



全一海运市场周报

2017.12 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2017.12.04 - 12.08\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场运输需求下滑 多数航线运价下跌】

本周中国出口集装箱运输市场需求出现下滑，欧洲航线运价小幅上涨，其余多数航线，由于运力过剩等因素的影响，航线运价均有不同程度下跌，综合指数下跌。12月8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703.67点，较上期下跌3.9%。

欧洲航线：本周上海港船舶平均舱位利用率恢复到90%-95%的水平，部分班次接近满载。由于供需基本面向好，月初运价上涨计划基本被市场接受，市场运价小幅上涨。12月8日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为751美元/TEU，较上期上涨3.0%。地中海航线，运输需求形势弱于欧洲航线，上海港船舶平均舱位利用率在85%左右，市场运价基本稳定。12月8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600美元/TEU，与上周基本持平。

北美航线：美国谘商会最新发布的11月消费者信心指数为129.5，高于前值126.2，显示消费者信心向好。近期，北美航线运输需求增长。但由于市场运力过剩，美西航线船舶平均舱位利用率下降至85%-90%的水平，美东航线下降至90%左右。受此影响，多数航商本周回调了运价，市场平均运价下跌。12月8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1078美元/FEU、1804美元/FEU，较上期分别下跌8.4%、5.1%。

波斯湾航线：货量基本稳定，上海港船舶平均舱位利用率在85%以上。因多数航商采取降价揽货策略，运价下跌。12月8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360美元/TEU，较上期下跌7.9%。

澳新航线：随着传统旺季接近尾声，市场运输需求降温，货量有所下滑。虽有部分班次满载出运，但上海港船舶平均舱位利用率降到95%左右。部分航商降价揽货，运价下跌。12月8日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为1167美元/TEU，较上期下跌8.8%。

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90%-95%，较前期略有下滑。部分航商为维持市场份额，主动下调运价，运价小幅下跌。12月8日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为2681美元/TEU，较上期下跌1.6%。



日本航线：市场货量表现平稳，市场运价基本稳定。12月8日，中国出口至日本航线运价指数为664.43点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【运输市场一船难求 综合指数持续攀升】

12月8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1462.26点，较上周上涨4.8%。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：本周，冬储煤开始发力，虽然环保限产政策导致今年冬季下游企业用煤需求大幅降低，但在季节性刚需的支撑下，民用电的增加仍是下游电煤采购的主要动力，沿海六大电厂日均耗煤量突破65万吨。煤价方面，12月6日，环渤海动力煤价格指数报收于576元/吨，与上期持平。尽管环渤海地区煤炭价格连续两周呈现企稳态势，但市场看涨情绪再起。加上华南地区进口煤采购受限，内贸煤炭采购额度增加，沿海煤炭运输市场需求本周继续提振。另一方面，北方港口目前受天气因素影响，封航时间依旧较长；南方港口因发生事故，部分港口也出现封航情况，船舶周转时间大幅延长。同时，近期海砂市场行情火爆，因其路径属于进江回程货，一定程度上再次拉长航次时间，造成近期市场运力紧缺，一船难求，船东要价态度强硬。沿海煤炭运输市场运价大幅跳涨。

12月8日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1565.26点，较上周上涨4.3%。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63.8元/吨，较上周五上涨8.4元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为67.8元/吨，较上周五上涨9.2元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为73.8元/吨，较上周五上涨9.4元/吨。华南市场，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为71.2元/吨，较上周五上涨8.0元/吨。

金属矿石市场：据了解，受市场资源紧缺影响，国产矿商家信心多受提振，在与钢厂议价时态度较为强硬，钢铁企业不得不上调采购价格。金属矿石需求稳中趋强。运输市场，受煤炭运输市场运价大幅上涨影响，矿石运价也出现上涨。12月8日，沿海金属矿石货种运价指数报收1475.67点，较上周上涨9.7%。

粮食市场：受东北粮食价格上涨和船运费涨价双重因素影响，销区价格继续走强，饲企库存维持15天-20天，且因华北粮质问题而更青睐东北优质粮源，转战东北产区收粮，出现抢粮现象，且装船需求较强，船期偏紧，运价继续攀高。12月8日，沿海粮食货种运价指数报收1663.64点，较上周上涨3.7%。

国内成品油市场：本周沿海成品油运输市场平稳运行，运价较上周基本没有变化。不过部分业内人士反映中油下海量有所提升，运输需求显改善迹象，加之燃油成本上升，将对后期运价上涨提供助力。12月8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

【三大船型涨跌互现 综合指数先扬后抑】

本周，远东干散货市场三大船型有涨有跌，整体活跃度较上周有所放缓，远东干散货（FDI）综合指数先扬后抑。分船型看，海岬型船总体继续表现坚挺；巴拿马型船涨幅收窄，有下行趋势；超灵便型船略有走软。12月7日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为1175.54点，运价指数为975.26点，租金指数为1475.96点，较上周四分别上涨1.5%、1.6%和1.4%。

