



全一海运市场周报

2019.06 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2019.05.27 - 05.31\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场需求稳中有升 多数航线运价上涨】

本周，中国出口集装箱运输市场需求总体平稳。受季节等因素综合影响，部分运输市场货量出现回暖迹象。航商在月初推涨运价，综合指数回升。5月31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782.12点，较上期上涨8.0%。

欧洲航线：近期欧洲市场经济形势总体表现稳定，货量略有上升。航线运力维持在原有水平，部分航商在航线上仍有运力控制措施，供需关系总体良好。上海港船舶平均舱位利用率保持在95%以上，部分班次满载。市场预期有所上升，即期市场订舱价格上升。5月31日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为780美元/TEU，较上期上涨5.0%。地中海航线，市场表现与欧洲相似，运输需求上升，即期市场运价走高。5月31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740美元/TEU，较上期上涨4.2%。

北美航线：受近期贸易摩擦影响，市场出现不确定因素的可能性加大。出于对后市的担忧，部分货主主动加快了出货步伐，市场运输需求出现一定程度的回升。美西航线，上海港船舶平均舱位利用率在95%以上，部分班次满载。受此影响，多数航商在航线上推涨运价，即期市场运价上升。5月31日，上海出口至美西基本港市场运价（海运及海运附加费）为1471美元/FEU，较上期上涨13.7%。美东航线，上海港船舶平均舱位利用率在95%左右，航商对后市的定价策略有所分化，市场订舱报价涨跌互现，有相当数量的航商仍在观望，即期市场运价基本持平。上海出口至美东基本港市场运价（海运及海运附加费）为2541美元/FEU，与上期持平。

波斯湾航线：斋月已度过大半，目的地市场货量略有回升。航商持续出台运力控制措施，航线总体运力规模保持稳定，上海港船舶平均舱位利用率为95%，个别班次满载出运。受此支撑，部分航商再次推动运价上涨，即期市场运价走高。5月31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775美元/TEU，较上期上涨18.0%。

澳新航线：市场近期表现一直处于疲软状态，货量持续徘徊在低位。虽然有部分航商缩减运力规模，但市场整体运力过剩的现象时有显现，上海港船舶平均舱位利用率总体在70%~85%之间。为维持各自市场份额，部分航商仍采取小幅降价揽货策略，市场运价连续走低。5月31日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为259美元/TEU，较上期下跌4.1%。



南美航线：地区市场呈现复苏迹象，货量有一定回升。部分航商出台停航等措施，航线总体运力规模有所控制。上海港船舶平均舱位利用率在 95%左右，个别班次满载出运。受此影响，航商在月初推涨运价，即期市场订舱价格大幅走高。5 月 31 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1361 美元/TEU，较上期大幅上涨 69.5%。

日本航线：本周货量基本平稳，运价小幅波动。5 月 31 日，中国出口至日本航线运价指数为 731.10 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【终端需求不足 综合指数承压】

本周，沿海散货运输市场行情遇冷，各大货种下游需求全体走弱，综合指数承压下跌。5 月 31 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 1092.50 点，较上周下跌 3.6%。其中煤炭、粮食、金属矿石运价指数下跌，成品油、原油运价指数维稳。

煤炭市场：今年南方多数地区连续阴雨，降水量较往年偏多 5 成左右，水电继续发力；加上恰逢煤炭消费淡季，工业、居民用电双低，沿海六大电厂日耗煤量低位徘徊，跌至 55 万吨水平，较上周下跌 5 万吨，较去年同期下降 20 万吨水平。北方港口库存继续累加，截至周三，七港总场存升至 2200 万吨水平，供应宽松，下游六大电厂库存攀高至 1750 万吨水平，较去年同期增加约 500 万吨。煤炭价格方面，下游用户前期补库基本完成，市场采购需求疲软，买方话语权增加，环渤海动力煤价格下跌。运输市场方面，低日耗高库存的市场形态下，下游采购积极性本就不高，加上煤价处于下跌通道，市场观望情绪加重，电厂采购以长协为主，市场货盘成交寥寥。而前期支撑整个市场运价的非煤货种运输，本周也出现遇冷情况。因海砂运输受限，部分运力流回煤炭运输市场，使得本就运力过剩的市场“雪上加霜”，运价加速下跌。

5 月 31 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1123.18 点，较上周下跌 5.1%。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 27.4 元/吨，较上周下跌 7.5 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 29.8 元/吨，较上周下跌 8.0 元/吨；秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 32.3 元/吨，较上周下跌 7.0 元/吨。

金属矿石市场：5 月份以来，各线城市房地产市场普遍低迷。受此影响，贸易商出货不畅，大多降价销售，以消耗库存为主，市场观望气氛浓重，下游终端用户采购意愿不强，基本“按需采购”，坚持“少批量、多批次”的采购模式，铁矿石需求走弱，金属矿石运价下跌。5 月 31 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1080.36 点，较上周下跌 2.0%。

粮食市场：东北产区玉米市场全面企稳，用粮企业采购量逐渐减少，临储拍卖开启后拍卖底价抬升成为支撑市场底部价格的关键因素。北港口玉米市场依旧



维持稳定运行，南方销区玉米市场坚挺维稳，近期市场价格开始步入稳定，企业采购积极性逐渐转淡。5月31日，沿海粮食货种运价指数报收912.49点，较上周下跌2.4%。

成品油市场：5月成品油零售限价两次上调，但均是踩线上调，对国内成品油市场价格的带动作用有限。且中美贸易战以及伊朗局势的不利影响持续打压市场信心，市场成交萎缩，整体货量偏少，成品油运输市场显下跌趋势。5月31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973.42点，较上周持平。

