。不过在海岬型船太平洋市场表现火热的提振下，巴拿马型船太平洋市场有止跌迹象，不过船货双方报价仍有较大差距。在粮食航线没有回暖的情况下，太平洋市场难有较大的上涨动力。周四，中国南方经东澳大利亚至中国往返航线 TCT 日租金为 9238 美元，较上周四下跌 2.0%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.729 美元/吨，较上周四下跌 0.7%。粮食航线运价继续下跌。本周美湾粮食货盘依旧不给力，市场气氛不好，运价继续下跌。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为 30.580 美元/吨，较上周四下跌 2.0%；美湾密西西比河至中国北方港口粮食运价为 41.025 美元/吨，较上周四下跌 1.7%。



超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场超跌反弹。中国南方/印尼往返航线租金自 10 月下旬以来持续阴跌，上周五跌至 6305 美元的低点，较 10 月 18 日的高点下挫 49%。本周印尼煤炭现货货盘有所增加，国内沿海市场持续火热，吸引少量仍留在外贸市场的内外贸兼营船回流，中国南方/印尼往返航线日租金低位反弹。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 7985 美元，较上周四上涨 23.6%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.041 美元/吨，较上周四上涨 5.2%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.857 美元/吨，较上周四上涨 1.8%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价先涨后跌 成品油运价小幅上涨】

受中东局势影响，供求因素已不再是油价上涨的单一理由，市场担忧沙特和伊朗这两个产油大国的对立可能是更重要的上涨推手。本周美国能源信息署 (EIA) 数据显示美国上周商用原油库存持续减少，已经从今年 3 月开始不断下跌至 2016 年水平以下，叠加对 OPEC 减产协议延长 9 个月的预期，推动油价持续上涨。布伦特原油期货价格周四报 63.42 美元/桶，较上周上涨 3.4%。全球原油运输市场大船运价小幅下跌，中型船运价稳中有跌，小型船运价有涨有跌。中国进口 VLCC 运输市场仍然延续船多货少格局，运价小幅下滑。11 月 23 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 766.90 点，较上周下跌 4.9%。

超大型油轮 (VLCC)：运输市场运力充沛，运价跌幅较上周扩大。本周，尽管中东航线船东对 12 月上旬行情期望较高，但租家严控租船节奏，打压市场意图明显，市场报出的现代型船成交运价较上周跌去 5 个点。西非航线成交寥寥，运价跟随中东市场一路下滑，创出一个半月来新低。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价 (CT1) 报 WS65.52，较上周四下跌 5.9%，CT1 的 5 日平均为 WS68.23，较上周下跌 3.6%，等价期租租金 (TCE) 平均 2.1 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS67.92，下跌 3.4%，平均为 WS69.43，TCE 平均 2.6 万美元/天。

苏伊士型油轮 (Suezmax)：运输市场西非航线运价保持稳定，地中海航线运价小幅下跌。西非至欧洲市场运价依旧维持在 WS78 至 WS80，TCE 约 0.9 至 1.0 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，安哥拉至地中海，12 月 8 至 9 日货盘，成交运价为 WS77.5。地中海和黑海航线市场整体运价小幅下跌至 WS85 至 WS88，TCE 约 0.9 至 1.0 万美元/天。亚洲进口主要来自中东和俄罗斯，一艘 13 万吨级船，沙特至新加坡，11 月 28 日货盘，成交运价为 WS87.5。一艘 13.5 万吨级船，新罗西斯克至韩国，12 月 3 日货盘，成交包干运费为 285 万美元。

阿芙拉型油轮 (Aframax)：运输市场运价有涨有跌，整体运价小幅回升。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS145 (TCE 上升到约 1.4 万美元/天)，与上期相比有着不小的涨幅。跨地中海运价小幅下跌至 WS97 水平 (TCE 下跌至 0.3 万美元/天)。北海短程运价上升至 WS110，TCE 上升至 0.9 万美元/天。该航线一艘 8 万吨级船，霍德角至英国，11 月 26 至 27 日货盘，成交运价为 WS105。波罗的海短程运价上升至 WS90，TCE 上升至 1.1 万美元/天。波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价小幅下跌，分别在 WS113 和 WS113，TCE 分别为 0.6 万美元/天、1.0 万美元/天。亚洲进口主要来自俄罗斯的科



兹米诺。该航线一艘 10 万吨级船，科兹米诺至新加坡，11 月下旬货盘，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部分航线运价虽然出现小幅的回调，但整体运价水平依旧保持上升势头。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅上升至 WS181 (TCE 仍然约 0.8 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 WS130 (TCE 约 0.8 万美元/天)；7.5 万吨级船运价小幅小跌至 WS119 (TCE 大约 1.0 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价小幅上升至 WS137 水平 (TCE 约 0.6 万美元/天)；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅回调至 WS126 (TCE 约 0.4 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 1.2 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际散货船价震荡 内河货船成交增加】

