



全一海运市场周报

2016.07 - 第5期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2016.07.25 - 07.29)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求稳步增长 主干航线运价上涨】

本周，中国出口集装箱运输市场总体需求呈现增长态势，供需基本面好转。7月29日，上海航运交易所发布的中国出口集装箱综合运价指数为704.65点，较上期上涨1.1%。随着欧美地区进入到传统运输旺季，航商积极推动运价上涨计划，反映即期市场运价的上海出口集装箱运价指数为745.20点，较上期上涨18.6%。

欧洲航线：进入到传统运输旺季以来，运输需求保持增长，虽然航商旺季运力安排增加了总体运力规模，但是本周市场舱位仍呈现紧张的状态，部分航次满舱出航，船舶平均舱位利用率在95%以上。受到货量的支撑，航商推动新一轮的涨价计划。7月29日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为1125美元/TEU，较上期上涨57.8%。地中海航线，运输需求有所增长，但总体货量增长幅度不及欧洲航线，加之运力有所扩张，供需关系改善幅度不及欧洲航线，船舶平均舱位利用率在85%左右。受欧洲航线涨价带动，本周地中海航线运价上涨。7月29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1004美元/TEU，较上期上涨51.2%。

美国航线：北美航线，据研究机构Markit公布的数据显示，7月美国综合PMI初值为51.5，较前值上升0.3，显示美国经济前景相对乐观，支撑居民消费需求增长。随着美国商家开始增加库存，北美航线进入到传统旺季，运输需求明显增长，加上市场总体运力规模相对稳定，供需关系改善。美西航线船舶平均舱位利用率上升到95%以上，美东航线略低于美西航线，约在90%以上。受到运输需求增长的鼓舞，部分航商开始尝试推动运价上升。7月29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）为1322美元/FEU、1958美元/FEU，分别较上期上涨2.0%、12.3%。

波斯湾航线：运输需求在“斋月”之后未有明显增长，部分航商开始执行运力缩减计划，以保持供需关系的平衡。船舶平均舱位利用率在85%左右。市场运价低位企稳。7月29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308美元/TEU，与上期持平。

澳新航线：运输需求低位回升，总体舱位供给保持稳定，运力过剩的现象有所好转，船舶舱位利用率维持在90%以上。受到货量回升的支撑，市场运价止跌反弹。7月29日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为410美元/TEU，较上周上涨12.6%。



南美航线：运输需求总体保持稳定，部分航商继续采取措施控制运力规模，供需基本面保持良好态势，船舶平均舱位利用率在 90%左右，市场运价上涨。7 月 29 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2723 美元/TEU，较上周上涨 7.0%。

日本航线：本周货量小幅上升，市场运价保持稳定。7 月 29 日，中国出口至日本航线运价指数为 631.62 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【高温刺激需求走强 煤炭运价继续上扬】

本周，沿海散货运输市场继续火热行情，运力供不应求，运价高位上涨。7 月 29 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 993.20 点，较上周五上涨 2.4%。其中煤炭、金属矿石、粮食运价指数上涨，成品油运价指数下跌，原油运价指数维稳。

煤炭运输市场：本周，沿海煤炭运输市场行情延续上涨走势，多重利好因素集聚，运价加速上扬。目前正值迎峰度夏，全国多数地区迎来高温天气，制冷用电需求明显提升，南方多省份地区电网负荷屡创新高，耗煤水平攀升至高位。7 月 28 日，沿海主要电力集团日耗煤量为 77.5 万吨，为全年最高水平。部分电厂库存下降明显，补库积极性升高，煤炭需求逐渐走强。但在国家供给侧改革政策的指导下，供应端货源持续偏紧，发运港煤炭库存低位运行。供需弱强，市场普遍预计煤炭价格将在 8 月延续上涨走势，进一步提振了下游企业的采购情绪。而运力方面，北方压港现象仍较为严重，运力无法得到有效释放。面对高涨的采购热情，可用适期船舶一票难求，船东普遍报出高价，滞期费亦水涨船高。

7 月 29 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1055.88 点，较上周五上涨 3.8%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，各航线运价均有加大幅度上涨，秦皇岛-上海（4-5 万 dwt）航线运价为 35.4 元/吨，较上周五上涨 2.8 元/吨；秦皇岛-张家港（2-3 万 dwt）航线运价为 39.3 元/吨，较上周五上涨 3.0 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 42.7 元/吨，较上周五上涨 3.0 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（5-6 万 dwt）航线运价为 44.4 元/吨，较上周五上涨 2.7 元/吨。

金属矿石运输市场：自 6 月下旬开始，钢厂盈利水平提高，生产积极性不降反升，钢材产量亦维持高位。不过随着近期矿价高位承压，行情转入剧烈振荡，钢厂维持低库存策略的态度愈发明确，运输需求整体维持平稳。在沿海散货运力供不应求的大背景下，金属矿石运价延续上涨走势。7 月 29 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 805.90 点，较上周五上涨 1.2%。

粮食运输市场：本周南北港口粮食价格均弱势运行，北方贸易粮上量较少，而南方港口质量偏差玉米库存占比较大导致销售不畅，南北贸易利润趋近于零，



发运积极性一定程度受阻，运输需求较前期有所降温，市场维持平淡交易状态。不过由于运力趋紧，粮食运输市场同样一船难求，支撑运价高位上涨。7月29日，沿海粮食货种运价指数报收838.44点，较上周五上涨3.6%。

油品运输市场：目前，南方地区普遍高温，工地施工受到影响，柴油需求走弱。同时部分炼厂近期进入检修，供需两端均有所走弱。受此影响，成品油运价出现下滑。7月29日，上海航运交易所发布的成品油货种运价指数为1306.81点，较上周五下跌3.5%；原油货种运价指数为1541.72点，与上周持平。

(3) 中国进口油轮运输市场

【原油运价跌势不减 成品油运价涨跌互现】

本周，原油价格维持低位盘整，刚公布的美国能源信息署(EIA)最新数据显示，原油库存意外大涨，美国原油再度遭受重创，一度跌破42美元关口，布伦特原油也跌破44美元关口，原油依旧倾向于逢高做空。国际油价继续回归，布伦特原油现货价格周四报42.67美元/桶，比上周四下跌8.2%。本周以VLCC运输为主的中国进口原油运输市场成交继续下滑，运价延续跌势，7月28日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)为615.71点，下降10.9%。

超大型油轮(VLCC)：本周运输市场成交继续减少，运价大幅下跌。由于近期中东地区货盘维持在较低水平，导致中东地区运力供给持续上升，短期运力供大于求的压力持续加大，在此背景下，租家保持观望态势，而船东被迫持续降价以促进货盘成交，但效果较差，市场出现了成交量和运价均明显下跌的走势。7月28日，中东湾拉斯坦努拉至宁波26.5万吨级船运价(CT1)报WS38.45，较上周四下降13.9%，CT1的5日平均运价为WS44.36，较上周下跌6.3%，等价期租租金(TCE)约1.9万美元/天，下跌9.5%。受此影响，成交量表现平稳的西非地区运价跟随下跌，但跌幅相对要小。西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价(CT2)周四报WS45.59，下跌7.2%，CT2的5日平均运价为WS47.54，下跌2.6%，TCE平均2.9万美元/天，下跌1.7%。

