



全一海运市场周报

2018.04 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2018.04.16 - 04.20\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【供需关系小幅改善 运价水平总体趋稳】

本周中国出口集装箱运输市场总体需求稳定，同时在航商临时运力控制措施帮助下，运力过剩情况略有缓解，远洋航线运价趋稳，综合指数小幅上升。4月20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674.58点，较上期上涨2.2%。

欧地航线：市场运输需求稳中有升，抵消航商船型升级计划带来的不利影响，上海港船舶平均舱位利用率稳定在九成以上。由于基本面出现好转迹象，多数航商维持运价水平，仅部分班次订舱价格有小幅优惠，市场运价企稳。4月20日，上海出口至欧洲、地中海基本港市场运价（海运及海运附加费）分别为584美元/TEU、601美元/TEU，均与上期基本持平。

北美航线：市场运输需求平稳，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率分别为95%和接近满载。但受航商市场策略分化影响，多家航商取消了月中运价上涨计划或对涨幅进行下调，即期市场运价总体稳定。4月20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、2193美元/FEU，均与上期基本持平。

波斯湾航线：因目的地即将于5月中旬进入斋月，货主加快出货步伐，市场运输需求回升。同时受部分航班临时停航影响，总体运力供给出现一定程度下降，航线供需关系持续改善，上海港船舶平均舱位利用率攀升至九成附近，并有部分航班满载。受基本面改善带来的提振，即期市场订舱运价明显回升，市场运价低位反弹。4月20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460美元/TEU，较上期大幅上涨40.7%。

澳新航线：因目的地市场即将进入传统运输淡季，市场货量表现平淡，上海港船舶平均舱位利用率约在85%，运力过剩情况较为严重。受基本面疲软影响，即期市场运价持续下行。4月20日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为831美元/TEU，较上期下跌1.8%，自1月下旬以来已连续下跌12期。

南美航线：市场运输需求总体平稳，由于航班均已恢复正常运行，运力规模保持在相对高位，供需关系未能进一步改善，上海港船舶平均舱位利用率约在90%~95%范围内。运价方面，虽然部分航商此前宣布将对15日起出运航班货柜征收高额GRI，但由于未获市场跟进，为维护市场份额，多数航线下调运价，



即期市场订舱运价出现明显回落。4月20日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为1767美元/TEU，较上期下跌15.6%。

日本航线：市场货量平稳，航线运价稳定。4月20日，中国出口至日本航线运价指数为716.57点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【进口限制政策传出 沿海运价大幅反弹】

本周，在政策导向作用下，运输需求有所释放，船东心态明显走强，运价获较大幅度提升。4月20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1058.65点，较上周上涨7.0%。

煤炭市场：本周，煤炭进口限制政策传出，下游采购热情提振，沿海煤炭运输市场喜迎大涨行情。今年以来，煤炭保供政策力度持续加强，且恰逢需求淡季，下游观望情绪浓厚，煤炭现货价格持续下跌。截至上期发布数据，环渤海动力煤5500大卡现货价格指数较1月底的首个发布日下跌180元/吨。即便春节后工厂开工复工，弱势行情仍难有改善，在“不买跌”的心理主导下，电厂纷纷加大检修力度。然而鉴于煤炭市场的长期低迷，相关部门开始逐步调整政策重心，从保供转向保价。进口煤从去年开始已成为调整国内煤炭供需平衡的重要砝码之一，近日海关向南方部分口岸下达口头通知，要求严控进口煤报关及通关时间。受此影响，市场对煤价止跌回升的预期开始升温，本期的环渤海动力煤现货价格跌幅已显缩窄迹象，部分电厂及贸易商采购规模较之前明显放大。面对集中释放的需求，沿海运力阶段性供不应求，况且多数兼营船舶仍在国际航线上运行。而政策影响不仅于此，长期压抑的船东心理也于本周爆发，船东报价大幅反弹，成交价水平也在不断刷出近几个月来的新高。

4月20日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1091.55点，较上周上涨7.9%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，华东及进江航线反弹幅度较大，其中秦皇岛-上海（4-5万dwt）航线运价为35.7元/吨，较上周五上涨11.1元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为38.6元/吨，较上周五上涨11.8元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为43.8元/吨，较上周五上涨10.5元/吨；秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为37.5元/吨，较上周五上涨8.4元/吨。

金属矿石市场：随着钢厂复产逐步推进，港口现货成交情况转好，低库存钢厂有进一步补库空间。且当前钢材市场回暖迹象较为明显，部分钢材品种价格上涨，钢厂生产积极性较高，日耗量有所恢复。4月20日，沿海金属矿石货种运价指数报收1060.96点，较上周上涨10.3%。

粮食市场：目前，临储拍卖仍在进行中，下游企业依旧处于观望之中。不过中国商务部宣布对原产美国进口高粱实施临时反倾销措施，一定程度上抑制了进口美国高粱的可能性，更好地调整国内玉米的供需结构。加之当前南北港口粮商正处于理论盈亏平衡点附近，南方饲料企业玉米库存有限，利于后期饲企转



向采购国内玉米。受此影响，粮食运输市场情绪转向乐观，在煤炭运价上涨等积极因素带动下，粮食运价也有所反弹。4月20日，沿海粮食货种运价指数报收803.66点，较上周上涨6.3%。

国内成品油市场：本周，沿海成品油市场相对上周略显平稳，不过相关利好影响仍在延续，运输需求尚可，船舶压港等货现象较为普遍，一万吨以上大船运力依旧紧张，市场运价继续上涨。4月20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971.64点，较上周上涨0.1%；其中市场运价成分指数报收915.25点，较上周上涨0.2%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【海岬型船表现强劲 综合指数重拾升势】