(3) 中国进口干散货运输市场

大中型船运价上涨 综合指数稳步回升

本周国际干散货运输市场整体表现较好，海岬型船太平洋市场铁矿石船运活跃，运价创年内新高；巴拿马型船南美市场继续发力，两洋市场租金依然表现坚挺；超灵便型船东南亚市场继续单边下行。在大中型船上涨的拉动下，远东干散货指数稳步回升。5月30日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为923.92点，运价指数为854.91点，租金指数为1027.44点，较上周四分别上涨3.0%、0.8%和5.8%。

海岬型船市场：本周海岬型船两洋市场走势分化，其中太平洋市场继续上攻，周末略有回调，远程矿航线运价小跌。太平洋市场，国际铁矿石价格创新高，澳大利亚几大矿商加大出货力度，市场交投活跃，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价稳步走升，周三创年内新高，7.446美元/吨。周四，市场活跃度较周三略有下降，但总体气氛仍不错；随着国际燃油价格下跌，太平洋市场铁矿石运价小幅回调。30日市场报出，受载期6月13-15日，澳大利亚丹皮尔至青岛航线成交运价为7.25美元/吨。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为7.278美元/吨，较上周四上涨3.3%；中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为14891美元，较上周四上涨12.4%。远程矿航线，本周巴西淡水河谷未现身市场，远程矿航线货盘少，运价小幅下跌。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为16.450美元/吨，较上周四下跌1.9%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船两洋市场依然表现坚挺，租金、运价稳步上涨。粮食航线，本周南美粮食市场延续上周活跃气氛，巴西桑托斯至中国北方港口航线运价涨至34美元/吨之上的年内最高水平，且仍不断的吸引其它区域的运力放空。临近周末，随着FFA远期合约价格的走跌，继续追高的参与者减少，市场略显安静，南美粮食航线运价有触顶迹象。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为34.330美元/吨，较上周四上涨1.6%。太平洋市场，一方面继续受益于南美市场带动，部分运力分流至南美；另外，印尼澳洲也有些货盘支撑，尤其是澳洲至印度方向的煤炭货盘较多，太平洋市场租金、运价依然表现坚挺，涨幅有所扩大。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为10650美元，较上周四上涨7.3%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为9833美元，较上周四上涨9.5%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.595美元/吨，较上周四上涨5.1%。



超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场自 5 月中旬以来持续单边下行，本周跌幅扩大。印尼开斋节临近，下月初煤炭货盘很少，镍矿、钢材、铝土矿等货盘也不给力，超灵便型船东南亚市场船多货少局面加剧，租金、运价表现依旧疲软，且跌幅较上期有所扩大。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 7175 美元，较上周四下跌 8.8%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 259 美元，较上周四下跌 2.7%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 6106 美元，较上周四下跌 1.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.086 美元/吨，较上周四下跌 3.1%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 8.055 美元/吨，较上周四下跌 2.1%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价持续下滑 成品油运价波动上行】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，5 月 24 日当周，美国原油库存小幅下降，但远不及预期。虽然，美国原油产量始终在历史高位徘徊，不过，在美国之外，OPEC 和其盟友下月会议或将延长实施减产行动，除俄罗斯的态度仍不明朗外，OPEC 和盟国石油生产商一致认为，应当减少石油库存，因为全球石油供应充足。尽管存在一系列利多因素，但经济担忧及美元走强仍令油价承压。本周原油价格波动下行，布伦特原油期货价格周四报 64.84 美元/桶，较上期下跌 7.91%。全球原油运输市场大船未能延续上周涨势，运价转跌，中型船运价小幅下挫，小型船运价波动下行。中国进口 VLCC 运输市场活跃度降低，运价小幅下滑。5 月 30 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 648.27 点，较上期下跌 5.16%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场活跃度降低，运价小幅下滑。中东市场 6 月中下旬货盘较少，成交量较上周减少。成交记录显示，中东至中国 6 月 18 日装期货盘成交运价为 WS39。上半周，西非市场走势相对独立，周初报出一笔至中国 6 月 27 日装期的货盘，成交运价为 WS43，下半周受中东市场拖累，止涨回调。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS39.33，较上周四下跌 6.2%，CT1 的 5 日平均为 WS40.86，较上周下跌 1.2%，等价期租租金平均 1.3 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS 41.08，下跌 3.8%，平均为 WS 42.64，TCE 平均 1.6 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价综合水平小幅下挫。西非至欧洲市场运价下跌至 WS54 左右，TCE 约 0.7 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，安哥拉至葡萄牙，6 月 14 至 15 日货盘，成交运价为 WS57.25。黑海到地中海航线运价小幅下跌至 WS77，TCE 约 1.2 万美元/天。该航线一艘 14 万吨级船，新罗西斯克至地中海，6 月 6 至 7 日货盘，成交运价为 WS80。亚洲进口主要来自中东，一艘 13 万吨级船阿联酋至印度，6 月 4 至 6 日货盘，成交运价为 WS72。

阿美拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线运价保持稳定，地中海及欧美航线运价稳中有降，综合水平波动下行。7 万吨级船加勒比海至美湾运价维持在 WS85（TCE 约 0.4 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS101（TCE 约 1.4 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，埃及至意大利，6 月 1 至 3 日货盘，成交运价为 WS105。北海短程运价徘徊在 WS100（TCE 约 1.1 万美元/天）。波罗的海短程运价保持在 WS74，TCE 约 1.0 万美元/天。该航线一艘 10 万吨级船，普里莫尔斯科至欧洲大陆，6 月 7 日货盘，成交运价为 WS75。波斯湾至新加坡运价小幅波动至 WS109，TCE 约 1.3 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价稳定在



