

A large container ship with a blue upper hull and red lower hull is sailing on the ocean. The ship has several yellow cranes on its deck. The text "你好, 2018!" is overlaid in red on the upper right part of the image.

你好, 2018!

全一海运市场周报

2018.01 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2018.01.01 - 01.05\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求持续上升 市场运价涨跌互现】

本周中国出口集装箱运输市场需求稳步上升。随着“春节”前运输高峰期到来，市场货量充足，航商月初涨价计划部分被市场接受。部分航线由于涨幅较大，运价出现回落；部分航线运价则继续小幅上涨，综合指数小幅下跌。1月5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816.58点，较上期小幅下跌0.9%。

欧洲航线：受“春节”前期货主集中出货影响，运输需求持续高涨，多数班次接近满载，并有部分班次出现甩货现象。由于市场需求旺盛，航商再次提高了各自订舱报价，市场运价上涨。1月5日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为888美元/TEU，较上期上涨2.8%。地中海航线，市场需求稍弱与欧洲航线，但市场供需形势也出现明显向好，上海港船舶平均舱位利用率上升到95%以上，并有班次满载，航商月初上涨的运价基本得以维持。1月5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，与上期持平。

北美航线：由于“春节”前运输高峰期到来，市场货量充足。美西航线，上海港船舶平均舱位利用率达到95%，并有班次满载出运。市场一定程度接受了月初航商运价上涨计划，但由于前期运价涨幅较大，即期市场运价出现回落。1月5日，上海出口至美西基本港市场运价（海运及海运附加费）为1465美元/FEU，较上期下跌3.8%。美东航线，由于市场运输需求旺盛，多个班次接近满载。月初航商运价上涨被市场基本接受，本期运价与上周基本持平。1月5日，上海出口至美东基本港市场运价（海运及海运附加费）为2425美元/FEU，较上期微涨0.3%。

波斯湾航线：受益于部分航商持续的运力控制措施和“春节”前货量增加，运输供需状况持续改善，上海港船舶平均舱位利用率上升到90%左右。运价市场行情逐步恢复，即期市场运价回升。1月5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433美元/TEU，较上期上涨4.3%。

澳新航线：市场运输需求稳中有升，供需关系良好，上海港船舶平均舱位利用率保持在95%以上，并有部分班次满载。由于基本面保持良好，市场运价小幅上涨。1月5日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为1218美元/TEU，较上期上涨2.8%。

南美航线：市场货量小幅回升，上海港船舶平均舱位利用率约在95%左右，运输需求总体稳定向好。由于市场运价近期处于较高水平，部分航商对航线运



力增加了投入，并采取降价揽货策略。市场竞争加剧，运价下跌。1月5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，较上期下跌7.2%。

日本航线：市场货量稳定，市场运价小幅波动。1月5日，中国出口至日本航线运价指数为678.52点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【供需表现逐步转好 煤炭运价先抑后扬】

本周，经历了上半周一波下跌行情后，沿海散货运输需求逐渐转好，运价在下半周企稳回升。不过受上周平均运价基数相对较高影响，沿海散货运价指数延续下跌走势。1月5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1387.18点，较上周下跌5.7%。

煤炭市场：进入2018年的第一周，沿海煤炭运输市场行情先抑后扬，运价在下半周止住下跌并企稳反弹。上半周，由于元旦刚过，且新一年运输计划尚未铺开，市场情况并不明朗，下游观望情绪浓厚，成交氛围冷清，行情延续上月末低迷态势，运价持续下跌。不过下半周开始，诸多利好影响开始显现，全国大部分地区气温明显下降，民用电继续对用煤需求形成支撑。据统计，1月5日沿海六大电厂日耗煤量达到74.5万吨，存煤可用天数降至13.9天。同时，鉴于北方暴雪天气可能对煤炭铁路运输造成影响，煤价上涨预期较浓，电厂采购热情明显提振，运输需求持续转好。运力方面，恶劣天气在船舶运输线路两端给予阻力，北方部分发运港封航导致船舶压港现象加重；长江沿线受下雪影响，张家港-南京地区实施航路管制，船舶运输周期明显拉长。受上述情况影响，沿海煤炭运输市场成交热情逐渐升温，运力供给趋于紧平衡，货主适当调高报价揽船，沿海煤炭运价企稳回升。

1月5日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1441.08点。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，在下半周行情拉动下，各航线运价均较上周末有所回升。其中，秦皇岛-上海（4-5万dwt）航线运价为49.9元/吨，较上周五上涨2.3元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为54.0元/吨，较上周五上涨2.6元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为59.9元/吨，较上周五上涨1.1元/吨。华南市场，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为57.3元/吨，较上周五上涨1.1元/吨。

金属矿石市场：除“2+26”城市外，近期徐州、潍坊、临汾、安徽、陕西等非限产地区开始实施采暖季错峰生产或限产，影响到整体高炉开工率。不过目前盈利率维持在高位，部分地区钢厂仍保持补库积极性，补库以pb粉等高品质粉矿为主。受此影响，铁矿石运输需求整体平稳，运价小幅波动。1月5日，沿海金属矿石货种运价指数报收1521.19点，较上周上涨0.4%。

粮食市场：目前国内深加工和饲料企业的年前备货活动持续进行中，不过产区农户仍有惜售心态，另外贸易商心态上较为乐观，囤粮现象较为普遍，供应



整体略显紧张限制了发运量，粮食运输需求难有改善，运价持续下跌。1月5日，沿海粮食货种运价指数报收1464.37点，较上周下跌8.5%。

国内成品油市场：元旦假期，驾车出游增多，加上严寒天气影响，取暖用油需求也有大幅提升，市场情绪向好，北方港口海运下海量较前期明显增多，成品油运输价格持续上涨。1月5日，上海航运交易所发布的中国沿海成品油运价指数（CCTFI）报收954.28点，较上周上涨0.3%；其中市场运价成分指数报收880.53点，较上周上涨0.6%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【大船运价强劲反弹 中小型船跌幅收窄】