苏伊士型油轮(Suezmax)：本周运输市场成交维持在较低水平，运价继续下跌。近期受原油贸易活跃度下降的影响，suezmax型船运输市场成交明显减少，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。从欧洲区域内航线来看，黑海至地中海运价从上周末约WS62(TCE约1万美元/天)回落至WS52(TCE约4000万美元/天)。从西非地区来看，货盘不足，西非至地中海运价从上周末约WS56(TCE约1.4万美元/天)回落至WS45(TCE约9000美元/天)。



阿芙拉型油轮 (Aframax)：阿芙拉运输市场价格疲软。当前部分航次的租金价格较需求更为强劲时期降低约 150 万美元。分地区来看，欧洲运价总体下降。周四，跨地中海运价降至 WS71.39，现货收益为 0.65 万美元/天，北海、波罗的海运价分别跌至 WS81.39、WS57.5，等价期租租金 (TCE) 分别为 0.6 万美元/天和 1.1 万美元/天。加勒比海短程运价跌至 WS80，等价期租租金 (TCE) 约 0.8 万美元/天。亚洲航线货量偏少，成交冷清，部分船舶在码头抛锚等货，波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价分别为 WS87 和 WS83.25，TCE 为 1.3 万美元/天和 1.5 万美元/天。

国际成品油轮 (Product)：成品油运输市场 LR 型船运价小幅上涨、MR 型船运价低位盘整。石脑油货盘平稳，LR 型船运价小幅上涨，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 WS103.75、WS103.06，TCE 分别为 1.9 万美元/天、1.3 万美元/天。本周美国至欧洲航线运价出现小幅下跌，由于该船型运力过多，而贸易量下降，租船活动放缓，MR 型船运价小幅下跌。3.8 万吨级船美湾至欧洲柴油运价周四报收 WS59.29 (TCE 约 1349 美元/天)，3.7 万吨级船欧洲至美东汽油运价为 WS90.5 水平 (TCE 约 6336 美元/天)。

(4) 中国进口干散货运输市场

【国际油价大幅下跌 综合指数一路下滑】

本周国际油价大跌，大中型船租金、运价走低，中国进口干散货运输市场延续了上周末的颓势，运价、租金均出现不同程度的下跌。7 月 28 日，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 519.03 点、500.36 点和 547.04 点，分别较上期下跌 6.4%、3.8%和 9.7%。

海岬型船市场：海岬型船租金、运价持续下跌。本周洪涝灾害、地方限产要求，影响部分地区的钢厂生产，产能利用率下降，对钢材价格起到一定的支撑，但铁矿石价格快速反弹，钢厂成本上移，压缩钢企利润空间，削弱铁矿石进口需求。本周，国际油价大幅下降，FFA 市场一路看跌，市场上封存闲置运力减少，且澳洲和巴西铁矿石出货量下降，各航线运价不断走低。西澳至青岛航线铁矿石运价，从 4.15 美元/吨跌至 3.95 美元/吨左右。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 3.935 美元/吨，较上周四下跌 5.0%。期租市场，本周航次期租成交有限，28 日市场报出 17 万载重吨船，7 月 27 日可门交船，经东澳，新加坡-日本还船，成交日租金为 4000 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 5098 美元，较上周四下跌 17.9%。大西洋市场成交平稳，运价水平略有下滑，28 日市场报出 8 月底受载期，巴西图巴朗至青岛航线成交价为 8.7 美元/吨，27 日市场报出 8 月中受载期，南非萨尔达尼亚至青岛航线成交价为 6.3 美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 8.691 美元/吨，较上周四下跌 3.1%。南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 6.329 美元/吨，较上周四下跌 6.6%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场也延续上周的跌势。粮食方面，南美大豆供应不足，美国大豆价格下跌，南美和美湾粮食运输不活跃。太平洋市场上，东澳、印尼煤炭仍有询价，但成交不如上周活跃，美西的粮食货盘与上周基本持平，但远东地区即期船数量增加，打压运价和市场租金。28 日市场报出 9.3 万载重吨船，7 月底龙口交船，经东澳，南中国还船，成交日租金为 6600 美元；27 日市场报出 7.5 万载重吨船，8 月中上美西交船，新加坡-日本还



船，成交日租金为 7000 美元加 22 万美元空放补贴；另有 7.4 万载重吨船，8 月 1 日海南八所交船，印尼萨马林达往返航次，成交日租金为 6000 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 6223 美元，较上周四下跌 9.9%；美西至中国北方港口粮食航线运价为 15.305 美元/吨，较上周四下跌 4.3%。印尼萨马林达至中国广州航线运价为 4.353 美元/吨，较上周四下跌 5.6%。大西洋市场，南美和美湾粮食货盘有限，成交不活跃，加上油价下跌，运价不断下滑。27 日市场报出美湾经好望角到北中国，货量为 66000 吨（10%增减）谷物，8 月中受载期，成交运价为 26.5 美元/吨。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 18.741 美元/吨，较上周四下跌 3.0%；美湾到中国北方港口粮食航线运价为 28.564 美元/吨，较上周四下跌 3.0%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场表现相对稳定。太平洋市场镍矿、煤炭、钢材成交平缓，但下半周也现颓势。镍矿成交记录显示，5.2 万载重吨船，新加坡即期交船经菲律宾中国还船，成交日租金为 7500 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 6316 美元，较上周四微涨 1.3%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 5.484 美元/吨，较上周四下跌 1.3%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 5.980 美元/吨，与上周四基本持平。

来源：上海航运交易所信息部

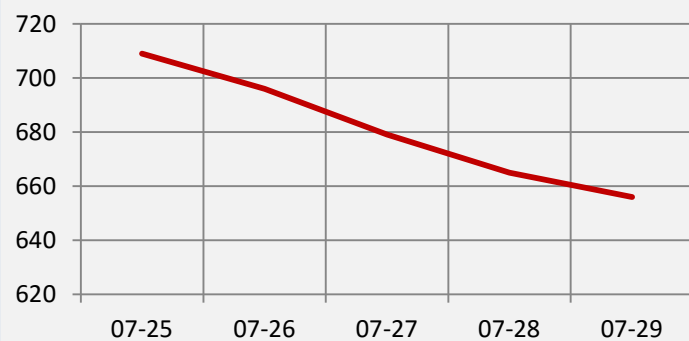
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

