



全一海运市场周报

2018.02 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2018.02.19 -02.23\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【供求关系总体稳健 部分航线运价回调】

本周工厂生产尚未开工，中国出口集装箱运输市场新增需求处于低位，但在航商运力控制措施及节前囤货帮助下，总体供需关系稳定，多数航线运价仅有小幅回落，综合指数下跌。2月23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854.19点，较上期下跌1.5%。

欧洲航线：部分航商采取临时停航措施缩减运力供给，同时在节前囤积货源支撑下，供需基本面总体保持较好水平，上海港船舶平均舱位利用率维持在95~100%之间，并有部分航次满载出运。由于装载情况好于预期，多数航商维持运价观望，且有个别航商小幅提涨即期市场订舱价格。2月23日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为916美元/TEU，较上期上升1.6%。地中海航线，市场需求稍逊于欧洲航线，上海港船舶平均舱位利用率在85~90%之间。即期市场运价与上期基本持平。2月23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797美元/TEU，较上期微涨0.8%。

北美航线：美国上周失业救济申领人数整体降至5周低位，其中首次申领失业救济人数连续第155周低于30万的门槛，为20世纪70年代以来最长周数。受益于良好的就业表现，

当地消费需求及总体运输需求亦保持稳健。虽然本周美西、美东航线上海港船舶平均舱位利用率均在95%左右，但受囤货不足影响，部分航商开始下调运价以加强揽货力度，即期市场运价下跌。2月23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1412美元/FEU和2708美元/FEU，较上期分别下跌4.9%和2.1%。

波斯湾航线：运输需求表现趋弱，加之市场未现大规模运力控制，供需基本面有所恶化，上海港船舶平均装载率在80~85%范围内。由于舱位较为富裕，市场运价小幅走低。2月23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571美元/TEU，较上期下跌1.4%。

澳新航线：整体市场运输需求有所下降，并对供需基本面有所冲击，各航商之间装载率出现较大分化，部分航商为保持份额降价揽货。2月23日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为1263美元/TEU，较上期下跌1.9%。



南美航线：供求关系维持稳定，上海港船舶平均装载率保持在 95%左右，多数航商保持观望，维持现有运价。2 月 23 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2539 美元/TEU，较上期微跌 0.8%。

日本航线：本周货量有所下滑，市场运价小幅波动。2 月 23 日，中国出口至日本航线运价指数为 724.54 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【长假结束需求走强 综合指数止跌回升】

2 月 23 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 1063.33 点，较 2 月 14 日上涨 2.5%。其中煤炭、金属矿石、粮食运价指数止跌回升，成品油运价指数小幅下跌，原油运价指数维稳。

煤炭市场：节前，伴随工厂陆续停工、放假，工业用电需求减弱，六大电厂日均耗煤量出现较大幅度下降，截至 2 月 14 日，沿海六大电力集团日耗已经跌至 47 万吨，可用天数恢复至近 19 天，采购压力大幅缓解。沿海煤炭运输市场货盘偏少，运力过剩，部分船东急于节前揽货，成交价格较低，煤炭运价持续下滑。然而，沿海煤炭运输市场在假期结束后迎来反弹行情，伴随长假结束，部分下游用煤企业提前进入状态，复工备货，开始着手安排船期，运输需求显回暖迹象，货盘较节前、节中有所增多。同时，受内外贸兼营船因春节假期因素流向外贸市场影响，市场大船运力略显紧俏，带动小船运价小幅回升。加上后期市场回暖预期浓厚，船东心态逐步走强，报价亦有所走高。不过，当前船东货主对运价看法不一，较难达成共识，受此影响，本周市场成交较为冷清，运价止跌小幅回升。

2 月 23 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1041.94 点，较 2 月 14 日上涨 2.9%。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 25.6 元/吨，较 2 月 14 日上涨 2.7 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 28.6 元/吨，较 2 月 14 日上涨 3.3 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 34.4 元/吨，较 2 月 14 日上涨 2.4 元/吨。华南方面，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 31.0 元/吨，较 2 月 14 日上涨 2.7 元/吨。

金属矿石市场：钢材现货市场还处于休市中。按往年惯例，节后会有 3-4 周的库存继续累积。供给方面，目前国内 141 家主要钢铁生产企业，有 88 座高炉处于检修状态，加上现阶段仍处于采暖季环保限产期，供给仍然受限。沿海金属矿石运输市场氛围冷清，矿石运输价格跟随煤炭运输价格小幅回弹。2 月 23 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1243.92 点，较 2 月 14 日上涨 3.1%。



粮食市场：春节期间玉米购销市场基本暂停，企业以消耗节前库存为主，节后北方港口个别贸易商恢复报价，价格也维持节前水平，到货量非常少，而大部分贸易商仍处于停收的状态，粮食运输价格小幅波动。2月23日，沿海粮食货种运价指数报收789.68点，较2月14日上涨4.4%。

国内成品油市场：沿海成品油运输市场行情平稳，多数船舶均在执行年前及年中合同，且假日结束以来，各大炼厂还未大面积开工复工，市场成交较少，运价平稳运行。2月23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975.05点，较2月14日下跌0.8%；其中市场运价成分指数报收922.07点，较2月14日下跌1.6%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【节后市场复苏 三大船型齐涨】

随着春节假期的结束，市场参与者陆续回归。虽然受中国假期影响，过去一周市场成交活跃度不高，但随着假期结束，三大船型租金、运价水平皆企稳反弹。2月22日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为922.97点，运价指数为835.13点，租金指数为1054.72点，较节前2月14日分别上涨5.6%、3.4%和8.2%。

