



全一海运市场周报

2016.08 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2016.08.22 - 08.26)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求总体平稳 多数航线运价趋稳】

本周，中国出口集装箱运输市场总体需求稳中有升，部分航线在运输小高峰支持下市场运价走势趋稳。8月26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705.21点，较上期微跌0.9%；上海出口集装箱运价指数为596.38点，与上期基本持平。

欧洲航线：市场运输需求稳中有升，上海港船舶平均舱位利用率接近满舱。由于市场基本面走强，本月内剩余舱位订舱成交价较上周企稳。据市场消息，9月初初期的舱位已开始执行运价上涨计划，涨幅约为300~400美元/TEU。8月26日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为695美元/TEU，较上期微升0.6%。地中海航线，受区域内主要经济体经济恢复势头疲软影响，货量表现与市场预期差距较大，虽然部分航商采取了停航措施，但船舶平均舱位利用率仅维持在八成左右。由于舱位富余较大，航商仍采取降价销售策略，市场运价继续下滑。8月26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553美元/TEU，较上期下跌6.9%，为本周跌幅最大的航线。

美国航线：北美航线，据美国劳工部24日最新数据显示，美国7月份非农部门新增就业岗位25.5万个，大幅好于市场预期的18万个。此外，美国7月份平均每小时工资环比上涨0.3%，好于预期的0.2%。由于经济基本面良好，市场运输需求平稳上升，美西、美东航线船舶平均舱位利用率均保持在95%以上水平，市场运价出现企稳迹象。8月26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1153美元/FEU、1684美元/FEU，均与上期基本持平。

波斯湾航线：目的地区域主要经济体经济增速趋缓，影响运输需求恢复速度。虽然市场仍有一定程度的运力缩减，但未能显著改善市场供需关系，本周上海港船舶平均舱位利用率小幅回升至85%。部分航商为提升航线运价水平开始推动运价上涨计划，但跟进者寥寥，多数航商仍维持原先价格，市场平均运价仅现小幅提升。8月26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247美元/TEU，较上期上升7.4%。

澳新航线：市场货量未现明显恢复迹象，上海港船舶平均舱位利用率下滑至90%以下。由于市场基本面不佳，部分航商对于9月初的运价上涨计划仍持观望态度，市场订舱运价在小部分航商推涨下出现小幅上涨。8月26日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为361美元/TEU，较上周上升7.1%。



南美航线：市场运输需求总体平稳，供需关系稳定，船舶平均舱位利用率维持在 90%左右。由于市场运价经过自二季度以来的连续上涨后已处于近几年高位，多数航商策略重心转向获取市场份额，本周运价继续盘整。8 月 26 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2711 美元/TEU，较上周下跌 4.3%。

日本航线：本周货量总体平稳，市场运价保持稳定。8 月 26 日，中国出口至日本航线运价指数为 646.52 点，与上周基本持平。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【运输需求持续走弱 沿海运价继续下跌】

本周，沿海散货运输需求整体疲软，运价延续下跌走势。8 月 26 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 1013.60 点，较上周下跌 1.4%。其中煤炭、粮食运价指数下跌，金属矿石、成品油、原油运价指数维稳。

煤炭运输市场：本周，沿海煤炭运输市场继续弱势运行，运价承压下跌。进入 8 月下旬，用煤旺季已步入尾声，南方部分地区气温较前期明显下降，制冷用电需求对煤炭的刺激效应持续减弱，煤炭需求疲软态势逐步显现。伴随后期煤炭消费淡季的即将到来，下游电厂观望情绪日渐浓厚，采购规模明显缩减，沿海煤炭运输市场货源稀缺，成交寥寥。面对低迷的运输需求，运价震荡下行。不过目前仍有部分利好对市场形成支撑，运价下跌幅度较为有限。伴随去产能力度的加大，煤炭资源紧张格局延续，下游电厂库存下降明显。据统计，8 月 26 日，沿海主要电力集团存煤量为 1045.20 万吨，较 7 月份高位下降了近 150 万吨，存煤可用天数仅 14.5 天。同时北方港口大量船舶积压，运力依旧无法得到有效释放，市场在“船少货少”的局面下僵持，运价仍处相对高位。

8 月 26 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1048.87 点，较上周下跌 2.3%。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 32.3 元/吨，较上周五下跌 2.2 元/吨；秦皇岛-张家港（2-3 万 dwt）航线运价为 37.3 元/吨，较上周五下跌 1.8 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 40.3 元/吨，较上周五下跌 2.0 元/吨。华南航线：8 月 26 日，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 39.3 元/吨，较上周五下跌 2.6 元/吨。

金属矿石运输市场：目前钢厂仍维持较高的生产热情，减产动力不足，产量高位运行，尤其山东和河北粗钢产量“不减反增”。受上述情况影响，钢厂仍保持一定的采购规模，铁矿石运输需求较为平稳，运力供需相对平衡。8 月 26 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 910.76 点，与上周持平。



粮食运输市场：本周粮食运输市场未能延续上涨态势，运价遭遇拐点。近期南方饲料厂采购积极性较高，但产地贸易商观望情绪浓厚，到港资源不足导致北方可装货量有限，基本以消耗前期库存为主。8月26日，沿海粮食货种运价指数报收933.20点，较上周下跌0.1%。

油品运输市场：近日来国际油价波动加大，贸易商大部分呈观望心态，加上下游库存持续增加，需求疲软态势尽显，成品油运输需求在今年六月达到高点后缓慢下滑。预计九月之后我国逐渐进入秋收阶段，对燃料的需求可能会缓慢增长，运价或会逐渐回暖。8月26日，上海航运交易所发布的原油货种运价指数为1541.72点，成品油货种运价指数为1306.81点，均与上周持平。

(3) 中国进口油轮运输市场

【原油运价涨跌互现 成品油运价小幅下降】

大宗商品贸易商辉宝公司（Phibro）本周对市场建议在50至55美元之间做空美国基准原油（WTI），布伦特原油现货价在50美元/桶附近转向，周四报49.41美元/桶，比上周四下降2.7%。国际原油运输市场本周成交略有减少，运价交替起伏。其中，苏伊士型船的西非航线、阿芙拉型船的加勒比海短程运价有明显反弹。中国主要进口航线运价低位徘徊。8月25日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）为572.43点，下跌9.5%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场成交冷清，运价低位徘徊。中东出货量偏少，部分期租船投入即期市场，波斯湾地区未来四周可用运力约102艘。加之当前需求较低，油轮日收益已跌至2014年9月以来的最低水平。通常北半球油运市场在冬季会有阶段性复苏，然而市场人士预计今年恐怕难以再现。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波26.5万吨级船运价（CT1）报WS36.92，较上周四下跌12.6%，5日平均运价为WS39.45，较上周下跌0.7%，等价期租租金（TCE）约1.6万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价（CT2）报WS40.80，下降5.4%，5日平均运价为WS41.54，下跌2.3%，TCE平均2.0万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价触底反弹。尼日利亚主要反政府武装“尼日尔三角洲复仇者”本周提议停火，西非货盘有望恢复。由于海洋石油管道修复需要数月时间，并仍有其他反政府组织进行破坏，该国局势并不确定。本周西非至地中海航线运价从WS35（TCE约3000美元/天）反弹至WS47（TCE约8600美元/天）；黑海至地中海运价提升至WS50水平，TCE回到成本点以上，约2600美元/天。另外，随着巴拿马运河扩宽、第一船阿拉斯加至中国货盘于7月下旬起航，苏伊士型船的新货盘正在形成。