11 月 22 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 770.45 点，环比微跌 0.68%。其中，国际散货船价综合指数上涨 0.67%；国际油轮船价综合指数、沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别下跌 1.71%、0.27%、0.97%。

BDI 指数上涨至近三年半的高点 1588 点后，不断走弱到 1361 点后反弹，周二 (11 月 21 日) 收于 1396 点，环比下跌 0.64%。由于散运市场运价短期回调，二手散货船价格大幅震荡。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1160 万美元、环比涨 2.75%；57000DWT—1567 万美元、环比跌 1.25%；75000DWT—1974 万美元、环比涨 6.67%；170000DWT—3185 万美元、环比跌 4.61%。冬季取暖季，在河北、山西和山东等容易产生雾霾的省份经营的严重污染行业将减少产量、抑制排放。国内钢铁企业 3000 万吨的钢产量将受到影响，抑制了市场对铁矿石和其他炼钢原料 (比如炼焦煤) 的需求。铁矿石、煤炭和镍矿等大宗散货运输需求减弱，定期租船受到影响，即期运价波动扩大，船东维持上涨运价的想法难以获得支撑，预计二手船价格有回跌可能。本周，二手散货船成交量下滑，共计成交 17 艘 (环比增加 1 艘)，总运力 114 万 DWT，成交金额 23010 万美元。

虽然多数 OPEC 产油国对延长减产协议持支持态度，但俄罗斯认为本月就决定延长减产协议还为时过早，这令市场担心政策会议恐出现意外，同时美元反弹也加大了油价的下行压力。布伦特原油现货价格收于 62.59 美元/桶 (周二)，环比下跌 0.90%。本周，国际油轮运输需求缺少利好因素支持，运价微跌，二手油轮船价跌多涨少，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—1949 万美元、环比跌 3.99%；74000DWT—2506 万美元、环比涨 0.07%；105000DWT—2450 万美元、环比跌 0.36%；158000DWT—4389 万美元、环比跌 3.67%；300000DWT—5488 万美元、环比涨 0.14%。原油贸易增长放缓，预计全球将从 2017 年的 160 万桶/天下降至 2018 年的 140 万桶/天，中国采购活动将从 2017 年的平均 75 万桶/天下降至 2018 年的 25 万桶/天，这将会遏制全球原油贸易增长。尽管船队运力增长有所放缓，但全球石油需求放缓，加之中国原油进口下降，2018 年全球原油贸易将会保持温和增长，导致原油船运费承压，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 5 艘 (环比增加 2 艘)，总运力 52 万 DWT，成交金额 12900 万美元。



受政策调控影响，持续火热的煤炭市场逐渐回归理性，煤炭价格平稳回落，下游采购热情不减，沿海运价高位滞涨，二手散货船价格稳中有跌。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 0.19%；5000DWT--712 万人民币、环比跌 0.38%。近期，供暖季节用煤需求回暖，钢厂提前备货铁矿石采购改善，南北粮价顺畅粮食贸易增加，加上北方船舶压港现象加重，沿海运价可能高位上涨，预计二手散货船价格短期将止跌回稳。本周，沿海散货船成交 3 艘，总运力 16 万 DWT，成交金额 1529 万美元。

内河散货运输需求有所回落，二手散货船价格跌多涨少。本周，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--50 万人民币、环比跌 0.72%；1000DWT--94 万人民币、环比跌 2.66%；2000DWT--199 万人民币、环比跌 0.98%；3000DWT--272 万人民币、环比涨 0.58%。国内房地产销量增长出现放缓，房地产市场最终将迎来了减速，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，内河散货船成交活跃，共计成交 92 艘（环比增加 65 艘），总运力 8.9 万 DWT，成交金额 7474 万元人民币。

来源：上海航运交易所

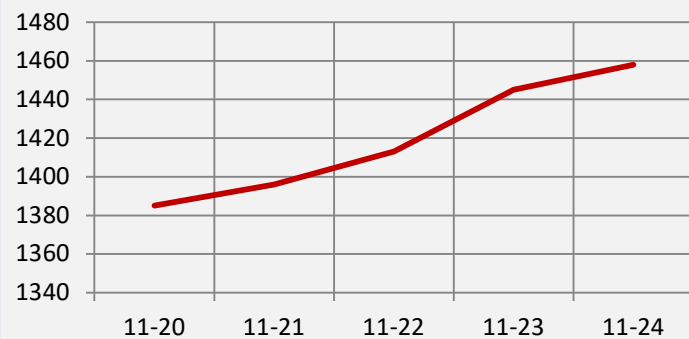
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