本周海岬型船领涨市场，巴拿马型船和超灵便型船阴跌不止，远东干散货综合指数在海岬型船拉动下止跌回升。4月19日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为963.53点，运价指数为861.77点，租金指数为1116.17点，较上期分别上涨9.6%、10.2%和8.9%。

海岬型船市场：本周海岬型船市场大幅跳涨。太平洋市场上，由于前期国内沿海天气影响早期运力供给，在即期货盘增多的情况下，上周五西澳市场大幅上涨，船东信心恢复，澳大利亚丹皮尔至青岛航线铁矿石运价上涨至6.5美元/吨左右。本周伊始发货人调整出货节奏，运价回落到6.2-6.3美元/吨，之后受巴西远程矿行情拉动，运价继续攀升突破7美元/吨，并逐步稳定，一扫三月以来的颓势。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为7.122美元/吨，较上期上涨20.6%；中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为14708美元，较上期大幅上涨44.0%。巴西远程矿市场上，发货人对5月上旬运力的需求集中释放，加之前期巴西市场较弱，空放船舶不多，运力相对紧张，周二巴西图巴朗至青岛航线运价从13美元/吨跳涨至15美元/吨。其后由于运力供应紧张加剧，加上油价快速上涨，船东信心十足，提升报价。据悉周四成交价已涨至18美元/吨左右。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为17.419美元/吨，较上期上涨33.9%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为12.867美元/吨，较上期上涨24.8%。

巴拿马型船市场：本周巴拿马型船市场延续下跌走势。太平洋市场上，受进口煤限制及国内下游电厂需求低迷影响，煤炭货盘稀少，澳洲、美西的现货货盘也不多，加上FFA远期合约价格下滑，期租成交也相对冷清。区域内货少船多，租金、运价继续窄幅下调。19日市场报出7.4万载重吨船，4月20-22日大连交船，途径北太平洋美国西海岸，新加坡-日本地区还船，成交日租金为10500美元。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为10846美元，较上期下跌3.3%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为10008美元，较上期下跌4.6%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.177美元/吨，较上期下跌4.3%。粮食航线，大西洋市场上尽管南美粮食货盘出口不断，但由于即期运力过多，北大西洋缺乏上涨动力，市场整体并不活跃。粮食运价窄幅震荡，19日市场报出8.2万载重吨船，5月7日南美东海岸交船，新加坡-日本地区还船，成交日租金为15900美元，空放补贴57.5万美元。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为33.745美元/吨，较上期微跌0.2%。



超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场继续下行。镍矿方面 暂时看不到贸易端的利好，下游需求不高，加上装港天气不好，出货较慢，运力需求不畅；煤炭货盘同样较少；钢材周中略有起色，但无力支撑整个东南亚区域，整体气氛依然疲软，租金、运价继续阴跌。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 9208 美元，较上期下跌 4.5%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 11555 美元，较上期下跌 4.5%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 8583 美元，较上期下跌 1.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.811 美元/吨，较上期下跌 1.5%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 8.922 美元/吨，较上期微跌 0.2%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价低位震荡 成品油运价小幅回升】

据美国能源信息署 EIA 公布数据，美国 4 月 13 日当周商用原油库存意外下降，预期为增加，同时精炼油库存和库欣地区原油库存都在减少，目前美国原油库存已经降到 2015 年 3 月以来最低水平。本周原油价格波动上行，布伦特原油期货价格周四报 73.78 美元/桶，较上周上涨 2.3%。全球原油运输市场大船运价低位徘徊，中型船运价小幅上升，小型船运价小幅波动。中国进口 VLCC 运输市场供需状况依旧，运价低位波动。4 月 19 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 549.21 点，较上期下跌 2.4%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场运价触底后小幅反弹。上半周，中东航线 5 月初货盘少量放出，但相对持续积聚的运力，市场供需状况依旧失衡，运价继续寻底。下半周，市场以 WS40 的价格成交一笔 5 月上旬的货盘，提振市场信心。西非航线交易清淡，随中东市场走低，临近周末运价企稳。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS40.04，较上周四下跌 2.6%，CT1 的 5 日平均为 WS39.03，较上周下跌 10.1%，等价期租租金（TCE）平均 6247 美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS40.42，下跌 2.2%，平均为 WS40.35，TCE 平均 8670 美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场西非出发航线运价小幅上涨，地中海出发航线运价波动上行。西非至欧洲市场运价小幅上涨至 WS58，TCE 约 0.4 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，埃及至地中海，4 月 22 至 23 日货盘，成交运价为 WS58。地中海和黑海航线运价小幅上涨至 WS76，TCE 约 0.5 万美元/天。亚洲进口主要来自美国西海岸，该航线一艘 13 万吨级船，美国西海岸至新加坡，4 月 22 日货盘，成交包干运费为 110 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场各航线运价小幅波动。7 万吨级船加勒比海至美湾运价保持在 WS97（TCE 约 0.3 万美元/天）。跨地中海运价小幅上涨至 WS80 水平（TCE 依旧在保本线附近）。北海短程运价小幅下跌至 WS95（TCE 仍在保本线之下）。波罗的海短程运价小幅下跌至 WS81，TCE 约 0.8 万美元/天。该航线一艘 10 万吨级船，普里莫尔斯克至欧洲大陆，4 月 27 日货盘，成交运价为 WS82.5。波斯湾至新加坡运价小幅上升至 WS86，TCE 约 0.3 万美元/天。该航线一艘 8 万吨级船，波斯湾至新加坡，4 月 22 至 24 日货盘，成交运价为 WS82.5。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS84，TCE 为 0.5 万美元/天。中国进口主要来自俄罗斯的科兹米诺。该航线一艘 10 万吨级船，4 月下旬货盘，成交包干运费为 40.5 万美元。



