



全一海运市场周报

2016.07 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2016.07.18 -07.22)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场运力总体过剩 航线运价承压下行】

本周，中国出口集装箱运输市场总体需求保持平稳，受航商月中在部分航线上推涨运价带动，市场行情总体小幅上升。7月22日，上海航运交易所发布的反映总体市场的中国出口集装箱综合运价指数为697.25点，较上期上涨1.9%。但由于远洋航线运力过剩情况未获显著改善，部分航商迫于揽货压力而主动下调订舱运价。7月22日，反映即期市场运价的上海出口集装箱运价指数为628.59点，较上期下跌6.2%。

欧洲航线：市场进入传统运输旺季，运输需求保持增长态势，但增速未及市场预期。另一方面，随着航商旺季运力计划陆续部署到位，抵消货量上升带来的利好因素。由于运力总体过剩，多数航商的舱位利用率在80%~95%的范围内，分化情况较为严重，航商间继续通过降价手段来加强揽货力度，市场运价持续回调。7月22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713美元/TEU、664美元/TEU，分别较上期下跌8.1%、12.4%，较月初涨后水平累计跌去40.9%、43.4%。

美国航线：北美航线，美国经济各项指标保持稳健，市场货量稳定增长，美西、美东航线船舶平均舱位利用率分别为90%、95%。不过受市场运力基数持续增长影响，航线舱位仍有较大富余，价格竞争格局未改。航商虽然于月中起征收旺季附加费（PSS），但在揽货压力下相继下调运价，美东航线市场运价已基本跌至涨前水平，运价上涨未能成功。7月22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1296美元/FEU、1744美元/FEU，分别较上期下跌8.8%、6.8%。

波红航线：目的地运输需求持续疲软，预期中的节后需求恢复迹象尚未显现。为维持航线供需平衡，市场上仍有较大规模的运力收缩措施，但总体供需关系依然不佳，上海港船舶平均舱位利用率在85%左右。由于需求不足，市场运价未能走出颓势，继续回落。7月22日，中国出口至波红航线运价指数为594.62点，较上期下跌2.1%。

澳新航线：澳大利亚经济持续低迷，据澳大利亚统计局最新数据显示，澳大利亚6月失业率为5.8%，创今年2月份以来新高，同时薪资增长疲软也影响当地居民消费，拖累运输需求的恢复。本周，上海港船舶舱位利用率约在九成左右。由于供需关系未能改善，市场运价低位徘徊。7月22日，中国出口至澳新航线运价指数为580.34点，与上期基本持平。



南美航线：市场货量保持平稳，航线供需基本面稳定，上海港船舶平均舱位利用率维持在 90%左右。市场运价经过 4 月底以来的多次提涨后已经处于近年来高位，同时由于总体需求水平限制，运价上涨动能减弱，市场运价高位盘整。7 月 22 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2544 美元/TEU，较上期下跌 3.1%。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【极端天气来袭 综指再度攀高】

7 月 22 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 970.07 点，较上期上涨 1.3%。其中煤炭、粮食、金属矿石运价指数均有不同程度上涨，成品油、原油运价指数维稳。

煤炭运输市场：本周，沿海煤炭运输市场受极端天气因素影响较大。北方多地遭受暴雨，煤炭运输受阻，供应再度偏紧，7 月 20 日，环渤海动力煤价格指数报收 421 元/吨，较上期上涨 4 元/吨，较年初上涨 50 元/吨。与此同时，南方地区迎来高温酷暑天气，沿海电厂燃煤需求迅速释放，日耗煤量增加。本周期（7 月 15 日至 7 月 21 日）内，六大电厂平均日耗煤量 64.26 万吨，较上一周期上涨 4.4%；电厂库存则继续走低，全国六大电厂平均库存 1188 万吨，较上一周期上涨 2.3%。六大电厂存煤可用天数降至 20 天以下。本周，运输市场行情再度拉升，因部分北方港口宣称不再接船，煤炭供应紧缺，到港等泊时间超过 10 天，市场可用运力偏紧。同时随着 8 月的临近，大型煤企预计上调煤价 15-25 元不等，激起下游电厂囤煤热情，船东趁势再度抬价。

7 月 22 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1016.97 点，较上周上涨 1.0%。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 32.6 元/吨，较上周五上涨 0.3 元/吨；秦皇岛-张家港（2-3 万dwt）航线运价为 36.6 元/吨，于上周五持平；秦皇岛-南京（3-4 万dwt）航线运价为 39.7 元/吨，较上周五上涨 0.2 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（5-6 万dwt）航线运价为 41.7 元/吨，较上周五上涨 0.5 元/吨。

金属矿石运输市场：受钢铁价格影响，钢厂去产能动力不足，产量高位平稳，且部分钢厂矿石库存已至低位，运输需求稳中有升。同时，由于北方港口压港严重，煤炭采购需求改善，市场可用运力供给不足，沿海金属矿石运价继续上涨。7 月 22 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 796.22 点，较上周上涨 2.0%。

粮食运输市场：本周，南方粮食市场弱势震荡，用粮企业随用随买。北方玉米按销发货，买方市场氛围浓厚。船运方面，市场需求增加，加上受内贸煤炭运输价格上涨影响，粮食运输价格继续上涨。7 月 22 日，沿海粮食货种运价指数报收 809.08 点，较上周上涨 9.9%。



油品运输市场：7月22日，国内汽、柴油价格（标准品，下同）每吨分别降低155元和150元，创2015年8月19日以来最大下调幅度。目前全球石油供应过剩局面未改，预计下一轮成品油调价下调或搁浅的可能性较大，下游企业观望情绪浓厚，按需采购为主，运输需求难有明显改善。7月22日，上海航运交易所发布的原油货种运价指数和成品油货种运价指数分别为1541.72点和1354.12点，均与上周持平。

(3) 中国进口油轮运输市场

【原油运价小幅回调 成品油运价低位盘整】

据美国能源信息署(EIA)最新数据显示，尽管原油库存已经连续第九周下降，但是当前美国原油库存依然达到历史同期最高的5.2亿桶。上周美国国内原油产量增加0.9万桶至849.4万桶/日，为连续第二周增加。与此同时，美国原油交割地库欣地区原油库存增加18.9万桶至6411万桶，为五周以来的首次增加。本周的国际油价继续回归，布伦特原油现货价格周四报45.60美元/桶，比上周四下跌1.1%。全球原油即期运输市场交易冷清，运价小幅波动。中国主要进口航线运价低位盘整，7月21日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)为691.16点，较上期上涨2.0%。

