



全一海运市场周报

2018.06 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2018.)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【供需关系保持平稳 多数航线运价下滑】

本周中国出口集装箱运输市场需求总体平稳，航商市场策略差异致使各航线有所分化，欧地航线表现较好，其他大部分航线运价出现高位回落态势，市场竞争有所加剧，综合指数下跌。6月15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777.7点，较上期下跌3.5%。

欧洲航线：市场逐步转旺，运输需求总体稳中有升，本周上海港船舶平均舱位利用率达95%以上。航线装载情况良好，市场运价与上周基本持平。6月15日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为862美元/TEU，较上期微跌0.9%。地中海航线，近期市场货量增速较快，各航商订舱情况维持高位，上海港船舶平均舱位利用率保持在95~100%之间，并有部分航班满载出运。由于基本面良好，多家航商再次上调各自订舱运价，市场即期运价持续走高。6月15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915美元/TEU，较上期上涨1.2%。

北美航线：最新公布数据显示，美国至6月9日当周初申请失业金人数录得减少。裁员人数依旧保持在低位，显示出美国各行业均出现了人力短缺的现象。截至6月2日当周，美国续请失业金人数降至169.7万人，为1973年12月以来最低水平。美国总体经济形势良好，失业率和通胀处于低位。市场运输需求总体保持平稳，航商运力供给也较充足，美西、美东航线上海港船舶平均舱位利用率均保持在90~95%之间。市场运价方面，由于舱位供应充足，虽然货量表现强势，但市场即期运价缺乏上涨动力，各航商为维持市场份额导致即期运价回落。6月15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）分别为美元1266/FEU、美元2236/FEU，较上期分别下跌6.8%、5.0%。

波斯湾航线：斋月步入尾声阶段，运输需求维持低位水平。部分航商采取运力缩减措施改善供求失衡局面，本周总体舱位供给收缩力度较大。航商之间船舶装载率出现分化，上海港船舶平均舱位利用率在70%-90%不等。运价方面，装载情况符合航商预期，市场即期运价上周回落后本周基本企稳持平。6月15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544美元/TEU，较上期微跌0.5%。

澳新航线：目前航线处于淡季，运输需求总体保持低位平稳，航商不定期收缩舱位成效不大，上海港船舶平均舱位利用率维持在85~90%左右。受供需基本面疲软影响，航商为维持市场份额，采取低价揽货，即期市场运价承压下行。6月15日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为710美元/TEU，较上期下跌6.2%。



南美航线：目的地市场步入消费旺季，市场需求比较强势，不过本周航商运力控制措施有所放松，市场舱位总体较为充裕，上海港船舶平均舱位利用率在 95% 左右。运价方面，月初大幅提价后，市场运价上周出现高位回吐，本周部分原先采取观望的航商跟进下调运价，市场即期运价承压下挫。6 月 15 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1673 美元/TEU，较上期下跌 15.9%。

日本航线：航线淡季，市场货量维持弱平衡状态，航商预期较低。6 月 15 日，中国出口至日本航线运价指数为 713.23 点，较上期下跌 0.9%。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【下游观望情绪浓厚 沿海运价继续下跌】

本周，下游企业观望情绪依旧浓厚，沿海散货运输市场需求继续弱势运行，运价延续下跌走势。6 月 15 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 1150.02 点，较上周上下跌 4.7%。

煤炭市场：进入 6 月以来，南方大部分地区气温较为适宜，空调制冷用电需求较前期走弱，电厂日耗煤水平有所下滑，本周沿海六大电厂日耗煤量基本徘徊于 67 万吨上下，存煤可用天数回升至 19 天。沿江内河及华南库存震荡走高，电厂囤煤热情受到明显抑制。供应方面，迎峰度夏临近，相关部门保供抑价决心进一步凸显，铁路运输保障明显增强，6 月 10 日大秦线运量达 136.8 万吨，刷新历史最高水平。国家能源集团、中煤集团、伊泰集团、陕煤集团等大型煤企也纷纷发声将加强货源组织，全力保供稳价，6 月 9 日神华下调月度长协价格。煤炭供应力度持续加大，用煤需求略有走弱，煤价走势不明朗，下游观望情绪持续加重，电厂发运基本以计划运量为主。面对上述情况，沿海煤炭运输需求延续低迷态势，市场成交氛围冷清，运价震荡下跌。不过多数船东仍看好后期市场，加之燃料油价格高位运行及北方发运港船舶压港等情况，报价依旧坚挺，运价跌幅较为有限。

6 月 15 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1199.89 点，较上周上下跌 6.0%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，各航线运价均有 2 元/吨左右的跌幅。其中，秦皇岛-上海（4-5 万 dwt）航线运价为 35.4 元/吨，较上周五下跌 1.5 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 37.0 元/吨，较上周五下跌 1.5 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 42.3 元/吨，较上周五下跌 2.0 元/吨；华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 47.2 元/吨，较上周五下跌 2.0 元/吨。

金属矿石市场：当前，国内钢市处需求旺季，钢材库存继续下降，期货价格反弹。在利润较好的情况下，钢铁产能释放保持高水平，全国日产粗钢达到历史最高点。然而铁矿石需求却难有明显的增长空间，环保限产持续施压，且多数钢厂库存充裕，短期以维持正常采购为主。沿海铁矿石运输需求平稳运行，6 月 15 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1117.39 点，较上周下跌 4.5%。



粮食市场：6月中旬以来，粮食市场供需矛盾相对突出，南北港口玉米和进口谷物库存始终居高不下，南方港口内外贸玉米库存再度突破 100 万吨，成为市场上方“阴云”。南北粮食价格持续倒挂，贸易商发运热情降至冰点，加之禽类养殖依旧不景气，饲料终端需求仍欠佳，沿海粮食运价震荡下行。6月15日，沿海粮食货种运价指数报收 1110.67 点，较上周下跌 1.7%。

国内成品油市场：本周，上海合作组织峰会于青岛圆满结束，然而地炼复工及备货的恢复尚需时日，市场货源依旧较为紧张。同时南方需求不旺，成品油降价，中石油发货也有所减少。配送需求与市场需求同时低迷，过剩运力难以消化，沿海成品油运价延续下跌走势。6月15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 967.99 点，较上周下跌 0.3%；市场运价成分指数报收 907.95 点，较上周下跌 0.6%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【巴拿马型船表现强劲 综合指数震荡整理】

本周海岬型船市场先跌后涨，巴拿马型船市场稳步上涨，超灵便型船市场小幅下跌，远东干散货综合指数呈震荡整理走势。6月14日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为 1062.33 点，运价指数为 926.28 点，租金指数为 1266.41 点，较上期分别下跌 1.4%、1.3%和 1.5%。

海岬型船市场：本期海岬型船太平洋市场受长航线运价回落及 FFA 市场气氛转弱影响，发货人观望情绪较浓，租金、运价呈现回落走势，澳大利亚丹皮尔至青岛航线由上周末的超过 8 美元/吨最低跌至 7.5 美元/吨。周四，由于巴西航线有明显反弹趋势，太平洋市场呈现弱稳态势，澳大利亚丹皮尔至青岛航线报价恢复至 7.7 美元/吨。周四，远东干散货指数，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 7.716 美元/吨，较上期下跌 7.3%；中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 16986 美元，较上期下跌 9.3%。大西洋市场巴西远程矿航线方面，在上周末市场冲高后，受市场氛围转弱及 FFA 走低影响，租家纷纷撤离市场，转为观望态势，租金、运价在上半周均有明显回落。周三，巴西远程矿航线成交价格大幅提高，VALE 大量拿船后，市场上运力消化明显，船东预期大幅提高，巴西图巴朗至青岛航线报价由本周最低的 18.1 美元/吨涨至周四的 19.5 美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 19.313 美元/吨，较上期下跌 2.3%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 14.440 美元/吨，较上期上涨 1.5%；澳洲纽卡斯尔至舟山航线运价为 11.35 美元/吨，较上期下跌 2.3%。