海岬型船市场：本周海岬型船市场总体气氛较好，两大洋市场运价高位运行。太平洋市场呈冲高回调走势，上半周澳洲矿工仍继续在市场拿船，澳大利亚丹皮尔至青岛航线仍延续上周上涨势头，5日涨至9.889美元/吨的近三年来高点，而中国-日本/太平洋往返航线日租金也涨至2.8万美元的高位水平。下半周，铁矿石期货价格下跌，现货价格也向下，7日品位为62%的澳大利亚铁矿石价格为66.3美元/吨，较周初下跌8.2%。市场气氛受到一定影响，加上澳洲矿工拿船积极性有所下降，澳大利亚丹皮尔至青岛航线成交价和成交量较前期均有所下降，但价格总体表现坚挺。周四，市场报出12月下旬装期的成交价在9.6-9.7美元/吨。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为27483美元，较上周四微涨0.9%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为9.644美元/吨，较上周四下跌1.7%。本周远程矿航线运价再创新高。大西洋市场运力紧张，巴西图巴朗至青岛航线成交量少价高，两次冲至21美元/吨之上，为2014年11月下旬以来最高值。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为21.056美元/吨，较上周四上涨5.5%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为15.692美元/吨，较上周四上涨2.7%。

巴拿马型船市场：本周巴拿马型船太平洋市场涨幅收窄，粮食航线上涨乏力。上周美湾集中出货，运价拉升。本周美湾市场重回之前货盘不多状态，粮食运价总体变化不大。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为31.375美元/吨，较上周四微涨1.0%；美湾密西西比河经巴拿马运河至中国北方港口，货量为6.6万粮食运价为42.986美元/吨，较上周四微涨0.7%。太平洋市场，上半周煤炭货盘较多，市场气氛活跃，中国-日本太平洋往返航线租金延续上期末上涨势头；不过下半周市场观望气氛升温，加上缺乏粮食货盘支撑，市场有下行迹象。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为11637美元，较上周四上涨5.9%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为11357美元，较上周四上涨6.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.664美元/吨，较上周四上涨7.1%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场有所走软。市场货盘总体不太给力，租家压价，东南亚地区租金、运价有所回调。周四，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为9567美元，较上周四下跌1.0%；新加坡经印尼至中国南方航线TCT日租金为11404美元，较上周四下跌3.6%；中国渤海湾内-东南亚航线TCT日租金为7675美元，较上周四下跌2.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为7.75美元/吨，较上周四上涨0.6%；菲律宾苏里高至中国日照



航线镍矿运价为 8.375 美元/吨，较上周四下跌 1.4%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价波动盘整 成品油运价小幅上涨】

本周美国能源信息署(EIA)数据显示美国 12 月 1 日当周原油库存总量接近 2015 年 10 月以来最低。但成品油库存积压严重，汽油库存的增幅创 11 个月新高。当周的美国精炼厂设备利用率新增 1.2%，高于预期的新增 0.33%，可能造成了成品油库存积压趋势。数据发布后油价短线下跌，后因受到尼日利亚石油工人罢工威胁的影响，油价止跌小幅回升。布伦特原油期货价格周四报 62.11 美元/桶，较上周下跌 0.9%。全球原油运输市场大船运价持续下跌，中型船运价小幅上升，小型船运价有涨有跌。中国进口 VLCC 运输市场仍然无法摆脱量价齐跌态势。12 月 7 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 648.94 点，较上周下跌 7.3%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场持续供过于求，运价延续上周跌势。本周，中东航线 12 月中下旬货盘出货缓慢，加剧现代型船运力过剩状况，市场现量价齐跌态势，船东收益一路下滑，即将无法覆盖运营成本。西非航线成交稀少，运价跟随中东市场继续下跌。短期来看，船东对后市并不乐观，或转移运力至大西洋地区。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS53.88，较上周四下跌 7.0%，CT1 的 5 日平均为 WS55.55，较上周下跌 8.4%，等价期租租金（TCE）平均 1.1 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS59.58，下跌 7.6%，平均为 WS61.84，TCE 平均 2.0 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场西非航线船东心态稳定，运价稳中有升，地中海航线运价小幅上涨。西非至欧洲市场运价小幅上升至 WS91 至 WS94，TCE 约 1.5 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，12 月 24 日货盘，成交运价为 WS90。受土耳其海峡部分港口延误影响，地中海和黑海航线市场整体运价小幅上升至 WS95 至 WS97，TCE 约 1.5 至 1.6 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，白俄罗斯至地中海，12 月 23 日货盘，成交运价为 WS95。亚洲进口主要来自中北美洲和非洲，一艘 13 万吨级船，墨西哥至印度，12 月 18 至 20 日货盘，成交包干运费为 290 万美元。一艘 13 万吨级船，尼日利亚至印度，2018 年 1 月 3 日货盘，成交包干运费为 210 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场运价有涨有跌，整体运价小幅回暖。7 万吨级船加勒比海至美湾运价小幅上涨至 WS174（TCE 上升到约 2.2 万美元/天）。跨地中海运价仍然保持在 WS90 水平（TCE 约 0.2 万美元/天），基本与上周持平。北海短程运价回升至 WS101，TCE 约 0.4 万美元/天。波罗的海短程运价维持在 WS71，TCE 约 0.1 万美元/天。该航线一艘 10 万吨级船，普里莫尔斯克至英国，12 月 12 至 13 日货盘，成交运价为 WS70。波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价与上周相差无几，分别在 WS103 和 WS109，TCE 分别为 0.4 万美元/天、0.9 万美元/天。



