



全一海运市场周报

2018.04 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2018.04.09 - 04.13\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求总体平稳 航线运价涨跌互现】

本周中国出口集装箱运输市场总体需求依旧处于恢复态势，由于各地区近期经济表现有所差异，不同航线运价走势出现分化，综合指数小幅上涨。4月13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659.74点，较上期上涨0.9%。

欧洲航线：据研究机构Markit发布的数据显示，欧元区3月综合PMI终值55.2，创2017年1月以来新低，显示出欧洲经济复苏步伐后劲不足。近期货量一直保持恢复性增长，但增速比较缓慢，加之运力投放逐步增加，供需基本面并未能得到有效改善，上海港船舶平均舱位利用率徘徊在90%左右，市场运价走低。4月13日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为585美元/TEU，较上期下跌5.2%。地中海航线，市场情况基本与欧洲航线类似，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%左右，运价小幅下跌。4月13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，较上期下跌2.6%。

北美航线：据ADP就业数据公司发布的数据显示，美国3月ADP就业人数增加24.1万人，较前值增长，显示美国就业情况继续处于良好态势，对当地居民消费及运输需求保持增长态势起到积极作用。本周货量保持增长，供求关系良好，上海港船舶平均装载率升至95%左右，即期市场订舱价格小幅上涨。4月13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1152美元/FEU、2192美元/FEU，较上期分别上涨2.1%、2.0%。

波斯湾航线：市场出现回暖迹象，运输需求小幅增长，部分航商通过停航等措施控制总体运力规模，供求关系有所改善，上海港船舶平均装载率升至85%左右，市场运价企稳反弹。4月13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327美元/TEU，较上期上涨5.1%。

澳新航线：整体市场表现低迷，运输需求较为疲软，虽然航商继续控制总体运力规模，但未能有效改善供需基本面，上海港船舶平均装载率徘徊在80%左右，市场运价继续走低。4月13日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为846美元/TEU，较上期下跌4.2%。

南美航线：运输需求继续保持增长态势，供求关系略显紧张，上海港船舶平均装载率在95%左右。受此支撑，部分航商提高订舱价格，市场运价大幅上涨。4月13日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为2094美元/TEU，较上期大涨22.7%。



日本航线：本周货量基本稳定，市场运价总体平稳。4月13日，中国出口至日本航线运价指数为725.50点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【市场观望情绪浓厚 运输需求持续低迷】

本周，淡季因素影响持续，下游观望情绪不减，沿海散货运输需求依旧低迷，运力过剩局面难有改善，船东心态较弱，运价低位震荡。4月13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989.45点，较上周下跌0.9%。

煤炭市场：本周，沿海煤炭运输市场依旧“死气沉沉”，运价徘徊于低位。目前，多重利空重重围绕煤炭市场。需求层面，据统计，13日沿海六大电厂日耗煤量仅67.7万吨，存煤量却持续运行于1400万吨之上，存煤可用天数近21天。由于正值上半年的煤炭需求淡季中期，不仅当前用煤需求持续低迷，且之后近两个月的时间内难有明显好转，煤价下跌仍将延续一段时间。本期，环渤海动力煤现货指数5500大卡583元/吨，环比继续下行24元/吨。面对上述情况，下游电厂维持较重的观望情绪，机组检修力度加大，采购拉运以计划运量为主。4月7日至30日大秦线进行春季集中检修，但面对持续低迷的需求，供给端的利好已难以刺激下游采购积极性，预期可谓踏空。综上所述，煤炭现货成交量低位导致运输市场货源稀缺，成交氛围冷清，即便多数内外贸兼营船已转运国际航线，但运力依旧过剩，悲观情绪蔓延，沿海煤炭运价低位震荡。

4月13日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1011.19点，较上周下跌0.9%。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24.6元/吨，较上周五下跌0.1元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为26.8元/吨，较上周五下跌0.1元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为33.3元/吨，与上周五持平。华南市场更为低迷，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为29.1元/吨，较上周五下跌0.7元/吨。

金属矿石市场：钢材现货成交稳步提升，价格持续上涨，市场心态较为积极，终端需求正加速释放。但钢厂近日补库热情依然偏低，多数钢厂仍以按需采购为主，港口现货成交情况一般，成交未明显放量。沿海金属矿石运输市场运价同样徘徊于低位，4月13日，沿海金属矿石货种运价指数报收962.26点，较上周下跌0.7%。

粮食市场：近期，玉米市场成交清淡，虽然南北粮食价格未倒挂，但发运利润有限，贸易商发货积极性普遍不高。同时，临储拍卖于4月12日启动，用粮企业采购普遍谨慎，尤其拍卖公告正式公布后，大家对于玉米市场的看空反映比较大。受此影响，粮食运输市场低迷态势延续，货源稀缺，发运港装船数量低位运行，运价继续下跌。4月13日，沿海粮食货种运价指数报收756.26点，较上周下跌6.0%。

