



全一海运市场周报

2017.12 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2017.12.18 -12.22\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求保持平稳 综合指数小幅下跌】

本周中国出口集装箱运输市场需求总体保持平稳态势，各航线运价互有涨跌，综合指数小幅波动。12月22日，上海航运交易所发布的上海出口集装箱综合运价指数为723.20点，较上期下跌0.5%。

欧洲航线：据欧盟委员会发布的数据显示，欧元区12月消费者信心指数初值为0.5，较前值上升，显示当地居民的消费信心上升，对于运输需求的增长起到积极的作用。本周运输需求继续保持较为强劲的态势，上海港船舶平均舱位利用率升至95%左右，市场运价基本维持了前期涨价的成果。12月22日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为800美元/TEU，较上期基本持平。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略显疲软，上海港船舶平均装载率在85%~90%之间，运价与前期保持不变。12月22日，上海出口至地中海基本港市场运价（海运及海运附加费）为596美元/TEU，与上期持平。

北美航线：据美国商务部公布的数据显示，美国11月零售销售环比上涨0.8%，较前值上升，显示出美国消费情况较为强劲，对运输需求起到支撑作用。本周运输需求总体平稳，供求关系较为良好，上海港船舶平均装载率保持在95%左右。运价在前期执行涨价计划后保持平稳。12月22日，上海出口至美西、美东基本港市场运价（海运及海运附加费）分别为1177美元/FEU、1972美元/FEU，较上期分别下跌0.5%、上涨0.3%。

波斯湾航线：运输需求延续近期疲软的表现，市场表现较为低迷，部分航商通过停航等措施控制总体运力规模，但供需基本面并未出现改善，上海港船舶平均装载率徘徊在80%左右，运价承压下跌。12月22日，上海出口至波斯湾基本港市场运价（海运及海运附加费）为319美元/TEU，较上期下跌3.0%。

澳新航线：整体市场表现平稳，运输需求略有回暖，供求关系改善，上海港船舶平均装载率回升至90%以上，即期订舱价格维持稳定。12月22日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为1145美元/TEU，较上期微涨0.1%。

南美航线：运输需求保持稳定，供求基本面比较稳固，上海港船舶平均装载率保持在95%左右。由于前期运价涨幅过大，本周即期订舱价格出现回落。12月22日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为2986美元/TEU，较上期下跌1.2%。



日本航线：本周货量基本稳定，市场运价总体平稳。12月22日，中国出口至日本航线运价指数为668.92点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【船货博弈呈胶着状态 综合指数遇向下拐点】

12月22日，上海航运交易所发布的中国沿海（散货）综合运价指数报收1597.83点，较上周上涨1.3%。其中煤炭、金属矿石运价指数上涨，粮食运价指数下跌，成品油、原油运价指数维稳。

煤炭市场：受季节性因素的影响，下游电厂煤炭日耗在进入12月中旬后稳步增长，目前沿海六大电厂的煤炭日耗已经稳定在70万吨以上水平，但是库存水平仍在持续减少，存煤可用天数约为15天左右。传统消费旺季叠加煤炭库存制度实施节点的临近，下游补库需求提升，对价格的接受度同步上涨，支撑沿海煤炭价格走强。12月20日，环渤海动力煤价格指数报收于577元/吨，环比上涨1元/吨。运输方面，船东与货主之间的博弈日趋激烈，随着运价冲上历史高位，部分贸易商和电厂临时停止采购，等待运价回归合理水平。而近期海砂监察力度加大以及华南港口封航解除的消息，也使得大部分前期搁置运力重新回归市场，部分船东为了尽早抢占市场资源，开始接受降价成交。不过，当前市场船东和货主之间对于成交价格的想法差异较大，市场成交相对较少。后市来看，随着对进口煤通关政策的有所放宽，内贸煤炭需求或将部分转移至进口煤炭，对沿海煤炭运输价格可能会产生一定冲击。

12月22日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1734.41点，较上周上涨0.3%。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67.6元/吨，较上周五下跌5.4元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为71.6元/吨，较上周五下跌4.9元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为79.5元/吨，较上周五下跌4.8元/吨。华南市场，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为77.5元/吨，较上周五下跌5.2元/吨。

金属矿石市场：当前环保限产下北方钢厂陆续停工，部分钢厂钢材库存较大，暂无明显挺价意愿，钢材市场看跌情绪明显，原材料需求减弱，且目前铁矿石库存偏大，加上受近期煤炭运输市场运价下跌影响，矿石运价也出现小幅下跌。12月22日，沿海金属矿石货种运价指数报收1628.06点，青岛/日照-张家港（2-3万DWT）航线运价为64.5元/吨，较上周下跌1.0元/吨。

粮食市场：近期东北粮源价格接连上涨，目前价格达到部分贸易商心里价位，走货心态略有增加。销区市场上，整体货源供应较为充裕，但下游需求仍处于恢复阶段，市场人士观望心态浓厚，对于高价接受程度不理想，粮食运输价格小幅下跌。12月22日，沿海粮食货种运价指数报收1773.78点，较上周下跌1.3%。



国内成品油市场：临近年底，柴油价格处于相对低位，部分贸易商采购操作活跃，社会货源有所增多，对大船需求形成一定支撑。相对大船运价，小船则较为平稳，基本与上周持平。12月22日，上海航运交易所发布的成品油货种运价指数报收1262.87点，原油货种运价指数报收1541.72点，均与上周持平。

