



全一海运市场周报

2018.05 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2018.04.30 - 05.04\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场总体向好 欧美航线运价上涨】

本周中国出口集装箱运输市场整体表现向好，运输需求稳中有升，供需基本面稳固，欧美航线运价上涨，带动综合指数上涨。5月4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776.88点，较上期上涨2.1%。

欧洲航线：据研究机构 Markit 发布的数据显示，欧元区4月制造业 PMI 终值为56.2，较前值小幅上升，显示欧洲经济继续保持稳步复苏迹象。近期运输需求一直较为旺盛，供求关系良好，上海港船舶平均舱位利用率保持在95%以上。受此支撑，即期订舱价格在前期涨价的基础上，继续小幅补涨。5月4日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为788美元/TEU，较上期上涨1.8%。地中海航线，市场情况与欧洲航线类似，运输需求处于较高水平，供求关系向好，上海港船舶平均装载率在95%左右，运价继续上涨。5月4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756美元/TEU，较上期上涨8.9%。

北美航线：据美国商务部最新公布的数据显示，美国3月零售环比增长0.6%，显示美国居民消费情况良好，对运输需求保持增长态势起到积极作用。本周货量继续增长，多数班次接近满载出运，供求关系略显紧张，上海港船舶平均装载率接近100%，市场运价继续上升。5月4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1468美元/FEU、2433美元/FEU，较上期分别上涨4.6%、2.6%。

波斯湾航线：在目的地进入斋月假期前，市场出现一波出货小高峰，运输需求保持在较高水平，供求关系总体平衡，上海港船舶平均装载率保持在90%左右的水平。由于前期涨幅过大，本周运价小幅下跌。5月4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431美元/TEU，较上期下跌1.1%。

澳新航线：运输需求出现反弹，整体市场表现略有回暖，加之航商采取措施继续控制总体运力规模，供需基本面有所改善，上海港船舶平均装载率徘徊在90%左右，市场运价基本持平。5月4日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为837美元/TEU，较上期微涨0.6%。

南美航线：运输需求基本稳定，供需基本面基本平衡，上海港船舶平均装载率维持在95%左右。由于前期航商推动运价大幅上涨，本周即期订舱价格出现回落。5月4日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为2086美元/TEU，较上期下跌2.2%。



日本航线：本周货量基本稳定，市场运价总体平稳。5月4日，中国出口至日本航线运价指数为730.16点，与上期基本持平。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【节后市场整体平稳 综合指数小幅波动】

本周，沿海散货运输市场行情小幅波动，总体延续节前趋弱走势。5月4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1132.60点，较上周下跌0.4%。其中煤炭、粮食、金属矿石、成品油运价指数下跌，原油运价指数维稳。

煤炭市场：节后第一周，煤炭运输市场行情整体平稳运行。受沿海地区节日因素和天气转好双重影响，本周电厂日耗方面，民用电和工业用电发力不足，5月4日，六大电厂平均日耗煤量59.4万吨，较上周五下降4.2%；电厂库存继续小幅增长，全国六大电厂平均库存1318.85万吨，较上周五增加0.4%。随着大秦线检修完毕，北方港口库存攀升，与之对接的秦皇岛、京唐港煤炭场存明显增加。节后，秦皇岛港库存突破500万吨。不过，下游观望氛围依旧浓厚，供给端的利好难以刺激下游采购积极性。沿海六大电厂仍以长协采购为主，市场货盘较少，成交寥寥。运力方面：部分内外贸兼营船尚未回归内贸市场；而海沙市场则持续火爆，部分大船甚至愿意空放至南方运沙；加上近期油价上涨，船东运营成本提高，跌价空间较小。总体来看，本周沿海煤炭运输市场供需双弱，运价弱势小幅下跌。5月4日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1201.64点，较上周下跌0.4%。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38.5元/吨，较上周五下跌1.6元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为40.9元/吨，较上周五下跌2.3元/吨；秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为39.9元/吨，较上周五下跌1.8元/吨。

金属矿石市场：节日期间公布的官方PMI数据显示制造业与房地产行业状况良好，仍处景气区间，加之沙钢也再次提价，基本面与消息面共同利好下带来节后钢材价格回升，短期内钢材供需矛盾并不明显，库存压力也在减小。铁矿石港口库存继续小幅回落，但绝对量压力仍大。本周，沿海金属矿石运输市场货盘偏少，成交主要以长协为主，矿石运输价格小幅下跌。5月4日，沿海金属矿石货种运价指数报收1084.91点，较上周下跌0.5%。

粮食市场：节后，临储玉米增量拍卖“威力”显现，国内玉米市场价格整体下行，特别是东北玉米深加工企业竞相降价，经历短暂反弹行情的华北产区随着拍卖玉米的陆续出库，价格再次转势下行。贸易商为规避风险加大销售力度，但受限产检修等原因影响，下游深加工企业开工率下调，玉米用量较上月有所减少，收购意愿普遍不强，市场成交偏少，运价下行。5月4日，沿海粮食货种运价指数报收877.35点，较上周下跌1.3%。

国内成品油市场：节后，沿海成品油市场转冷，且正值月初，货源有所减少，锚地空闲船舶增多，运力相对过剩，沿海成品油市场运价承压下跌。5月4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970.03点，较上周下跌1.7%。



(3) 中国进口干散货运输市场

【海岬型船表现活跃 综合指数小幅上涨】

本周海岬型船自上周后半周小幅调整两日后再次反弹，巴拿马型船和超灵便型船总体表现稳中有升，远东干散货综合指数本周小幅回落后重拾升势。5月3日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为1010.33点，运价指数为887.4点，租金指数为1194.72点，较上期分别上涨0.7%、0.3%和1.0%。