阿芙拉型油轮 (Aframax)：运输市场交易略有增多，运价有升有降。跨地中海运价在 WS60 水平低迷不振 (TCE 不足 4000 美元/天)。欧洲其他短程运价也保持上周水平。美国出口货盘以及其他加勒比海出发货盘集中成交，加勒比海短程运价明显反弹，从 WS75 (TCE 约 5000 美元/天) 涨到 WS90 水平。波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价都跌至 WS68，TCE 分别为 6500 美元/天和 8900 美元/天。前七个月，中国从俄罗斯平均日进口量为 102 万桶，占中国市场份额为 13.6%。

国际成品油轮 (Product)：运输市场 LR 型船运价回落，MR 型船运价波动，综合水平小幅下降，成交继续增多。波斯湾至日本航线 7.5 万吨级、5.5 万吨级船运价分别小幅回落至 WS103、WS111，TCE 分别为 1.7 万美元/天、1.4 万美元/天。印度至日本 3.5 万吨级船石脑油运价稳定在 WS103 附近，TCE 为 6200 美元/天。随着中国小型炼厂产量提升，中国成品油出口正在增多。今年 7 月份的柴油出口达到 150 万吨，同比增长 182%，汽油出口 97 万吨，增长 145%。欧洲至美国货盘较多，但运力更多，运价继续下探，3.7 万吨级船欧洲至美东汽油运价最低触 WS80 (TCE 不足 4000 美元/天)，3.8 万吨级船美湾至欧洲柴油运价仍在 WS50 附近 (TCE 依然为亏损 600 美元/天)，欧洲-美东-美湾-欧洲的三角航线 TCE 在 5000 美元/天附近。

(4) 中国进口干散货运输市场

【三大船型涨跌不一 综合指数震荡上行】

本周国际油价冲高回落，电煤运输需求依然强劲，中国进口干散货运价、租金震荡上行。8 月 25 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 546.64 点、522.69 点和 582.58 点，分别较上期上涨 1.7%、1.4% 和 2.1%。

海岬型船市场：本周，海岬型船租金、运价企稳回升。铁矿石价格小幅波动；国内钢厂产能利用率持续提升，达到两个月以来的最高水平；唐山地区环保停产和华东地区 G20 峰会停产限产，钢材库存仍处低位，均推动钢价较上周继续上涨，钢企盈利情况保持良好。海岬型船租金、运价受周一国际原油价格大幅下挫和矿山控制发货节奏的影响，延续上周末向下调整的走势；后半周随着油价企稳、近月 FFA 价格反弹，市场租金、运价周末止跌回升。西澳至青岛航线铁矿石运价周初跌至 4.35 美元/吨，周末回升至 4.60 美元/吨左右。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 4.590 美元/吨，较上周四上涨 3.0%。期租市场，24 日报出 17 万载重吨船，8 月 24-26 日湛江交船，途径西澳回中国还船，成交日租金为 7300 美元。周四，中国北方至澳大利亚往返航线 TCT 日租金为 6757 美元，较上周四上涨 2.0%。大西洋市场运价稳中有升，24 日市场报出 9 月中下旬受载期，巴西图巴朗至青岛航线成交价为 9.35 美元/吨；另有 9 月上旬受载期，南非萨尔达尼亚至青岛航线成交价为 7.30 美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 9.380 美元/吨，较上周四上涨 1.9%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 7.017 美元/吨，较上周四上涨 2.8%。

巴拿马型船市场：本周，巴拿马型船市场租金小幅下挫、运价水平涨跌不一。太平洋市场，印尼煤炭、澳洲和美西粮食货盘成交有限，太平洋市场租金、



运价整体上呈现小幅波动。24 日报出 9.3 万载重吨船，8 月 23-24 日台中交船，经东澳到中国，成交日租金为 6000 美元；23 日报出 7.6 万载重吨船，长江口即期交船，美西往返航次，成交日租金为 5500 美元；另有 7.4 万载重吨船，泉州肖厝即期交船，印尼往返航次，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 TCT 日租金为 5508 美元，较上周四下跌 1.3%；美西至中国北方港口粮食航线运价为 14.807 美元/吨，印尼萨马林达至中国广州航线运价为 4.213 美元/吨，均与上周四基本持平。大西洋市场，受季节性影响，南美粮食运输需求逐渐进入尾声，美湾需求缓慢，市场运价变化不大。19 日报出 9 月上旬受载期，6 万吨货量，美湾到中国，成交运价为 27.0 美元/吨。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 18.144 美元/吨，较上周四微跌 0.4%；美湾到中国北方港口粮食航线运价为 28.318 美元/吨，与上周四基本持平。

超灵便型船市场：本周，超灵便型船太平洋市场由于中国钢材出口货盘增加，消耗区域内运力，印尼煤炭货盘成交活跃，租金、运价均持续上涨。25 日报出 5.7 万载重吨船，新加坡即期交船，途径印尼到中国，成交日租金为 7800 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 6563 美元，较上周四上涨 6.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 5.602 美元/吨，较上周四上涨 2.5%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 6.200 美元/吨，较上周四上涨 2.1%。

来源：上海航运交易所信息部

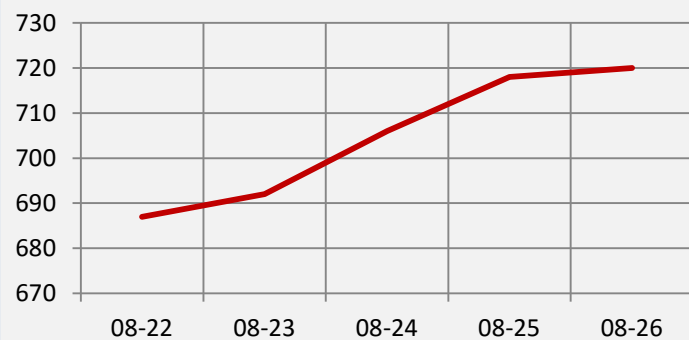
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

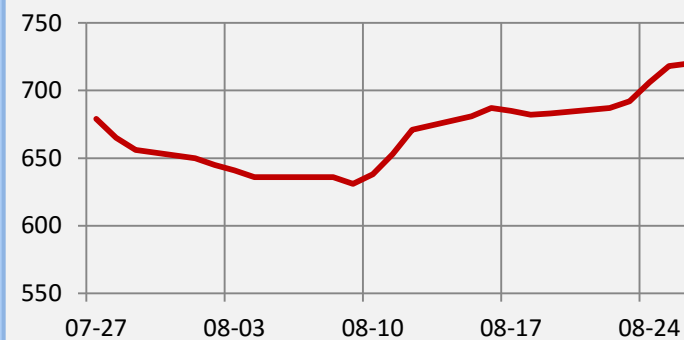
波罗的海指数	8 月 22 日		8 月 23 日		8 月 24 日		8 月 25 日		8 月 26 日	
BDI	687	+4	692	+5	706	+14	718	+12	720	+2
BCI	848	+5	861	+13	910	+49	974	+64	1,001	+27
BPI	721	-6	714	-7	706	-8	700	-6	687	-13
BSI	694	+8	702	+8	706	+4	712	+6	715	+3
BHSI	416	+4	420	+4	425	+5	428	+3	431	+3