巴拿马型船市场：本期巴拿马型船太平洋市场表现活跃，大西洋市场货源充足，两洋市场租金、运价延续上行走势。本周太平洋市场煤炭货源以巴拿马船型为主，澳洲发货仍保持稳定，印尼方面受开斋节影响，中旬出货略有减少，但 6 月底及 7 月货源充足，太平洋市场租金、运价有较大幅度上涨。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 12393 美元，较上期上涨 8.1%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 11664 美元，较上期上涨 8.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.982 美元/吨，较上期上涨 7.1%。粮食航线上，由于前期上涨迅速，本周大西洋市场相对平静，但南美粮食货源仍未见减少，继续带动粮食航线运价稳步上涨。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为 34.842 美元/吨，较上期上涨 3.2%。



超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场延续调整态势，其中，煤炭货盘受开斋节影响，中旬发货有所减少，钢材出货稀少，镍矿货源有所减少，超灵便型船东南亚市场租金、运价呈窄幅调整态势。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 10184 美元，较上期下跌 1.9%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 12445 美元，较上期下跌 2.2%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 9530 美元，与上期基本持平；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.279 美元/吨，较上期微涨 0.6%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.344 美元/吨，较上期微涨 0.3%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价低位徘徊 成品油运价小幅下跌】

据美国能源信息署 EIA 公布数据，美国 6 月 8 日当周商用原油库存骤降，创三个月最大单周降幅。同时汽油和精炼油库存也出现不同程度的下降，部分缓解了成品油的积压趋势。不过值得注意的是，随着美国原油产量不断的增加，全球前三大产油国都实现了增产。本周原油价格波动下行，布伦特原油期货价格周四报 75.94 美元/桶，较上周下跌 1.8%。全球原油运输市场大船运价低位徘徊，中型船运价小幅下跌，小型船运价波动上行。中国进口 VLCC 运输市场船位充沛，运价续跌。6 月 14 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 654.45 点，较上期下跌 2.6%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场船位充沛，运价继续阴跌。中东航线 7 月初货盘不多，加之老旧运力成交，运价较低，运价延续上周跌势。西非航线成交清淡，运价缓慢下跌，虽周初报出一笔 WS 48.75 的成交，但装期较近，运价高于市场正常水平。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS47.81，较上周四下跌 2.4%，CT1 的 5 日平均为 WS48.28，较上周下跌 2.2%，等价期租租金（TCE）平均 1.1 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS48.04，下跌 3.0%，平均为 WS48.24，TCE 平均 1.3 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价综合水平波动下行。西非至欧洲市场运价小幅上涨至 WS68，TCE 约 0.7 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，加纳至地中海，6 月 28 至 30 日货盘，成交运价为 WS67.5。地中海和黑海航线运价小幅下跌至 WS87，TCE 约 1.1 万美元/天。该航线一艘 13.5 万吨级船，新罗西斯克至地中海，6 月 29 至 30 日货盘，成交运价为 WS85。中国进口主要来自南美和非洲，一艘 13 万吨级船，厄瓜多尔至中国，6 月 24 日货盘，成交包干运费为 240 万美元。另一艘 13 万吨级船，利比亚至宁波，6 月 30 日货盘，成交包干运费为 265 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线保持稳定，地中海及欧洲航线均有不小涨幅，综合水平波动上行。7 万吨级船加勒比海至美湾运价小幅下跌至 WS139（TCE 约 1.4 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS107 水平（TCE 约 0.8 万美元/天），与上周相比有着不小的涨幅。该航线一艘 8 万吨级船，杰伊汉至地中海，6 月 20 至 21 日货盘，成交运价为 WS107.5。北海短程运价上涨至 WS114（TCE 约 1.0 万美元/天）。波罗的海短程运价上涨至 WS100，TCE 约 1.8 万美元/天。波斯湾至新加坡运价保持在 WS95，TCE 约 0.3 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价维持在 WS94，TCE 为 0.6 万美元/天。中国进口主要来自俄罗斯的科兹米诺，一艘 10 万吨级船，科兹米诺至南中国，6 月中旬货盘，成交包干运费为 51.5 万美元。



国际成品油轮 (Product)： 本周成品油运输市场亚洲航线持续下跌，欧美航线小幅波动，综合水平小幅下滑。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS114 (TCE 约 0.2 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS113 (TCE 约 0.7 万美元/天)；7.5 万吨级船运价下跌至 WS99 (TCE 大约 0.7 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价维持在 WS68 水平 (TCE 仍在保本线之下)；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅下跌至 WS110 (TCE 约 0.2 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 0.3 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【巴拿马型货船价涨 内贸散货船价震荡】

6 月 6 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 802.46 点，环比微跌 0.65%。其中，国际油轮船价综合指数、沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别下跌 0.96%、1.05%、0.83%；国际散货船价综合指数上涨 0.92%。

受前期国际干散货运价回抽影响，二手散货船价格震荡盘整。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1370 万美元、环比跌 2.29%；57000DWT--1520 万美元、环比涨 0.91%；75000DWT--2136 万美元、环比涨 4.13%；170000DWT--3203 万美元、环比涨 0.74%。随着英国、希腊和新加坡的假期结束，各路经纪人重回市场，干散货租船交易增多，BDI 指数 5 连涨收于 1249 点（周二），环比上涨 7.95%，运费爬升至盈亏平衡点之上。当前，西澳大利亚的铁矿石和煤炭、南美的粮食和散糖、以及东南亚的镍矿等货盘交易活跃，运价明显提高，但上涨态势延续多久尚待观察，预计二手散货船价格短期有震荡回调可能。本周，市场成交缩量，成交船龄偏大，共计成交 11 艘（环比减少 1 艘），总运力 59.36 万 DWT，成交金额 9480 万美元，平均船龄为 15.18 年。

美国页岩油产量和原油库存不断增加，市场预期 OPEC 将在 6 月下旬做出增产决定，部分此前持观望态度的投资者重新入场做空原油，布伦特原油期货收于 75.38 美元（周二），环比回调 0.15%。国际原油运输市场总体需求平稳，二手油轮船价继续下跌。本周，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2065 万美元、环比跌 0.80%；74000DWT--2256 万美元、环比跌 3.27%；105000DWT--2559 万美元、环比涨 1.75%；158000DWT--3900 万美元、环比跌 2.61%；300000DWT--5712 万美元、环比跌 0.15%。美国退出伊核协定后，地缘政治因素对国际油价影响加大，国际投机资本或借题发挥，止跌反弹指日可待。目前，国际油轮运力供应充足，运价跌多涨少，预计二手油轮价格仍有下跌可能。本周，船价下滑，二手国际油轮成交火爆，共计成交 32 艘（环比增加 26 艘），总运力 224.58 万 DWT，成交金额 56825 万美元，平均船龄为 8.94 年。