海岬型船市场：春节期间进口铁矿石价格指数小幅走高，海岬型船市场运输需求较为平稳，随着假期临近结束，两大洋市场逐步企稳回升。太平洋市场几大发货人在市场上表现活跃，需求增加，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价从节前的6.5美元/吨涨至节后的7.1美元/吨左右。22日市场报出18万载重吨船，2月27日岚山交船，经西澳回中国，成交日租金为14500美元。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为14700美元，较节前上涨8.5%。澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为7.078美元/吨，较节前上涨8.8%。大西洋远程矿航线，受益于市场整体氛围不错，船东叫价逐步走高，基本在17美元/吨以上，租家暂时持观望态度，巴西回中国航线实际成交不多，运价小幅波动。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为16.725美元/吨，较节前微涨0.6%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为12.875美元/吨，较节前微跌0.1%。

巴拿马型船市场：春节期间巴拿马型船市场缓慢复苏。大西洋市场，南美粮食出口活跃，回远东以及往返大西洋的粮食货盘显著增加，租家和OP纷纷下场拿船，粮食租金、运价迅速反弹。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为31.980美元/吨，较节前上涨3.6%；美湾密西西比河至中国北方港口（6.6万吨货量）的粮食运价为42.875美元/吨，较节前上涨1.5%。太平洋市场整体气氛不错，主要航线的运力需求增多，期租的需求也保持坚挺，市场整体成交水平有所提升。印尼货盘支撑着南太平洋区域的租金和运价水平，且由于南美粮食成交活跃，船东向南边放空意愿增强，租家需额外增加租金拿船前往NoPac区域装货，市场租金水平进一步得到提升，推动市场氛围和信心走强。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为10561美元，较节前上涨8.7%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为9735美元，较节前上涨6.9%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.035美元/吨，较节前上涨3.8%。



超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场春节期间需求平稳，北方钢材出口较为活跃，印尼煤炭货盘平稳，期租成交保持坚挺。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 8406 美元，较节前上涨 8.6%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 10381 美元，较节前上涨 8.3%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 6644 美元，较节前上涨 6.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.178 美元/吨，较节前上涨 3.1%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 8.260 美元/吨，较节前上涨 2.3%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价波动盘整 成品油运价波动下行】

据美国能源信息署 EIA 公布数据，美国 2 月 16 日当周原油库存下滑，结束了三周以来的连续涨势，原油产量也有所放缓。市场原本预期美国原油库存会因炼厂维修降低原油使用量使库存呈季节性上升，但由于原油出口量的增加，使得美国原油交割地库欣原油库存进一步下降。数据公布后，本周原油价格小幅回升。布伦特原油期货价格周四报 66.34 美元/桶，较上周上涨 3.5%。全球原油运输市场大船运价波动盘整，中型船运价小幅下跌，小型船运价有涨有跌。中国进口 VLCC 运输市场延续节前阴跌态势。2 月 22 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 543.99 点，较上期（2 月 8 日）下跌 2.4%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场恰逢春节假期，交易清淡，运价低位徘徊。两大航线市场可用运力充沛，船东收益仍处于盈亏平衡点之下。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS38.46，较上期（2 月 8 日）下跌 2.5%，CT1 的 5 日平均为 WS39.09，较上期下跌 2.2%，等价期租租金（TCE）平均 7580 美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS41.65，下跌 2.3%，平均为 WS42.42，TCE 平均 1.24 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场西非出发航线运价波动下滑，地中海出发航线运价小幅下跌。西非至欧洲市场运价波动下跌至 WS52，TCE 约 0.3 万美元/天。该航线一艘 14 万吨级船，加纳至地中海，3 月 10 日货盘，成交运价为 WS52.5。地中海和黑海航线运价一路下跌至 WS67，TCE 约 0.1 万美元/天。该航线一艘 14 万吨级船，新罗西斯克至地中海，3 月 7 日货盘，成交运价为 WS65。亚洲进口主要来自美湾，该航线一艘 13.5 万吨级船，美湾至新加坡，2 月 26 日货盘，成交包干运费为 215 万美元；中国进口主要来自英国，该航线一艘 13 万吨级船，英国至宁波，2 月 23 至 25 日货盘，成交包干运费为 260 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场各航线运价有涨有跌。7 万吨级船加勒比海至美湾运价小幅下跌至 WS109（TCE 约 0.8 万美元/天）。跨地中海运价上升至 WS102 水平（TCE 约 0.9 万美元/天）。北海短程运价保持在 WS90，TCE 依旧没有摆脱赤字。该航线一艘 8 万吨级船，北海至欧洲大陆，2 月 19 至 28 日货盘，成交运价为 WS90。波罗的海短程运价小幅下跌至 WS69，TCE 约 0.2 万美元/天。该航线一艘 10 万吨级船，普里莫尔斯克至欧洲大陆，2 月 26 日货盘，成交运价为 WS70。波斯湾至新加坡运价小幅下跌至 WS85，TCE 约 0.4 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS83，TCE 为 0.6 万美元/天。



国际成品油轮（Product）：本周成品油运输市场运价波动下行。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS126（TCE 约 0.5 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 WS115（TCE 约 1.0 万美元/天）；7.5 万吨级船运价上涨至 WS98（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下跌至 WS100 水平（TCE 大约 0.3 万美元/天）；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅下跌至 WS155（TCE 约 1.0 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

【二手船价多数回跌 成交船型冷热不均】

2 月 14 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 788.42 点，环比微跌 0.24%。其中，国际油轮船价综合指数、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 0.36%、0.51%、0.57%；沿海散货船价综合指数微涨 0.06%。

BDI 指数 6 连跌后 3 连涨重回 1100 点之上，随后 2 连跌至 1114 点（周二），环比上涨 2.96%，但运费仍在盈亏平衡线之下，二手散货船价格以跌为主。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1251 万美元、环比跌 0.28%；57000DWT—1630 万美元、环比跌 2.19%；75000DWT—1953 万美元、环比涨 1.02%；170000DWT—2952 万美元、环比跌 0.59%。春节假期到来，中国因素突显，国际铁矿石、煤炭和粮食货盘大幅萎缩，租船询盘活动归于平静，国际散运市场总体表现货少船多，租金、运价继续小幅波动走弱。根据航运周期性特点，中国农历新年是散运市场的季节性淡季，预计散运市场好转或要等到 3 月初，短期二手散货船价格将稳中有跌。本周，二手散货船成交量小幅回落，共计成交 9 艘（环比减少 4 艘），总运力 81.94 万 DWT，成交金额 12160 万美元，平均船龄为 13 年。