(3) 中国进口干散货运输市场

【临近圣诞元旦假期 各船型全线下跌】

随着圣诞节假期来临，市场表现冷清，节日气氛浓厚，市场可用运力较多，远东干散货运输市场租金、运价全线下跌，其中海岬型船市场跌势最大。12月21日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为1037.84点，运价指数为887.90点，租金指数为1262.76点，较上周四分别下跌12.6%、9.1%和16.0%。

海岬型船市场：本周海岬型船两大洋市场运价均高位大幅回调。但相比去年11月底12月初市场进入快速下行通道，今年海岬型船市场迟至本周才开始进入季节性下跌通道。太平洋市场，圣诞假期临近，租家纷纷离场，市场整体表现冷清，船东想在节前锁定运力，降价意愿明显，澳大利亚丹皮尔至青岛航线成交量价齐跌，且跌幅较大。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为21317美元，较上周四下跌24.9%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为8.339美元/吨，较上周四下跌15.3%。远程矿航线，本周市场表现冷清，货盘零星，租家谈判优势明显，船东降价接盘，巴西图巴朗至青岛航线运价高位回落。据悉一月底船期，成交价17美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为17.238美元/吨，较上周四下跌14.7%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为14.100美元/吨，较上周四下跌9.6%。

巴拿马型船市场：本周巴拿马型船两大洋市场承压下行。大西洋市场，美湾和南美粮食船运市场表现不活跃，市场观望气氛浓厚，市场可用运力较多，粮食航线租金、运价承压下行。据悉，从2018年1月1日起，中国将会降低进口美国大豆船货中所允许的杂质含量，此举将影响市场对美国大豆的需求。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为31.300美元/吨，较上周四下跌1.4%；美湾密西西比河经巴拿马运河至中国北方港口，货量6.6万吨的粮食运价为43.350美元/吨，较上周四下跌2.2%。太平洋市场，因亚太地区气温较低，煤炭市场尚可。市场上印尼、澳洲煤炭货盘稳定，但因粮食货盘较少，市场即期可用运力仍较多，巴拿马型船太平洋市场租金、运价承压下行。21日成交记录显示，7.66万载重吨船，本月底中国台湾Mailiao交船，经印尼，中国南方还船，成交日租金为10000美元。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为11367美元，较上周四下跌7.1%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为11189美元，较上周四下跌7.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.555美元/吨，较上周四下跌4.8%。据悉，为保供应，华东地区部分港口已取消进口煤限制措施，对市场的影响目前尚不确定。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场继续疲软，租金、运价跌幅扩大。国内北方钢材货盘很少，气氛较悲观，船舶不断放至东南亚，东南亚地区可用



运力增多，市场有些月底月初的煤炭货盘，但总体仍船多货少，超灵便型船市场租金、运价跌势加剧。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 8500 美元，较上周四下跌 7.8%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 9921 美元，较上周四下跌 7.6%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 6775 美元，较上周四下跌 6.3%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.405 美元/吨，较上周四下跌 2.8%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 8.167 美元/吨，较上周四下跌 0.9%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价小幅上涨 成品油运价波动上行】

据美国能源信息署 EIA 官方统计，美国 12 月 15 日当周商用原油库存依旧减少，至此已经连续下降五周，远超预期的降幅。虽然美国石油期货交割地库欣地区的库存意外增加，不过原油总库存仍然接近 2015 年 10 月以来低点。数据公布后，油价反弹。布伦特原油期货价格周四报 64.76 美元/桶，较上周上涨 2.0%。全球原油运输市场大船运价波动上扬，中型船运价小幅下降，小型船运价稳中有升。中国进口 VLCC 运输市场气氛活跃，运价反弹。12 月 21 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 638.08 点，较上周上涨 8.6%。

超大型油轮 (VLCC)：运输市场成交活跃，运价止跌回升。临近圣诞节，租家赶在节前租船，船东信心增强，喊价较高，成交运价小幅跳涨。上半周，西非航线放出几笔 WS57 左右的成交，较上周五上涨近 4 个点，给市场注入上涨动力；下半周，中东航线 1 月货盘集中放出，船东挺价坚决，节前租家愿意以较高价格成交，WS 运价跳涨 4 个点。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价 (CT1) 报 WS54.15，较上周四上涨 10.5%，CT1 的 5 日平均为 WS51.88，较上周上涨 5.0%，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 WS57.00，上涨 6.3%，平均为 WS57.15，TCE 平均 1.7 万美元/天。

苏伊士型油轮 (Suezmax)：运输市场西非航线气氛不够活跃，受燃油价格明显上涨的影响，船东挺价的态度明显。地中海航线运价微幅下调。西非至欧洲市场运价小幅下跌至 WS88 至 WS90，TCE 约 1.3 至 1.4 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，尼日利亚至地中海，2018 年 1 月 2 至 3 日货盘，成交运价为 WS90。地中海和黑海航线市场整体运价窄幅下滑至 WS92 至 WS93，TCE 约 1.3 万美元/天。该航线一艘 13.5 万吨级船，俄罗斯新罗西斯克至地中海，2018 年 1 月 8 日货盘，成交运价为 WS92.5。中国进口主要来自新加坡，一艘 13 万吨级船，新加坡至中国南部，12 月 25 至 28 日货盘，成交运价为 WS102.5。