WS103, TCE 为 1.5 万美元/天。

国际成品油轮 (Product)：运输市场亚洲航线运价保持稳定，欧美航线稳中有升，综合水平小幅上涨。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS147 (TCE 约 1.0 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价稳定在 WS117 (TCE 约 1.3 万美元/天)；7.5 万吨级船运价保持在 WS108 (TCE 大约 1.5 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价维持在 WS86 水平 (TCE 约 0.2 万美元/天)；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价大幅上涨至 WS132 (TCE 大约 1.0 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

【成品油轮船价下跌 内河货船成交上升】

5 月 29 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 826.45 点，环比微涨 0.08%。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 1.42%、0.88%、0.08%，沿海散货船价综合指数上涨 1.43%。

国际干散货运输市场稳中向好，海岬型和巴拿马型散货船运价触底回升，超灵便型船小幅回跌，灵便型船平稳波动，BDI 指数收于 1082 点（周二），环比上涨 3.15%，但散货船运费收入难以覆盖成本，二手散货船价格涨跌互现。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1229 万美元、环比上涨 1.47%；57000DWT--1538 万美元、环比下跌 3.67%；75000DWT--1788 万美元、环比下跌 1.17%；170000DWT--3021 万美元、环比上涨 0.03%。目前，巴西和澳洲铁矿石运价上涨，南美粮食运价上升，印尼和东澳煤炭运价同步上调，国际干散货船 1 年期期租费率稳中有涨，预计二手散货船价格短期止跌回稳。本期，二手散货船市场成交量萎缩，共计成交 7 艘（环比减少 3 艘），总运力 60.92 万 DWT，成交金额 6900 万美元，平均船龄 12.86 年。

中美贸易冲突持续且距结束遥遥无期，贸易局势严峻令原油市场承压并创下年内最大单日（5 月 23 日）跌幅。随后，因中东局势紧张，OPEC 减产有望延续至下半年，加之美国石油钻井数量连续三周下降等因素影响，国际油价小幅反弹。布伦特原油期货收于 68.67 美元/桶（周二），环比下跌 4.86%。原油轮运价小幅波动，成品油轮运价止跌回稳，二手国际油轮船价跌多涨少。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2200 万美元、环比下跌 3.23%；74000DWT--2258 万美元、环比上涨 0.45%；105000DWT--3087 万美元、环比上涨 0.19%；158000DWT--4387 万美元、环比下跌 4.60%；300000DWT--6281 万美元、环比上涨 0.59%。当前，国际油轮运输市场原油货盘小幅萎缩，运价微幅下跌，但油轮 1 年期期租费率稳中有涨，预计二手油轮价格短期震荡调整。本期，二手国际油轮成交增加，共计成交 6 艘（环比增加 5 艘），总运力 79.54 万 DWT，成交金额 16690 万美元，平均船龄 11.82 年。

受大风影响，长江口及北方部分区域封航，市场可用运力相对减少，加上内外贸兼营船舶转战国际市场，沿海运价小幅上调，二手沿海散货船价格平稳上涨。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--146 万人民币、环比上涨 2.02%；5000DWT--831 万人民币、环比上涨 0.54%。目前，下游用煤企业



煤炭库存高位运行，煤价处于下跌行情，海砂等非煤货种运输需求下滑，沿海散货运价承压下跌，预计散货船价格短期有调整可能。本期，沿海散货船成交 5 艘，成交船舶吨位以 1000DWT、3000DWT 为主。

内河散货运输市场基本平稳，二手散货船价格涨跌互现。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--51 万人民币、环比下跌 2.02%；1000DWT--95 万人民币、环比下跌 0.21%；2000DWT--178 万人民币、环比上涨 1.11%；3000DWT--287 万人民币、环比上涨 0.77%。目前，内河建材运输市场需求有所下滑，内河散货运价基本平稳，预计内河散货船价震荡盘整。本期，内河散货船成交量大幅回升，共计成交 100 艘（环比增加 50 艘），总运力 20.90 万 DWT，成交金额 19495 万元人民币。

来源：上海航运交易所

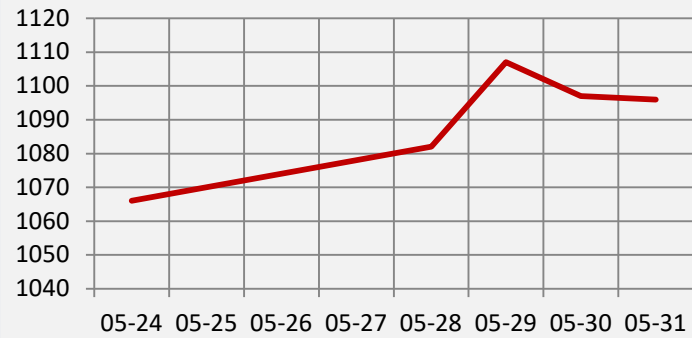
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

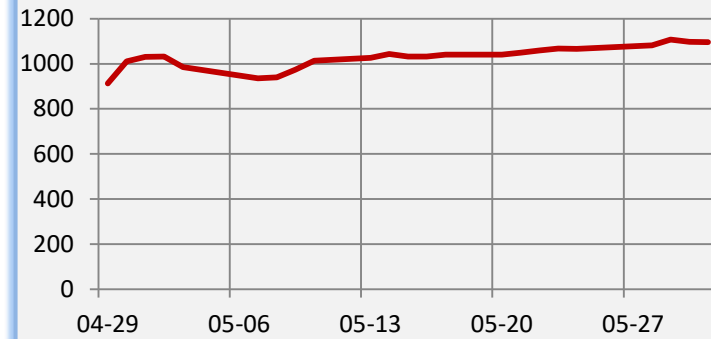
波罗的海指数	5 月 28 日		5 月 29 日		5 月 30 日		5 月 31 日	
BDI	1,082	+16	1,107	+25	1,097	-10	1,096	-1
BCI	1,585	+40	1,659	+74	1,623	-36	1,620	-3
BPI	1,322	+18	1,337	+15	1,340	+3	1,335	-5
BSI	771	-7	763	-8	756	-7	752	-4
BHSI	394	+1	395	+1	397	+2	398	+1