圣诞元旦过后，市场气氛逐渐回暖，尤其是海岬型船气氛活跃，租金、运价强劲反弹。巴拿马型船和超灵便型船市场则相对平静，不过随着下半周煤炭询盘增多，租金、运价跌幅收窄。本周国际干散货运输市场有涨有跌，远东干散货指数在海岬型船拉动下止跌反弹。1月4日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为880.54点，运价指数为817.88点，租金指数为974.53点，较上周四分别上涨5.9%、5.1%和6.8%。

海岬型船市场：本周海岬型船两洋市场坚挺反弹，其中太平洋市场涨势更强。太平洋市场，元旦过后，租家纷纷进场，表现活跃，市场气氛不错，成交量也明显上升，FFA远期合约价格也连续上涨，船东信心提升，澳大利亚至青岛航线运价也快速扭转上年12月下半月快速下跌的局面，运价强势反弹。澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价从上年底5.5美元/吨的水平回升至周四6.7美元/吨，而周末市场上传出，受载期为1月10-12日，成交价为7美元/吨。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为13167美元，较上周四上涨29.9%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为6.700美元/吨，较上周四上涨25.8%。远程矿航线，上半周远程矿航线成交较少，运价跟随太平洋市场上涨。下半周，市场成交增多，运价继续上涨。4日成交记录显示，受载期为1月底2月初，巴西图巴朗至青岛航线成交价位16.85美元/吨，而1月15-20日的受载期，成交价为17美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为16.794美元/吨，较上周四上涨3.7%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为12.767美元/吨，较上周四上涨2.0%。

巴拿马型船市场：本周巴拿马型船市场跌幅收窄，周末有止跌企稳迹象。太平洋市场，上半周节日气氛仍未散尽，市场表现安静，船多货少令巴拿马型船市场租金、运价延续承压下行走势。下半周，15号之后的煤炭询盘增多，加上美湾粮食询盘增加，太平洋市场现止跌企稳迹象。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为10173美元，较上周四下跌2.5%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为9846美元，较上周四下跌2.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.191美元/吨，较上周四下跌1.9%。不过随着海岬型船市场强劲反弹，电厂要在春节前储货，预计后期巴拿马型船市场会有一定利好。粮食航线，上半周，市场表现平平，粮食航线运价续跌。下半周，美湾粮食询盘增加，而市场运力不多，周末粮食运价上涨。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为30.89美元/吨，较上周四微跌0.4%；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42.464美元/吨，较上周四下跌0.5%。



超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场继续阴跌，跌幅收窄。市场整体气氛仍较差，国内北方钢材货盘依然很少；而菲律宾仍处雨季，镍矿货盘较少；主要集中在印尼煤炭，但相比仍运力过剩，租金、运价继续下跌，跌幅收窄。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 7580 美元，较上周四下跌 2.5%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 9003 美元，较上周四下跌 2.8%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 6145 美元，较上周四下跌 3.6%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.082 美元/吨，较上周四下跌 0.9%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.871 美元/吨，较上周四下跌 0.4%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价调整下跌 成品油运价小幅下滑】

据美国能源信息署 EIA 官方统计，美国 12 月 29 日当周商用原油库存连续下降七周，并创 2017 年 8 月以来的最大单周降幅。虽然当周美国精炼厂设备利用率增加，使得汽油和精炼油库存增幅加大，但是受伊朗地缘政治局势紧张的风险溢价推动以及全球经济复苏的影响，本周原油价格强势上涨。布伦特原油期货价格周四报 67.97 美元/桶，较上周上涨 2.7%。全球原油运输市场受 2018 年《世界油轮运价指数费率本》（WORLDSCALE）调整的影响，各船型运价指数都有着不同程度的下滑。中国进口 VLCC 运输市场除去受费率调整的影响仍然延续船多货少格局，运价小幅下跌。1 月 4 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 599.01 点，较上周下跌 4.8%。

超大型油轮（VLCC）：元旦后中东航线成交略有增加，但可用运力依旧偏多，短期运力供大于求的矛盾仍然持续，租家压价明显，成交运价小幅下挫，带动西非航线运价下滑。2018 年油轮运价指数基准费率明显上调，受此影响，即使相同运价的 WS 指数在进入今年时也会出现明显下调。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS43.31，4 日平均为 WS46.13；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS44.58，4 日平均运价为 WS47.94。

苏伊士型油轮（Suezmax）：元旦过后，运输市场西非航线特别安静，地中海航线成交有限，整体运价及 TCE 一路下滑。西非至欧洲市场运价下跌至 WS61，TCE 约 0.6 万美元/天。地中海和黑海航线市场整体运价下跌至 WS72，TCE 约 0.4 万美元/天。油价上涨推高成本，进一步缩减了 TCE 的收益。亚洲进口主要来自中东和土耳其，一艘 16 万吨级船，阿联酋至印度，1 月 7 至 9 日货盘，成交运价为 WS88.75。一艘 16 万吨级船，沙特至印度，1 月 13 日货盘，成交运价为 WS124。一艘 16 万吨级船，土耳其至印度，1 月 14 至 15 日货盘，成交包干运费为 150 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场节后平静，成交暂缓，整体运价及 TCE 持续下跌。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS106（TCE 约 0.6 万美元/天）。跨地中海运价下滑至 WS88 水平（TCE 约 0.3 万美元/天）。北海短程运价小幅下跌至 WS100，TCE 约 0.1 万美元/天。波罗的海短程运价小幅下跌至 WS67，TCE 重回保本点附近。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS93，TCE 约 0.5 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价下滑至 WS91，TCE 为 0.8 万美元/天。亚洲



市场仅放出一笔成交数据，一艘 8 万吨级船，马来西亚至印度，1 月 8 至 9 日货盘，成交运价为 WS84。

国际成品油轮（Product）：本周成品油运输市场运价小幅下跌。亚洲市场费率仍处于较低水平，印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS132（TCE 约 0.5 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS96（TCE 约 0.5 万美元/天）；7.5 万吨级船运价下跌至 WS82（TCE 大约 0.5 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价保持在 WS125 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下跌至 WS156（TCE 约 1.0 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 1.6 万美元/天。