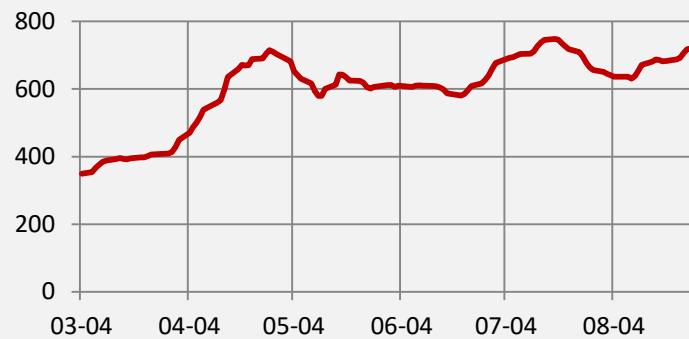
上周 BDI 指数走势



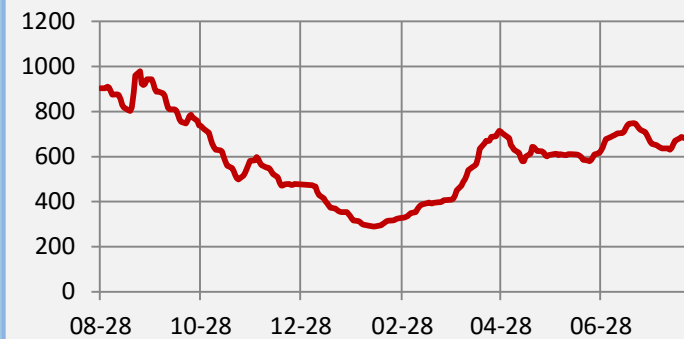
近一个月 BDI 指数走势



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 34 周	第 33 周	浮动	%
Cape (170,000)	半年	8,000	8,250	-250	-3.0%
	一年	7,000	6,500	500	7.7%
	三年	9,000	8,750	250	2.9%
Pmax (75,000)	半年	6,250	6,250	0	0.0%
	一年	6,250	6,250	0	0.0%
	三年	7,000	7,000	0	0.0%
Smax (55,000)	半年	7,750	7,750	0	0.0%
	一年	7,000	7,000	0	0.0%
	三年	6,750	6,750	0	0.0%
Hsize (30,000)	半年	6,000	6,000	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: 2016-08-19

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Aliko Perriotis 2015 60897mt del Spore ppt tct via Indo redel ECI \$9400/d opt WCI \$9650/d - cnr

Anangel Explorer 2007 171926mt del Gib 30/31 Aug tct via Bolivar to Zonguldak redel Passero \$5500/d - Phaethon

Anangel Vision 2007 171810mt del retro Mizushima 18 Aug tct via WAustralia redel Spore-Jpn \$6700/d - Polaris

Antwerpia 2012 81492 dwt dely Fangcheng 29/31 Aug trip via Indonesia redel Japan \$5,250 daily - ED&F Man



全一海运有限公司



AP Astarea 2012 57553 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel China intention coal \$7,800 daily - Tongli

Asia Pearl VIII 2009 35283 dwt dely Icdas prompt trip via Black Sea redel Nigeria \$9,000 daily - Grand West

Assimina II 2007 30541mt del Recalada ppt tct redel NCSA \$5500/d - Cargill

Athos 2009 33044mt del PG spot tct redel China \$3000/d - cnr

Beks Nazik 2012 57347mt del Spore 28 Aug/01 Sep tct via Indo redel SChina w/coal \$7650/d - CRC

Bonanza YR 2006 76453mt del CJK spot tct via NoPac redel China \$5500/d - Glencore

Bregaglia 2016 87000mt del Yantai ppt tct via NoPac redel Bin Qasim w/grain \$7000/d - Aquavita

Bulk Peru 2011 57937mt del ECSA ppt tct redel Med \$8500/d - cnr

C Vision 2008 173723 dwt dely Singapore prompt trip via Brazil redel Singapo re-Japan \$6,300 daily - SwissMarine

Clipper Excelsior 2014 66000mt del Brazil ppt tct redel China \$10500/d+\$150k bb - MUR

Conti Peridot 2011 57001mt del Spore ppt tct via Indon w/coal redel CJK \$7000/d or SChina \$7250/d - Naval Bulk - <corrects Aug18>

Copernicus N 2010 93062mt del Amsterdam 27/30 Aug tct via USG and Red Sea redel Passero w/grain \$6500/d - cnr

Corsair 2001 35062mt del Canakkale ppt tct via Black Sea and Red Sea redel PSaid \$8000/d - cnr

Crimson Queen 2014 58140mt del Spore ppt tct via Indo redel full India \$8500/d - Norvic

Cymona Energy 2012 74867mt del SWPass 01/10 Sep tct redel Spore-Jpn \$11000/d+\$270k bb - cnr



全一海运有限公司



Cyrenaica G 2012 58923mt del USG end Aug tct redel Peru-Chile w/grain \$15000/d - K-Line

Delmar 2011 81502mt del Haldia 25/30 Aug tct via India redel China w/iron ore \$6250/d - Jaldhi - <recent>

Densa Panther 2011 57631 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel China intention coal \$8,500 daily - Tongli

Dubai Crown 2005 55338 dwt dely CJK 31 Aug/03 Sep trip via East Africa redely passing Maputo \$6,000 daily first 60 days \$7,500 balance - cnr

Emma Bulker 2010 31887mt del Changzhou ppt tct redel PHedland \$5300/d - cnr

Epson Trader I Cargill relet 2009 82331mt del aps Murmansk - DAMICO - <corrects bb Aug18 to \$75k>

Evanthia 2001 74297mt del Xiaocuo spot via Indo redel China \$5000/d - Chinese chs - <fixed Aug19>

Ever Progress 2012 56592mt del Spore ppt tct via Malaysia redel NChina w/bauxite \$7700/d - Winning

Formentera 2011 34735mt del Kristiansand ppt tct redel MissRvr w/cement \$9500/d - WBC - <last week>

Great Scenery 2002 47760mt del CJK ppt tct via CIS Pacific redel SKorea \$5750/d - cnr

Hakata Queen 2016 60481 dwt dely Odense prompt trip via Ventspils redel US Gulf intention pigiron \$6,000 daily - Phaethon

Hampton Bridge 2013 76847 dwt dely Ijmuiden spot trip via Kamsar redel China \$10,250 daily - Refined Success

Hanjin Chiba 2014 55899mt del SKorea ppt for one NoPac rv redel Spore-Jpn abt \$7800/d - cnr