美国产油量暴增，美国预算法案计划从 2022 年开始出售 1 亿桶（包括出售储备原油），原油市场惨遭空头血洗，并且技术指标显示油价可能进一步下跌，原油 1 月份的上涨功亏一篑、涨幅几乎被清零，布伦特原油期货收于 62.79 美元（周二），环比下跌 7.14%。国际原油运输需求表现依旧萎靡，二手油轮船价全线下跌。本周，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2166 万美元、环比跌 0.19%；74000DWT—2382 万美元、环比跌 0.02%；105000DWT—2599 万美元、环比跌 0.10%；158000DWT—4285 万美元、环比持平；300000DWT—5937 万美元、环比跌 1.35%。当前，国际油轮的租家和货主偏好租用租金较低的老旧船舶运输，导致市场整体运价水平显得更低，油轮市场表现为量增价跌，国际油轮 1 年期期租费率也是缓步下行，大部分油轮船东亏损程度加深，预计二手油轮价格将低位盘整。本周，二手国际油轮成交稀少，共计成交 4 艘（环比减少 1 艘），总运力 67.21 万 DWT，成交金额 6470 万美元，成交船舶平均船龄为 16.50 年。

沿海散货运价大幅下跌，二手散货船价格涨跌互现。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—123 万人民币、环比跌 0.61%；5000DWT—770 万人民币、环比涨 1.01%。春节期间，假期氛围浓厚，工矿、基建企业大范围停产停工，民用电及工业用电需求持续下滑，加上政策性导向限制煤价，



煤炭买卖双方均持续观望，沿海大宗散货运输需求大幅减少，低价揽货现象不断增多，导致运价连续下跌到接近成本价，小部分船东开始选择停、航封存运力。火电厂电煤库存处于低位水平，补库需求堆积到节后，沿海运价继续暴跌可能性不大，预计二手散货船价格稳中看跌。本周，沿海散货船市场询盘减少，成交量寥寥无几。

内河散货运输需求一般，二手散货船价格继续震荡往复。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 4.45%；1000DWT--94 万人民币、环比跌 3.62%；2000DWT--179 万人民币、环比跌 5.27%；3000DWT--301 万人民币、环比涨 3.21%。春节期间，全国各族人民大多在家团圆欢聚，工矿、基建以及房地产基本停滞，内河运输需求清冷，部分船舶短暂停航，船舶成交或有增加，预计内河散货船价格将震荡盘整。本周，内河散货船成交基本活跃，共计成交 75 艘（环比减少 11 艘），总运力 8.34 万 DWT，成交金额 6836 万元人民币。

来源：上海航运交易所

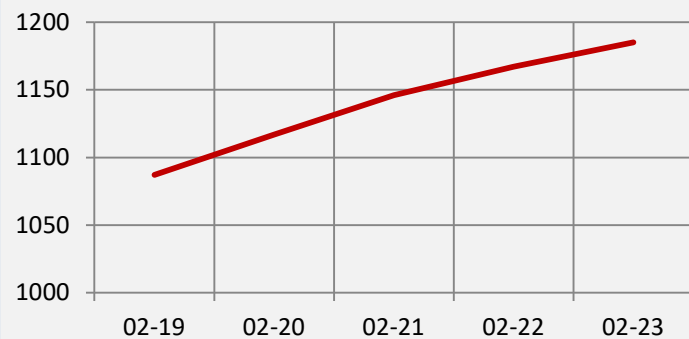
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

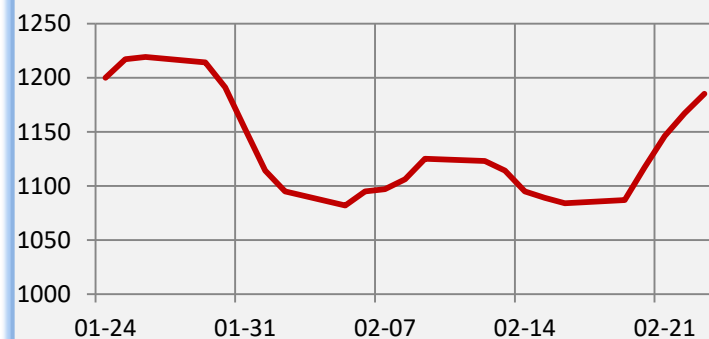
波罗的海指数	2 月 19 日		2 月 20 日		2 月 21 日		2 月 22 日		2 月 23 日	
BDI	1,087	+3	1,117	+30	1,146	+29	1,167	+21	1,185	+18
BCI	1,597	-11	1,678	+81	1,717	+39	1,725	+8	1,722	-3
BPI	1,294	+21	1,333	+39	1,388	+55	1,438	+50	1,481	+43
BSI	840	+3	847	+7	856	+9	871	+15	892	+21
BHSI	517	+2	519	+2	522	+3	529	+7	534	+5



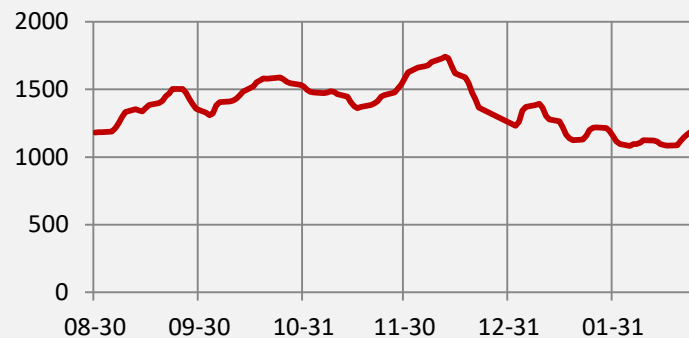
上周 BDI 指数走势



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 07 周	第 06 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	17,000	17,000	0	0.0%
	一年	18,500	18,500	0	0.0%
	三年	16,000	16,000	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	13,000	13,000	0	0.0%
	一年	13,250	13,250	0	0.0%
	三年	12,750	12,750	0	0.0%
Smax (55K)	半年	12,250	12,250	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: 2018-02-20