国际成品油轮 (Product)： 本周成品油运输市场运价小幅上升。亚洲市场活跃度与上周持平，运价上涨动力不足，印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS175 (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 WS137 (TCE 约 0.9 万美元/天)；7.5 万吨级船运价小幅上升至 WS111 (TCE 大约 0.8 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS119 水平 (TCE 约 0.4 万美元/天)；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价保持在 WS152 (TCE 约 0.8 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

【海岬型船成交活跃 国际油轮成交寡淡】

12 月 6 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 763.76 点，环比上涨 0.17%。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上涨 0.15%、0.77%、1.20%；内河散货船价综合指数下跌 0.68%。

BDI 指数 13 连涨收于 1666 点 (周二)，环比上涨 10.62%，国际二手散货船价格震荡止跌。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1139 万美元、环比跌 0.11%；57000DWT--1598 万美元、环比涨 7.50%；75000DWT--1999 万美元、环比涨 0.18%；170000DWT--2898 万美元、环比跌 4.00%。最近，在黑色系期货市场的强势大涨带动下，钢材现货价格涨幅较大，但港口铁矿石库存较高，减弱了铁矿石贸易量上冲幅度。大西洋和太平洋的粮食货盘依旧坚挺，加上北欧即将迎来假期，巴拿马型船运价持续上涨；美湾的铝矾土和印尼的煤炭货盘成交增多，带动超灵便型和灵便型散货船运价上扬。在干散货运价总体滞涨前提下，预计二手散货船价格可能止跌反弹。本周，二手散货船成交量大增，共计成交 23 艘 (环比增加 11 艘)，总运力 185 万 DWT，成交金额 36080 万美元。其中，海岬型船表现抢眼，5 年船龄以下的成交 4 艘，总运力 71 万 DWT，成交金额 11080 万美元。

11 月 30 日，OPEC 与非 OPEC 在维也纳达成协议，减产协议如期延长至 2018 年年底，并首次将利比亚和尼日利亚这两个此前豁免的产油国纳入协议，从而有效解决全球油市供应过剩问题，国际原油价格如期小幅上涨。随后，美国宣称其精炼油库存量和活跃钻井数量持续增加，国际油价掉头回跌，布伦特原油现货价格收于 62.86 美元/桶 (周二)，环比下跌 0.60%。感恩节，中东、西非、地中海和加勒比海的原油和成品油货盘有所增加，即期运价小幅上涨，二手油轮船价小幅震荡，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--1976 万美元、环比涨 0.41%；74000DWT--2509 万美元、环比涨 0.04%；105000DWT--2449 万美元、环比涨 0.02%；158000DWT--4254 万美元、环比跌 0.81%；300000DWT--5670 万美元、环比涨 0.59%。减产协议延长 9 个月，全球原油供给减少，这对未来油价上涨是利好，但对海运需求可能是利空，国际油轮 1 年定期租费率依旧往下走跌，预计二手油轮价格仍将震荡走低。本周，二手国际油轮共计成交 2 艘 (环比减少 5 艘)，总运力 40 万 DWT，成交金额 2600 万美元。

冬季火电和供暖需求增加，煤炭运输进入传统旺季，北方恶劣的天气导致船舶运力周转受阻，沿海散货运价高位滞涨，二手散货船价格止跌回稳。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--117 万人民币、环比涨 2.11%；5000DWT--710 万人民币、环比跌 0.07%。近期，新粮采购热情退温，采



暖季节钢厂限产，非煤运输需求减少；下游用煤企业观望情绪增加，船货双方僵持不下，沿海运价的走势取决于实际可用运力的多寡，预计二手散货船价格短期将止跌反弹。本周，沿海散货船成交稀少，成交船舶吨位多以 1000DWT 为主。

内河散货运输需求有所回落，二手散货船价格以跌为主。本周，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--47 万人民币、环比涨 0.47%；1000DWT--94 万人民币、环比涨 1.13%；2000DWT--190 万人民币、环比跌 1.64%；3000DWT--265 万人民币、环比跌 2.50%。近期有关 PPP 项目筛选和融资的监管有趋严的迹象，市场开始担心明年基建投资是否会“硬着陆”，中金公司（12 月 5 日）对此认为明年在建基建投资增速不会出现大幅滑坡。内河建材运输需求可能因基建投资而受到影响，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 46 艘），总运力 9.2 万 DWT，成交金额 8953 万元人民币。

来源：上海航运交易所

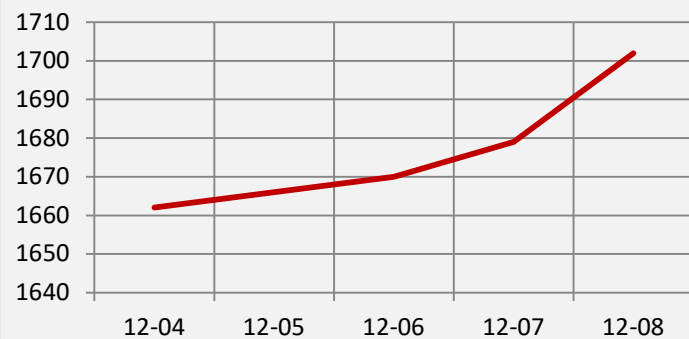
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

