

A large cargo ship with a blue upper hull and a red lower hull is sailing on the ocean. The ship has several yellow cranes and a white superstructure. The ship is moving from left to right, leaving a white wake behind it.

惜别，2017！

# 全一海运市场周报

2017.12 - 第5期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. [中国海运市场评述\(2017. 12. 25 - 12. 29\)](#)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【年末运输需求回升 多线运价大幅上涨】

本周中国出口集装箱运输市场需求出现回升。临近年末，货主在春节前期集中出货，多数航线基本面均有所改善，航商在多条航线上推涨运价，市场运价总体走高，综合指数大幅上涨。12月29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824.18点，较上期大幅上涨14.0%。

**欧洲航线：**市场进入年末至春节前传统运输旺季，运输需求较前期总体回升，上海港船舶平均舱位利用率稳定在95%以上，并有多数班次接近满载。由于需求良好，航商不同程度提高了各自订舱报价，市场运价回升。12月29日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为864美元/TEU，较上期上涨64美元/TEU。地中海航线，市场运输形势与欧洲航线趋同，供求关系较前期有明显改善，上海港船舶平均舱位利用率回升到90%左右。多数航商乘势上调了各自订舱报价，且幅度明显高于欧洲航线，运价大幅上涨。12月29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738美元/TEU，较上期上涨142美元/TEU。

**北美航线：**受春节前期货主集中出货影响，运输需求明显回升。美西航线，上海港船舶平均舱位利用率回升到95%。多数航商如期执行预宣的运价上涨计划，即期市场运价大幅回升。12月29日，上海出口至美西基本港市场运价（海运及海运附加费）为1523美元/FEU，较上期大涨346美元/TEU。美东航线，由于市场运输需求旺盛，多个航班接近满载出运。市场迎来大面积普涨，订舱运价大幅走高。12月29日，上海出口至美东基本港市场运价（海运及海运附加费）为2418美元/FEU，较上期大幅上涨446美元/TEU。

**波斯湾航线：**需求出现改善迹象，加之部分航商施行停航等运力控制措施，上海港船舶平均舱位利用率回升到85%左右。即期市场订舱运价大幅回升。12月29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415美元/TEU，较上期大幅上涨96美元/TEU。

**澳新航线：**市场运输需求平稳，供需关系维持稳定，上海港船舶平均舱位利用率保持在90%-95%之间。由于基本面保持良好，市场运价小幅上涨。12月29日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为1185美元/TEU，较上期上涨40美元/TEU。

**南美航线：**运输需求总体保持良好势头，上海港船舶平均舱位利用率约在95%左右。市场稳定向好，即期市场运价小幅上涨。12月29日，上海出口至南



美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 3150 美元/TEU，较上期上涨 164 美元/TEU。

**日本航线：**市场货量稳定，市场运价小幅波动。12 月 29 日，中国出口至日本航线运价指数为 671.12 点。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【运力环境呈宽松态势 综合指数现断崖式下跌】

12 月 29 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 1470.86 点，较上周下跌 7.9%。其中煤炭、粮食、金属矿石运价指数下跌，成品油、原油运价指数维稳。

**煤炭市场：**临近年关，冬季取暖用煤进入高峰阶段，下游电厂日耗持续上涨，电厂库存明显下行。据统计，截至 12 月 27 日，沿海六大电厂库存已跌至约 1000 万吨，可用天数不足 14 天。同时，随着最高库存和最低库存制度执行期的临近，下游补库需求有所放大，推动沿海煤炭价格维持高位。12 月 27 日，环渤海动力煤价格指数报收于 577 元/吨，与上周持平。运输方面，市场喜忧参半，一方面，受天气因素影响，北方港口压港现象依旧比较严重；同时，中国部分码头临时放开进口煤通关政策，但时间并没有明确，市场对进口煤的采购仍持观望状态，采购主要还是以内贸煤炭为主。另一方面，临近年底，电厂和贸易商年度计划基本排完，新的一年采购计划尚未出台，且市场普遍对后期运价存在看跌预期，部分船东出现降价抢货现象。综合来说，本周市场成交平稳，运力受前期华南港口封航解除影响，周转时间有所减少，可用运力增多。运输价格理性回归。

12 月 29 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1572.23 点，较上周下跌 9.4%。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 47.6 元/吨，较上周五下跌 20.0 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 51.4 元/吨，较上周五下跌 20.2 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 58.8 元/吨，较上周五下跌 20.7 元/吨。华南市场，秦皇岛-广州（5-6 万 dwt）航线运价为 58.8 元/吨，较上周五下跌 18.7 元/吨。

**金属矿石市场：**本周，国内建材市场现货价格大幅补跌，低价资源频现，市场整体成交较差，贸易商抛售套现，钢厂库存压力增大，短期弱势或持续。近期矿石运输市场走货以长协为主，加上前期市场运价较高，近期放出运力较多，货主大多看跌后市，并不急于拉运，沿海金属矿石运输价格大幅度下挫。12 月 29 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1514.64 点，较上周下跌 7.0%。