沿海散货运价在阶段性高位回调，二手散货船价格涨跌不一。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--118 万人民币、环比跌 2.45%；5000DWT--753 万人民币、环比涨 0.93%。国内钢企利润尚可，铁矿石库存维持高位，钢厂按需采购；生猪养殖亏损，南北粮食价格倒挂，运输需求减少；南方高温天气推升日耗，煤炭长协价稳定上行，刺激煤炭交易活跃，货盘或有增加；综合考虑，沿海散货运价大幅下跌可能性不大，预计散货船价格短期或震荡盘整。本周，沿海散货船询盘较为活跃，但实际成交量有限，成交船舶吨位以 1000DWT 和 5000DWT 为主。



内河散运需求稳中有增，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--49 万人民币、环比跌 2.27%；1000DWT--106 万人民币、环比跌 3.48%；2000DWT--184 万人民币、环比涨 0.37%；3000DWT--323 万人民币、环比涨 2.03%。最近，南昌、呼和浩特、山东、海南、新余、漳平、天津、西安、四川、郑州和温州等省市先后出台吸引人才政策，引进人才的门槛在“拼抢”中不断被放宽和降低，其中与楼市调控政策紧密相关的户籍限制资格也被打开，人才落户政策或对冲楼市调控政策。这对内河建材运输是利好，预计内河散货船价格将震荡调整。本周，内河散货船成交量基本活跃，共计成交 74 艘（环比减少 14 艘），总运力 10.23 万 DWT，成交金额 8472 万元人民币。

来源：上海航运交易所

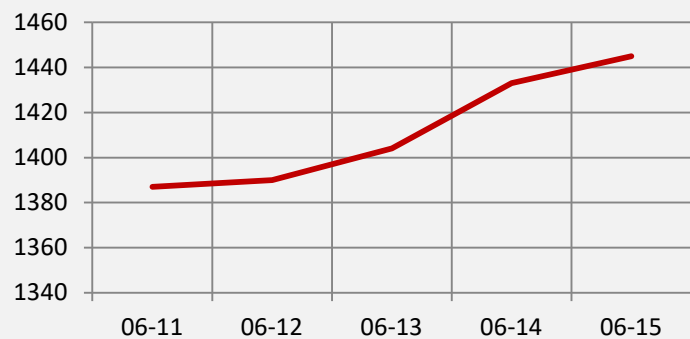
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

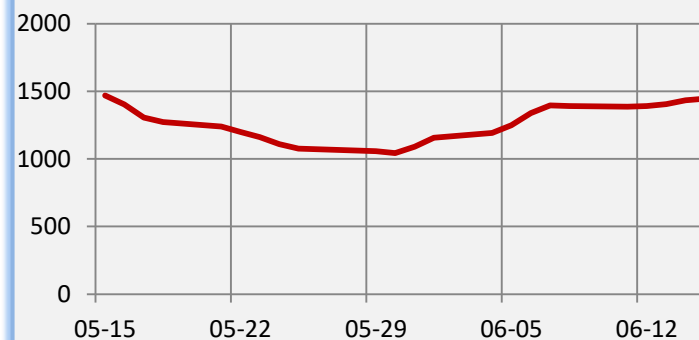
波罗的海指数	6 月 11 日		6 月 12 日		6 月 13 日		6 月 14 日		6 月 15 日	
BDI	1,387	-4	1,390	+3	1,404	+14	1,433	+29	1,445	+12
BCI	2,091	-60	2,068	-23	2,091	+23	2,184	+93	2,223	+39
BPI	1,451	+33	1,474	+23	1,488	+14	1,498	+10	1,495	-3
BSI	1,078	+3	1,084	+6	1,088	+4	1,089	+1	1,091	+2
BHSI	586	+2	588	+2	591	+3	592	+1	593	+1



上周 BDI 指数走势



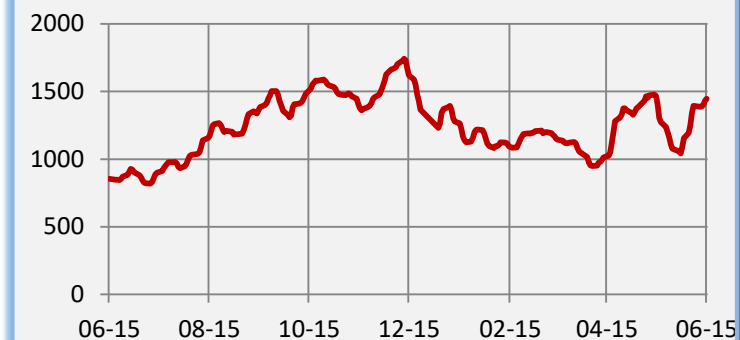
近一个月 BDI 指数走势



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 23 周	第 22 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	17,750	17,500	250	1.4%
	一年	17,250	16,750	500	3.0%
	三年	17,000	17,000	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	13,000	12,500	500	4.0%
	一年	12,750	12,750	0	0.0%
	三年	12,250	12,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	13,000	13,000	0	0.0%
	一年	13,250	13,250	0	0.0%
	三年	12,250	12,250	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	11,250	11,250	0	0.0%
	一年	11,000	11,000	0	0.0%
	三年	9,750	9,750	0	0.0%

截止日期: 2018-06-12

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Genco Augustus 2007 180151 dwt dely South Korea 21/22 Jun trip via Australia redel Singapore-Japan \$18,000 - Oldendorff

Mineral Faith Koch Shipping relet 2012 175620 dwt dely Luojing 18/20 Jun trip via Australia redel Singapore-Japan \$17,000 - cnr

Anglo Red 2013 81721 dwt dely EC South America 01/05 Jul trip redel Singapore-Japan \$16,600 + \$660,000 bb - Cofco

Captain J. Neofotistos 2012 79501 dwt dely Gibraltar 20 Jun trip via NC South America redel Singapore-Japan \$20,250 - Bunge

Triton Gannet 2009 78821 dwt dely Kaoshiung 17/22 Jun trip via Indonesia redel Malaysia \$13,000 - K Line



Navios Sun Cargill relet 2005 76619 dwt dely Port Said 18 Jun trip via Black Sea redel Port Said \$12,500 - Louis Dreyfus

Atlas B 2008 76554 dwt dely Chaozhou 20 Jun trip via Indonesia, alt W.Australia redel China \$13,450 - Sinosea

Nautical Marie 2015 63529 dwt dely Machong prompt trip Indonesia redel WC India \$12,800 option redel EC India \$14,000 - Bainbridge

Gillingham 2010 58018 dwt dely Swinoujscie 17/19 Jun trip redel E Med intention scraps \$13,000 - Grand West

Rinia 2012 56746 dwt dely Paradip prompt trip redel EC India \$13,500 - Jaldhi

(2) 期租租船摘录

Mineral Edo 2015 207219 dwt dely Kwangyang 01/15 Jul 11/13 months redel worldwide BCI 5-timecharter average 130.5% - cnr

Cape Kasos 2012 81403 dwt dely Malaysia 20 Jun 5/8 months redel worldwide \$14,250 - cnr

4. 航运市场动态

【航运复苏与旺季共振 下半年运价有望攀高】

油运行业：黎明前刻，静待曙光。2018 年前 5 月 VLCC 日租金处在历史低位，均值同比下降约 70%。需求端，中国、印度原油进口量强劲增长；供给端，拆船大幅增长，运力出现负增长。预计 2018-2020 年行业运力增速为-1.2%、3.8%、1.6%。需求增速为 4%、4%、4%，行业有望迎来复苏。

集运行业：运价小幅回调，复苏进程小幅波动。2018 年前 5 月集装箱运价小幅回落，CCFI 指数均值同比下降 3.7%。需求端，远东地区出口维持较好增长；供给端，新船交付延迟，但拆船量明显下降。预计 2018-2020 年行业运力增速为 5%、2.6%、1.1%，需求增速为 6%、6%、6%，行业有望继续复苏。