国内成品油市场：本周成品油运输市场行情呈现较好走势，地炼发运需求出现好转，发运以大货量为主。同时由于货源不足，部分船舶压港等货，可用运力



缩减，大船略显紧俏，部分船期甚至已排至下月。利好推动，沿海成品油市场运价上扬。4月13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970.55点，较上周上涨0.3%；其中市场运价成分指数报收913.06点，较上周上涨0.6%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【中小型船持续下跌 综合指数震荡下行】

复活节和清明节假期后，国际干散货运输市场各船型运价有涨有跌，海岬型船受益于太平洋市场船运活跃拉动，止跌回升；巴拿马型船和超灵便型船因煤炭等货盘偏少，运力较多，运价继续承压下行，远东干散货综合指数震荡下跌。4月12日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为879.08点，运价指数为781.96点，租金指数为1024.77点，较上期（4月3日，下同）分别下跌3.2%、1.7%和4.8%。

海岬型船市场：本周海岬型船市场先抑后扬。上周，欧洲复活节以及亚洲清明假期，市场表现安静，加上周末巴西铁路事故进一步打击市场，巴西图巴朗至青岛航线运价跌至13美元/吨之下的年内最低。本周受太平洋市场活跃气氛以及油价上涨影响，巴西图巴朗至青岛航线回稳至13美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为13.013美元/吨，较上期下跌6.3%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为10.308美元/吨，较上期下跌2.9%。太平洋市场，本周澳洲矿商出货积极，市场气氛有所改善，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价回升至近6美元/吨。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为5.906美元/吨，较上期上涨4.9%；中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为10217美元，较上期上涨8.9%。

巴拿马型船市场：本周巴拿马型船市场延续下跌走势。太平洋市场，进入二季度煤炭需求淡季，国内煤价持续下跌，电厂库存仍处于高位，据悉国内部分港口已限制进口煤业务，贸易商和电厂采购较为谨慎，煤炭货盘较少，太平洋市场总体平淡，租金、运价继续下跌。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为11213美元，较上期下跌9.0%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为10486美元，较上期下跌10.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.456美元/吨，较上期下跌4.0%。粮食航线，南美市场粮食货盘尚可，由于空放运力较多，运价小跌；周末燃油价格大涨，粮食运价止跌企稳。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为33.805美元/吨，较上期微跌0.8%。据悉，4月4日，我国宣布对原产于美国的大豆等14项106项商品征收25%的关税，实施日期将视美国政府对我国商品加征关税实施情况。对美豆加征关税将使全球大豆贸易量受到一定影响，对巴拿马型船和超灵便型船市场带来一定利空。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场单边下行。镍矿方面，因菲律宾和印尼天气不好，出货较慢，且下游需求也不高，市场镍矿货盘较少。钢材和煤炭货盘也较少，超灵便型船市场整体气氛疲软，租金、运价水平延续下跌走势。周四，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为9645美元，较上期下跌9.2%；新加坡经印尼至中国南方航线TCT日租金为12100美元，较上期下跌6.3%；中国渤海湾内-东南亚航线TCT日租金为8705美元，较上期下跌9.3%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为7.929美元/吨，较上期下跌3.9%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为8.944美元/吨，较上期下跌3.0%。



(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价波动下降 成品油运价小幅下降】

中国国家主席本周二博鳌论坛上表态，中国将主动扩大进口。美国总统周四回应，这将带来两国彼此不加征关税的可能性。中美贸易战危机有所缓解，国际油价出现上跳行情。布伦特原油期货价格周四报 72.09 美元/桶，较上期上涨 5.9%。随着进入传统的运输淡季，全球原油运输市场大中型船运价继续下行，阿芙拉型船运价稳中有涨，综合水平波动下降。中国进口 VLCC 运输市场船多货少、运价下跌。4 月 12 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 562.91 点，较上期下跌 10.3%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场船多货少，运价跌幅较复活节前放大。中东航线 5 月初货盘还未放出，4 月底仍剩少量货盘，前期压港船舶缓慢释放，运力重新聚集，供需状况再度恶化，运价一路下滑。西非航线活跃度更低，呈量价齐跌走势。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS41.12，较上周二下跌 11.7%，CT1 本期的 5 日平均为 WS43.41，较上期下跌 7.2%，等价期租租金（TCE）平均 1.03 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS41.33，下跌 8.4%，平均为 WS43.07，TCE 平均 1.2 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场欧洲航线运价下降，亚洲航线运价上升。西非至欧洲市场运价从 WS56 逐渐跌至 WS52（TCE 不足 0.2 万美元/天）。一艘 13 万吨级船，西非至地中海，4 月 22 日货盘，成交运价为 WS55。地中海和黑海航线运价小幅下降至 WS73，TCE 不足 0.4 万美元/天。中东至地中海的货盘成交活跃，运价逐渐提高。一批 14 万吨级船，巴士拉至地中海，4 月中下旬货盘，成交运价从 WS26 逐渐提高至 WS40。伊朗至地中海运价在 WS42 至 WS45 之间。波斯湾至印度航线运价在 WS70 上下。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场运价稳中有涨。波罗的海短程运价从 WS70 以下回升至 WS85，TCE 达到 1.0 万美元/天。其他航线运价基本平稳。跨地中海运价维持 WS77 上下，北海短程运价小幅上升至 WS96，2 条航线的 TCE 仍在保本点以下。7 万吨级船加勒比海至美湾运价维持 WS90 水平（TCE 约 0.2 万美元/天）。亚洲行情运价更为稳定，波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价都保持在 WS85，TCE 分别为 0.25 万、0.55 万美元/天。中国进口航线未见成交报道。