超大型油轮 (VLCC)：运输市场成交维持在较低水平，运价略有回升。波斯湾地区8月上旬货盘仍维持在较低水平，船多货少态势较为明显。由于今年新船持续交付，而有缺陷船舶仍在市场运营，在近期远东地区货主持续较少出货量的背景下，运力供大于求的局面开始显现，运价出现低位震荡的态势。西非成交相对较为稳定，但受中东运价低位震荡的影响，运价也出现小幅波动。7月22日，中东湾拉斯坦努拉至宁波26.5万吨级船运价(CT1)报WS44.67，较上期上涨2.0%，CT1的5日平均为WS44.20，等价期租租金(TCE)平均2.1万美元/天。西非航线成交稳定，西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价(CT2)报WS49.13，较上期基本持平，5日平均为WS48.8，TCE平均3.0万美元/天。

苏伊士型油轮 (Suezmax)：运输市场成交减少，运价震荡。受近期原油贸易活跃度下降的影响，suezmax货盘持续萎缩，运输市场供大于求的压力持续增大，船东开始逐步调低价格来促进货盘成交，导致运价出现逐渐下跌的走势。从西非地区来看，货盘不足，西非至地中海运价小幅下降至WS56(TCE约1.3万美元/天)。俄罗斯至欧洲货盘成交也出现下降走势，黑海至地中海运价震荡在WS62(TCE约1万美元/天)上下。

阿芙拉型油轮 (Aframax)：阿芙拉运输市场价格疲软。分地区来看，欧洲运价总体下降。周四，跨地中海运价降至WS77.92，现货收益仅为0.86万美元/天，北海、波罗的海运价分别跌至WS85.28、WS61.94，TCE均约1.3万美元/天。加勒比海短程运价涨至WS83.61，TCE约8000美元/天。亚洲航线交易冷清，波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价均跌破WS90，分别为WS87.22和WS86.19，TCE为1.3万美元/天和1.6万美元/天。



国际成品油轮（Product）运输市场 LR 型、MR 型船运价小幅盘整。石脑油货盘平稳，LR 型船过剩，运价盘整，周四，波斯湾至日本航线 7.5 万吨级、5.5 万吨级船运价分别为 WS90.94、WS98.39，TCE 分别为 1.5 万美元/天、1.2 万美元/天。本周美国至欧洲航线货盘较为稳定，MR 型船运价小幅波动。3.8 万吨级船美湾至欧洲柴油运价周四报收 WS64.29（TCE 约 1790 美元/天），3.7 万吨级船欧洲至美东汽油运价为 WS102.75 水平（TCE 约 7963 美元/天）。据 BIMCO 分析，近期成品油船的收益已经下降至 2014 年第三季度以来的最低，甚至可能进一步下降。收益下降的原因主要是成品油船队成倍增长，由于 2014 年和 2015 年的 MR 成品油船和 LR2 成品油船订单增长，预计 2016 年全年的成品油船运力净增长高达 850 万载重吨。

(4) 中国进口干散货运输市场

【铁矿海运行情欠佳 综指承压先扬后抑】

本周中国进口干散货运输市场先扬后抑，综合指数、运价指数、租金指数在周二创出新高后，下半周走出下跌行情。本周四，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数（CDFI）、运价指数、租金指数分别为 554.55 点，520.37 点和 605.81 点，分别较上期微涨 0.4%、0.2% 和 0.8%。

海岬型船市场：海岬型船租金、运价冲高回落，下半周跌幅较大。本周钢材价格持续反弹，短期钢企利润增加，高炉开工率处于年内较高水平，钢材市场库存仍处低位，对价格形成一定的支撑。22 日，国内主要港口进口铁矿石库存继续攀升至 10,884 万吨，需求持续疲弱。下半周，太平洋市场成交平淡，各航线运价受压回落。西澳至青岛航线铁矿石运价，从 4.55 美元/吨一路跌至 4.10 美元/吨左右。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 4.142 美元/吨，较上周四下跌 9.2%。期租市场，本周中国北方/澳大利亚往返航线航次期租成交有限，18 日市场录得 18 万载重吨船，青岛即期交船，经澳大利亚东海岸，中国还船，成交日租金为 7500 美元。周四，上海航运交易所发布的中国北方至澳大利亚往返航线 TCT 日租金为 6213 美元，较上周四下跌 12.9%。大西洋市场成交清淡，运价水平略有下滑，21 日市场录得 8 月底受载期，巴西图巴朗至青岛航线成交价为 9.0 美元/吨，21 日市场录得 8 月中下旬受载期，南非萨尔达尼亚至青岛航线成交价为 6.8 美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 8.970 美元/吨，较上周四下跌 4.2%。南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 6.779 美元/吨，较上周四下跌 4.3%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场冲高走软。太平洋市场租金上涨，东澳和印尼煤炭以及北太平洋美西的粮食货盘成交对市场起到支撑作用，租金维持稳定。20 日市场录得 8.2 万载重吨船，7 月底天津交船，澳洲往返航次，成交日租金为 7000 美元；21 日市场录得 7.6 万载重吨船，长江口即期交船，北太平洋美国西海岸往返航次，成交日租金为 6700 美元。周四，中国南方经东澳大利亚至中国往返航线 TCT 日租金为 6905 美元，较上周四上涨 12.2%；美西至中国北方港口粮食航线运价为 16.000 美元/吨，较上周四上涨 3.9%。印尼萨马林达至中国广州航线运价为 4.610 美元/吨，较上周四上涨 9.6%。大西洋市场，南美和美湾粮食货盘成交活跃，但由于空放运力剧增，租金高位回落。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 19.323 美元/吨，与上周四基本持平；美湾到中国北方港口粮食航线运价为 29.450 美元/吨，较上周四上涨 1.2%。



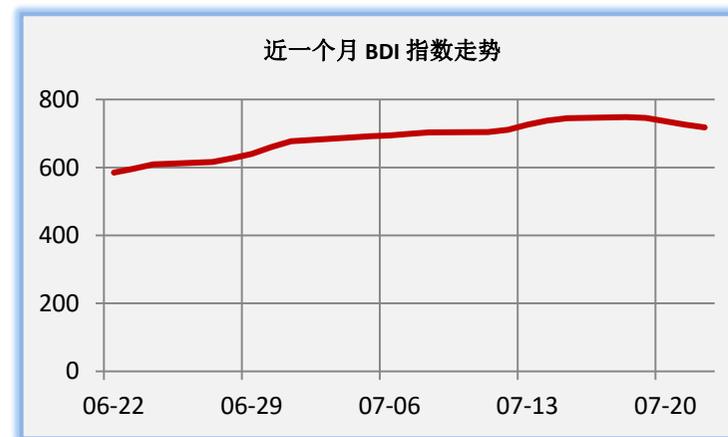
超灵便型船市场：超灵便型船市场表现坚挺。太平洋市场镍矿、煤炭、钢材成交活跃。镍矿成交记录显示，5.6 万载重吨船，阳江即期交船经菲律宾中国还船，成交日租金为 8000 美元。周四，中国南方至印尼往返航线超灵便型船 TCT 日租金为 6232 美元，较上周四上涨 5.9%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 5.556 美元/吨，较上周四上涨 8.5%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 5.987 美元/吨，较上周四上涨 7.0%。