（5）中国船舶交易市场

【海岬型散货船止跌回稳 内河散货船价跌多涨少】

1 月 3 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 772.49 点，环比微跌 0.08%。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 0.71%、0.72%、1.35%；内河散货船价综合指数下跌 1.38%。

元旦过后，国际干散货运输市场氛围好转，船货交易双方人气回归，租金、运价企稳动作明显，二手船价格涨多跌少。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1221 万美元、环比涨 3.53%；57000DWT—1605 万美元、环比跌 0.23%；75000DWT—1932 万美元、环比跌 0.31%；170000DWT—2861 万美元、环比涨 0.23%。为降低污染，应对冬季雾霾影响，中国市场削减了铁矿石产量，从而推进中国对来自巴西和澳大利亚的优质铁矿石需求激增，众多散货船船东均看好市场前景，并且预计未来两年内好望角型散货船市场将强劲增长。近期，虽然 BDI 指数 9 连跌至 1230 点（周二），环比下跌 12.14%，但是随着新造船供求过剩情况逐渐改善以及大宗商品需求的不断上升，干散货船 1 年期租费率却稳中有涨，预计二手散货船价格大跌的可能性不大。本周，受元旦假期影响，二手散货船成交量依旧低迷，共计成交 7 艘（环比增加 1 艘），总运力 42 万 DWT，成交金额 6720 万美元。其中，巴拿马型船成交 4 艘，（超）灵便型船共计成交 3 艘，其他船型暂未见成交报道。

美国原油库存降幅超预期，且 OPEC 和俄罗斯牵头的减产导致市场供应状况相对紧张，为油价带来了支撑。布伦特原油期货收于 66.87 美元（12 月 29 日），环比上期上涨 0.65%。受元旦假期影响，国际原油价格基本持稳，徘徊在 2015 年高点，交投较为清淡。油轮运输市场低位稳定，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—2052 万美元、环比涨 0.07%；74000DWT—2437 万美元、环比跌 0.57%；105000DWT—2633 万美元、环比涨 3.06%；158000DWT—4241 万美元、环比涨 0.15%；300000DWT—5913 万美元、环比涨 1.02%。本周，二手国际油轮成交疲软，共计成交 6 艘（环比减少 1 艘），总运力 46 万 DWT，成交金额 22000 万美元。其中，成交油轮大部分带有 5-10 年的长期租约。

煤炭连续降价、电厂日均耗煤减少库存增加，下游用煤企业派船采购积极性下降，矿石和粮食市场运输需求较为疲软，沿海散货运价弱势回落。元旦过后，



5000DWT 散货船运价带头回调，大船弱势平衡。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--122 万人民币、环比涨 1.36%；5000DWT--731 万人民币、环比涨 1.33%。目前，沿海运输市场喜忧参半，一方面北方船舶压港较为严重；另一方面，电厂和贸易商年度用煤计划完成，新的采购计划尚无。临近年底，发改委发布《关于建立健全煤炭最低库存和最高库存制度的指导意见（试行）》，以及口头通知相关政府部门暂时取消进口煤限制，市场普遍看空后期运价；随着下游电厂库存不断减少以及冷空气南下，用煤需求或有所提高，船东欲上调报价，预计二手散货船价格稳中有涨。本周，沿海运价震荡回调，二手船买家以观望为主，市场成交稀少。

内河散货运输需求平稳，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--45 万人民币、环比跌 3.22%；1000DWT--97 万人民币、环比涨 0.69%；2000DWT--191 万人民币、环比跌 3.67%；3000DWT--262 万人民币、环比涨 0.87%。内河运输需求短期一般，预计内河散货船价格将震荡往复。本周，内河散货船成交量下滑，共计成交 42 艘（环比增减少 44 艘），总运力 5 万 DWT，成交金额 3545 万元人民币。

来源：上海航运交易所

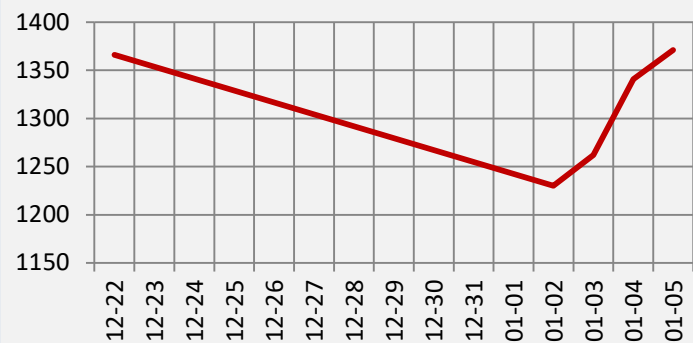
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) [Baltic Exchange Daily Index](#) 指数回顾

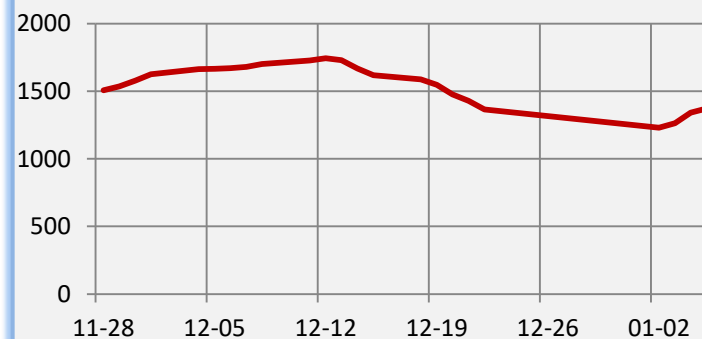
波罗的海指数	1 月 2 日		1 月 3 日		1 月 4 日		1 月 5 日	
BDI	1,230	-136	1,262	+32	1,341	+79	1,371	+30
BCI	2,281	-549	2,426	+145	2,715	+289	2,791	+76
BPI	1,340	-55	1,332	-8	1,365	+33	1,400	+35
BSI	901	-13	894	-7	884	-10	884	0
BHSI	612	-13	607	-5	604	-3	600	-4