国际成品油轮（Product）：本周成品油运输市场石脑油运价下跌 WS10，大西洋航线运价稳中有升，综合水平保持小幅下降态势。波斯湾至日本航线 7.5 万吨级船运价跌至 WS90（TCE 大约 0.7 万美元/天），5.5 万吨级船运价跌至 WS109（TCE 约 0.8 万美元/天）；印度至日本 3.5 万吨级船运价跌至 WS133（TCE 约 0.55 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价小幅上升至 WS87 左右（TCE 仍在保本点附近）；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价大幅提升至 WS135（TCE 约 0.6 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 小幅提高至 0.8 万美元/天。



(5) 中国船舶交易市场

【内河货船成交萎缩 综合指数小幅上涨】

4月11日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为790.55点，环比微涨0.91%。其中，国际散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别微涨0.65%、2.23%；国际油轮船价综合指数和沿海散货船价综合指数微跌0.09%、0.47%。

受国际干散货主要进出口国假期（中国清明节、西方复活节）影响，双边贸易减少，实际海运量清淡。中国北方和长江沿线受恶劣天气影响而封港，滞留了大量可用运力，运价稍有反弹。BDI指数7连跌后本周小幅连涨，周二收于974点，环比下跌4.04%，二手散货船价格涨跌各异。本期，5年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1334万美元、环比涨3.53%；57000DWT--1516万美元、环比涨0.12%；75000DWT--2051万美元、环比跌0.40%；170000DWT--2982万美元、环比跌0.46%。近期，中美贸易摩擦可能影响钢铁、铁矿石和粮食货物的运输，贸易保护主义抬头，其他国家复制，在一定程度上影响了船东、货主、货代等各方对未来运价的心理预期，未来国际干散货运输市场波动加剧，预计二手散货船价格短期或小幅下跌。本周，二手散货船成交活跃，共计成交15艘（环比增加4艘），总运力82.96万DWT，成交金额18910万美元，平均船龄为8.27年。

特朗普“幺蛾子”不断，白宫中的鹰派越来越多，宣布对俄制裁后不久，便开启中美贸易摩擦，接着谴责叙利亚化武考虑动用多项战争选项，市场避险情绪被点燃，国际原油价格筑底反弹。布伦特原油期货收于68.65美元（周二），环比上涨1.42%。国际原油运输总体需求依旧是死水一潭，二手油轮船价低位横盘。本周，5年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2191万美元、环比跌0.23%；74000DWT--2389万美元、环比涨0.02%；105000DWT--2562万美元、环比跌0.09%；158000DWT--4234万美元、环比持平；300000DWT--5922万美元、环比跌0.11%。有消息称，中东、中国以及美国预计在本年度都将提升自己的出货量，供给端的新造船数量也在显著降低，市场供需关系或将进一步改善。英国劳氏日报最新一期的市场调查显示，2018年油轮预期收益与前一期变化不大，认为市场终将复苏，但不会太快到来。国际油轮运价租金仍在下滑，预计二手油轮价格以低位震荡为主。本周，二手国际油轮成交量一般，共计成交7艘（环比增加2艘），总运力71.50万DWT，成交金额11760万美元，成交船舶平均船龄为15.14年。

沿海运输散货运输市场淡季特征凸显，运价处于下行通道，二手散货船价格继续下跌。本周，5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--114万人民币、环比跌0.48%；5000DWT--749万人民币、环比跌0.46%。国内火电厂加大检修力度，钢厂复产积极性不高，南北粮食贸易进入临储政策拍卖敏感期，市场货盘稀少，运价跌至低位震荡，预计散货船价格短期稳中有跌。本周，沿海散货船成交稀少，买家以观望为主。

内河散货运输需求一般，运价小幅波动，二手散货船价格涨多跌少。本周，5年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--49万人民币、环比跌1.22%；1000DWT--98万人民币、环比涨2.77%；2000DWT--190万人民币、环比涨0.95%；3000DWT--300万人民币、环比涨1.49%。摇号、首付70%、三价合一，新一轮楼市调控“杀手锏”在国内复制来袭，对内河建材运输是利空因素，预计内河散货船价格将震荡往复。本周，内河散货船成交量大幅回落，共计成交42