干散货行业：运价继续回升，市场延续复苏。2018 年前 5 月干散货运价继续回升，BDI 指数均值同比上升 19.1%。需求端，中国铁矿石进口量基本持平，煤炭强劲增长；供给端，新船交付延迟，但拆船量明显下降。预计 2018-2020 年行业运力增速为 2.9%、2.2%、1.5%，需求增速为 3%、3%、3%，行业有望继续复苏。

港口行业：基本面有所回调，期待自由港政策落地。2018 年前 4 月中国沿海主要港口货物吞吐量同比增长 3.3%，同比下滑 4 个百分点；集装箱吞吐量同比



增长 5.8%，同比下滑 1.1 个百分点，港口基本面有所回调。今明两年是自由港政策落地的时间窗口，自由港政策有望给港口发展带来新的机遇，值得期待。

投资建议：中美贸易战进入磋商洽谈阶段，未来中国有望加大从美国进口利好航运需求。行业复苏与传统旺季共振，下半年运价有望迎来高弹性。我们认为油运行业 2018-2020 年有望迎来复苏，四季度市场将进入传统旺季，同时持续的拆船以及可能发生的伊朗运力退出市场将给供给端带来积极的变化，运价向上的弹性巨大。中远海能（600026）、招商轮船（601872）是中国主要的两家从事石油以及 LNG 国际运输大型航运央企，直接受益油运行业回暖以及中国加大从美国的油气进口，建议投资者积极配置。我们认为集运、干散货行业已经出现长周期向上的拐点，继续看好 2018-2020 年行业复苏。集运三季度、干散货四季度将进入传统旺季，运价有望迎来高弹性，建议投资者积极配置中远海控（601919）、中远海特（600428）。港口行业，2017 年强劲反弹后 2018 年一季度整体经营业绩增速放缓。今明两年是自由港政策落地的时间窗口，可能最先在上海落地，投资者可积极关注上港集团（600018）。

风险提示：全球经济及贸易形势恶化、航运需求增长低于预期、航运供给增长超出预期、海上安全事故、油价及汇率大幅波动、行业恶性竞争、政策性风险、中美贸易战影响超预期。

来源：国际船舶网

【运价悄然上扬!巴拿马型船的春天来了?】

进入 2018 年以来，四种干散货船（海岬型、巴拿马型、超灵便型、灵便型）的运价情况，除海岬型船一直在“上蹿下跳”外，其他三种船型的运价趋势基本是各自呈水平线的状态齐头并进。但是最近，这三者“相安无事”的平行发展趋势被打破了一一巴拿马船型运的价上翘了！我们都知道，巴拿马船型主要用于运输粮食和煤炭，那么其运价“脱离组织”跟全球粮食和煤炭市场有什么关系？航运市场和船东面临机会？

【一】巴拿马型船的运价上涨 2044 美元！

6 月初巴拿马型船的运价为 9604 美金/日，经过持续上涨，截至 6 月 11 日，运价已经上涨至 11648 美金/日，涨幅达 21%！而且根据走势来看，接下来一段时间巴拿马型船的运价水平还会继续走高。

巴拿马型船的运价上涨情况，从该船型最近的租金水平上也能反映出来。可以看出，该船型的日租金走势情况，几乎跟该船型的运价水平相同，都处于一个快速上涨的趋势中。

【二】大豆航运对巴拿马型船的运价贡献一一正向拉动！



巴拿马型船主要用于世界粮谷和煤炭的运输，其中占粮谷运输运力的 45%！尤其以运输大豆为主，而中国又是目前世界上最大的大豆进口国。所以要探讨巴拿马型船的运价水平，分析中国近期的大豆进口情况非常有必要。

根据海关总署的数据显示，今年前 4 个月，中国大豆的进口总量下降了 3.8%（总量 2649 万吨），4 月的进口量更是同比大降 13.7%（总量 690 万吨），比市场预期的 850 万吨低很多。这可能与中美贸易战导致中国进口美大豆大幅下降的原因。而大豆需求的疲软，会在一定程度上牵制巴拿马型船的运价。

随着中美关系的缓解，美国大豆再次涌入中国，加之国内弥补前 4 个月大豆亏缺的需求释放，在 5 月后中国进口大豆总量明显上升。根据海关总署的数据，中国 5 月进口大豆 970 万吨，不仅为 2017 年 7 月以来的最高水平，环比更是激增了 40.6%！作为世界大豆的主力购买方，中国进口量如此大幅度的波动，势必影响到全球大豆市场及其运输市场。而作为全球大豆运输的主力船型——巴拿马船型，其运价也会随着中国大豆进口量的增加而水涨船高。

所以，近期巴拿马型船运价的上涨，很可能与中国大豆进口需求的大幅度释放有关。

【三】煤炭航运对巴拿马型船的运价贡献——负向掣肘！

从近段时间来看，虽然煤炭需求和价格有所波动，但因为北半球供暖季的结束，全球煤炭市场整体处于淡季，总体上处于需求下行的趋势。再加上前段时间中国接连出台“限煤令”，限制煤炭进口，这些因素都造成了全球煤炭航运需求的疲软，进而造成煤炭运价水平的踟蹰不前。从图 3 就可以看出，海运煤炭的运价的确在震荡下跌。

所以，近期煤炭运价应该是对巴拿马型船的运价上涨起到了掣肘的作用，巴拿马型船运价的上涨更多得力于大豆运价的强势上扬。大豆运价在冲抵了煤炭运价下跌的不利因素后，依然拉动了巴拿马型船运价的整体上涨。而这也可以看出近期全球大豆贸易的火爆！

来源： 海事服务网 CNSS

【航运企业盈利虽亏损 前景仍向好】

近日，在全球各航运公司纷纷公布自己一季度战绩情况后，航运一季度整体“成绩单”引起业内热议：根据各公司发布数据，马士基、戴安娜航运等都出现营收增长、实际亏损现象，全球航运企业一季度业绩整体不容乐观，旌旗不倒者寥寥无几。

“尽管一季度末集运市场出现了改善迹象，但整体而言，由于燃油价格上涨、租船成本上升和运费下降等因素的综合影响，一季度的业绩整体上受到了负面影响。”以星航运总裁兼首席执行官 EliGlickman 对一季度航运财报普遍亏损现象表示。



现状：营增利减“亏字当头”

进入 4 月以来，全球各航运公司纷纷公布了自己一季度的战绩情况。但根据各公司发布的数据，全球航运企业一季度的业绩整体不容乐观，除中远海控就在一片哀嚎中难得地实现了 1.8 亿元的盈利外，其余大部分都是名盈实亏、人仰马翻。那么，一季度全球航运业业绩到底如何呢？目前，已有部分航运企业公布一季度财报。

5 月 12 日，阳明海运发布 2018 年第一季度财报，合并营收为 310.35 亿元新台币，较去年同期 302.55 亿元新台币增长 2.58%；集装箱运量为 122.6 万 TEU，较去年同期 112.8 万 TEU 增长 9%；税后亏损 19.5 亿元新台币（4.15 亿元人民币）。

5 月 14 日，赫伯罗特公布 2018 年第一季度业绩，实现营业收入 26.167 亿欧元，较上年同期 21.321 亿欧元，增长 4.846 亿欧元；但集团净利润仍处于亏损状态，今年 1-3 月累计亏损 3 430 万欧元（约合 2.59 亿元人民币），较上年同期减亏 2380 万欧元。