国际成品油轮（Product）：本周成品油运输市场运价综合水平小幅上涨。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS130（TCE 约 0.5 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价保持在 WS110（TCE 约 0.8 万美元/天）；7.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS86（TCE 大约 0.6 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上升至 WS106 水平（TCE 约 0.2 万美元/天）；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上升至 WS146（TCE 约 0.8 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 1.2 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【干散货船成交增加 综合指数稳中有跌】

4 月 18 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 788.21 点，环比微跌 0.30%。其中，国际散货船价综合指数和沿海散货船价综合指数分别微涨 0.07%、0.05%；国际油轮船价综合指数和内河散货船价综合指数微跌 0.70%、0.38%。

国际干散货运输市场活跃度明显增加，即期运价有涨有跌。BDI 指数 7 连涨，周二收于 1052 点，环比上涨 8.01%，二手散货船价格涨多跌少。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1360 万美元、环比涨 1.96%；57000DWT--1528 万美元、环比涨 0.80%；75000DWT--1992 万美元、环比跌 2.85%；170000DWT--3004 万美元、环比涨 0.75%。近期，国际散运市场气氛有所改善，淡水河谷和必和必拓等矿商出货积极，一些地区有迹象显示市场似乎已经触底，货盘出现了稳定的成交量；中美贸易摩擦后，南美粮食贸易稳健，运价略有上涨；煤炭、镍矿和钢材货盘较少，租金运价仍在下跌。总体来看，散运市场货盘量有所恢复和增加，干散货船 1 年期期租费率稳中有涨，预计二手散货船价格短期或稳中有涨。本周，二手散货船成交活跃，共计成交 21 艘（环比增加 6 艘），总运力 137.85 万 DWT，成交金额 31865 万美元，平均船龄为 7.62 年。

中美贸易摩擦降温，叙利亚战争让原油价格瞬间止跌反弹并突破今年新高，随着英法美对叙利亚的“佛式”轰炸完毕，原油后市维持高位震荡。布伦特原油期货收于 71.58 美元（周二），环比上涨 4.27%。国际原油运输总体需求平稳，二手油轮船价小幅震荡。本周，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2101 万美元、环比跌 4.11%；74000DWT--2389 万美元、环比涨 0.01%；105000DWT--2617 万美元、环比涨 2.14%；158000DWT--4234 万美元、环比持平；300000DWT--5907 万美元、环比跌 0.25%。在国际油价震荡走高之际，全球原油运输货盘成交量有所恢复，即期运价止跌反弹，但油轮 1 年期期租费率仍在往下走，预计二手油轮价格以止跌震荡为主。本周，二手国际油轮成交较为活跃，共计成交 11 艘（环比增加 4 艘），总运力 76.08 万 DWT，成交金额 12470 万美元，成交船舶平均船龄为 14.73 年。

沿海运输散货运输市场略有好转，运价小幅反弹，二手散货船价格止跌回稳。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、环比涨 0.05%；5000DWT--750 万人民币、环比涨 0.05%。大秦线集中检修，火电厂日均耗煤平稳，电厂煤炭采购以刚需为主。市场传闻，福建、广东、浙江等几个主要煤炭进口省份已对二类港口进口煤采取了限制措施，是 2017 年 7 月国家启动煤炭进口限制令之后第二度采取这一措施。进口煤限制政策重启，市场



对煤炭看涨情绪浓厚，贸易商采购积极性增加，煤炭运价小幅上涨，预计散货船价格短期继续反弹。本周，沿海散货船成交稀少，市场以观望为主。

内河散运需求一般，运价小幅波动，二手散货船价格涨跌不一。本周，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--50 万人民币、环比涨 1.17%；1000DWT--98 万人民币、环比涨 0.08%；2000DWT--182 万人民币、环比跌 3.92%；3000DWT--304 万人民币、环比涨 1.35%。“央妈”决定从 2018 年 4 月 25 日起，下调大型商业银行、股份制商业银行、城市商业银行、非县域农村商业银行、外资银行人民币存款准备金率 1 个百分点，货币宽松的信号或对基建材料运输是利好，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增，共计成交 118 艘（环比增加 76 艘），总运力 14.18 万 DWT，成交金额 11167 万元人民币。

来源：上海航运交易所

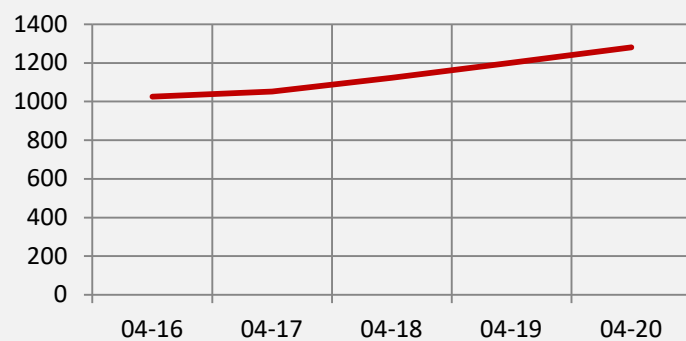
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