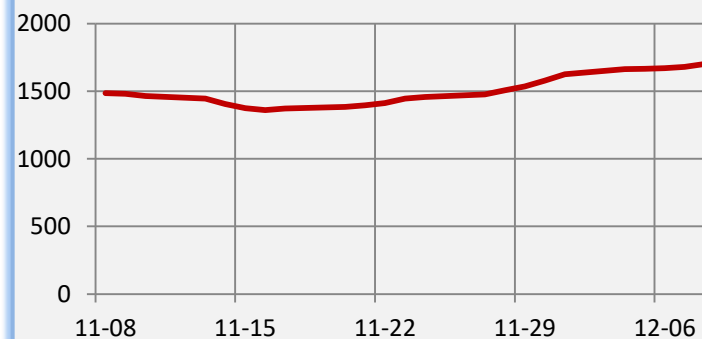
波罗的海指数	12 月 4 日		12 月 5 日		12 月 6 日		12 月 7 日		12 月 8 日	
BDI	1,662	+36	1,666	+4	1,670	+4	1,679	+9	1,702	+23
BCI	4,129	+104	4,115	-14	4,126	+11	4,147	+21	4,193	+46
BPI	1,559	+65	1,571	+12	1,563	-8	1,564	+1	1,588	+24
BSI	944	0	944	0	945	+1	944	-1	943	-1
BHSI	626	0	628	+2	629	+1	630	+1	631	+1



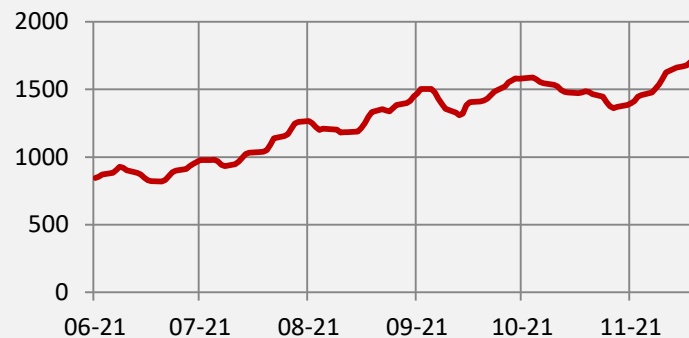
上周 BDI 指数走势



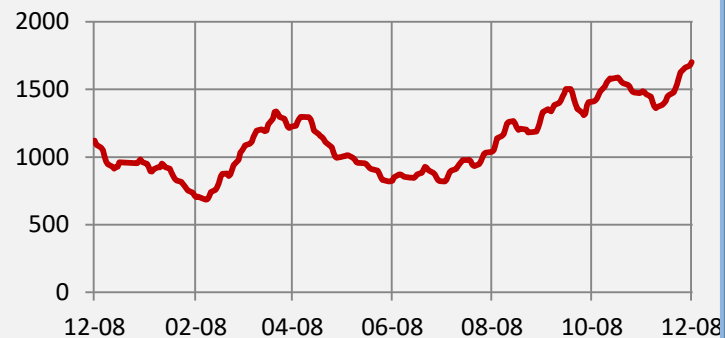
近一个月 BDI 指数走势



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 48 周	第 47 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	21,500	20,500	1000	4.9%
	一年	18,250	18,000	250	1.4%
	三年	15,500	15,250	250	1.6%
Pmax (76K)	半年	13,000	12,500	500	4.0%
	一年	12,750	12,750	0	0.0%
	三年	12,750	12,750	0	0.0%
Smax (55K)	半年	11,750	11,000	750	6.8%
	一年	11,500	11,500	0	0.0%
	三年	11,250	11,250	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	9,750	9,500	250	2.6%
	一年	9,500	9,250	250	2.7%
	三年	9,250	9,250	0	0.0%

截止日期: 2017-12-05

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Maria G.O. 2011 87378 dwt dely Gibraltar 12 Dec trip via US Gulf redel India intention coal \$21,800 - cnr

Doric Liberty 2012 82084 dwt dely CJK prompt trip via Australia redel India \$11,250 - Ultrabulk

Farah Louise 2017 81886 dwt dely Gibraltar prompt trip min 50 days trading via US Gulf & Spain redel Skaw/Barcelona \$19,000 - Bunge

Cemtex Innovation 2013 81326 dwt dely Xinsha 10/11 Dec trip via Australia redel Singapore-Japan \$13,200 - cnr



Stefanos T 2011 80499 dwt dely EC South America 20 Dec trip redel Singapore-Japan \$14,500 + \$450,000 bb - Glencore

ADS Arendal 2004 76830 dwt dely Bayuquan trip via Australia redel Singapore-Japan \$11,000 - NYK

Aqua Lady 2004 76492 dwt dely Canakkale 15/21 Dec trip via Black Sea & Sudan redel Port Said \$15,500 - cnr

Rosalia DAMato 2001 74716 dwt dely Kamsar 20/25 Dec trip with bauxite redel Singapore-Japan \$14,500 + \$450,000 bb - Oldendorff

Afovos 2001 74297 dwt dely Ningbo spot trip via Australia redel Singapore-Japan \$10,250 - Hyundai Glovis

Great Century 2017 61441 dwt dely Magdalla 12 Dec trip via Richards Bay redel Kandla \$12,000 + \$200,000 bb - cnr

Josco Runzhou 2011 58722 dwt dely S China prompt trip redel US Gulf \$2,750 first 70 days thereafter \$10,500 - cnr