Idee Fixe 2015 63458mt del Brazil ppt tct redel ECI-Bangladesh \$10350/d+\$140k bb - PCL

Ikan Bagat 2010 83476mt del Haldia spot tct via ECSA redel Spore-Jpn w/grain \$6550/d - cnr



全一海运有限公司



Ikaria Angel 1999 46667 dwt dely Canakkale end Aug trip via Black Sea redel West Africa \$10,250 daily - cnr

Jin Tai Feng 2012 93758mt del Qingdao ppt tct via Weipa redel China \$5750/d - Rio Tinto

Jumeirah Beach 2014 32352mt del Brazil ppt tct redel USG \$5750/d - Weco Bulk

Lemessos Lion 2012 74933mt del USG 01/10 Sep tct redel Spore-Jpn \$11000/d+\$270k bb - cnr

Levan 2006 53688mt del Spore ppt via Indo redel China w/coal \$6500/d - cnr

Luisia Colossus 2010 55455mt del Jpn ppt via NoPac redel Spore-Jpn \$7000/d - MUR

Minoan Courage 2004 76801mt del ECSA Aug cancel tct redel Spore-Jpn \$7600/d+\$260k bb - cnr

Minoan Grace 2012 56709mt del PG ppt tct redel EC India abt \$6000/d - cnr

Nan Xin 7 2001 73060mt del ECSA 01/10 Sep tct redel Spore-Jpn \$7500/d+\$275k bb - Panocean

Navios Sun 2005 76619mt del ECSA 04/07 Sep tct redel Skaw-Passero w/grain \$7000/d - Azure

Nin Xin 7 2001 73801mt del Santos 01/02 Sep tct redel Spore-Jpn \$7500/d+\$275k bb - Panocean

Ningbo Whale 2012 75500mt del Yangjiang 29/30 Aug tct via Indo redel Malaysia \$5250/d - cnr

Nord Emperor 2010 55692mt del Gijon ppt tct redel WAfrica intend Abidjan w/clinker \$12000/d - ED& F Man Shipping

Ocean Life 2003 75318mt del Dongfang 26/30 Aug tct via Indo redel Philippines \$5500/d - DAmico

Podhale 2005 38056mt del Recalada ppt tct redel Baltic w/Kaliningrad \$6750/d - HBC



全一海运有限公司



Prabhu Shakti 2009 83690 dwt dely Nagoya spot trip via No Pac redel Taiwan intention grain \$6,000 daily - cnr

RHL Catalina 2002 53553mt del CJK ppt tct redel Vietnam w/steels \$7500/d - Chun An

SBI Hydra 2015 61115 dwt dely Kolsichang prompt trip via Indonesia redel China intention coal \$7,300 daily - Cross Ocean

Sea Pegasus 2014 81715 dwt dely EC South America 10/20 Sep trip redel Singapo re-Japan intention grain \$7,500 daily plus \$250,000 bb - Bunge

Sea Pegasus 2014 81715mt del Bin Qasim spot tct via ECSA redel Spore w/grain \$6650/d - cnr

St Andrew 2010 32688mt del Lanshan ppt tct redel Med abt \$5100/d 65d \$7000/d bal - cnr

Star Athena 2012 57809mt del Spore ppt tct via Indo redel India w/coal \$9450/d - cnr

Star Markella 2007 82594mt del Fangcheng 28/31 Aug tct via WCAustralia redel China w/iron ore \$6250/d - Raffles

Star Theta 2003 52425mt del Bejaia ppt tct via Alicante redel Lome abt \$12000/d - Cofco Agri

Startrader 2001 76600mt del aps Indo ppt tct redel Korea \$6000/d+\$100k bb - Phaethon

Strategic Alliance 2014 39841mt del Recalada ppt tct redel NCSA \$6000/d - Cargill

Sudestada 2010 75700mt del Beilun spot tct via NoPac redel Vietnam abt \$5500/d - ADMI

Teng Hang 2011 35022 dwt dely Kandla prompt trip redel EC India intention granite \$5,500 daily - Joint Faith

Topaz 2004 75499mt del Paranagua 01/05 Sep tct via ECSA redel SEAsia w/grain \$7300/d+\$230k bb - Omega

Tycoon 2000 74717mt del USG 01/10 Sep tct redel China w/grain \$9300/d+\$240k bb - ADMI



Very Maria 2001 73910mt del Yosu spot tct via NoPac option USG redel Spore-Jpn \$4500/d - Oldendorff

Vijitra Naree 1997 28646mt del Abidjan ppt tct redel India \$8500/d - cnr

Vita Harmony 2009 58129 dwt dely Xiamen prompt trip via Indonesia redel India intention coal \$8,000 daily - cnr

Yasa Fortune 2006 82849mt del ECSA 17/19 Sep tct redel Spore-Jpn \$7900/d+\$290k bb - cnr

(2) 期租租船摘录

Amoy Action 2010 56873mt del NChina ppt 7-9 mos redel wwide \$6750/d - Pacific Bulk

CP Chongqing 2016 64000mt del CJK end Oct 10-12 mos redel wwide \$7500/d - cnr

CP Guangzhou 2015 63608mt del Bangladesh mid Aug 10-12 mos redel wwide 112% BSI - Siva Bulk

Mino an Grace 20 12 56 70 9 dwt dely Fujairah pro mpt 4 /6 mo nths trading redel wo rldwide \$6,600 daily - cnr

4. 航运市场动态

【全球贸易低迷 航运业期待转机】

航运业处于全球贸易市场的前沿，是国际经济走向的晴雨表。近年来，全球贸易呈现持续低迷态势，受此影响，航运业普遍陷入惨淡经营。

航运巨头马士基近期发布报告称，今年二季度，马士基航运平均运价降低 24%，跌至历史低位，亏损达 1.51 亿美元，比 2015 年同期下滑 6.58 亿美元。

需求减少加上全球航运市场运力过剩，导致运价大跌。马士基航运二季度报告显示，由于燃油价格下降、市场需求增长疲软及运力过剩等因素，在 2016 年第二季度平均运价持续下跌。



世界贸易组织 4 月发布的全球贸易报告预测，今年全球贸易增速预计仅为 2.8%，继续低于过去 30 年来 5% 的平均水准。至此，全球贸易增速将连续 5 年低于 3%，是自上世纪 80 年代以来“最糟糕”的时期。

在全球贸易增长并未出现显着起色的情况下，航运界只能努力消化运力。马士基航运大中华区总裁丁泽娟告诉记者，马士基航运暂停了 2016 年的新造船计划。马士基航运第二季度货量增长 6.9%，运力增长仅 2.2%。