**粮食市场：**本周，粮食市场港口集港及疏港数量均有所下降。南方港口走货量加大，但港口成交较少，多为前期库存提货，周边饲企库存在 30 日左右，普遍高于往年，加上环保政策影响，饲料恢复不及往年，饲企观望态度加剧，粮食运输价格继续下跌。12 月 29 日，沿海粮食货种运价指数报收 1600.35



点，较上周下跌 9.8%。

**国内成品油市场：**国际油价持续上升，国内油价迎来新一轮调价。12月28日，国内汽油、柴油价格每吨均提高70元。全年，汽、柴油价格经历25轮调价，其中6次下调，11次上调，8次“搁浅”。临近年底，货主发运较为积极，货源相对前期有所增多，市场显转暖迹象，市场运价保持平稳。12月29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

#### 【正值圣诞假期 市场全线下跌】

本周恰逢圣诞假期，国际干散货运输市场成交稀少，三大船型市场延续跌势。12月28日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为831.73点，运价指数为777.97点，租金指数为912.37点，较上周四分别下跌19.9%、12.4%和27.7%。

**海岬型船市场：**本周海岬型船两洋市场均延续上周的跌势，租金、运价大幅跌落。太平洋市场上半周正值圣诞假期，市场安静没有成交，进入下半周，发货人回到市场，但太平洋区域内即期空出的运力迅速累积、急需找货。发货人趁机压价，船东降价接盘，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价迅速跌破节前的8.4美元/吨，据悉近日市场成交价在5.35美元/吨左右。而中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金几近腰斩，从节前的21000美元左右跌至10000美元左右，市场总体氛围较差。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为10133美元，较上周四大幅下跌52.5%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为5.328美元/吨，较上周四下跌36.1%。远程矿航线，本周假期市场表现更为冷清，市场几乎无实际成交报出，巴西图巴朗至青岛航线运价继续惯性下滑。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为16.200美元/吨，较上周四下跌6.0%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为12.517美元/吨，较上周四下跌11.2%。

**巴拿马型船市场：**本周巴拿马型船两大洋市场继续承压下行。太平洋市场，一方面明显受圣诞和元旦假期的影响，澳洲、NoPac货盘寥寥，市场氛围一般，成交冷清；另一方面，为保国内能源供应，国家煤炭进口政策松绑，太平洋区域内煤炭货盘活跃度虽较前期有所降低，对市场仍小有支撑。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为10432美元，较上周四下跌8.2%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为10127美元，较上周四下跌9.5%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.309美元/吨，较上周四下跌3.8%；澳大利亚海波因特至中国舟山航线，货量为8.5万吨的煤炭运价为10.100美元/吨，较上周四下跌4.2%。不过随着海岬型船太平洋市场迅速大幅度下跌，巴拿马型船太平洋市场后期或压力较大。大西洋方面，前期随着跨大西洋的煤炭等大量出货的带动，大西洋区域内租金大幅上涨，美湾、南美回远东的粮食租金、运价也随之水涨船高。后期随着假期来临，市场表现不活跃，加之可用运力增多，粮食航线租金、运价继续承压下行。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为31.010美元/吨，较上周四微跌0.9%；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42.673美元/吨，较上周四下跌1.6%。



**超灵便型船市场：**超灵便型船东南亚市场继续阴跌。国内北方钢材货盘依然很少，船东选择将船舶空放至东南亚，东南亚地区可用运力不断累积，但市场上货盘稀缺，区域内船多货少，租金、运价继续深度下探。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 7775 美元，较上周四下跌 8.5%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 9263 美元，较上周四下跌 6.6%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 6377 美元，较上周四下跌 5.9%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.145 美元/吨，较上周四下跌 3.5%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.900 美元/吨，较上周四下跌 3.3%。

#### (4) 中国进口油轮运输市场

原油运输市场交易平淡 成品油运价基本稳定

据美国能源信息署 EIA 官方统计，美国 12 月 22 日当周商用原油库存连续下降六周，虽然降幅小于上周，但是原油总储量仍然不断创 2015 年 10 月以来的新低。美国石油期货交割地库欣地区的库存重新回落，加上美国原油出口减少，进口增加的因素，本周原油价格波动上行。布伦特原油期货价格周四报 66.18 美元/桶，较上周上涨 2.2%。全球原油运输市场受西方圣诞假期影响，气氛相对安静，各船型运价保持稳定。中国进口 VLCC 运输市场同样受到西方假期的影响，成交清淡，运价小幅下跌。12 月 28 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 629.53 点，较上周下跌 1.3%。