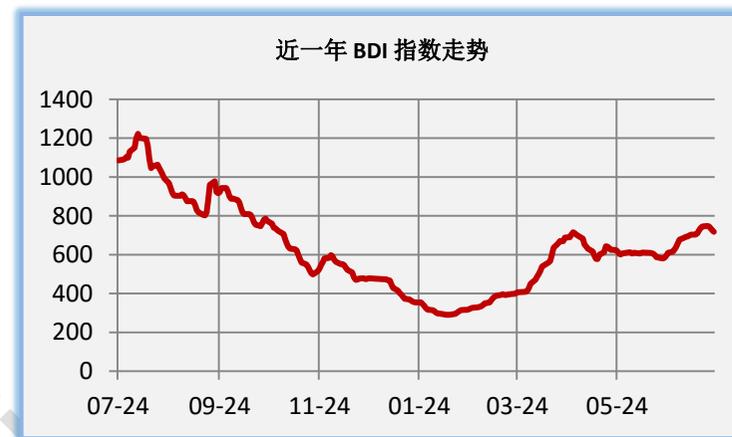
来源：上海航运交易所信息部

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	7月18日		7月19日		7月20日		7月21日		7月22日	
BDI	748	+3	746	-2	736	-10	726	-10	718	-8
BCI	1,016	-7	986	-30	937	-49	906	-31	895	-11
BPI	874	+11	879	+5	872	-7	850	-22	827	-23
BSI	697	+4	700	+3	702	+2	701	-1	698	-3
BHSI	366	+3	371	+5	376	+5	379	+3	383	+4





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 29 周	第 28 周	浮动	%
Cape (170, 000)	半年	8,500	8,250	250	3.0%
	一年	7,500	7,500	0	0.0%
	三年	9,000	9,000	0	0.0%
Pmax (75, 000)	半年	6,250	6,000	250	4.2%
	一年	6,250	6,250	0	0.0%
	三年	6,750	6,500	250	3.8%
Smax (55, 000)	半年	7,250	6,750	500	7.4%
	一年	7,500	7,250	250	3.4%
	三年	6,250	6,250	0	0.0%



Hsize(30,000)	半年	5,750	5,500	250	4.5%
	一年	5,500	5,250	250	4.8%
	三年	5,500	5,500	0	0.0%

截止日期: 2016-07-15

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

African Hornbill 2011 61440 dwt dely PG prompt trip redel Kohsichang \$6,100 daily - Daewoo

Alexandra P 2009 181255 dwt dely Hamburg prompt trip via Bolivar redel Skaw-Cape Passero \$5,800 daily - Classic Maritime

Amelie 2013 34650mt del Murmansk ppt tct redel Brazil w/ferts \$8500/d - cnr

Ams Pegasus I 2012 81993mt del USG 05/15 Aug tct via COGH redel China \$11500/d+\$250k bb - Transgrain

Andria 2006 75375mt del CJK ppt tct via NoPac redel Spore-Jpn \$6700/d - Unico

Angelic Zephyr 2014 37780 dwt dely Sea of Marmara prompt trip redel passing Otranto \$7,250 daily - cnr

Asia Emerald IV 2012 58018mt del Ho Chi Minh 25/30 Jul tct via Kosichang redel Chittagong w/clinker \$9250/d - cnr

Baofeng 1997 46637mt del Ho Chi Minh ppt tct redel China \$6100/d - cnr

BTG Kailash 2015 81084 dwt dely Tomakomai in direct continuation 01/03 Aug trip via NoPac redel Singapore-Japan intention grains \$8,000 daily - cnr

Clear Sky 2014 63601 dwt dely Chesapeake prompt trip redel UK/Continent intention woodpellets \$11,250 daily - Norden



Equinox Dream 2011 58680 dwt dely Syros prompt trip via Black Sea redel Chittagong min duration 50 days \$12,350 daily - cnr

Federal SW 2011 76483 dwt dely Laizhou prompt 2 laden legs redel Singapore-Japan \$7,000 daily - cnr

Flipper 1999 73726 dwt dely EC South America 01/05 Aug trip redel Singapore-Japan \$7,700 daily + \$270,000 bb - CJ

Four Rigoletto 2011 34409 dwt dely Continent prompt trip redel Mediterranean intention scrap \$8,000 daily - J Lauritzen

Geiyo K 2016 55476mt del aps Pittsburg USWC 02/06 Aug tct redel Surabaya \$7000/d+\$200k bb - Caravel

Gertude Oldendorff 2016 80000 dwt dely Hamburg spot trip via Kokkola redel north Continent \$12,000 daily - cnr

Good Luck i 2002 51097mt del psg Gib ppt tct via Cont&COGH redel Paradip \$10800/d - Norden

Hebei Universe 2010 180407 dwt dely Qingdao prompt trip via EC Australia redel China approx \$7,500 daily - DHL

Hopa I 2013 63150 dwt dely Gemlik prompt trip redel Bangladesh min 53 days approx \$13,750 daily - cnr

JS Bandol 2010 59970mt del Constantza ppt tct EAfrica redel Durban \$9250/d - Cargill

Kerkyra 2012 81376 dwt dely Recalada-Tubarao range 01/10 Aug trip redel Ghent \$9,000 daily - Cargill

Lowlands Patrasche 2013 57950 dwt dely Nador prompt trip redel Lome \$9,500 daily - Oldendorff

Madredeus 2011 98681 dwt dely CJK 25/30 Jul trip via Weipa redel Qingdao \$8,000 daily - Rio Tinto

Maestro Lion 1999 31857 dwt dely Houston prompt trip redel EC UK \$8,000 daily - K-Line

Maple Grove 2006 53474 dwt dely Cigading prompt trip redel Thailand \$8,500 daily - D'Amico



Ocean Feather 2011 56606mt del Yangjiang ppt tct via Philippines redel China w/nickore \$8000/d - Cross Ocean

Ocean Garlic Louis Dreyfus relet 2012 82305mt del Zhangjiang spot tct via WAustralia redel Spore-Jpn \$9000/d - cnr

Pegasus 2012 81852 dwt dely EC South America 01/05 Aug trip redel Singapore-Japan \$8,000 daily + \$300,000 bb - Cargill

Pistis 2004 52388 dwt dely Rio Grande prompt trip redel Singapore-Japan \$8,500 daily + \$90,000 bb - Louis Dreyfus