然而，全球集装箱运输市场的运力增长仍然快于需求增长。据统计，全球集装箱航运市场需求增长在 2% 左右，而运力增长为 6% 左右，运力增长仍然有待进一步控制。

与此同时，航运市场的低迷加快了船舶拆解的进程。报告指出，今年将有约 1000 艘船只被拖至海滩，在被肢解后当废铁出售，这些船只的累计载重量达到 5200 万吨。

来源：国际日报

【劳氏：集装箱运量增长未能推涨运价】

虽然全球经济有所复苏，货量也随之增长，但眼下船东并未得到好处，运价的低迷使货主和揽货人继续受益。

在全球排名前 20 的集运船东中，有 11 家已经发布了业绩，除了规模相对较小的万海航运收入实现增长以外，其余 10 家收入全部下跌，跌幅在 17% 至 30% 之间。而根据 Container Trades Statistics 的统计，2016 年上半年全球集运箱量增长了 4.2% 左右，但在这 11 家航运企业中，仅有两家达到或者超过这一数字，这意味着其余 9 家的市场份额均在下降。

单箱收入方面，韩进海运和川崎汽船下滑最大，单箱收入分别下跌了 186 美元和 120 美元。马士基航运跌幅最小，下跌 11 美元。

航线方面，除了亚洲至南美东岸的运价小幅上涨了 114 美元至 2832 美元/天外，其他航运运价同比全部下跌。然而，这条航线上的货量跌幅严重，上半年同比下跌了 16%。货量增长最大的航线是亚洲至大洋洲，贸易量增长了 9%。总的来看，14 条主干航线上的货量在上半年增长了约 2.6%。

目前，航运企业也正在适应这种缓慢的增长，除了利用大船以外，航运企业也找到了其他提高仓位利用率的办法，他们选择需求疲软的月份，集中报废小船，从而为新航线腾出空间。



全一海运有限公司



根据德鲁里的研究，东西贸易航线上，去程货的装载率在二季度提高到了 90%，而 2015 年同期为 86%。但这些都不足以提高运价。通常情况下，当装载率达到 90% 以上时，航运企业推升运价的成功率就越高，但在增速缓慢的情况下供需面对于运价的影响减小，货主和揽货人因此受益。

市场如今处在一个微妙的平衡状态，给予航运企业犯错的空间十分小，要想保持稳定的收入将变得十分困难。

来源：中国航贸网

【德鲁里：亚洲—北欧航线贸易需求放缓】

据航运咨询机构德鲁里 (Drewry) 提供数据显示，今年三季度，航运市场旺季不旺，亚洲—北欧航线贸易需求放缓。

今年三季度旺季货运量增长趋势并不强劲，西行船舶的负载量也维持在 90% 多水平。

今年二季度，亚欧线西行箱运量同比增长 1.8%，一季度增长为 1.2%。从今年三月份开始，同时，今年 4 月受益于 3 月强势收益，其箱运量抬升 7.7%，但在 5 月和 6 月则出现轻微下滑趋势，截至 6 月底箱运量同比下滑 2%，

德鲁里表示，原本三季度亚洲—北欧航线贸易应该是旺季，但是目前看该地区贸易需求放缓。

来源：中国航贸网

【航运市场供大于求没有根本性改善】

被称为航运业“道琼斯指数”的 BDI (波罗的海干散货指数) 指数，是全球经济的晴雨表之一。自今年 2 月 10 日创下 290 点的历史新低点后，BDI 指数最近 6 个多月来一路攀升，目前已经攀升至 600 点上下，尽管仍有波动，但让市场看到了经济回暖的希望。不过，业内人士指出，由于行业基本面没有根本性改善，船舶运输仍将供大于求，BDI 指数中长期继续上涨乏力。同时，应理性看待 BDI 指数的变化，坚定去产能，同时加快航运与金融业的融合发展。

全球大宗商品利好 推动 BDI 反弹

BDI 指数是由多条国际主要航线的租金价格加权计算而成，统计的大多为散装原材料的运费。散装船运又以运输铁矿石、煤炭、钢材、粮食谷物等民生物资和工业原料为主，营运状况与全球经济景气荣枯、原材料价格高低息息相关。业内普遍认同，该指数受各国财政政策左右较小，比较能真实地反映全球



经济状况。

最近几个月，BDI 指数一路反弹，从 290 点最高攀上 600 点上下，最高达到 748 点。卓创资讯分析师张欣欣认为，近期 BDI 指数的上涨一定程度上代表了经济短期内的复苏。

中投顾问高级研究员申正远分析，前期 BDI 的持续下跌是全球经济下行压力大的反映，国际贸易相对低迷，原物料行业不景气，大宗商品运输需求下降，多数航线运价也在下降。进入今年以来，受到传统淡季以及环保压力下主要港口发货量减少的影响，市场低迷态势持续加重，运价不断走低屡创历史新低，BDI 一度连续 8 天低于 300 点运行。

而近期 BDI 大幅上涨则受到了三方面因素影响：一是全球经济缓慢复苏；二是国际大宗商品贸易活跃，促使航运业的需求有所改善；第三，在过去一年多 BDI 指数已经走到历史新低点，在技术上也有很强的反弹修正要求。

业内普遍认为，大宗商品市场发力对 BDI 指数的带动作用尤其明显。今年以来，国际市场上石油、黄金、有色金属等大宗商品价格走高，“黑色系”大宗商品期货价格就连续涨停。螺纹钢期货主力 1610 合约在 4 月 21 日的成交金额甚至超过了 A 股沪深两市当日成交总额。大宗商品市场中领涨的品种主要为“黑色系”，与 BDI 相关的铁矿石是带动 BDI 指数上涨的重要因素。

大宗商品利好还推动了造船厂的订单。工信部近日发布的数据显示，今年 1 到 6 月，全国新承接船舶订单量 1620 万载重吨，同比增长 44.7%，较一季度提高 20.8 个百分点。而去年全年，我国造船新承接船舶订单量为 3126 万载重吨，同比下降 47.9%。

行业基本面未改观 BDI 攀升乏力

不过，不少业内人士并不看好 BDI 能中长期走“牛”。他们认为，行业的基本面并没有显著改善，当前的上涨除了季节性因素，更有近期大宗商品暴涨的投机成分在其中。

近期，自 7 月 18 日创下 748 点的高位后，BDI 便开始了持续的回落态势。这和全球经济发展进程放缓、国际贸易疲软等因素是分不开的。铁矿石库存增加使得干散货进口活动也逐步降温，为 BDI 的一路走低提供了基本面的理由。

“BDI 指数回升是短期需求回升拉动，难以持续，后续干散货运输需求仍将处于低位，运价上涨乏力。”上海国际航运研究中心秘书长真虹认为。一位在天津从事国际干散货运输的人士也表示，随着南美粮食运输高峰期的结束，国际海运费回落的概率较大，届时 BDI 指数也有可能回落。



记者日前走访了上海国际港务集团、中远海运集团等单位，其相关负责人也认为，当前上涨态势仅仅是低位反弹，并不改变国际航运市场的整体低迷态势。航运业内通常认为，BDI 跌破 1600 点后，航运公司是在亏损运营。目前的 600 多点相较于航运市场景气时 2000 多点的水平，处在历史低位，并不足够有说服力。整体而言，船舶运输仍旧供过于求，干散货运输需求不高，船舶过剩。

从国内中长期形势来看，经济下行压力依然较大，在大宗商品热炒下，部分落后产能死灰复燃并不能改变供需关系，钢材需求不断下降，钢铁和煤炭产能过剩依旧严重，钢材出口还受到国外反倾销限制。