上周 BDI 指数走势



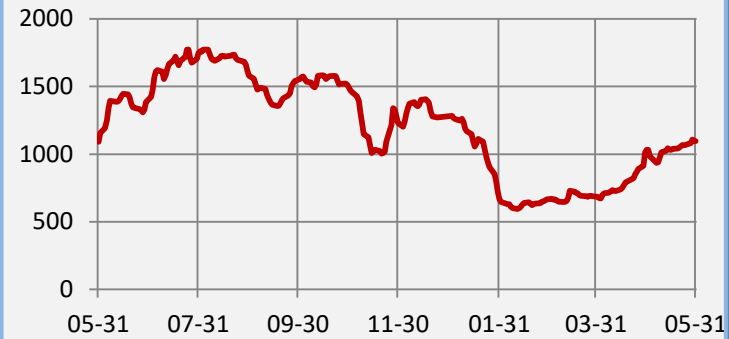
近一个月 BDI 指数走势



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 21 周	第 20 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	14,250	14,250	0	0.0%
	一年	15,500	16,000	-500	-3.1%
	三年	14,750	14,750	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	11,500	12,000	-500	-4.2%
	一年	11,750	11,750	0	0.0%
	三年	11,500	11,500	0	0.0%
Smax (55K)	半年	10,250	10,250	0	0.0%
	一年	10,500	10,500	0	0.0%
	三年	10,750	11,000	-250	-2.3%
Hsize (30K)	半年	8,750	8,750	0	0.0%
	一年	9,000	9,000	0	0.0%
	三年	9,250	9,250	0	0.0%

截止日期: 2019-05-28

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Cologny' 2011 180643 dwt dely Huanghua 5 June trip via Australia redel Singapore-Japan \$15,900 - Cargill

'Vijayanagar' 2010 82167 dwt dely EC South America 24 Jun trip redel Singapore-Japan \$16,500 + \$650,000 bb - SDTR

'Ecopride GO' 2013 81963 dwt dely Japan spot trip via Gladstone redel EC India \$10,500 - Tongli

'Aby Asia' 2017 81944 dwt dely Krishnapatnam 02/04 Jun trip via Richards Bay redel China \$14,500 - Klaveness

'Federica Prima' 2005 76596 dwt dely Kemen 03/06 Jun trip via Indonesia redel south China \$10,800 - Tongli



'MG Sakura' 2006 75397 dwt dely passing Singapore 2 Jun trip via EC South America redel Singapore-Japan \$12,250 - ECTP

'Edelweiss' 2004 73624 dwt dely EC South America 10/11 Jun trip redel Singapore-Japan \$15,300 + \$530,000 bb - Panocean

'SBI Hyperion' 2016 61171 dwt dely Hong Kong 05/07 Jun trip via Indonesia redel S Vietnam \$8,500 - Transpower

'Ageri' 2012 56754 dwt dely Mesaieed prompt trip via Al Jubail redel Thailand \$12,500 - Daewoo

'Bao Ji' 2013 56734 dwt dely Ningde prompt trip via Philippines redel China \$7,750 intention nickel ore - YND

'Fortune Hero' 2012 34758 dwt dely Bin Qasim 01/04 Jun trip via Kandla redel S Vietnam intention salt \$5,700 - Martrade Shipping

'Qing Feng Ling' 2013 34650 dwt dely Oxelosund 06/08 Jun trip redel Turkey intention scraps \$7,500 - XO Shipping

4. [航运市场动态](#)

【打造后发优势 助力中国国际航运中心建设】

近年来，上海作为海港国际枢纽的地位进一步巩固，并已逐步成为亚太门户复合航空枢纽。上海在打造国际航运中心的征程中，正大步迈进，并以“一带一路”倡议、“长江经济带”区域发展为契机，不断实现新的跨越。目前，上海国际航运中心建设已经进入了冲刺阶段。

从国际经验看，航运中心和金融中心密不可分，提升航运金融服务的竞争力是建设国际航运中心的突破口。上期所理事长姜岩在上衍航运论坛提到，期货市场是金融体系的重要组成部分，在提供定价服务、推进企业转型升级、协助风险管理等方面发挥着重要作用，期货市场与航运市场的结合将是提升上海航运金融服务能级的一个有力举措。随着中国航运市场的发展以及上海航运交易所航运指数影响力的提升，推出航运指数期货的条件日渐成熟。

除了更好地帮助企业控制经营风险、积极应对国际经济环境的变化，发展中国自主的航运金融衍生品市场，对推进中国海运强国和上海国际航运和国际金融中心建设也具有非常重要的意义。与会嘉宾表示，上海急需充分利用现有政策和市场条件，加快发展航运衍生品，以适应资源配置型国际航运中心建设的需要，提升航运金融对航运业的服务水平，使航运金融成为中国航运实体经济转型发展、由大变强的重要推动力。