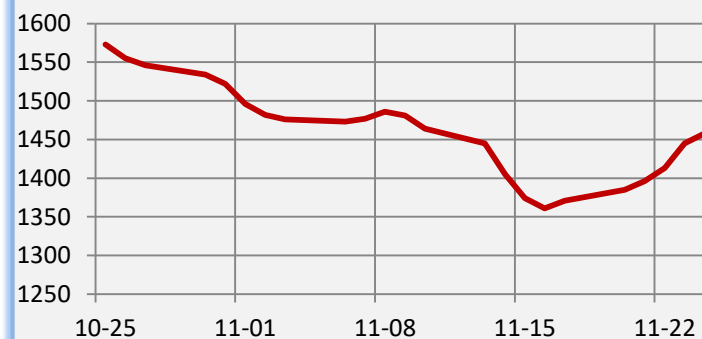
波罗的海指数	11 月 20 日		11 月 21 日		11 月 22 日		11 月 23 日		11 月 24 日	
BDI	1,385	+14	1,396	+11	1,413	+17	1,445	+32	1,458	+13
BCI	3,214	+61	3,255	+41	3,298	+43	3,420	+122	3,453	+33
BPI	1,280	-5	1,275	-5	1,281	+6	1,284	+3	1,295	+11
BSI	850	+5	856	+6	875	+19	899	+24	914	+15
BHSI	628	-2	625	-3	624	-1	622	-2	620	-2



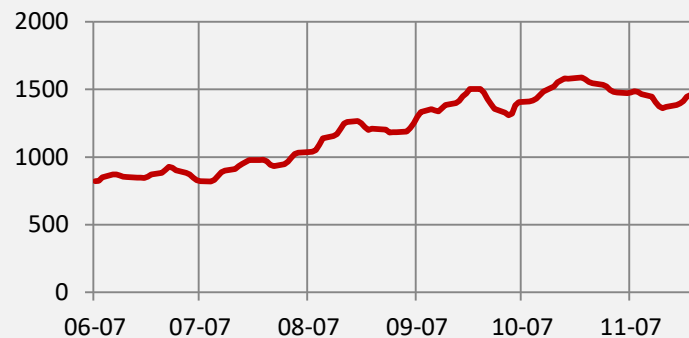
上周 BDI 指数走势



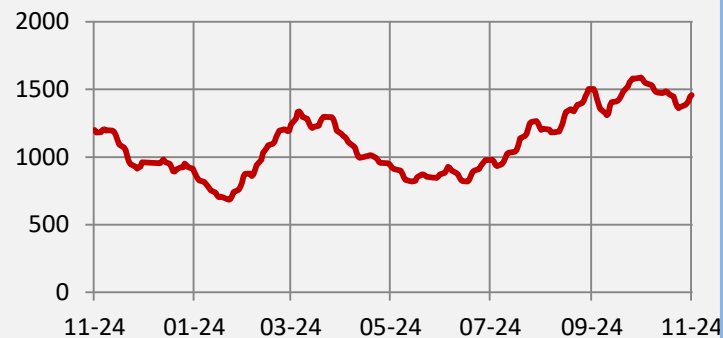
近一个月 BDI 指数走势



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 46 周	第 45 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	20,500	20,750	-250	-1.2%
	一年	18,000	18,000	0	0.0%
	三年	15,250	15,250	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	12,500	12,750	-250	-2.0%
	一年	12,750	13,000	-250	-1.9%
	三年	12,750	12,750	0	0.0%
Smax (55K)	半年	11,000	11,750	-750	-6.4%
	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: 2017-11-21

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

KSL San Francisco SwissMarine relet 2014 181066 dwt dely Fos 26/28 Nov trip via Ponta Da Madeira redel Skaw-Cape Passero \$27,250 daily - K-Line

Star Angelina 2006 82962 dwt dely Subic Bay 27/28 Nov for 2 laden legs redel Singapore-Japan \$12,000 daily - Cobelfret

RGL First 2017 82215 dwt dely Tianjin 27/30 Nov trip via East Australia redel China \$11,000 daily - cnr

Orpheus 2017 75600 dwt dely Cape Passero spot trip via USEC (option Amazon) to Mediterranean redel Cape Passeo \$11,500 daily - Amaggi



Africa Graeca 2002 74133 dwt dely US Gulf 10/15 Dec trip via Panama redel China \$14,750 daily plus \$475,000 bb - ADMI

Santa Helena 2012 58215 dwt dely Vung Tau, Vietnam 26/27 Nov trip via Indonesia redel Thailand \$9,500 daily - Cargill

ER Maden 2012 56522 dwt dely Nacala 02/06 Dec trip redel U.A.E. \$11,000 daily + \$125,000 bb - Victory Shipping

Bridgegate 2010 53477 dwt dely Jose prompt trip redel N Brazil \$22,000 daily - cnr