阿芙拉型油轮 (Aframax)：运输市场整体运价稳中有升。7 万吨级船加勒比海至美湾运价维持在 WS155 (TCE 约 1.6 万美元/天)。跨地中海运价上涨至 WS108 水平 (TCE 约 0.7 万美元/天)。该航线一艘 8 万吨级船，利比亚至意大利，12 月 27 至 29 日货盘，成交运价为 WS115。北海短程运价保持在 WS104，TCE 约 0.4 万美元/天。波罗的海短程运价波动上行至 WS75，TCE 约 0.2 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 29 日货盘，成



交运价为 WS72.5。波斯湾至新加坡运价小幅上升至 WS113，TCE 约 0.6 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价窄幅上升至 WS113，TCE 仍然为 1.0 万美元/天。

国际成品油轮 (Product)： 本周成品油运输市场受欧洲航线带动，综合运价波动上行。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS164 (TCE 约 0.7 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价小幅下跌至在 WS122 (TCE 约 0.7 万美元/天)；7.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS99 (TCE 大约 0.6 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价小幅下跌至 WS141 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上升至 WS170 (TCE 约 0.9 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 1.5 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际散货船价震荡 沿海散货船价微涨】

12 月 20 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 766.94 点，环比微涨 0.18%。其中，国际油轮船价综合指数和沿海散货船价综合指数分别上涨 0.47%、0.69%；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 0.29%、0.08%。

BDI 指数五连跌至 1547 点 (周二)，环比下跌 11.25%，二手散货船价格跌多涨少。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1123 万美元、环比涨 0.16%；57000DWT--1605 万美元、环比涨 1.44%；75000DWT--1956 万美元、环比跌 2.00%；170000DWT--2866 万美元、环比跌 0.51%。临近圣诞节，国际干散货运输需求急剧回调，租船市场萎缩，船东为了在假期以前将船舶租出，报价都较低，各类型散货船运价和租金均在下跌，预计二手散货船价格短期稳中有跌。本周，二手散货船成交量基本活跃，共计成交 18 艘 (环比增加 1 艘)，总运力 128 万 DWT，成交金额 25870 万美元。随着西方圣诞节和元旦逐步临近，船舶买卖双方以及经纪人开始离场，预计二手船成交量短期处于萎缩停滞状态。

美国原油天然气产量攀升抵消英国北海福蒂斯输油管道供应中断利好，油价涨至每桶 65 美元可能削弱一个以欧佩克为首、由 24 个产油国组成的脆弱联盟，市场担忧一些国家放弃减产以从中获利，原油价格回调，布伦特原油期货收于 63.41 美元 (周二)，环比下跌 3.01%。油轮运输市场依旧平静，二手油轮船价震荡盘整，本周，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2045 万美元、环比跌 0.04%；74000DWT--2486 万美元、环比跌 0.25%；105000DWT--2528 万美元、环比涨 3.20%；158000DWT--4237 万美元、环比跌 0.11%；300000DWT--5651 万美元、环比跌 0.05%。近期，经纪人反映黑海和波罗的海地区原油货盘充足，阿芙拉型油轮市场运价还有进一步好转空间，预计其二手船价格可能短期抗跌，其他油轮船型短期有下跌可能。本周，二手国际油轮成交回落，共计成交 3 艘 (环比减少 7 艘)，总运力 14 万 DWT，成交金额 5350 万美元。

国内沿海运输市场依旧火热，南北线去程装煤、返程装砂，运输周期拉长，散货船东普遍盈利，二手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--119 万人民币、环比涨 0.79%；5000DWT--715 万人民币、环比涨 0.55%。虽然冬储煤炭运输需求持续强劲，但由于沿海运价上



涨过快，贸易商因盈利受到影响而暂停煤炭贸易，沿海运力供应趋于宽松，煤炭、矿石和粮食运价将从高位回调，预计二手散货船价格短期以平稳为主。本周，对 1000DWT 以上的海船有求购需求，但市场成交稀少。