海岬型船市场：本周海岬型船市场总体先跌后涨，跌幅基本被收回，运价、租金表现稳健。太平洋市场上，周初由于假期因素，成交清淡货盘较少，成交价出现小幅调整。假期过后货主和OP积极拿船，市场现货货盘较多，需求比较旺盛，船东信心有所提振，运价、租金迅速转跌为涨。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为7.528美元/吨，较上周四微跌0.7%；中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为16604美元，较上期微跌0.8%。巴西远程矿市场，上周涨幅较大，本周周初调整后企稳回升。市场即期货盘仍显活跃，同时5月中旬的船舶运力不多，给予运价一定的支撑。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为18.408美元/吨，较上期上涨1.3%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为13.379美元/吨，较上期微跌0.4%。

巴拿马型船市场：本周巴拿马型船市场总体表现稳健。太平洋市场上，受煤价企稳回升的影响，印尼煤炭货盘表现强劲，FFA延续上涨，市场整体气氛较好。租金、运价自周初稳步上扬。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为11140美元，较上期上涨2.5%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为10369美元，较上期上涨4.4%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.332美元/吨，较上期上涨3.2%。粮食航线，大西洋市场船多货少局面仍未改变。市场整体气氛偏弱，租金、运价继续阴跌走势。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为32.875美元/吨，较上期下跌0.8%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场本周延续小涨走势，目前看斋月对航线的影响比市场预期的要稍小。印尼煤炭货盘表现活跃，出货较平稳给予航线支撑；北方钢材出货总体平稳；镍矿货盘活跃度有所增加，总体租金、运价稳中有升。周四，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为9779美元，较上期上涨1.7%；新加坡经印尼至中国南方航线TCT日租金为12281美元，较上期上涨2.6%；中国渤海湾内-东南亚航线TCT日租金为8772美元，较上期微跌0.6%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为7.984美元/吨，较上期上涨1.5%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为9.075美元/吨，较上期上涨1.1%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价低位震荡 成品油运价小幅波动】

据美国能源信息署EIA公布数据，美国4月20日当周商用原油库存意外增加，同时美国原油产量也再创历史新高。近期受美国总统特朗普有意对伊朗实施新制裁的影响，外加委内瑞拉和利比亚这两个产油国也存在很大的动荡因素，油价再度加入了风险溢价。本周原油价格先跌后涨，布伦特原油期货价格周四



报 74.74 美元/桶，较上周上涨 1.3%。全球原油运输市场大船运价小幅下跌，中型船运价小幅上升，小型船运价涨跌互现。中国进口 VLCC 运输市场供需状况失衡，运价重回下跌通道。4 月 26 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 541.63 点，较上期下跌 1.4%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场运力增多，运价重回下跌通道，加之油价高企，船东日收益远低于其盈亏平衡点。中东航线 5 月上旬货盘成交殆尽，中旬货盘未能有效释放，市场供需状况失衡，运价转跌。西非航线成交清淡，随中东市场走跌。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS39.50，较上周四下跌 1.3%，CT1 的 5 日平均为 WS39.73，较上周上涨 1.8%，等价期租租金（TCE）平均 6244 美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS39.85，下跌 1.4%，平均为 WS40.11，TCE 平均 7641 美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场西非出发航线运价波动上行，地中海出发航线运价持续上涨。西非至欧洲市场运价波动上行至 WS67，TCE 约 0.8 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，5 月 12 至 14 日货盘，成交运价为 WS60。地中海和黑海航线运价上涨至 WS85，TCE 约 1.1 万美元/天。亚洲进口主要来自俄罗斯，该航线一艘 13.5 万吨级船，新罗西斯克至韩国，5 月 7 日货盘，成交包干运费为 250 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场各航线运价涨跌互现。7 万吨级船加勒比海至美湾运价小幅上涨至 WS100（TCE 约 0.3 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS92 水平（TCE 约 0.3 万美元/天）。北海短程运价小幅下跌至 WS92（TCE 仍在保本线之下）。该航线一艘 8 万吨级船，北海至欧洲大陆，5 月 1 日货盘，成交运价为 WS92.5。波罗的海短程运价下跌至 WS68，TCE 约 0.1 万美元/天。波斯湾至新加坡运价小幅上升至 WS88，TCE 约 0.2 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价小幅上升至 WS85，TCE 为 0.4 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，5 月上旬货盘，成交包干运费为 45 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波动。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS127（TCE 约 0.4 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价保持在 WS109（TCE 约 0.7 万美元/天）；7.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS85（TCE 大约 0.4 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS93 水平（TCE 跌至保本点附近）；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上升至 WS152（TCE 约 0.9 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 1.0 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数稳中有涨 内贸货船成交井喷】

5 月 2 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 787.91 点，环比微涨 0.03%。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微涨 0.19%、0.19%、1.06%；内河散货船价综合指数下跌 0.61%。



受前期干散货运价快速上涨影响，二手散货船价格止跌回稳。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1342 万美元、环比涨 0.34%；57000DWT--1484 万美元、环比跌 0.58%；75000DWT--2001 万美元、环比涨 0.80%；170000DWT--3006 万美元、环比涨 0.10%。受劳动节假期影响，部分贸易商离场，国际干散货货盘略显不足，BDI 指数 12 连涨紧跟 4 连跌收于 1327 点（周二），环比回跌 0.23%，但干散货运价仍在盈亏平衡点之上，预计二手散货船价格短期以平稳波动为主。本周，二手散货市场成交量总体表现活跃，共计成交 18 艘（环比减少 9 艘），总运力 218.5 万 DWT，成交金额 42240 万美元，平均船龄为 5.89 年。其中，因船船价较为稳定，船东和投机商拿船积极，特别是大型矿砂船较为抢手。