主要从事散货运输的戴安娜航运，第一季度总收入为 4836 万美元，同比增加 54.63%。收入上升主要因为平均期租收入上涨以及船队规模扩张。然而第一季度却亏损 310 万美元（约合 1967.54 万元人民币）。

此外，马士基营收增长 30%，但实际亏损 2.39 亿美元；现代商船运输集装箱量增长 2.2%，但营收却比上年同期减少 2 千万亿韩元；Euronav 一季度净亏损 3910 万美元，而 2017 年同期净利润 3430 万美元……今年一季度航运企业财务情况，营收增长却“亏字当头”成为普遍现象。

解读：价低本高但前景可期

“航运企业目前亏损是运输成本、运输利润与现在形势不相适应造成的，并不是表面上的亏。目前，航运运量大幅提升，但运价方面，水路运价始终跟不上其他运价的发展速度，燃油、人力等运输成本又在大幅提高，航运市场运价的增幅远远赶不上成本增幅，最终造成运量增加、却普遍亏损的现状。” 航运专家在接受采访时表示。

航运市场一季度行情的低迷，除一季度航运淡季效应外，国际局势紧张、运费疲软、燃油价格上涨等也是重要原因。国际社会广泛关注的中美贸易战，使得进出口方向的不确定性，给航运市场也带来很大变数，影响并至制约着航运市场的正常发展。

同时，航运市场整体不温不火，疲软的运费成为悬在航运业头上的一把“利剑”。数据显示，一季度马士基航运的平均运价同比仅增长了 4.4%！而据 SeaIntel 的分析报告，今年海运费较去年还将整体下降 2.5%，航运企业接下来在运费方面承压。



此外，不断上涨的船用燃油价格，也是一季度航运企业大面积亏损的重要原因。自 2016 年下半年至 2017 年第三季度以来，运费和燃油价格均有升幅。但从 2017 年第四季度开始，运费下降，燃料价格却继续上涨。据了解，今年第一季度平均燃料价格为 373 美元/吨，较上年同期大幅增长 19%，其中达飞单箱由于燃油价格上涨，燃油成本增加了 17%。这对于航运公司的运营成本来说，是一块非常明显的额外费用支出。

难以承受燃油价格上涨，航运公司正在积极采取应对措施。今年一季度亏损 2.59 亿元的赫伯罗特，就表示将使用天然气作为新型船舶燃料，以缓解燃油价格上涨的成本压力，但需要注意的是，目前气价也呈现出上涨趋势。

“虽然从利润上来看航运企业多是亏损，但从社会效益和行业发展上来看却是相反的。”该航运专家向记者解释说，“这种情况跟高铁比较类似，高铁一开始空座率很高，亏损，但还是正常营运，营运之后人们习惯了，产生了社会影响，就开始大幅盈利了。航运也是一样，没有产生盈利不是行业本身的问题，只能说是行业固有形成的结构性问题没有得到改善，你不能只看到眼前利益，只要把行业做规范，效益自然就起来了，不能因为最开始的亏损而看衰整个行业。”

对于长江航运航情，航运专家认为，长江航运摆脱这种短期的亏损，时间不会太长，去年三四季度时各企业利润都达到 25% 左右。依据前年的情况来看，各个单位年均下来不会有绝对的亏损，整体效果还是可以的。

对策：打出企业创新与政府支持“组合拳”

航运市场前景虽好，但航运企业需要顾好眼前，才能迎接未来。对此，该专家认为航运企业应该从企业内部精简建构，优化管理，利用信息化手段提升效率，政府应该给予航运业价格以及运输方式上的政策引导。

“就航企自身而言，我认为在行业内部管理上还是有挖掘空间的，他们可以通过优化管理，来提升效率，增多盈利。”航运专家分析说，“整个航运企业对现代科学技术、信息化技术的接受程度和应用程度急需提高。本来通过信息化管理手段一个人可以干的事，非配三四个岗位，承担的负担很重啊！另外，还要学会利用现代科技力量，让线路设计合理些，运输效率提高点，船舶周期频次换快点，本来需要 7 天的，最后通过调度的优化，效益的提升，五天完成，这样效益就会提升。”

记者了解到，目前，达飞已于 1 月宣布打造初创企业孵化基地 Ze Box，将于今年 6 月起，接纳来自世界各地的初创型企业，以促进企业发展潜力，并表示 Ze Box 是集团致力于打造数字化推动企业发展的创新性战略的重要组成部分。达飞轮船集团首席执行官 CEO 鲁道夫·沙迪表示，达飞集团将继续数字化转型，增强团队专业能力，同时实施客户导向的海运运输发展战略，提供端对端解决方案。



阳明海运也表示，配合市场逐步回温，将持续优化运营策略，灵活调增船队规模，以提升服务质量及公司竞争力。

“航运业的社会效益是很大，航运在促进物资合理流动同时，保证了供应链的及时性和有效送达，也促进了其他行业的正常增长，还使得环境保护、生态支持得到大幅度提改善，航运的就业市场也是非常好的，这都是社会效益啊。政府对航运业的政策支持应该加大力度，来保证这些社会效益更好、更快地发挥出来。”航运专家介绍。

该专家认为，国家政策支持可以从价格的引导和运输方式引导两方面入手。与铁路、公路运价相比，水路运价一直没提上来，但环保成本和安全成本还在不断地增加，最后航企就没有纯利润了，要把水运和其他运输方式同步提升，保证航运企业的利润空间。其次，对于大宗精、散货而言，船舶运输是最好的方式，但是有时会因为抢时效通过公路运输，这就导致水路运输结构性的问题没有得到改善，在同样能完成任务的情况下，政府应该有意识地往水运上引导。

来源：中国水运网

【对于集运市场的两大威胁，地中海航运主席有话要说】

你猜 MSC 主席在吐槽谁？

近日地中海航运主席兼首席执行官 DIEGO Aponte 接受劳氏日报采访称，目前全球集装箱运输业复苏现象衰退，相关从业者应警惕价格下挫的风险，并正在敦促欧洲和美国的竞争监管机构监控国有企业背景的班轮公司，担心这些企业试图通过低价运输，扩大市场份额。

2018 年第一季度，全球大多数班轮公司都处于亏损状态，DIEGO Aponte 将导致这一现象的部分原因归咎于部分船公司为在新航线上开辟业务，采取低价竞争战略。他承认，这并不是导致船公司亏损的唯一原因，但是促成因素之一。作为一家民营船公司，地中海航运尽管不对外公布财务数据，但在劳氏日报的采访中，Diego Aponte 透露，因对市场预期过高，地中海航运第一季度同马士基、达飞一样运营亏损，但其息税折旧摊销前利润为盈利。

据 Diego Aponte 表示，其实因众多不利因素的综合作用，今年第一季度每家集运公司的经营状况都不十分理想。由于此前航运业对贸易增长预期过高，很多班轮公司增加运力供给，导致运力过剩，价格下跌，加之油价飙升对集运市场的冲击，加剧了集装箱运输市场严峻的形势。

在如此艰难的运营环境下，一些具有国企背景的班轮公司雪上加霜，在扩大业务范围的同时，低价运输。如，中远海运正在收购东方海外、现代商船及阳明海运正在启动新造船项目。尽管业内并不认为三家公司财务良好，但中远海运集运已下单建造 12 艘 2.3 万 TEU 级集装箱船，外加 8 艘 1.4 万 TEU 集装箱船；阳明海运大手笔新建 10 艘 2,800TEU 集装箱船，洽租 10 艘 11000TEU 集装箱船；现代商船确认订造 20 艘大型集装箱船，包括 12 艘 20000TEU 集装箱船和 8 艘 14000TEU 集装箱船，未来这两种船型将部署在亚洲至北欧和美东航线上。