虽然国务院发布的钢铁和煤炭行业化解过剩产能的意见中，均提出了从 2016 年开始，压减粗钢产能 1 亿到 1.5 亿吨，退出煤炭产能 5 亿吨。不过，由于受到破产机制带来的债务危机以及裁员的社会反应等因素影响，我国钢铁、煤炭行业去产能之路漫长。再考虑到煤炭消费还受到环保压力的影响，铁矿石、煤炭运输需求仍将持续低迷，市场运价也将长期在低谷运行，这些都不足以为 BDI 指数反弹提供支撑力。

而从国际形势看，需求方面也没有明显起色。世界贸易组织指出，全球经济仍有下行风险，2016 年全球贸易增速可能将连续第五年低于 3%。

世界航运业巨头丹麦马士基集团发布的二季度财报显示，期内净利润 1.18 亿美元，同比下跌 89.1%；季度收益 88.6 亿美元，同比跌 15.8%。其中，马士基航运季度基本亏损为 1.39 亿美元，而去年同期录得 4.99 亿美元盈利；马士基石油录得 1.3 亿美元盈利，但较去年同期跌 40.1%。

坚定去产能步伐 加快航运与金融融合

根据兴业证券的测算，按照目前市场的船舶状况，BDI 的现金保本点为 1000 点，盈亏平衡点为 1550 点，因此 BDI 在现金保本点以下的短期弹性很大，但继续向上并且维持的可能性较小。

面对 BDI 指数今后一段时期的走势，业内人士建议，决策部门应理性认识和判断 BDI 指数的参考价值，妥善使用服务于决策。有专家表示，不能因为 BDI 指数的上涨而盲目乐观，避免误读从而作出错误的决策。目前，全球都面临着经济结构调整的压力，传统工业对经济的支撑作用正在减弱，而服务业对经济的贡献率不断上升。随着全球经济结构朝着知识经济的方向发展，信息、知识的作用被不断放大。在这种情况下，基于大宗商品原材料价格的 BDI 指数的参考意义甚至有可能下降。

值得注意的是，我国大宗商品价格近期暴涨除了透露出巨大的交易风险，也让落后产能看到了复产的机会。从当前形势看，应警惕这种状况“抬头”，毫不动摇地推进去产能、去库存、去杠杆、降成本、补短板，为换取经济的长期发展赢得空间与时间。



我国造船业产能过剩问题由来已久。今年初五洲船舶的破产清算成为造船业“寒冬”中第一家破产倒闭的国有船企。上海国际航运研究中心市场分析师韩军表示，全球航运企业大部分都面临盈利下滑甚至亏损的局面，这使航运企业很难有足够的新船订单给造船企业，从而导致造船行业的订单量下滑明显、企业经营压力加重。因此，深入推进造船业的去产能刻不容缓。

另外，要注意国际市场的新变动，加快国内航运业与金融业的融合。目前有多家机构有兴趣收购编制 BDI 指数的伦敦波罗的海交易所，这与航运市场不景气连带该交易所收益下滑相关，而新加坡交易所有望在竞购中胜出。一旦竞购成功，新加坡交易所的衍生品业务将得到加强和补充，尤其是航运衍生品。

专家认为，我国应从新加坡交易所的竞购动机中得到启示，加快国内航运与金融业的有机融合，积极开发航运金融衍生品。这既可使航运企业获得良好的金融服务，也有利于银行等金融机构的发展。而且，合理利用金融衍生品还可以更好地帮助航运企业规避风险，提高市场竞争力。

来源：经济参考报

5. 船舶市场动态

【最大民营船厂扬子江船业裁员 8000 人】

财新记者从知情人士处独家获悉，中国最大的民营船厂扬子江船业（BS6.SGX）正通过裁员来渡过低迷的市场环境。

扬子江船业在新加坡上市。财新记者掌握的材料显示：扬子江船业在去年进行的数轮裁员中已经裁去 6000 人，员工总数已由 28000 人降至 22000 人。扬子江船业计划在今年年底前继续裁员 2000 人。

一位被扬子江船业解雇的工人向财新记者表示，他所在的钳工班组一共有 10 人，公司采用不记名投票的方式让班组成员投票让谁离开，得票数最高的两个人被公司解雇。该工人还表示，被解雇后他现在在船厂附近以开专车谋生，收入比以前在船厂上班还要高一些。

“这样的裁员方式虽说很残酷，但这也是公司为了适应恶劣的市场环境而不得已作出的选择。”一位扬子江船业内部人士向财新记者表示。

扬子江船业集团董事长任元林 8 月上旬在接受知名海事媒体 Seatrade Maritime 采访时指出，今年上半年，虽然造船业持续衰退，但扬子江船业集团依然维持了盈利，这主要归因于裁减人员、多元化经营以及合理化等一系列成本削减措施。



全一海运有限公司



任元林还向 Seatrade Maritime 表示，扬子江船业未来还将抛售一些和造船主业无关的非核心资产以换取现金流，包括房地产资产。

扬子江船业创立于 1956 年，并于 2007 年在新加坡上市，筹集资金 55 亿元，成为第一家到海外挂牌的中国民营造船企业。目前，扬子江船业旗下有江苏新扬子造船有限公司、江苏扬子鑫福造船有限公司和江苏扬子江船厂有限公司 3 家造船企业，分布于长江下游江苏省境内的靖江和泰兴市沿江，年造船能力达 600 万载重吨，是中国最大民营船厂之一。

截至今年 6 月底，扬子江船业手持订单量共计 89 艘（共计 428 万载重吨）、金额 47 亿美元，包括 38 艘集装箱船、47 艘散货船、2 艘液化天然气船和 2 艘大型液化气体运输船。手持订单量排名中国第一、世界第四。

虽然拥有庞大的手持订单规模，但扬子江船业的业绩却受市场环境影响大幅下滑。其发布的半年报显示，上半年扬子江船业实现收入 57 亿元，同比下滑 35%；净利润 8.63 亿元，同比下滑 50%。

今年上半年，中国造船市场寒意依旧。中国船舶工业行业协会数据显示：1-7 月份，全国造船完工 1920 万载重吨，同比下降 15.4%。承接新船订单 1768 万载重吨，同比增长 26.2%。7 月底，手持船舶订单 11728 万载重吨，同比下降 14.2%。

新船订单虽同比上升，但其中有很大一部分是来源于淡水河谷委托中国三大国有船东运营并建造的 30 艘 40 万吨级超大型矿砂船（约合 1200 万载重吨）订单，如果去除这笔订单，则中国 1-7 月份承接的新船订单仅 568 万载重吨，同比下滑 60%。而淡水河谷订单多数流入国营船厂之手。

市场寒流之下，中国民营船厂处境艰难。去年至今，东方重工、正和造船、明德重工、浙江造船、五洲船舶、太平洋海工、舜天船舶等知名船厂纷纷破产。大洋造船、国裕船舶、熔盛重工则已经停产，处于破产边缘。

