



全一海运市场周报

2016.08 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2016.08.01 - 08.05)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运力过剩施压运价 多数航线运价回调】

本周，中国出口集装箱运输市场总体需求保持平稳，各航线供需关系分化，市场运价涨跌互现。8月5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702.25点，较上期微跌0.3%。但受航商间竞争加剧影响，航商在多数远洋航线上回调订舱运价，月初上涨运价未能企稳。8月5日，上海出口集装箱运价指数为680.53点，较上期下跌8.7%。

欧洲航线：据数据编制机构Markit最新发布的7月份制造业PMI指数显示，除法国小幅上升外，其余欧洲主要经济体中的英国、德国、意大利均较6月份出现下降，其中英国创下2013年2月以来新低。受经济恢复前景不明朗影响，市场货量表现未能达到航商预期。虽然欧洲、地中海航线上海港船舶舱位利用率分别约为95%、85%，但由于运力基数较大，市场运力仍有明显富余。航商为填补舱位空缺，纷纷降价揽货，即期市场订舱运价明显回落。8月5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861美元/TEU、865美元/TEU，分别较上期下跌23.5%、13.8%。

美国航线：北美航线，美国经济持续稳定，运输需求增势平稳。本周，美西、美东航线上海港船舶平均舱位利用率分别为90%、95%。但由于部分航商为扩大载货量放弃了月初的运价上涨计划，即期市场运价走势出现分化，部分运价上涨航商为维持市场份额而对运价进行了回调，市场运价总体回落。8月5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1277美元/FEU、1884美元/FEU，分别较上期下跌3.4%、3.8%，其中美西航线已跌破涨前水平。

波红航线：波斯湾航线，运输需求未现增长迹象，虽然部分航商采取了运力收缩措施，但对市场供需关系改善效果甚微，船舶平均舱位利用率维持在85%左右。鉴于供需关系长期失衡，市场运价低位徘徊。8月5日，中国出口至波红航线运价指数为580.58点，较上期微跌0.9%。

澳新航线：澳大利亚经济增长疲软，拖累运输需求恢复进程。航商虽然努力控制运力总体规模，但船舶舱位利用率仍徘徊在90%左右，未能获得明显改善。由于缺少基本面支撑，市场运价承压下行，月初运价上涨计划基本宣告失败。8月5日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为367美元/TEU，较上周下跌10.5%，已跌至涨前水平。



南美航线：由于目的地主要经济体巴西承办“奥运会”对于需求的提振，市场货量总体平稳，船舶平均舱位利用率稳定在 90%左右。部分航商在经过月初的观望后跟进上涨运价，涨后运价基本企稳。8月5日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2774 美元/TEU，较上周上涨 1.9%。

日本航线：本周货量略有回升，市场运价总体平稳。8月5日，中国出口至日本航线运价指数为 633.73 点，与上期基本持平。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【电煤消费热度不减 综合指数继续上涨】

本周，沿海散货运输市场利好因素持续发酵，市场运力供不应求，运价继续走强。8月5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 1033.66 点，较上周五上涨 4.1%。其中煤炭、金属矿石、粮食运价指数上涨，成品油、原油运价指数维稳。

煤炭运输市场：7-8 月，是煤炭消费的传统旺季，高温天气大范围肆虐。虽然今年下游降水充沛，但是目前各主力水电站已满负荷发电，新增用电需求主要通过火电补充。导致电煤耗量在短时间内迅速攀升。本周期（7月29日至8月4日）内，六大电厂平均日耗煤量 75.29 万吨，较上一周期上涨 4.9%；电厂库存则继续走低，本周期内，全国六大电厂平均库存 1117 万吨，较上一周期下跌 5.0%。下游需求增加，上游煤炭价格则继续受煤矿限产等因素影响，延续上涨走势。8月3日，环渤海动力煤价格指数报收 436 元/吨，环比上涨 4 元/吨，较年初上涨 50 元/吨。煤炭运输方面：本周，4 号台风“妮妲”在广东沿海登陆，受台风的影响，华东、华南地区的持续高温天气有所缓解，下游采购需求小幅减弱；同时，部分船舶为躲避台风停运，加上北方港口煤炭资源紧张，部分港口等泊船艘数超过 100 条，等泊天数为 10 天以上。市场形成短期“船货双弱”的平衡局面。

8月5日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1086.51 点，较上周五上涨 2.9%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，各航线运价继续上涨，涨势趋缓。秦皇岛-上海（4-5 万dwt）航线运价为 36.6 元/吨，较上周五上涨 1.2 元/吨；秦皇岛-张家港（2-3 万dwt）航线运价为 40.8 元/吨，较上周五上涨 1.5 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万dwt）航线运价为 44.3 元/吨，较上周五上涨 1.6 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（5-6 万dwt）航线运价为 45.9 元/吨，较上周五上涨 1.5 元/吨。

金属矿石运输市场：钢材市场淡季不淡，钢材供给因唐山地区钢厂限产和江苏地区因环保督查停产有所减少，支撑钢材价格持续上涨。作为原材料的铁矿石运输需求整体维持平稳，在沿海煤炭运价持续上涨的带动下，金属矿石运力供应紧缩，运价上涨。8月5日，沿海金属矿石货种运价指数报收 914.11 点，较上周五上涨 13.4%。



粮食运输市场：本周北方港口粮食到港量较少，以自集港为主，停收贸易群体扩围，收购市场有市无价。南方港口行情弱势趋稳，因台风过境，购销及港口作业基本停滞。加上周边用粮企业心态谨慎，随用随买。粮食运输市场货少船少，运费有价无市。8月5日，沿海粮食货种运价指数报收868.70点，较上周五上涨3.6%。

油品运输市场：8月4日，国内汽、柴油价格每吨分别降低220元和215元。完成国内成品油价格“两连跌”。成品油运价走势平稳。8月5日，上海航运交易所发布的成品油货种运价指数和原油货种运价指数分别为1306.81点和1541.72点，均与上周持平。

(3) 中国进口油轮运输市场

【原油运价继续下跌 成品油运价波动盘整】

国际油价本周止跌反弹，布伦特原油现货价格周二触41.70美元/桶，周四报44.08美元/桶，比上周四上升3.3%。国际油价6月上旬摸高50美元/桶之后进入下降通道，租用油轮存油的需求因此减少，浮动油筒中的原油和燃料油货盘纷纷卸船，原油即期运输市场中各型油轮过剩情况在7月份逐渐加重，运价呈现持续全面下滑态势。本周的运输市场成交略有增多，但运价跌势依然不改，中国主要进口航线运价跌幅加大。8月4日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）为538.05点，较上周四下跌12.6%。