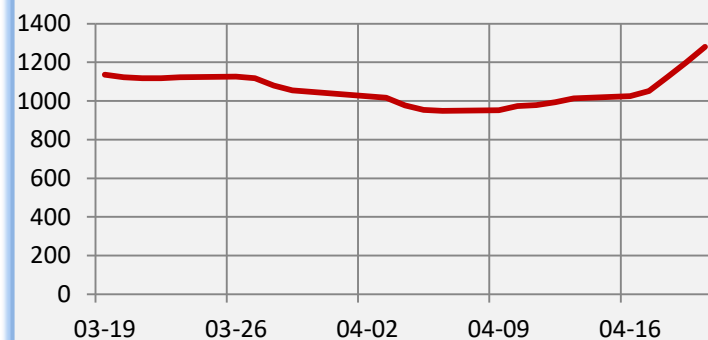
波罗的海指数	4 月 16 日		4 月 17 日		4 月 18 日		4 月 19 日		4 月 20 日	
BDI	1,025	+11	1,052	+27	1,124	+72	1,201	+77	1,281	+80
BCI	1,061	+23	1,152	+91	1,402	+250	1,668	+266	1,915	+247
BPI	1,359	+8	1,353	-6	1,329	-24	1,306	-23	1,289	-17
BSI	1,016	+3	1,018	+2	1,022	+4	1,022	0	1,025	+3
BHSI	626	-2	626	0	626	0	623	-3	621	-2



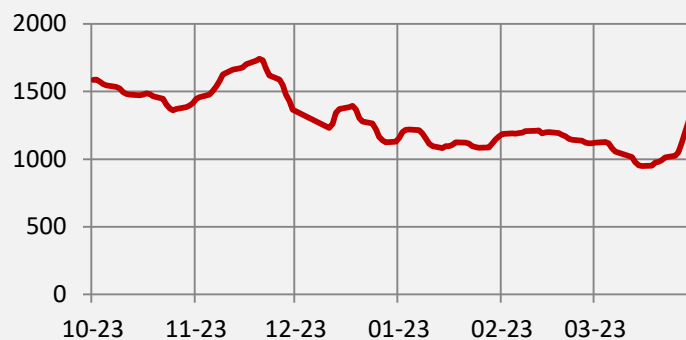
上周 BDI 指数走势



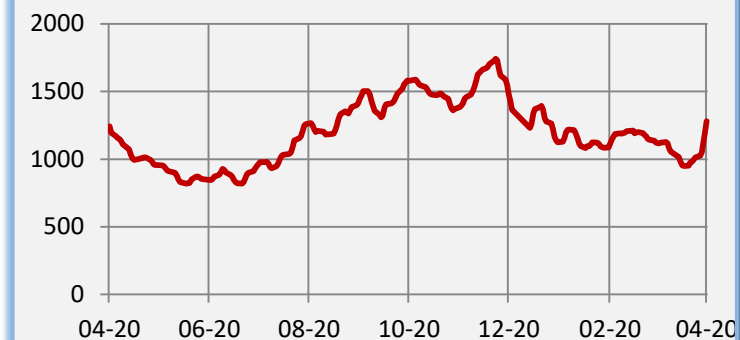
近一个月 BDI 指数走势



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 15 周	第 14 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	16,000	16,000	0	0.0%
	一年	19,250	19,250	0	0.0%
	三年	17,000	17,000	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	14,250	14,250	0	0.0%
	一年	14,750	14,750	0	0.0%
	三年	13,250	13,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	14,500	14,500	0	0.0%
	一年	13,500	13,500	0	0.0%
	三年	12,500	12,500	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	10,750	10,750	0	0.0%
	一年	10,500	10,500	0	0.0%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%

截止日期： 2018-04-17

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Pantagrue1 CCL relet 2004 180181 dwt dely Rizhao spot trip via Australia redel Singapore-Japan \$15,000 - cnr

Diamantina 2010 82139 dwt dely EC South America 25 May trip redel SE Asia \$15,500 + \$550,000 bb - Norden

Bulk Bolivia 2016 63465 dwt dely SW Pass prompt trip redel E Med intention grain \$19,000 - cnr

Guo Qiang 8 2015 63376 dwt dely CJK 24/25 Apr trip redel NC South America intention steel approx \$7,250 - cnr

Global Hope 2010 57295 dwt dely S Korea prompt trip via S Japan redel Vietnam intention slag \$8,500 - Western Bulk Carriers



Achat 2010 56969 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia to S China \$11,700 - Chinese charterer

(2) 期租租船摘录

Annou G.O. 2011 87450 dwt dely Kandla 22 Apr 4/7 months redel worldwide \$13,500 - Klaveness

Emerald Dongji 2015 81845 dwt dely Hong Kong 27 Apr 4/7 months redel worldwide \$13,500 - CRC

Mercurial Virgo 2013 81545 dwt dely CJK 23/25 Apr 4/6 months redel worldwide \$13,750 - cnr

Kypros Bravery 2015 77078 dwt dely Cai Mep 23/27 Apr 4/6 months redel worldwide \$14,250 - South 32

Arethusa 2007 73593 dwt dely New Mangalore 25 Apr/08 May minimum 12/maximum 15 months redel worldwide \$12,600 - Glencore

4. [航运市场动态](#)

【区块链掀航运业革命潮】

全球化带来世界上最发达的交易网络、最大且最快的船只、机器人操作的港口和大量的电脑资料库追踪货物，但很难想像的是，货运贸易仍然依赖数百万张纸本文件。现在全球最大航运公司快桅(Maersk) 与 IBM 建立分布式账本技术，准备替全世界最复杂的物流网络进行大升级。

彭博(Bloomberg)称这次的革命，是自 1960 年代转向标准集装箱以来最大规模的一次，1960 当时的变革迎来全球化时代。而这次的新科技变革将扩及世界各地数十条航运公司和数千家相关企业，包括制造商、银行、保险公司、经纪公司和港口当局，各方将不得不制定一项协议，将所有新系统集成到一个共通平台上。

新技术采用后，原本需要几天处理时间的文档，将在几分钟内完成，且大部分不需要人工输入。在各大洲转运货物的成本将可急剧下降。当中技术关键就是区块链，即电子账本系统，让交易可自动进行验证，而且好处不仅限于航运。据世界经济论坛(WEF)报导，利用区块链改善通讯和边界管理，可望产生额外 1 万亿美元的全球贸易。