**超大型油轮 (VLCC)：**圣诞假期，运输市场安静，运价小幅下跌。本周恰逢圣诞节，两大航线上的租家、船东多数不在市场，成交清淡，运价阴跌。临近周末，中东航线报出至韩国的成交，成交运价跌破 WS50，对市场走势带来负面影响，部分市场参与者看跌短期行情。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 26.5 万吨级船运价 (CT1) 报 WS53.35，较上周四下跌 1.5%，CT1 的 5 日平均为 WS53.93，较上周上涨 4.0%，等价期租租金 (TCE) 平均 1.2 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS56.35，下跌 1.1%，平均为 WS56.57，TCE 平均 1.6 万美元/天。

**苏伊士型油轮 (Suezmax)：**在圣诞节假期期间，运输市场西非航线和地中海航线气氛都十分安静。西非至欧洲市场运价小幅波动在 WS87 上下，TCE 约 1.2 万美元/天。地中海和黑海航线市场整体运价保持在 WS92 附近，TCE 约 1.2 万美元/天。由于该船型油轮市场整体形势仍未东移，西方市场仍然占据绝对主导地位，亚洲市场受西方船东租家休假的影响，整体活跃度下降，价格平稳。

**阿芙拉型油轮 (Aframax)：**运输市场鲜有成交，整体运价平稳。7 万吨级船加勒比海至美湾运价维持在 WS154 (TCE 约 1.6 万美元/天)。跨地中海运价小幅下滑至 WS103 水平 (TCE 约 0.5 万美元/天)。北海短程运价保持在 WS103，TCE 约 0.4 万美元/天。波罗的海短程运价仍旧在 WS75，TCE 约 0.2 万美元/天。波斯湾至新加坡运价稳定在 WS113，TCE 约 0.6 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价下滑至 WS111，TCE 仍然为 0.9 万美元/天。

**国际成品油轮 (Product)：**本周成品油运输市场受西方新年假期影响，询盘减少，价格稳定。印度至日本 3.5 万吨级船运价依旧在 WS163 (TCE 约 0.6 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价在 WS121 (TCE 约 0.7 万美元/天)；7.5 万吨级船运价在 WS100 (TCE 大约 0.6 万美元/天)。受美国精



炼油出口总量下降的影响，美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS125 水平（TCE 约 0.4 万美元/天）；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价在 WS168（TCE 约 0.9 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 1.3 万美元/天。

## (5) 中国船舶交易市场

### 【国际船价震荡 国内船价普涨】

12 月 27 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 773.08 点，环比涨 0.80%。国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数、沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数全线上涨，涨幅分别为 0.74%、0.80%、0.98%和 0.86%。

BDI 指数八连跌至 1366 点，环比下跌 11.70%，二手散货船价格涨跌各异。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1180 万美元、环比涨 5.00%；57000DWT--1609 万美元、环比涨 0.23%；75000DWT--1938 万美元、环比跌 0.89%；170000DWT--2854 万美元、环比跌 0.41%。本周，受西方圣诞节和新年元旦影响，二手散货船成交量比较平淡，共计成交 6 艘（环比减少 12 艘），总运力 39 万 DWT，成交金额 7420 万美元。

油轮运输市场依旧需求疲弱，二手油轮船价有张有跌，本周，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2051 万美元、环比涨 0.29%；74000DWT--2450 万美元、环比跌 1.42%；105000DWT--2555 万美元、环比涨 1.05%；158000DWT--4235 万美元、环比跌 0.06%；300000DWT--5853 万美元、环比涨 3.58%。本周，受西方双节影响，二手国际油轮成交回落，共计成交 7 艘（环比增加 4 艘），总运力 188 万 DWT，成交金额 44750 万美元。

国内沿海运输市场利好依旧，二手散货船价格持续上涨。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--120 万人民币、环比涨 1.01%；5000DWT--722 万人民币、环比涨 0.93%。冬储煤炭运输的需求，促使二手散货船价格涨势明显。本周，10000DWT 以上的海船仍有求购需求，但船东惜售，市场成交稀少。

内河散货运输需求略有增加，二手散货船价格呈现上涨趋势。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 0.64%；1000DWT--97 万人民币、环比涨 0.97%；2000DWT--199 万人民币、环比涨 1.28%；3000DWT--259 万人民币、环比涨 0.44%。内河运输的短期需求，预计内河散货船价格将震荡上涨。本周，内河散货船成交活跃，共计成交 86 艘（环比增加 24 艘），总运力 12.5 万 DWT，成交金额 10031 万元人民币。

来源：上海航运交易所



## 2. [航运市场动态](#)

### 【Drewry: 2018 年不可能出现集装箱供应短缺】

航运咨询公司德路里（Drewry）认为，未来一年集装箱短缺的担忧是毫无根据，因为如果需求激增，工厂可能增加产量。

一些租赁公司担心，随着集装箱贸易反弹持续到 2018 年，集装箱的产量可能跟不上需求。

对于满载货物的托运人而言，集装箱短缺的前景只是暂时的，利用有限的可利用的空间哄抬物价是特别可怕的事情。

出租人表示，4 月出台的新规定让问题更加严重，这些规定要求制造商使用水性涂料，而不是传统的溶剂涂料。在中国冬季寒冷潮湿的环境下，这需要更长的时间来干燥，减缓运输速度，堵塞储存空间。除此之外，中国工厂通常在二月停止生产，因为接下来是传统的春节假期。