Diego Aponte 表示，在政府的支持，某些航运参与者或扭曲市场。因此，他认为，世界各地的反垄断机构应该停止纠结于集装箱运输公司是否在互相串通抬高价格，而是应该把注意力转移到其他具有同样破坏性的行为上。通过多年来对价格操作指控的大量反垄断调查，Diego Aponte 发现，监管机构“对我们的行业进行了仔细调查，但从未发现任何东西，因为从来没有发生过任何事情，也没有任何迹象表明未来会有任何不同”。但与民营企业相比，企业是否亏损，对那些有政府背景的航运公司影响相对较小。

Diego Aponte 承认，就目前来说，一些政府对国有航运企业在某些航线上的补贴行为，对集运业影响有限，但是考虑到他们通过新造船或收购，进一步扩张。他警告，这是需要我们关注的事情。他表示：“我们并不害怕竞争，但是能够实现公平的竞争更加重要，而不是像地中海航运这样的民营企业与政府规划之间这样竞争。”

目前，为应对低价运输，美国方面已经采取措施来保护本国的航运业，Diego Aponte 也希望欧洲或全球其他地区的反垄断机构能够准备，采取同样稳健的做法。作为一家欧洲航运公司，目前他还没有向布鲁塞尔的监管机构直接反应业内存在的不公平竞价行为，但如果需要的话，他就会这么做。

最后，他表示，与需要数以十亿美元的有关船舶、集装箱、冷藏设备及新技术的投资相比，目前集装箱海运业并没有得到相应的回报。因此，他呼吁全球竞争监管机构重点关注欧佩克和在国家支持下的市场定价行为对集装箱运输市场健康、有序、可持续发展的双重威胁。

来源：航运界

5. [船舶市场动态](#)

【韩国船企接单量 5 月再次位居全球第一】

今年以来，韩国造船业在接单量方面持续领先，5 月韩国船企接单量再次位居全球第一。今年前 5 个月，韩国船企总体接单量也排名全球第一。

根据克拉克森的最新数据，今年 5 月，韩国船企获得的新船订单量共计 15 艘、550000 CGT，相当于 5 月全球新船订单量（35 艘、100 万 CGT）的一半以上。

5 月接单量排名第二的是中国船企，共计 13 艘、250000 CGT；虽然中韩两国接获的新船订单艘数相差不大，但按 CGT 计算韩国船企却远超中国。德国船企接单量排名第三，共计 90000 CGT。日本船企接单量为零。

今年 1 至 5 月，韩国船企接单量同样排名全球第一，共计 410 万 CGT。中国船企位居第二，共计 359 万 CGT。日本排名第三，共 113 万 CGT。



5 月，全球新船订单量共计 100 万 CGT，仅为上个月 148 万 CGT 的三分之二左右。不过，前 5 个月，全球新船订单量共 1000 万 CGT，这一数字在近三年来稳步上升，从 2016 年的 608 万 CGT 增至 2017 年的 864 万 CGT。

截止 5 月底，全球手持订单量共计 7532 万 CGT，比上个月减少了 168 万 CGT。中国船企手持订单量位居第一，达到 2822 万 CGT。韩国和日本手持订单量分别为 1696 万 CGT、1454 万 CGT。

来源： 国际船舶网

【全球造船“霸主”之争 中国后劲更足】

韩国曾一度成为船舶制造业的“霸主”，韩国三大船企现代重工、大宇造船和三星重工更是无人能敌。但随着中国船舶制造工业的迅速发展，世界船舶制造业的中心已转向中国。为争夺头把交椅，中韩的轮回交战可谓十分激烈，抢单更成为最不可或缺的戏码。

近年来，中国船企不仅在与韩国船企的交锋中多次抢单成功，还在造船业很多领域取得突破，领先世界。反观韩国，造船业虽然有复苏迹象，但国内造船业环境的不稳定使得在与中国船企的竞争中显得底气不足。

那么在 2018 年，中国又该如何在继续保持既有优势的基础上保持领先地位？

接单数量 中韩势均力敌

订单是船企生存的第一要素，在部分大额订单上，中韩船企的竞争则更加激烈。

6 月 4 日，现代商船宣布株式会社，20 艘超大型集装箱船将分别在现代重工、大宇造船海洋和三星重工建造，其中，现代重工建造 8 艘 14000TEU 集装箱船，大宇造船海洋建造 7 艘 23000TEU 集装箱船，三星重工建造 5 艘 23000TEU 集装箱船。这笔订单的总价值约合 28 亿美元，12 艘 23000TEU 箱船的交付期在 2020 年 2 季度，8 艘 14000TEU 集装箱船的交付期将从 2020 年第二季度持续到 2021 年第二季度。该报认为，这笔大单将有效缓解韩国三大船企工作量不足的情况。

这次大规模订船计划是根据韩国政府造船海运振兴 5 年计划和造船业发展战略来进行的。根据韩国造船海运振兴 5 年计划，韩国国内航运公司将在 2020 年前订造约 200 艘船舶，包括 140 艘散货船以及 60 艘集装箱船。



近日，韩国三星重工、澳大利亚巴罗萨公司（barrosa）与美国康菲石油公司签订了康菲石油公司浮式生产储卸装置（FPSO）项目基本设计合同（FEED），该 FPSO 项目总价值可能高达约合 15 亿美元。除康菲石油公司的 FPSO 项目以外，三星重工在今年下半年还有望承接 25 亿美元的海工装备订单。

反观中国，船舶订单也毫不逊色，截至目前，2018 年中国造船领头羊扬子江船业已经获得 18 艘船价值 8.46 亿美元的新订单。近日，希腊船东 Arista Shipping Group 旗下子公司 Forward Maritime 也与扬子江船业签署了建造 20 艘 8.4 万载重吨液化天然气（LNG）动力散货船的意向书，新船计划在 2020 年至 2023 年陆续交付。

这不是扬子江造船第一次获得大订单，2016 年，扬子江船业集团接获工银租赁的 6 艘 VLCC 订单，这是目前世界上最大的散货船，总计 5.1 亿美元。扬子江船业集团与世界最大集装箱船出租企业——加拿大西斯班（Seaspan）公司签订 25 艘新一代节能环保型 10000TEU（标箱）集装箱船建造合同，合同金额达 25 亿美元，创下中国造船史上第一大单。

货物滚装船订单领域，中国接单量遥遥领先，今年 4 月至 6 月，南京金陵船厂有限公司与意大利 Grimaldi 公司签订了两种船型 18 艘货物滚装船订单，合同总金额超过 12 亿美元，这是中国船企近年来接获的批量最大的滚装船订单；Grimaldi 正在与厦船重工协商，将在厦船重工订造 3+3 艘混合动力滚装船。

抢单能力 中国完胜韩国

优胜劣汰是船企得以生存的基础，在全球造船业发展的今天，中韩船舶制造业的“抢单大战”频频上演。而在面对中韩造船业两大主力选手，客户更青睐由中国船厂承建。

近日，受中国船厂低船价吸引，两家韩国航运公司韩国长锦商船和北极星航运（Polaris Shipping）放弃本国船企，在外高桥造船下单订造 5 艘散货船，总价值可达 2.94 亿美元。