受委内瑞拉石油产量大幅下降，美国石油钻井数持续增加，以及特朗普扬言撕毁伊朗核协议等多方因素叠加影响，原油涨势减缓静待方向指引，布伦特原油期货收于 74.64 美元（周二），环比微跌 0.09%。国际原油运输市场总体需求平稳，二手油轮船价震荡横盘。本周，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2191 万美元、环比涨 0.98%；74000DWT--2382 万美元、环比跌 0.25%；105000DWT--2631 万美元、环比持平；158000DWT--4241 万美元、环比涨 0.22%；300000DWT--5880 万美元、环比跌 0.22%。国际能源署(IEA)报告显示，中国 2017 年全年的日均原油进口量为 840 万桶/日，首次超过美国的 790 万桶/日，成为全球第一大原油进口国；预测到 2023 年，中国的原油净进口量将上升到 1,000 万桶/天，进口量将达美国（500 万桶/天）两倍。由于中国维持了人民币的稳定和高价值，加上以人民币为基础的原油期货交易的成功上市，许多产油国已经非常乐意以人民币的形式进行交易结算，石油人民币或迎来爆发行。近期，原油市场供应较为短缺，油价继续上涨或引发全球再次通胀，预计二手油轮价格以平稳波动为主。本周，二手国际油轮成交量一般，市场以观望为主。

沿海散货运价在波折中小幅上涨，二手散货船价格有涨有跌。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--117 万人民币、环比涨 2.98%；5000DWT--740 万人民币、环比跌 1.50%。近期，大秦线检修促使港口煤炭库存下降，环渤海动力煤价格上涨 2 元/吨；国家发改委会议透露，煤炭优质产能释放良好，加之还有产能储备，有关部门对价格稳定较有把握，目前不会强制限价。江苏、山西、陕西等多地焦炭企业环保限产，限产对焦炭供需格局影响力度还有待观察。综合考虑，港口、火电厂煤炭库存的降低，上游限产、进口煤限制、下游需求逐渐增加，市场多重利好或迎来 5、6 月煤炭价格反弹回升，煤炭运输需求转好，预计散货船价格短期稳中有涨。本周，沿海散货船活跃，共计成交 36 艘（环比增加 31 艘），总运力 5.19 万 DWT，成交金额 8092 万人民币。

内河散运需求一般，二手散货船价格涨跌互现。本周，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--52 万人民币、环比涨 1.18%；1000DWT--96 万人民币、环比跌 3.21%；2000DWT--185 万人民币、环比涨 1.49%；3000DWT--286 万人民币、环比跌 1.76%。内河散货运价稳中有跌，预计内河散货船价格将震荡往复。本周，内河散货船成交量井喷，共计成交 159 艘（环比增加 100 艘），总运力 19.76 万 DWT，成交金额 18296 万人民币。

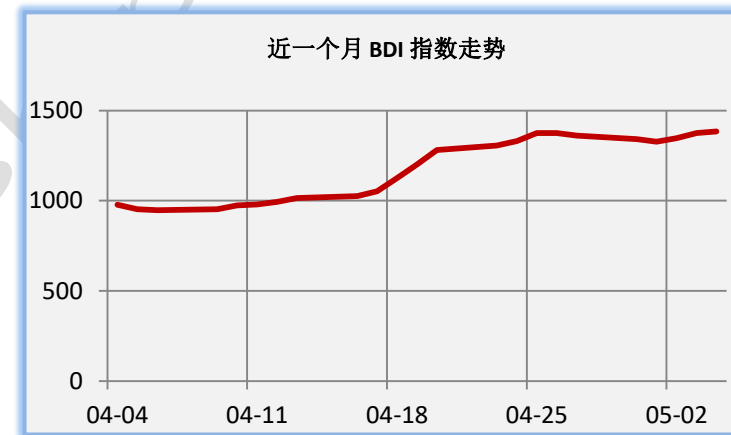
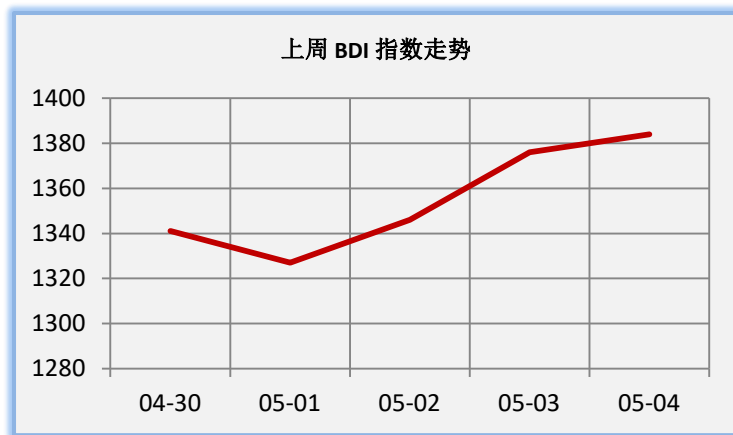
来源：上海航运交易所