新规定可能会破坏在中国的油漆生产，在寒冷的冬季，可能会影响全球 60% 的地区。德鲁里的数据显示，考虑到 2018 年的需求，这很容易理解，因为没有先例来判断这种混乱到底有多糟糕，所以很容易理解买家的担心。

德路里表示，为了应对自 2013 年以来集装箱贸易大幅下滑，并未能预计在过去 12 个月持续复苏，出租人和运营商在 2016 年转移了视线。自那时以来，一直在玩追赶的游戏，几乎是不体面的竞争。出租人和运营商都知道需求激增是短期的，并且仍在下赌注，而不是恐慌性购买。如果继续跟风，集装箱行业将处于弱势地位。

2017 年前 11 个月，集装箱已开始增产，德路里预计全年产量为 350 万 TEU。大多数工厂在过去十年每天的班次为 1 至 1.5 班次，所以产能利用率通常为 60-70% 左右。如果使用双次，产能能够达到每年 550 万 TEU，也就是比目前的产量增加 50%。

租赁公司新购买的集装箱已经超过了过去八年中的六年，同时，他们还购买了库存的旧集装箱。更好的融资渠道将使出租公司处于领先地位，因为运营商将远离集装箱所有权，就像他们此前不再直接拥有集装箱船运力一样。

然而，出租公司确实有一个安全阀。近几年来，大多数新的购买都是为了替代而不是扩张。

德路里表示，任何供应短缺都会影响到租赁公司。最近几年，出租公司从运营商那里收购大量旧集装箱。如果供应紧张，出租公司的旧集装箱就会有更大



的使用空间，而不是报废，从而直接扩大供应量，这些集装箱终究会报废，但是我们正在应付短期的供应短缺，而不是长期的供应危机。

来源：国际船舶网

### 【看好东南亚市场，阳明海运在泰国成立子公司】

航运界网 28 日消息，阳明海运股份有限公司（下称“阳明海运”）因看好东南亚经济发展，特在泰国成立子公司即阳明（泰国）有限公司（Yang Ming Line (Thailand) Co., Ltd.）。同时，该子公司的成立亦与台当局目前实施的新政策相吻合。

据悉，阳明（泰国）公司将于 2018 年 1 月 1 日起正式运营，阳明海运代表陈钧渊担任首任总经理。未来阳明（泰国）有限公司将秉持为客户提供最优质服务之精神，持续深耕泰国市场。

随着东南亚市场货量稳健成长，各航运公司也都积极强化航线配置，透过区域网络链接与整合，深化各运输环节以提高航商附加价值及经济效益。

阳明海运看好泰国未来发展潜力，近年持续升级大型船舶靠泊泰国码头，并积极与区域型航运公司交换舱位，提升船舶运能，扩大自有转运网络。此次成立阳明（泰国）有限公司不仅可整合周边区域业务，更有助于该区进出口及转口业务的发展与强化。未来配合港口布建的长期发展策略及同步化信息平台，将提供全球客户更完善、更密集的运筹服务网络。

目前，阳明海运透过自营与联营方式，每周于泰国部署美东直靠航线 EC5、美西北直靠航线 PN2、美西南直靠航线 PS2、远欧线直靠航线 FE5、中国快线 CT2/CTS 靠泊兰加榜 (LaemChabang)、东南亚快线 SEA5 靠泊曼谷 (Bangkok)、日本线 JTC 与中国快线 CT3 双靠兰加榜 Laem Chabang 及曼谷 Bangkok；另通过换舱方式提供 AAA/ITS/JTX/RSZ 等航线服务。除直靠服务，泰国货物亦可搭配支线船转运至高雄、新加坡衔接母船，连结阳明海运的全球航线网。

来源航运界

### 【专营支线集装箱船市场“MPC 模式”值得借鉴】

12 月 20 日，MPC Container Ships（简称 MPC）宣布，将于近期再购入两艘 1050TEU 型集装箱船。在达飞轮船、地中海航运和现代商船接连抛出超大型集装箱船订单或订造计划、媒体频频“炒热点”时，很少有人会对 MPC 的收购行为特别关注。不过，这家纯粹的非经营性二手船船东经营策略的隐隐显现，却吸引了笔者的关注。

2017 年初成立至今，MPC 只通过三次收购，便快速筹建了一支由 41 艘运力组成的二手集装箱船队，距其短期目标（50 艘运力）已是相当接近。而需重点



提及的是，当前，MPC 旗下只有一艘载箱量为 5040TEU 的巴拿马型船，其余运力的单船载箱量，均小于 3000TEU。显然，MPC 的业务重心在于支线集装箱船租赁市场。