超大型油轮（VLCC）：本周运输市场成交平稳，运价持续下挫。受市场询盘走低的影响，加之当前市场运力供给持续上升，短期市场运力供大于求的矛盾持续加剧，船东被迫持续降价以促进货盘成交，导致市场出现量缩价跌的局面。西非航线成交相对稳定，但受中东地区运价下跌的影响，运价也随之调整。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波26.5万吨级船运价（CT1）报WS33.00，较上期下跌14.2%，CT1的5日平均为WS34.95，等价期租租金（TCE）平均1.4万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价（CT2）报WS40.67，下跌10.8%，平均CT2为WS42.61，TCE平均2.5万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：本周运输市场交易略有增多，而运价跌中趋稳。西非至地中海航线运价本周跌势难改，从WS45（TCE约9000美元/天）跌至WS40，TCE仅7000美元/天。尼日利亚局势动荡，出口运营仍未恢复。安哥拉至南非的运输弥补了一些西非货量。本周黑海至地中海运价基本保持WS50水平（TCE不足4000万美元/天），并有8万吨货盘成交。该航线一艘15万载重吨船，8月15日装8万吨货盘，成交运价为WS70。波斯湾至印度运价降至WS50上下，9万吨货盘成交运价在WS70附近。一艘13万吨级船，沙特至印度，8月21日货盘，成交运价为WS47。



阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场行情继续疲软。跨地中海运价低迷在 WS70 水平，TCE 略超 6000 美元/天，北海、波罗的海运价分别降至 WS80、WS50 附近，TCE 分别为 4000 美元/天和 7000 美元/天。加勒比海短程运价跌至 WS70，TCE 不足 6000 美元/天。波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价均跌进 WS80，TCE 分别为 1.2 万美元/天和 1.3 万美元/天。中国小型炼厂偏爱俄罗斯原油，俄罗斯在日本海的科兹米诺出口货盘每月通常有 21 艘次，8 月份将运往中国的货盘有 17 艘次。近期的科兹米诺至中国北方港口 10 万吨货盘的包干运费为 48 万美元，4 月上旬是 75 万美元。

国际成品油轮（Product）：运输市场本周成交平稳，运价低位徘徊。其中，石脑油货盘支持 LR 型船运价继续小幅上升，汽油、柴油货盘不足令 MR 型船运价继续下行。波斯湾至日本航线 7.5 万吨级、5.5 万吨级船运价分别升至 WS105、WS110，TCE 分别为 2.0 万美元/天、1.5 万美元/天。印度至日本 3.5 万吨级船石脑油运价小幅下降至 WS107，TCE 为 7800 美元/天。欧洲至美国航线运价延续跌势，3.7 万吨级船欧洲至美东汽油运价跌至 WS80 水平（TCE 不足 5000 美元/天），3.8 万吨级船美湾至欧洲柴油运价在 WS60 以下（TCE 约 1200 美元/天）运行，欧洲-美东-美湾-欧洲的三角航线 TCE 跌破 7000 美元/天。

（4）中国进口干散货运输市场

【三大船型市场低迷 综合指数延续跌势】

FFA 价格与国际油价不断下探，外贸干散货运输市场行情延续上周弱势特征。海岬型船市场两大洋铁矿石运输均欠活跃，运价底部小幅波动；巴拿马型船和超灵便型船市场交易清淡，运价继续下行。中国进口干散货综合指数、运价指数、租金指数延续上周跌势。8 月 4 日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数（CDFI）为 494.25 点，运价指数为 487.87 点，租金指数为 503.82 点，分别较上周四下跌 4.8%、2.5%和 7.9%。

海岬型船市场：本周，海岬型船 FFA 价格继续下跌，租金延续上周跌势。周三国际油价结束“八连跌”探底回升，周末海岬型船现货交易亦出现量价回稳态势。期租方面，澳大利亚至中国铁矿石航线成交稀少，船舶日租金继续下跌，但跌幅较上周收窄。1 日成交记录显示，17.8 万载重吨，香港即期交船，途经东澳，新加坡-日本还船，成交日租金在 5500 美元，该价格高于周末市场水平。周四，中国北方/澳大利亚往返航线航次期租日租金为 4832 美元，较上周四下跌 5.2%。本周澳洲矿商表现迟缓，周初仅 FMG 稍显活跃，周末必和必拓进场拿船，澳大利亚铁矿石船运总体成交不多，成交价在 3.8-3.9 美元/吨底部区间小幅波动，平均运价较上周回落 4.3%。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价 3.843 为美元/吨，较上周四下跌 2.3%。本周远程铁矿石航线交易清淡，但大西洋运力过剩程度稍好于太平洋，加之船东挺市意愿坚决，后半周运价早于西澳航线止跌回升。受载期 8 月下旬，巴西图巴朗至青岛航线运价在 8.8 美元/吨左右。煤炭方面，本周现零星成交，南非理查兹贝至青岛航线，16 万吨货量，受载期 8 月 17-20 日，成交运价为 6.5 美元/吨。周四，上海航运交易所发布的巴西图巴朗至青岛航线运价为 8.832 美元/吨，较上周四上涨 1.6%；南非萨尔达尼亚至中国青岛航线运价为 6.264 美元/吨，较上周四下跌 1.0%。市场消息，巴西淡水河谷（Vale）考虑将最多 3%的未来 30 年铁矿石产量出售给中资财团，以筹集最多 100 亿美元用于减轻债务负担，预计



其 2016 年全年产量在 3.4 亿吨。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场租金、运价续跌。太平洋市场，印尼、东澳煤炭和美西粮食船运量价齐跌；另外，大西洋粮食运价走软，加重巴拿马型船市场下跌压力，租金、运价继续下挫。成交记录显示，8.3 万载重吨船，8 月 8-9 日广州交船，经印尼，印度还船，成交日租金为 6250 美元；7.9 万载重吨船，8 月 4-6 日釜山交船，经美西，新加坡-日本还船，成交日租金为 5000 美元。周四，中国南方经东澳大利亚至中国往返航线巴拿马型船 TCT 日租金为 5381 美元，较上周四下跌 13.5%。印尼萨马林达至中国广州航线运价为 4.099 美元/吨，较上周四下跌 5.8%。大西洋市场，南美粮食货盘明显减少，美湾至远东也只有零星货盘放出，运价跌势不改。成交记录显示，8.2 万载重吨船，8 月下旬南美东岸交船，新加坡-日本还船，成交日租金 7500 美元，外加 25 万美元空放补贴。周四，巴西桑托斯至中国北方港口航线粮食运价为 18.018 美元/吨，较上周四下跌 3.9%。美湾密西西比河至中国北方港口航线粮食运价为 27.177 美元/吨，较上周四下跌 4.9%。