Multan 2002 50244 dwt dely Surabaya 01/05 Dec trip via Indonesia redel CJK \$11,750 daily - cnr

African Magnolia 2016 28345 dwt dely Yuzhnyy 24/27 Nov trip redel Gibraltar-Ushant \$10,250 daily - Langlois

Amyntor 2009 28326 dwt dely Canakkale prompt trip via Black Sea redel Damietta intention steel \$10,000 daily - cnr

(2) 期租租船摘录

Ionic Patris 2017 84850 dwt dely Sakaide 30 Nov/01 Dec about 1 year in direct continuation redel worldwide 120% average 4TCs - Cobelfret

4. [航运市场动态](#)

【你知道韩国多少家航运公司，全年营收有多少吗？】

据韩国统计局 (Statistic Korea) 近期报告显示, 2016 年韩国共有 659 家航运公司, 全年这些企业共实现营业收入 31.2 万亿韩元, 约合 293 亿美元, 较 2015 年同期下跌 17.8%, 也跌至近 10 年的最低点 (2006 年, 韩国所有航运企业的营业收入高达 215.8 万亿韩元), 而韩进海运去年 9 月的破产, 想必是此次大幅下跌的主要原因。

而此次 17.8% 的跌幅亦是 2012 年以来的下降最大的, 其中 2012 年的跌幅为 8.3%。该跌幅也使得韩国所有从事货物运输的航运公司的营业收入由 2015 年的 37.9 万亿韩元, 下跌至 31.1 万亿韩元。



而邮轮公司运营刚好与从事货运的公司状况相反，得益于旅游人数的增加，韩国 2016 年邮轮公司营业收入为 6570 亿韩元，2015 年同期数据为 6020 亿韩元。

与此同时，韩国从事航运的企业也由 2015 年的 662 家跌至 2016 年的 659 家，平均每家企业的的员工数也由 28.217 降至 27.747 人。

今年 9 月，韩国海洋水产开发院（Korea Maritime Institute）估计，韩进海运的破产给韩国航运业乃至整个国家的经济带来高达 3 万亿韩元的损失，也导致 1000 多人失业。

此外，韩进海运的破产还导致当地中小航运企业失去出口的核心渠道，也给他们带来一定的损失。而根据今年 2 月韩国国际贸易协会（Korea International Trade Association）对 332 位托运人进行了的问卷调查，结果显示：65.4%的托运人反映出口运费增长，而 57.5%的承运人反映船队运力供给不足，订舱困难。

来源：航运界

【德路里：2018 年原油船市场继续下挫】

全球航运咨询公司德路里（Drewry）发布的最新油船市场预测显示，原油船运费继 2017 年急剧下降之后，预计 2018 年将进一步下降。

尽管原油船市场运力供应在 2017 年度激增，预计明年原油船运力净增长较低，但由于需求增长缓慢，这并不足以推动船队利用率提升。考虑到全球石油需求增长和中国石油采购可能下降，预计明年原油贸易保持温和增长。

继 2016 年原油船市场运费急剧下降后，尽管这两年原油船吨位需求强势增长，但船队运力激增，今年油船运费进一步下降。继 2016、2017 年船队运力增幅近 6%后，2018 年船队增长预计回落至 3.2%。

然而，由于全球原油需求增长预计下降，原油贸易增长放缓，2018 年的油价继续下降，全球原油贸易量预计将从 2017 年的 160 万桶/天下降至 2018 年的 140 万桶/天。

此外，中国采购活动放缓，可能给原油船市场需求带来巨大的风险。中国原油采购活动仍然是一个主导因素，继中国过去两年原油贸易强劲增长之后，可能在 2018 年大幅下降。



IEA 的数据显示，自 2015 年以来，中国库存原油应该已经积累了 5.2 亿桶，战略石油储备（SPR）能力达到 2020 年。而在今年第三季度，中国原油进口急剧下降，从第二季度的 120 万桶下降至每天 50 万桶，这表明 2018 年中国库存积压将会明显减少。

德路里油运首席分析师 Rajesh Verma 表示，预计中国采购活动将从 2017 年的平均 75 万桶/天下降至 2018 年的 25 万桶/天，这将会遏制全球原油贸易增长。尽管船队运力增长有所放缓，但全球石油需求放缓，加之中国原油进口下降，2018 年全球原油贸易将会保持温和增长，导致原油船运费承压。

来源：国际船舶网

【运力猛增!2018 年将有 83 艘万箱船涌入市场】

德路里数据显示，从现在开始到 2020 年，将有 128 艘大型集装箱船涌入市场，单船运力均超过 10000TEU。其中会有 83 艘在 2018 年进入市场，83 艘中将有 24 艘超大型集装箱船，单船运力超过 20000TEU。