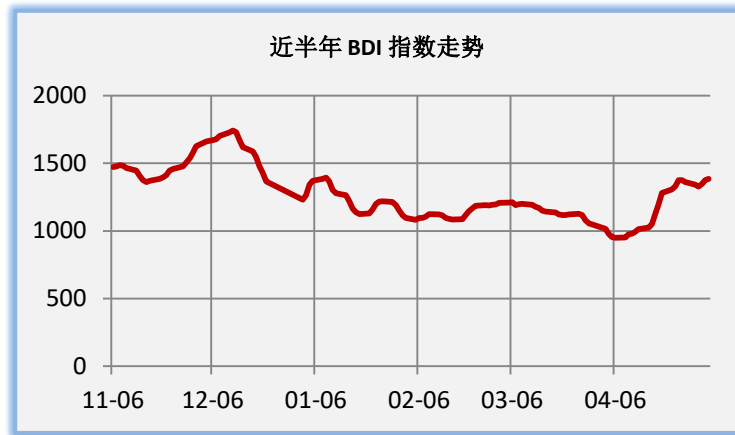


2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	4月30日		5月1日		5月2日		5月3日		5月4日	
BDI	1,341	-20	1,327	-14	1,346	+19	1,376	+30	1,384	+8
BCI	2,173	-78	2,136	-37	2,197	+61	2,308	+111	2,337	+29
BPI	1,276	+1	1,271	-5	1,271	0	1,266	-5	1,265	-1
BSI	1,045	+3	1,043	-2	1,043	0	1,047	+4	1,050	+3
BHSI	603	-2	601	-2	597	-4	591	-6	589	-2





3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

Tom Selmer 2011 175219 dwt dely Qinhuangdao 07/08 May trip via West Australia option Esperance redel Singapore-Japan \$16,400 - Quadrolink

Leading Bravery 2011 93761 dwt dely Yuhuan 07/09 May trip via E.Australia redel China \$12,500 - BG Shipping

Welprofit 2011 93250 dwt dely EC South America 12/16 May trip redel Iran \$15,500 + \$550,000 bb - Bunge

London 2012 2007 82562 dwt dely EC South America 22 May trip redel Singapore-Japan \$14,900 + \$490,000 bb - Solebay

Jing Jin Hai 2015 77872 dwt dely Gibraltar prompt trip via USEC redel Brazil \$9,000 - Norvic

Yongji 2000 77672 dwt dely Hong Kong 07/10 May trip via Indonesia redel S.China \$10,750 - Jus Lordship

King Milo 2012 77198 dwt dely Iligan 09/12 May trip via Indonesia redel Singapore-Japan \$14,750 - Korean charterer



Kavo Alkyon 2005 75409 dwt dely Hong Kong spot trip via Indonesia redel India \$10,660 - Hanaro

Unity 2001 74133 dwt dely Santos 17/22 May trip redel Singapore-Japan \$14,300 + \$430,000 bb - cnr

Best Trader 1998 73018 dwt dely passing Taiwan prompt trip via Indonesia redel S.China \$10,900 - cnr

Spar Octans 2015 63800 dwt dely wwr Ghent prompt trip redel East Mediterranean intention scrap \$16,000 - Centurion

Wadi Feran 2011 57281 dwt dely Kohsichang prompt trip via Thailand redel EC India \$14,000 - cnr

Antigoni B 2011 56930 dwt dely Istanbul prompt trip via Balck Sea redel Persian Gulf \$17,000 - Cosmotrade

Mandarin Ocean 2012 56734 dwt dely Singapore 09 May trip via Indonesia redel China \$13,500 - cnr

Ocean Bright 2013 56032 dwt dely Hong Kong 08/11 May trip via Indonesia redel China approx. \$11,250 - Tongli

Suabaagya 5 2002 53500 dwt dely Kandla prompt trip via WC India redel N China intention salt \$10,250 - Norvic

(2) 期租租船摘录

Captain Costis 2011 34125 dwt dely Rio De Janeiro mid May 4/6 months redel Atlantic \$10,550 - Meadway

4. [航运市场动态](#)

【GSL 看好中小型集装箱船市场】

截至 2018 年 3 月 31 日，该公司在今年前 3 个月的营业收入为 3610 万美元，低于去年同期的 3960 万美元。

GSL 首席执行官 Ian Webber 表示，2017 年第一季度，该公司继续通过保持全部中小型集装箱船就业，使其租约覆盖范围价值最大化。

在第一季度，该公司与东方海外达成了一艘 8063TEU 集装箱船“OOCL Qingdao”号的续租协议。续租租期从 2018 年 3 月 11 日开始，日租金为 14000 美元。



此外，3月1日，该公司同意以1130万美元的价格收购一艘建于2005年的2800TEU集装箱船。该船现有的租约结束之后，将开始履行与达飞轮船的期租协议，租期12个月，日租金为9000美元。

Webber表示，由于GSL通过续租协议获得强劲现金流支持，该公司将开始把握中小型集装箱船市场显著加强这一优势的机会。该公司认为，受益于船舶订单有限，全球经济强劲以及全球闲置船舶比例低于1.5%，中小型集装箱船市场长期趋势将继续强劲。

来源：国际船舶网

【马士基 CEO:不会使用脱硫设备,将寻求数字化途径!】

4月26日，2018新加坡海事周系列活动之一的“第12届Singapore Maritime Lecture”在新加坡丽思卡尔顿美年酒店举行。BW集团总裁苏包文刚先生做主持嘉宾，马士基集团总裁施索仁先生做个人演讲后还与苏包文刚就国际航运多个热点问题进行了讨论。

从集装箱的出现讲到集装箱航运业的未来。施索仁表示，数字化将给集装箱运输业带来革命性的改变，数字化会让集装箱运输业未来的效率得到提升。但同时他也强调，目前集装箱运输业仍然“复杂”还有很多可以“简化”的空间。

以从肯尼亚向欧洲运送货物(鲜花)为例，这期间需要通过至少100个人，交换超过200次信息，涉及至少40多份文件。

他表示，“我们有客户表示，运送集装箱的成本可以非常的低，但这这其中有许多非常麻烦和痛苦的过程。”

在过去几年里，集装箱运输业虽然经历了大规模的整合，但是整合行业的实质型转型仍在进行中。集装箱承运人更多的是在运价上进行竞争，但是客户们却越来越需要越来越多的服务，此外，UPS和FedEx等快递公司他们也在努力为客户提供更好更优质的服务。