超灵便型船市场：尽管超灵便型船仍有部分煤炭、粮食、钢材、镍矿货盘成交，但前期涨幅较大且持续时间较长，市场有休整需求，太平洋市场租金、运价走软。周四，中国南方至印尼往返航线超灵便型船 TCT 日租金为 6133 美元，较上周四下跌 2.9%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 5.405 美元/吨，较上周四下跌 1.4%。镍矿运输成交记录显示，5.8 万载重吨船，宁德即期交船，途经菲律宾，中国还船，成交日租金 7150 美元/日。周四，菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 5.929 美元/吨，较上周四微跌 0.9%。

来源：上海航运交易所信息部

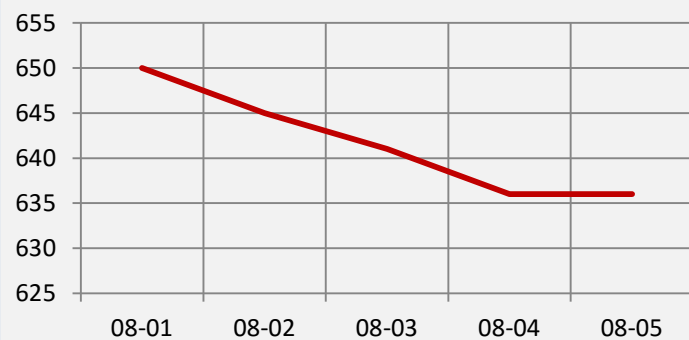
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

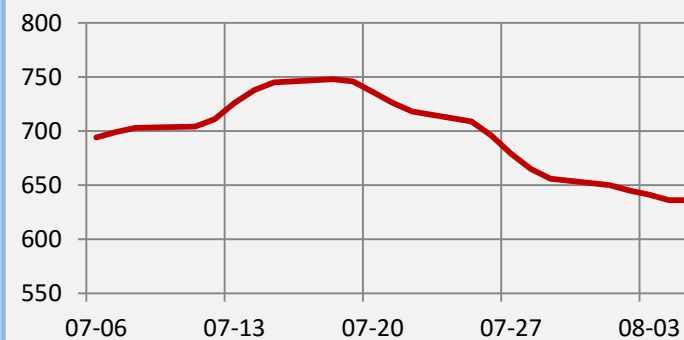
波罗的海指数	8 月 1 日		8 月 2 日		8 月 3 日		8 月 4 日		8 月 5 日	
BDI	650	-6	645	-5	641	-4	636	-5	636	0
BCI	757	-11	757	0	758	+1	759	+1	770	+11
BPI	673	-19	658	-15	648	-10	641	-7	640	-1
BSI	667	-4	663	-4	660	-3	654	-6	647	-7
BHSI	401	+2	400	-1	397	-3	395	-2	394	-1



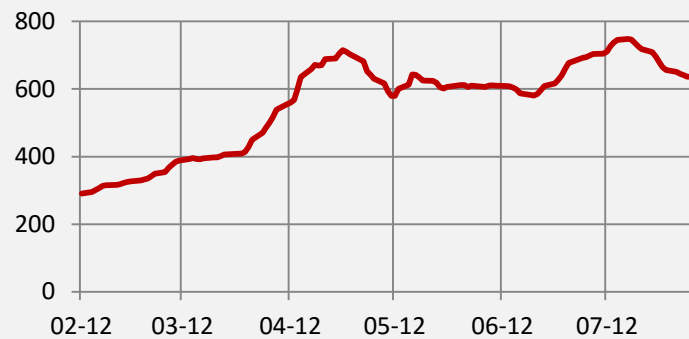
上周 BDI 指数走势



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 31 周	第 30 周	浮动	%
Cape (170, 000)	半年	8, 250	8, 500	-250	-2. 9%
	一年	6, 500	6, 750	-250	-3. 7%
	三年	8, 500	8, 750	-250	-2. 9%
Pmax (75, 000)	半年	6, 250	6, 500	-250	-3. 8%
	一年	6, 250	6, 500	-250	-3. 8%
	三年	6, 750	6, 750	0	0. 0%
Smax (55, 000)	半年	7, 750	8, 000	-250	-3. 1%
	一年	7, 000	7, 000	0	0. 0%
	三年	6, 750	6, 750	0	0. 0%
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: 2016-07-29

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Agios Nikolas 2014 57902mt del Spore ppt tct via Indo redel CJK \$8250/d - cnr

Alpha Dignity 2011 176296mt del Zhangjiagang in d/c 08/12 Aug tct via Brazil redel Spore-Jpn \$6900/d - Hyundai Glovis

Anangel Vigour 2012 180000mt del PMO 08/10 Aug tct via Brazil redel Spore-Jpn \$10000/d - Trafigura

Antigoni 2000 75122mt del psg Canakkale ppt tct via Black Sea redel Spore-Jpn \$12500/d - PGSC



全一海运有限公司



AP Ston 2012 57480mt del Spore ppt tct via Indo redel China w/coal \$7000/d - Chun An

Asia Ruby I 2014 63088mt del Cai Mep 10/15 Aug via NZ redel WCI w/logs \$7500/d - cnr

Bulk Uruguay 2011 57937mt del SChina tct via Philippines redel China w/nickore \$7150/d - Cross Ocean

Cape Eagle 2012 181529mt 13 laden/12 ballast on 41 del Beilun 03 Aug/06 Sep tct via Australia redel China abt \$6500/d - cnr

Cape Merlin Oldendorff relet 2005 180000/10 PHedland/Qingdao 16/20 Aug \$3.60 fio scale/30000c - FMG

Cervia 2010 92500mt del Gib 29/30 Jul tct via PCartier redel Fos \$4500/d - Oldendorff

Chrysanthi S 2012 80268mt del aps ECSA 10/20 Aug tct redel Skaw-Gib \$8500/d - cnr