全球第三大海运公司法国达飞海运集团(CMA CGM)旗下的美国总统轮船(APL)，与酒商比利时安海斯布希英博集团(Anheuser-Busch InBev)、埃森哲



(Accenture)，以及一家欧洲海关组织和其他公司联合表示已经测试区块链平台。

现代航运流程是一项非常复杂的作业程序，当货主在船上预订货柜空间时，货运订单就会开始进入流程阶段，在货物进入或离开港口之前，需要填写并批准成堆文件。单次发货可能需要数百页，需要实际交付给几十个不同的代理机构、银行、海关和其他实体。

譬如 2014 年快桅追踪从肯尼亚运到荷兰的一个装满玫瑰和鳄梨的冷藏集装箱，这个箱子经手将近 30 人和组织，从农场送到零售商手中需要大约 34 天的时间，其中包括等待处理文件的 10 天，且其中一个重要文件丢失，后来在一堆纸张中被发现。

文本工作过多是航运业电子化落后其他行业的原因之一，且移动货物需要跨越不同语言、法律和组织，使得作业标准化过程非常缓慢。且由于这些集装箱内部产品时常来自不同供应商，甚至来自几十个国家成千上万个客户的货物，因此向统一电子系统过渡将面临重大挑战。

并非所有的利益相关者都在考虑部署相同的区块链解决方案和平台，航运公司还需要说服参与货物贸易的港口和其他组织采用新系统。目前总部位于新加坡的货柜码头运营商 PSA International 和位于荷兰海牙的 APM Terminals 表示将使用新平台。APL 和埃森哲计划在今年年底之前试用新平台。

预估 2 年内即可看到采用新平台的成本效益，顾问公司 Futurenaautics Group 表示，航运业需要停止将自己视为独立的中间产业，开始考虑运输的不同元素如何适应其他生态系统。

三星 SDS 开发的区块链系统也将简化三星电子的发货流程，管理规模高达 48.8 万吨航空货物与 100 万个标准集装箱，预计将可替三星省下 20% 成本。三星已与中国比特币采矿硬件制造商签代工合约，开始批量生产 ASIC 设备。韩国现代商船公司 (Hyundai Merchant Marine) 已于去年使用三星 SDS 开发的系统进行试营运。

来源：Technews 科技新报

【SeaIntel:集运整合增加导致市场波动增加】

据 SeaIntel 海事分析公司数据显示，由于集运业整合增加，近年来市场运价波动水平持续上升。

在对过去 20 年亚洲市场动荡进行研究之后，SeaIntel 表示整合活动的增加和波动增加存在关联。该公司分析显示，在过去 20 年期间，第一季度运价波动水平增长 3 倍，而第二季度和第四季度运价水平增长 2 倍，只有第三季度波动率没有显著变化。鉴于旺季市场波动本质并未改变，但市场波动在高峰时段大幅上涨。



SeaIntel 表示，虽然关联性无可辩驳，但这种上升的原因尚不明确。该公司对于这一发展的假设是，随着市场变得更加商品化，在实现整合的道路上，主要集运公司维持和扩大市场份额变得越来越重要。因此，市场运价成为用于实现这一目标最重要的工具，这也反过来推动运价波动性上升。

SeaIntel 首席执行官 Alan Murphy 表示，为了稳定市场，整合活动的确有必要，但是大规模整合活动同时也造成了破坏市场稳定的事实效应。

来源：国际船舶网

【摆脱运价波动，马士基出新招！】

马士基集团首席执行官施索仁（Søren Skou）近日提出一个新目标，即马士基集团将专注于从稳定和可预期的业务中实现收入增长，减少航运市场的价格波动对公司业绩带来的负面影响。

当前，马士基集团正在从原来的航运和能源集团，逐步转变为综合性的航运物流集团。其中，数字化是马士基集团转型的核心。据统计，目前大部分马士基的客户已实现了在线价格查询。

随着不断扩大“门到门”服务和数字化产品的范围，马士基集团希望努力减少运价波动对其业绩的影响。施索仁表示：“我们的目标是确保来自稳定业务的收入增长，快于来自有巨大周期性的航运运费收入增长。”

他还进一步介绍了新的财务报告制度。据了解，新财务报告制度将包括四部分，分别为马士基航运、汉堡南美及相关的海运业务；马士基航运、丹马士（Damco）的物流业务以及马士基码头（APM Terminals）的陆上业务；马士基码头和施维策公司（Svitzer）的码头和拖轮业务；马士基集装箱公司及相关的制造业业务。

施索仁解释说：“新的业务划分将有助于提高那些与运价关系不大的业务部门的收益，从而最大限度地减少运价的周期性变化对业绩的影响。我们希望来自新服务和新产品的收入增长，高于传统的海运业务。这些新产品包括数字化服务、‘门到门’服务以及金融产品等。”

施索仁再次强调了数字化是这次业务调整的核心。“数字化服务不仅可以改善服务，还可以提高船舶和港口的生产力，从而更有效地为客户提供服务。”

本周，马士基航运刚刚宣布，扩大在线订舱平台（ship.maerskline.com）的服务范围，通过涵盖更多航线，来解决客户的痛点，并进一步简化客户的供应链。



目前，该平台能够为从启运港是青岛、天津新港、大连三个华北地区港口至南美东岸、西非、非洲南部三条航线订舱。扩大服务范围后，该平台能够为从上海、宁波和华北地区的青岛启运，出口至所有目的港为地中海国家的客户订舱。该服务适用于位于中国的客户，可直接通过该平台或代理进行预订。