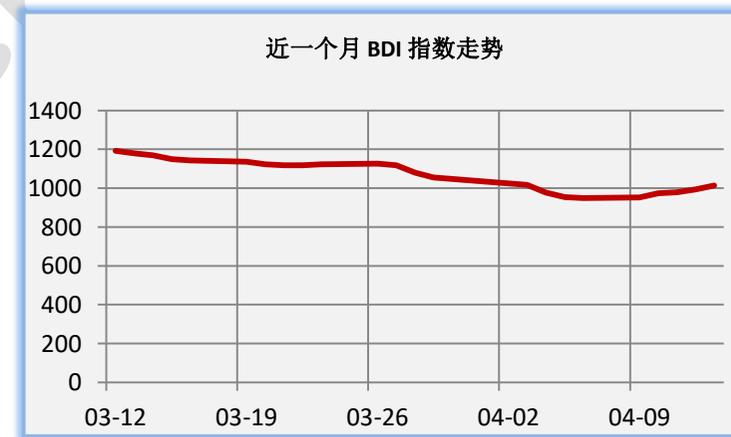
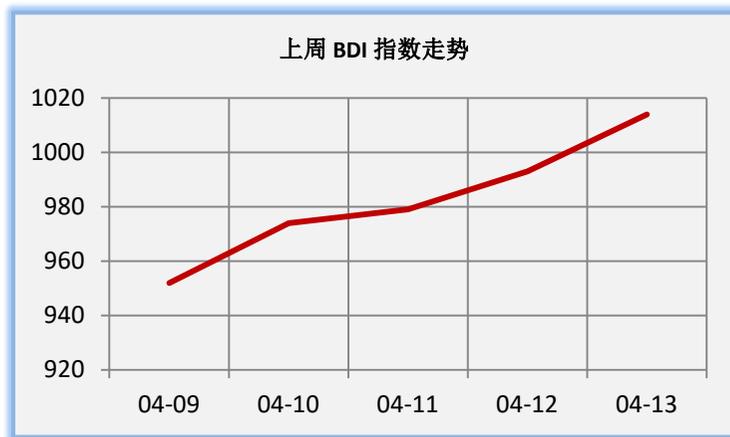
艘（环比减少 129 艘），总运力 11.04 万 DWT，成交金额 7312 万元人民币。

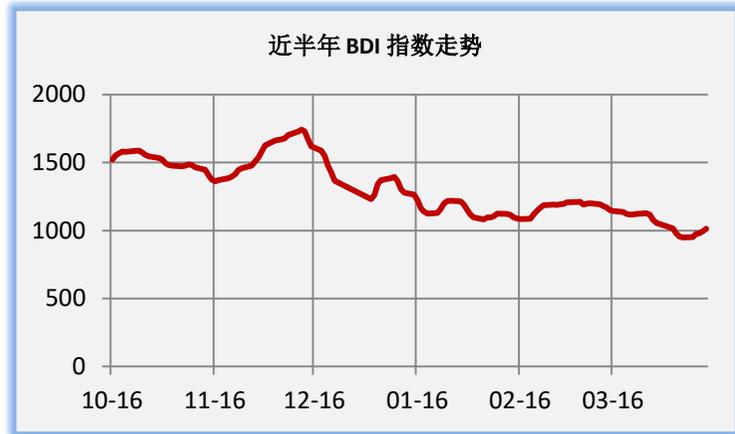
来源：上海航运交易所

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	4月9日		4月10日		4月11日		4月12日		4月13日	
BDI	952	+4	974	+22	979	+5	993	+14	1,014	+21
BCI	854	+30	930	+76	940	+10	982	+42	1,038	+56
BPI	1,315	-2	1,319	+4	1,325	+6	1,335	+10	1,351	+16
BSI	1,024	-8	1,016	-8	1,014	-2	1,014	0	1,013	-1
BHSI	638	-5	636	-2	634	-2	630	-4	628	-2





3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Karlovasi 2016 82354 dwt dely Jiangyin 17/20 Apr trip via NoPac redel Singapore-Japan \$14,000 - Raffles

Ocean Scallion 2013 82215 dwt dely EC South America 28 Apr/02 May trip redel Singapore-Japan \$16,250 + \$625,000 bb - Raffles

Key Action 2010 82168 dwt dely EC South America 07 May trip redel Singapore-Japan \$16,750 + \$675,000 bb - Cargill

Nord Pluto 2014 82023 dwt dely Vostochny 16/18 Apr trip via NoPac redel Singapore-Japan \$14,000 - Louis Dreyfus

Ultra Cougar 2015 81922 dwt dely Zhoushan 16 Apr trip via NoPac redel Singapore-Japan \$12,250 - Oldendorff

Oratorio 2014 81842 dwt dely EC South America 01/10 May trip redel SE Asia \$15,750 + \$575,000 bb - Cargill

Zheng Zhi 2013 81804 dwt dely Itaqui 01/10 May trip redel China \$16,250 + \$675,000 bb - Sinoeast



Georgitsi 2012 81310 dwt dely Gibraltar 15 Apr trip via NC South America redel Singapore-Japan \$19,500 - Louis Dreyfus

Aiantas 2016 81111 dwt dely Tubarao 20/28 Apr trip redel Singapore-Japan \$16,000 + \$600,000 bb - Klaveness