Q Amreen 2015 180000 dwt dely Cape Passero 27/29 Jul trip via Seven Islands redel Japan approx \$15,250 daily - NYK

Red Queen 2005 76752mt del ECSA 01/10 Aug tct redel Spore-Jpn \$7600/d+\$260k bb - Sinotrans

Rena 2011 80333 dwt dely River Plate 20/31 Jul trip redel Continent \$9,000 daily - Azure

Seaboss 2004 55426mt del Upriver 25/29 Jul tct redel Med w/Italy approx \$7500/d - Bunge

Seahope ll 2010 56839 dwt dely Paradip prompt trip redel EC India \$8,000 daily - cnr

Seatrust 2013 81513 dwt dely Jorf Lasfar 25/30 Jul 2/3 laden legs redel Skaw-Cape Passero \$8,650 daily - Rio Tinto

Seawing III 1999 45279 dwt dely CJK prompt trip redel SE Asia intention Thailand with steel \$5,300 daily - cnr

Sheila 2016 58647 dwt dely CJK prompt trip via Canada redel India-Bangladesh intention grain \$7,500 daily - Hyundai Gloviw

Shine On 2015 179406 dwt dely N. China prompt trip via Australia redel SINGAPORE-Japan \$8,750 daily - Pacific Bulk

Shiny Halo 2011 61496 dwt dely Campha 27/28 Jul trip redel Singapore intention sand \$8,500 daily - cnr

Southern Wisdom 2004 177325mt del NChina ppt tct via Indo redel India \$4250/d - Jiangsu Steamship



Spar Mira 2010 58020 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel S. China Intention coal \$8,200 daily - cnr

Sunrise 2009 37268 dwt dely Black Sea prompt trip redel US Gulf \$8,500 daily - cnr

Tamarita 2001 52292 dwt dely Campha prompt trip via S.Kalimantan redel China \$5,250 daily - Naval Bulk

Tern 2003 50209 dwt dely Tema prompt trip redel India \$8,250 daily - MUR

Thor Fearless 2005 54881mt del USG 31 Jul tct redel Spore-Jpn \$11750/d - Sinoriches

Thor Magnhild 2004 56023 dwt dely Bluff ely Aug trip via Newcastle redel Taiwan \$7,000 daily+ \$120,000 bb - Ultrabulk

Trans Shanghai 2010 93260 dwt dely Brazil 25 Jul/03 Aug trip via Red Sea redel East Med intention iron ore \$12,500 daily - Bahri

Tyana 2010 82158 dwt dely Amazon 20/28 Jul trip redel China intention bauxite or grains \$8,300 daily + \$230,000 bb - Oldendorff

Ultra Colonsay 2011 61470 dwt dely US Gulf end July trip redel Japan intention grain \$14,500 daily - K Line

Ultra Integrity 2016 61181 dwt dely US Gulf prompt trip redel WCCAmerica \$17,000 daily - Norden

Western Moscow 2011 57970 dwt dely SW Pass prompt trip redel WC Central America \$15,250 daily - Bunge Miami

Xin Hua 2012 82269mt del Tianjin 29/30 Jul tct via ECAustralia redel India \$7000/d - CJ Korea Express

Yiannis B 2008 82562 dwt dely Puerto Drummond 20/30 Jul trip redel Pecem \$9,500 daily - Uniper

Zheng Heng 2012 81948 dwt dely Qinzhou prompt trip via Indonesia redel India \$7,200 daily - Norden



(2) 期租租船摘录

Blue Chip 2007 76596mt del PMO 01/05 Aug 3-6 mos redel wwide \$7000/d - Starboard

Chiara Damato 2009 93271 dwt dely Fujairah 23/30 Jul 4/6 months trading redel worldwide \$6,500 daily - cnr

Mythos 2004 74195 dwt dely CJK prompt 4/7 months trading redel worldwide \$7,000 daily - Oldendorff

Xin Shun 2002 75846mt del Krishnapatnam 28/30 Jul 4-6 mos redel \$6500/d redel wwide \$6500/d - cnr

4. 航运市场动态

【国际航运中心东移趋势明显】

日前,《新华—波罗的海国际航运中心发展指数报告(2016)》在上海发布。综合评价结果显示,全球十大国际航运中心中,新加坡、伦敦、香港依旧位列前三甲,上海则稳居第六。

《新华—波罗的海国际航运中心发展指数报告(2016)》由新华社中国经济信息社和波罗的海交易所共同编制。根据指数报告,2016年全球前10位的国际航运中心分别为新加坡、伦敦、香港、汉堡、鹿特丹、上海、纽约、迪拜、东京、雅典。中国大陆除了上海,广州、青岛、宁波-舟山、天津、深圳、厦门、大连等港口也跻身国际航运中心行列。

随着航运中心发展方式不断转型升级,航运服务逐步成为国际航运中心发展的核心驱动力。航运服务主要包括航运经纪服务、航运工程服务、航运经营服务、海事法律服务、航运金融服务和船舶维修服务等。评价结果显示,中国在航运服务方面正取得不断进步。

以航运金融服务为例,从2010-2015年主要国家航运IPO的融资规模来看,六年总和香港最高,中国大陆地区位居第二,其次是美国、希腊、挪威和意大利。航运保险方面,去年中国的船舶险和货运险保费收入合计超过140亿元。与往年数据比较显示,航运保险中心在持续东移,中国成为东移的主要“目的地”。



近年来，中国大力推动“一带一路”战略。在“海上丝绸之路”建设中，航运业发挥着先导作用。中国经济信息社副总裁苏会志认为，近年来全球航运界进入了一轮漫长的调整期，在亚洲地区经济贸易快速发展的前提下，国际航运资源向亚洲地区，尤其向中国进一步集聚，国际航运中心东移趋势明显。伴随“一带一路”的不断推进，亚欧加快互联互通，并有望汇聚全球航运市场。在这样的大背景下，今天新华-波罗的海国际航运中心发展指数的发布，更具新意。

根据指数报告的研究，中国港口在海丝沿线港口中表现积极，入选港口货物吞吐量占总样本的 72.21%。此外，海丝沿线国家(或地区)班轮运输指数整体呈稳步上升趋势，与全球航运网络的连通程度越来越高。

波罗的海交易所总裁潘杰明说，航运界目前总体状况不佳，运力出现过剩，尤其是在集装箱和干散货市场。这意味着运价下跌，船东处境艰难。对于航运企业来说，这既是威胁亦是机遇，因为他们需要从办公室成本、客户群贴适度等方面，更加谨慎地评估办公地点，希望指数报告能帮助其作出选择。

由新华社上海分社、中国金融信息中心编著的《上海国际航运中心建设蓝皮书 2016》也于同日发布，蓝皮书从上海的枢纽港建设、与三大国家战略的互动、现代航运服务业发展等方面，回顾了上海国际航运中心的建设历程。