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Cape Sun 2010 175611 dwt dely Beilun 23/25 Feb trip via Richards Bay redel Dangjin \$15,800 - Panocean

Troodos Sun 2016 84849 dwt dely CJK 20/25 Feb trip via Villanueva redel Japan with sinter ore \$13,500 - NYK

Xing Ji Hai 2017 82204 dwt dely Uraga 27 Feb trip via NoPac redel Japan with coal \$15,000 - NS United

Xenia 2016 82019 dwt dely San Ciprian 25/26 Feb trip via Kamsar redel Skaw-Gibraltar \$15,000 - cnr



Countess I 2013 79234 dwt dely Tianjin 25/28 Feb trip via CIS redel India \$13,500 - cnr

Centurion 2005 76838 dwt dely Mariveles 25/28 Feb trip via Indonesia redel Philippines \$13,500 - Norden

Patricia V 2010 75354 dwt dely Wilhelmshaven 25 Feb trip via Ust-Luga redel Skaw-Gibraltar \$19,000 - SwissMarine

Samatan 2001 74823 dwt dely S China prompt 2 laden legs redel S China \$10,500 - Ausca

Nautical Elisabeth 2015 63800 dwt dely Sauda prompt trip via Continent redel east Mediterranean intention scrap \$17,000 - cnr

Ionic Unicorn 2016 60411 dwt dely North Brazil prompt trip redel Greece intention alumina \$20,500 - cnr

Alonissos 2010 57155 dwt dely Kosichang 22/26 Feb trip via Khanom redel India \$10,000 - Athena Shipping

Tenacity Bay 2008 56843 dwt dely Fangcheng prompt trip via Vietnam redel Bangladesh intention clinker \$13,500 - Hydndai Glovis

Tamarack 2003 50344 dwt dely Mississippi River prompt trip redel Morocco intention coal \$18,500 - Oldendorff

Bunun Champion 2014 45556 dwt dely Continent 01/02 Mar trip via Ireland redel Jubail intention coal \$16,500 - Centurion

(2) 期租租船摘录

Cape Providence 2009 179643 dwt dely CJK spot 11/13 months trading redel worldwide \$20,000 - Louis Dreyfus

Delos 2012 175125 dwt dely Rizhao end Feb 11/13 months trading redel worldwide \$18,500 - Cargill

Pedhoulas Trader 2006 82214 dwt dely CJK 01/15 Mar balance of period min 28 Aug-max 28 Oct 2018 redel worldwide \$14,000 - Shandong



4. [航运市场动态](#)

【马士基称未来对手或将是电商巨头】

谁也没有想到，全球最大的集装箱航运公司竟然开始担心电子商务科技公司的威胁，而阻止亚马逊和阿里巴巴最终变成自己的竞争对手已经成为马士基目前的头等大事。

由于担心亚马逊以及阿里巴巴等全球电商以及航运业务，确保现有业务不会流失。

开始自建物流业务，马士基集团正在整合旗下的港口、物流马士基集团首席执行官 Soren Skou 近日坦言，“如果我们的工作不能让他们满意，那么亚马逊等电商平台对我们的业务就是一个威胁。”“如果我们的工作做得不够好，那么毫无疑问像亚马逊这样的强大公司会考虑自己亲自去做。”

目前，发往亚马逊仓储的货物运输主要由马士基和类似的航运公司处理。海运业现在的问题在于，诸如亚马逊这样的全球电商会如何控制仓储货物的运输问题。对于亚马逊来说，加大对物流的控制力度，可以为自己业务带来更大的灵活性，并帮助其避免仓储中可能出现的爆仓问题。

Soren Skou 认为，整合马士基集团集装箱业务的战略将为亚马逊和其他全球电商提供他们所需的集成供应链，这不仅仅是顺利交付的问题。像亚马逊这样的大型零售商也希望获得更为精准的货运信息，从而能够实现对其供应链的有效管理。

此外，马士基还在推出一项新的数字化战略，让客户通过电话就可以进行业务预订，提高整个行业的现代化程度。

上月中旬马士基宣布了一项重大计划，将与 IBM 联手创建一家合资公司，通过区块链技术打造一个全球贸易数字化平台，以便让跨境贸易货物运输方面的信息流更透明、简化。

Soren Skou 说，这项计划符合公司的新战略，“他们（亚马逊阿里巴巴等客户）希望端到端方式的集装箱海洋运输，我们希望提供全程服务。”

去年初开始，马士基还与阿里巴巴合作，通过阿里旗下的一达通平台对中国发货方提供服务。与船东通过货运代理来预订集装箱舱位的传统不同，马士基等航运公司正逐渐允许货物主经网络直接订舱。

对于马士基来说，这几年已经取得了长足的进步。马士基完成一次集装箱预订需要的时间已经从 2014 年的 2 个多小时缩短到 2016 年的 22 分钟，马士基



希望今年能够把这个时间再次缩短到 2 分钟。

然而，马士基的担心可能来得有点迟。早在 2016 年秋季，亚马逊就获得了海运业务代理授权，介入了海运物流领域。去年初，这家电商巨头至少在 150 个从中国进口的集装箱运输中扮演了货运代理的角色。而亚马逊在物流行业的野心并不止步于现有的陆地运输，以及刚刚起步的海运代理。就目前的种种消息来看，他们打算“海陆空通吃”。

近日，亚马逊准备推出一项名为“Shipping with Amazon”的针对企业的快递服务，或许想和 UPS 以及 FedEx 抢生意。消息公布后，UPS 和 FDX 股价下挫。