业内人士称，尽管韩国政府之前披露了造船海运振兴方案、支持韩国航运公司于未来三年在韩国船企订造

超过 200 艘船舶，韩国进出口银行近期也宣布将提供 7.5329 亿美元贷款和担保以支持国内航运业，然而，韩国航运公司却依然转向中国船企订造新船。

吸引韩国航运公司的是中国船企提供的价格。据了解，中韩船企的散货船报价存在巨大差距。韩国船企的好望角型散货船报价超过 5000 万美元，而 Newcastlemaxes 型散货船报价约为 5500 万美元；相比之下，中国船企好望角型散货船报价仅为约 4700 万美元，Newcastlemaxes 型散货船报价则略高于 5000 万美元。



斩获超大订单，一次次让韩国造船行业感到“切肤之痛”。2017年9月19日，沪东中华集团和上海外高桥造船公司击败韩国现代重工业公司、三星重工业公司和大宇造船海洋公司等韩国三大造船公司，成为最终赢家，获得法国达飞海运集团9艘2.2万TEU级的超大型集装箱船超级订单，总订单额约为96亿元人民币；在中韩之间，日本将4艘价值约52亿元人民币LNG船订单交付中国。

如果没有LNG（液化天然气）运输船，中国船舶制造业很可能在低端传统领域惨淡、勉力维持，更别谈夺下韩国造船业的蛋糕。近日，抛出LNG大单的澳洲伍德赛德石油公司表示：“情况已发生变化，10年前韩国领先，如今中国更有优势。”据悉，这家澳大利亚公司正准备把两艘LNG船舶的建造合同交给中国。

在全球造船业中占据一席之地，来自于中国船企自身的“修炼”。

2018年5月以来，上海外高桥造船有限公司已连续交付两艘40万吨超大型矿砂船，随着“中远海运室女座”号的交付，单月造船完工量突破了100万载重吨，创造了我国造船企业单月造船完工量的新纪录，外国船企无不称奇；4月19日，我国首条船舶工业智能无人生产线在武昌船舶重工集团有限公司试运行成功。至此，中国造船向着智能制造、高质量发展目标又迈进了一大步。

反观韩国，由于国内金融危机之后，各国对外贸易成交量急剧下滑，导致航运业低迷，最终影响到造船业的发展，2017年2月17日，韩国最大的造船企业、世界第十大造船商——韩进海运，宣布破产。美国破产海上钻井承包商Seadrill撤销了在三星重工和大宇造船的4艘钻井船订单，总价值约为22亿美元。海工装备曾经是韩国造船业转型的梦想，如今却成为挥之不去的梦魇。

不同船型竞争 中韩各领风骚

2018年一季度，中国、日本、韩国和欧洲船企分别承接新船订单196万CGT、80万CGT、263万CGT和67万CGT，占全球订单总量的31.4%、12.8%、42.2%和10.7%。韩国船企在LNG船、VLCC等高端船型领域频频发力，2018年一季度接单继续保持了良好势头。而中国则在散货船与油船方面具有绝对优势。

散货船订单（含矿砂船）成交48艘、797万DWT、135万CGT，以CGT计，占一季度成交总量的19.9%。以DWT计，92.5%的散货船订单由中国船企获得。截至目前，外高桥造船已累计承接好望角型散货船订单近300艘，已完工交付250多艘，在世界上排名第一，外高桥造船也成为该船型的技术领先者、市场定价者，其散货船占全球市场份额的15%；南通象屿海工已经接获日新海运总计19艘Ultramax型散货船订单，每艘造价约为2300万美元。

油船订单成交48艘、697万DWT、132万CGT，以CGT计，占一季度成交总量的19.2%。以DWT计，中国、韩国船企获得的订单分别占一季度油船订单总量比79.4%和15.3%。在成品油船和化学品船方面，福建马尾造船股份有限公司获得新加坡船东6艘23500吨成品油船订单，中航鼎衡造船有限公司获得德国船东6艘3600吨不锈钢化学品船订单，广船国际有限公司获得4艘55000吨化学品船订单。马士基集团旗下的油轮公司与大连船舶重工集团签订了10艘LR2型



油轮订单，每艘价值超过 4200 万美元。

VLCC 是 2017 年以来国际船舶市场承接规模最大的船型，但中国船企承接量十分少。2017 年全球 48 艘 VLCC 订单中，韩国三大船企包揽 35 艘（份额近 73%），2018 年 1-4 月全球 22 艘 VLCC 订单中，韩国船厂斩获 20 艘（份额近 91%），同期中国和日本船企仅承接 2 艘。2018 年至今，大宇造船已经接获了至少 15 艘 VLCC 新船订单，总价值超过 30 亿美元，韩国如此强势的市场地位与其营销策略、产品竞争力和船企成本控制能力密不可分。

瞄准支线型集装箱船 中国船企的机会来了

比较了中韩造船业，那么中国如何能在未来发展过程中实现“加速跑”，支线型集装箱船是不容错过的机会。

集装箱船市场正呈现出“两极分化”的局面，在船公司的目标都在紧盯“大船”导致运力过剩市场乏力，支线集装箱船市场却变得越来越乐观，租金一路上涨，未来 2 年缺少 400-1200 艘船，而一批中国船厂或将成为下一波订单的受益者。

由于 2018-2020 年期间新的超大型集装箱船大量进入市场，而市场上并未出现与之运力相匹配的支线型集装箱船，到 2020 年底支线型集装箱船将短缺。较大的集装箱船往往会导致主要航线的服务航次频率降低，从而使供需平衡。这导致这些服务航次频率降低的网络将继续依赖支线服务，甚至可能增加转运的频率。

消息人士称，根据目前的订单量和预期报废量，到 2020 年底支线船配备超大型船的比率将下降至 5.4。而那些运力在 5000-10999TEU 的中型集装箱船，目前也需要一些支线型船，同时新型、较大型集装箱船也将取代现有的一些支线型集装

箱船。因此，预计未来支线型集装箱船不仅对大型船配备数量比将降低，配备大型和中型集装箱船的比率也将降低。在这种情况下，即便是没有老龄船拆解处理，市场上的支线型集装箱船数量已开始减少。一旦支线型集装箱船中出现拆船活动，那么该型船船队规模将出现更强劲的下行趋势。

Tribini Capital 的总监 Thomas Soderberg 此前表示，相信支线集装箱船租船价格将以 30%-50% 的速度增长，而随着闲置船队数量从 6% 下降到 2%，有理由预测 2018 年租船价格会继续增长。

支线船市场的乐观已经开始体现在新造船市场上。近期黄埔文冲已经接获和生效 6 艘支线集装箱船订单，新扬子造船也接获 2 艘支线船订单。随着支线集装箱船市场运力短缺和租金的上涨，未来市场上将出现越来越多的订单，而善于建造小型集装箱船的一大批中国船厂有望成为这波订单的受益者。

来源：中国水运报



【三井 E&S 造船否认将退出商船建造市场】

三井 E&S 造船近日否认了关于三井 E&S 造船将退出商船建造市场的报道，称日经的新闻并不是公司公布的内容，“绝对没有这样的事实”。

6 月 12 日，日本经济新闻报道称，三井 E&S 造船将退出商船建造市场。在 2019 年年底交付完毕最后一艘在建新船之后，三井 E&S 造船千叶船厂将停止商船建造工作。在明年交付完最后一艘新船之后，三井 E&S 造船将不会接受新船订单，新的商船建造工作将会转包给合作伙伴常石造船。千叶船厂现有的 800 名工人将会重新部署。

日经透露，三井 E&S 造船在冈山县玉野市的主要造船基地主要负责建造自卫舰等舰船，虽然玉野船厂可能会接受小规模商船订单，但实际上三井 E&S 将从商船建造市场撤退，将重点转向环境工程业务等其他领域。