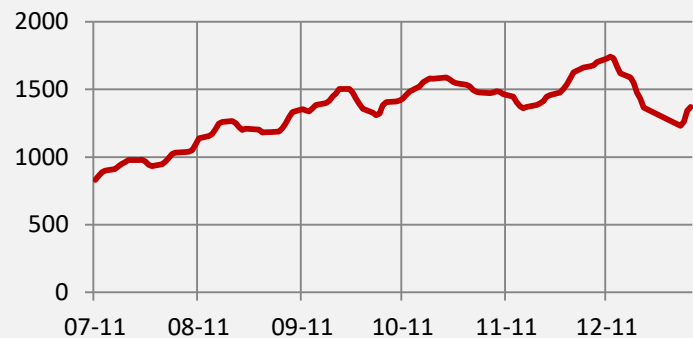
上周 BDI 指数走势



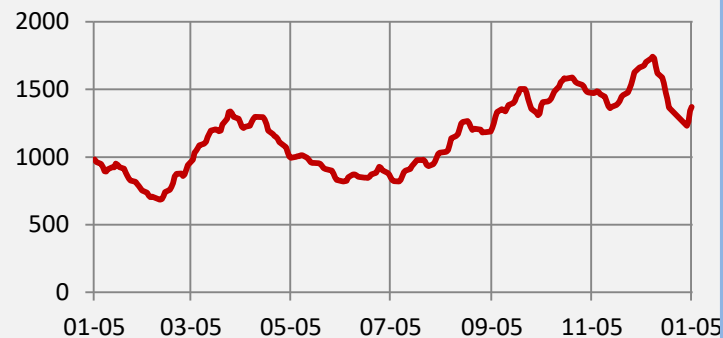
近一个月 BDI 指数走势



近半年 BDI 指数走势



近一年 BDI 指数走势





3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Berge Ishizuchi 2011 181458 dwt dely Cape Passero 07/08 Jan trip via Ponta Da Madeira redel Dunkirk \$28,000 - K-Line

Star Sophia 2007 82295 dwt dely EC South America 11/15 Jan trip Singapore- Japan \$15,350 plus \$535,000 bb - Cargill

Bahia 1 2010 82250 dwt dely Wakayama 08/10 Jan trip via NoPac redel Singapore-Japan \$11,500 - Marubeni

Myrto 2013 82131 dwt dely Gibraltar 5 Jan trip via US Gulf redel Singapore- Japan \$17,750 - Oldendorff

KM Keelung 2010 82072 dwt dely retro Rotterdam 30 Dec trip via US Gulf & Cape of Good Hope redel Singapore-Japan \$19,000 - Starboard

Super Grace 2011 81601 dwt dely Chiba 07/08 Jan trip via East Australia redel Singapore-Japan \$11,500 - Alliance

George P 2012 81569 dwt dely Rizhao 08/12 Jan trip via East Australia redel India \$11,500 - cnr

Ocean Virgo 2012 81563 dwt dely Shanwei 07/10 Jan trip via Indonesia redel South China \$11,000 - cnr

Yutai Ambitions 2008 77283 dwt dely EC South America 17 Jan trip Singapore- Japan \$14,800 plus \$480,000 bb - Raffles

Cymona Energy 2012 74867 dwt dely Nagoya 05/06 Jan trip via NoPac redel Singapore-Japan \$11,350 - Cargill

Seas 14 2006 74477 dwt dely Hong Kong 04 Jan trip via Indonesia redel India \$8,750 - Klaveness

Dubai Pride 2001 74401 dwt dely Xiamen 06/09 Jan trip via Indonesia redel Singapore-Japan \$10,000 - Lotus Ocean Transportation

Spar Apus 2015 63800 dwt dely aps Chesapeake 13/19 Jan trip via USEC redel Ghent \$23,500 - Engie

Pacific Advance 2015 63564 dwt dely Chaozhou 08/10 Jan trip via Australia redel India \$8,500 - Bainbridge Navigation



GH Rich Wall 2016 63368 dwt dely Canakkale prompt trip via Black Sea redel Singapore-Japan \$16,500 - ADMI

Papa John 2010 56543 dwt dely South Africa 15/25 Jan trip redel Singapore- Japan \$11,500 + \$150,000 bb - cnr

Gant Muse 2004 56024 dwt dely Mumbai 10 Jan trip via Iran redel China intention iron ore \$13,250 - Milestone

Thor Menelaus 2006 55710 dwt dely Kuantan prompt trip via Indonesia redel S China \$8,500 - Intermarine

Vosco Star 1999 46671 dwt dely Macun 08/09 Jan trip via Campha redel N China intention clinker \$9,000 - Kingbulk

Nord Hakata 2010 28343 dwt dely Singapore 07/11 Jan trip via West Australia redel Singapore-Japan intention grains \$7,000 - Cargill

(2) 期租租船摘录

India 2011 80255 dwt dely Kunsan 15/25 Jan 12 months trading redel worldwide rate 103% BPI 4 t/c - cnr

Navios Sagittarius 2006 75756 dwt dely retro Vizag 19 Dec 3/5 months trading redel worldwide \$12,000 - Hudson

Agios Sostis 2009 75650 dwt dely Qinhuangdao 01/03 Jan 4/6 months trading redel worldwide \$12,500 - Aquavita

4. [航运市场动态](#)

【现在是过去 30 年航运投资最佳时机？】

2017 年航运市场基本走出谷底出现整体复苏已经成为业界比较统一的观点，运价和船价以及新船订单的大幅增长也印证了这一观点。

市场的复苏也让部分船东开始蠢蠢欲动。此前市场上有报告显示，目前是上世纪 80 年代以来航运投资最佳时机。不过，Target Marine Transport 的经纪人 Panos Patsadas 并不这么认为，并给那些考虑大规模投资航运的人提出警告。

Panos Patsadas 表示，航运生命周期、运力过剩和投资回报率是投资者需要谨慎对待的三个变量。而在航运市场投资中，最大的问题一直是何时进入和何时退出市场。



有专家称，目前市场已经见底，但是现在是最佳的投资时机吗？从传统航运意义上说可能是，但在 Panos Patsadas 看来，生命周期、运力过剩和投资回报率是投资者决定进入市场之前需要考虑的三个变量。