上海国际航运研究中心秘书长真虹说，随着上海“国际航运枢纽港”的地位不断巩固，航运服务环境日益优化。有理由相信，上海到 2020 年基本建成具有全球航运资源配置能力的国际航运中心目标能够实现。

来源：中国航贸网

【阿拉伯航运公司启动 15 亿美元 VLCC 投资】

沙特阿拉伯国家航运公司(Bahri)将联合阿拉伯石油投资公司(Arab Petroleum Investments Corp, APICOP)进行一项 15 亿美元的 VLCC 投资。此次投资最多将购买 15 艘 VLCC。Bahri 董事长 Abdulrahman Mohammed Al Mofadhi 称，这笔投资不仅可以减少沙特阿拉伯对境外石油运输公司的依存性，获得的收入还可用于当地经济的再投资。

克拉克森数据显示，2016 年截至目前，Bahri 从现货市场租入了 13 艘 VLCC。Bahri 将承担投资的 15%，并为联合船队提供船舶管理服务。APICOP 将负责剩余资金，以及后续融资安排。Bahri 的 CEO Ibrahim Al Omar 称，Bahri 现有 36 艘 VLCC，以及 10 艘将于 2017 至 2018 年交付的新船订单，收购这 15 艘 VLCC 将使其成为世界上最大的 VLCC 运营商。Bahri 是全球第三大 VLCC 船东，据船舶经纪人估价，一艘新造 VLCC 价值 0.87 亿美元，二手船价值 0.86 亿美元。



APICOP 副总经理 Raed Al Rayes 称，这是公司继 2013 年设立阿拉伯石油开发公司石油航运基金 (APICORP Petroleum Shipping Fund) 后第二次投资航运，此次投资将抓住该地区海上石油运输市场变化带来的机遇。

来源：贸易风

【银行贷款对航运业的重要性下降】

研究机构 Petrofin Research 表示，银行提供给航运公司的贷款水平保持不变，而非银行融资渠道越来越受青睐。数据显示，2015 年，由银行提供给航运公司的资金总数为 3978.4 亿美元，而 2014 年总数为 3979 亿美元。

Petrofin 表示，2014 年至 2015 年期间全球的船只数目仅增长了 1.76%，这意味着行业的融资更多地依赖非银行渠道及船东。Petrofin 在报告中指出，过去 8 年里，作为航运资金来源，银行在全球船队融资方面的作用正在降低。

挪威的航运贷款机构 DNB 拥有 2015 年最大的航运投资组合，总价值 247 亿美元。第二季度，DNB 的贷款坏账上升了四倍。中国银行 (Bank of China)、中国工商银行 (ICBC)、中国进出口银行 (China Exim)、德国复兴信贷银行 (KfW) 紧随其后，总贷款价值约 200 亿。

Petrofin 表示，全球船队规模持续增长，股权投资将攀升，而与银行相关的船舶融资会变得没那么重要。一些主要银行，包括苏格兰皇家银行 (RBS)、德国商业银行 (Commerzbank) 和北方银行 (HSH Nordbank) 离开航运业后，如果新机构上位取代传统机构，西方船舶融资将很可能上升。

来源：贸易风

【新赫伯罗特降生!】

航运界网 18 日傍晚消息，来自于德国的赫伯罗特和阿拉伯轮船两家公司已于今日正式签署合并协议。

合并之后，新赫伯罗特将取代排在第 5 位的长荣海运，成为世界第五大船公司，总运力将达到 160 万 TEU，船队总规模将有 237 艘包括现有控制运力、订单运力和将来要建造的运力，年运输规模达到 1000 万 TEU，年度总营业额约为 120 亿美金。

而据赫伯罗特官网公告介绍，新赫伯罗特船队拥有的这 237 艘船舶中包括阿拉伯轮船近期交付的 6 艘 18800TEU 型船，这 6 艘超大型集装箱船舶拥有优越的环保效率；以及近期将会交付的 11 艘新造的 15000TEU 型船。新赫伯罗特的船队的平均船龄为 6.6 岁，平均单船运力规模为 6600TEU，这意味着这是一只现代化的高效船队。



事实上合并后的新赫伯罗特将保留在德国的注册和股票，上市公司的总部在汉堡。其主要的控股股东：南美轮船、汉堡市和德迅未发生变化。而阿拉伯轮船的大股东的卡塔尔控股有限责任公司和沙特阿拉伯王国公共投资基金，将成为新的股东，分别拥有新赫伯罗特 14%和 10%的股权。

另外赫伯罗特监事会主席 Michael Behrendt 说道：“合并后新赫伯罗特将创造至少 4 亿美元的年度净协同效应，将为公司节省大量的资本支出。此前，赫伯罗特与智利南美轮船（CSAV）的合并使得其进一步降低航线成本的成效明显，在 IPO 公开路演前的中期报告中显示，前九个月，赫伯罗特中转运成本降低了 18%。这让赫伯罗特有望在本年度盈利。”

这是继 2015 年中期合并南美轮船之后，赫伯罗特的又一里程碑，巩固了其全球第五大班轮公司的位置，是其成为真正意义上的全球最大的班轮公司之一。

同时赫伯罗特的首席执行官 Rolf Habben Jansen 在签订协议时表示：“此次合并战略对双方都具有重大的意义——我们能够将阿拉伯轮船的全球影响力，年轻的活力以及高效性与赫伯罗特的广泛地，多元化的市场覆盖率和稳固的客户基础相结合。这使新的赫伯罗特有了加入超大型集装箱船行列的可能。

此外，阿拉伯轮船的总裁兼首席执行官 Jorn Hinge 称：“通过此次合并，我们将迎来阿拉伯轮船增长的新阶段。利用阿拉伯轮船在中东市场上的传统优势以及其他市场上出现的最近增长，合并后的企业在所有的主要贸易通道以及全球市场上为客户提供更有价值的经验和更高效的服务。”

在此之前，两家公司仍保持独立运营。而今日的官网声明，则表示即将开启整合程序。但在 2017 年 3 月底之前，两家公司仍继续为其目前所在的联盟服务。

据航运界网梳理，目前三大联盟已经集结完毕，2017 年的春天将是一轮新的火拼。

2016 年 4 月 20 日，中远海运、法国达飞、长荣海运和东方海外共同宣布组建海洋联盟（OCEAN alliance）。联盟将投入 350 艘船，将有 660 万 TEU 运力，包括现有控制运力、订单运力和将来要建造的运力。

2016 年 5 月 13 日由韩国韩进海运、德国赫伯罗特、日本川崎汽船、日本商船三井、日本邮船、台湾阳明海运宣布成立一家新的航运联盟：“THE Alliance”。截至今日，THE Alliance 联盟将投入约 418 万 TEU、超过 680 艘船运力。