扬子江船业同样处境艰难，其上半年共有 11 艘船舶惨遭撤单，其中有 8 艘为在建船舶，扬子江船业不得不将这些船舶以非常低的价格转卖给第三方。

任元林向 Seatrade Maritime 表示，民营船企很难从银行获得预付款保函，而没有预付款保函，船东不可能在该船厂下单造船。此外，新造船价格远不足以让船企能够维持合理的利润率，更不用提船东拖欠付款导致的越来越高的风险。“中国造船业的持续衰退至少将持续至 2017 年，目前尚未出现任何稳定回升的积极迹象。”任元林说。

一位民营造船企业负责人向财新记者表示：许多造船企业为了维持开工和人员稳定，在微利、无利甚至是亏损状态接单造船。就算如此，船企也要面对苛刻的付款条件，需要垫付大量资金造船，如果没有强大的资金支持，订单能否生效、生效后工期能否保证，都是未知数。



任元林曾是坚决反对低价接单的船厂负责人，但是今年他的态度已经发生了转变。他在 8 月中旬接受英国《劳氏日报》采访时表示，为了维持船厂的运营，扬子江现在会去承接一些毫无利润甚至亏损的订单。船舶经纪商数据显示，扬子江船业今年接获的 1800 箱支线集装箱船，每艘造价仅为 2200 万美元（约合 1.46 亿人民币），比此前的市场价要低 500 万美元（约合 3328 万元人民币）。

业内人士向财新记者表示，中大型民营船厂目前处境尤为艰难，在和国营船厂竞争大型船舶订单中，民营船厂常常落败，因为国营船厂能获得大量政府财政补贴，所以价格优势明显。

来源：财新网

【7 月份全球船企新签订单同比暴跌 84%】

最新消息获悉，克拉克森公布最新数据：7 月份全球船企新签订单仅 25 艘同比暴跌 84%；新造船价格均有所下降，7 月份散货船、油轮和集装箱船新在造船价格指数为 110、144 和 71，环比分别下降 0 点、2 点和 1 点。

全球新签订单 25 艘

克拉克森最新数据统计显示，2016 年 7 月份全球船企新签订单 25 艘、共计 2026703 载重吨。与 2016 年 6 月份全球新签订单 56 艘、共计 2250950 载重吨相比较，数量环比减少 31 艘，载重吨环比下降 9.95%。与 2015 年 7 月份全球新签订单 157 艘、共计 10726009 载重吨相比较，数量同比减少 132 艘，载重吨同比下跌 81.10%。

从船型上来看，集装箱船 5 艘，共计 70000TEU；油船 6 艘，共计 1208000 载重吨；海工船 6 艘，共计 61543CGT；其他船型 8 艘，共计 146039CGT。从订单类型来看，集装箱船新签 5 艘超巴拿马型集装箱船；油船新签 4 艘 VLCC 和 2 艘小型油船。

7 月份完工量下跌 35.06%

数据显示，2016 年 7 月份全球船厂共交付新船 113 艘，共计 5992279 载重吨。与 2016 年 6 月份全球新船交付订单 174 艘、共计 9253238 载重吨相比较，数量环比下跌 35.06%，载重吨环比下降 35.24%。与 2015 年 7 月份全球船厂共交付新船 219 艘，共计 9047286 载重吨相比较，数量同比下降 48.40%，载重吨同比下降 33.77%。



从船型来看，本月散货船的交付数量为 37 艘，共计 2826322 载重吨；集装箱船的交付数量为 7 艘，共计 71951TEU；油船的交付数量为 13 艘，共计 1316513 载重吨；化学品船的交付数量为 13 艘，共计 498570 载重吨；液化气船 8 艘，共计 651705 立方米；海工船 23 艘，共计 49776 载重吨；其他船型 12 艘，共计 96972 载重吨。

新造船价格均有所下降

数据显示，7 月份散货船、油轮和集装箱船新在造船价格指数为 110、144 和 71，环比分别下降 0 点、2 点和 1 点。

7 月份，散货船新造船价格持平于 6 月，其中好望角型(176/180KDWT)、巴拿马型(75/77KDWT)、大灵便型(61/63KDWT)、灵便型散货船(32/35KDWT)价格分别为 4200 万美元、2400 万美元、2225 万美元和 1950 万美元；油船价格环比上月下跌，其中 VLCC(315-320KDWT)价格下跌 200 万美元至 8600 万美元、苏伊士型(156-158KDWT)价格为 5675 万美元和阿芙拉型(113-115KDWT)价格为 4675 万美元，均下跌 125 万美元，巴拿马型(73-75KDWT)价格为 4200 万美元，下跌 25 万美元、灵便型(47-51KDWT)价格为 3325 万美元，持平于上月。集装箱船价格下跌，其中 16000-16500TEU、10000TEU、4800TEU、1850-2100TEU 和 1000-1100TEU 分别下跌 200 万美元、200 万美元、50 万美元、100 万美元和 25 万美元至 1.265 亿美元、9250 万美元、4350 万美元、2350 万美元和 1675 万美元。

7 月新船订单综述

数据显示，7 月份全球新船订单 25 艘，合计 699324CGT，其中中国 10 艘，22.79 万 CGT，日本为 8 艘，计 34.04 万 CGT，韩国为 1 艘，计 2.16 万 CGT。修正总吨分别占全球新接订单量的 32.59%、48.68%和 3.09%。

本月相较上月，新签订单大幅下降，三大船型订单情况依然不理想。7 月份新签订单量 25 艘，修正总吨环比上月下跌 31.81%，中日两国所占比例均有所增加，韩国船厂所占比例有所下降。本月中国新签 10 艘、日本 8 艘、韩国 1 艘，中日韩订单均大幅下降。

根据国际船舶网数据统计，在具体船型订单方面，三大船型 11 艘，本月各船型订单量均有所下降。集装箱船新签订单 5 艘，全部为日本船厂获得；油船新签订单 6 艘，全部为中国船厂获得；海工船新签订单 6 艘，中国获得 2 艘，罗马尼亚船厂获得 3 艘和越南船厂获得 1 艘。从上述数据来看本月新签订单状况依然处于低位水平，市场整体情况依旧严峻。从数据统计来看，本月新签订单数量环比下降 55.36%，同比下跌 84.08%；载重吨环比下降 9.95%，同比下跌 81.10%。

来源：中国航贸网



【孟加拉国航运拟收购 16 艘二手散货船 扩大煤炭进口】

孟加拉国航运公司 (BSC) 计划在未来两年里进行散货船船队扩张项目，拟收购多达 16 艘二手散货船，从而获得政府运输机遇。

据贸易风消息，该公司正在寻求收购多达 16 艘二手散货船，包括 6 艘 50000-80000 载重吨散货船以及 10 艘 10000-15000 载重吨沿海散货船。这些船舶预计都将与孟加拉国电力公司签订长期运输协议。其中较大的散货船将负责从远东运输煤炭，沿海散货船将被部署用于国内沿海煤炭驳运服务。