据供应链咨询公司 MWPVL International Inc. 的数据，亚马逊租赁了不超过 40 架飞机，在美国大约有 300 个仓库，当中包括订单履行中心、分拣中心和配送站。

英国劳氏船级社（LR）创新战略和研发总监 Luis Benito 表示，通过开发整体化的数字航运系统，像马士基和亚马逊这样的公司可以加快供应链的自动化（产品库 求购 供应）程度。Benito 认为马士基的整合可能意味着能够优化船舶抵达港口时的交货时间。

Benito 表示，“马士基了解市场，其与亚马逊这样的大公司进行业务整合的举措非常明知，他们意识到，亚马逊可能是一个颠覆者，所以最好合作。”

不过，亚马逊要想与马士基、UPS 等行业霸主真正一争高下，还有很长的路要走。报道引述分析人士称，亚马逊目前自己并不持有资产，而是基本上以外包或租赁形式与快递承运商合作，这是一种制约因素。

来源：中国航贸网

【2017 年全球班轮准班率下挫 8.4 个百分点】

据丹麦 SeaIntel 海事咨询公司的数据显示，2017 年，全球班轮准班率下挫至 74.5%，同比下降 8.4 个百分点。

万海航运综合准班率排名第一，为 81.0%，汉堡南美和长荣海运分列第二和第三位，分别为 79.7% 和 79.1%。

SeaIntel 表示，前 18 大班轮公司中，没有一家公司的准班率相比于 2016 年有所提升。

长荣海运和现代商船准班率跌幅最小，分别下降 4.7 个百分点和 5.0 个百分点。而商船三井、太平船务和阳明海运则跌幅超过 10 个百分点，分别为 12.7



个百分点、11.2 个百分点和 10.2 个百分点。

分航线来看，亚洲-北美西海岸去年的准班率为 72.1%，下跌 9.3 个百分点。美森轮船成该航线最值得信赖的航运公司，准班率高达 93.3%，长荣海运次之，为 81.0%。

亚洲-美国东海岸航线的准班率遭遇严重下滑，从 2016 年的 80.4%下降至 2017 年的 66.3%。长荣海运表现最佳，准班率为 72.3%，马士基航运和地中海航运并列第二位，均为 70.5%。

亚洲-北欧和亚洲-地中海航线的准班率分别下降 3.0 个百分点和 9.3 个百分点，为 76.4%和 74.6%。在亚洲-北欧航线上，长荣海运以 82.6%夺得第一名，中远海运名列第二，为 82.5%；在亚洲-地中海航线上，准班率排名第一位的是萨非航运，得分为 95.5%，第二名为长荣海运，得分 79.8%。

跨大西洋航线成为主要航线中表现最为糟糕的航线之一，其准班率下跌超过 10 个百分点。其中，跨大西洋西向航线准班率仅为 67.4%，同比下降 10.5 个百分点，而跨大西洋东向航线准班率为 70.2%，同比下跌 10.6 个百分点。独立集装箱航运（Independent Container Line, ICL）和 Marfret 分别在西向航线和东向航线上表现出色，准班率高达 97.5%和 98.7%。

来源：航运界

【第五大联盟浮出水面？MSC 携手赫伯罗特，ONE 和现代商船签署新 VSA】

马士基航运公司收购汉堡南美之后，集装箱行业的顶尖企业正在组建亚洲和拉美的新航线联盟。

亚洲和南美洲西海岸几家最大的航运公司之间的新合作将在今年 4 月初开始。

此次合作的参与者包括赫伯罗特，MSC，日本新的集装箱合并企业 Ocean Network Express (ONE)和韩国现代商船（HMM），该合并企业是对马士基收购汉堡南美将带来的服务发生重大变化作出的反应，拉丁美洲在马士基收购汉堡南美之后成为该公司最大的贸易通道。

欧洲航运公司 MSC 和 Hapag-Lloyd 与亚洲同行 HMM 和 Ocean Network Express (ONE)携手合作，在亚洲至南美洲西海岸开展船舶共享协议。

HMM 在新闻发布会上表示，新组建的联合服务将从 4 月初开始，通过三条航线服务把南韩，中国，日本和台湾与墨西哥，秘鲁，智利和哥伦比亚西海岸连接起来。



HMM 官方人 员说：“HMM 将提供可靠的”南美洲亚西海岸“服务，具有竞争性的运输时间和准班率。”

“基于这种联合服务，HMM 希望巩固其在南美洲远东 - 西海岸市场的高增长潜力，HMM 将通过服务来获取其最大的利润。”

新的服务

马士基航运公司和汉堡南美都宣布了与马士基航运公司收购这家德国航运公司有关的亚洲和拉丁美洲之间的新服务。

马士基宣布，从 4 月初开始，运营商将开始在巴西和哥伦比亚等国家的航线上开通亚洲和拉丁美洲之间的一些新服务，并承诺减少运输时间和更大的港口覆盖范围。该计划还将影响南美智利和秘鲁的服务。

汉堡南美同时宣布，该航空公司将于 4 月份在亚洲，南美西海岸，墨西哥，中美洲和加勒比地区之间建立一个新的服务网络。

这个新的网络将取代汉堡南美目前与其他航运公司的船舶共享协议（VSA）。像马士基航运一样，汉堡南美也承诺更快的运输，更多的航班和更大的灵活性。

来源：搜航网

【3 月 1 日起达飞调整亚洲至地中海运费】

法国航运巨头达飞轮船 (CMA CGM) 宣布将於 2018 年 3 月 1 日起调整亚洲至地中海航线运费。

西地中海港口的运费将调整为 950 美元/TEU、1,700 美元/FEU、1,750 美元/四十呎高柜及 1,750 美元/四十呎冷藏箱。

亚得里亚海港口的运费将调整为 1,000 美元/TEU、1,800 美元/FEU、1,850 美元/四十呎高柜及 1,850 美元/四十呎冷藏箱。

黑海、东地中海及叙利亚港口的运费将调整为 1,300 美元/TEU、1,900 美元/FEU、1,900 美元/四十呎高柜及 1,900 美元/四十呎冷藏箱。

来源：中国航贸网



5. 船舶市场动态

【年报—国际船舶市场展望】

2017 年，国际航运市场稳步改善，造船市场也出现转机，新船成交量反弹，“交付难”局面也有所缓解。然而，新船价格持续在谷底徘徊，船厂生存依然艰难。

2018 年，国际经贸发展预期稳健，航运市场有望进一步趋稳向好，对造船市场的回升发挥积极作用。但现阶段，船舶工业依然面临着运力和产能双双过剩的结构性矛盾，基本面依然较为脆弱，复苏之路难免遭遇诸多挑战和不确定性。