马士基航运公司高级副总裁、航线管理部负责人丁泽娟表示：“该平台提供的数字化服务与传统的线下服务不同，因为通过该平台订舱，可以确保客户和马士基航运双方履行承诺，马士基航运可以提供舱位和提箱保证。该平台还可以提供具有竞争力和固定的运价，确保为客户提供稳定的服务。通过该平台上每周稳定的订舱量，我们很高兴看到客户正在享受更高的运价定价透明度和服务的可视性。”

据了解，该平台也是马士基航运全球数字化转型的一项举措。

来源：中国航务周刊

【老马”识船：马士基航运的购船逻辑】

近日，马士基航运（“老马”）宣布斥资 2.8 亿美元从德国商业银行收购 6 艘二手集装箱船。由于这 6 艘船此前均已获得马士基航运的租约，故此次船舶收购行为引发市场关注……“老马”究竟“认可”哪些集装箱船若干年后的价值？

首先，目前被投放在美西线的两艘 13000TEU 型船将来也可以灵活地将其投放在欧洲、美东甚至南美等航线。从当前众多班轮公司的运作思路来看，除了用 20000TEU 型船保证综合营运效率外，船舶投运的灵活性也被日益重视。

其次，随着主干航线上大船的不断增加，造成区内航线的连带效应，所以从这个角度说，次巴拿马型集装箱船目前的受青睐程度会受到巴拿马型集装箱船的严重挑战。

相信细心的读者已经注意到最近巴拿马型集装箱船常见诸报端。如果同样从“灵活性”上考量，巴拿马型集装箱船既可以被用来投放于区内航线，又可以满足主干航线上超短船期的细分市场需求——此前现代商船推出的“AEX 快线”就能够实现上海至鹿特丹 28 天、至汉堡 30 天的时效。

虽然 2018 年的集运运价水平将大概率不及 2017 年，但综合表 1 分析，集装箱船价格已经明显较 2017 年高一——在这个运力集中释放前的缓冲期。

根据“次巴拿马型集装箱船”与“巴拿马型集装箱船”此消彼长的需求关系来看，“老马”的这次出手可以说是赶在了巴拿马型集装箱船一波预期的涨势之前。从“租”到“持”，至少很能说明对于这批船龄六年上下的集装箱船，“老马”觉得能在今后抛售时卖个好价钱。



参照场内玩家经常会在“老马”下注后跟注的先例，船龄较低、船况较好的巴拿马型集装箱船极有希望成为后市的热点船型——考虑到新造船的周期和成本问题，相关船型在二手船市场变得奇货可居并非痴人说梦。

来源：航运交易公报

5. 船舶市场动态

【日本船企联手建造 LNG 动力超巴拿马型散货船】

日本邮船（NYK）与大岛造船将合作设计和建造 1 艘 LNG 动力超巴拿马型散货船。

这一研究与开发计划已经获得了日本国土交通省（MLIT）的批准，作为引入利用物联网（IoT）提高安全性和效率的尖端船舶及环保推进燃料活动的一部分。

日本邮船称，国土交通省的批准将加速该计划的实际应用。日本邮船和大岛造船的研发计划将花费四年时间，双方的目的是开发一艘能够大幅减少环境影响的船舶，设计旨在通过优化 LNG 燃料箱和住舱安排来最大限度地减少货物空间损失。

此外，通过对舾装和管道系统进行优化，LNG 动力散货船的建造时间预计将减少 20%。目前，LNG 动力船的建造通常比其他船型花费更多时间。

日本邮船称，目标是使新船比 2025 年散货船船舶能效设计指数（EEDI）超出 30%。日本邮船指出，近期，新设计的船舶已经能够达到比 EEDI 高 20%至 30%的水平，但在某些情况下，超巴拿马型散货船很难大幅度地提高能效；使用环保的 LNG 燃料，能够在规则生效之前实现排放量的减少。

来源：国际船舶网

【Globus Maritime：市场复苏将继续投资散货船】

希腊散运公司 Globus Maritime 近日宣布，希望进一步优化船队，抓住市场复苏带来机遇实现新一轮增长。

Globus Maritime 总裁兼首席执行官 Athanasios Feidakis 表示，过去一年散运市场基本面出现回升，预计这一趋势将在未来一年持续。

Feidakis 表示，预计运价可能继续走高。该公司相信市场将持续长期复苏。他估计，煤炭、谷物和铁矿石运输需求增长，以及订单创纪录地位和船队增长减速，将为该公司重新投资散运业提供非常积极的论据。



该公司预计将在第二季度从这种上涨趋势中收益，并预计市场基本面将会加强，并促进平均运价上涨和船舶价格上升。该公司乐观认为，这仅仅是散运业长期复苏的开始。

据 Feidakis 称，Globus Maritime 在去年第三季度收入中增加了 60% 的航程收入，这主要受益于平均期租价格上升。

在谈及船队发展时，Feidakis 认为，超灵便型散货船、巴拿马型散货船和卡姆萨尔型散货船将成为该公司投资首选。对于该公司来说，应避免投资好望角型散货船，该型船虽然上行潜力巨大，但在市场环境糟糕的情况的下受到极大的冲击，似乎已成为散运业中风险最大的资产。而灵便型散货船的风险最低，但也不会面临巨大的运价波动，可能意味着在未来市场上运价将出现好转。Globus Maritime 目前的做法是，先对船队运力进行更新和现代化，再考虑下一步的船队扩张。该公司将重点采用更现代化的船舶取代老龄运力，并在市场允许的前提下采用低风险方案进行船队扩张。

据了解，Globus Maritime 目前运营 4 艘超灵便型散货船和 1 艘巴拿马型散货船。随着市场上涨潜力上升，航运业将再次开始对投资者变得有吸引力，而航运业资金缺口将逐渐充实。