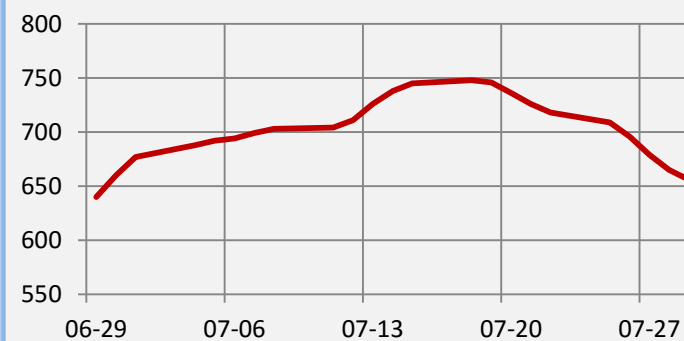
波罗的海指数	7 月 25 日		7 月 26 日		7 月 27 日		7 月 28 日		7 月 29 日	
BDI	709	-9	696	-13	679	-17	665	-14	656	-9
BCI	877	-18	841	-36	803	-38	780	-23	768	-12
BPI	806	-21	784	-22	752	-32	719	-33	692	-27
BSI	697	-1	690	-7	684	-6	676	-8	671	-5
BHSI	386	+3	390	+4	392	+2	396	+4	399	+3



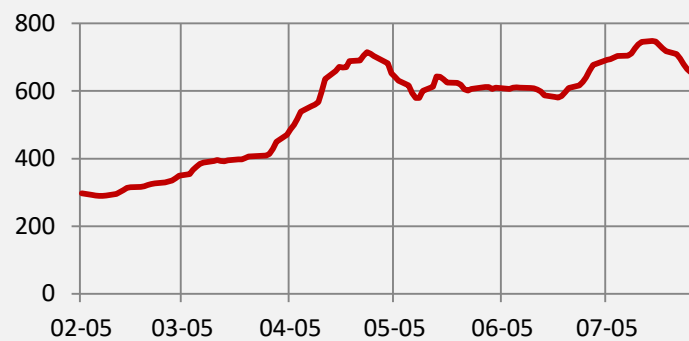
上周 BDI 指数走势



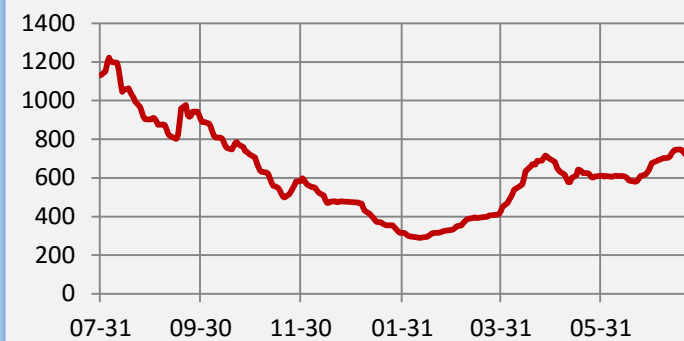
近一个月 BDI 指数走势



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 30 周	第 29 周	浮动	%
Cape (170, 000)	半年	8, 500	8, 500	0	0. 0%
	一年	6, 750	7, 500	-750	-10. 0%
	三年	8, 750	9, 000	-250	-2. 8%
Pmax (75, 000)	半年	6, 500	6, 250	250	4. 0%
	一年	6, 500	6, 250	250	4. 0%
	三年	6, 750	6, 750	0	0. 0%
Smax (55, 000)	半年	8, 000	8, 000	0	0. 0%
	一年	7, 000	7, 000	0	0. 0%
	三年	6, 750	6, 500	250	3. 8%
Hsize (30, 000)	半年	6, 250	6, 250	0	0. 0%
	一年	6, 000	6, 000	0	0. 0%
	三年	6, 000	6, 000	0	0. 0%

截止日期: 2016-07-22

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Alam Padu 2005 87052mt del Yantai ppt tct via ECAustralia redel Taiwan \$6500/d - Norden

Aloni 2010 33399mt del Recalada ppt tct redel Baltic \$7000/d - Pola Maritime

Amber L 2002 47282mt del Xingang ppt tct redel Spore-Penang \$6500/d - cnr

Amoy Action 2010 56873mt del Jingtang ppt tct via Philippines redel China w/nickore \$6750/d - cnr



全一海运有限公司



Amstel Falcon 2013 56108mt del USG ppt tct redel Peru \$14250/d - Fednav

Apus 2014 63122mt del ECSA 01/07 Aug tct redel Spore-Jpn \$10250/d+\$100k bb - Pacific Bulk

Banos A 2010 57047mt Machong ppt tct via Philippines redel China w/nickore \$7500/d - Cos Marine

Betis 2010 79607mt del psg Canakkale 01/05 Aug tct via Black Sea redel Spore-Jpn w//grain \$11500/d - Cargill

Bettys Dream 2008 82641mt del ECSA 08/11 Aug tct redel Spore-Jpn \$7750/d+\$275k bb - Cargill

COS Orchid 2006 55539mt del USG ppt tct redel Spore-Jpn w/grain \$12500/d - MOL

Diamond Ocean 2014 82312mt del Spore spot tct via Indo redel SEAsia \$7000/d - cnr

Eastern Confidence 2008 28449mt del Bahia Blanca ppt tct redel NBrazil \$7500/d - cnr

Evangelistria 2007 82514mt del PKelang tct via Taboneo redel Malaysia \$8000/d - Ultrabulk

Graig Cardiff 2012 35000mt del Itagui ppt tct redel Baltic \$6000/d - Cargill

Hong Merit 1996 70189mt Guangzhou 30 Jul/05 Aug tct via Indo redel China \$7200/d - cnr

HTC Alfa 2012 56501mt del Halmstad 01/02 Aug tct redel EMed w/scrap \$8300/d - Mainline

Jia Sheng Shan 2011 56632mt Lanshan ppt tct redel SEAsia w/steel \$7000/d - cnr

Jin Run 1998 72495mt del Haldia spot tct via Indo redel NChina \$5000/d - Fujian

Konstantinos II 2013 81698mt del Gib 28/31 Jul tct via USEC&Black Sea redel Passero \$6650/d - Aquavita



全一海运有限公司



LBC Energy 2011 71066mt del psg Canakkale 30 Jul/02 Aug tct via Black Sea redel Spore-Jpn w//grain \$12000/d - Cargill

Leda C 2011 81526mt del ECSA 01/10 Aug tct redel Spore-Jpn \$8250/d+\$325k bb - Hongxiang

Magia 2014 57586mt del Spore ppt tct via Indo redel SChina w/coal \$8400/d - cnr

Maria 2011 58407mt Santos 01/06 Aug tct redel PG-Jpn w/sugar \$10750/d+\$175k bb - cnr

Maria G.O. '11 87378mt del Rostock 01/10 Aug tct via Jeddah redel PSaid w//grains \$8250/d via PG redel PMO \$12000/d - LDreyfus

Minoan Dignity 2004 76801mt del aps ECSA 10/10 Aug tct via Iran redel PMO \$7600/d+\$260k bb - cnr

Mount Hermon 2016 182503mt del psg COGH 29 Jul/02 Aug tct via Brazil redel Jpn \$9500/d +\$425k bbb - K- Line

Nadine Venture Bocimar relet 2011 93000mt del Rdam ppt tct via Kokkola&Turkey redel Passero \$10000/d - Pola Maritime

Navios Helios 2005 77075mt del CJK 30 Jul/01 Aug tct via Newcastle redel Malaysia \$5900/d - Panocean

Navios Phoenix 2009 180242mt Ijmuiden spot tct via Narvik&PG redel PMO \$12500/d - Oldendorff