CIC Paola 2014 179300mt del Falmouth ppt 2 llegs redel Spore-Jpn \$11000/d - Phaethon - <fixed direct>

CMB Pauillac 2012 95707mt del aps Port Elizabeth 05/15 Aug tct redel China \$7000/d+\$200k bb - WBC

Crystal Wind 2009 76523mt del USG 10/20 Aug tct redel Spore-Jpn w/grains \$10000/d+\$180k bb - Transgrain

Doric 2013 58519mt del USG 09/11 Aug tct redel Cont w/woodpellets abt \$8100/d - Ultrabulk

Dubai Knight 2007 55418mt del CJK ppt tct via Bukpyung redel Luanda w/clinker \$4500/d - Eastern Bulk Carriers

E.R. Bornholm 2011 55648mt del Karachi ppt tct via PG redel China w/sulphur \$4300/d - cnr

Eastgate 2010 33174mt del New Amsterdam 07/09 Aug tct via Guyana redel Black Sea \$6500 - cnr

Ehime Queen 2016 180000mt del Spore 07/10 Aug tct via SAfrica redel Spore-Jpn \$7800/d+\$110k bb - Hyundai Glovis



全一海运有限公司



Eisho 2012 74930mt del USEC 15/20 Aug tct redel Baltic \$6500/d+\$50k bb - Oldendorff

Enterprise Star 2010 170000/10 W Australia/China 17/21 Aug \$3.85 fio scale/30000c - Uniper

Epiphania 2012 80410mt del Dalian spot tct via CIS Pacific redel SKorea w/coal \$5500/d - Hanaro

Evangelia Langlois relet 2000 74381mt del PSaid ppt tct via Black Sea&Spain redel Gib w/grains \$6250/d - cnr

Ever Shining 1999 74346mt del HK ppt tct via Indo redel China \$5250/d - Kaishun Shipping

Four Aida 2009 34408mt del USG ppt tct redel WCCA \$11500/d - cnr

Golden Feng 2009 169232mt del Baltiysk 12/14 Aug tct via Narvik&PG redel PMO \$12200/d - Cargill

Great Fluency 2015 63390mt del CJK 08/09 Aug tct redel full Med \$4250/d 65d \$7000/d bal - cnr

Hanjin Liverpool 2012 36851mt del Pohang 13/20 Aug tct via CIS redel SChina w/coal \$6800/d - Pengyang Shipping

Hanjin Perth 2011 35177mt del USG 10/17 Aug tct redel WCCA \$11600/d - Norden - <fixed last week>

Hsin May 2010 178076mt del HK spot tct via ECAustralia redel Spore-Jpn \$5500/d - Cosbulk

Ikan Berkas 2012 74866mt del Fangcheng ppt tct via WAustralia redel China w/grain \$6100/d - Panocean

IVS Triview 2009 32282mt del aps ECSA ppt tct redel Cont \$6250/d - cnr

Jin Hao 2012 56730mt del Spore ppt tct via Philippines redel China w/nickore \$7500/d - Joint Fortune

Josco Yangzhou 2005 55621mt del Bayuquan ppt tct redel Vietnam w/steel \$6500/d - Transwind



全一海运有限公司



Key Spring 2012 80596mt del Gib 10/14 Aug tct via USG redel China w/grains \$9750/d - cnr

KG Coen RICS Shipping relet 1994 125000/10 Vanino/Boryeong 16/25 Aug \$2.60 fio 25000c/23000 ltc - KEPCO

Koulitsa 2003 76858mt del Gib 10/12 Aug tct via USG redel China w/grains \$9250/d - Hyundai Glovis

Marlin V 2013 61444mt del Canakkale end Jul tct via Black Sea redel Spore-Jpn abt \$12500/d - Bilgent

Max Oldendorff 2014 180000/10 Tubarao/Qingdao 01/15 Sep \$9.50 fio scale/30000c - Noble

MBA Rosaria 2011 93326mt del Younghung 06/10 Aug tct via ECAustralia redel ECI \$5250/d - Oldendorff

Navios Venus 2014 61000mt del Spore ppt tct via Indo redel Jpn w/coal \$7300/d - cnr

Neo 2011 58110mt del Recalada ppt tct redel Spore-Jpn \$9500/d+\$95k bb - Norden

New Liu Lin Hai 2004 55676mt del SWPass ppt tct redel Bejaia \$8000/d - Cargill

Nord Missouri 2015 60463mt del USG ppt tct redel SAfrica \$9250/d - cnr

Olympic Gemini 2006 82992mt del Guangzhou 08/09 Aug tct via Indo redel India \$6250/d - PCL

Pan Daisy 2009 32978mt del WCI 09/13 Aug tct redel China \$3650/d - cnr PERIOD

Pine 4 2009 34022mt del Aqaba spot tct redel SEAsia \$3500/d - cnr

Precious Sky 2015 81893mt del Liverpool ppt tct via Murmansk redel China \$10000/d - Louis Dreyfus

Rosco Banyan 2010 74979mt del ECSA 15/20 Aug tct redel Spore-Jpn \$7250/d+\$250k bb - cnr



全一海运有限公司



Rosco Litchi 2011 82153mt del aps USG 05/15 Aug tct redel Spore-Jpn \$11000/d+\$210k bb - cnr

Sainty Vanguard 2013 82000mt del ECSA 20/30 Aug tct redel Spore-Jpn \$7500/d+\$250k bb - cnr

SBI Cronos 2015 61305mt del Ulsan ppt tct redel West Africa \$5000/d 60d \$7250/d bal - cnr - <recent>

SBI Sousta 2016 81000mt del aps USG 10/17 Aug tct redel Spore-Jpn via Panama w/grain \$10250/d+\$225k bb - Oldendorff

Sea Trellis 2012 79501mt del PDickson 08/10 Aug tct via Indo redel Philippines \$6250/d - BG Shipping

Seaforce 2015 181098mt del Spore 08/10 Aug tct via Brazil redel Spore-Jpn \$9000/d+\$115k bb - NYK

Sicilian Express 2013 93076mt del Recalada 20/30 Aug tct redel Cont \$7475/d - ADMI

SITC Huangshan 2012 76154mt del Spore 05/10 Aug tct via Indo redel SKorea \$7500/d - cnr

Star Gamma 2002 53098mt del Recalada 13/18 Aug tct redel Algeria \$7750/d - WBC

Star Poseidon 2016 207765mt del Tianjin ppt tct via Brazil redel Spore-Jpn abt \$10900/d - Noble