Panos Patsadas 认为，只要足够数量的运力不退出市场，而仅仅是转手，这将使得船舶的生命周期非常短。由于目前七年船龄的船舶仍是二手船市场上的主流船舶，而新造的现代化船依然活动积极，结合中国市场需求温和，这些只会再次导致未来五年市场运力过剩的结果。

Panos Patsadas 表示，关于投资回报率，潜在的投资者应该把心态从华尔街投机者的乐观中扭转过来，而不是寻找潜在的细分领域的投资价值。进入市场寻找和分析最小的手持订单量时，需要保持谨慎，不要期望在 7-10 年内退出市场。

最后但同样重要的是，航运数字化投资和颠覆性技术将会证明是一个比投资新造船更加安全和有利可图的投资。投资数字化而不是钢板，可能是未来更加明智的游戏选择。然而，在未来几年内，这一点仍有待观察。在某种程度上，航运业可能将会接受现代化，但也有可能不会。

有业内人士表示，不管如何，从 2017 年年初克拉克森研究发布报告认为船舶资产投资接近冰点，到 2017 年年底市场又开始出现 30 年来航运投资最佳时机的观点，最起码表明航运市场已经远离低迷非常具有投资价值。而在持续数年的严寒考验后，2018 年航运市场有望迎来暖春。

来源：国际船舶网

【航运景气度创七年来新高 中国航运业迎来强势复苏】

近日，上海国际航运研究中心发布 2017 年第四季度中国航运景气报告。报告指出，中国航运企业景气度创下七年来新高，达到 119.94 点，处在相对景气区间。中国航运信心指数为 148.94 点，处于较为景气区间，中国航运企业家经营信心处于历史较高水平，中国航运业强势复苏态势明显，船舶运输企业、港口企业和航运服务企业经营状况继续大幅好转，各类港航企业景气指数都大幅跃入相对景气区间以上——

2017 年第四季度情况

船公司财务状况继续大幅改善

船舶运输企业景气指数为 124.56 点，大幅跃入较为景气区间；船舶运输企业信心指数为 141.31 点，处于历史上第二高位，中国船东的经营信心大涨。尽管四季度营运成本大幅上涨，但是由于货运需求的大幅转好，企业运费也大幅增加，企业盈利继续维持较好水平，流动资金相对充足，企业融资更加容易，企业贷款负债进一步减少，企业船舶运力投资意愿持续增强，劳动力需求也进一步增加，企业经营的各项指标都持续不断的改善。



干散货海运企业流动资金六年后首充盈。2017 年第四季度，干散货运输企业的景气指数为 126.85 点，大幅进入较为景气区间，干散货运输企业的信心指数为 144.71 点，仍处于较强景气区间。尽管营运成本较上季度大幅增加，但是由于船舶周转率的大幅提升，市场运价的继续走高，企业盈利继续大幅转好，流动资金也在六年后重回景气区间，再次表现为相对充裕的状态。企业贷款负债大幅减少，船舶投资意愿也出现一定程度提升。但是企业流动资金依旧不宽裕，企业融资难度仍旧十分困难。

班轮企业复苏势头放缓，经营指标仍全面向好。2017 年第四季度，集装箱运输企业的景气指数为 117 点，较上季度下跌 5.25 点，复苏的势头有所放缓。集装箱运输企业的信心指数为 140 点，仍处于较为景气区间。随着班轮市场需求的持续好转，班轮运力投入力度不断加大，但也导致船舶舱位利用率、运费收入、企业盈利与船舶投资意愿等指标上涨受挫，但是企业总体经营指标依旧全面向好，流动资金仍旧十分充裕，融资难度也不断降低。

港口企业景气度略有下滑

中国港口企业的景气指数为 114.3 点，港口景气度略有下滑，跌入相对景气区间，中国港口企业的信心指数为 171.12 点，处于七年来的最高点。

尽管中国港口的吞吐量、泊位利用率等指标仍旧大幅向好，但是由于营运成本上升，业务收费价格的下降，导致企业盈利大幅增长的势头受挫。尽管企业的流动资金、贷款负债等指标依旧较好，但是企业的融资难度较上季度有所增加。

航运服务企业景气度继续上涨

航运服务企业景气指数为 119.43 点，处于相对景气区间；航运服务企业信心指数大幅上涨至 136.92 点，仍处于较为景气区间。

航运服务企业业务预订与业务量继续大幅向好，业务收费价格也不断上升，尽管营运成本较上季度有所上升，但是企业盈利仍出现大幅增长，企业流动资金依旧十分充裕，企业劳动力需求与投资意愿仍较处于较好水平。

2018 年展望

一季度中国航运仍处景气区间

2018 年第一季度，中国航运企业复苏势头有所放缓，根据中国航运景气调查显示，2018 年第一季度中国航运景气指数预计为 108.31 点，仍处于景气区间。中国航运信心指数预计为 130.99 点，仍处在较为景气区间。自 2017 年开始，中国航运景气指数一直处于景气区间，且呈现出稳步增长态势，中国航运业



全面复苏的格局已经形成，虽然一季度受季节性因素影响复苏势头有所放缓，但是中国航运业总体上仍旧处于景气区间。

船舶运输企业盈利情况将继续好转。根据中国航运景气调查显示，2018 年第一季度中国船舶运输企业的景气指数预计为 116.66 点，仍处于相对景气区间。中国船舶运输企业信心指数预计为 129.56 点，依旧位于较为景气区间。虽然企业营运成本仍会继续上升，但企业总体经营情况仍旧向好，企业盈利继续上涨，流动资金仍旧宽裕，企业融资相对容易，资产负债继续减少，船舶运力投资意愿仍旧较高。但干散货海运企业受季节性因素影响，景气指数值大幅下跌至 91.78 点，再次落入不景气区间。

港口企业盈利跌入相对不景气区间。根据中国航运景气调查显示，2018 年第一季度中国港口企业景气指数预计为 96.44 点，跌入不景气区间。但是中国港口企业家经营信心依旧高涨，中国港口企业信心指数预计为 147.69 点，仍然处于较为景气区间。2018 年第一季度，中国港口企业吞吐量环比略微下滑，泊位利用率有所降低，港口收费价格也将继续下降，同时，企业营运成本也继续上扬，由此造成中国港口企业盈利景气指数大幅跌入相对不景气区间。