Nordtigris 2015 37964mt del Kolsichang ppt tct redel ECSA \$4400/d - cnr

Ocean Favour 1998 72400mt aps Recalada 11/13 Aug tct redel Cont \$8500/d - Azure

Old Gemini 2006 52050mt del Ho Chi Minh City ppt tct via Philippines redel China w/nickore \$7700/d - cnr

Omicron Nikos 2003 75576mt del NoPac 05/10 Aug tct redel Spore-Jpn abt \$7000/d+\$220k bb - Marubeni

Pabal 2012 76118mt Yanbu ppt tct via Black Sea redel China w/sulphur \$7200/d - DDSL



全一海运有限公司



Penelope 2006 87144mt Dalian spot tct via NoPac&PG redel PMO \$7000/d - Aquavita

Pretty Universe 2013 35200mt del Skelleftehamn ppt tct redel Turkey w/scrap \$8850/d - J Lauritzen

PRT Ace 2014 61290mt del USG ppt tct redel Cont abt \$9500/d - Ultrabulk

Rosco Palm 2011 82153mt del Jpn ppt tct via NoPac redel Spore-Jpn w/grains \$7000/d - Sinoeast

Sea Melody I Bunge relet 2002 75966mt aps ECSA 10/15 Aug tct redel Skaw-Gib \$8500/d - Cargill

Shandong Hai Tong 2012 56724mt del Huanghua 01/05 Aug tct redel Indo w/ferts \$6750/d - Tongli

Shao Shan 1 1997 74009mt del Basuo in d/c 1 Aug tct via Indo redel Spore-Jpn \$6000/d - Grand Fortune

Sinica Graeca 2015 63270mt PKelang ppt tct via Dalrymple Bay redel India \$8250/d - Jaldhi

Sophia 1996 45758mt del PSaid ppt tct via Black Sea redel Cont w/grain \$6500/d 37d \$7750/d bal - cnr

St Peter 2009 32688mt del USG ppt tct redel UK-C \$7500/d - cnr

Steel Courage 2002 51215mt Kosichang ppt tct via Indo redel Philippines w/coal abt \$6250/d - cnr

Sveti Dujam 2010 52113mt del Spore ppt tct via Philippines redel China w/nickore \$7500/d - Goodwill

Tiger South 2013 76000mt del aps ECSA 01/10 Aug tct redel Spore-Jpn \$7800/d+\$280k bb - Cargill

Trans Friendship II 2010 31775mt del Marmara ppt tct via Black Sea redel UK-C \$5000/d - BAI

U Noble 2012 56856mt del Caoheidian ppt tct redel SEAsia w/steel \$7500/d - cnr



Welsuccess 2010 93327mt del Tianjin spot tct via ECAustralia redel Spore-Jpn \$6000/d - cnr

Wild Rose 2001 50326mt del psg Skaw ppt tct via Baltic redel EMed w/scrap \$8600/d - cnr

Winning Bright 2012 58756mt del Yantai spot tct redel Indo w/steel \$6900/d - Cam

(2) 期租租船摘录

Cosco TBN 190000/10 PHedland/Kwangyang 10/19 Aug \$3.45 fio 95000c/60000c - POSCO

Dong- A Artemis 2012 170000/10 PHedland/Qingdao 06/10 Aug \$4.40 fio max d/a \$299k scale/30000c - Classic Maritime

Nightwing 2006 170000mt del Liuheng 10/15 Aug 4-7 mos redel wwide \$8000/d - Louis DreyfusORE

Noni 2015 61000mt del Black Sea ppt min 8/max 12 mos redel Atlantic \$7500/d chopt redel Spore-Jpn w/bb - ADMI

Ocean Wind Sanko relet 2005 76619mt del retro Haldia 13 July 4-6 mos redel wwide \$6500/d - Jaldhi

Oriente Gloria 2013 61425mt del FEast Aug-Sep abt 3yrs redel wwide abt \$7300/d - cnr

Pacific Crown 2012 56469mt del Ning Te ppt 3-5 mos redel wwide \$6900/d - cnr

Pacific Leader 2012 56453mt del Cebu ppt 3-5 mos redel wwide \$7400/d - cnr

4. 航运市场动态

【新华社发布“东亚海上贸易互通指数”】

中国海事服务网 7 月 26 日讯 今天刚刚成本不久的新华社中国经济信息社借 2016 年东亚海洋高峰论坛的机会，发布了《东亚海洋贸易互通指数》，旨在



科学引导国际资本流动。

据了解,《东亚海洋贸易互通指数》含东亚 13 个国家的贸易互通指数。这 13 个国家贸易互通指数,是在 156 个基础数据库的基础上运算的,涵盖 78 组动态指数。这些指数可以作为量化对比工具,可以引导要素流动。

中国经济信息社指数中心副总经理李伟在发布《东亚海洋贸易互通指数》报告时表示,该指数可以科学衡量东亚国家间贸易互通的程度,有利于服务政府决策和企业投资,对增强区域经济竞争力有很强的针对性和指导性。可以增强对一带一路战略建设的科学指导。

据透露,《东亚海洋贸易互通指数》将东亚各国间的贸易往来分为紧密型、较紧密型和潜力型三类。比如,中日贸易紧密度指数为 98.16,即为紧密型贸易,而日本与新加坡韩国之间的贸易互通相比即为较紧密型,而东盟各国之间由于大多依赖初级产品出口,其贸易互通指数即为潜力型。这中分类有利于指导国际贸易市场上的资本流动和贸易实践。

来源:中国海事服务网

【超灵便型散货船盈利水平创 2016 年新高】

受益于全球谷物贸易活动持续增长,超灵便型散货船日盈利水平持续稳步增长,近日创下 2016 年新高。不过,尽管该型船出口运输活动稳定增长,但由于回程货运需求不平衡,以及拥堵船舶有所缓解,预计未来该型船盈利将出现波动性。

据贸易风报道,上周波罗的海交易所数据显示,超灵便型散货船日盈利水平达到 7317 美元/日,几乎是今年 2 月的三倍水平。除了 7 月该型船运输活动走强之外,6 月运价同样出现增长,7 月平均船舶日租价和 6 月平均船舶日租价相比增长 26%。

不过,分析师认为,近期超灵便型散货船运价持续上升是由于近期市场货运需求增长。该型船大部分强势运价上升来源于土耳其-远东航线的运输活动推升。该航线超灵便型散货船运价从七月初为 8000 美元/日水平,升至目前的 12000 美元/日以上。此外,受益于谷物运输活动,黑海港出口航线的超灵便型散货船现货运价基本维持在 10000-13000 美元/日水平。

美国船舶经纪人表示,目前黑海地区超灵便型散货船运输活动十分火热,从而推升该型船运价上升。而美国农业部供需部门(USDA)预测,受益于天气好转,7 月俄罗斯和乌克兰地区的小麦产量和出口量也将有所上升,这将推升市场谷物出口货运需求。

船舶经纪人补充,总体来看,超灵便型散货船供应量增长跟上市场货运需求增长步伐。USDA 称,2016 年全球小麦出口量预计将提升 3%,而超灵便型散货



船在 2016 年的手持订单量也达到了目前船队规模的 3%。

美国上市船东 Eagle Bulk Shipping 也表示，对超灵便型散货船的盈利增长保持信心。该公司近期通过股权资本筹集 8500 万美元，用于扩大其现有 44 艘超灵便型散货船的船队规模。