2017 年新船成交量大增翻番，新船价格仍在谷底徘徊

2017 年以来，受航运市场向好、新船价格低位等多重利好刺激，船东的新船投资信心与意愿逐渐加强，再加上货主与租赁公司的推波助澜，全球造船市场新船需求大幅反弹。

2017 年全球新造船市场全年累计成交新船订单 7264 万载重吨，同比大幅增长 133%。从全年市场走势来看，2017 年初，航运市场向好态势增强，船厂加大营销力度，部分船东已出现订船意向，并逐步释放订单。随着二手船与新船价差不断缩小，船东的新船投资积极性日趋增强。同时，淡水河谷、嘉吉等货主也趁市场尚在调整之际，释放了长期租船协议，进一步推升新船成交量。特别是 2017 年 9 月份，一批超大型集装箱船、VLOC 订单集中生效，单月成交量突破 1400 万载重吨，创近两年月度最高水平。第四季度，造船市场行情略有回落，但临近岁末，船东考虑到船厂年后存在提价可能，大多执行了前期合同的备选订单，或者落实了洽谈已久的订单意向，造船市场再度迎来一轮订单小高潮。

但也需要清醒认识到，2017 年成交量的反弹，是在此前几年市场连续单边下行后出现的周期性机会，与“十一五”和“十二五”期间的亿吨以上的成交水平相比，现阶段造船市场依旧处于谷底调整状态。

与此同时，新船价格谷底徘徊，意欲盘升，而船厂盈利难的问题仍在延续。

由于 2016 年造船市场出现“订单荒”的局面，船厂手持订单量急速萎缩，为缓解未来开工缺口的压力，2017 年年初，韩国造船企业率先采取下调毛利空间、低价抢单的策略，开启了造船市场的价格战。特别是在超大型集装箱船项目和淡水河谷的 VLOC 项目中，价格厮杀空前激烈。但另一方面，年内船用钢板价格单边快速上行，持续抬高船厂的造船成本和心理价位底线，从而不断挤压新订单的盈利空间，甚至打破了盈亏平衡。年中之后，受成本和船位



因素支撑，主力船型的新船价格基本止跌企稳，部分市场需求较为活跃的典型船型，新船价格开始出现上涨。从指标看，2017 年第一季度，克拉克森新船价格指数和新造船价格中国指数，分别触底至 121 点和 940 点，此后盘整回升，并于 2017 年 12 月份分别回升至 125 点和 1016 点。

二手船市场方面，则进一步升温，实现量价齐升，而船舶拆解力度有所减弱。

2017 年年初，航运市场运价走高，而二手船价格严重脱离实际资产价值，激发了船东的收购热情。再加上油轮、散货船领域船东的大规模并购重组，二手船市场急剧升温，全年交易量达到创历史新高的 9425 万载重吨，同比增长 32%。随着交易量的增长，二手船价格也水涨船高，尤其是好望角型散货船和卡姆萨尔型散货船。各船龄的散货船年内累计涨幅超过 30%，其中，5 年船龄的二手船价格，已经升至新船价格的八成左右。

拆解市场行情则有所回落。由于过去几年船舶已大规模送拆，当前船队的拆解空间明显萎缩，2017 年全球船舶拆解量为 3518 万载重吨，同比减少 21%。另一方面，随着航运市场企稳上行和二手船价值逐步回归理性，船东拆解老旧船舶的积极性开始减弱，老旧船舶平均拆解船龄也由 2016 年的历史最低水平 26.6 年，延长至目前的 29.1 年。

主力船型回升，中国资本涌入

从成交结构看，2017 年，受总体与细分市场因素影响，油散集三大主力船型市场的新船需求，均较上一年的历史低谷水平出现明显反弹，部分细分船型成为需求热点。

集装箱船方面，2017 年全球累计成交 69.7 万 TEU，同比增长 133%。但细分船型两极化的特点突出，其中，万箱以上船型订单 29 艘，包括 20 艘 22000TEU 超大型集装箱船，支线船订单 79 艘，与 2016 年相当，其余中型船舶市场仍处于寒冬。

散货船市场抄底氛围浓厚，新船订单呈加速释放态势，全年累计成交 3251 万载重吨，同比增长 133%。其中，VLCC 市场持续放量，共成交 27 艘，其中来自淡水河谷项目的订单达 26 艘。此外，卡姆萨尔型船、纽卡斯尔型船以及超灵便型船市场也较为活跃。

油轮成交量升至 2985 万载重吨，同比增长 174%。其中，VLCC 新船订单多达 48 艘，大中型原油轮和成品油轮的成交量均大幅增长。

此外，液化气船市场也明显回升，2017 年累计成交 338 万立方米，同比增长 80%，其中包括 12 艘 VLGC 和 17 艘大型 LNG 船。

2017 年造船市场的另一大特点是，中国资本持续注入，欧美与韩日船东再生激情。



2017 年造船市场订单来源较 2016 年更趋多元。具体来看，中国船东表现仍旧强势，特别是中资金融租赁公司，加大了与货主、航商合作力度，下单总量超过 1100 万载重吨，对造船市场起到重要推动作用。再加上中小船东助力，全年中国船东订造新船 1433 万载重吨，全球占比近 20%，继续领跑全球市场。