不得不说，MPC 对于介入租船市场的时间点，拿捏得非常合适。回望即将过去的 2017 年，闲置运力已从上一年度的 160 万 TEU 降到了 50 万 TEU 左右，市场回暖迹象明显，必然拉动租船市场走势。

而对于专营支线集装箱船市场，MPC 更是出于多重考量。

2018 年，集装箱运输市场将有 108 艘 14000TEU 以上型集装箱船交付，数量大致相当于目前在役的该型运力总和。同时，随着 OCEAN Alliance 成员所订运力集中交付，该联盟中的超大型集装箱船数量也将猛增 60%。这预示着，拥有大船订单的班轮公司可能会退租越来越多的大型运力。这是 MPC 在现阶段不愿尝试进行其它类型船租赁交易的一个原因。另外一个原因，在于集装箱运输市场集中度提升后，巴拿马型集装箱船得到重新利用。比如，赫伯罗特已与阿拉伯轮船完成整合，马士基航运收购汉堡南美旗下船队也获得了各监管机构批准，赫伯罗特和马士基航运都会重新评估、分配所属运力，随之而来的船舶替换效应，使得巴拿马型运力可以满足其支线运输需求。

与之相反，过去几年，全球承运人所持的 3000TEU 以下型集装箱船订单少之又少，并且随着船舶大型化发展，允许超大型集装箱船靠港作业的港口数量有限，次级港口之间需要更多支线运输加以衔接，这使得一些班轮公司对支线运力的需求相应增加。此外，随着电子商务的不断发展，托运人更希望降低库存成本，这迫使承运人开始关注小批量、高频率的运输模式。而这种运输模式，则需要更多的中小型集装箱船承运，灵活的租船方式，是班轮公司的首选。

由此不难想象，在未来一段时间，通过低价收购二手支线运力并主攻支线集装箱船租赁市场的 MPC，其盈利水平将处于高位。

来源：中国船检

### 【年关将至好望角型散货船运价下跌】

据路透社报道，由于年关将至，假期租船活动减少，1 月初大量运力将出现闲置，亚洲主要航线上的大型散货船运价可能将出现进一步下滑。

据悉，近日巴西-中国航线好望角型散货船运价已下降 4 美元/公吨，相当于日收益下降 6000 美元左右。同时，澳大利亚-中国航线之前的上升趋势，预计近期也将出现缓解。

同时，西澳大利亚-中国航线好望角型散货船租价近日下降至 8.54 美元/公吨，跌至 11 月 22 日以来的最低水平，相比之前一周的 9.93 美元/公吨出现下



跌。该航线好望角型散货船运价曾在 12 月 12 日达到 9.98 美元/公吨，创 2014 年 4 月以来最高纪录。

巴西-中国航线好望角型散货船运价跌至 17.50 美元/公吨，为 10 月 13 日以来最低水平，相比之前一周的 20.36 美元/公吨同样下降。该航线好望角型散货船运价在 12 月 4 日达到 21.27 美元/公吨，创 2014 年 11 月以来新高。

新加坡一位好望角型散货船经纪人表示，一些船公司在 1 月初提供的澳大利亚铁矿石运价约为 8.6 美元/公吨，巴西铁矿石运价约为 17 美元/公吨。

目前，好望角型散货船船东正在互相竞标，以确保在假期内获得运输业务。上周三，由于租船活动大幅减少，北太平洋往返航线好望角型散货船运价下滑至 10814 美元/天，为 12 月最低水平，相比之前一周的 11583 美元/天持续下滑。

此外，印度尼西亚-中国航线和印度尼西亚-印度西海岸航线上，较小型的超灵便型散货船运价进一步下滑，跌至 6000-7000 美元/天。

来源：国际船舶网

## 【货运活动减少 VLCC 运价下降】

由于货运活动减少，12 月加勒比海-中国航线 VLCC 运价下降 12.6%。

S&P Global Platts 数据显示，委内瑞拉 VLCC 租船活动接近于零。消息人士透露称，由于运营问题，何塞港目前每个月只能处理 2 艘油船，这导致 VLCC 的活动量大幅减少。与此同时，何塞港 2 个 VLCC 泊位中的一个目前停止运营，这导致 VLCC 靠泊进一步降低。

与此同时，巴哈马的 Borco 码头，近期也少有 VLCC 靠泊。由于航期延误、炼油厂利用率低以及原油短缺，12 月 VLCC 在加勒比-新加坡航线上的运价相比 11 月下跌 12.6%。该航线上的 VLCC 主要从美洲湾沿海、巴西和乌拉圭装载原油。

普氏能源资讯报告显示，2017 年 12 月加勒比海-远东航线共达成 9 笔 VLCC 租船协议，巴西-远东/乌拉圭-远东航线共达成 12 笔 VLCC 租船协议，美洲湾沿海-远东航线共达成 2 笔 VLCC 运输协议。而在 11 月，加勒比海-远东航线共达成 10 笔 VLCC 租船协议，巴西-远东/乌拉圭-远东航线共达成 8 笔 VLCC 租船协议，美洲湾沿海-远东航线共达成 6 笔 VLCC 运输协议。