Harrow 2005 76596 dwt dely Iskenderun spot 2 laden legs redel Atlantic \$11,000 - Oldendorff

Ocean Gem 2011 75617 dwt dely retro Kakinada 06 Apr trip via EC South America redel Singapore-Japan \$13,500 - Panocean

Apollon 2017 75614 dwt dely EC South America 20/25 Apr trip redel Skaw-Passero \$18,000 - Cargill

Good Luck 2011 75031 dwt dely NC South America 20/30 Apr trip redel Singapore-Japan \$15,750 + \$575,00 bb - cnr

Anatoli 2018 63427 dwt dely Philippines prompt trip via Indonesia redel WC India \$13,250 - cnr

Desert Challenger 2017 61146 dwt dely Recalada end April trip redel Egypt \$19,250 - Meadway

ST Pinot 2013 57949 dwt dely Pasir Gudang 16/17 Apr 2/3 laden legs redel worldwide \$13,500 - Oldendorff

Ikan Parang 2011 56697 dwt dely Lianyungang 19/21 Apr trip redel Penang intention steel \$9,500 - cnr

Ocean Freedom 2010 55771 dwt dely Paranagua 24 Apr trip redel S Spain \$15,900 - Bunge

Lord Ali 2011 36816 dwt dely Kunsan spot trip redel PG intention steel approx. \$8,250 - Joint Faith

(2) 期租租船摘录

MBA Rosaria 2011 93326 dwt dely China 20/30 Apr 4/7 months redel worldwide \$11,750 - Aquavita

Myrto 2013 82131 dwt dely PMO 22/30 Apr 12/14 months redel worldwide \$14,000 - Cargill



4. [航运市场动态](#)

【长锦商船与兴亚海运合并获韩国市场力挺】

据悉，长锦商船和兴亚海运合并获得韩国市场参与者普遍支持。许多业界人士表示这将有助于提高两家公司财务状况。

据悉，长锦商船和兴亚海运是亚洲区域内的运营商，主要运营区域性航线。长锦商船与兴亚海运于上周签署了谅解备忘录，该合并预计将于2019年12月31日前完成。此前，这两家公司与现代商船于2017年3月1日签署了业务合作协议，共同运营亚洲区间短途航线业务，作为HMM+2K合作的一部分。

一位贸易商表示，过去一段时间以来兴亚海运的财务状况一直令人担忧，因此对于两家公司而言，合并能够产生更好的效果。

据了解，燃料市场人士近日表示，韩国长锦商船和兴亚海运的集运业务合并预计对韩国船用燃料市场影响微乎其微。

此前，两家公司在上周早些时候发布了一项声明宣布合并。合并后长锦商船有望成为新公司的主要利益相关者。

韩国一家燃料贸易商则在近日表示，两家公司合并后对燃料市场不太可能产生巨大影响。另一位贸易商则表示，目前市场没有出现额外的船舶增加或是船舶减少，因此预计舱位燃料量也不会有任何变化。业内人士估计，长锦商船和兴亚海运的燃油消耗总量将达到45万吨/年。

韩国贸易商则在本周表示，两家公司都会在现货市场和期货市场购买燃油，定期交割量通常为6个月或1年，符合北亚燃油市场上典型合约期限。

来源：国际船舶网

【多用途船航运市场：形势乐观 增速可达2%-3%】

多用途船航运市场在2018年开年就迎来好年景，预计在需求上升、运力收缩和竞争板块威胁减少的有利环境中继续走高。

德路里在最近一期的预测报告中指出，多用途船航运市场主要由件杂货和项目货两部分组成。过去几年，情况一直比较艰难，而如今回暖的时机已经成熟。干散货需求正在增长，同时多用途船数量正在减少，一些船龄较大、尺寸较小、起重能力较弱的船舶正淡出市场。德路里多用途板块首席分析师 Susan Oatway 说：“今年起步形势乐观，相信市场最终会走出低潮期。在可预测的时期内，每年2%-3%左右的增速是可以达到的。”



但该板块从中期前景看还存在不确定性。目前起重能力小于 100 吨的船舶数量已经开始减少。但德路里相信，起重能力超过 100 吨的项目运输船将是未来的趋势。Oatway 表示，“过去 5 年，80% 的新造船订单都是具有较高起重能力的船舶，起重能力超过 100 吨的船舶数量在增长，多用途船队总体数量下降的趋势还需要等待一段时间。”

来源：中远海运 e 刊

【交易一小步 行业一大步】

汽笛长鸣，巨轮远航，随着“阿拉伯乌穆卡瑞”轮缓缓驶离上海港洋山集装箱码头，标志着上海航运运价交易有限公司（SSEFC）旗下的上海出口集装箱（欧洲）运价衍生品混合交收顺利完成，开创了航运业新纪元。此次交收双方分别是上海新新运国际物流有限公司（新新运）和上海掠食龙信息技术有限公司（掠食龙），均为航运金融衍生品交易的积极参与者。