欧美船东方面，过去一年，主流欧美船东以及基金机构的投资热情，逐步由二手船市场蔓延到新造船市场，2017 年年初掀起了散货船和油轮的订造热潮，成为新船成交量反弹的催化剂和重要支撑。其中，希腊船东全年累计下单 1237 万载重吨，远超前一年，全球份额升至 17%，仅次于中国。新加坡和挪威船东也分别投放了 465 万载重吨和 382 万载重吨的订单量。

2017 年造船市场的一大看点是韩国船东的异军突起。尽管韩国航运业总体规模相对有限，但韩国船东下单十分积极，除市场内在条件外，韩国航运业与造船业之间千丝万缕的关系、国内政府与金融机构的引导作用，以及淡水河谷 VLOC 长租协议带来的商业契机等因素，都成为韩国船东下单的重要动力。2017 年，韩国船东累计下单 911 万载重吨，达到 2016 年的 17 倍之多，全球市场份额接近 13%，创历史最高占比。

2017 年，中日韩三国船厂累计接单 6757 万载重吨，全球份额之和达 93%。其中，中国船厂新船接单量 3223 万载重吨，同比增长 79%，全球市场份额超过 44%，稳居首位。韩国船厂在 2017 年累计接单 2777 万载重吨，同比翻两番有余，全球市场份额升至 38%。2017 年，造船市场的行业集中度进一步提升，全球前十大造船集团的订单占有率达 83.5%。

2018 年船舶市场总体向好，新船价格或小幅上涨

2018 年，航运市场总体有望趋稳向好，新造船需求或稳重有升。

目前，造船市场的手持订单规模已明显缩小，再加上老旧船舶的持续淘汰，全球船队运力增长速度仍将维持在 3%左右，持续低于海运量增速，航运业过剩运力有望进一步消化和吸收。从主要船型市场看，集装箱运输市场和干散货运输市场的运力供需关系将持续改善，市场基本面将得到夯实。但油轮运输市场和液化天然气海运市场，运力过剩问题仍将十分突出，短期存在承压风险。

随着航运市场的进一步趋好，船东经营状况稳步改善，新船投资能力将得到加强。同时，造船企业仍将推行积极的营销策略，刺激船东投资订船。此外，压载水公约、Tier III 等环保规定的实施，也将利好造船市场。预计 2018 年，全球造船市场新船成交量有望达到 7500 万载重吨左右。

从细分船型市场看，集装箱船方面，除超大型集装箱船外，其他船型市场将有不同程度提振。散货船市场将较为活跃，但 VLOC 需求将随着淡水河谷运输协议的尽授而回落。油轮方面，仅中小型成品油轮的需求相对可观，大型油轮市场或将下行。此外，液化天然气船、汽车运输船、客滚船等少数特种船市场，仍然值得关注。



2018 年的新造船价格，存在小幅上涨的可能。

未来短期内，钢材等原材料价格上涨，将对造船成本构成刚性支撑。再加上过去两年已有许多造船企业被迫退出造船市场，造船业的供需平衡得到一定程度的改善。未来，国际新船价格将存在小幅上涨的可能，部分高技术、高附加值船舶与市场热点船型的价格，有望出现较为明显的上涨。

总体来看，现阶段船舶市场复苏仍面临着运力和产能双双过剩的结构性矛盾困扰，基本面依然十分脆弱，船东对市场的微小变化也空前敏感，产业链中任何一环的波动，甚至是小小的插曲，都可能引发蝴蝶效应。市场步入正轨需要自律，但从国际金融危机后的经验看，资本的逐利性和买卖双方的非理性，往往对市场产生随机性影响。因此，船舶市场的复苏之路仍存在诸多挑战和不确定性，后市发展需要密切关注。

来源：中国船舶工业经济与市场研究中心

【仅 12 艘！上周全球新造船市场订单量回落】

根据 Golden Destiny 的最新周报，上周船东共订造了 12 艘新船，包括 10 艘散货船、1 艘油船和 1 艘邮轮，总运力达到 1225000 载重吨，其中有 4 艘新船具体造价并未公布，剩余 8 艘新船总投资成本约为 3.123 亿美元，新船订单量和之前一周相比下跌 33%。

Clarksons Hellas 统计显示，在散货船领域，2020 Bulkera 在新时代造船下单订造了 4 艘 208000 DWT Newcastlemax 型散货船，预计将在 2020 年交付；Foremost Maritime 在外高桥造船下单订造了 4 艘 208000 DWT Newcastlemax 型散货船，预计将在 2020 年下半年和 2021 年上半年交付；裕民航运在北船重工下单订造了 2 艘 325000 DWT VLOC，预计将在 2020 年下半年交付；SK Shipping 在大连船舶重工下单订造了 2 艘 325000 DWT VLOC，预计将在 2021 年上半年交付；M-Maritime 在三井造船下单订造了 2 艘 60000DWT Ultramax 型散货船，预计将在 2019 年和 2020 年上半年交付；M-Maritime 在 Saiki 下单订造了 1 艘 37000DWT 灵便型散货船，预计将在 2020 年交付。

在油船领域，Pantheon Tankers 在 STX 造船 (Jinhae) 下单订造了 2 艘 50,000 DWT MR 型成品油船，预计将在 2019 年第四季度交付；Torm 在广船国际下单订造了 2 艘 75,000 DWT LR1 型油船，预计将在 2020 年上半年交付。

在集装箱船领域，海丰国际在扬子江船业下单订造了 2 艘 2,400 TEU 集装箱船，预计将在 2020 年上半年交付。

在液化气船领域，日本邮船在现代三湖重工下单订造了 1 艘 174,000cbm LNG 船，预计将在 2020 年上半年交付。

来源：国际船舶网



6. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	n/a	n/a	n/a	n/a
Hong Kong	385.00	390.00	588.00	n/a
Tokyo	415.00	420.00	n/a	720.00
Busan	n/a	n/a	n/a	n/a
Fujairah	368.00	470.00	n/a	675.00
Istanbul	n/a	n/a	n/a	n/a
Rotterdam	355.00	385.00	558.00	n/a
Houston	355.00	n/a	585.00	n/a
Panama	365.00	n/a	620.00	n/a
Santos	383.00	414.50	n/a	704.00