近日，加勒比海地区一艘 VLCC 获得运输协议。联合石化近日签订了“Gener8 Nautilus”号的租约，用于将 270000 公吨货物从科韦尼亚斯运往中国，航期从 1 月 21 日至 25 日，交易金额 475 万美元，这意味着市场活动进一步疲软。此外，该交易还包含一项科韦尼亚斯运-中国的备选协议，其运输总额进



一步下跌至 375 万美元。

市场消息人士称，2018 年 2 月 1 日之前，在加勒比海地区共有 20 艘油船可供租赁。

来源：国际船舶网

### 3. 船舶市场动态

#### 【2017 年希腊船东的船舶交易创新高】

据希腊《金融报》12 月 18 日报道，2017 年希腊船东船舶交易总投资 44.7 亿美元，再次刷新榜单。

根据 Allied Shipbroking 数据，2017 年内购买的二手远洋轮船中，有 23% 跟希腊航运有关。希腊船公司购入 280 艘船，其中 170 艘是散装船、79 艘为油轮、34 艘为集装箱船以及 3 艘液化天然气运输船。

截至 2017 年 12 月 8 日，全球购买入 1541 艘二手船，交易总额 195 亿欧元。

中国排名第二，购入 205 艘船，总支出达到了 22.5 亿美元。挪威航运排名第三，共购买入 98 艘船。

来源：驻希腊经商参处

#### 【破产变重整！大洋造船涅槃重生】

从破产清算重新回到破产重整，两字之差但确是生死攸关。已经几乎“死掉”的扬州大洋造船创造了一个奇迹，从破产清算的死亡线上被拉了回来，涅槃重生，复活有望，大洋造船这家“百亿”船企同时也成为继南通太平洋海工后，梁小雷旗下又一家“获救”的船厂。

法院最终裁定对大洋造船进行重整

近日，扬州市广陵区人民法院公开开庭审理了大洋造船有限公司破产重整案件。大洋公司破产案件关乎该厂数千名职工的切身利益，广陵法院在认真核实公司经营情况的基础上，经债权人扬州长辉公司申请，果断裁定对扬州大洋造船有限公司进行重整，获得了各方当事人的肯定，取得了良好的法律效果和社会效果。



在破产案件审理期间，债权人扬州长辉公司认为扬州大洋公司拥有完整的生产线、设施设备和自主知识产权，现有的管理团队和核心技术人员尚未流失，通过重整程序可以注入资金恢复生产，最大限度维护全体债权人的利益。2017年12月7日，本院对申请人的申请事项进行听证，管理人对申请人陈述的申请理由予以认可，债权委员会成员、工会代表、企业高管、到会债权人、会计师事务所、律师事务所、资产评估事务所对扬州大洋公司的重整均表示予以支持。

法院审理认为，在受理破产前，扬州大洋造船具备完善的管理体系、较强的生产能力和稳定的客户群体，重整程序中资金的引入可以使扬州大洋造船获得重生，具有重整成功的可能，债权人扬州长辉公司重整申请符合法律规定，其申请本院予以支持。依照《中华人民共和国企业破产法》第二条、第七十条第二款、第七十一条之规定，裁定如下：自2017年12月12日起对扬州大洋造船有限公司进行重整。

### 破产清算消息曾经震惊国内造船业

今年7月24日，江苏省扬州市广陵区人民法院正式裁定受理扬州大洋造船有限公司破产清算一案，大洋造船开始进入破产清算程序。当天，大洋造船给全体员工发出一份通知，表示公司即日起将进入破产清算程序，船厂全面停工职工不再上班。通知中表示，大洋造船资金链断裂，经营陷入困境已经有相当长的时间，积重难返，破产无法避免。

此次破产清算是由大洋造船的债权人南京盛洋船务有限公司二分公司提出申请的，因大洋造船资金断裂而无法偿还到期债权。大洋造船根据实际情况考量最终接受，法院已经指定了政府部门组成的清算组作为管理人。

大洋造船破产清算消息震惊了国内造船业。其实，大洋造船的困境并非无迹可寻。2015年9月，由于拖欠职工工资，千名员工曾经堵门讨薪。2016年2月，大洋造船曾发布公司并购重组计划，拟以大洋、苏美达、中集、江苏口行、上海口行5公司暂时组成新的公司，采取船舶租赁的方式解决公司造船融资的问题。同时，实行大幅裁员计划，缩减员工至1000人，裁员比例近40%。更为严重的是，受船舶市场持续低迷以及融资困难等多重因素的干扰，大洋造船多次遭遇船东撤单、弃船。而随着订单越来越少，金融机构对船舶工业的信贷政策也在持续收紧，大洋造船终究没有熬过去，最终倒在了到期债权的脚下。