点价交易规避企业风险

新新运是著名的航运物流企业，也是最早参与航运运价衍生品交易的企业。掠食龙作为新兴的航运互联网电商平台，勇于探索衍生品交易在现货市场的运用。双方此前均饱受市场定价波动的影响，无法提前执行招投标，商务成本较高。经双方商议，决定通过上海出口集装箱（欧洲）运价衍生品对 3 月下旬的货运合同进行保值。

双方协商后达成点价交收协议，考虑到现货市场与运价衍生品市场走势的相关性以及近期市场需求不振等因素，议定以 SSEFC 挂牌的 EU1803 合同交收结算价为基础，下浮 150 美元/TEU（即现货贴水为 150 美元/ TEU）的价格执行运力交收。

3 月上旬，新新运预判节后市场萧条，班轮公司运力投入规模加大与货运需求不振将带动市场下行，预期现货价格下行压力极大，经核算自身成本，希望能锁定 650 美元/TEU 的 3 月下旬的运费收入。因此，新新运考虑到贴水 150 美元/TEU，在盘面上择机以 800 美元/TEU 的价格卖出开仓 EU1803 合同 1TEU。

此时，掠食龙在发现盘面价格连续跌至 762 美元/TEU 时，计算贴水后现货价为 612 美元/TEU，低于其能接受的 3 月下旬运输成本，因此以 762 美元/TEU 的价格买入开仓 EU1803 合同 1TEU，从而锁定 612 美元/TEU 的运输成本。

双方于 3 月 16 日向 SSEFC 提交实际运力交收申请，根据其点价交收协议，优先配对成功，并于 3 月 19 日签定《订舱合同》，最终 EU1803 合同的交收结算价为 786.3 美元/ TEU。根据协议列明的贴水，在此基础上下浮 150 美元/TEU，最终交收执行价为 636.3 美元/TEU，双方以此价格开立运费发票，并顺利完成运输。



经核算，新新运通过运价衍生品交易盈利 13.7 美元/TEU，收到运费 636.3 美元/TEU，合计最终收入为 650 美元/TEU；掠食龙交易盈利 24.3 美元/TEU，支付运费 636.3 美元/TEU，合计最终收入为 612 美元/TEU。双方不仅完成了货物运输，而且实现了各自运价锁定目标。

航运市场里程碑

对于本次点价交易，新新运和掠食龙对结果均予以充分肯定。

“虽然本次交收我们只试探了 1 TEU，但对结果还是十分满意的，达到了我们的预期目标。”掠食龙首席运营官凤春在签约时谈到，“这是掠食龙跨出的一小步，却是整个航运电商产业迈出的一大步。”当前航运电商已经能实现对即期市场的覆盖，但受限于上游市场，无法为客户提供远期报价，制约了航运电商的发展。如今，集装箱运价指数衍生品为航运电商打开了一扇新的窗户。凤春进一步谈到，未来掠食龙将积极探索运价衍生品与现货业务相结合的模式，为客户提供更多个性化服务。

新新运董事长沈焱则表示一直在学习和研究新理念、新业务模式。新新运在货代市场深耕多年，拥有广泛、优质的服务网络，下一步除了继续做好货代业务，也将进一步学习运价衍生品应用，不断提升企业的核心竞争力，为客户提供更加优质的服务体验。

上海出口集装箱（欧洲）运价衍生品混合交收的顺利实施，开创了航运业的新纪元，具有里程碑意义。随着美西线运价衍生品进入交易商的视野，两大东西干线的参与者均能在 SSEFC 享受专业的衍生品交易服务，实现对运价波动风险的管理。混合运力交收，以具有公信力的上海航运交易所 SCFI 作为结算依据，实现到期衍生品市场价格与现货价格的收敛，防止出现价格偏离的情况。此次混合交收，既有客户采用指数交收，也有新新运和掠食龙积极探索运力交收，在满足普通交易商交易需求的同时，也满足产业交易商实际运输的需求。混合交收的成功，从本质上激发了航运运价衍生品市场功能，从根本上实现了金融资本与产业资本的有效融合，探索出一条中国航运运价衍生品发展之路。

来源：航运交易公报

5. [船舶市场动态](#)

【韩国政府披露造船业中长期复兴方案】

继韩国海洋与渔业部推出将在 2020 年前建造超过 200 艘船舶的韩国海运振兴计划后，韩国贸易、工业与能源部也同时推出了订造 40 艘公用船的韩国造船业复兴方案。



4月5日，韩国贸易、工业与能源部披露了韩国造船业的中长期复兴方案。根据这一方案，韩国政府将在未来两年投资5.5万亿韩元（约合52亿美元）订造40艘公用船，促进韩国国内LNG船和LNG燃料需求增长，同时寻找机会出售大宇造船。

为了帮助整个造船行业度过低迷时期，韩国政府计划在2019年之前要求公共部门订造40艘公用船，例如军用船舶和巡逻船，价值5.5万亿韩元；这之中包括国营的韩国天然气公司计划在明年购买的1艘LNG供气船，预算为710亿韩元。