航运服务企业仍然保持在景气区间。2018 年第一季度，中国航运服务企业的景气指数预计为 109.06 点，仍处于景气区间。中国航运服务企业的信心指数预计为 116.18 点，进入较为景气区间。尽管业务收费价格会出现一定下滑，业务成本将继续上升，但是由于业务预订量与业务量的大幅增长，航运服务企业的盈利状况、流动资金状况及贷款负债状况都处于较好的状态，航运服务企业总体经营状况依旧持续改善。

中国航运业将延续复苏态势

2017 年是航运业全面复苏的一年，全球航运市场整体好于预期，BDI 指数自年初起震荡上行，并于四季度多次突破 1500 点。

2018 年航运市场是否延续往年的复苏态势?对此，上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室进行了调查。

据周德全主任介绍，54.87%的船舶运输企业家认为 2018 年航运市场将实现温和复苏;14.28%的船舶运输企业家认为 2018 年航运市场将出现大幅上涨态势。

同时，也有 10.95%的船舶运输企业家认为 2018 年全球航运市场可能会再次探底。其中，干散货海运企业与集装箱班轮企业对 2018 年的航运市场呈现出不同的观点，干散货海运企业家更加乐观，认为 2018 年将会继续延续全面复苏的态势;而集装箱海运企业家相对悲观，认为 2018 年基本与今年持平或 2018 年再次探底的比例达到了七成以上。

未来十年纸质提单或将退出历史舞台



多年来海运业传统的提单电子化一直以来都是该行业的痛点，由于复杂的提单流转程序所产生的成本占到 20%左右，马士基等全球知名班轮公司也在探索利用区块链技术解决交易信任的问题，提单与提单流程的简化成为未来航运颠覆性变革的重要趋势。

据周德全主任介绍，57.14%的受访企业认为，未来十年电子提单将会大规模普及，仅有 21.43%的企业认为提单的流转程序复杂，仍需人工纸质操作。

来源：龙 de 船人

【2017 年全球干散货市场迎来复苏】

2017 年全球航运业毫无疑问继续走低，但是干散货市场持续复苏达到更健康的水平。随着新造船供求过剩情况逐渐改善以及大宗商品需求的不断上升，干散货市场迎来复苏。

在其最新的每周报告中，希腊船舶经纪公司 Allied Shipbroking 指出，今年是全球干散货市场复苏最迅速、最令人印象深刻的一年。货运市场的平衡显示出市场以创纪录的速度重新转变并重回牛市。我们很容易忘记在 2016 年所面临的那种情绪，当时我们面临着金融危机以来货运市场遭受到最严重的一次冲击。

毫不奇怪，大多数人几乎无法想象正在从这个痛苦的市场状态中恢复。然而，有迹象表明，市场于 2017 年下半年开始复苏。在这段时间里，许多船舶经纪公司抓住了二手市场上出现的机会，在有利的价位上抢购船舶。

该公司市场研究和资产估值主管 George Lazaridis 指出：“许多人认为这一伟大的机会之窗现在已经远在我们身后了。然而，事实真的是这样吗？在过去 12 个月里，价格上涨值得注意。但是考虑到目前新船订单成本，价格很可能还有上涨的空间。更为重要的是，造船商当前的报价是考虑到 TIER III 设计所增加的成本。”

Lazaridis 补充道：“与此同时，二手船价格上涨和我们在货运市场所看到的情况并不一定一致，这可能会支持价格进一步上涨。然而，在收益方面，事情变得有点棘手。运价有所提高是不够的，我们希望其可以长期维持当前水平，预计未来几年收益将会有进一步提高。”

Allied 公司分析师总结道：“目前情况仍处于乐观阶段。”干散货贸易需求增长速度仍然保持着比过去两年里我们所见到的高得多。

在供给方面，船队增长被压缩，当前新船订单量处于最低水平。除此之外，很可能还会有新一轮新船订单来破坏市场。尽管在船舶融资方面遇到了困难，但相对与目前二手船价格，订购新船成本较高。



同时，大多数船东在市场上采取更为谨慎和保守的方式，很快出现过度订购新船的情况似乎很难发生。在所有这一切之中，鉴于上次海岬型散货船（船厂 买卖）运价突破 3 万美元/天，而二手海岬型散货船价格平均上涨 36%，所以很可能会有空间使价格在相当程度上进一步上涨。”

来源：中国船检

【韩国将大力支持现代商船扩张】

据韩国媒体报道，2017 年 12 月 20 日，韩国政府立法和司法委员会正式通过了关于在今年 6 月组建韩国海事振兴集团（Korea Maritime Promotion Corporation）的提案。该集团成立后，将为现代商船的扩张提供强大资金支持，现代商船近日也对外公布了明年订造超大型集装箱船的消息。

去年 8 月 24 日，韩国海洋渔业部提出组建海事振兴集团计划，旨在为韩国造船及航运业提供政策、资金以及相关支持，力图帮助航运业从韩进海运破产的“阴影”以及集装箱船市场长期以来产能过剩的低迷中走出来，重振昔日雄风。

据了解，海事振兴集团的注册资本初步拟定为 3.1 万亿韩元（约 27.9 亿美元），其中有 1 万亿韩元（约 9 亿美元）来自造船及航运业，5500 亿韩元（约 4.95 亿美元）来自海事保险业，韩国政府出资 1.55 万亿韩元（约 13.9 亿美元）。在必要情况下，将通过追加投资的方式将资本总额增加至 5 万亿韩元（约 45 亿美元）。

如今，海事振兴集团已经获批，将大力支持现代商船的扩张。借助该集团的支持，现代商船将抓住机会扩张船队，试图跻身全球十大航运公司之列。现代商船已计划从今年年初开始，陆续订造超大型集装箱船，由该公司和海事振兴集团共同出资约 3 万亿韩元（约 27.7 亿美元）订造 20 艘集装箱船，包括 9 艘 20000 TEU 超大型集装箱船和 11 艘超过 13000 TEU 的集装箱船。