### “百亿”船企优质资产获青睐

作为梁小雷旗下的三家船厂之一，扬州大洋造船是2003年10月重组原江扬船厂成立的中外合资企业，注册资本5280万美元，厂区占地170万m<sup>2</sup>，岸线2km，曾有正式员工4000余人，劳务工8000余人。据了解，扬州大洋造船目前账目资产总计35.11亿元，负债总计41.75亿元。



自成立以来，大洋造船的发展壮大一直突飞猛进，至今累计交付各类船舶 213 艘，以中型散货船为主，辅以集装箱船、海工船和液货船等。大洋造船自成立起一路高歌猛进，2010 年产值超过 100 亿元，是扬州市的第二家“百亿”企业，业界人士也一度将其视为高端制造业的楷模。

在破产案件审理期间，无论是债权人还是法院均认为扬州大洋造船资产优质，具有获得重生，重整成功的可能。

此前有消息称，苏美达船舶有兴趣并购大洋造船。一位熟悉苏美达的业内人士也曾经表示，苏美达帮助大洋造船融资并建造了多艘新船，发挥了非常重要的作用。该人士表示：“大洋造船交付的船质量好，船厂有良好的生产线，因此苏美达对大洋感兴趣。”

事实上，作为债权人苏美达也肯定了扬州大洋造船的优质资产，并且认为大洋造船破产重整可能性较大。苏美达认为，大洋公司生产流程布局先进，生产设施搭配合理，且破产前一直保持正常生产状态，厂房设施维护良好。该部分抵押资产具备较强变现能力，实际变现价值可以覆盖船舶公司在大洋公司全部项目的风险保障。

苏美达认为，大洋造船作为散货船行业知名企业，有较强品牌优势，设计能力、制造能力和产品质量受到市场高度认可，重整可能性较大。如大洋公司破产重整成功，则公司在大洋公司的权益可以得到充分偿付。

据了解，截至目前，苏美达与大洋造船共合作了 10 艘散货船项目，苏美达对大洋造船仍有未履行完毕合同及相应预付款未收回。

从破产清算到破产重整，其实债权人看上的不仅仅是大洋造船的优质资产，也是看到了未来船市复苏的希望。

来源：国际船舶网

### 【不怕亏损，韩国全力资助新造船】

12 月 26 日消息，韩国海洋渔业部（Ministry of Oceans and Fisheries）正在接受中小型航运公司的船舶融资补贴申请。

据悉，韩国船舶融资补贴计划旨在为中小型航运公司提供船舶融资支持。如果企业愿意升级老旧船舶，或者建造新船，可以向有关部门提出补助申请。根据该计划，通过申请的企业可以享受 2.5% 的航运贷款利率优惠，不过只能向指定的金融机构申请贷款。这些金融机构包括韩国产业银行（Korea Development Bank）、釜山银行、韩国大邱银行（Daegu Bank）、韩国渔业合作社联合会（National Federation of Fisheries Co-operatives）和韩国农业协会联盟（National Agricultural Co-operative Federation）。航运企业可以从这些银行获得至多 80% 的造船贷款。据悉，此次补贴申请截至 2018 年 1 月 12 日。



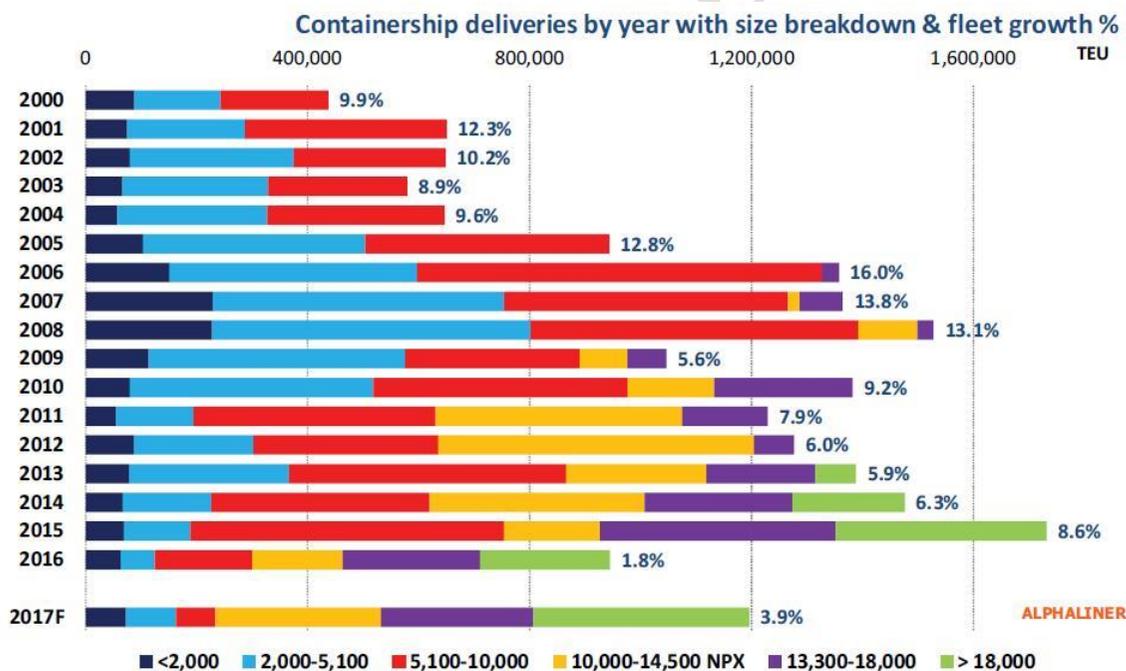
韩国船舶融资补贴计划开始于 2013 年。据韩国海洋渔业部的数据显示，已有 70 家航运企业的 88 艘新建船获得过造船融资支持。韩国有关部门表示，正在研究对环境友好型船舶提供造船补助的方案，不过具体细节尚未透露。