Xin Xiang Hai 2012 56111 dwt dely N China prompt trip redel SE Asia \$7,000 - cnr

RHL Clarita 2008 53828 dwt dely Annaba prompt trip redel India intention fertiliser \$17,000 - cnr

(2) 期租租船摘录

Pacific Century 2011 180467 dwt dely CJK mid Dec 11/13 months trading redel worldwide \$17,750 - Bilgent

Istria 2013 81761 dwt dely Dalian 11 Dec balance of period about 3/5 months redel worldwide \$11,250 - Louis Dreyfus

Egret Oasis 2014 76028 dwt dely Lianyungang 12/13 Dec 3/5 months trading redel worldwide approx. \$11,000 - cnr

Ocean Gem 2011 75617 dwt dely Tanjung Bin 18/19 Dec 4/6 months trading redel worldwide \$12,000 - Solebay



4. [航运市场动态](#)

【集运市场如何复苏?】

全球集装箱航运市场在经历了八年运力过剩后，目前仍未实现供需平衡，业内人士预计 2018 年前依然看不到复苏迹象，集装箱航运市场的整体走势受到多方因素的左右。那么，在何种情况下，集装箱航运市场才能彻底复苏呢？

1、全球经济增长

始终处于全球贸易市场前沿的航运业，是国际经济走向的晴雨表。因此自金融危机起，全球经济持续低迷，航运市场也急速萎缩。

数据称，全球贸易从 2007 年到 2015 年只增长了 15%，而随着超大型集装箱船争相出世，全球商用航运业的总运力同期增幅高达 50%，需求增长远不及供给增长的速度。不过今年以来，全球经济形势持续向好，特别是发达国家经济复苏强劲超出市场预期。据世界货币基金组织预测，全球经济今年的增长速度达到 3.6%。而 WTO 也预测，认为今年全球贸易的增长速度，要从去年的 2.4%，增长到今年的 3.6%。

中国国内也是如此，由于经济的发展以及恢复，对进口的需求逐渐增加，从而航运需求量也有所增加。因此想要集装箱航运市场复苏，前提是保持稳步的经济增长速度。有业内人士指出，随着经济复苏，4-6%的集运贸易增长需求能引领市场走向复苏。

2、限制超大型船入市：

今年 9 月，在全球巨型集装箱船订单绝迹了 22 个月之后，达飞轮船与中船集团签订建造 6+3 艘 22000TEU 型集装箱船的消息吸引了眼球。紧随其后，地中海航运也确认在大宇造船订造 11 艘超大型集装箱船，这一份订单也再次刷新今年最大金额新船订单纪录。

由于集装箱船运力过剩的下降，集运市场等到了来之不易的温和复苏，令业内人士重燃信心，然而以上大船东“激进”的造船节奏，让运力过剩的阴云再次笼罩。虽然这些订单的船不会在近期交付，然而可以肯定的是，2019 年、2020 年集运市场将迎来更加残酷的厮杀。

值得注意的是，适合超大型船的配置区域局限于亚欧航线，未来它们的大量投入必然使这一航线上的运力陡增，向次级航线上梯级置换的压力不可谓不大。SeaIntel 首席执行官 Alan Murphy 甚至认为，只有完全中止超大型集装箱船订单，集运市场才有机会复苏。



3、船舶拆解活动积极：

今年 3 月，一艘 7 年船龄的中国造集装箱船“Hammonia Grenada”被拆解，拆解价格只有 550 万美金，创下拆解处理集装箱船中船龄最低的记录。航运市场低迷，运力过剩是根本原因。

今年前 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有所减少，2016 年拆解集装箱船平均尺寸为 3373TEU，而到了 2017 年，拆解集装箱船平均尺寸为 2891TEU。根据联合国贸发大会的统计，2016 年全球超过 20 年船龄的船舶，占到 53%左右，也就是说市场上的老龄船很多。

在这样的背景下，被拆的潜在对象越来越多，维持高拆船水平是极为必要的。集运业需要年均 500000TEU 水平的拆船活动来缓解运力过剩。除此之外，随着 IMO 压载水公约和硫氧化物排放限值的规定落实，船东需要采取适当的方案维持船队的正常运作，翻新船舶带来的高成本增加了船东的压力，为此一些船到“中年”的超巴拿马型船可能会首先被考虑送去拆解。

来源：航运信息网

【BIMCO：2018 年航运业面临三大挑战】

波罗的海国际航运公会（BIMCO）候任主席沙丹·卡普坦奥格鲁在 2017 年中国国际海事会展高级海事论坛上指出，2018 年航运业有三大热点问题值得行业认真思考。

一是网络安全风险。勒索软件引起的大规模网络攻击事件，造成包括大型航运公司在内的跨国企业计算机遭到破坏。今年已有航运巨头多个站点的系统被感染病毒，承受了巨大的损失。航运公司应严格遵循船舶网络安全指南，使用 ISM 代码作为网络风险管理的监管框架，通过风险评估、检测和经验学习提升自身网络安全。

二是减少温室气体排放。保持国际航运的年度二氧化碳排放总量低于 2008 年水平，到 2050 年运输 1 公里货物的吨二氧化碳排放量减少 50%（与 2008 年相比），是航运业必须面对的现实问题。