航运市场困境中求突破



航运业属于高投入、高风险行业。上海航运交易所总裁张页在论坛上表示，在周期性与外部性叠加影响下，运输市场的不确定性日益增加，运价波动剧烈、频繁，且不确定性大。除宏观层面受地缘政治、世界经济、自然条件等诸多因素影响外，日常运营中，还需面对市场变化、油价波动、港口拥堵、人员罢工、运输事故、极端气候、恐怖袭击等不确定因素带来的经营风险。这些不确定性集中体现在运输价格、船舶价格和运输成本的波动幅度上。

历史数据显示，几十年来，克拉克森综合运价指数最高曾经达到了 2 万多点，而最低则为 7000 多点。波罗的海散货指数的波动区间更是从 2 万多点到 200 多点的巨幅变化。上海海事大学教授施欣表示：“航运市场充满波动、不确定性本就给行业机构的平稳经营带来很大困难。近十年来，伴随行业同质化、商业化发展，航运市场呈现出需求疲软和供给过剩状态，航运投资回报率经历了巨幅下降，更让这个历史悠久的行业面临巨大挑战。”

传统思维模式下，航运业经营者们往往通过常规的航运经营策略来规避风险。施欣介绍，很多企业寄希望于选择正确的投资决策，即在合适的时间、合适的价位、合适的市场选择合适的船舶船型，或者选择合适的市场模式，通过期租、承租等方式灵活优化经营策略。一些企业通过 COA 合同锁定，或者加入联营体共同抱团取暖，共渡难关。一些国际企业也逐步开始进行产业整合以及并购的方式，提高市场主导地位。但是也注意到，在航运市场景气期，通过扩充运力提高市场份额来赚取更多利润，一旦市场反转，便会面临大面积亏损。

近几年来，传统的航运业界经营视角之外，利用金融的理念来规避风险日趋受到大家的重视——航运衍生品。施欣介绍，现今航运衍生品的表现形式多样，其中比较有代表性影响力的大概有两大类。一是源于上世纪 80 年代的波罗的海运价指数。二是到现在也广受应用的 FFA，包括相关远期期货和期权。

其中，BIFFEX 是波罗的海运价指数期货。1985 年波罗的海航运交易所（波交所）发布了干散货综合运价指数，并于 1990 年推出了基于 BFI 的指数期货。但是由于 BFI 覆盖的船型、货种及航线范围过大，与行业板块日益细化的趋势相悖，参与者难以有效通过它实现一对一的保值、管理运价风险，导致 BIFFEX 期货流动性缺乏。且波罗的海综合运价相关的产品与相关贸易市场、造船市场外部的变化也不完全同步，于 2002 年年初退出历史舞台。

1991 年克拉克森推出的 FFA，是一份以波交所分船型指数为交易标的的远期协议。2005 年 6 月，奥斯陆国际海事交易所（IMAREX）联合挪威期货和期权结算所推出运费远期认购和认沽的期权等。FFA 一直交易至今，是目前成交最活跃、被市场广泛认可的航运金融衍生品。“FFA 从本质上说是一种运费风险管理工具。由于市场运价与 FFA 价格存在动态的正相关关系，其正相关性为套保提供了基础，而动态和变动的特征则为市场提供了套利空间。”施欣介绍，从事 FFA 交易的参与者包括船主、大宗商品交易者、金融机构等，其中 20% 多的参与者是为了规避运价波动风险，70% 多的参与者是通过投机获得超额利润。

他山之石打造后发优势

实际上，在当前开放的、市场化、国际化背景下，中国更应该积极推动国内航运金融衍生品市场的发展，在中国金融监管机构的严格监管下，让航运企业能够通过挂钩合同更及时、准确地反映市场变化，公平放心地参与运价衍生品市场的套期保值，总结从理论到实践的经验积累与应变策略，才能更好地帮助企业



业控制经营风险、积极应对国际经济环境的变化。

据张页介绍，对于航运相关企业而言，航运金融衍生品是重要的运价风险管理工具，有助于企业科学安排生产经营和制定战略规划。同时，市场合理运用航运金融衍生品工具将更好地服务航运业发展。一方面，在市场运价波动巨大的情况下，航运企业可以通过航运金融衍生品市场套期保值来控制运价大幅波动风险，即可以通过在现货市场和航运金融衍生品市场反向操作来达到规避风险的目的。同时，由于航运金融衍生品市场具有发现价格的功能，使企业及时得到公开市场信息，帮助企业对未来的发展有一个科学、理性的预期，合理安排投资、融资、租赁、运输、造船等业务和航运业发展布局。航运金融衍生品市场可以在很短的时间内将现货市场、汇率变化、自然条件等诸多信息转化为价格涨跌。将经济、政治、军事、市场等各类信息高效地转化为价格变化是衍生品重要的效益之一，这将直接影响整个航运业的供需关系和资源配置。

从目前国内情况来看，航运衍生品的相关研究起步较晚，尚未形成成熟体系，在理论层面和制度设计等方面围绕着航运衍生品相关的研究探索相对较少。FFA 作为全球范围内接受程度较高的航运衍生品，其交易模式、运作机制等方面相关经验和教训可以在一定程度上作为国内航运衍生品发展的研究借鉴，避免在发展中走弯路。

在施欣看来，相比波罗的海指数，FFA 的制度设计更好地体现了衍生品的属性。而且，通过保证金机制、清算机制在一定程度上规避了对手方风险，通过升贴水和不同合约组合满足多样的需求。比如说，它通过每日报价机制能够和航运市场灵敏的价格波动现象相对应，通过清算机制、保证金机制在一定程度规避风险，同时通过市场机制和适当的升贴水、产品合约不同组合，适应了多方的需求。虽然存在成本低、进出便捷等等优势，FFA 同样也存在一些风险。比如说，保证金比例和行业市场特性相关之后，导致我们相关的交易不易进行以及航运市场特定的细分性导致交易的不易撮合等。