2016 年 7 月 14 日现代商船和 2M 联盟之间签订的谅解备忘录是一份有关现代商船加入 2M 船舶共享协议的具有约束力的协议。至此 2M 将演变成“3M”，新的“3M”联盟运力目前已达到 639 万 TEU，将有超过 1180 艘船运力。

来源：航运界



5. 船舶市场动态

【国际船市最悲观的时期即将过去？】

2016 年的船市萧条得似乎回到了 2009 年。从全球船东财务状况看，目前国际主流船东的经营亏损将阻止其进一步的投资。尽管，英国的“脱欧”行动使得船东对投资持更加谨慎的态度，但笔者认为，大宗商品的熊市已经接近尾声，这意味着国际船市最悲观的时期即将过去？预计 2017 年船东会有更多的布局。

船东行为有所改变

2016 年上半年，全球共成交新船 1768 万载重吨，同比减少 67%，如果扣除中国船东在国内船厂订造的 30 艘 40 万吨 VLOC 的非常规订单，新船成交量同比减少 89%；前 15 名的船东下单量占据全球新船订单 81% 的份额；邮轮订单量占 45%，大型矿砂船订单量占 30%，仅此两项竟然占据全球新船订单的 75%。

从船东行为看，其在不同时期进入市场的动作与当时世界经济贸易发展程度、航运市场的兴衰有着密切联系。目前，其特点表现在如下几方面：

首先，撤单、更改合同和转售的订单纠纷数量不断攀升。融资难、拖延交船已成为非常普遍的现象。其中，大连船舶重工集团有限公司承建的 8 座钻井平台交付期再遭推迟、马士基放弃和推迟 10 多艘新船备选订单。尤其是海工领域的船东，以推迟交付的方式等待市场的复苏，似乎是更好的选择。其次，联盟合并、抱团取暖成为渡过难关的重要手段。合并是占领市场、维持资金链、降低成本的好办法。只要等到一些企业因资金链断裂，彻底退出市场，才能给自己赢得更多的生存空间。再次，船东融资方式有所变化。伊朗船东用石油“支付”首付款的方式在韩国下单造船，中集来福士海洋工程有限公司则与先进制造产业投资基金签署投资协议。最后，出售非核心业务，采取新一轮的高强度自救措施。巴西淡水河谷通过运作能源资产的股权和正在出售中的 7 艘铁矿石运输船，准备筹措 40 亿~50 亿美元；今年 4 月，韩进海运计划通过出售其客运站运营业务、海外不动产等以确保 4112 亿韩元的流动性；为缓解现代商船的资金短缺，现代商船以 11 亿美元抛售现代证券股份，除出售其经纪业务之外，现代商船近期还出售液化天然气（LNG）运输船业务，同时出售散货船船队、集装箱码头和油运业务。

信心来自指数回暖

自 2008 年 10 月份以来，航运市场度过了最黑暗的时期。2009 年，全球 20 大航运公司绝大部分陷入亏损状态。2008 年 10 月至 2009 年底，马士基航运、中远、中海等主流船东几乎没有下订单。



2011年，资金基本流向了大型船东或是老牌船东。首先，主流船东的现金流得到了极大恢复。随着2009年底全球量化宽松政策的实施，2010年世界经济和贸易出现较大幅度反弹，航运业也逐渐得到恢复。主流船东财务状况得到极大的改善，这使得他们的现金流较为活跃。2010年9月，一些大型航运公司净利润已弥补了2009年三分之二的亏损，2010年年底，船东状况似乎变得更好，尤其是大型船东。例如马士基集团2010年净利润创下该集团106年历史上的第二高水平，日本三大海运巨头2010财年盈利20亿美元。其次，大型企业所能获取的资金远超过其资金需求，而中小型企业则普遍难以获得融资。因为出于风险控制的考虑，银行依然偏好于大型船东。

在2011年欧债危机发生后，2013年下半年到2014年，主流船东的进入非常明显。在此阶段，世界经济和航运业出现回暖的信号，反映航运市场的BDI指数出现明显的反弹。2013年下半年反映船舶市场的一系列指标都在逐步回升，船价、手持订单、新船投资额都在企稳回升。2013年11月船舶手持订单首次开始停止下跌。最值得关注的是，在业绩层面，2013年第四季度~2014年，全球性航运业改变了2012年全行业亏损的局面，马士基航运2014年盈利23亿美元，中远集团2014年扭亏为盈，全年实现利润总额50.35亿人民币，中海集运、招商轮船预计扭亏为盈，2014年净利润分别达到约10.5亿人民币、2亿人民币。2014年主流船东大批进入与财务状况的改善密不可分。

从上述分析看，世界经济和航运指数回暖等因素促使主流船东恢复投资的信心，而航运业财务状况的改善对主流船东成为主角起到了重要的作用。

今年船市将显萧条

随着BDI陷入冰点，航运行业船东被爆财务状况恶化。马士基航运2015年第四季度亏损1.8亿美元，这是其2012年第一季度以来时隔四年再次出现亏损；日本三大航运公司中，商船三井(MOL)和川崎汽船(KLINE)2015财年分别发生1704亿日元和515亿日元的净亏损，仅日本邮船(NYK)实现182亿日元盈利。

2016年年初，大型班轮公司亏损已成为非常普遍的现象。2016年第一季度，中国远洋与中海集运两家公司合计亏损金额超过50亿元，达飞净亏损1亿美元，新加坡海皇集团净亏损1.05亿美元，长荣亏损38.4亿台币（约合1.18亿美元）。在经历了去年短暂盈利后，以星航运第一季度重返亏损。

2016年4月，韩进海运申请债务重组，这已是该公司自2011年以来连续第4年遇到净亏损。韩国现代商船2015年亏损5.25亿美元。

2016年上半年，除了中国在淡水河谷的项目以外，全球知名航运公司几乎没有订单，这与2009年的情况十分相似。根据财务状况来看，目前主流船东经营亏损将阻止更进一步投资，2016年主流船东不会有大量的订单投入。

现在随着BDI指数和油价的低迷，航运企业和能源公司面临最为艰难的时刻。石油和矿石货主船东正面临亏损，自建商队会面临更大的风险。新进入者合作方式将有所变化，一些行业（矿业、航运业、石油业）投资，将采用新的合作方式。例如，与基金公司和租赁公司等金融类公司合作，或者航运公司在



国家战略的引导下，通过一系列的优惠政策，来解决资金链问题。

船东投资有新预期

“与熊共舞”5年后，近期历史上最惨烈的大宗商品价格下跌是否已经结束？笔者认为，纵观近50年来世界上发生过的4次大宗商品大跌，可以看出，商品价格呈现出明显的周期特征，即每次在大宗商品大跌后，都会有一个上涨潮。其中，大宗商品下跌时间最长的时期是在第二次石油危机阶段（1980~1986年），为5.5年，之后竟然迎来为期4.5年（1986年~1990年）的上涨潮，上涨幅度达到193%。