施索仁介绍到，“至于马士基，目前正在寻求利用更先进的技术，以及数字化等来改善客户体验。比如马士基使用综合在线预订系统和即时报价工具，受益于数字化信息和简化的文档流，创造了新的供应链生态系统，此外还以及减少成本和货物延迟的新行业标准。

谈到来自于阿里巴巴以及亚马逊等电子商务巨头的可能性竞争时，施索仁表示，他相信集装箱行业能够在专业领域通过更好地专注于改善客户体验和流程。

去年6月，马士基遭遇勒索病毒袭击，在谈到网络安全方面的问题时，施索仁强调了制定全面计划的必要性，并强调了三管齐下的有效预防方法，以强有力的检测软件的形式进行第一道强有力的防御；能够将未来可能发生的袭击事件与公司的全球系统隔离开来；同时，他表示，也要勤于备份数据，以便能够在可能



的事故发生后快速重建系统。

而谈到 2020 全球限硫规定时，施索仁表示，毫无疑问硫是有害的 (can kill people)，限硫规定的生效将会给航运业的油耗成本带来增长。

应对新规可以使用给船舶安装脱硫设备，选择低硫燃油，柴油 (MGO) 以及其他可替代性燃料: 比如 LNG，氢气以及甲醇等方式。

而信德海事网从本次新加坡航运周多个论坛上所见所闻得知，在距离生效还有仅一年多的时间里，目前全球的大多数船东都表示等等看看 “wait and see”。

去年马士基 Maersk Oil Trading 负责人 Marc Refsø Holm 在 Capital Links New York Maritime Forum 会上表示，“马士基将不会使用脱硫装置，我知道与会的可能有好多朋友不赞同我们的观点和选择，但是我们仍然认为安装脱硫装置并不是一种解决问题的长久之计。”

而施索仁本次在新加坡航运周上也表示，“这是一个对整个行业以及单个航运公司产生重大影响的事件。我们必须找到解决办法，”

“我认为，通过炼油厂将硫分去除而不是在船上来脱硫的方式更有意义。因此我们更乐意购买低硫燃油。”“脱硫设备也非常的大。”

施索仁也承认，“按照目前的油价差来看，安装脱硫设备的确具有较短的投资回报期。”

在会后被记者问到是否会建造以 LNG 为燃料的船舶时，施索仁表示，“首先，我们目前并没有订造新船的计划，如果未来有计划了，我们的确会考虑安装 LNG 燃料主机。”

施索仁还强调，目前为止，航运业仍然是最环保的运输方式。本行业在过去几十年里为减排做了大量的工作。比如; 去年，马士基航运大约消耗了 100 万吨燃油，这看起来的确不少，但是要知道，这个消耗量约等于其 2012 年初任马士基航运 CEO 的时候该公司的燃油消耗量，但是，马士基航运的年货运量增长了超过 50%。

来源：中国水运网

【克拉克森研究：航运市场回顾与展望（2018 春季）】

6 个月前我们认为当时的航运市场在 2016 年跌入谷底后逐步改善。改善的趋势仍在继续，克拉克森海运指数在去年上涨 14%，平均值达到 10,767 美元/天，



不过依旧比金融危机后该指数平均值低 8%。散货船和集装箱船市场明显改善，收益在去年分别上涨 77%和 25%。液化天然气船市场也有明显的改善。此外邮轮、滚装船以及渡轮市场仍持续着良好表现。尽管如此，油轮市场收益继 2016 年大幅下滑后，在 2017 年再次下跌 35%，达到近 20 年最低水平，并且低迷的行情持续至今。液化石油气船市场依然疲软，同期海工市场似乎已从底部回升，但主要的挑战依然存在。

全球经济持续回升。全球经济增速在 2017 年达到 3.6%，预计在今明两年扩大到 3.9%。发达国家和发展中国家的经济都有所改善，包括对海运贸易非常重要的中国。大宗商品价格上涨也支撑一些区域经济。

去年全球海运贸易增长 3.9%，近 5 年最快水平。海运贸易量达到 116 亿吨（全球贸易总量的 85%），相当于人均 1.5 吨。我们预计海运贸易在今年达到 120 亿吨，增长 3.5%（按吨海里计算，2018 年海运贸易增长 4.1%）。去年全球干散货海运量增长 3.7%，今年预计增长 3%。去年集装箱海运贸易量增长 5.4%，预计在今年继续强势表现，增长 5%。尽管原油贸易（按吨海里计算）去年增长 5%，石油海运贸易增速放缓，预计在今年继续这一趋势。化学品贸易去年上升 5%，液化天然气贸易预计在今年增长 10%以上。影响海运贸易的风险依然存在，包括最近推出的贸易保护政策，但同时也存在一些积极的因素，包括潜在的亚洲经济增长，其中中国“一带一路”是潜在的重要因素。

随着 2020 年全球船舶硫排放限制趋近，市场对各项环保监管时间表的关注持续增加。船东逐渐采用脱硫装置和 LNG 作为船舶动力燃料，但大部分船东仍保持观望的态度。从年初开始，硫排放限制在部分中国港口（处于排放控制区内）开始执行。但对达成碳排放目标存在不确定性。另一方面，数字技术继续发展，对航运的影响预计会越来越大。

总之，尽管一些航运细分市场依旧面对挑战，但是其他市场则出现明显的改善。总体来看，造船产能，环保规则，海运需求以及船舶融资仍是关键问题。尽管风险依然存在，市场情绪正逐渐乐观。随着我们进入航运市场周期的下一阶段，构建市场进一步复苏的工作看起来已经开始实施了。