来源： 国际船舶网

【万事俱备，韩国造船业重整旗鼓准备复苏】

一季度，韩国船企接单量超过中国再度位居世界第一。随着全球造船业正在走向复苏，环保法规的生效、海工装备市场的回暖以及韩国政府的支持，韩国东南沿海的造船厂可能将重新活跃起来，韩国造船业已经准备复苏。

克拉克森近日表示，中国、印度和非洲等新兴经济体需求增加、以及持续重组导致的全球造船厂产能削减是推动全球造船业增长的主要动力。

国际海事组织（IMO）将实施更加严格的环保法规，这有望给造船业带来显著的积极影响。2016 年，IMO 宣布，从 2020 年 1 月开始，船舶需要使用硫含量不超过 0.5% 的船用燃料，这一标准显著低于目前的 3.5%。IMO 希望凭借这一新规定来减少温室气体排放。

为了遵守这一标准，船东不得不使用更加清洁的船用轻柴油或 LNG 来取代现有的廉价 C 级重油。然而，在此之前，船舶需要改装发动机才能使用不同的燃料。另一种方式是安装废气洗涤系统、不更换燃料，从而减少船舶的硫氧化物排放量。

现代重工公关负责人 Park Jun-su 表示，船舶一般使用 20 至 30 年才会退役，考虑到装备及维护废气洗涤系统的长期成本，预计越来越多的货运商会希望将船舶更换为新型设计已满足 IMO 的规则标准。



与此同时，海工装备建造订单的增加也将促进造船业需求的提升。海上钻井平台建造市场与油价密切相关。2001 年至 2013 年，油价一直维持在每桶 100 美元以上，钻井平台订单量也不断增加。在此期间，韩国船企获得了大量的海上钻井平台订单。然而，随着油价暴跌至每桶 30 美元，钻井平台订单撤销以及交付延期也一直困扰着韩国船企。近期，油价回升至每桶 60 美元左右，业内人士认为，海上钻井平台订单将逐步增加。

韩国造船业对未来前景持乐观态度的另一个理由是船厂产能的削减。在过去 10 年来，持续的重组措施使得许多造船厂缩小规模甚至关闭停产。在全球约 400 家船厂中，有 167 家在 2016 年未能获得任何一艘新船订单，比例超过 40%。

韩国政府的支持也是韩国造船业复苏的利好消息。不久前，韩国政府宣布，将花费 3 万亿韩元（约合 27 亿美元）帮助韩国国内航运公司在国内船厂订造多达 200 艘新船，包括至少 140 艘散货船以及 60 艘集装箱船。同时韩国政府将推出造船业中长期复兴方案。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。

今年第一季度，韩国船企接单量超过了中国，位居世界第一。克拉克森的数据显示，前 3 个月，韩国船企接单量达到 263 万 CGT，在全球 623 万 CGT 的新船订单量中占据 42.2% 的份额；而排名第二的中国船企接单量则为 196 万 CGT，在全球市场上所占份额为 31.5%。

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	403.00	413.00	645.00	635.00
Hong Kong	410.00	420.00	660.00	n/a
Tokyo	435.00	450.00	n/a	730.00
Hamburg	389.00	n/a	638.00	n/a
Fujairah	411.00	470.00	n/a	680.00
Istanbul	n/a	n/a	n/a	n/a
Rotterdam	385.00	420.00	620.00	n/a
Houston	375.00	n/a	625.00	n/a
Panama	405.00	n/a	675.00	n/a
Santos	431.00	462.50	n/a	764.00

截止日期： 2018-04-20



◆ 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 14 周	第 13 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	2,250	2,250	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 14 周	第 13 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,600	8,600	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,850	5,850	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,550	4,550	0	0.0%	
LR1	75,000	4,300	4,300	0	0.0%	
MR	52,000	3,500	3,500	0	0.0%	

截止日期: 2018-04-17

(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	300,000	DSME, S. Korea	2020	Korea Line - S. Korean	8,840	against 5-yr CVC to S-Oil
2	TAK	300,000	DSME, S. Korea	2020	Guggenheim Capital - U.S.A	8,840	
4+4	TAK	159,000	Dalian, China	2020	Faerder Tankers - Norwegian	5,590	LOI stage, sub finance
3	TAK	49,999	GSI, China	2019-2020	Torm - Danish	3,100	options declared
10	BC	120,000	CSIC, China	2019-2020	Tianyuan Logistics - Chinese	3,200	
2+2	BC	800	Jiangsu Yangzijiang, China	2019-2020	Mitsui & Co - Japanese	2,650	Tier II