黑海的谷物贸易同样使得超灵便型散货船在回程运输需求上持续收益，从而减少空载回程船舶，保持该型船盈利稳定。不过，在其他市场上，该型船的回程货运需求仍然处于不平衡状态，造成盈利较为波动。

在今年 6 月超灵便型散货船运价出现上升后，该型船美洲湾地区运价目前收益与月初相比下降 13%，跌至 11300 美元/日。尽管美国谷物出口活动仍然保持强劲，6-7 月甚至出现同比增长。但分析报告显示，超灵便型散货船回程基本为空载状态，导致运价出现下跌。

来源：国际船舶网

【VLCC 运价近期将维持稳定】

考虑到目前新船交付量稳定，及港口拥堵减缓的船舶延误减少，目前油运市场上的货运状态较为平衡，VLCC 运价预计将维持稳定水平。

据路透社消息，新加坡 VLCC 经纪商在上周五表示，尽管过去 VLCC 运价一直处于波动状态，但本周油运市场预计表现较为稳定。经纪人称，新造油船交付，船舶返厂维修，老龄船舶拆解量缩减以及港口拥堵延误减少导致市场上可租用的船舶数量出现膨胀。

据悉，近期青岛港原油卸载延误相比 4 月的延期 30 天，已降至 3-4 天。而在今年 4 月，原油油船在伊拉克巴士拉石油终端装载原油预计需要等待三周，目前这一等待时间已缩减至 8-9 天。经纪商称，原油运输市场目前不存在真正的瓶颈期，也不存在货运中断。

据了解，中东-亚洲航线的原油运价指数本周预计为 W43-45 水平，而西非-亚洲原油运价指数基本维持在 W48 水平。经纪人表示，目前船东更需要保持纪律，从而抵制原油运价基于目前水平出现波动。作为其结果，近期达成的 VLCC 在 8 月上旬从中东地区出口原油贸易的货运租约已达到 28 笔，目前 VLCC 货运租约期限已延伸至 8 月中旬。

而来自西非、加勒比海和北海地区的 VLCC 和苏伊士型油船货运贸易量则有所减缓，这使得 VLCC 和苏伊士型油船可租用船舶数量出现增长，从而进一步阻止运价上升。经纪人称，目前苏伊士型油船运价已出现跳水，但预计该型船运价已触底。



上周，中东-日本航线 VLCC 运价指数为 W43.75 左右，与之前一周的 W44 相比基本持平。西非-中国航线 VLCC 运价指数为 W48.75，相比之前一周的 W48 略有上升。不过，由于货运量减少，8 万吨阿芙拉型油船东南亚-澳大利亚东部沿海航线运价指数从 W89 跌至 W86.25。

来源：路透社

【韩国追加预算力挺造船航运业】

据韩联社消息，韩国政府将通过追加预算，推行 28 万亿韩元的财政计划，扩大国企投资和政策性融资等项目，为造船、航运业重组和创造就业岗位提供有力支持。

周五公布的追加预算草案终稿强调了航运和造船业下岗人员再就业的重要性，表示要维持这些行业的生存，直至全球经济回暖。

除上月宣布的支出计划之外，韩国政府还将向中小型造船厂下订单，购买 61 艘新船，包括缉私船。

企划财政部援引行业估计数据表示，在公司重组过程中，相关行业大约将损失 6 万个岗位。

据悉，韩国国会于 22 日通过了提交 11 万亿韩元(96.6 亿美元)追加预算案规模的追加更正预算草案，这一补充预算草案有望于 8 月 12 日获国会批准。这是韩国历史上首次连续两年编制 10 万亿韩元以上的补充预算。

韩国企划财政部副部长宋彦锡表示，当前的结构调整是韩国经济更上一层楼的必由之路，韩国经济增长迟滞，但眼下最大的问题是航运业整顿可能导致大量工人失业。补充预算旨在抑制造船厂密集区和青年的失业率上升并应对英国脱欧带来的外部不确定性。

来源：中国航贸网

5. 船舶市场动态

【造船业重组如火如荼 韩央行称暂不考虑降息至零】

据路透社报道，周三韩国央行一名官员称，韩国央行目前不会考虑降息至零，因为韩国央行需要保留一定的政策空间为如火如荼进行中的企业重组提供支持。



韩国央行行长李柱烈(LeeJu-yeol)在国会演讲中表示，有很多因素限制韩国央行实行零利率政策。

“市场突发动荡的情况下，韩国央行需要对外来资本进行更加严格的审查。表面看起来我们好像反应过于迟钝，但其实有很多情况我们不得不考虑。”

李柱烈称央行改变目前 1.25% 历史地位的利率政策需要考虑诸如经济增长、金融状况，造船业大规模的重组等的具体状况。

由于面临巨额亏损，韩国船企正采取一系列重组措施，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%。

因此，政府正在等待国会批准 11 万亿韩元(96.8 亿美元)的额外预算用来应对企业重组或将为经济带来的冲击。

同时表示，韩国央行的政策将重点关注如何支持经济增长，而不是维持价格稳定，因为目前韩国经济并没有表现出快速通胀的危险。

李柱烈刚刚参加过 7 月 23 日至 24 日在中国成都举办的 G20 财长和央行行长会议，与会的各国财长都表示将支持全球经济增长，共享贸易成果，同时共同承担英国脱欧的不良影响。

他还称由于货币财政政策在改善经济状况方面越来越没有效力，全球贸易保护主义正兴起。

而关于宽松货币政策，李柱烈称“各国央行都不断地发出警告，呼吁不要采取过度宽松的货币政策。”

此次 G20 会议对于热议的直升机撒钱政策也做出了讨论。讨论结果否定了目前实施这种政策的可能性，还称在全球范围内，“直升机撒钱”不具备合法性，因为央行会变成财政的附庸，丧失独立性。

来源：中金网

【上半年全球船舶交付仅为全年 39%，推迟，撤单几率大增】

根据知名船舶估值网站 VesselsValue.com 以下简称 VV 消息。在 2016 年上半年，全球范围内的船厂总共向其各自船东客户交付了价值总计 284 亿美元的船舶。但是，在 2016 年下半年还有总计大约价值为 438 亿美金的船舶订单等待者交付。

具体而言，今年上半年全球范围内总共交船 905 艘，总运力 5670 万 (DWT, TEU, CBM)，占今年预计交付船舶总价值的 39%，另外还有 1613 艘，61% 的船舶



将在下半年交付。

LPG 船舶交付还算“正常”在今年上半年达到了 50%，其总价值约为 30 亿。

紧随其后的是集装箱船的上半年交付价值达到了全年的 49%，油船 42%，干散货船舶 41%。

其中小型干散船舶交付价值全年占比为 36%，LNG 为 28%，多用途气体运输船为 25%。

尤其值得一提的是 OSV 已交付船舶价值只占到全年预计交付价值的 20%，这意味着还有价值 80%的船舶等待着交付，由于油价大跌，油气行业面临着严重的困境，今年的 OSV 出现推迟交付更甚者出现取消订单的可能性比较大。