来源：克拉克森研究

5. [船舶市场动态](#)

【这家航运巨头透露订造 LNG 动力超大型集装箱船原因】

上周，达飞轮船旗下的 APL 首席执行官 Nicolas Sartini 在新加坡接受 seatrade 采访时，介绍了达飞轮船改变游戏规则，决定订造 9 艘 22000TEU LNG 集装箱船的过程。

问：达飞为何不考虑洗涤器和低硫燃料，而是选择 LNG 动力船？



答：这是一个漫长的过程，事实上第一次讨论可以追溯到 2010 年，所以这并不是第一次进行的新讨论。当然，2020 年 1 月 1 日实施的硫含量上限决定以及作为一家航运公司，达飞轮船一直在寻找各种选择方案，包括三个方面：一是使用 0.5%低硫燃料，这种燃料可用，但是比重油燃料贵得多；二是洗涤器，洗涤器也是一种相对较新的技术，有其优点，也有不便之处；三是使用 LNG 燃料。

显然，这是一个新的法规和新的环境，但我们决定使用 LNG 燃料发动机新技术用于新造船。

问：达飞轮船作为一家公司，在航运、环境和应对气候变化方面处于领先地位，这个决定的重要性如何？

答：这项决定很大程度上是由环境和经济决定，达飞轮船始终站在环保前列。我们认为这是一个改变游戏规则的决定，作为一家公司，我们是第一家采取这种规模行动的公司。

问：与重油相比，LNG 动力集装箱船的问题之一是，由于燃料箱尺寸造成货舱空间损失，达飞轮船如何处理这一问题？

答：技术专家对此已经进行了研究，并将 22000TEU 集装箱船的空间损失降至最低，因此，我们希望减少约 200 TEU，使其容量减少 1%。显然，每个标箱都非常重要，但是 1%的容量并不是决定的主要因素。

问：达飞轮船是第一家订造 LNG 动力超大型集装箱船的公司，公司如何平衡改变第一用户优势与率先使用新系统带来的潜在缺陷？

答：使用 LNG 作为燃料这一技术已经存在，并且已应用于 100 艘船，可能还有 100 艘 LNG 动力船正在建造中。因此这项技术已经存在并得到了验证，但尚未用于 22000TEU 集装箱船，此次订造的 9 艘中的第一艘将于 2020 年 1 月交付。就公司和项目而言，能成为第一推动者非常有意义。但是 LNG 产品、港口设施的可用性依然存在问题，所以我们今天试图传递的信息是从现在开始市场将是大规模的。非常重要的一点是，现在基础设施已经准备就绪，我们需要新加坡、鹿特丹、中国和美国的基础设施。

问：就加注而言，公司希望在一个或者多个地点进行加注供应，这背后决定的原因是什么？

答：为了确保安全，我们与道达尔公司签署一份长期合同。所以我们将欧洲进行大部分加气工作，这些船最初将部署在亚欧贸易航线，因此大部分加气将在鹿特丹进行。当然我们还需要在不同港口加气，我们需要加气的基础设施随处可用。

问：达飞轮船未来是否会订造更多不同规格的 LNG 集装箱船？



答：达飞轮船确信，我们在环境方面的投资是正确的，LNG 不含硫，不含颗粒物，氮氧化物减少了 85 %。我们认为，今后我们将继续采取同样的战略订造 LNG 动力船，朝着更环保的方向发展。

来源： 国际船舶网

【全球活跃船厂数量锐减】

克拉克森发布的数据显示，全球金融危机爆发后，全球活跃的船厂数量迅速减少，截至 2018 年 4 月初已减少至 350 家。这一趋势在国内最为显著：国有资金重点扶持国营船厂，而众多民营船厂需要更努力寻找订单以维持生存。

看国内造船市场

自 2009 年初以来，中国的“活跃”船厂数量已经从 391 家减少到 2018 年 4 月初的 112 家，为 2003 年以来的最低水平。

“三大”造船大国中的韩国和日本的船厂数也锐减，其中韩国的活跃数量从 39 家减少到 14 家，而日本由 70 家减少到 55 家。

然而，在中国，有国家银行资金支持的船厂和其他的船厂之间的情况有所不同。截至 2018 年 4 月初，国有控股的中船工业集团和中船重工集团以及其他国营活跃船厂数量从 2009 年的 52 个减少到 44 个，活跃民营船厂的数量从 305 家大幅下降至 50 家，而合资企业、外资企业和地方政府下属船厂的总数则从 34 家减少到 18 家。

截止至 2018 年 4 月，在中国活跃船厂里，国营企业占比达 40%，这是自 2000 年以来的最高比例，此数据在 2009 年初只有 13%。

国家支持的力量

虽然中国造船的总订单量有所下降，但国营船厂的订单份额在得到国有资金的支撑后已从 2009 年的 31% 上升至 2017 年的 59%（总计 630 万 CGT 中的 372 万吨）。相比之下，民营船厂的订单份额从 2009 年的 50% 下降到 2017 年的 31%（2017 年为 340 万 CGT 的 105 万吨）。

持有订单是关键

尽管中国造船市场现在的总体情况与之前截然不同，在订单份额稳步增长的前提下，以国营企业为代表的订单比例现在已回到 2006 年的水平，国营船厂的



市场份额已从 2009 年的 44% 增加到 2018 年 4 月的 57%。

所以，尽管中国的活跃造船厂数量急剧下降，但国企和民企之间的情况差异甚大。一方面国营船企持续受到国家资金的支持，另一面民企船厂都在垂死挣扎，过程中许多船厂因无力竞争而被市场淘汰。民营船厂订单迅速下降，而国营船厂订单回到了金融危机之前的水平。