这些巨型船舶的涌入会使几乎所有航线的运力猛增，其中太平洋地区的贸易航线或将由 37 个减少至 31 个。市场认为，倘若有更多的超大型船舶订单确认，将影响集运市场的长期前景。

虽然当前船东仍保持克制，但随着达飞轮船和地中海航运的相继下单，可能会有更多的船东效仿而行，比如志在扩大船舶队伍的韩国 SM 航运。

德路里预测，2017 年全年东西航线的单箱运价将同比增长 16.6%，2018 年该数据被预测为 8.8%。

来源：中国远洋海运 e 刊

【航运业还值得投资吗?】

这个问题的解答首先需要明了一个前提条件：航运业真正实现复苏了吗？是长期向好还是短暂反弹？而资本对于行业的看法或许更加透彻和细分，并且有着自身独特的标准。

资本具备天生的逐利性。在 2008 年全球金融危机爆发以前，航运业经历一轮疯狂走势，那时堪称是巨大的风口，海量资金涌入，船价居高不下，船台供不应求，巨量新船开造。如今看来，当年的风口更像是黑洞，不仅吞噬了投资者的资金，更吞噬了投资者的信心。

时间无关悲喜，不偏不倚前行。数年过去，踟蹰而行的航运业有了许多欣喜的变化：需求在增长，运价在上涨，订单在增加。那么，当下航运业还会受到



资本的重新青睐吗？

新船最大投资方依然属欧美

德鲁里海事咨询中国区董事韩宁在“2017 年度国际航运与金融高峰论坛”上分析了当前全球集装箱航运市场船舶规模的变化状况，她指出，2009 年至今，全球集装箱船规模年增长率高达 8.8%，且 2 万 TEU 以上型船订单更是发展趋势（2001—2009 年年增长率仅为 2.1%）。她认为，2.2 万 TEU 型船或将是市场最大船型，但是船舶升级换代将导致所有航线的船舶规模扩大，供需平衡在 2020 年前不会出现，市场运费会增长但是波动性会增加。

菁英航运集团董事长季文元在“2017 年度国际航运与金融高峰论坛”上指出，自年初至今，BDI 波动上扬，运费市场变化周期短、相对变化幅度大。而这种波动与其背后的钢材、铁矿石等大宗商品贸易的价格、进口量，以及航运市场中的金融成分有着千丝万缕的联系。对于未来国际大宗干散货海运市场，季文元表示，从短期来看，由于去年新造船订单量大幅下滑致使未来一年市场供需基本面总体向好，但是长期来看市场仍是艰难复苏，目前造船产能处于被压制状态，而非产能消失，因此非常容易释放，然而海运需求却很难再大幅增长。

上述两位业内人士对于集运和散运两大市场走势的判断说明，市场在艰难复苏中，但大幅增长将难觅。

从“2016 年新造船市场的前十大投资国”排名来看，去年，因为豪华邮轮市场火爆，美国船东投资规模达到 75 亿美元，跃居全球首位。除此之外，中国船东重要性凸显，船东投资总金额达到 40 亿美元，排名全球第二，而希腊、日本、韩国等传统船东国排名严重下滑。整体而言，新造船市场最大投资方依然属于欧美，前十大船东国中，欧美国家有 6 家，亚洲国家有 4 家。

从主要造船国家来看，中日韩三个亚洲国家占据绝对优势。从图 2 可以看出，去年，中国新接订单量为 1693 万 DWT，全球市场份额接近 60%，创历史最高水平；韩国新接订单量为 594 万 DWT，排名第二；日本新接订单量为 436 万 DWT，排名第三。

资本进入良机同时伴随风险

远海信达投资管理（天津）有限公司执行董事总经理金海在“2017 年度国际航运与金融高峰论坛”上表示，从周期的角度看，今年应该是风险释放之年的开始。2017—2019 年将是全球经济增长基本动力的回落期，也是本轮中周期的回落探底阶段。从更大的角度看，这一时期意味着全球货币宽松反危机的结束与清算，康波进入萧条阶段，是中国经济周期的四周期共振低点，这一时间段将是做好超跌反弹的船舶资产购置的机会。



金海进一步指出，目前整个航运产业链的发展正处于 40 年左右一次的大产能周期转折点，全球航运市场需求低迷、供需严重失衡，航运和造船企业融资难的问题愈演愈烈。船东面临着运费暴跌和船舶资产价值下降的多重压力。巴塞尔 III 条约要求银行进行“去杠杆”化的监管变革，尤其在欧洲，这些情况及其它因素使得船舶融资的传统借贷成本急剧增加；另外，银行不良贷款增多以及欧元贬值，受到特别影响的是那些未评级的中小型企业。这对金融机构来说是一个进入全球船舶融资市场的良好机会，但这个机会也充满了风险和挑战。