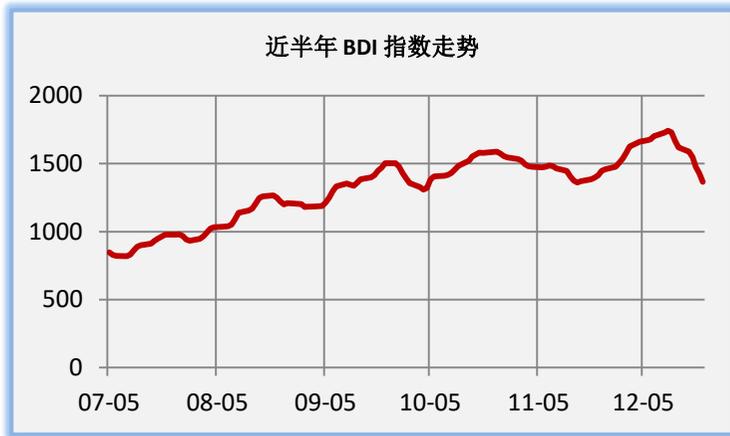
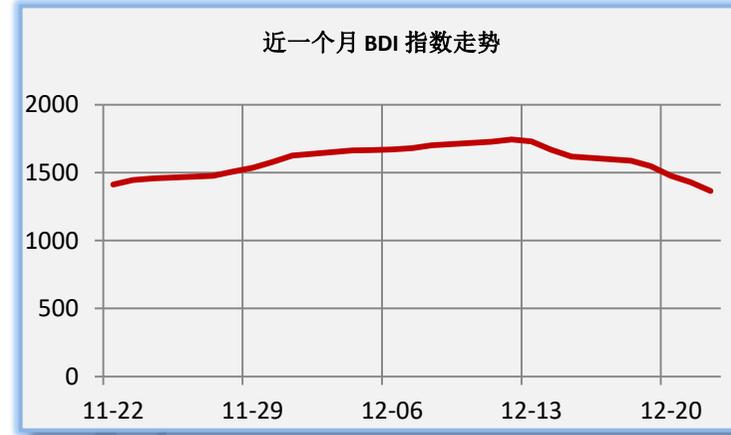
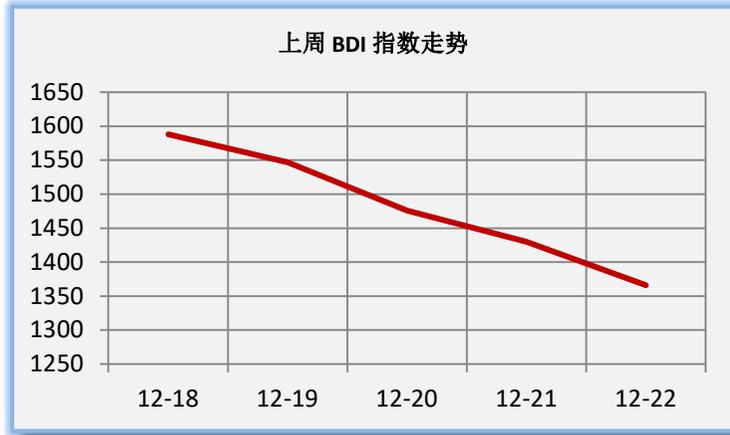
内河散货运输需求平稳，二手散货船价格涨跌互现。本周，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--46 万人民币、环比涨 0.91%；1000DWT--96 万人民币、环比涨 2.72%；2000DWT--196 万人民币、环比跌 3.21%；3000DWT--258 万人民币、环比跌 0.22%。楼市调控仍在升级，12 月 14 日，深圳逾 10 家分（支）银行暂停房贷，全国有 56 家分（支）银行因存款规模下滑已经停止房贷。今年多数国有银行一改过去房贷利率打折的习惯，将首套房贷利率上浮至基准利率的 15%-20%以上，2018 年房贷利率是稳中有升的格局。12 月 20 日，财政部部长肖捷在人民日报上发表署名文章，指出按照“立法先行、充分授权、分步推进”的原则，推进房地产税立法和实施。内河运输需求短期较为低迷，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 62 艘（环比减少 36 艘），总运力 9.3 万 DWT，成交金额 6782 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 18 日		12 月 19 日		12 月 20 日		12 月 21 日		12 月 22 日	
BDI	1,588	-31	1,547	-41	1,476	-71	1,430	-46	1,366	-64
BCI	3,656	-121	3,510	-146	3,216	-294	3,115	-101	2,830	-285
BPI	1,643	-34	1,593	-50	1,546	-47	1,445	-101	1,395	-50
BSI	943	+1	938	-5	933	-5	925	-8	914	-11
BHSI	637	+1	636	-1	632	-4	627	-5	625	-2





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 50 周	第 49 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	21,500	21,500	0	0.0%
	一年	18,250	18,250	0	0.0%
	三年	16,000	15,500	500	3.2%
Pmax (76K)	半年	13,000	13,000	0	0.0%
	一年	12,750	12,750	0	0.0%
	三年	12,750	12,750	0	0.0%
Smax (55K)	半年	11,750	11,750	0	0.0%
	一年	11,500	11,500	0	0.0%
	三年	11,250	11,250	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	9,750	9,750	0	0.0%
	一年	9,500	9,500	0	0.0%
	三年	9,250	9,250	0	0.0%

截止日期: 2017-12-19

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Amorito 2012 179322 dwt dely Lanqiao 23/25 Dec 2 laden legs 1st Gladstone/Dhamra redel Singapore-Japan 106% of BCI 5-timecharter - NYK

Sicilian Express 2013 93076 dwt dely Longkou 22 Dec trip via West Australia redel Singapore-Japan \$11,750 - Oldendorff

Rosco Litchi 2011 82153 dwt dely Xinsha 26 Dec trip via Indonesia redel Philippines \$11,800 - Damico

NBA Monet 2012 82099 dwt dely Gibraltar 25 Dec trip via USEC redel Skaw- Gibraltar \$13,000 - Element



Sakizaya Justice 2017 81691 dwt dely Machong 25 Dec trip via East Australia redel Singapore-Japan \$13,900 - cnr

Coral Opal 2012 78090 dwt dely EC South America 15/16 Jan trip Skaw- Gibraltar \$15,250 plus \$125,000 bb - Cargill

Kastro 2008 58780 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel India \$10,000 - Harmony Innovation

Anita N 2010 56882 dwt dely US Gulf prompt trip redel WC Central America \$26,500 - Norden