Sun 2013 63998mt del Casablanca ppt tct redel WAfrica w/clinker \$9500/d - WBC

Suse 2011 56925mt del Spore ppt tct via Indo redel CJK \$6400/d - Chun An

TBN 170000/10 Dampier/Qingdao 20/24 Aug \$3.80 fio scale/30000c - Rio Tinto

TBN 170000/10 Guayacan+Punta Totorallio/Qingdao 15/24 Sep rate C3 b/l' s month+\$1.15 fio 30000c/30000c - Noble

TBN 170000/10 WAustralia/Qingdao 21/26 Aug \$3.85 fio scale/30000c - FMG



Theresa Jiangsu 2012 81680mt del USG 10/15 Aug tct redel Cont w/grain \$7500/d - Cargill

Vishva Preeti 2012 80205mt del ECI 12/16 Aug tct redel Spore-Jpn w/iron ore \$6300/d - Tata NYK Shipping

Vittoria RWE relet 2015 170000/10 Tubarao/Qingdao 14/19 Aug \$8.95 fio scale/30000c - Oldendorff - <adds ships name Aug02> COAL

W-Original 2012 81930mt del ECSA 20/30 Aug tct redel Spore-Jpn \$7300/d+\$230k bbb - Caravel

Yangtze Harmony 2012 56763mt del NChina 04/09 Aug tct redel Vietnam w/coal \$6900/d - cnr

Zheng Jun 2013 81810mt del ECSA 20/30 Aug tct redel SEAsia \$7500/d+\$250k bbb - CJ Int'l

4. 航运市场动态

【干散货船市场：好得令人难以置信？】

据《贸易风》消息，交易商 George Economou 希望能吸引投资者重返干散货船市场，他已经开始在纽约寻找资金支持这一计划，大约 11 年前，他推动 DryShips 公司挂牌上市。和其他企业家一样，Economou 认为，干散货船的资产价格已跌到谷底，现在正是投资的好时机。

按照传统的观点来看，航运市场的发展趋势令这个说法有理有据。克拉克森的数据显示，1 艘 5 年新的 capesize 型船的价格约为 2500 万美元，而 2014 年年底为 3900 万美元。1 艘 7.6 万-dwt panamax 型船的价格为 1400 万美元，2014 年的价格为 2000 万美元。目前的价格和今年年初几乎无异。按照这个推理，由于新船交付放缓，船舶报废持续，市场会逐步趋于平衡。

摆在潜在投资者面前的计划是，未来 2 年的现金投资只能支付运营成本，因为最好的收入预测是不盈不亏。现有的交易机会显示，当经济最终好转时，回报将会非常丰厚。

这种乐观的想法源于人们相信这是正常的市场周期。但无数的证据显示，航运领域，尤其是干散货船领域，正面临深刻的结构性转变，或将经历比预期更深的周期。不仅商品贸易增长放缓，在可预见的未来时期，没有迹象表明会恢复到过去十年的水平。



全一海运有限公司



此外，全球经济压力上升，政府及中央银行都难以找到新杠杆以刺激需求。人们曾认为负利率只是理论上的一个概念，但现在它在蔓延，本周，英国一家主要银行甚至警告企业客户得为负利率带来的影响做好准备。

在这种情况下，欲一夕致富的投资者需不惧冒更大的风险。或许更好的做法是将投资目标放在不太显眼却相对稳健的航运业务领域，从而能获得更具体的预期收益。

来源：龙的船人

【航运附加费将被取消】

全球付货人论坛(GSF)向来致力争取更有效的行业管理规定，现提出于 2020 年前取消航运附加费。

GSF 主张取消航运公司提出的附加费，并发起“举报不透明、不合理的附加费”运动。

GSF 表示：“附加费是不必要的，航运公司及货代往往胡乱征费，在合同拟定的价格外加搬运集装箱的费用，使不少付货人感到无奈。”

“航运公司及货代在收到附加费前，拒绝替付货人搬运集装箱，那种‘要么付款要么搁置’的态度使付货人感觉很大压力。”

GSF 秘书长 Chris Welsh 将发起一连串行动，向外界揭示各贸易组织不公平的做法，有需要时 GSF 更会公开例子。

来源：中国航贸网

【德鲁里：今年集运业将产生 60-100 亿美元总亏损】

近日，德路里发布报告显示，集运运价下跌情况比预期更糟。受运价低迷和成本影响，集运公司今年盈利水平将大幅下降，预计今年集运业将产生高达 60-100 亿美元的总亏损。

德路里称，根据迄今公布的结果来看，2016 年第一季度集运运价处于持续暴跌的状态，跌幅进一步低于预期。不过，由于大型集运公司削减成本产生效果，抵消了部分亏损。德路里称，考虑到集装箱船由于闲置(及重新激活)、空箱运输核并购整合产生的一系列附加费用，未来迅速下跌的集运运价将最终低于已节省成本后的单位成本。



此外，根据马士基航运与 Matson 一季度业绩来看，尽管少数公司在一季度有所获利，但大多数公司则进一步陷入亏损。此外，市场一季度的普遍去是在于，由于经营利润下跌，班轮公司总收入基本上产生了两位数百分比的亏损。

德路里指出，班轮业在 2015 年取得的营业利润为 50 亿美元左右，而这些公司能够保持单位成本低于收入的时间最多为一年。随着时间推移，单位成本和单位营收之间的差距不断收窄，这也就解释了为什么运营收入逐季度减少，直至去年第四季度单位成本超过单位营收。

运营商如何调整单位成本和单位营收之间的差距，将决定这些公司能否避免重大损失，甚至在今年再次获利。而这一预期并不是十分理想。事实上，集运公司尚未在提升集装箱船现货运价上获得任何成功，仅仅是通过调整附加费获得一些暂时的运价上升，而运输协议上的运价仍然存在显著下降。

同时，燃油价格自今年 1 月中旬以来已出现稳步上升，这使得单位成本将很难继续削减。对于集运公司来说，今年想要获利是十分艰难的，这是由于集运公司无法防止收入低于成本。

德路里表示，尽管 2016 年集装箱船拆船总数将达到 2015 年的两倍以上，但仍然不足以缓减集运业的压力。2016 年拆解的集装箱船对 2010-2015 年期间建造的过剩集装箱船来说，仅能产生很小的影响。