由于航运业周期性的特点，也由于船舶资产价值巨大，需要长期稳定的现金流才可以赚取收益，航运业是一个特别适用长期价值投资的行业。航运企业以及投资者需要不断在低成本区间购置船舶资产和股权投资，降低投资成本，获得长期稳定收益。因此，金海认为，对于金融机构而言，必须进行长期投资并把投资者利益放在首位，这样才能营造一个强大的航运环境。为此，长期投资需要对船舶资产的价值进行严谨的分析判断，并且坚持长期投资。

对于亟需资本的航运企业而言，金海强调，尽管银行是最大的航运资本提供者，但对于那些有兴趣、有能力投资航运业的资本来源来说，航运业仍旧有巨大的投资机会。有能力提供新船舶融资贷款的金融机构会关注那些有强大资源、良好的资产负债表及身处优势细分市场的船东。每一类航运投资金融机构都有一套独特的标准，寻求资金的船东必须理解从而决定选择哪一种正确的来源。

来源：航运交易公报

5. 船舶市场动态

【Clarksons：集装箱船订单持续下降】

Clarksons 的研究报告显示，截至 11 月初，全球集装箱船订单总量为 368 艘，总计 280 万 TEU，较 2008 年 7 月的集装箱船订单峰值水平下降了 58%。今年订单总量一直在下降，直到 10 月，订单量降到 2003 年 12 月以来最低水平 260 万 TEU。

“总的来说，韩国集装箱船订单数量的下降是全球水平变化的关键驱动因素，” Clarksons 的研究表示。

韩国船厂的集装箱船订单量处于领先地位，2008 年至 2016 年期间，其订单量占全球 49%，8000 箱以上的集装箱船订单量占到 56%。随着集装箱船订单尤其是 8000 箱以上集装箱船订单的减少，11 月初，韩国集装箱船订单已经减少到 60 万 TEU，与 2015 年 10 月相比下降了 31%。

今年 5 月，韩国的集装箱船订单数量首次低于中国和日本造船厂，今年 11 月初，中国和日本的订单总量分别为 140 万 TEU 和 60 万 TEU。

尽管这一结果主要是由大型集装箱船订单减少导致，但中国船厂在 8000 箱以上集装箱船订单上的竞争也是影响因素之一。2017 年，截止目前，中国的大



型集装箱船订单占比已达到 36%，而 2008 年全年仅为 18%。此外，中国船厂仍主导 3000 箱以下集装箱船订单市场，其订单量占比已从 2008 年的 54% 上升至 2017 年的 72%。

来源：中国海事服务网

【年均 2000 艘！新造船市场将爆发性增长】

2018 年商船订单增幅将超过 50%，而未来 10 年全球船队预计平均每年将有超过 1800 艘船需要更新，总计超过 2000 艘的新造船需求量，全球新造船市场在走出谷底后或将迎来爆发性增长期。

韩国权威金融分析机构韩亚金融投资近日预测，2017 年全年商船订单（国际船舶网注：该数据主要是指三大船型及液化气船、汽车运输船）预计约为 429 艘，而 2018 年商船订单将增长至 662 艘，预计增幅为 54.3%。其中，油船为 237 艘、散货船为 210 艘、集装箱船为 95 艘、LNG 船为 30 艘、LPG 船为 60 艘、汽车运输船为 30 艘。

韩亚金融投资研究员 Park Moo Hyun 在近期发布的 2018 年造船业前景展望报告中称，硫氧化物排放限值法规将带来新造船和 LNG 动力船需求增长。

报告指出，目前全球商船船队（国际船舶网注：该数据主要是指三大船型及液化气船、汽车运输船）共计 27345 艘，其中散货船 11086 艘、油船 8441 艘、集装箱船 5145 艘、LNG 船（包括 RV 和 FSRU）449 艘、LPG 船 1445 艘，汽车运输船 779 艘。预计现有的 27000 艘船舶将在未来 10 至 15 年内被新设计的环保船和 LNG 动力船所取代。

据国际船舶网了解，该数据还不包括多用途船，杂货船、客船等，如果加上这些船全球商船船队运力超过 5 万艘。但即便按照 27345 艘分析，未来 15 年平均每年最少将有 1800 艘商船将要更新。

另外，该分析师预测，由于二手船的平均船龄不到 13 年，因此超过 15 年船龄的二手船将会迅速被新造船取代。Park 补充，MR 型油船、LPG 船、散货船和汽车运输船这些降到最低点的船型将会成为 2018 年新船订单的重要组成部分。

Park 预测，新造船价格将提高 10-15%。他指出，韩国船企的价格已经开始上涨，随着中国船企受困于建造延期，韩国船企面临的竞争较小，韩元升值和钢材价格上涨将进一步提高韩国新造船的价格。