对于国内今后理论研究层面，施欣认为有三个突破点。一是要进一步研制具有典型中国元素的权威运价指数。因为所有的航运衍生品不管是远期期货还是远期运价协议，它的产品根基在于指数。二是适合航运产业特性的波动比较大的金融衍生品。三是我们要探讨它的组织模式，不能将指数发布者与指数交易者融为一体。实践层面，他表示，目前整个航运界对风险控制的理解还有待进一步拓展，因为这直接影响着航运衍生品在航运界的接纳程度。此外，国内航运衍生品本身，特别是航运市场的运价波动剧烈性所导致的航运衍生品本身风险的控制方法还是不足。风险控制的忽视往往会在我们制度设计、产品准入方面会带来障碍。他建议，要完善航运金融衍生品市场的监管体制，推动航运衍生品场内集中交易市场的发展，同时也要落实金融配套改革，加强市场基础培育。

打造航运中心衍生品建设再接再厉

上海向海而兴，在 40 多年前开始了我国第一条国际集装箱的航线，迈出了上海港走向世界集装箱大港的第一步，此后随着外交桥和洋山深水港的建设，上海港从百万箱港区迈向千万级的港口，连续 9 年保持全球第一集装箱大港。上海集装箱枢纽港的地位进一步巩固，港口集疏运体系进一步优化，现代航运服务要素进一步集聚，上海国际航运中心在全球的影响力进一步稳固。随着上海自由贸易区的建设不断深化和“一带一路”倡议的实施，上海国际航运中心建



设正在步入新时代。“航运金融则是中国航运实体经济转型发展、由大变强的重要推动力。航运衍生品是航运和金融的最佳融合点，也是上海打造高端航运服务功能、加快集聚航运服务要素的最重要的抓手。”上海市交通委员会副主任张林表示。

航运是全球贸易的载体，全球贸易总量中近 90%由海运承担，每年航运市场运费规模高达数千亿美元。庞大的市场规模放大了运价波动对航运企业损益的影响，航运市场需要运用衍生品来作为规避价格波动风险的工具。

实际上，发展航运衍生品作为上海建设国际金融中心和国际航运中心的结合点，一直受到国家和上海市政府的高度重视。自 2009 年国务院公布的《国务院关于推进上海加快发展现代服务业和先进制造业建设国际金融中心和国际航运中心的意见》，到 2013 年国务院发布的《中国(上海)自由贸易试验区总体方案》，再到 2018 年上海市政府发布的《上海国际航运中心建设三年行动计划(2018-2020)》，都明确提到要发展航运衍生品。

据张林介绍，十年来，上海在航运运价衍生品领域积极探索，上海航交所发布 20 大类航运指数，涵盖集装箱、干散货、油运等领域，形成完整的上海航运指数体系(SHSI)。其中，中国出口集装箱运价指数(CCFI)和上海出口集装箱运价指数(SCFI)成为国际集装箱运输市场风向标，为航运衍生品开发奠定了坚实的基础，推出航运指数期货的条件已经成熟。今年是改革开放再出发的元年，同时也是上海期货交易所与上海航运交易所深化合作的一年。1 月 9 日，上海期货交易所和上海航运交易所签署了战略合作协议，共同深入践行发展航运衍生品的理念，共同致力于服务航运市场。

与会嘉宾表示，相信在上海航运指数影响力日益提升的基础上，借助交易所成熟规范的平台，航运与金融的相互结合，将促进两个市场的协同发展。航运指数期货有望激发航运市场的金融需求，带动相关企业发展，帮助航运市场培育一批全球的专业投资者。同时，航运指数期货业务的自身发展，也将进一步完善航运金融的服务体系，能够吸引航运、大宗商品相关企业进一步集聚到上海，带动相关服务业的发展。最终促进航运衍生品交易本土特色的国际标准的形成，服务上海国际航运中心与国际金融中心的建设。

来源：海事服务网 CNSS

【韩国布局 LNG 动力船全产业链】

近日，韩国三星重工自主研发开发的为液化天然气(LNG)动力船配套的燃料供给设备系统(S-Fugas)成功装船。在该型船舶建造过程中，三星重工应用了其独立开发的 LNG 燃料供给系统 S-Fugas，相比使用现有柴油，可以减少 99%的硫排放、85%的氮氧化物排放、25%的二氧化碳排放。

《韩国经济》报道称，近日，韩国三星重工自主研发开发的为液化天然气(LNG)动力船配套的燃料供给设备系统(S-Fugas)成功装船并应用。

三星重工于 2015 年从亚洲某家船东承接 2 艘 11.3 万吨级的油船，并首次采用 LNG 推进技术进行建造。这两艘 LNG 动力船分别于今年 1 月和 2 月交付，4 月



上旬在荷兰的鹿特丹港首次加注了 LNG 燃料并顺利出港开启原油运输业务。在这期间，S-Fugas 系统将 LNG 气化出的天然气输送至油船的动力主机和发电辅机以供给燃料。据三星重工有关负责人介绍，S-Fugas 系统是 LNG 动力船在设计和建造方面极其重要的一项核心关键技术和设备。S-Fugas 设备系统研发团队的负责人向韩国媒体记者表示，这套设备系统采用了智能船舶的相关技术，因此，其不仅能在船内，而且可在陆地上对 LNG 燃料存储舱罐内温度和压力的变化、燃料供给的状态等进行全方位、全天候监控，以确保船舶设备运转的稳定和安全性。三星重工造船海洋研究所所长申永来表示：“三星重工现在对浮式 LNG 生产设备，例如浮式液化天然气生产储存装卸装备（FLNG）、LNG 运输船、LNG 加注船和 LNG 动力船等 LNG 全价值链涉及的产品都具备了建造能力，今后除了开展深入研究开发、不断推动技术和设备升级外，还将提高 LNG 相关配套物资、设备的国产化率，不断提升技术设备系统的性能，从而全面提高产品质量和生产成本的国际竞争力。”