Dubai Energy 2004 55389 dwt dely Navlakhi prompt trip via WC India redel East Africa \$9,000 - cnr

Iraklis 2002 45635 dwt dely Brazil prompt trip redel Turkey intention steels \$24,500 - Cavallo

Seiyo Harmony 2003 32379 dwt dely Fangcheng prompt trip redel Indonesia intention limestone \$6,500 - cnr

(2) 期租租船摘录

Proti 2015 182476 dwt dely Caofeidian 29/31 Dec 11/13 months trading redel worldwide basis 123% of BCI 5-timecharter average - Cargill

Beijing 2008 2007 82561 dwt dely Lianyungang 21/22 Dec 4/6 months redel worldwide \$12,250 - cnr

Pedhoulas Fighter 2012 81600 dwt dely Kohsichang 31 Dec/04 Jan 4/7 months redel worldwide \$13,000 - Marubeni

4. [航运市场动态](#)

【航运业将走向何方】

随着市场的大范围复苏以及明朗的前景展望，如果行业参与者保持警惕，避免过去犯过的错误，明年将可能是自 2008 年金融危机以来航运业的最好年份。

正如 Lloyd' s List 发布的 2018 年展望系列报告所示，航运业许多板块市场的持续复苏条件已经成熟。

其中，液化天然气和石油气运输船的租船率预计在明年保持健康增长；干散货和集装箱航运的上升势头会继续；原油油船和成品油船板块将从目前的低谷



反弹。

海工市场也或将从“可怕”的市场状况中恢复过来，因为在健康的市场需求和石油输出国组织欧佩克供应减少的市场背景下，全球石油供需平衡将逐步得以改善。

但是，仅仅只有这些还远远不够。

过去十年间，航运业曾有过辉煌的市场表现，但这种辉煌最终导致了过度造船，运费随之“崩塌”。

套用 Georg Hegel 的名言——悲观主义者可能会说，航运业从历史中学到的唯一教训，就是航运业并未从历史中汲取到任何教训。但事情并非如此，有一些催化剂可使船东在周期中走到前列，甚至打破这种循环。

西方市场的传统债务和股权融资依然紧张。目前已出现的替代融资提供者大多来自中国或日本，但其价格更高。

与此同时，一系列国际规则将陆续生效。欧盟和国际海事组织（IMO）制定的新的排放和数据收集规则将于明年起开始实施。2019~2020 年，包括压载水公约和新的全球硫限制在内的强制性要求也将生效。

然而，如这些规则的满足需要投资。

过去在航运业，第一个敢于吃螃蟹的人往往会受挫。但在这次，愿意首先为先进技术付费的船东们可能将在接下来的十年间因燃料成本的节省以及利用数字化转型而受益。而且，相比限制新运力的成本，进而担负新运力可能无法满足监管条件的风险，该举更显明智。

在未来的几个季度，货运环境会更好，因此，即使有外部融资的限制，船东手头也应该会有一些资金。如何使用它可能将决定航运业是走向一个新时代，亦或继续留处寒冬。

来源：Lloyd' s List

【中远海运或将成全球最大集运公司】

运力井喷式增长的中远海运或将在未来十年彻底超越马士基航运，成为全球最大的集装箱航运公司。



Splash 称，根据 MarPoll 的一份季度在线调查显示，71%的受访者认为中远海运将在未来十年成为全球最大的集运公司。一位读者留言称，中远海运凭借“物美价廉”的策略，更容易成为全球第一的集运公司。

Alphaliner 在十一月末的报告显示，由于竞争对手马士基航运表现不佳，中远海运在第三季度首次成为集装箱运量最大的集运公司。

两年前，中远集运和中海集运的合并成为中远海运集团。今年第三季度，中远海运集装箱运量增长了 23%，达到了 549 万 TEU，超越了马士基航运的 526 万 TEU。由于今年夏季遭受到大规模网络攻击的影响，很大程度上让马士基航运的运营、数量和收入遭到重创，业绩也因此受到影响。但也有分析称，马士基航运因网络问题而损失的运输箱量大约为 20 万 TEU，也就是说，即便加上这个量，马士基航运还是未能超过中远海运。另外，东方海外第三季度集装箱运量 160 万 TEU，考虑到东方海外即将并入中远海运，可以预测中远海运 2018 年占据运量第一将成为常态。

另外，中远海控近日宣布计划非公开发行募集资金总额不超过 129 亿元，用于支付已在建的 20 艘集装箱船所需造船款，包括 6 艘 21237TEU 型船、5 艘 20119TEU 型船、5 艘 13800TEU 型船和 4 艘 14568TEU 型船。未来，随着这批大船的交付运营，中远海运的运力将出现前所未有的井喷式增长。

Alphaliner 在最新周报中表示，中远海运的集装箱船队运力将出现“无情的增长”。Alphaliner 在报告中指出，由于吸纳东方海外 71 万 TEU 运力，以及 29 艘共计 52 万 TEU 集装箱船新船交付，中远海运的船队总运力将在明年年末达到 300 万 TEU。按照这种增长方式，中远海运很可能在明年取代达飞轮船位居全球第三。

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、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%。

Alphaliner 的这份调查报告只关注上市公司，因此，全球第二大集装箱航运公司地中海航运没有在报告中分析。此外，中远海运 63 亿美元收购香港东方海外，将影响到达飞轮船在全球集运公司中的排名。