他预测，2018 年韩国船企将获得总计超过 470 艘订单，包括：100 艘 MR 型油船、30 艘 VLGC、30 艘中型 LPG 船、55 艘 VLCC、15 艘苏伊士型油船、17 艘



阿芙拉型油船、10 艘 LR1 型油船、30 艘 LNG 船、25-30 艘大于 15000 TEU 集装箱船、60 艘小于 3000TEU 集装箱船、10 艘大于 6000CEU 汽车运输船、20 艘小于 6000CEU 汽车运输船和 70 艘散货船（好望角型及以上）。

对于上述观点，有业内人士表示认可，称目前市场本身已经开始复苏，而随着硫排放和压载水等环保法规的生效，未来新造船市场确实将迎来新一轮的爆发性增长，而对于中国造船业而言，在经过 2017 年的暖冬后，真正的春天即将来临。

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	348.00	-1.5	↓	375.50	-2	↓	0.00			544.50	1.5	↑
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	385.00	0		395.00	0		0.00			0.00		
Panama	260.00	0		n/a			n/a			515.00	0	
Shanghai	392.00	2	↑	0.00			0.00			0.00		
Singapore	376.50	1.5	↑	406.00	5.5	↑	548.00	14	↑	558.00	14	↑
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0	
Tokyo	405.00	-10	↓	415.00	-10	↓	0.00			620.00	-65	↓

来源：Bunker Ports News Worldwide

截止日期：

2017-11-25

◆ 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 46 周	第 45 周	浮动	%
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	2,150	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 46 周	第 45 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,100	8,100	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,500	5,500	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,500	4,500	0	0.0%	
LR1	75,000	4,150	4,150	0	0.0%	
MR	52,000	3,400	3,400	0	0.0%	

截止日期: 2017-11-21

(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
3	BC	209,000	Yangzijiang, China	2020	Yasa - Turkish	4,550	
4	BC	61,000	NACKS, China	2019-2020	Yasa - Turkish	2,450	LOI stage
5	CV	11,000 teu	Hyundai, S. Korea	2019	Zodiac Maritime - U.K	9,000	scrubber fitted
1	CV	2,700 teu	Guangzhou Wenchong, China	2019	Log-in Logistica - Brazilian	2,850	Tier II

◆ 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
RHODES VI	BC	178,031		2009	China	2,350	Zodiac - U.K.	*
ALEXANDRIA VII	BC	178,005		2010	China	2,450	Zodiac - U.K.	
VOGERUNNER	BC	176,838		2008	Japan	1,950	Kassian - Greek	
BW ACORN	BC	82,589		2010	Japan	1,930	Undisclosed	
HAMPTON BAY	BC	81,508		2009	Japan	1,800	Undisclosed	was purchased in USD14.5mil in March
GOLDEN HEIWA	BC	76,596		2007	Japan	1,325	Undisclosed	
AUDAX	BC	75,220		2001	S. Korea	810	Chinese	
DAXIA	BC	56,811		2011	China	1,200	Transocean - U.S.A	bank driven sale



全一海运有限公司



SANTA ANNA	BC	56,019	2006	Japan	1,100	Greek	reported poor condition
KARAAGAC	BC	53,351	2007	China	980	Chinese	
GLOBAL VANGUARD	BC	52,223	2008	Japan	1,120	European	
DZ QINGDAO	BC	49,047	1996	Japan	470	Far East	was purchased in USD3.5mil in May
QIN FENG 19	BC	41,000	2012	China	Undisclosed	Chinese	
MAGNOLIA	BC	31,916	1997	China	430	Undisclosed	
SHUN XING LONG	BC	16,586	2009	China	550	Chinese	at auction
QIN FENG 1	BC	13,389	2009	China	255	Pingtian Shunrun - Chinese	at auction

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
AS MAGNOLIA	CV	54,383	4,380	2009	S. Korea	1,470	Quanzhou Ansheng - Chinese	**
AS MARIELLA	CV	54,374	4,380	2010	S. Korea	1,480	Quanzhou Ansheng - Chinese	
AS MARIANA	CV	54,369	4,380	2010	S. Korea	1,480	Quanzhou Ansheng - Chinese	
WIDUKIND	CV	42,200	3,091	2006	Poland	925	Undisclosed	
MTT PORT KLANG	CV	15,273	1,216	2001	S. Korea	470	Undisclosed	
ASTURIANO	CV	13,702	1,118	2003	China	395	French	

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
OSLO FOREST 2	GC	8,000		2011	Netherlands	620	Oslo Bulk - Singaporean	en bloc each**
MARVEL SCAN	GC	8,000		2011	Netherlands	620	Oslo Bulk - Singaporean	
NEW LUCKY V	GC/TWK	6,959		2001	Japan	250	Taiwanese	
CENTURY SHINE	GC/TWK	5,508		2001	Japan	190	Chinese	