韩国政府积极支持各大、中、小型造船企业和船舶配套协作企业参与 LNG 动力船的研究和开发。据了解，韩国政府在今年新增的财政拨款预算中，专门拨款建造了 10 艘沿近海航运的 LNG 动力船，其中包括 2 艘港湾保洁 LNG 动力船，预计到 2025 年前，韩国政府将支援订造约 140 艘 LNG 动力船。由于中、小船企和配套企业在该领域的力量较弱，韩国政府将采用“政府出资支援”的办法引导行业内企业联手合作，其中，大型船企提供技术帮助，中小船企和配套企业参与研发和生产制造、研发生产配套模块和各种配套部件，这样的方式能使大、中、小船企和配套协作中、小企业在 LNG 动力船领域整个产业链条上形成较高水平的竞争力。

在韩国众多船企当中，现代重工从国外承接的 LNG 动力商船订单量最多，截至 2018 年年底共 18 艘，船价合计 16 亿美元，订单包括 15000TEU 级超大型集装箱船、11.4 万吨级的油船和 5 万~18 万载重吨级的散货船。

来源：海事服务网 CNSS

【中国首家船厂系租赁公司上市倒计时】

在成立仅仅 6 年后，中国首家船厂系租赁公司——中船集团旗下的中国船舶(香港)航运租赁有限公司（中船租赁）已经拥有 100 艘船，成为全球第四大船舶租赁公司。随着递表、聆讯、路演，招股，中船租赁港股 IPO 流程正一步步按计划顺利推进，意味着中船租赁离正式挂牌上市开始进入倒计时。

6 月 17 日香港主板上市 引入 4 家基石投资者

中船租赁正式向港股市场发起上市冲刺。

5 月 15 日，中船租赁通过港交所聆讯。5 月 27 日，中船租赁开始路演公布发股方案，5 月 28 日至 6 月 4 日招股，公司拟全球发售约 15.34 亿股，其中香港发售约 1.53 亿股占 10%，国际发售约 13.81 亿股占 90%，另有 15%超额配股权；发售价每股 1.34 港元-1.42 港元，每手 2000 股，入场费为 2868.62 港元。



中船租赁预计 6 月 17 日于联交所主板挂牌，新股编号“3877”，中金公司担任此次上市独家保荐人。

以发售价中位数 1.38 港元计，预计中船租赁此次上市筹得款项净额约为 20.35 亿港元（约合人民币 17.88 亿元），其中约 60%将用于巩固船舶租赁业务的资本基础；约 30%将用作公司关于海洋清洁能源装备（包括海上 LNG/LPG 装备船）的售后回租项目的资本基础；及约 10%将用作营运资金及作一般企业用途。

据悉，中船租赁此次上市引入中国再保险、中远海运金融控股、惠生工程以及一汽财务有限公司为基石投资者，假设每股发售股份的发售价为 1.38 港元（即指示性发售价中位数），将由基石投资者认购的股份总数将为 908,978,000 股股份，占发售股份约 59.3%及紧随全球发售完成后已发行股份的约 14.8%（假设超额配股权未行使）。

拥有 100 艘船成为全球第四大船舶租赁公司

据了解，中国船舶（香港）航运租赁有限公司是在中国船舶工业集团公司实施全面转型发展战略的背景下，经报国家商务部、发改委批准，于 2012 年在香港注册成立的金融服务机构。

作为国内“船厂系”融资租赁公司的先行者，中船租赁稳健起步，充分运用离岸市场的优势，通过装备租赁、投融资和多元化业务协同发展的方式完善中船集团产业链条，在抢抓市场订单、助力转型升级、提升经营收益等方面为中船集团造船企业提供了有力的支撑。

今年 1 月 28 日，在北京钓鱼台国宾馆举办的中船集团高质量发展论坛上，中船租赁与 PANGAEA、ZEAMARINE 等多家公司分别正式签订了 7 个项目、共计 36 艘新船、总金额超过 100 亿元人民币的合同，标志着中船集团以融促产“产融模式”助推高质量发展实现重大突破。

中船租赁是大中华区首家船厂系租赁公司，也是全球领先的船舶租赁公司之一。过去 3 年来，中船租赁收益持续增长，在 2016 年为 10.316 亿港元，2017 年增至 13.299 亿港元，去年进一步增至 21.048 亿港元（约合人民币 18.55 亿元）。数据显示，就收入而言，2018 年中船租赁在全球所有船舶租赁公司中排名第四，占市场份额的 3.9%；在全球非银行系船舶租赁行业排名第一，占市场份额 14.8%。

截止 2017 年 12 月 31 日，中船租赁录得流动负债净额 11.889 亿港元，主要是由于 12 个月内到期的应收贷款下降导致的。资产净额由 2017 年 12 月 31 日的 62.735 亿港元下降至 2018 年 12 月 31 日的 57.652 亿港元，主要是由于 2018 年 9 月宣派股利 1467 百万港元所致。另外，于业绩记录期后及直至最后实际可行日期，中船租赁偿付担保贷款总额为 2.583 亿美元。