根据 VV 消息显示，同样其他种类市场表现不好的船型还未交付的订单出现推迟订单或撤单的几率也相对较高。

来源：信德海事

【2016 年上半年船舶工业经济运行分析报告】

2016 年上半年，全球航运市场触底反弹，国际原油价格低位攀升，我国造船完工量同比降幅收窄，新承接船舶订单回升明显。但企业交船难、接船难、融资难的问题没有缓解，面对严峻的市场形势，全行业努力奋进，确保船舶工业平稳健康发展。

一、经济运行基本情况

（一）全国三大造船指标两降一升

上半年，全国造船完工 1715 万载重吨，同比下降 7.4%。承接新船订单 1620 万载重吨，同比增长 44.7%。6 月底，手持船舶订单 11926 万载重吨，同比下降 13.6%，比 2015 年底下降 3.1%。

（二）船舶出口有所下降

上半年，全国完工出口船 1564 万载重吨，同比下降 6.4%；承接出口船订单 1432 万载重吨，同比增长 53.5%；6 月末手持出口船订单 11294 万载重吨，同



比下降 13.9%。出口船舶分别占全国造船完工量、新接订单量、手持订单量的 91.2%、88.4%和 94.7%。

2016 年 1~5 月，我国船舶出口金额 96.2 亿美元，同比下降 24.5%。我国出口船舶产品中散货船、油船和集装箱船仍占主导地位，其出口额合计为 55.2 亿美元，占出口总额的 57.4%。我国船舶产品出口到 160 多个国家和地区，亚洲仍然是我国船舶出口的主要地区，其中向亚洲出口 45.4 亿美元，占比 47.2%；向欧洲出口 20.9 亿美元，占比 21.7%；向拉丁美洲出口 15.6 亿美元，占比 16.2%。

（三）重点监测企业主要经济指标出现下降

1、造船企业三大指标两降一升

上半年，51 家重点监测的造船企业造船完工 1589 万载重吨，同比下降 7.3%。承接新船订单 1502 万载重吨，同比增长 53.1%。6 月底，手持船舶订单 11468 万载重吨，同比下降 15.3%。

上半年，51 家重点监测的造船企业完工出口船 1475 万载重吨，同比下降 5.4%；承接出口船订单 1382 万载重吨，同比增长 67.7%；6 月末手持出口船订单 10895 万载重吨，同比下降 15.5%。出口船舶分别占重点造船企业完工量、新接订单量、手持订单量的 92.8%、92%和 95%。

2、工业总产值同比下降

上半年，船舶行业 94 家重点监测企业完成工业总产值 2031 亿元，同比下降 1.3%。其中船舶制造产值 970 亿元，同比下降 1.5%；船舶配套产值 150 亿元，同比下降 3%；船舶修理产值 58 亿元，同比增长 1.9%。

3、船舶出口产值同比下降

上半年，船舶行业 94 家重点监测企业完成出口产值 810 亿元，同比下降 2.5%。其中，船舶制造产值 540 亿元，同比下降 2.8%；船舶配套产值 31 亿元，同比下降 1%；船舶修理产值 34 亿元，同比增长 2%。

4、企业经济效益同比下降

上半年，船舶行业 94 家重点监测企业实现主营业务收入 1390 亿元，同比下降 3.5%；利润总额 20 亿元，同比下降 19.5%。



二、经济运行的特点

（一）积极落地国家政策，促进高端船舶和海工发展

上半年，为进一步贯彻《中国制造 2025》发展战略，相关配套政策不断落地，高端船舶和海洋工程装备制造产业受到重视。中国人民银行等八部委联合出台了《关于金融支持工业稳增长调结构增效益的若干意见》，对船舶行业中有竞争力、有市场、有效益的企业继续给予信贷支持，帮助有前景的企业渡过难关；工信部发布《船舶配套产业能力提升行动计划（2016-2020 年）》，加快提升我国船用设备配套能力和水平，有力支撑造船强国的建设；国家发改委和工信部联合发布《关于实施制造业升级改造重大工程包的通知》，明确发展海工与高技术船舶，实施船舶基地提升工程；国家发改委、工信部、能源局三部委联合出台《中国制造 2025—能源装备实施方案》，方案提出多型高技术船舶及海工装备成为急需突破的关键装备，并明确了技术攻关重点及目标与重点示范工程。首期先进制造产业投资基金宣告成立，聚焦高端船舶和海洋工程装备等领域，这些政策的实施对船舶和海工产业渡过难关起到积极作用。

（二）转型升级成效明显，高端产品不断突破

上半年，我国骨干造船企业发挥技术优势，做好主流船型优化，做精特种船舶制造，努力确保交船。交付了全球最先进 3.88 万吨双相不锈钢化学品船、全球首制 1.5 万吨双燃料（柴油+LNG）化学品船、我国最大 2.35 万立方米牲畜运输船、全球首艘极地重载甲板运输船和我国首艘极地模块运输船。批量承接了超大型矿砂船（VLCC）、8.5 万立方米乙烷运输船、2 万吨级化学品船和多型支线集装箱船等订单。豪华邮轮、1 万车位汽车滚装船、2 万箱集装箱船等建造项目稳步推进。在海工建造领域，在油价持续低迷的形势下，海工企业克服各种困难，成功交付 8 座海工平台，承接 2 座海工平台和深潜水支持船等海洋工程船订单。

（三）大力推进兼并重组，积极稳妥“去产能”

上半年船舶行业深入落实中央“供给侧改革”要求，坚持去产能、补短板、以市场为导向，优化产业布局，大力推进企业兼并重组，积极稳妥化解船舶行业过剩产能。中船工业集团主动削减上海船厂浦西厂区、广船国际荔湾厂区造船产能；中船重工集团积极推进造修船资源整合，武船重工与大船集团分别与青岛北船和山船重工进行兼并重组；江苏省通过企业转型、长江岸线资源综合利用总体规划、整合整治中小船舶企业，淘汰落后等方法化解过剩产能。此外，造船市场长期低迷倒逼行业通过市场自发调节，有些大中型造船企业以转产或破产方式退出船舶行业。



（四） 船舶企业主动挖潜，千方百计“降成本”

国际船舶市场持续低迷，倒逼企业主动挖掘自身潜力，注重内控管理，狠抓生产过程，改进生产流程，大力推进生产线技术改造项目、不断加强各环节成本控制力度，多举措降本增效。中船重工集团通过推进混合所有制改革，节约采购成本 3.2 亿元和生产制造成本 8000 万元；中船工业集团积极推进“阳光采购”工程，钢材综合采购成本下降超过 20%；大连中远川崎通过对车间加工流水线布局调整进行优化，使资源管理和利用更加科学化，流水线生产效率显著提升；骨干造船企业钢板二次切割成型利用率达到 90%以上，推行无余量造船，有效降低了成本。

（五） 做优做强提效率，智能制造“补短板”