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
DHT EAGLE	TAK	309,064		2002	S. Korea	2,430	Ridgebury Tankers - U. S. A	***
DHT UTAH	TAK	299,498		2001	S. Korea	2,110	Ridgebury Tankers - U. S. A	
DHT UTIK	TAK	299,450		2001	S. Korea	2,110	Ridgebury Tankers - U. S. A	
ARTOIS	TAK	298,330		2001	Japan	2,200	Ridgebury Tankers - U. S. A	
TEIDE SPIRIT	TAK	159,426		2004	S. Korea	1,880	Eurotankers - Greek	
RS AURORA	TAK	159,288		2017	China	Undisclosed	Greek	
DONG-A CAPELLA	TAK	157,500		2017	China	4,800	TMS Tankers - Greek	en bloc each*
DONG-A SPICA	TAK	157,500		2017	China	4,800	TMS Tankers - Greek	



CALETTA	TAK	51,745	2011	S. Korea	2,180	Indian	
EDITH KIRK	TAK	37,255	2004	S. Korea	975	Monaco	en bloc each
MARIE KIRK	TAK	37,217	2004	S. Korea	975	Monaco	
TORM RHONE	TAK/CHE	35,770	2000	S. Korea	Undisclosed	PT Waruna	
CORSAIR	TAK/GAS	54,336	2014	S. Korea	6,500	Undisclosed	12 years BB

◆ 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
CONCORD#	CV	17,446	5,822	1992	Japan	406	
CONCERTINA	TAK	96,835	15,227	1992	Japan	362	
AL MUKHTARAH	TAK	96,314	15,746	1992	Japan	390	
ORITSELA	TAK	46,878	8,966	1993	S. Korea	394	
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
BONAVIA	CV	30,743	10,383	1995	Poland	440	
AGGELIKI P	CV	30,360	10,581	1998	Poland	442	
AGGELIKI	CV	30,360	10,581	1998	Poland	425	
WEI LI	REF	12,570	6,971	1979	Denmark	425	incl. 200t of aluminum
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
NAVIOS GEMINI S	BC	68,636	9,744	1994	Japan	443	
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
THE PROVIDENCE	OFFSHORE	2,012	3,924	1977	Norway	420	as is Sharjah
OS ARCADIA	TAK	298,960	42,173	1996	S. Korea	405	as is Singapore



◆ [最新航运公告](#)

【富查伊拉过驳安全检验要求】

富查伊拉港已发布有关过驳作业前安全检验要求的具体通知。

第 NTM 231 号通知和第 NTA33/2017 号通知告知船上人员和代理人，一些船舶在开始作业前需通过港口当局安全检验的要求。

就油轮而言，最近 6 个月内接受过大油商的安全检验或 SIRE 检验，并且结果良好，可豁免该检验。但请注意，港务长可全权指派独立检验员对任何船舶进行安全检验。

【巴西海关条例变更 - 提单】

北英保赔协会巴西通代 PROINDE P&I 发布有关近期巴西海关要求变更的通函。

在巴西卸载的所有货物都要先进保税区海关监管。因此，自 2017 年 11 月 14 日起，要求收货人提供正本提单及海关文件，以提取货物。

【吉大港：港外锚地并靠操作】

目前停靠孟加拉吉大港的船舶数量有较大的增长。由于大多数的散货船通过并靠操作，将货物减载到驳船，所以吉大港港外锚地船舶的拥挤在不断增加。

去年，吉大港港外锚地任何时候的平均抛锚船舶数量在 60 到 90 艘之间。不断增加的船舶抛锚在易受西南季风的锚地里，那里盛行的 4-6 节流速的强流，以及不良的锚地抓力，造成了大量的事故。

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
2017-11-24	658.1	779.89	5.9137	84.265	875.6	62.409	888.24	210.93	16490.0
2017-11-23	660.21	780.35	5.9351	84.519	879.34	62.193	884.62	209.49	16452.0
2017-11-22	662.9	778.36	5.8993	84.868	878.04	62.345	891.83	210.85	16472.0
2017-11-21	663.56	778.72	5.8936	84.95	878.5	62.534	894.93	211.72	16536.0
2017-11-20	662.71	778.21	5.912	84.832	875.44	62.739	892.39	211.06	16527.0

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
2017-11-22	美元	1.18278	1.19969	1.32750	1.40578	1.46233	1.65211	1.93400
2017-11-21	美元	1.18278	1.20212	1.31287	1.39726	1.45400	1.64489	1.92733
2017-11-20	美元	1.18278	1.20367	1.29418	1.38833	1.44594	1.63489	1.90844
2017-11-17	美元	1.18278	1.20267	1.28719	1.38278	1.44067	1.63211	1.90622
2017-11-15	美元	1.18278	1.20356	1.26600	1.36406	1.42190	1.61810	1.88622