来源：龙 de 船人

【买入大型成品油船的时机到了?】

近期，国际成品油船市场的资产价值依然低迷，似乎为买入二手油船创造了机会。

船龄较小的船舶，在航运市场转好时升值空间更大。LR1 型油船(载重吨 50000-10000 DWT)对靠泊装卸的港口要求高，相对而言，载重吨 50,000 DWT 左右的 MR2 型油船装载时更加灵活，因此目前 LR1 型油船的需求低迷。虽然近期 5 年船龄 LR1 型油船价值有所反弹，但仍低于其长期均值。

然而，市场上对大型原油油船的需求已经在 2017 年末以及今年 3 月再次上涨。较低的租用率为这些船舶提供了较大的交易空间和买入机遇。

此外，由于 2020 年船舶限硫排放引发的船用燃油升级，将会有更多小型炼油厂关闭或减少运营，对成品油船的需求仍将保持高位。较小型的炼油厂产生的燃油，不再适合作为船用燃料，将失去原有价值。这将推高对大型成品油船的需求，这些油船将成为连接新型高效炼油中心和老式、小型炼油厂区域的枢纽。

较低的资产价值加上市场结构转变引起的需求上升，种种迹象似乎表明，现在不失为考虑投资大型成品油船的好时机。

来源：国际船舶网

【有人欣喜有人忧 越来越多的超大型箱船引发纷争】

随着超大型集装箱船的投入运营，班轮公司将更多精力放在了亚欧航线上，此外加上主要港口的堵塞情形时有发生，导致了集装箱主干航线的服务质量和可靠性降低。托运人对此普遍感到愤怒。在近期召开的新加坡海事服务展上，托运人建议，班轮公司可以通过提供更多的定制服务来提升服务质量。

嘉吉集团每年要运输约 15 万 TEU 的货物，嘉吉集团运输和物流副总裁 John McCauley 表示，虽然班轮公司的重点主要是在亚欧航线和跨太平洋航线上引进超大型船舶，但是对于嘉吉而言，更多看到了南北和南南航线的增长。“然而，这些航线提供的船舶容量不足以满足需求。这意味着更多的波动性，并导致我们对于班轮公司部署船舶的重大担忧。我们的供应链依赖稳定性，但班轮公司的服务水平正在变差，这是不尽如人意的。”



不过，John McCauley 补充说：“市场上也有一些创新，比如现代商船在亚欧航线和跨太平洋航线上部署小型船舶以便运行更快的服务，美森轮船提供的跨太平洋速运服务，美总轮船提供的保证船期服务，这些迹象表明，班轮公司正在考虑托运人的需求。”

美国制造商卡特彼勒公司东盟和印度运输业务经理 Michael Nielsen 表示，托运人可能会以合作的模式以促使班轮公司提供定制服务。他问到：“托运人是否可以一起将同批次的货物组合在一起，从而推动班轮公司建立新的航线服务？很明显，没有关于价格的讨论，但是我们是否可以合并特定利基市场的交易量，以便让班轮公司开启定制化的服务？”

物流企业：重新设计供应链

虽然班轮公司在亚洲航线中结成更大的联盟和部署超大型船舶，似乎导致了托运人的港口选择范围缩小，但这可能会为第三方物流服务提供商带来更多机会。

Dachser 集团相关人士表示，集运市场中，由于整合导致运价上涨的担忧已被港口挂靠选择的担忧所取代。一年前，市场担心三大联盟之间会出现某种价格趋同，但这种情况根本没有发生，运价比一年前差得多。但是，现在市场的担忧来自于，如果所有货物都进入几个大型港口，而后都需要采用二程运输，很难相信服务会得到改善。

该位人士解释说，第三方物流企业和托运人的担忧是，在未来，托运人必须通过 2 万 TEU 的船舶来运输货物，并且仅能在少数几个大型港口挂靠，这将导致转运业务的重大改变。显然，对于第三方物流企业而言，货运流量的变化给了企业重新设计供应链的机会。

“简单出售舱位的传统货运业务正在消失。现在，托运人可以查看他们拥有的生产设施的位置、仓库的位置以及消费地点。我们可以预计到，未来物流企业所拥有的欧洲物流网络与亚洲产品的流动将更多结合起来。客户正在向我们表示，他们希望改变工作方式，并将更多的产品并入我们的货运网络。”

“这不仅仅将涉及海运，还包括将公路与铁路、拼箱和整箱货物连接起来，并重新设计托运人在欧洲的配送中心网络。这对于 Dachser 集团是一个好机会，我们善于重新设计供应链。很显然，航运公司正在准备成为我们的海运供应商和物流服务的竞争对手。但同样清楚的是，如果他们没有我们控制的物流内陆网络，他们会发现非常困难。”

来源：航运交易公报



6. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	420.00	450.00	650.00	645.00
Hong Kong	417.00	432.00	665.00	n/a
Tokyo	n/a	n/a	n/a	n/a
Hamburg	389.00	n/a	638.00	n/a
Fujairah	410.00	n/a	700.00	n/a
Istanbul	410.00	425.00	670.00	n/a
Rotterdam	390.00	425.00	622.00	n/a
Houston	385.00	n/a	635.00	n/a
Panama	405.00	n/a	685.00	n/a
Santos	433.00	464.50	n/a	753.00