我国骨干船舶企业为应对低迷的市场环境，主动加强管理提升质量、加大技术改造提高效率。中船工业集团全面推进“造船建模 2.0”框架体系，提升造船效率；大连中远船务创新采用单侧肋板拉入法分段建造，取得肋板拉入无余量零切修率的好成绩；中航威海推行模块化生产缩短船坞占用周期；黄埔文冲开展 3D 体验平台实船设计，实现跨越式突破。

与此同时，骨干船厂加大信息化、数字化设计建造力度，加快船厂智能制造项目推进，努力弥补技术短板。南通中远川崎船舶工程有限公司成为船舶行业唯一一家工信部智能制造试点示范企业；中船重工集团“船舶分段制造数字化车间”、上海振华重工“海上钻井平台装备制造智能化焊接车间”项目通过国家验收；沪东中华“大型液化天然气（LNG）船分段建造数字化车间”项目正式开工；金海重工智能船厂项目开工建设。

（六） 坚持供给侧改革发展，加强修船行业自律

中国船协修船分会坚持供给侧改革，鼓励修船企业大力拓展船舶改装、海洋工程改装、拆船和海外业务，实现向高端改装转型；主动为大型央企和民营企业“走出去”牵线搭桥，积极尝试国际产能合作；加强行业自律，《中国修船质量标准》完成编制报批，完善修船价格体系，修编完成《中国修船价格指引（2016 版）》（红本），努力探索修船业绿色发展、规范发展，推动行业保持平稳运行。统计显示，上半年，重点监测修船企业完成产值 58 亿元，同比增长 1.9%。

三、 经济运行存在的问题

（一） 新船市场低迷，承接订单越发严峻

上半年，受航运市场运力过剩和运费低迷的影响，全球新造船市场大幅萎缩，成交量仅为 2067 万载重吨，除超大型矿砂船和豪华游轮外，各细分船型需



求几乎停滞。韩国和日本新船成交大幅下降超过 90%，合计世界市场份额不足 20%。我国新承接订单总量增幅明显，主要受国内船东订造 30 艘 40 万吨超大型矿砂船（VLCC）影响，除此之外，我国新承接订单超过 10 万载重吨的船企仅有 17 家，全国前 10 家船企新承接订单集中度达到 85%，比上一年进一步提高，新造船市场竞争越发激烈。

（二） 外部环境不断恶化，交船难度日益增大

上半年，受航运市场持续低迷和船东经营业绩恶化的影响，船东削减船价、延期接船、更改船型、撤销订单的现象不断增多，交船难问题依然突出，无法按时交付的船舶停靠在码头影响了企业正常的工期节点，频繁的更改订单影响了企业生产负荷的平衡，未能按时交付的船舶阻断了企业现金流的回收，船舶企业交船难压力不断增大。与此同时，海工装备建造市场依然低迷，新建造市场量价齐跌，成交几近停滞。海工项目履约存在较大风险，改型、延期交付或成常态，订单租约情况将继续恶化，海工装备在手订单交付风险越发增大。

（三） 融资难、融资贵影响船舶工业全球竞争能力

尽管国家出台了多部支持船舶工业的金融政策，但金融机构对船舶工业的信贷政策持续收紧，造船资金总量缺口仍然严重，和造船高峰时期相比，江苏省金融机构对船舶工业授信总额下降超过 90%，同时贷款审批时间大幅延长，直接导致企业资金周转放缓。当前船舶市场严重低迷，新船价格大幅下降，首付款比例大幅降低，延期交付导致回款难度大幅增加，船企建造过程需要垫付大量资金；我国船企融资利率远高于日本和韩国，融资难、融资贵将进一步推高我国船企建造成本，降低企业市场竞争能力。

（四） 船舶配套企业经营风险逐步显现

上半年，受造船市场低迷和滞后性影响，船舶配套业主要指标出现下滑。据统计，94 家重点监测企业船舶配套产值 150 亿元，同比下降 3%，低速柴油机完工 150 台/255 万千瓦，功率同比下降 15%，船用曲轴、甲板机械、船用发电机等主要配套设备产量也有所下降，特别是新接订单大幅下降，严重影响后续生产。此外，随着配套设备价格下跌，部分产品改期或撤单，人工成本持续上升，货款回笼困难等问题越加突出，船舶配套企业经营风险逐步显现。

四、 市场预测和建议

（一） 预测

2016 年，全球经济复苏乏力，国际贸易增长难有较大起色。航运市场运力过剩加剧，全球海运贸易复苏受阻，三大主流船型市场将继续低迷，短期内仅



有豪华邮轮、支线集装箱船、特种船和公务船存在一定的结构性机会。预测全年，全球新船成交量将约为 4000 万载重吨；造船完工量在 1 亿载重吨左右；手持订单量可望保持在 2.5 亿载重吨水平。预计全年我国造船完工量 4000 万载重吨左右，新接订单量比上年有所下降，但国际市场份额有所回升，年底手持订单量下降到 1 亿载重吨左右。

（二）建议

1、进一步落实金融机构支持船舶工业发展的政策

当前，船舶工业处于极度困难的时期，政府部门、金融机构、船企等方面应加强沟通，合力破解“融资难、融资贵”问题。建议国家继续落实差别化工业信贷政策，特别是从事高技术、高附加值船舶和海工建造的骨干船企提供市场化债转股、低息贷款、停息挂账等多元化政策支持；继续加大对骨干船企的直接融资支持力度，鼓励企业通过扩大发行标准化债权产品优化金融结构，简化企业境外融资核准流程；金融机构应真正落实国家相关部委出台的支持船舶工业发展政策，实施“一企一策”差别化信贷政策，不断创新金融服务方式，实施精准支持；继续探索融资租赁、产业基金、在建船舶抵押等金融服务方式，支持船舶工业渡过难关。

2、继续落实船舶行业“去产能”的政策支持

“十二五”以来，船舶行业在国家政策支持以及市场调节的双重作用下，新增产能得到有效遏制，过剩产能得到主动削减，存量产能得到优化提升。建议继续落实兼并重组相关政策落地，对兼并重组企业提供专项财政补助，提供无息或低息贷款支持；对兼并重组职工安置、人员分流等给予适当资金补助。

3、继续加大船舶企业“补短板”的支持力度

当前，国际船舶市场处于调整周期，船舶企业要想在新一轮复苏中取得先机，只有加大技术创新补齐短板，走发展高端产品和提升关键配套能力的道路。建议国家通过先进制造产业投资基金、首台套重大技术装备保险补偿机制等方式，加大在高新技术船舶、海洋工程装备和关键配套设备研发领域的投资力度，并在骨干船企技术创新、国际并购、引进合作的过程中提供更多便利和政策支持，切实推进豪华邮轮、极地船舶、深海装备及其关键配套设备等重点产品的研发和制造；加强对骨干船企两化融合、生产流程再造、信息化工程等方面的政策和资金支持。