来源：中国航贸网

【Flexport 公司实现了航运数字化】

航运是一块大蛋糕。即使是全球最大的航运公司，市场份额也只有个位数。



技术的运用在运输行业正变得越来越重要。韩进海运在去年破产后，海上飘着 70 多艘幽灵船，与运营过程中的信息不通畅不无关系。

一家名为 Flexport 的初创公司，正在借此逐渐成长起来。知名风投调研机构 CB Insights 近日的研究显示，这家初创运输公司已经募集了超过 2 亿美元资金，来掀起一场航运界的革命。

Flexport 的竞争力在于，基于软件和数据来提高可视性，客户可以更好地控制货物，实时追踪货物动态；Flexport 还承担了与海关的沟通，协调制造商、仓储、运力公司以及其他贸易商的关系，进而推动国际航运发展。

通过 Flexport 的转运平台，客户能对每一批货物进行更有竞争力的定价，获取数据分析报告，来更好地定位自己的供应链。

有技术 也有资金

今年 10 月完成一轮 1.1 亿美元的募资后，Flexport 的估值上升至 9.1 亿美元。Flexport 创始人兼 CEO Ryan Petersen 称，不排斥上市。

CB Insights 的研究提到，虽然相比 DHL 这种大型航运公司，Flexport 的量级还未能与之抗衡(2017 年预计营收 5 亿美元，而 DHL 去去年营收超过 570 亿美元)，但 Flexport 能分析客户的数据，来优化航线，并简化和供应链上其他环节(比如港口、航运公司)的沟通流程。

Flexpor CEO 提到，某些特定航线能将 LCL(拼箱货，不满一个集装箱的小量货物)的行程缩短五天。

这种以技术为中心的模式，深受现代化客户的欢迎。Flexport 目前除去旧金山总部，还在纽约、亚特兰大、洛杉矶、阿姆斯特丹、香港和深圳等地均有办事处。

不但有技术，Flexport 还有足够的资金，而且它的资金是其他初创公司望尘莫及的。2 亿美元的风投资金，被 Flexport 用来把科技拓展到更多资本密集型的服务上，包括实体仓库，融资，航线表等。建起一条对资本密集型服务的护城河。

Flexport 是罕见的、能有大量资金来处理航运流程的数字化物流初创公司。而且，Flexport 近期也开始开拓仓储、贸易融资等线下服务，所以尽管物流公司的竞争十分激烈，Flexport 的客户却能不断扩大。

哪里都有亚马逊



传统巨头当然没有闲着。Flexport 开拓线下服务，传统航运公司也开始试水数字化。马士基已经在今年 4 月推出了一个数字货运的门户网站。

不过，Flexport 最需要警惕的，可能是这个电商。亚马逊今年开始打入运输市场，为中美贸易提供海运服务。

鉴于亚马逊自身资金庞大，仓储资源丰富，以及已有的数字化基建，电商巨头对 Flexport 或是传统货运公司都是不可忽视的威胁。

但是，Flexport 的竞争力在于，当企业不想用亚马逊的物流途径时，他们就会转向 Flexport：Flexport 一样可以处理一系列流程，处理需要交到海关方面的敏感信息。

为什么企业会不想用亚马逊的物流？这些敏感信息是关键。亚马逊在去年推出了自己的服装、广告服务等一系列产品，近来还不断有消息传出，称亚马逊在布局家具或是医药行业。

今天亚马逊是你的合作方，谁知道明天会不会就成为对手？

那你还愿意把你的商业机密，交到亚马逊手里吗？“我会更谨慎一点。” Flexport CEO 称。

这就是 Flexport 能在亚马逊觊觎航运这块大蛋糕时，依旧获得青睐的原因。Flexport 承运的甚至有可能是“亚马逊全程负责”的货物，因为这些公司不想把“敏感信息”交到亚马逊的手中。

来源：华尔街见闻

5. 船舶市场动态

【运力过剩？船东无惧油船订单逆势上涨】

船东似乎并没有受到油船运力过剩、明年利润可能持续走低的影响，反而在 2017 年加快订造油船的步伐。

根据 George Panagopoulos 的研究分析，截止目前，今年的油船新船订单比 2016 年增长了 17%。George Panagopoulos 表示，船东可能被船厂的低价格所吸引，因为船厂正在努力克服造船行业低迷。



二手船的销售和购买活动也比去年有所回升。George Panagopoulos 的数据显示，今年共计有 340 艘二手油船交易，去年为 333 艘。持续的市场挑战致使油船资产价格大幅下降，尤其是超过 10 年船龄的油船。

展望未来，随着船队继续年轻化，依靠拆解老龄油船来缓解运力供应过剩将会进一步受阻。

Panagopoulos 指出，事实上，考虑到明年的预定交付量和船队的平均船龄，潜在拆解量存在着相当低的上限，明年的二手船交易价格将更具吸引力，明年二手船市场交易活动可能会显著增加。