在上述提及的金融机构中，韩国农业协会联盟是新加入的融资机构。由于航运、造船不景气，加之去年韩进海运破产，这些协会联盟投资航运和造船均遭受了不同程度的亏损。截至今年 9 月底，包括韩国农业协会联盟在内的联盟组织，大约亏损了 1,187 亿韩元（约合 1.08 亿美元）。韩国一名业内人士表示，协会联盟要谨慎审视各自的投资组合，制定详细的投资计划，以免再次遭受类似的损失。截至 9 月底，韩国当地协会联盟持有航运、造船企业债券为 1,210 亿韩元。

来源：航运界

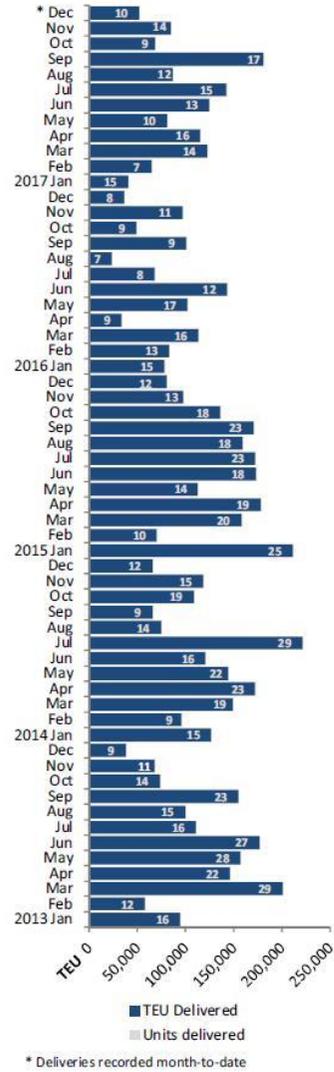
### 【超大型集装箱船在新造船交付中占主导地位】

在 2017 年，集装箱运输量达到了 1.19 百万 teu，比前些年增加了 26%。14000 箱或更大规模的超大型集装箱船超过了新产能的 55%。





Cellular Containership Deliveries  
By Month 2013-2017



来源: ALPHALINER



◆ [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	
MAIRAKI	BC	181,016		2011	S. Korea	2,750	Greek		
VOGE ENTERPRISE	BC	79,410		2011	China	1,490	Undisclosed		
GENCO KNIGHT	BC	73,941		1999	Japan	700	Chinese		en bloc each
GENCO VIGOUR	BC	73,941		1999	Japan	700	Chinese		
ECOLA	BC	73,931		2001	China	850	Chinese		
QUEEN P	BC	51,241		2009	Japan	1,250	Undisclosed		
LONG HUA	BC	34,822		2010	China	1,000	Undisclosed		
AZURE BULKER	BC	33,191		2012	Japan	1,300	Undisclosed		
ANNECY	BC	31,931		2007	Japan	1,000	Undisclosed	basis special survey freshly passed	

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	
NOR FEEDER	CV	5,202	508	1998	Germany	Euro 1.75m	European		

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	
BONAIRE TRADER	TAK/CHE	11,255		2007	S. Korea	1,200	SM Lines - S. Korean		

◆ [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
VITO	TAK	147,474	22,257	1994	S. Korea	400	

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
ORE FABRICA	BC	284,480	44,362	1993	S. Korea	440	green recycling
KRAKOW	BC	69,408	15,324	1982	S. Korea	430	Self-unloader



## ◆ 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
2017-12-29	653.42	780.23	5.7883	83.591	877.92	62.224	881.4	189.5	16369.0
2017-12-28	654.12	778.37	5.7788	83.733	877.08	62.386	881.79	187.47	16402.0
2017-12-27	654.21	775.8	5.7795	83.734	874.86	62.407	881.26	191.08	16439.0
2017-12-26	654.16	776.56	5.7734	83.745	874.8	62.334	887.43	192.73	16478.0
2017-12-25	656.83	778.72	5.7975	84.002	877.94	62.079	887.83	192.05	16415.0

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。

Total Shipping Co., Ltd.