截至 2018 年 12 月 31 日，中船租赁总计拥有 65 艘船舶，包括 43 艘融资租赁安排的船舶及 22 艘经营租赁安排的船舶，平均船龄约为 2 年。其船队包含 25



艘散货船、14 艘液货船、10 艘集装箱船、9 艘特种船及 7 艘海上 LNG/LPG 装备船。

至招股书披露最后实际可行日，中船租赁旗下船队拥有 71 艘船，此外还有 29 艘在建新船，预计将于 2021 年前完工交付并开始为公司带来租赁收入，该 100 艘船的合计价值为 56 亿美元，包括 48 艘融资租赁安排船舶及 52 艘经营租赁安排船舶。

来源：海事服务网 CNS

5. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	390.00	429.00	600.00	595.00
Hong Kong	410.00	417.00	625.00	n/a
Tokyo	433.00	443.00	n/a	800.00
Hamburg	389.00	n/a	588.00	n/a
Fujairah	398.00	445.00	710.00	n/a
Istanbul	n/a	n/a	n/a	n/a
Rotterdam	370.00	410.00	555.00	n/a
Houston	390.00	n/a	625.00	n/a
Panama	400.00	n/a	620.00	n/a
Santos	425.00	456.50	n/a	787.00

截止日期：2019-05-31

◆ 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 21 周	第 20 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	5,200	5,200	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,000	3,000	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,800	2,800	0	0.0%	



灵便型	Handysize	38,000	2,400	2,400	0	0.0%
-----	-----------	--------	-------	-------	---	------

油 轮						
船 型	载重吨	第 21 周	第 20 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	9,200	9,200	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	6,100	6,100	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	5,000	5,000	0	0.0%	
MR	52,000	3,600	3,600	0	0.0%	

截止日期: 2019-05-28

(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
1	Tanker	300,000	Hyundai, S. Korea	2020	Evalend - Greek	9,150	option declared
2	Tanker	158,000	Hyundai Samho, S. Korea	2021	Kyklades Maritime - Greek	Undisclosed	options declared
2	Bulker	61,000	DACKS, China	2020	Santoku Senpaku - Japanese	Undisclosed	
2	LNG	180,000 cbm	Hyundai, S. Korea	2022	Dynagas - Greek	19,500	
2	RoRo	1,034 LM	Damen SY Mangalia, Romania	2021	Seaspan Ferries - Canadian	Undisclosed	dual fuelled

◆ 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
ZEYNO	BC	63,064		2014	China	1,950	Undisclosed
BLUE BALANCE	BC	45,713		1998	Japan	480	Undisclosed
PYRAMID	BC	23,712		1995	Japan	undisclosed	Harry Victor Shipping - U. A. E

油 轮							
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买 家
OKLAHOMA	TAK	105,465		2006	Japan	1,850	PT Trans - Indonesian
MAERSK JAMNAGAR	TAK	104,588		2011	Japan	3,030	Greek
MAERSK JEDDAH	TAK	104,280		2011	Japan	3,030	Greek

*



MARIPOSA	TAK	50,120	2010	Japan	1,775	Undisclosed	
HIGH SUN	TAK	49,990	2014	Vietnam	2,850	Turkish	
STRYMON	TAK	47,120	2005	S. Korea	1,100	Undisclosed	
HIGH POWER	TAK	46,866	2004	Japan	860	Jaldhi Overseas - Indian	
NORDIC RUTH	TAK	35,820	2000	S. Korea	580	Undisclosed	
BTS CHRISTINA	TAK	12,633	1999	Japan	230	Spendour Marine Services - Indian	old sale
P CHANCE	TAK	8,727	2000	Japan	415	Undisclosed	
VIKING RIVER	TAK/LPG	29,536	2007	S. Korea	2,050	Stealthgas - Greek	
NORDIC RIVER	TAK/LPG	29,000	2007	S. Korea	2,050	Ultragas - Danish	
ALMAJEDAH	TAK/LPG	17,298	2004	S. Korea	1,150	Greek	

◆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
OCEAN STAR 96	REF	7,685	4,027	1987	Japan	undisclosed	

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
BRAVE-M	GC/MPP	9,498	3,677	1985	Japan	426.00	
AL YARMUK	SUCTION DREDGE	5,675	3,769	1979	Belgium	325.00	as is Bahrain

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
MANKE TIDE	OFFSHORE	1,505	1,755	2006	Indonesia	150.00	as is Abidjan
BIG JOE TIDE	OFFSHORE	232	1,730	2005	Poland	150.00	as is Abidjan

◆ALCO 防损通函

【甲板货 - 法律雷区】

近期4月18日的 APRILE SPA AND OTHERS V ELIN MARITIME LTD (THE “ELIN”) - QBD (COMM CT) [2019] EWHC 1001 (COMM)一案，涉及一系列有关甲板货的法律问题。



该案中，甲板货因大风浪在海上遗失后，原告货方以被告船东失职及/或未遵守提单所载或证明的合约为由提起诉讼。诉讼内容如下：
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	澳元	加元
2019-05-31	689.920	768.330	6.302	87.913	870.420	60.743	946.080	477.040	511.370
2019-05-30	689.900	769.520	6.306	87.895	872.620	60.687	939.690	478.020	511.350
2019-05-29	689.880	771.460	6.320	87.891	874.820	60.602	936.040	478.390	512.240
2019-05-28	689.730	771.890	6.296	87.879	874.460	60.693	933.220	477.270	513.200
2019-05-27	689.240	772.620	6.301	87.819	877.220	60.739	934.880	477.940	513.060

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	2.35775	1 周	2.398	2 周	--	1 个月	2.44
2 个月	2.48013	3 个月	2.52025	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.54375	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.57813		

2019-05-30