三井 E&S 造船千叶船厂是东京首都圈内最大的一家船厂，拥有三座船坞，其中最大的 3 号船坞能够建造 400 米长、30 万吨级的 VLCC。然而，随着全球造船产能过剩，千叶船厂的盈利能力持续恶化。

为了对抗中韩竞争对手，日本造船业正在加速重组生产基地，合并和产能削减越来越常见。今年 1 月，三菱重工剥离了从事大型商船建造的长崎县香烧工厂，成立独立子公司三菱重工海洋钢结构株式会社，从大型船舶转向海上结构物的建造工作。2017 年，川崎重工也关闭了坂出造船厂两座船坞中的一座。

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	n/a	n/a	n/a	n/a
Tokyo	475.00	480.00	n/a	815.00
Hamburg	434.00	n/a	670.00	n/a
Fujairah	442.00	n/a	740.00	n/a
Istanbul	n/a	n/a	n/a	n/a
Rotterdam	421.00	456.00	631.00	n/a
Houston	420.00	n/a	680.00	n/a
Panama	430.00	n/a	695.00	n/a



Santos	456.00	487.50	n/a	715.00
--------	--------	--------	-----	--------

截止日期: 2018-06-15

◆ 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 22 周	第 21 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,750	4,700	50	1.1%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,750	2,700	50	1.9%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,600	2,600	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,300	2,300	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 22 周	第 21 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,900	8,900	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,900	5,900	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,700	4,600	100	2.2%	
LR1	75,000	4,300	4,300	0	0.0%	
MR	52,000	3,550	3,550	0	0.0%	

截止日期: 2018-06-12

(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	50,000	JMU, Japan	2019	Nissen Kaiun - Japanese	Undisclosed	
1	BC	208,000	JMU, Japan	2020	Hsin Chien Marine - Taiwanese	Undisclosed	against T/C to NS United
2	CV	1,800 teu	Hyundai Mipo, S. Korea	2019	Pan Ocean - S.Korea	2,500	Bangkok-max, scrubber fitted
1	TAK/GAS	173,400 cbm	DSME, S. Korea	2020	Maran Gas - Greek	Undisclosed	LNG, option declared



1	TAK/GAS	173,400 cbm	DSME, S. Korea	2020	Maran Gas - Greek	Undisclosed	FSRU, option declared
6	ROR	7,800 lm	Jinling, China	2021	Grimaldi Group - Italian	6,660	500 trailers

◆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
RED CHERRY	BC	182,419		2015	Japan	4,500	Monaco	
CEMTEX PRUDENCE	BC	80,000		2000	Taiwan	810	Undisclosed	
ENERGY G	BC	79,387		2010	China	1,550	Chinese	
ENERGY PROSPERITY	BC	77,828		1998	Japan	775	Quatar	en bloc each**
ENERGY MIDAS	BC	77,697		1998	Japan	775	Quatar	
POLLUX STAR	BC	57,982		2012	Japan	1,750	Undisclosed	
OCEAN SKIPPER	BC	56,815		2011	China	1,130	Undisclosed	
OCEAN PREFECT	BC	53,035		2003	Japan	910	Chinese	basis ss/dd due
TAMARITA	BC	52,292		2001	Philippines	850	Chinese	
XING ZHI HAI	BC	34,443		2015	Japan	1,950	Undisclosed	
SIDER DREAM	BC	33,588		2005	Japan	950	Monaco	
KING WHEAT	BC	33,387		2009	Japan	1,200	Orient Shipping - Dutch	
PRINSESA SIRENA	BC	28,378		2011	Japan	980	Greek	

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
NYK TERRA	CV	80,282	6,661	2008	S. Korea	2,450	Sea Consortium - Singaporean	
ANL WARRAGUL	CV	51,738	4,563	2009	S. Korea	1,440	Borealis Maritime - U.K	en bloc each*
CPO MIAMI	CV	51,738	4,563	2009	S. Korea	1,440	Borealis Maritime - U.K	
CPO JACKSONVILLE	CV	51,687	4,563	2009	S. Korea	1,440	Borealis Maritime - U.K	
BUXHARMONY	CV	38,070	2,702	2007	Germany	1,430	SITC - Chinese	

多用途船/杂货船								
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备 注
TAIZHOU SANFU SF130203	GC	12,325		2018	China	1,850	Briese Schifffahrt - German	en bloc each
TAIZHOU SANFU SF130204	GC	12,325		2018	China	1,850	Briese Schifffahrt - German	
TAIZHOU SANFU SF130201	GC	12,325		2018	China	Undisclosed	Dship Carriers - Singaporean	***



全一海运有限公司



TAIZHOU SANFU SF130202	GC	12,325		2018	China	Undisclosed	Dship Carriers - Singaporean	
FORTITUDE	GC/MPP/TWK	12,638	665	2008	China	730	Undisclosed	Heavyliifter, tweendecker

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
SENTOSA RIVER	TAK	115,146		2008	Japan	1,950	Norway	
IVER EXPORTER	TAK	45,683		2000	S. Korea	750	Far East	
AIKATERINI	TAK	35,769		2001	S. Korea	620	Indonesian	
STI BATTERY	TAK/CHE+PRO	49,990		2014	S. Korea	Undisclosed	CMB Leasing - Chinese	
STI BRONX	TAK/CHE+PRO	49,990		2015	S. Korea	Undisclosed	CMB Leasing - Chinese	
STI MANHATTAN	TAK/CHE+PRO	49,990		2015	S. Korea	Undisclosed	CMB Leasing - Chinese	*finance deal
STI MILWAUKEE	TAK/CHE+PRO	49,990		2014	S. Korea	Undisclosed	CMB Leasing - Chinese	
STI SENECA	TAK/CHE+PRO	49,990		2015	S. Korea	Undisclosed	CMB Leasing - Chinese	
STI TRIBECA	TAK/CHE+PRO	49,990		2015	S. Korea	Undisclosed	CMB Leasing - Chinese	

◆ 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
DAWN MATHURA	TAK	45,999	9,846	1995	S. Korea	430	

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
NEW ANDROS	TAK	301,620	41,601	1999	Japan	448	as is Khor Kakkan, BWP & BSP - 60t each
DS VECTOR	TAK	298,990	42,107	2001	S. Korea	undisclosed	
NORDIC SATURN	TAK	157,332	22,331	1998	S. Korea	446.5	as is Singapore
NORDIC DISCOVERY	TAK	153,328	21,492	1998	S. Korea	446.5	as is Singapore
CAP JEAN	TAK	147,439	24,911	1998	S. Korea	undisclosed	as is Singapore
NORDIC AURORA	TAK	147,262	24,901	1999	S. Korea	446.5	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
2018-06-15	643.06	743.79	5.8122	81.928	852.28	61.995	975.33	209.15	16925.0
2018-06-14	639.62	754.59	5.8007	81.508	855.55	62.47	977.69	208.25	16941.0
2018-06-13	641.56	753.51	5.8084	81.757	857.77	62.201	983.99	207.52	16825.0
2018-06-12	641.21	754.23	5.8079	81.718	857.18	62.191	979.42	205.32	16794.0
2018-06-11	640.64	754.46	5.854	81.648	858.9	62.225	974.36	204.52	16774.0

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	1.93563	1 周	1.966	2 周	--	1 个月	2.08506
2 个月	2.15175	3 个月	2.33469	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.50288	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.77188		

2018-06-14

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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