该机构指出，2016 年预计集装箱船拆船总运力将达到 45 万 TEU，拆解船舶平均运力为 3000TEU，这意味着今年将有约 150 艘老龄、中型集装箱船退出集运市场。

今年 2 月，全球最大集运公司马士基航运曾经指出，该公司将拆解更多的船舶，并将开始将集装箱船送往印度阿朗海滩的四个船厂拆解。德国赫伯罗特也警告投资者，2016 年利润将下降。该公司近日与阿拉伯轮船达成并购协议，在收购阿拉伯轮船之后将成为全球第五大集运公司。

虽然集装箱船报废船龄为 25 年，但由于集运运价已经跌至低谷，部分船东已将船龄仅为 15 年的集装箱船撤出市场。老龄船的船东可以选择要么以亏损租价继续出租集装箱船，要么支付船舶闲置成本静待市场复苏，要么拆解这些集装箱船。

德路里表示，全球大约 90% 的货物都是通过海运运输，其中亚洲出口的集装箱总数超过了全球总集运量的 70%。虽然过去集运量的增长曾轻松超越过经济增长，但这一情况今后再也不会出现了。

来源：中国航贸网



【LNG 市场需要订造更多船舶】

虽然目前市场低迷，但是未来 LNG 市场仍然需要更多船舶，根据德路里的研究，到 2020 年期间船东需要再订造 65 艘船才能满足航运需求。

全球航运咨询机构德路里（Drewry）发布的最新 LNG 市场前景展望报告显示，尽管目前 LNG 航运价格处于低迷水平，但该机构维持其看好 LNG 航运长期前景，并认为 LNG 运输市场相比目前的手持订单量，需要订造更多船舶。

自去年第二季度以来，柴电双燃料动力 LNG 船的现货运价持续徘徊于 30000 美元/天水平，相比 2012 年市场最后一个高峰期跌幅达到 80%，造成下降的主要原因就是强劲的船队增长速度和疲弱的市场需求。

LNG 船船队规模的强劲增长与市场需求疲弱形成的反差也是 LNG 运价低迷的主要原因。受这一因素影响，今年前 6 个月新造船市场上仅有 4 艘 LNG 船订单。与之相比，过去 5 年里 LNG 船年均订单量达到 44 艘。德路里预期，新船订单持续减弱将从 2019 年开始减缓 LNG 船船队增长规模，而在同一时间，目前正在建设的 LNG 工厂将开始投产。因此，LNG 航运业长期前景仍然保持强劲，而 LNG 船订单量也不能只着眼于目前的市场基本面。

许多专家抱怨已有够多的新船订单了，不过，德路里首席 LNG 航运分析师 Shresth Sharma 表示，目前约有 1.25 亿吨产能的 LNG 工厂正在建设，而未来还拥有更多的 LNG 工厂建设计划。目前正在建造的大多数工厂均已签署了长期协议，这也意味着未来需要更多用于运输 LNG 的船舶。

此外，Shresth Sharma 表示，在巴拿马运河拓宽之后，到 2020 年期间新 LNG 工厂的投产也将使得船东再订造 65 艘船舶，从而满足航运需求。

根据克拉克森的数据，目前 LNG 船订单大约有 142 艘。

来源：国际船舶网

【船东警告：不继续拆船 BDI 将加速下滑】

Precious Shipping 近日警告称，如果船东不拆解更多的散货船，今年下半年可能会再次出现今年 2 月创下的运费历史新低纪录。

Precious Shipping 指出，波罗的海干散货指数 (BDI) 从今年 2 月的 290 点反弹至 7 月的 700 多点，尽管目前为 656 点。然而，船东仍旧极其困难，除非他们保持极低的运营成本，避免出现负现金流。



全一海运有限公司



纵观在今年上半年，中国没有任何数据支撑 BDI 继续上涨。不过，今年上半年拆解了 2274 万载重吨的散货船，2015 年同期为 2050 万载重吨。此外，几乎所有的新造散货船订单被延迟交付或者转换成其他船型，这有助于降低运力供应方面的压力，带动了 BDI 出现反弹。

然而，有业内人士指出，今年第二季度散货船拆解放缓，导致船队运力从负增长转为上半年增长了 0.84%，所谓的全年船队运力负增长是基于第一季度的拆解速度计算。

Precious Shipping 警告称：“如果今年下半年的拆解活动没有增加，将会加速 BDI 下滑，我们可能再次面临今年 2 月创下历史最低运费的局面。”

BIMCO 在 6 月初呼吁，散货船船队运力在未来数年内零增长，而且这期间需要拆解数量巨大的散货船运力，才有可能到 2019 年出现散货船航运市场盈利的情况。

来源：国际船舶网

【全球集装箱船运力持续扩张 小型支线船成热点】

获悉，截止今年 7 月底，全球集装箱船队运力已经突破 2000 万 TEU 大关，成为集装箱船航运业迅速增长的又一个里程碑，而小型支线集装箱船或将成为新一轮市场热点。

克拉克森研究公司表示，小型支线集装箱船在集装箱航运市场中的重要作用不容忽视。

中国航贸网(Snet)认为，近几年船舶大型化造成的运力过剩，以及信息化导致的运价透明是目前运价下跌的主要原因。目前在整个航运市场缓慢上升的阶段，小型支线船以其灵活、适应性强且节约成本的优势备受船东的青睐。此前，接受中国航贸网（Snet）采访的万海航运就是鲜活的市场案例。整体看来，克拉克森的研究与中国航贸网(Snet)的观点一致，小型支线集装箱船越来越受关注。

今年截止目前为止，对建造新集装箱船的投资与 2015 年的形势有很大的不同。2016 年上半年全球只订造了 75000TEU 集装箱船，较之 2015 年全年订造 220 万 TEU 集装箱船，今年对新集装箱船的投资有非常有限。

数据显示，2016 年上半年总共订造 36 艘集装箱船，而且运力都是 3300TEU 及其以下的集装箱船。而 2013 年订造了 104 艘 3300TEU 以下支线集装箱船，2014 年订造 85 艘 3300TEU 以下支线集装箱船，2015 年订造 95 艘 3300TEU 以下支线集装箱船。



相对于小型集装箱船有限的但稳定的订单流，最近的焦点则已经集中在其他方面。一般来说，只有大型集装箱船的订单出现断档后，支线集装箱船订单就会出现明显的增加。全球航运市场需要整合各种类型的船舶，不过，很明显最近几年的投资都集中在了订造大型集装箱船上。