未来两年，孟加拉国预计将从年均 300 万吨煤炭进口量基础上，扩大进口量至年均 2000 万吨。其中很大一部分进口的煤炭将用于 1320 兆瓦的朗帕尔电厂。

BSC 有关官员表示，拟收购详细计划预计在未来两个月内完成，并将在政府批准后公布。不过，该公司尚未透露投资预期值。船舶经纪人称，BSC 预计将在未来 2 年里斥资 7500 万收购船舶。

来源：贸易风

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	247.00	3.5	↑	273.50	5	↑	0.00			422.50	0	
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	260.00	5	↑	267.00	5	↑	420.00	10	↑	430.00	10	↑
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0	
Tokyo	0.00			0.00			0.00			0.00		

来源：Bunker Ports News Worldwide

截止日期：

2016-08-26



◆ 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 34 周	第 33 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,150	4,150	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 140 周	第 139 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,600	8,600	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,650	5,650	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,650	4,650	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: 2016-08-19

(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	Japan Marine United, Japan	2018	JX Ocean - Japanese	Undisclosed	
1	TAK	300,000	Japan Marine United, Japan	2018	Kyoei Tanker - Japanese	Undisclosed	
2	TAK	6,000	Zhejiang Shenzhou, China	2017	Sinanju Tankers - Singaporean	Undisclosed	Daihatsu M/E



◆ 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
WAN YANG 36	BC	38,183		2011	China	580	Chinese	at auction
C. BLOSSOM	BC	179,185		2009	S. Korea	1,900	S. Korean	en bloc each **
C. ATLAS	BC	179,185		2009	S. Korea	1,900	S. Korean	
MONEGASQUE ECLAT	BC	176,995		2006	Japan	1,450	S. Korean	en bloc each ***
TIGERLILY	BC	176,995		2006	Japan	1,450	S. Korean	
JS LOIRE	BC	63,301		2012	China	1,250	Undisclosed	en bloc each ****
JS RHIN	BC	63,500		2012	China	1,250	Undisclosed	
ALTIS	BC	26,472		1993	Japan	165	Syrian	
AROMA	BC	28,509		2009	Japan	675	Undisclosed	
OCEAN KING D	BC	47,314		2001	Japan	350	Greek	
JIN BI	BC	48,220		2000	Japan	380	Chinese	
TEMARA	BC	53,410		2007	China	500	Undisclosed	
UNITED JALUA	BC	53,414		2010	Vietnam	575	Undisclosed	
E. R. BARCELONA	BC	55,783		2010	Vietnam	845	Greek	
OCEAN LIFE	BC	75,318		2003	Japan	530	Chinese	
NORTH PRINCE	BC	75,542		1999	Japan	365	Chinese	
CORONADO	BC	75,706		2000	Japan	400	Chinese	
MIGHTY SKY	BC	81,502		2010	Japan	1,400	Singaporean	
ORIENTAL ANGEL	BC	95,000		2013	Japan	1,650	European	
SHIN HEIRYU	BC	203,315		2003	Japan	1,040	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
DELPHINUS	CV	6,850	603	1997	Turkey	62	Undisclosed	at auction
UASC UMM WASR	CV	112,171	9,034	2014	S. Korea	8,000	U. S. A	incl. TC till Middle 2018
MSC CRISTINA	CV	148,775	13,102	2011	S. Korea	12,500	Chinese	INCL. TC TO MSC UNTIL 2027 AT \$60.250/DAY
MERKUR CLOUD	CV	22,026	1,608	1996	Germany	200	Far East	



全一海运有限公司



CATENA	CV	23,294	1,740	2009	China	870	German
MARE CARIBICUM	CV	52,196	4,038	2000	S. Korea	460	Onex - U. A. E

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
GLOBAL PIONEER	GC/MPP	30,537	1,829	2002	China	360	Undisclosed	100t CR, at auction

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
ST. MARIEN	TAK	51,218		2007	S. Korea	1,775	S. Korean	en bloc each *
ST. JOHANNIS	TAK	51,218		2007	S. Korea	1,775	S. Korean	
LYUBOV RYL	TAK	6,195		2010	China	Undisclosed	Undisclosed	
NORD THUMBELINA	TAK	38,461		2006	China	1,400	European	
GREAT WHITE	TAK	104,024		1999	S. Korea	17,710	U. A. E	
RIVER ETERNITY	TAK	105,445		2006	Japan	Undisclosed	Undisclosed	
SCF TOMSK	TAK/LPG	26,424		2007	S. Korea	3,000	Undisclosed	en bloc each
SCF TOBOLSK	TAK/LPG	26,424		2007	S. Korea	3,000	Undisclosed	
PACIFIC CENTURY	TAK/LPG	50,357		1991	Japan	620	Thailand	

◆ 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
EVELYN HAYNE	BC	73,427	10,566	1997	S. Korea	272	
KARMEN	CV	47,989	14,500	1991	Germany	284	

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
HAREFIELD	BC	41,651	10,965	1985	S. Korea	270	
SANTA GIULIANA	CV	30,095	8,870	1996	Germany	275	as is Shanghai



全一海运有限公司



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
BAO YUE	BC	40,085	11,043	1989		286	
EVER EXCELLENT	BC	73,965	9,770	1998	Japan	287	

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
RICHMOND	BC	70,300	9,106	1996	Japan	276	
CEMTEX DILIGENCE	BC	80,470	11,763	1999	Taiwan	253	as is singapore, final destination unknown
SING FU STAR	BC	171,039	19,992	1996	Japan	295	Full sub continent range option
SEASPAN EFFICIENCY	CV	63,160	21,501	2003	Japan	276	as is Singapore
SOORENA	FSO	311,883	41,168	1975			as is Bushire, Iran no price reported
INDIAGAS JADE	TAK/GAS	13,125	6,132	1987	Germany	470	as is Khor Fakkan, StSt

◆ 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
2016-08-26	664.88	750.79	6.6138	85.736	877.44	60.194	971.52	213.78	16761.0
2016-08-25	666.02	749.86	6.6272	85.895	881.59	60.426	978.55	212.43	16830.0
2016-08-24	664.2	751.17	6.6206	85.666	876.26	60.576	971.48	209.53	16860.0
2016-08-23	665.86	753.79	6.6404	85.878	874.75	60.264	973.41	203.83	16843.0
2016-08-22	666.52	752.04	6.6269	85.962	870.43	60.225	960.83	202.34	16809.0
2016-08-19	662.11	751.21	6.6094	85.398	871.24	60.123	960.89	201.92	16722.0
2016-08-18	662.73	748.29	6.6401	85.465	864.57	60.202	972.96	201.74	16697.0
2016-08-17	660.56	745.41	6.58	85.185	861.28	60.104	964.9	203.06	16552.0



全一海运有限公司



2016-08-16	663.05	741.66	6.5522	85.485	854.37	60.101	965.08	200.47	16559.0
2016-08-15	664.3	741.47	6.5571	85.653	857.45	60.509	982.19	204.36	16610.0

(2) LIBOR 数据:

2016-08-25								
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	0.41989	0.44217		0.52383	0.65122	0.82933		
	6 月期	7 月期	8 月期	9 月期	10 月期	11 月期	12 月期	
美元	1.22428						1.52611	