现代商船近日还对外宣布了订造 22000TEU 超大型集装箱船的计划。在去年 12 月 18 日召开的 2018 年度销售战略大会上，该公司总裁兼首席执行官 Yoo Chang-keun 表示，现代商船订造 22000TEU 集装箱船，契合韩国建设航运强国的目标。上述负责人还谈到，自 2016 年以来，现代商船在恢复盈利能力、赢得客户信任、提升服务等方面作出了很多努力，当前，该公司正处在打造世界一流航运公司的最好时期。

有分析认为，2020 年或将是决定现代商船能否实现强盛目标的关键时间节点。在 2016 年实施的自救计划中，现代商船多次与相关船东谈判、协商，最终达成了在未来 3 年零 6 个月内降低船舶租金的协议，等到 2020 年该协议到期后船舶租金回升，现代商船将再次面临租约压力。此外，现代商船与马士基航运公司、地中海航运公司（2M 联盟）在 2012 年 12 月签署的战略合作协议（2M+H），也将在 2020 年 3 月到期。因此，对现代商船来说，现在提前布局实施船队扩张计划非常重要。

来源：中国船舶报



5. 船舶市场动态

【韩三大船厂：相信市场，今年大幅提高接单目标】

近日，据韩联社援引业内人士消息，由于造船业企稳回暖，今年韩国三大造船厂将大幅提高接单目标。

现代重工的新船接单目标为 132 亿美元，与 2017 年的 75 亿美元相比，上涨 76%。据悉，2017 年该船厂共完成 100 亿美元的新船订单额；2013-2015 年分别接单 212 亿美元、107 亿美元和 124 亿美元。1 月 2 日消息，现代重工接获 2 艘 84,000 立方米 LVGC 订单，每艘船造价约为 7,500 万美元，新船预计于 2019 年 3 月交付。三星重工今年接单目标为 77 亿美元，与上年的 65 亿美元相比，增加 18%。该船厂去年超额完成目标，新船订单总额为 69 亿美元。大宇造船将 2018 年的接单目标锁定在 50 亿美元以上。该船厂去年敲定 20 亿美元新船订单。

一名业内人士表示：“全球经济复苏态势明显，油价趋于稳定，这些因素都利好于企业经营。”

不过，韩国船厂仍然面临不少的困难。过去两年里，由于订单量下滑，船厂不得不通过出售非核心资产、削减劳动力和实施一系列成本缩减措施，来保证船厂的正常运转。去年 12 月初，现代重工出售 1.3 万亿韩元（约合 12.2 亿美元）新股，以改善财务状况。该公司共实施了 3.5 万亿韩元的自救计划。三星重工和大宇造船也各自实施了相应的自救计划，分别为 1.45 万亿韩元和 5.3 万亿韩元，目前完成度分别是 65%和 42%。

来源：航运界

【散货船船东：未来两年市场看好】

据路透社报道，由于中国市场对来自巴西和澳大利亚的优质铁矿石需求激增，众多散货船船东均看好市场前景，并且预计未来两年内好望角型散货船市场将强劲增长。

为降低污染，应对冬季雾霾影响，中国市场削减了铁矿石产量，从而推进该地区进口更多优质铁矿石。

美国散货船船东 Eagle Bulk Shipping 首席执行官 Gary Vogel 表示，中国对优质铁矿石需求不断增加，加上巴西线上供应量增长，近几个月以来好望角型散货船运价已出现好转。Gary Vogel 称：“我们相信涨势将持续下去。”

摩根士丹利分析师 Fotis Giannakoulis 也表示，2018 年，15 万吨级好望角型散货船平均运价预计将从不到 14000 美元/天跃升至 24000 美元/天左右。



Seanergy Maritime Holdings 首席执行官 Stamatis Tsantanis 表示，未来三年中国铁矿石需求平均将上升 4%-5%，与 2017 年需求同步。

尽管澳大利亚是中国最大的铁矿石出口国，2016 年西澳大利亚的铁矿石出口量为 6.52 亿吨，但巴西正逐渐以出口优质铁矿石快速赶超。巴西外贸部数据显示，2016 年巴西铁矿石出口量增长接近 16%，达到 2.14 亿吨。与此同时，西澳大利亚-中国航线铁矿石出口增长了 6%，相比过去十年的平均年增长率 18% 大幅减少。

对于货主来说，中国对澳大利亚和巴西铁矿石需求上升意味着更高的收入。同时，巴西图巴朗前往中国青岛所需的航程时间，相比青岛到澳大利亚丹皮尔时长的 3 倍。

此外，由于过去数月以来中国 28 个城市钢厂产量持续削减，好望角型散货船的平均日盈利率在 2017 年 11 月 30 日创下过去 3 年来新高。

据路透社数据，包括 Star Bulk Carriers、Safe Bulkers 和 Scorpio Bulkers 在内的散运公司均预计，好望角型散货船 2018 年收入将增加 23%-33%。

分析师指出，好望角型散货船收益也受益于其他因素而增加。经过多年的需求下降和造船低迷，船舶运力的稀缺导致该型船运价提高。此外，中国换个澳大利亚港口的海上交通拥堵也在短时间内提振好望角型散货船运价。

同时，由于有船东陷入财政困境，不得不将船舶租出，好望角型散货船市场价格同样出现飞涨。Stamatis Tsantanis 表示，由于目前好望角型散货船订单处于历史低点，这是该型船过去 15 年以来首次出现供应短缺。而由于全球造船厂的产能无法覆盖未来三年内的的好望角型散货船增量需求，该型船收入预计将出现强劲增长。

来源：国际船舶网

【运价大涨 LNG 船航速跃升至近 3 年新高】

S&P Global Platts LNG 近日发布市场展望报告显示，由于 LNG 卖方寻求抓住现货市场价格飙升机遇，缩短航程时间，LNG 船平均航速已跃升至 2015 年 2 月以来的最高水平。

Platts 数据显示，2017 年 12 月 LNG 船的平均航速已达到 12 节及以上，超过了 4-11 月的 11.3-11.6 节的平均航速。其中，中游 LNG 贸易商受益于季节性 LNG 现货价格走强，而安排交付更快、航程更短的航运贸易，也对 LNG 船航速增长趋势起到了推动作用。