自 2010 年以来，80%以上的集装箱船订单运力都在 8000TEU 和 8000TEU 以上。不过，现实或许不难看出为什么只有有限的投资集中到小型集装箱船上。小型集装箱船的期租收益已经处于周期底部水平；自 2008 年底以来，运力为 1700TEU 集装箱船的年租金平均每天只有 6215 美元。

不过，已经出现了对小型集装箱船将来需求增长的明显推动力。3000TEU 以下的集装箱船订单虽然有限，仅仅相当于全部集装箱船运力的 10%，较之 8000TEU 以上的集装箱船订单占 33%，而且现代化的 3000TEU 以下的集装箱船订单更是罕见。

拆船步伐已经加快。自 2012 年以来已经有 724 艘集装箱船拆解，而且大约 70%为 3000TEU 以下的集装箱船。而自 2011 年下半年以来，支线集装箱船队一直在萎缩，预计今、明两年运力低于 3000TEU 集装箱船不会出现实质性的增长。

此外，由于让更大型的集装箱船进入支线集装箱船领域有限制，如果需要增加区域内运力的话，很可能意味着需要更小的集装箱船。因此，小型集装箱船市场前景广阔，而且许多市场参与者预计，支线集装箱船有进一步活跃的可能性。

虽然增加小型集装箱船订单已经提上仪式日程很长时间了，但实施需要花时间。不过，就集装箱航运业来说，有时候最好的事情最终将积小成大。

来源：中国航贸网

5. 船舶市场动态

【日本造船业好日子即将结束】

随着全球新造船市场萧条、日元升值带来的不利影响，日本造船业的好日子似乎即将结束。未来，日本船企可能将面临困境。

据贸易风报道，克拉克森数据显示，由于散运市场的低迷，年初至今，日本船企接获的新船订单量同比去年下降了 92%（按 GT 计算）。通常而言，散货船一直是日本船企订单的重要组成部分。

这一降幅甚至超过了韩国船企，韩国船企年初至今接单量降幅同比下降 80%。相比之下，中国船企在中日韩三国中表现最好，接单量降幅仅为 18%。



凭借低廉的价格，中国船企得以接获越来越多的散货船订单。今年，日本船企接获的新船订单中只有 21%是散货船，而中国船企接获的新船订单中散货船比例高达 83%。

与此同时，日元的不断升值也给日本造船业带来了更大压力。由于日元升值，日本船企今年交付新船所获得的尾款更少，一些在日元贬值时签订的盈利订单也可能因为日元升值而导致亏损。

尽管如此，日本船企手持订单量依然较为合理，这为船企提供了一定的庇护。然而，一些业内人士担忧，在新造船价格不断下降时，日元的持续走强可能会导致日本船企竞争力减弱。

日本船企的另一重担忧在于，新船订单量的减少可能导致韩国三大船企开始降低报价以获得更多订单。

来源：国际船舶网

【支线集装箱船 — 集装箱船舶网络中不容忽视的一环】

本周，全球集装箱船队的载箱量超过 2,000 万箱，这标志着该船型船队显著增长进程中的又一里程碑。近几年集装箱船队的规模扩张主要得益于大型集装箱船的不断交付。然而，支线集装箱船在整个集装箱船舶运输网络中的重要作用不容忽视。

今年集装箱船舶的投资情况与去年非常不同。相比于去年总计 220 万 TEU 的新船订单，今年上半年集装箱船订单仅有 7.5 万 TEU，且全部集中在 3,000TEU 及以下的支线集装箱船舶。而支线集装箱船舶订单在过去三年分别为 104, 85 和 94 艘。今年截止目前的订单数量反映出小型集装箱船舶订单数量有限但较为稳定。但是，如图所示，集装箱船舶市场的主要关注点其实并不在小型集装箱船（尤其是按载箱量来统计）。只有大型集装箱船订单中断的时候，小型集装箱船的订单量看起来才特别显著。

通常认为，全球集装箱运输网络需要不同规格的船舶，因此会有对支线集装箱船舶的稳定需求。但是从 2010 年开始，超过 80%的集装箱新船订单集中在 8,000TEU 及以上船型。这主要是因为支线集装箱船舶租金持续低迷，导致订单十分有限。

虽然如此，支线集装箱船舶未来的需求看起来还是明确的。目前 3,000TEU 以下的船舶手持订单量有限，仅相当于目前该船型船队的 10%，而且现代化的支线集装箱船舶数量不足。小型集装箱船的拆解量上升，2012 年起，大约 70%被拆解的集装箱船舶属于支线集装箱船。从 2011 年下半年开始，支线集装箱船队规模大幅萎缩，今明两年不会有实质性增长。



此外，集装箱运输网络灵活性有限——受制于港口条件及运输需求，将大型集装箱船舶投放到支线集装箱船航线并不可行。3,000TEU 及以上集装箱船舶在区域内贸易运力的占比一直维持在比较低的水平，有时甚至会低于 30%。如果未来区域内贸易增加，这很可能意味着对小型船的需求增加。

预计未来大型集装箱船舶投入到支线运输市场依然受限，同时区域内贸易会继续增长。支线集装箱船租金不断反弹，有吸引力的资产价格以及可利用的融资将会进一步支持支线型订单，未来的需求看起来也是有支撑的。增加小型集装箱船订单已经在计划中了，只是需要时间来执行。在箱船市场，或许会有“小”惊喜。

来源：克拉克森研究

【7 月份造船业景气月报：全球新接订单跌幅收窄】

2016 年 6 月全球新接订单跌幅收窄。截止至报告发布日，2016 年 6 月份全球新接订单为 212 万 DWT(不考虑期后补计部分)，同比大幅下滑 82%，环比上升 111%(5 月补计后 YoY-90.1%，QoQ -78.1%)。2016 年 1-6 月合计新接订单 1768 万 DWT，同比下滑 67%，未改下滑趋势，但跌幅有所收窄。

三大船型新接订单继续下滑。6 月油轮新接订单为 138.4 万 DWT，同比下滑 82%。本月集装箱船新接订单为 4 万 TEU，同比下滑 54%。截止至报告发布日，本月散货船无新接订单。

2016 年预计全球新接订单 1 亿 DWT。2016 年 1-6 月合计新接订单 1768 万 DWT，同比下滑 67%。我们认为 2016 年航运市场仍处于触底阶段，下滑趋势未改。由于我国设立船舶排放控制区的影响，我们预计 2016 年全球新接订单将达到 1 亿 DWT。