从大宗商品的历史周期看，未来新一轮商品大牛市起航即在2~3年的时间内，商品市场的新格局或将出现并且不断强化，它将再次呈现出这样的特征：供不应求，即需求严重超过供应，而大宗商品的平均价格将大幅走高。高盛预计，未来一段时间内，油价将会反弹，到2017年，布伦特原油价格可能回升至70美元/桶左右的水平，这将带来的可能影响是2017年船东投资及预期将具有一定程度的反弹。

笔者认为，未来船市的新进入者更可能是邮轮船东和一些特殊船的船东，比如汽车船、客滚船、破冰船的船东。受益于中国市场的强劲需求，豪华邮轮市场中长期将保持稳定增长。他们更可能建立自己的船队。战略投资是主要的倾向，这可能是主流船东进入的最重要方式。

同时，英国“脱欧”公投带来的不确定性将拖累英国、欧洲和全球经济增长，这很可能促使各国央行不得不更长时间地维持大规模、非常规刺激措施，由此，低息将维持更长时间。未来两年，随着借贷成本的低廉加上船东对市场预期的逆转，主流船东会逐渐进入市场布局。世界船市最悲观的时期也将过去。

来源：中国船舶报

【日本船企上半年接单量降至8年来最低】

由于日元升值、新造船市场需求疲软，日本船企上半年接获的新船订单量降至2008年来的最低水平。

日本船舶出口商协会(JSEA)的数据显示，今年1至6月，日本船企接单量相比去年同期减少了82%。其中，6月份接单量格外萧条，日本船企接获的出口订单仅为4艘，共162700 GT，比去年同期下降97%，这也是日本船企自21世纪以来新船订单量最少的一个月份。

截止今年6月底，日本船企手持订单量共计667艘、33230047 GT。许多日本船企仍在销售2018年的交付档期，为了保证手持订单工作量，这些船企可能会大幅削减新船造价。其中，川崎重工自去年10月以来至今未能接获任何新船订单。



去年，得益于日元贬值以及即将生效的船舶排放新规，日本船企接单量持续增长，日本船企在全球市场的份额也从 2013 年的仅 13% 增至去年的 29%。然而，今年日本船企却难以维持去年的强势表现。

为了帮助日本造船业摆脱危机，日本国土交通省推出了交通基础设施计划，希望通过物联网等手段推进生产力改革，但却收效甚微。目前，由于竞争对手中韩造船业同样处于危机之下，一旦陷入困境的中韩船企选择低价接单，日本造船业也势必将承受更大打击。日本造船业可能将再次面临重组浪潮。

来源：国际船舶网

【现代重工蔚山船厂因罢工暂时关闭】

7 月 20 日，现代重工宣布，受工会正在进行的部分罢工影响，现代重工将暂时关闭蔚山船厂。现代重工称，蔚山船厂将在当地时间 7 月 20 日下午 1 点至 5 点、7 月 22 日上午 9 点至下午 5 点暂停运营。现代重工将在与工会进行谈判之后就停工发布另行通知。

当地时间 7 月 20 日下午一点，现代重工工人在蔚山再次进行了部分罢工。现代重工工人的罢工行动从 7 月 19 日下午开始，要求管理层撤销包括裁员在内的一系列重组计划。

另外，三星重工工人也于 7 月 20 日进行了为期 4 小时的罢工，要求管理层取消重组计划。不过，大宇造船工人并未参与这一罢工行动；作为代替，大宇造船工人在午餐时间举行了抗议。

目前，韩国船企正面临着严重的资金压力。韩国三大船企去年营业亏损总计高达 8.5 万亿韩元（约合 74 亿美元），这主要是是由于海工装备建造延期导致的成本增加以及全球造船业衰退。其中，大宇造船营业亏损就高达 5.5 万亿韩元。

为了尽快恢复正常运营，韩国三大船企提出了总价值约为 10.35 万亿韩元（约合 88 亿美元）的重组计划。按照重组计划，三大船企将在未来两年半的时间内将总产能削减 20%，并将员工总数减少 30%。

来源：国际船舶网

【克拉克森：上半年 27 家造船厂获得订单】

克拉克森研究服务公司 (Clarksons Research Services) 表示，造船市场危机四伏，2016 年前 6 个月，不到 30 家造船厂获得新业务。



该机构估计，今年上半年仅有 27 家造船厂签下 97 艘新船。

分析师 Natalie Burrows 在一份报告中写道：“虽然有些新的造船签约可能押后报道，另外，由于某些利好因素，2016 年下半年的合同数量也可能会增加，但是行业格局的改变似乎已经很严酷了(对一些人来说是‘致命的’)。”

今年的这些数字标志着从 2007 年巅峰的巨大转折，2007 年有 220 家造船厂签下新船合同。

根据克拉克森研究服务 (CRS) 的数据，截止 2015 年，获得新业务的造船厂减少至 101 家，一共签订了 1083 艘船。

来源：中国航贸网

6. 世界主要港口燃油价格

Bunker Ports News Worldwide BUNKER PRICES											
PORTS	IFO380			IFO180			MDO		MGO		
Amsterdam	285.00	0		315.00	0		n/a		n/a		
Antwerp	228.50	-1.5	↓	255.00	0		0.00		385.00	-10.5	↓
Gibraltar	275.00	0		310.00	0		n/a		495.00	0	
Hamburg	288.00	0		318.00	0		n/a		n/a		
Hong Kong	244.00	-5	↓	250.00	-5	↓	0.00		0.00		
Panama	260.00	0		n/a			n/a		515.00	0	
Singapore	235.00	-5	↓	250.00	0		398.00	0	408.00	0	
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a		884.00	0	
Tokyo	273.00	3	↑	283.00	3	↑	0.00		535.00	-20	↓

来源：Bunker Ports News Worldwide

截止日期：

2016-07-22



◆ 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 29 周	第 28 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,200	4,200	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,400	2,400	0	0.0%	
巴拿马型 Panamax	77,000	2,400	2,400	0	0.0%	
超灵便型 Supramax	58,000	2,200	2,200	0	0.0%	
灵便型 Handysize	35,000	1,950	1,950	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 135 周	第 134 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,700	8,700	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,700	5,700	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,700	4,700	0	0.0%	
LR1	75,000	4,200	4,200	0	0.0%	
MR	52,000	3,300	3,300	0	0.0%	