三是供需平衡问题。尽管部分细分航运市场有所好转，但运力总量过大，拆解量不足，运力过剩的矛盾仍然没有得到解决。

来源：中国远洋海运 e 刊



【最新 20 大班轮公司排名出炉（2017.12.1）】

Alphaliner 最新运力数据显示，截止 2017 年 12 月 1 日，全球班轮公司运力 100 强中排名前三的分别是马士基航运、地中海航运和达飞轮船。第四名到第十名依次为：中远海运集运、赫伯罗特、长荣海运、东方海外国际(股票)、阳明海运、商船三井和汉堡南美，全球班轮公司运力排名 20 的公司总运力为 1872.98 万 TEU，占全球集装箱总运力的 87.23%。

在上榜的中国大陆班轮公司中，中远集运排名第 4 位，安通控股（泉州安盛船务）排名第 19 位，海丰国际(股票)排名第 20 位，中谷新良海运排名第 21 位，中外运集运排名第 26 位，宁波远洋排名第 40 位，大连信风海运排名第 54 位，上海锦江航运排名第 61 位，上海海华轮船排名第 65 位，太仓港集装箱海运排名第 79 位，广西鸿翔船务排名第 80 位，天津达通航运排名第 86 位。

来源：国际船舶网

【2017 年全球集运量有望首次突破 2 亿 TEU】

德路里近日引用最近的港口贸易统计数据表示，今年全球集运量有望首次突破 2 亿 TEU 门槛，创造新的纪录。

德路里表示，全球集装箱港口吞吐量指数没有显示出放缓的迹象，今年 9 月指数比 2016 年同期超出 10 点。如果忽略月度波动，继去年温和增长后，2017 年的趋势无疑更为积极。

9 月的数据显示，箱运量增长最快的地区是北美，增长 12.6%，拉丁美洲增长 11.1%，中国增长 10.3%；增长最低为欧洲，仅为 4.4%。

从 CTS、PIERS 和 Datamar 采集的关键数据显示，全球最大双向贸易地区在 2017 年 9 月后上升了 4-5%。

总体而言，东西贸易航线的亚洲、北美和欧洲的箱运量贸易增长幅度最强，为 5%，而南北贸易航线箱运量增幅为 3.4%。

德路里表示，调查样本的箱运量 410 万 TEU，其中 30%来自亚洲地区的集运贸易(包括中国国内集运贸易)。下一个贡献最大的是亚欧和跨太平洋贸易航线，约占 43%，或 180 万 TEU。亚洲至南亚贸易航线为迄今南北贸易贡献最大的贸易航线，为南北贸易增加 27 万 TEU。

同时，宏观经济改善使得今明两年集运需求前景更有信心，国际货币基金组织对 2017 年和 2018 年全球 GDP 预测小幅上调 0.1 个百分点。这与过去一年小幅改善类似。



尽管需求方面真正改善，但是德路里认为，如果运营商不解决供应方面的问题，那么运营商可能将失去盈利。

来源：国际船舶网

【2018 年集装箱航运市场展望】

由于并购活动仍在持续重塑集装箱航运业，所以，集装箱航运在明年将迎来另一番动荡。但是，行业状况无疑正在改善中。

现下的基本面是近年来的最好状态，货运量以令人满意的速度增长，包括东西方贸易和南北方贸易。欧洲和北美的成熟市场也收获了健康的增长数据，同时，巴西、西非、中东和俄罗斯等新兴市场也在上涨，其部分原因是由于油价上涨。

与此同时，尽管在 2017 年底出现了一些新的订单活动，但船队的增长仍处于控制范围之内。运费方面，尽管仍有微小波动，但并无迹象表明会出现另一场价格战。

但是，2018 年有几件大事将受到行业密切关注：

日本三大船公司商船三井（MOL）、川崎汽船（K Line）和日本邮船（NYK）组建了一家新航运公司 Ocean Network Express，计划于 2018 年 4 月 1 日起正式运营。正值“Ocean Alliance”联盟和“The Alliance”联盟运营一周年之际。

马士基将完成对汉堡南美的收购。

中远航运正在收购东方海外货柜航运公司（OOCL）的进程中。

今年 4 月开始启动运营的新服务联盟网络的初阶段运营情况相当不错，几乎没有出现一些观察人士所担心的混乱现象。

考虑到这三家日本航运公司已经是同一个联盟（THE Alliance）的成员，ONE 将占据全球第六的位置，且应该相对平稳。

全球前 30 间集装箱航运公司

两家船东都承诺保留被收购公司的品牌，并保持两家公司的独立业务部门，但它们的独立损失仍将对货方利益和商业伙伴造成影响。



在当前合并结束之时，全球将仅有六或七家真正全球运营商。这一空前的集中度是经过数年的价格战和财政损失之后形成的。这或许是韩进海运在 2016 年破产的最好例证，同时也解释了为什么其他公司被迫合作。即使是排名全球前两位的马士基 (Maersk) 和地中海航运 (MSC) 也别无选择，只能选择结盟。