另外，韩国政府还计划每年订造1至2艘LNG船，并考虑将韩国国内沿海水域指定为排放控制区（ECA），从而促进私营企业增加绿色船舶订单。

韩国政府将监督现代重工、三星重工和大宇造船这三大船企的重组行动，并将尝试私有化大宇造船。目前，韩国产业银行（KDB）和韩国进出口银行持有大宇造船的主要股份。考虑到大宇造船的巨大规模以及全球造船业的萧条，寻找买家并不容易。

同时，韩国政府将寻求通过兼并收购或者战略合作来整合中型船企，以达到规模经济、提升中型船企在全球市场上的竞争力。另外，韩国政府还将监督城东造船的法院主导重组计划，以及STX海洋造船的重组。

韩国政府同时表示，将帮助三大船企尽可能多地雇佣新员工，目标是在未来4年内平均招聘3000名新员工。其中，2018年政府建议的新员工目标人数为900人，这一数字将在明年增至1700人，到2020年增至3400人，在2021年和2022年达到4500人。

不过，韩国业内人士认为，这一雇佣目标并不符合实际，也不是当前危机中挽救韩国国内船企的正确方式。即使是在2000年代末全球造船业繁荣时期，韩国三大船企每年雇佣的新员工总数也只是一千多人。

通过多方面的援助计划，韩国政府希望提高韩国船企手持订单在全球市场所占份额，到2022年，韩国船企手持订单所占份额将从2011年至2015年的平均31.7%提升到33%。

韩国贸易、工业与能源部的一名官员称，全球市场供过于求可能将持续至2022年，这意味着韩国造船业必须采取严格的合理化改革和活动来提升竞争力。

不过，一位在近期危机中退休的韩国大型船企前高管指出，仅仅只是投入资金并迫使企业雇佣更多新员工并不会增加韩国船企在全球市场上的竞争力；韩国政府认为国内船企十分有竞争力，但政府忽视了这样一个事实，即某些需要最高水平专业知识和技术的项目通常会外包给欧洲。

来源：国际船舶网



【2020 年成品油船市场复苏有望】

船舶经纪公司 Gibson 在其最新周报中表示，由于大型成品油船船队的快速增长，市场上成品油库存过高以及需求没有大规模增长导致运价涨幅受限，收益下滑至多年来的低点，2017 年对于成品油船市场而言是非常困难的一年。

Gibson 补充称，2018 年第一季度结果好坏参半。MR 成品油船收益持续超过 LR1 成品油船和 LR2 成品油船，在中东地区，2018 年第一季度无论是东向运输市场还是西向运输市场的平均租船收益均略高于 LR 成品油船收益。同时，受益于 2014 年以来订单受限，MR 成品油船也获得了船队增长放缓的支持，此外亚洲区间强劲的贸易支持，以及西非和拉丁美洲的贸易需求上升同样对该型船运价有所帮助。相比之下，LR 成品油船运价在今年 1 月跌至过去几年以来的最低水平，但在接下来的两个月内，随着中东炼油厂逐渐结束维护，预计 LR 成品油船盈利将逐渐趋于稳定，并达到过去一年来的最高水平。

Gibson 表示，MR 成品油船增长预期在短期内继续受到限制。截至目前，今年共交付了 15 艘 MR 成品油船，预计另有 55 艘 MR 成品油船将在 2018 年其余时间内交付。如果这一数据出现一定程度的滑坡，而该型船的拆船活动仍然保持第一季度的强劲趋势，那么 2018 年可能将成为近 10 年来 MR 成品油船船队增长幅度最低的一年。在 2018 年第一季度，共有 14 艘 MR 成品油船拆解处理。同时，亚洲、拉丁美洲和西非对 MR 成品油船的积极需求可能将在 2018 年对该型船市场提供进一步支持。

不过，较大型成品油船交付量仍然维持在较高水平，虽然并未达到过去两年那么高。自今年 1 月以来，LR 成品油船市场上已交付 7 艘 LR1 成品油船和 8 艘 LR2 成品油船，另有 11 艘 LR1 成品油船和 12 艘 LR2 成品油船将在今年交付。同时，由于近几个月阿芙拉型油船市场收益更差，LR2 成品油船市场同样受到重油细分市场的挑战。不过，如果最近一些区域市场成品油库存下降刺激套利活动，可能将使成品运输商需求受益。

Gibson 表示，总体而言，尽管 MR 成品油船市场有一些积极信号，但短期内任何收益均有限，LR 成品油船船队将继续维持强劲增长。从长远来看，成品油船市场前景将获得更大幅度和可持续的复苏。一方面，压载水处理和 2020 限硫令将导致市场上拆船活动增加。另一方面，2019-2022 年中东地区大规模炼油能力的扩张可能将在成品油贸易不平衡的情况下大幅推动成品油贸易。限硫令的实施也可能使石油产品需求获得额外的支持，意味着会出现适用于船用燃料的新交易。