三大船型新船造价指数继续下滑。6 月份散货船、油轮和集装箱船新船造价指数分别为 110 点、146 点和 72 点，同比和环比皆继续下滑，同比分别下降 9%、9%和 10%；环比分别下降 3.0%、2.5%和 2.4%。

主力船型新船造价有所下滑。6 月 VLCC、阿芙拉、好望角和巴拿马新船造价分别为 8800 万、4800 万、4200 万和 2400 万美元，与上月相比分别下降 200 万、200 万、200 万和 75 万美元。

船企盈利面改善仍需等待。6 月主力船型新船造价略有下滑，总体来看船舶造价仍在历史低位。按现在的船价测算，在一段时间内船厂毛利率仍然偏低。

三大造船国本月新接订单环比有所复苏。根据截至报告发布日实时数据，6 月我国新接订单为 36 万 DWT，同比下降 88.4%，环比上升 94.1%。韩国本月新接订单 129 万 DWT，同比下降 72.4%，环比上升 330.8%。日本本月新接订单为 45 万 DWT，同比下降 86.6%，环比上升 237.3%。



中国手持订单同比继续下滑。6 月底中国手持订单为 1.25 亿 DWT, 同比下滑 7%; 韩国本月手持订单为 0.67 亿 DWT, 同比下降 23%; 日本手持订单为 0.66 亿 DWT, 同比上升 4%。

全球新船交付量同比下降。6 月全球新船交付 710 万 DWT, 同比下降 24%。中、日两国本月新船交付量分别为 280 万、117 万 DWT, 同比分别下降 31.0%、20.7%。韩国本月新船交付量为 290 万 DWT, 同比略微上升 0.8%。

目前航运仍处于吸收过剩产能阶段, 受此影响造船行业民船复苏仍需要时间。

从投资机会的把握来看, 受白名单影响, 民船新接订单集中度将进一步提升。我们关注南北船资产整合, 仍建议投资者关注中船防务、中国重工、中国船舶。
注: 以上数据为截止报告发布日的 Clarkson 实时数据, 后期补计可能导致历史数据变更。

来源: 申万宏源

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	212.00	1.5	↑	237.00	5	↑	0.00			364.00	6.5	↑
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	232.00	4	↑	239.00	9	↑	0.00			0.00		
Panama	260.00	0		n/a			n/a			515.00	0	
Singapore	223.00	8	↑	232.00	5	↑	368.00	8	↑	378.00	8	↑
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0	
Tokyo	248.00	-8	↓	258.00	-8	↓	0.00			530.00	20	↑

来源: Bunker Ports News Worldwide

截止日期:

2016-08-05



◆ 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 31 周	第 30 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 137 周	第 136 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,600	8,650	-50	-0.6%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,650	5,700	-50	-0.9%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,650	4,700	-50	-1.1%	
LR1	75,000	4,200	4,200	0	0.0%	
MR	52,000	3,300	3,300	0	0.0%	

截止日期： 2016-07-29

(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	318,000	DSME, S. Korea	2018	BW Group - Singaporean	8,950	
4	TAK	50,000	JMU, Japan	2019	Japanese	Undisclosed	
2	TAK	4,000	POET SB, China	2017	Singaporean	Undisclosed	asphalt/bitumen
2	OFFSHORE		Keppel Nantong China	2018	Jan De Nul Group - Belgian	2,450	TSH Dredger



◆ 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
DAISY K	BC	28,420		2012	Japan	840	Undisclosed	
UNITED FORTUNE	BC	82,600		2011	Japan	1,480	Greek	
MUSTANG	BC	180,000		2016	China	3,250	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
BF COPACABANA	CV	25,775	1,794	2009	China	Undisclosed	Undisclosed	
PONTREMOLI	CV	32,190	2,646	2006	Singapore	400	MSC - Swiss	

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
HYUNDAI SAMHO S791	TAK	300,000		2016	S. Korea	8,400	Euronav	*
HYUNDAI SAMHO S792	TAK	300,000		2016	S. Korea	8,400	Euronav	*
NORTH CONTENDER	TAK	19,925		2005	Japan	1,880	Vietnamese	SUS316
ALSTERSTERN	TAK/CHE	17,080		1994	Germany	570	Undisclosed	

◆ 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
MOONVAZS	BC	22,457	5,586	1983	Japan	250	
CAP STEWART	CV	51,801	16,054	2001	S. Korea	268	
LINCOLN EXPRESS	LVSTCK	1,748	1,446	1987	Denmark	235	

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
APISARA NAREE	BC	18,596	4,423	1996	S. Korea	265	



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
ANKE	CV	42,200	15,100	2002	Poland	292	Delivery full sub-continent range

◆最新航运公告

【共同海损 - 国际海事委员会通过《2016 年约克-安特卫普规则》】

历经 4 年时间的磋商，并经过国际海事委员会国际工作组广泛审查后，于今年 5 月初的国际海事委员会纽约大会上通过了《2016 年约克-安特卫普规则》。

《2016 年约克-安特卫普规则》的通过，结束了自 2004 版规则通过后的 12 年间船东和海事保险人面临的不确定性。2004 版规则不利于船东，相较于完善且易理解的 1994 版规则很少被使用。

针对【《2006 年海事劳工公约》展开集中大检查】

巴黎备忘录成员国的港口国监督将针对《2006 年海事劳工公约》展开集中大检查，目的在于检查船员最低船上工作和生活条件的落实情况。大检查将持续 3 个月的时间，自 2016 年 9 月 1 日起至 11 月 30 日止。

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
2016-08-05	664.06	739.21	6.56	85.618	871.47	60.614	994.36	206.51	16746.0
2016-08-04	664.44	740.04	6.5593	85.635	885.38	60.798	998.84	209.53	16799.0
2016-08-03	661.95	743.31	6.5474	85.3	883.36	60.907	1008.12	211.38	16804.0
2016-08-02	664.51	741.77	6.4925	85.629	876.14	60.625	1007.51	209.47	16676.0
2016-08-01	662.77	740.98	6.4716	85.432	876.12	60.927	997.43	209.67	16797.0
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

(2) LIBOR 数据:

								2016-08-04
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	0.4431		0.4984	0.6123	0.7876		
	6 月期	7 月期	8 月期	9 月期	10 月期	11 月期	12 月期	
美元	1.1582						1.4766	