但问题在于，经过重组后的幸存者能否重新获得对价格的控制，并构建一个能够带来丰厚利润的行业？

随着 2017 年接近尾声，有一些正向的迹象表明，随着全球需求增长的加快，运费率将会有所转好。

此外，在 2016 年和 2017 年的大部分时间里，几乎没有新的集装箱船订单，例如，去年新增订单仅为 29 亿美元，而 2015 年的新造船订单超过 190 亿美元。2017 年订单数据也处于非常低的水平，订单量下降至约占现有船队的 13%，在几年前高达 60%。然而，法国达飞轮船和地中海航运近期分别签署的迄今为止最大的集装箱船（22000 TEU）新造船合同将可能推高这一数值，这两宗交易的总价值可能接近 30 亿美元。

当然，每家公司都有充足的理由来订购新船，法国达飞轮船是因为其现有船队中的超大规模集装箱船远远落后于竞争对手；地中海航运则是想继续通过收购船队来扩张，而不是通过收购其他公司。

但问题是，这些订单是否会引发新一轮的造船活动，导致微弱复苏势头被打破，就像过去发生过很多次那样，亦或者，这两个订单被证明是个例外。

无论哪种方式，一大批 18000 TEU 或更大的船舶仍在输往亚欧贸易航线，其他航线将不可避免地会有级联效应。2017 年初，有 47 艘该尺寸或更大的船舶在役。到今年年底，该数字将达到 70 艘左右，到 2018 年底将增加到 100 艘。不久之后，法国达飞轮船和地中海航运的船舶也将陆续开始交付。

2016 年的交付量较 2015 年下降了 170 万 TEU，仅为 90.5 万 TEU，而 2017 年交付量回升至 110 万 TEU，且有望在 2018 年进一步提升，达到 120 万 TEU。全球集装箱船队刚刚超过 5100 艘，2100 万 TEU。到 2018 年底，可能会达到 2200 万 TEU。

与此同时，全球排名前三的集装箱航运公司（全部是欧洲企业）现在面临着一个非常严峻的挑战，因为中远海运收购了东方海外，按船队运力计算，收购完毕后其将进入前三。同时，由于中远海运集团还在全球各地陆续购买港口，并开发新的供应链，其他公司将不得不做出相应回应。

马士基正在将集装箱航运、港口和码头业务合并成一个单一的业务部门，以充分利用不同板块之间的协同效应。

因此，过去两三年间的动荡还远未结束，欧洲和亚洲之间的战线却已经拉开。这可能是下一轮更大的对抗，且可能使集装箱航运向着另一个方向发展。

来源：中国船检



5. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES									
PORTS	IFO380			IFO180			MGO		
Singapore	365.00	5	↑	395.00	5	↑	545.00	5	↑
Hong Kong	368.00	5	↑	387.00	5	↑	555.00	5	↑
S. Korea	390.00	0		410.00	0		565.00	-5	↓
Fujairah	362.00	-4	↓	S/E			595.00	-5	↓
Istanbul	377.00	9	↑	394.00	0		577.00	0	
Rotterdam	350.00	13	↑	392.00	18	↑	535.00	15	↑
New York	369.00	4	↑	s/e			584.00	7	↑
Houston	338.00	3	↑	s/e			563.00	8	↑
Panama	340.00	2	↑	s/e			578.00	8	↑
Santos	373.00	7	↑	404.00	7	↑	713.00	5	↑

截止日期:

2017-12-08

◆ 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 48 周	第 47 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	2,150	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 48 周	第 47 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%	



全一海运有限公司



LR1	75,000	4,150	4,150	0	0.0%
MR	52,000	3,400	3,400	0	0.0%

截止日期: 2017-12-05

(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	129,220	Samsung, S. Korea	2020	Teekay - U.S.A	13,250	DP2 shuttle tanker, options declared, LNG fuelled
5+5	BC	208,000	Yangzijiang, China	2020-2021	CDB Leasing - Chinese	4,700	against TC to Cargill, Tier III
1	BC	63,700	Tsuneishi, Japan	2020	Wisdom Marine - Taiwanese	2,650	
8	BC	63,000	New Times, China	2020	Frontmarine - Cypriot	2,600	Tier III, incl. options
2	BC	38,500	Taizhou Kouan, China	2020	Interlink - U.S.A	2,200	
1	BC	20,500	Fujian Southeast, China	2019	Fujian Anda Shipping - Chinese	Undisclosed	
1	BC	20,500	Fujian Southeast, China	2019	Fujian Shenda Shipping - Chinese	Undisclosed	
2	PASS	5,646 pax	Fincantieri, Italy	2021-2023	MSC Cruises - Italian	90,000	

◆ 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
TONG XIANG	BC	47,240		1997	Japan	450	Chinese	
SILVER ROAD	BC	185,820		2002	Japan	1,550	Undisclosed	
CHANCY	BC	182,571		2015	Japan	4,300	JP Morgan - U.S.A	
CPO ASIA	BC	179,558		2011	S. Korea	2,550	Seenergy - Greek	
CPO EUROPE	BC	179,448		2010	S. Korea	2,380	Reederei C-P Offen - German	
KING ROBERT	BC	169,676		2008	S. Korea	1,700	Greek	
UBC OTTAWA	BC	118,626		2011	China	2,000	Oldendorff - German	
UBC ODESSA	BC	118,585		2011	China	2,000	Oldendorff - German	* bank sale
UBC OLIMBUS	BC	118,471		2011	China	2,000	Oldendorff - German	