分析师预计，未来 LNG 从液化到再气化终端之间的 LNG 船运输速度将达到 19-21 节航速，这取决于 LNG 船的现代化程度。



此外，更高的船舶租金也使得短途运输的交易量出现增加。近日在亚太地区，LNG 船的日租金达到 85000 美元/天，相比 4 月的 25000 美元/天这一年度低谷价大幅飙升。同时，船舶租金的增长也推动了长途运输贸易成本上升。从 Sabine Pass LNG 出口终端到北京的货运成本已上升了 1 美元/MMBtu。

分析师指出，高市场定价不仅能够改变油船航线，从而捕捉套利机遇，还能改变获得 LNG 的进口地。例如，全球最大的 LNG 出口国卡塔尔受益于地理位置优势，该国可以将 LNG 出口贸易灵活地改动至南亚、中东和地中海地区。2017 年 12 月，卡塔尔三分之一的 LNG 出口货物运往印度或巴基斯坦，将 LNG 运往这些国家仅需 3 天即可交付，相比中国的平均 17 天航程耗时大幅缩短。

来源：国际船舶网

【明年船价要上涨！韩国船企担忧价格战】

韩国造船业对明年船价上涨有很大期待，因为船价上涨可能会全面拉高订单价格，从而改善船企经营业绩，不过，韩国船企也有担忧，最大的担忧就是来自中国船企的价格战。

业内人士称，由于韩元升值、钢材价格上涨和有限的竞争，今年韩国船价将增长约 15%。明年下半年，克拉克森指数预计将提高 10% 以上。Hana Financial Investment 的研究人员指出，韩国船企订单价格上涨开始从现代尾浦造船的中型船舶蔓延至现代重工建造的大型船舶，韩元坚挺、钢材价格上涨将加速韩国船企订单价格上涨。

根据最近的新船订单，一些船型的价格已经开始增长。现代重工本月从长锦商船和 Hyundai Glovis 获得了 3 艘 VLCC 订单，船价高于市场价格。12 月 4 日，大宇造船从希腊船东获得了 1 艘 VLCC 订单，与现代重工的 3 艘 VLCC 处于同一价位，相比 8100 万美元的市场价格高出了 200 万美元。

订单价格的上涨可以归因于满足国际环境标准所需的技术质量。专家认为，为了达到国际海事组织的 Tier III 标准，需要增加各种设备。韩国造船业一名管理人员称。虽然中国将继续进行低价竞争，但韩国船企能够以高于市场的价格获得新船订单，是因为采用了高端规格技术以满足更严格的环保规则。

近年来韩国造船业最大的担忧是来自中国的价格战。尽管韩国船企可以向船东展示更高的造船质量，但是中国过低的价格使韩国船企无能为力。泛洋海运最近在中国订造 6 艘超大型矿砂船（VLOC），合同总价值 4.4451 亿美元，平均每艘价格为 7409 万美元，与 Polaris Shipping 在现代重工订造的每艘 8000 万美元的 VLOC，价格上相差很远。

来源：国际船舶网



◆ 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
KERKIS	BC	177,489		2006	Japan	2,250	Undisclosed	
TOPEKA	BC	74,716		2000	China	900	Chinese	
ALPHA HARMONY	BC	74,492		2001	S. Korea	980	Chinese	
MARINE STARS	BC	53,565		2006	China	850	Undisclosed	
ORION EXPRESS	BC	47,280		1998	Japan	530	U. A. E	
DIAMOND SEA	BC	39,300		2018	China	1,980	Louis-Dreyfus	en bloc each
HULL NO. N153	BC	39,300		2018	China	1,980	Louis-Dreyfus	
BLUE OCEAN#	BC	31,734		2005	Japan	910	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
GENER8 MILTIADES	TAK	301,014		2016	China	43,400	International Seaways	en bloc
GENER8 CHIOTIS	TAK	301,014		2016	China	43,400	International Seaways	
GENER8 STRENGTH	TAK	300,960		2016	China	43,400	International Seaways	
GENER8 ANDRIOTIS	TAK	300,932		2016	China	43,400	International Seaways	
GENER8 SUCCESS	TAK	300,932		2016	China	43,400	International Seaways	
GENER8 SUPREME	TAK	300,932		2016	China	43,400	International Seaways	
HULL NO. S813	TAK	113,284		2018	S. Korea	4,430	Niovis Shipping	
TERRY	TAK	15,441		1999	Germany	Undisclosed	NT Bunkering	
TEAM HOUSTON	TAK/CHE	13,221		2008	S. Korea	870	Thailand	

◆ 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
ABUL KALAM AZAD	TAK	92,687	18,875	1999	India	393	

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
BRIGHTWAY	GC	12,271	3,854	1983		445	
GIBRALTAR	REF	13,303	8,064	1977	Russia	467	Option Delivery Bangladesh



全一海运有限公司



NORTE	TAK	40,077	9,264	1991	460	Option Delivery Bangladesh
BREEZE	TAK	39,542	7,988	1989	460	Option Delivery Bangladesh

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
ENTERPRISE#	BC	168,432	20,437	1997	S. Korea	495	

◆ 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
2018-01-05	649.15	783.65	5.7565	83.031	879.79	61.665	878.06	189.45	16359.0
2018-01-04	650.43	780.96	5.7748	83.2	878.75	61.722	879.22	190.12	16374.0
2018-01-03	649.2	783.26	5.7849	83.058	882.69	61.925	885.25	191.63	16364.0
2018-01-02	650.79	781.98	5.773	83.231	879.63	62.142	886.33	190.25	16383.0

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
2018-01-03	美元	1.43875	1.47188	1.55688	1.62041	1.69593	1.84269	2.11782
2018-01-02	美元	1.43750	1.48038	1.56175	1.62205	1.69693	1.83938	2.10933
2017-12-29	美元	1.42875	1.48038	1.56425	1.62186	1.69428	1.83707	2.10697
2017-12-27	美元	1.43500	1.48913	1.56900	1.62347	1.69339	1.84300	2.11063