4、创造需求促进船舶工业健康发展

在国际市场低迷的情况下，建议国家继续加大公务执法船和战略物资运输船、远洋渔业船舶和工程船舶等的国内采购力度；加大江河湖海船舶的改造更新



和江海直通船舶的需求；加快低效率、高排放老旧船舶淘汰更新；促进船舶工业平稳健康发展。

5、降低税费简化手续，减轻企业负担

在市场环境低迷的背景下，种类繁多的税费已经成企业的重要负担，建议国家和地区政府针对各个地区的具体实际，调整房产税中有关土地部分等重复征收的税费，减免城建税及教育费附加、对列入白名单企业免征国外技术引进所缴纳税费以及防洪安保费、海域使用金、河道使用费等地方税费以减轻企业负担。同时，在通关流转方面为企业提供便利，简化通关手续。可尝试在厂区设立海关，在码头进行通关检验，提升通关效率，保证在建订单顺利交付。继续推进智能制造试点工作，缓解劳动力成本上涨压力。

来源：中国船舶工业行业协会

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	215.00	0		235.00	-3.5	↓	0.00			354.50	-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	0.00			0.00			0.00			0.00		
Panama	260.00	0		n/a			n/a			515.00	0	
Singapore	218.00	-2	↓	230.00	-5	↓	365.00	-10	↓	375.00	-10	↓
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0	
Tokyo	255.00	-15	↓	265.00	-15	↓	0.00			500.00	-45	↓

来源：Bunker Ports News Worldwide

截止日期：

2016-07-29



◆ 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 30 周	第 29 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 136 周	第 135 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,650	8,700	-50	-0.6%	
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: 2016-07-22

(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	ROR	12,000	Jinling, China	2018	Toll Shipping - Australian	4,500	
2+2	CRUISE	600 pax	Kleven Verft, Norway	2018-2019	Hurtigruten - Norwegian	Undisclosed	15,000GT polar-class
1	RO-PAX	31,000 GT	Hyundai Mipo, S. Korea	2018	Weidong Ferry - Chinese	Undisclosed	



◆ 上周二手船市场回顾

散货船								
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备 注
MARINA K	BC	24,173		1995	Japan	Undisclosed	Greek	at auction
PEACE	BC	55,000		2011	China	560	Undisclosed	at auction
UBC BOSTON	BC	23,544		1997	Japan	235	Greek	open hatch/box holds
CAJU	BC	28,075		2000	China	245	Middle East	
ETHEL L	BC	34,399		2010	S. Korea	950	European	
ATLAS EXPLORER#	BC	45,642		1995	Japan	220	Undisclosed	
BLUE SAPPHIRE	BC	48,907		2001	Japan	330	Undisclosed	
GOLDEN LYDERHORN	BC	74,242		1999	Japan	365	Chinese	
JP CITRUS	BC	85,926		2006	Japan	820	Chinese	

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
STADT ROTENBURG	CV	12,864	1,096	2003	Germany	320	Pacific & Atlantic - Greek	
HANSA CENTURION	CV	21,492	1,645	1998	S. Korea	350	Undisclosed	

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
WILSON ROUEN	GC	6,100		1976	Norway	45	Middle East	
KEIZERSBORG	GC	9,150		1996	Netherlands	230	South East Asian	

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
JO KIRI	TAK	19,508		2003	Japan	57,500	Norwegian	en bloc
JO ILEX	TAK	19,735		2010	Japan	57,500	Norwegian	
JO BETULA	TAK	25,024		2003	Japan	57,500	Norwegian	
JO KASHI	TAK	25,148		2003	Japan	57,500	Norwegian	
JO ACER	TAK	29,709		2004	Japan	57,500	Norwegian	



全一海运有限公司



JO LARIX	TAK	30,297	2015	China	57,500	Norwegian
JO LOTUS	TAK	30,345	2014	China	57,500	Norwegian
7 X RESALES (50% SHARE)	TAK	33,000	2016	China	57,500	Norwegian
JO APAL	TAK	33,000	2016	China	57,500	Norwegian
SYPPRESS	TAK	36,677	1998	Germany	57,500	Norwegian
CEDAR	TAK	36,733	1994	Norway	57,500	Norwegian
SPRUCE	TAK	36,778	1993	Norway	57,500	Norwegian
SELJE	TAK	36,778	1993	Germany	57,500	Norwegian
SEQUOIA	TAK	37,620	2003	Norway	57,500	Norwegian
SYCAMORE	TAK	37,622	2000	Norway	57,500	Norwegian
SICHEM EDINBURGH	TAK	13,153	2007	S. Korea	1,150	Undisclosed
LYNDA VICTORY	TAK	46,087	1996	Croatia	800	Middle East
GENMAR VICTORY	TAK	312,638	2001	S. Korea	2,800	Winson - Singapore
LONG ZHOU	TAK/ASP	4,881	2009	Chile	400	Malaysian
ST DRAGON	TAK/CHE	11,559	1994	Japan	410	Taiwan stainless steel
SIGAS MARGRETHE	TAK/LPG	4,970	2006	Japan	700	B-Gas - Danish

◆ 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
SAMUDERA BANGSA	BC	72,421	10,201	1997	Japan	254	
STAR MONISHA	BC	164,218	23,954	2001	China	288	
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
SUCHADA NAREE	BC	23,732	5,000	1994	Japan	260	
TIVOLI	BC	28,611	6,633	1997	Japan	160	as is batam under tow to India
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
BADRI PRASAD	BC	151,418	17,618	1990	Japan	270	



全一海运有限公司



其它							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造国	价格(美元)/轻吨	备 注
PETER R. CRESSWELL	BC	30,735	7,051	1982	Canada	undisclosed	

◆最新航运公告

【如何避免大豆自热索赔】

北英协会提醒会员，在大豆装载及运输期间应保持额外的警惕，确保不会因货物在海上运输途中出现自热现象而受到指责，协会最新防损期刊 SIGNALS 就这一问题提供建议。

协会防损部董事 TONY BAKER 表示，“近期，我们遇到若干从南美出口运至中国的高额大豆货损索赔。由于过热或过湿，货物出现自热现象，导致逐渐发霉、结块或褪色”。

【也门 - 港口形势】

据报道，除穆哈港，埃萨港和巴尔哈夫液化天然气码头外，也门其他主要港口的营运是安全的。

协会从也门通代 GULF AGENCY CO. (YEMEN) LTD 获悉，截至 2016 年 7 月 26 日，也门港口形势如下：

开放港口：萨利夫、荷台达、亚丁、穆卡拉、希赫尔油运码头

关闭港口：穆哈、埃萨、巴尔哈夫液化天然气码头

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
2016-07-29	665.11	737.24	6.3554	85.751	875.13	60.96	1002.34	212.63	16908.0
2016-07-28	665.97	737.05	6.3396	85.86	875.03	60.966	990.27	213.59	16959.0
2016-07-27	666.71	732.83	6.3585	85.952	876.69	61.049	988.56	215.32	17021.0
2016-07-26	667.78	733.85	6.3285	86.088	874.54	60.892	979.89	215.08	17084.0
2016-07-25	668.6	732.73	6.2854	86.193	877.95	60.606	969.97	214.19	16998.0
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

(2) LIBOR 数据:

2016-07-28								
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	0.4159	0.4461		0.4939	0.6014	0.7565		
	6 月期	7 月期	8 月期	9 月期	10 月期	11 月期	12 月期	
美元	1.0922						1.42	