来源：国际船舶网

【中国船企订单大增利润率依然承压】

进入 2018 年，中国船企接单量相比去年大幅增长，然而，人民币升值以及原材料成本的增加却依然给利润率带来很大压力。



中国船舶工业行业协会的数据显示，今年 1 月至 2 月，中国船企接单量达到 1230 万载重吨，如果这一趋势持续，一些船企有望结束多年亏损，在 2018 年重新扭亏为盈。

之前，由于船舶过剩和周期性的价格战导致运费率低于盈亏平衡水平、并使大部分远洋运营商陷入亏损，航运业经历了长达数年的下降周期。随着航运业的逐渐复苏，全球新船订单量也开始增长。

根据 VesselsValue 的数据，自 2016 年以来，中国船企共计接获 1064 艘新船订单，其中今年 1 月的接单量为 37 艘，超过了 2017 年 1 月的 11 艘和 2016 年 1 月的 20 艘。克拉克森数据统计显示，今年前 2 月全球新船订单 139 艘，其中，中国船厂新签订单 64 艘；日本新签订单 24 艘；韩国新签订单 34 艘。中国船企接获的大部分新船订单均为散货船，其次是油船和集装箱船。

希腊和中国船东依然是散货船和油船领域的最大客户，他们注意到，铁矿石、煤炭和石油产品的航运需求强劲增长，特别是来自亚洲进口商的需求。

尽管如此，人民币对美元汇率在过去 12 个月来增长 9%，船用钢板成本平均也提高了 10%，这些因素都给中国船企带来了经济压力。2017 年，中国船企毛利率在 16% 左右徘徊，而 2016 年毛利率为 25% 左右。

中船集团和中船重工等国有船企正在试图扩张至其他船型领域，如邮轮、化学品船和液化气船等，这些船型价格更高、利润率也更高。

目前，包括中日韩的大型船企在内，全球各地的造船厂依然还没有从过去三年航运业衰退导致的新船需求骤减的打击中恢复过来。不断减少的手持订单量使得中国政府要求造船业进行成本削减整合，数十家中小型船厂被规模更大的船厂并购或关闭。

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	390.00	400.00	630.00	625.00
Hong Kong	400.00	410.00	636.00	n/a
Tokyo	435.00	445.00	n/a	730.00
Hamburg	386.00	n/a	635.00	n/a
Fujairah	399.00	460.00	n/a	680.00



Istanbul	400.00	415.00	675.00	n/a
Rotterdam	378.00	413.00	618.00	n/a
Houston	375.00	n/a	615.00	n/a
Panama	390.00	n/a	660.00	n/a
Santos	418.00	449.50	n/a	732.00

截止日期: 2018-04-12

◆ 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	
BIG BANG	BC	174,109		2007	China	2,150	Monaco		
DOUBLE PROSPERITY	BC	76,633		2005	Japan	1,250	Undisclosed		
MADELEINE#	BC	76,561		2006	Japan	1,425	U. S. A		
AQUARIUS OCEAN	BC	53,748		2002	Japan	1,030	Undisclosed		
TOP TRADER	BC	52,403		2001	Japan	850	Undisclosed		
NORDIC RIGA	BC	35,052		2010	China	925	Norway		
NORDIC VISBY	BC	35,052		2010	China	925	Norway	en bloc each	
NORDIC STOCKHOLM	BC	35,052		2010	China	925	Norway		

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	
WELLINGTON STRAIT	CV	23,367	1,740	2012	China	1,400	U. A. E	en bloc each*, incl. 12 mos	
WINCHESTER STRAIT	CV	23,295	1,740	2012	China	1,400	U. A. E	@ USD 8.150/day	

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	
NAVE GALACTIC	TAK	297,168		2009	China	4,450	Navios - Greek		
SILVER EXPRESS	TAK	47,401		2009	Japan	1,650	Chinese		
HIGH ENTERPRISE	TAK	45,967		2009	Japan	1,650	Chinese		
ROSITA	TAK	38,140		2004	S. Korea	1,000	Undisclosed		
SINAR EMAS	TAK	18,010		2000	China	690	Indian		
KAITO MARU	TAK/PRO	4,998		2007	Japan	540	Far East		



◆ [上周拆船市场回顾](#)

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
BALTIC PILGRIM	REF	10,621	6,237	1992	Japan	415	

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
ECOMASTER	TAK	92,017	15,849	1977		300	as is Greece

◆ [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
2018-04-13	628.98	774.98	5.8617	80.126	894.67	61.685	986.4	191.75	17020.0
2018-04-12	628.34	777.16	5.8808	80.048	891.08	61.659	995.65	190.34	16983.0
2018-04-11	629.11	777.66	5.8697	80.145	891.81	61.463	1001.42	191.43	16947.0
2018-04-10	630.71	777.31	5.9104	80.352	891.41	61.312	961.75	191.67	16959.0
2018-04-09	631.14	774.12	5.9014	80.414	889.15	61.337	921.17	190.64	16943.0

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

Libor(美元)04-12							
隔夜	1.70313	1 周	1.74	2 周	--	1 个月	1.89688
2 个月	2.0355	3 个月	2.34769	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.48188	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.71719		