截止日期: 2016-07-15

(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	Hyundai Heavy Industries Ulsan, S. Korea	2017	Almi Tankers - Greek	8,000	LOI stage
4+3	TAK	50,000	CIC Jiangsu, China	2018-2019	Times Navigation - Greek	Undisclosed	LOI stage
5	CV	14,000 teu	JMU, Japan	2018-2019	NYK Line - Japanese	10,000	options



◆ 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
NEW MARINER	BC	31,024		1999	S. Korea	290	Greek	*log -fitted
NEW LAUREL	BC	31,025		1999	S. Korea	275	Greek	
VIPAVA	BC	46,570		1998	Japan	255	undisclosed	basis prompt delivery Nantong
ZOSCO SHAOXING	BC	175,879		2009	China	1,490	Sinokor - S.Korean	en bloc each
ZOSCO JIAXING	BC	175,886		2009	China	1,490	Sinokor - S.Korean	
SBI TWIST	BC	81,800		2016	China	1,950	Blue Planet Shipping - Greek	en bloc each*
GMI FRANCESCA	BC	82,000		2016	China	1,950	Blue Planet Shipping - Greek	
GMI TARITA	BC	82,000		2016	China	1,950	Blue Planet Shipping - Greek	
BSI TRAFALGAR	BC	82,039		2016	China	1,950	Blue Planet Shipping - Greek	
VENTA	BC	24,202		1995	Japan	140	Romanian	
DAISY K	BC	28,420		2012	Japan	840	Undisclosed	
CAPE SPENCER#	BC	28,799		1997	Japan	240	Chinese	
KANDA 558	BC	32,600		2016	Japan	1,650	Undisclosed	
GREAT PRIDE	BC	33,773		2004	Japan	620	Taylor Maritime - Hongkong	
MAPLE GROVE	BC	53,474		2006	Japan	780	Meghna Shipping - Bangladeshi	
VIL BALTIC	BC	57,021		2010	China	700	German	
TOWNSVILLE MARU	BC	58,086		2013	Philippines	1,400	Undisclosed	Tsuneishi Cebu Shipyard
MATILDE CORRADO	BC	72,790		2002	S. Korea	480	Undisclosed	
ALTAIR#	BC	74,665		2001	China	Undisclosed	Undisclosed	
SAMJOHN LIBERTY	BC	74,761		1988	Japan	260	Chinese	
MULBERRY PARIS	BC	76,492		2004	Japan	550	Greek	
OCEAN ROSE	BC	76,619		2008	Japan	940	Spring Marine - Greek	
UNITED LEGACY	BC	81,344		2014	Japan	1,770	Greek	
ABYO OPRAH	BC	82,551		2006	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
LILAC	CV	39,295	2,824	2005	S. Korea	800	KMTC - S. Korean	



COLUMBIA	CV	57,240	4,713	2003	S. Korea	470	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
SHINLINE 9	GC	7,009		1990	Japan	Undisclosed	Middle East	
PAC DUBHE	GC/MPP	27,408		2006	China	400	PCL - Singaporean	
MUSTANG	GC/SDK	7,300		2000	Japan	160	Vietnamese	

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
KEY SOUTH	TAK	6,412		2010	Turkey	1,000	Sea Tank - Norwegian	
NEW TINOS	TAK	305,839		1999	Japan	2,900	Undisclosed	
GENMAR VISION	TAK	312,679		2001	S. Korea	2,800	Winson Oil - Taiwan	
BW BORG	TAK/LPG	54,826		2001	Japan	4,250	Varun - Indian	
NAVE DORADO	TAK/PRO	47,999		2005	Japan	1,400	Great Eastern - Indian	

◆ 上周拆船市场回顾
孟加拉国

船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造国	价格(美元)/轻吨	备注
OCEAN WHISPER	BC	27,652	5,903	1986	Japan	255	
FAREAST SUNNY	BC	42,248	6,403	1989	Japan	255	
EVER BLOSSOM	BC	69,999	10,015	1997	Japan	274	21.5 tons propeller + 250 tons bunkers included

中国

船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造国	价格(美元)/轻吨	备注
QINSHAN 2	GC	1,600	728	1985		141	
BELOYARSK	TAK	660	1,234	1970		155	

印度

船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造国	价格(美元)/轻吨	备注
TRUE BROTHERS	BC	29,643	6,645	1985	Japan	253	



MEVLANA#	BC	37,705	7,527	1984	Japan	254	
DESPINA	BC	65,644	11,610	1993	China	255	As is Fujairah - option pakistan deliver
HAMMONIA THRACIUM	CV	34,705	11,175	1997	S. Korea	undisclosed	

巴基斯坦							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造国	价格(美元)/轻吨	备注
APJ AKHIL	BC	39,989	10,306	1989	Japan	257	

◆最新航运公告

【机舱失火】

一艘满载的散货船航行于欧洲两个港口间。因清洗货舱需要较大的电力负荷，由1号和2号辅机均分负载。

所有轮机员集中在机舱集控室，正在召开安全会议，强调开展风险评估、工具箱会议的重要性，并讨论近期一艘姐妹船上发生的事故经验教训。

【国海上事故报告】

为减轻海上事故报告的负担，美国海岸警卫队修订了CG-2692格式。

2016年7月1日，美国海岸警卫队发布了新CG-2692格式供海上事故报告使用。新格式版本就之前版本做了较大幅度的修改，从而减轻填写表格的负担。

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
2016-07-22	666.69	735.79	6.3014	85.959	879.01	60.416	963.46	213.55	17042.0
2016-07-21	668.72	736.87	6.2376	86.222	885.83	60.066	953.61	214.21	17092.0
2016-07-20	669.46	738.4	6.3183	86.319	878.67	59.59	948.22	213.86	17031.0
2016-07-19	669.71	741.67	6.3126	86.36	888.85	59.155	937.77	212.54	16958.0
2016-07-18	669.61	740.04	6.3464	86.353	886.55	59.236	947.29	215.41	16991.0
2016-07-15	668.05	742.26	6.3475	86.156	892.58	58.85	939.83	213.52	16952.0
2016-07-14	668.46	741.87	6.4217	86.182	876.83	59.168	956.1	216.52	17130.0
2016-07-13	668.91	739.92	6.3882	86.22	887.06	59.133	954.35	214.61	17119.0
2016-07-12	669.5	740.28	6.5318	86.295	869.77	59.441	957.09	215.63	17156.0
2016-07-11	668.43	738.29	6.635	86.161	865.25	59.9	957.39	217.95	17243.0

(2) LIBOR 数据:

		2016-07-21							
币种	隔夜	1 周	2 周	1 月期	2 月期	3 月期	4 月期	5 月期	
美元	0.4179	0.4371		0.4879	0.581	0.7145			
	6 月期	7 月期	8 月期	9 月期	10 月期	11 月期	12 月期		
美元	1.0319						1.3589		