根据克拉克森的数据，2017 年第三季度，油船船队利用率降至 2013 年以来的最低纪录，这表明 2017 年第三季度接近市场周期的底部。

然而，航运咨询公司德鲁里描绘了 2018 年黯淡的市场前景，预计中国原油库存放缓的情况下，2018 年运费率将会进一步下降。

尽管原油船运力供给增长率预计将在 2018 年降至 3.2%，低于 2016 和 2017 年的 6%，但是不足以推高船队利用率，因为需求增长将放缓。

惠誉预测，由于新船的交付和有限的老龄船舶拆解量，全球油船市场短期内仍将面临着供过于求的问题，2018 年的运费率保持低迷，航运公司信用指标继续承压。惠誉预测 2017 年年末油船运力同比净增达 5-6%。

来源：国际船舶网

【前 11 月造船新订单增长 27% 船东抄底造船】

一系列超级订单的来临，扰动沉寂已久的造船市场。调查显示，随着航运市场的复苏，船东出现抄底造船的苗头，明年或有三分之一的船东开始造船，但是这也引起业界对运力过剩加剧的担忧。

中国船舶工业行业协会数据显示，今年前 11 个月我国造船完工量、新接船舶订单量保持增长。其中，全国造船完工 3988 万载重吨，同比增长 25.3%；承接新船订单 2538 万载重吨，同比增长 27.3%。11 月底，手持船舶订单 8167 万载重吨，同比下降 20.7%。

近期一连串订造大船的消息不断“爆出”，引发市场的高度关注。达飞轮船和地中海航运分别新造 9 艘和 11 艘 22000TEU 船舶；中远海控募资 129 亿元人民币，用来支付一批船舶的造船款，其中有 11 艘 20000TEU 以上型船舶；现代商船预计明年 3 月份订造 20000TEU 超大型集装箱船。加上此前已下单的超级大船，在建的超大型集装箱船数量已达到 62 艘。



世界三大造船海洋博览会之一的“德国汉堡国际造船及海洋技术博览会（SMM）”主办方——汉堡国际展览公司（HMC）近期调查报告显示，20%船东公司表示明年“极有可能”新增订单，12%表示“有可能”，这意味着三分之一的船东公司积极考虑明年新增订单。

值得关注的是，中国承接新订单量全球第一。VesselsValue 的最新数据显示，截至目前，今年中国船企接获新船订单共计 290 艘，位居全球第一，总价值约为 102 亿美元。相比之下，今年排名全球第二的韩国船企接单量共计 170 艘。不过，由于大宇造船、现代重工、三星重工擅长建造技术更加先进的船舶，因此韩国船企接获的新船订单总价值达到了 118 亿美元。

当前，全球航运市场仍处于“寒冬”之中，市场复苏面临诸多不确定因素。新船订单量的增加，也让业界担忧航运过剩的局面会否加剧。根据建造计划，近期的这批新船订单和其他在建的超大型船舶，均将在 2019 年底前交付，届时，整个远东-西北欧航线总计将有 125 艘巨型集装箱船运营。新增的超大型集装箱船订单使市场忧心再起，运力过剩恐会加剧。

联合国贸易暨发展会议（UNCTAD）近日发布的《2017 年全球海运市场评述》指出，2016 年，全球造船完工量减少了 1.7%，船舶拆解量增加了 25.7%，船队增速继续走低；海运贸易量增长 2.6%，而船队运力增加了约 3.2%，运力过剩状况持续。

上述报告显示，2016 年，集装箱船市场运价偏低，累计亏损 35 亿美元；干散货船市场受困于供给过剩和需求乏力，船队平均收入下跌；油船市场日平均收益同比下降了 42%。中国经济转向内需再平衡、美国贸易政策调整、英国“脱欧”等，都可能给航运市场的复苏带来消极影响。除了供需亟待再平衡外，航运市场要走出“寒冬”，还受到诸多外部因素影响。

来源：经济参考报

6. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES									
PORTS	IFO380			IFO180			MGO		
Singapore	379.00	2	↑	410.00	3	↑	573.00	6	↑
Hong Kong	384.00	1	↑	389.00	1	↑			
Fujairah	367.00	-3	↓	430.00	-5	↓	610.00	0	
Istanbul	379.00	-1.5	↓	397.50	-1.5	↓	610.00	-2.5	↓
Rotterdam	361.50	0		387.50	-2	↓	561.00	6	↑
New York	323.50	0		340.50	0		517.00	0	
Houston	353.00	-0.5	↓	427.00	-0.5	↓	584.50	2	↑



Panama	260.00			n/a			515.00	0	
Santos	382.50			414.00			709.50	0	

截止日期: 2017-12-23

◆ 上周新造船市场动态

(1) 新造船市场价格 (万美元)

散货船						
船型	载重吨	第50周	第49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	2,200	2,200	0	0.0%	
油轮						
船型	载重吨	第50周	第49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: 2017-12-19

(2) 新造船成交订单

新造船							
数量	船型	载重吨	船厂	交期	买方	价格(万美元)	备注
1	TAK	319,000	Hyundai HI, S. Korea	2019	Enesel - Greek	Undisclosed	options declared
2	TAK	114,000	Hanjin HIC, Philippines	2019	Pantheon Tankers - Greek	4,300	
1+1	TAK	14,000	Wuchang SB Group, China	2019-2020	Marnavi - Italian	Undisclosed	