全一海运有限公司



UBC ORISTANO	BC	118,467	2011	China	2,000	Oldendorff - German	
AFOVOS	BC	74,297	2001	S. Korea	900	Chinese	
EVANTHIA	BC	74,297	2001	S. Korea	850	Undisclosed	
SONGA GLORY	BC	58,680	2012	China	2,550	Vrontados - Greek	
ORIENT ORCHID	BC	56,200	2011	Japan	1,740	DryLog - Greek	**purchase options exercised
ORIENT JASMINE	BC	56,000	2011	Japan	1,760	DryLog - Greek	
NAVIOS HERAKLES	BC	52,061	2001	Japan	900	Undisclosed	
RESOUNDER	BC	45,724	2000	Japan	740	Chinese	
CY THUNDER	BC	45,406	1995	Japan	450	Undisclosed	
THEOXENIA	BC	42,648	1997	Japan	250	Undisclosed	at auction
CIELO DI VENEZIA	BC	37,313	2008	Japan	1,090	Hong Kong	
REDHEAD	BC	37,193	2004	China	525	Undisclosed	en bloc each, TC attached
EIDER	BC	37,193	2004	China	525	Undisclosed	
JUDI MERAY	BC	28,458	1995	Japan	370	Chinese	
MORNING ORCHID	BC	28,310	2009	Japan	820	Greek	
LAKE DEER	BC	28,225	2011	Japan	920	Greek	
PATRIA#	BC	24,021	1998	Japan	415	Undisclosed	
MD STAR	BC	23,725	1995	Japan	Undisclosed	Undisclosed	
SUNROAD MITOYA	BC	22,000	2011	Japan	850	European	

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
HEDDA SCHULTE	CV	46,000	3,421	2013	China	1,300	Triton Partners - U.K	
SONGA ALYA	CV	41,748	3,091	2004	Poland	850	Undisclosed	
UAFL ZANZIBAR	CV	22,386	1,684	1996	Poland	400	Undisclosed	
KRETA	CV	12,238	1,136	1998	Taiwan	360	Lubeca - German	
PENELOPE	CV	38,635	2,730	2008	Poland	1,060	German	

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
ARION	TAK	309,460		2001	S. Korea	2,220	Greek	
FLANDRE	TAK	305,688		2004	S. Korea	4,500	MODEC - Japanese	long subs , FPSO conversion project
AMOUREUX	TAK	149,993		2008	Japan	3,275	SCI - Indian	
POSILLIPO	TAK	53,116		2010	China	3,700	Undisclosed	en bloc, incl. TC
CENITO	TAK	53,116		2009	China	3,700	Undisclosed	



PRETTY SCENE	TAK	51,255	2006	S. Korea	1,200	Chinese	at auction
HIGH PRESENCE	TAK	48,700	2005	Japan	1,410	Undisclosed	incl . 6yrs TC
EK-SKY	TAK	13,786	1999	China	700	Undisclosed	
ECHIGO MARU	TAK/LNG	67,219	1983	Japan	1,500	Sinokor - S. Korean	was laid up for 2 yrs

◆ 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
FALCON STAR	TAK	37,642	7,774	1985	Japan	426	
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
FORTUNATE	CV	68,537	22,872	1996	S. Korea	468	full sub cont options
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
STAR BRIGHT	TAK	298,900	40,970	1993	Denmark	390	

◆ 最新航运公告

【东南亚 - 最新五起海盗事件】

2017 年 11 月 21 至 27 日，新加坡《亚洲地区反海盗及武装劫船合作协定》(RECAAP)信息共享中心接到 5 起东南亚地区海盗事件的报告，包括武装劫持和抢劫。

【海盗赎金 - 法律问题澄清】

在 MITSUI & CO LTD AND OTHERS V BETEILIGUNGSGESELLSCHAFT LPG TANKERFLOTTE MBH & CO KG AND ANOTHER (THE “LONGCHAMP”) - SUPREME COURT (LORD NEUBERGER PSC, LORD MANCE, LORD CLARKE, LORD SUMPTION AND LORD HODGE JJSC) [2017] UKSC 68 - 25 OCTOBER 2017 一案中，英国最高法院澄清了海盗赎金引起的一些法律问题。众多法律专家对这一问题的澄清也期待已久。



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
2017-12-08	662.18	779.41	5.8498	84.8	891.99	61.716	894.9	207.37	16520.0
2017-12-07	661.95	781.21	5.8947	84.727	885.98	61.581	894.28	204.41	16524.0
2017-12-06	661.63	782.36	5.8782	84.666	887.68	61.44	888.33	203.31	16424.0
2017-12-05	661.13	784.6	5.8762	84.571	890.82	61.388	888.92	204.56	16443.0
2017-12-04	661.05	784.62	5.8628	84.617	892.61	61.876	890.61	208.24	16424.0

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
2017-12-06	美元	1.18250	1.22813	1.40688	1.46409	1.52263	1.71445	1.98825
2017-12-04	美元	1.18250	1.21313	1.39181	1.45300	1.50849	1.69313	1.98169
2017-12-01	美元	1.18250	1.21014	1.37938	1.44150	1.49463	1.67425	1.96044
2017-11-30	美元	1.18000	1.20688	1.37188	1.43538	1.48738	1.66800	1.95169
2017-11-29	美元	1.18625	1.20500	1.36069	1.42700	1.48063	1.66050	1.94481