1	BC	81,500	Penglai Jinglu, China	2020	Lavinia - Greek	2,500	Tier II, option declared
4	BC	63,000	Wuhu Xinlian, China	2019	Graig Shipping - U.K	2,500	eco, Diamond II design, sub finance
1	TAK	50,000	Hyundai Mipo S. Korea	2019	GSD	3,550	
1	TAK	300,000	JMU, Japan	2020	JX Ocean	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
SHOURONG HARMONY	BC	180,322		2010	China	2,500	Undisclosed	
VOGERUNNER	BC	176,838		2008	Japan	2,300	Korea Line Corp - S.Korea	
ORANGE TRUTH	BC	83,051		2006	Japan	1,385	Chinese	
AMAKUSA ISLAND	BC	81,887		2005	Japan	1,300	Undisclosed	
SBI TANGO	BC	61,192		2015	Japan	1,900	Japanese	incl 5 yrs BBB at usd 5400/d
REQUIEM	BC	58,000		2010	China	1,210	White Seas - Greek	
E TRADER	BC	56,841		2010	China			
E TRACER	BC	56,841		2011	China	4,600	Chinese	en bloc
E TRANSPORTER	BC	56,745		2010	China			
E TRAVELLER	BC	56,665		2011	China			
TENTO	BC	56,756		2010	China	1,125	Indian	
LUMINOUS HALO	BC	56,018		2006	Japan	1,250	Greek	
BLUE DIAMOND	BC	53,538		2008	Vietnam	980	Chinese	en bloc each
WHITE DIAMOND#	BC	53,538		2008	Vietnam	980	Chinese	
CHALLENGER	BC	52,413		2001	Japan	880	Asian	
AEGIS FORTUNE	BC	52,262		2001	S. Korea	830	Indonesian	
ASTRA	BC	47,777		2002	China	840	Chinese	
WESTERN BALTIC	BC	38,800		2015	China	1,720	Nova Marine - Swiss	
PPS AMBITION	BC	33,328		2013	Japan	1,525	Orient Shipping - Dutch	
NORD IZUMO	BC	33,193		2010	Japan	1,275	Taylor Maritime	
ELLIOT BAY	BC	32,216		2009	Japan	1,170	Taylor Maritime	
ZENITH EXPLORER	BC	28,343		2008	Japan	850	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
ITAL MATTINA	CV	53,644	4,360	2007	S. Korea	1,150	Awilco - Norwegian	
OLIVIA	CV	28,050	2,702	2007	Germany	1,350	Sea Consortium - Singaporean	**incl. finance
PANDORA	CV	28,050	2,702	2007	Germany	1,350	Sea Consortium - Singaporean	
VITIM	CV	22,749	1,728	2008	Poland	1,100	Undisclosed	
SAINTY VOGUE	CV	13,800	1,072	2013	China	800	Greek	en bloc each*
ST JOHN ARK	CV	13,555	1,072	2014	China	800	Greek	
VICTORIA STRAIT	CV	13,760	1,118	2002	China	400	CMA CGM - French	basis dd due Oct 18
GERDA	CV	5,212	508	1995	Germany	Undisclosed	A2B-Online - Dutch	

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
ZHONGJI NO. 2	TAK	45,697		2008	China	1,150	Greek	
STAR EXPRESS	TAK	39,994		2005	Japan	1,120	Greek	
UE STAR	TAK	3,987		2014	China	Undisclosed	Undisclosed	at auction
OCEANIC CORAL	TAK/CHE	13,224		2008	Japan	720	Undisclosed	basis ss due this July
NAVE BELLATRIX	TAK/CHE+PRO	50,000		2012	S. Korea	2,680	Undisclosed	
NAVE ATRIA	TAK/CHE+PRO	50,000		2012	S. Korea	2,550	Undisclosed	internal deal , sale and leaseback
NAVE ORION	TAK/CHE+PRO	50,000		2012	S. Korea	2,680	Undisclosed	
NAVE AQUILA	TAK/CHE+PRO	50,000		2012	S. Korea	2,550	Undisclosed	
STI FONTVIEILLE	TAK/CHE+PRO	49,990		2013	S. Korea	2,650	PCL - -Singaporean	*
STI VILLE	TAK/CHE+PRO	49,990		2013	S. Korea	2,650	PCL - -Singaporean	
ANGLEVIKEN	TAK/CHE+PRO	12,795		2005	S. Korea	710	Undisclosed	
BM BREEZE	TAK/CRU	105,387		2008	Japan	1,800	Petrovietnam - Vietnamese	basis ss due this June

◆ 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
KULSAMUT	CV	12,665	4,507	1996	Turkey	435	
MIKHAIL LUKONIN	GC	6,221	1,919	1981	Russia	440	
MING HANG	REF	6,404	3,985	1982	Japan	416	
DISTYA	TAK	149,834	21,733	1995	Japan	445	
VELDA	TAK	95,621	15,936	1992	Japan	470	
YVES JACOB	TAK	71,562	15,338	2000	Croatia	440	



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
ISIS GAS	TAK/GAS	49,998	19,562	1985	Japan	442	
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
PLATINUM	TAK	45,614	12,450	1996	Ukraine	465	as is Fujairah with some stainless steel
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
MTT KINABALU	CV	14,191	5,785	1993	Poland	443	
PONTICA	GC	17,069	4,510	1983	Japan	440	Indian subcontinent

◆ALCO 防损通函

【英国最高法院对 LONGCHAMP 案的判决让理算员感到意外】

LONGCHAMP 案判决——最高法院对《约克-安特卫普规则》中的规则 F 作出了与先前共同海损理算惯例不同且更为宽松的解释。

共同海损事件及诉讼

2009 年 1 月，化学品运输船“LONGCHAMP”轮在亚丁湾遭海盗劫持，被迫改道前往索马里海域。海盗一开始提出高达 600 万美元的赎金要求。在经历七周左右的谈判后，船东同意支付 185 万美元赎金。

【天津港防治船舶污染管理新举措】

协会从香港的一家专业从事污水处理、洗舱及应急溢油反应的 HONG KONG REMAN MARINE SERVICES CO., LTD 公司处获悉：

2018 年 2 月 23 日，天津市人民政府就天津港防治船舶污染的新举措发布今年第 1 号令。

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
2018-04-20	628.97	776.11	5.853	80.142	885.48	61.826	970.18	190.44	16979.0
2018-04-19	628.32	777.57	5.8557	80.047	892.23	61.833	968.98	189.83	16991.0
2018-04-18	628.17	776.82	5.8661	80.023	897.74	61.918	979.73	190.86	16976.0
2018-04-17	627.71	777.0	5.8578	79.965	899.78	61.874	975.28	192.0	17059.0
2018-04-16	628.84	775.22	5.8487	80.107	895.23	61.682	998.69	192.16	17037.0

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)							
隔夜	1.70313	1 周	1.7425	2 周	--	1 个月	1.89826
2 个月	2.05625	3 个月	2.36156	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.50938	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.75844		

2018-04-20