截止日期: 2018-02-23

◆ 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 06 周	第 05 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	2,700	2,700	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,500	2,500	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,230	2,200	30	1.4%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 06 周	第 05 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,350	8,350	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,600	5,600	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	4,300	4,300	0	0.0%
MR	52,000	3,500	3,500	0	0.0%

截止日期: 2018-02-20

(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	319,000	Hyundai Samho, S.Korea	2019	Sinokor - S. Korean	8,350	Tier III
2	TAK	300,000	Hyundai HI, S.Korea	2019	H-Line Shipping - S. Korean	8,500	Tier III, against T/C to GS Caltex
2+1	BC	63,000	COSCO Yangzhou, China	2020	Union Maritime - U.K	Undisclosed	
2	CV	15,226 teu	Hyundai HI, S. Korea	2019	Maersk Line - Danish	Undisclosed	options declared
4	CV	1,800 teu	Hyundai Mipo, S.Korea	2019	Undisclosed	Undisclosed	
1	CRUISE	2,894 pax	Meyer Turku, Finland	2023	TUI Cruises - German	Undisclosed	
2+2	ROPAX	12,000	GSI, China	2021-2022	DFDS - Danish	Undisclosed	

◆ 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
SILVER ROAD	BC	185,820		2002	Japan	1,570	Times Navigation - Greek	
NEW DALIAN	BC	180,371		2010	China	2,400	Undisclosed	
CEMTEX THRIFT	BC	80,230		2000	Taiwan	1,010	Chinese	
IONIAN EAGLE	BC	74,085		2001	S.Korea	940	Chinese	
MONTE PELMO	BC	72,917		2000	S.Korea	800	Indonesian	
DA CHENG	BC	57,300		2010	China	1,330	Shanghai Changhang - Chinese	
LA FRESNAIS	BC	39,300		2018	China	2,000	Ocean Yield - Norwegian	**incl. 12-yrs BBB together with 10% sellers credit
LA LOIRAIS	BC	39,300		2018	China	2,000	Ocean Yield - Norwegian	
FORMENTERA	BC	34,734		2011	China	1,130	Norwegian	



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
KOTA PURI	CV	33,406	2,600	2008	Japan	1,225	Undisclosed	
HEUNG-A ASIA	CV	18,181	1,030	1998	Japan	365	Chinese	
SCHLIEMI RICKMERS	CV	50,497	4,253	2010	China	1,150	Navios - Greek	

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
HYUNDAI ULSAN 3012	TAK	318,953		2019	S. Korea	8,375	Ocean Yield - Norwegian	*incl. 15-yrs BBB together with sellers credit
HYUNDAI ULSAN 3013	TAK	318,953		2019	S. Korea	8,375	Ocean Yield - Norwegian	
HYUNDAI ULSAN 3014	TAK	318,953		2019	S. Korea	8,375	Ocean Yield - Norwegian	
HYUNDAI ULSAN 3015	TAK	318,953		2019	S. Korea	8,375	Ocean Yield - Norwegian	
RIDGEBURY SALLY B	TAK	105,672		2003	Japan	930	Eurotankers - Greek	
MAERSK PRIVILEGE	TAK	105,483		2003	Japan	1,270	Winson Oil - Hong Kong	
HAFNIA AUSTRALIA	TAK	74,540		2010	S. Korea	Undisclosed	Japanese	12-yrs BB with p.o 4-yrs
BRITISH TRANQUILITY	TAK	47,210		2005	S. Korea	1,200	Undisclosed	en bloc each
BRITISH COURTESY	TAK	47,210		2005	S. Korea	1,200	Undisclosed	
BRITISH SERENITY	TAK	47,192		2005	S. Korea	1,200	Undisclosed	
HUASCAR	TAK	35,722		1992	Japan	280	Peninsula Maritime-Greek	auction plus 200,000 ROB
SPEED PIONEER	TAK/CRU	70,514		2000	Japan	600	Chinese	
EPIC ST. JOHN	TAK/LPG	5,214		1998	Japan	500	FGAS - Vietnamese	
SEA SAWASDEE	TAK/LPG	4,187		1995	Japan	Undisclosed	FGAS - Vietnamese	

◆ 上周拆船市场回顾

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	
POROS	TAK	284,170	41,436	2000	Japan	440	as is Khor Fakkan, inc.ROB	
KRITI BREEZE	TAK	134,441	21,642	1996	S. Korea	430	as is Khor Fakkan	
MOSCOW	TAK	106,553	16,289	1998	Japan	420	as is Singapore	
MOSCOW KREMLIN	TAK	106,521	16,321	1998	Japan	430	as is Singapore	
COTOPAXI	TAK	66,100	12,176	1999	S. Korea	420	as is Singapore	
LIMAR	TAK	46,162	9,548	1996	S. Korea	undisclosed	as is Fujairah	
KIKI	TAK/ASP	46,724	11,916	1999		438	full sub cont options, old sale	
KUBAN	TAK/CRU	106,562		2000	Japan	420	as is Singapore	



◆ 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
2018-02-23	634.82	782.76	5.9465	81.139	885.95	61.627	890.24	183.54	17026.0
2018-02-22	635.3	779.66	5.904	81.19	883.7	61.482	893.73	183.8	16979.0
2018-02-14	634.28	783.43	5.885	81.094	880.68	62.045	908.96	188.63	17105.0
2018-02-13	632.47	777.4	5.8159	80.876	875.69	62.245	914.26	188.32	17140.0
2018-02-12	630.01	771.83	5.7935	80.57	870.42	62.506	926.3	190.87	17220.0

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。