4	BC	81,200	Chengxi, China	2019	BoCom FL - Chinese	Undisclosed	Tier III, options declared
1	BC	34,000	Hakodate Dock, Japan	2020	Itochu - Japanese	Undisclosed	
2+2	CV	2,700 teu	Jiangsu New Yangzijiang, China	2019	SITC lines - Hong Kong	Undisclosed	300 reefer plugs, Tier II
2+2	CV	2,200 teu	Jiangsu New Yangzijiang, China	2019-2020	CMA CGM - French	2,950	600 reefer plugs, scrubber ready
4	CV	640 teu	Fujian Southeast, China	2019	Ansheng Shipping - Chinese	985	

◆ 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
TOMINI DIGNITY	BC	53,570		2010	Vietnam	990	Far East	
AYSENAZ A	BC	46,708		2001	Japan	780	Chinese	
JIANGMEN NANYANG 152	BC	39,300		2018	China	2,000	Louis Dreyfus - French	en bloc each*
JIANGMEN NANYANG 153	BC	39,300		2018	China	2,000	Louis Dreyfus - French	
GLOBAL HORIZON	BC	33,633		2010	Japan	1,195	Ocean Longevity - Hong Kong	
CLIPPER IYO	BC	28,451		2008	Japan	800	Undisclosed	

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
ALS FORTUNA	CV	51,733	4,275	2009	S. Korea	1,500	Ansheng - Chinese	
ANNIKA	CV	11,814	982	2008	S. Korea	875	MPC - German	

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
ALI S	GC/MPP	3,911	254	1985	Japan	86	Undisclosed	

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
SAMSUNG 2214	TAK	157,000		2018	S. Korea	4,320	Ocean Yield - Norwegian	en bloc each, 10 yr BB back to Nordic. Purchase option at the 5th and 7th year. Purchase obligation at the 10th year.
SAMSUNG 2215	TAK	157,000		2018	S. Korea	4,320	Ocean Yield - Norwegian	
SAMSUNG 2216	TAK	157,000		2018	S. Korea	4,320	Ocean Yield - Norwegian	



NISSOS SERIFOS	TAK	115,688	2012	S. Korea	3,000	Navigare Capital Partners - Danish	sale and leaseback, 5yrs BB at \$10,850/day, T/C to Vitol remains
ADVANCE VICTORIA	TAK	74,995	2006	Japan	1,350	European	
SICHEM ANELINE	TAK/CHE	8,941	1998	Spain	500	Russian	
SHIGE MARU	TAK/PRO	4,999	2007	Japan	Undisclosed	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
ALASKA ACE	GC	6,135	2,041	1981	Japan	310	
SENTINEL SPIRIT	TAK	104,601	17,114	1999	S. Korea	415	

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
NORTHERN EXPLORER	OTHER	1,000	2,106	1987	Singapore	510	Research Vessel, large gens, bronze spare propeller blades

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
MOSCOW STARS	TAK	106,450	16,321	1999	Japan	415	as is Singapore

◆ 最新航运公告

【未遵守《国际海运固体散货规则》的危险】

近日，英国海上事故调查局(以下简称“MAIB”)调查了一起装运焚烧炉灰船舶的爆炸事故，着重强调了船舶未遵守《国际海运固体散货规则》(以下简称“IMSBC 规则”)要求的危险。

此次事故中，货物产生氢气，泄漏到相邻空间，电板因电火花发生燃爆，舱盖被炸开，致轮机长烧伤。



【仲裁通知书 - 难以隐藏】

在最近的 SINO CHANNEL ASIA LTD V DANA SHIPPING & TRADING PTE SINGAPORE AND ANOTHER - COURT OF APPEAL (GROSS AND FLAUX LJJ) [2017] EWCA CIV 1703 - 2 NOVEMBER 2017 一案中，上诉法院澄清了有关仲裁通知书送达的争议。

2013 年 4 月 9 日，第一被告（船东 DANA 公司）与原告（承租人 SINO 公司）签订包运合同。SINO 并未参与合同的商榷及履行，而是由另一家公司 BEIJING XCTY TRADING LTD (BX 公司)来完成包运合同的日常履行。产生包运合同下的争议，于 2014 年 2 月 4 日，DANA 公司指定仲裁员，并以电子邮件方式将仲裁通知发送给 BX 公司的职员蔡先生 (DANIEL CAI)，要求 SINO 公司指定其仲裁员。

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
2017-12-22	658.21	780.41	5.8069	84.15	880.83	61.95	887.94	193.83	16429.0
2017-12-21	657.95	781.49	5.8056	84.116	879.71	61.873	892.76	193.58	16430.0
2017-12-20	660.66	782.26	5.8513	84.501	884.52	61.755	889.67	192.65	16427.0
2017-12-19	660.98	778.8	5.8725	84.559	884.43	61.752	887.5	192.58	16447.0
2017-12-18	661.62	777.07	5.8713	84.691	881.09	61.68	889.31	197.82	16469.0

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
2017-12-21	美元	1.43438	1.47538	1.55213	1.60670	1.67464	1.82488	2.09091



全一海运有限公司



2017-12-20	美元	1.43438	1.45806	1.53488	1.58629	1.65793	1.81413	2.08366
2017-12-18	美元	1.43313	1.45533	1.50113	1.54905	1.62548	1.78170	2.05825
2017-12-15	美元	1.43313	1.45386	1.49500	1.53863	1.61331	1.77443	2.04763
2017-12-13	美元	1.18250	1.43475	1.47703	1.52182	1.58849	1.75575	2.03856

Total Shipping