截止日期: 2018-05-03

◆ 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
ABOY LAETITIA	BC	207,896		2017	China	Undisclosed	Star Bulk - Greek	
ABOY SIENNA	BC	207,721		2017	China	Undisclosed	Star Bulk - Greek	
ABOY KARLIE	BC	207,566		2016	China	Undisclosed	Star Bulk - Greek	
ABY SCARLETT	BC	176,000		2012	China	Undisclosed	Star Bulk - Greek	
ABYO AUDREY	BC	175,125		2011	China	Undisclosed	Star Bulk - Greek	
PAOLA	BC	115,000		2011	S. Korea	Undisclosed	Star Bulk - Greek	
ABML EVA	BC	98,000		2011	China	Undisclosed	Star Bulk - Greek	
PIERA	BC	91,951		2010	S. Korea	Undisclosed	Star Bulk - Greek	**
MARIA LAURA PRIMA	BC	91,945		2010	S. Korea	Undisclosed	Star Bulk - Greek	
AOM APHRODITE	BC	91,600		2011	S. Korea	Undisclosed	Star Bulk - Greek	
ABY JEANNETTE	BC	82,000		2014	S. Korea	Undisclosed	Star Bulk - Greek	
ABY ASIA	BC	81,944		2017	Japan	Undisclosed	Star Bulk - Greek	
LYDIA CAFIERO	BC	81,187		2013	Japan	Undisclosed	Star Bulk - Greek	
NICOLE	BC	81,120		2013	Japan	Undisclosed	Star Bulk - Greek	



全一海运有限公司



ABY VIRGINIA	BC	81,061	2015	Japan	Undisclosed	Star Bulk - Greek	
ABY MONICA	BC	60,935	2015	Japan	Undisclosed	Star Bulk - Greek	
SONIA	BC	177,974	2009	China	2,600	K Line - Japanese	
ORIENT STRENGTH	BC	115,000	2012	China	Undisclosed	Oldendorff - German	
ORIENT CHAMPION	BC	115,000	2012	China	Undisclosed	Oldendorff - German	*
ORIENT CRUSADER	BC	115,000	2010	China	Undisclosed	Oldendorff - German	
ORIENT SUN	BC	115,000	2010	China	Undisclosed	Oldendorff - German	
GOLDEN EMINENCE	BC	79,444	2010	China	1,470	Undisclosed	
DAXIA	BC	56,811	2011	China	1,130	German	
OCEAN TRESURE	BC	51,200	2002	China	775	Undisclosed	
GLORY MERCY	BC	37,300	2010	China	920	Greek	
ORIENT DEFENDER	BC	36,892	2011	S. Korea	1,270	Singaporean	
ORIENT DELIVERY	BC	36,892	2012	S. Korea	1,380	Singaporean	***
ORIENT DISPATCH	BC	36,887	2013	S. Korea	1,450	Singaporean	
NORD AUCKLAND	BC	36,781	2011	Vietnam	1,300	Undisclosed	
SIDER VENUS	BC	31,800	2009	Japan	1,250	Hong Kong	

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
WASHINGTON	CV	85,760	6,969	2009	S. Korea	Undisclosed	MSC - Swiss	****
TEXAS#	CV	85,760	6,969	2009	S. Korea	Undisclosed	MSC - Swiss	
SANDY RICKMERS	CV	14,900	1,216	2001	S. Korea	525	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
SEA EQUATORIAL	TAK	300,500		1997	S. Korea	1,850	Chinese	
UNITED EMBLEM	TAK	161,700		2010	S. Korea	2,775	Greek	
AEGEA	TAK	115,800		2009	S. Korea	2,370	Greek	en bloc each
AMOREA	TAK	115,800		2009	S. Korea	2,370	Greek	
UNITED SEAS	TAK	110,000		2008	Japan	2,000	Greek	
CHEMTRANS ELBA	TAK	13,006		2009	China	1,025	Gulf Petroleum - U.A.E	
SEAWAYS LAURA LYNN	TAK/CRU	441,585		2003	S. Korea	3,250	Undisclosed	
HS ALCINDA	TAK/CRU	160,183		2001	S. Korea	1,040	Undisclosed	
BW DENISE	TAK/LPG	56,745		2001	Poland	2,450	Undisclosed	



◆ 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
KYMOLOS	TAK	298,324	42,099	1998	S. Korea	429	as is AG, 350 tons bunkers incl
PACIFIC ENERGY	TAK	106,681	16,425	1998	Japan	465	Full sub continent delivery options
HERCULES	TAK	96,214	14,708	1996		455	Full sub continent delivery options
ALEXIA 2	TAK	94,603	13,734	1990	Japan	456	Full sub continent delivery options
MAHARASHI BHARDWAJ	TAK/LPG	59,421	16,487	1992		378	Sold (with below) enbloc at auction. Delivery Cochin
MAHARASHI SHUHATREYA	TAK/LPG	20,466	14,065	1982		378	as above except delivery Kandla
MAHARASHI BHAVATREYA	TAK/LPG	36,160	11,184	1991		378	as above
MAHARASHI DEVATREYA	TAK/LPG	36,160	11,184	1990		378	as above
MAHARASHI KRISHNATREYA	TAK/LPG	36,160	11,184	1991		378	as above
MAHARASHI MAHATREYA	TAK/LPG	36,160	11,184	1991		378	as above

◆ 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
2018-05-04	635.21	761.37	5.8189	80.924	861.83	61.928	991.91	198.42	16936.0
2018-05-03	637.32	761.49	5.8025	81.198	864.74	61.749	1003.92	199.38	16912.0
2018-05-02	636.7	762.74	5.7917	81.114	865.66	61.676	997.43	199.07	16881.0
2018-04-27	633.93	767.14	5.7967	80.785	881.75	61.832	990.43	195.6	17026.0
2018-04-26	632.83	769.85	5.7823	80.648	881.6	61.792	986.66	196.72	17087.0

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	1.70438	1 周	1.75375	2 周	--	1 个月	1.9227
2 个月	2.08476	3 个月	2.36313	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.51488	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.77273		

2018-05-03

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

Web: www.totalco.com E-mail: snp@totalco.com