



全一海运市场周报

2016.10 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2016.10.10 - 10.14)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【节后需求出现增长 多数航线运价上涨】

本周，中国出口集装箱运输市场正处于“国庆”长假后的货量恢复期，多数航商在主要航线上尝试调涨运价，市场总体行情出现反弹。10月14日，上海航运交易所发布的上海出口集装箱综合运价指数为776.93点，较上期上涨9.8%。

欧洲航线：据欧洲经济研究所发布的数据显示，欧元区10月ZEW经济景气指数为12.3，较前值5.4大幅增长，显示出欧洲经济最近良好的发展势头，支撑近期运输需求呈现增长态势。本周运输市场受国庆长假影响，货量略有下滑，但由于航商加大运力控制力度，供需基本面仍保持稳定，船舶平均装载率约为85%左右。部分航商尝试推动运价上涨。10月14日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为755美元/TEU，较上期上涨8.0%。地中海航线，受意大利银行危机影响，南欧各国经济表现相对乏力，拖累地中海航线运输需求出现下滑，本周货量受假期影响小幅下滑，运力过剩现象有所加强，船舶平均装载率下滑至70%左右。市场运价受此拖累，继续下跌。10月14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565美元/TEU，较上期下跌3.1%。

美国航线：北美航线，据美国供应管理协会数据显示，9月ISM制造业指数为51.5，较前值增长2.1，显示美国经济仍旧呈稳步发展的态势，支撑运输需求持续增长。部分航商在韩进退出经营后，加大了运力投入，市场影响逐渐消除，供需基本面在短期震荡之后开始趋于稳定。船舶平均装载率保持在90%以上，部分航次装载率超过95%。受此支撑，本周市场运价继续上涨。10月14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1914美元/FEU、2563美元/FEU，较上期分别上涨13.5%、6.1%。

波斯湾航线：运输需求在节后小幅增长，部分航商继续执行较为严格的运力缩减计划，供需关系出现改善，船舶平均舱位利用率上升至80%以上。市场运价出现反弹。10月14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420美元/TEU，较上期上涨13.2%。

澳新航线：受“国庆”假期过后货主恢复出货支撑，运输需求出现增长，加之部分航商继续执行运力控制计划，供需基本面得以改善，船舶平均舱位利用率在九成以上，部分航次满载出航，市场运价大幅上涨。10月14日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为833美元/TEU，较上周上涨61.4%。



南美航线：运输需求在前期出现下滑后企稳，假期后部分航次仍旧处于停航状态，供需关系出现改善，船舶平均装载率回升至 85%~90%，部分航商推动运价恢复，市场运价大幅反弹。10 月 14 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2239 美元/TEU，较上周上涨 56.9%。

日本航线：本周货量出现下降，市场运价基本稳定。10 月 14 日，中国出口至日本航线运价指数为 635.17 点，较上周下跌 2.4%。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【煤炭价格“爆发式”上涨 综合指数大幅上扬】

10 月 14 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 940.99 点，较 9 月 30 日上涨 10.1%。其中煤炭、金属矿石、粮食运价指数均出现不同程度上涨，成品油、原油运价指数维稳。

煤炭运输市场：节后第一周，居民用电量小幅增加；工业用电方面，据悉，部分工厂为弥补G20 期间停工的损失，近期正在加紧生产。沿江地区电厂机组的维修工作也基本完成，维修机组大部分已重新启动。本周期（10 月 7 日至 10 月 13 日）内，六大电厂平均日耗煤量 53.31 万吨，较上一周期上涨 0.7%；电厂库存则出现小幅下降，本周期内，全国六大电厂平均库存 1231 万吨，较上一周期下跌 0.4%。煤价方面，10 月 12 日，环渤海动力煤价格指数报收 570 元/吨，环比上涨 9 元/吨。节后北方煤炭价格出现“爆发式”上涨，4 大煤企 10 月下旬煤长协价上涨 88 元/吨 涨幅创历史纪录，引发下游恐慌情绪。因煤价始终处于上行通道，加上“冬储煤”即将来临，下游耗煤企业补库积极性极高。

本周运输市场询盘和成交都极其活跃，运价大幅上扬。国庆期间，受天气情况影响，北方多个港口出现长时间封航，船舶压港情况较为严重，消耗市场有效运力；同时，下游电厂补库情绪较高，拥有货主背景的船公司运力基本上都消耗在保障电厂运输上；加上内外贸兼营船在节前大多被派往外贸市场。沿海运力出现短暂的“真空期”，船东趁势抬价，运价大幅跳涨。10 月 14 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 983.54 点，较 9 月 30 日上涨 14.5%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，各航线运价均出现不同程度上涨。秦皇岛-上海（4-5 万dwt）航线运价为 36.6 元/吨，较 9 月 30 日上涨 15.0 元/吨；秦皇岛-张家港（2-3 万dwt）航线运价为 41.5 元/吨，较 9 月 30 日上涨 15.1 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万dwt）航线运价为 44.4 元/吨，较 9 月 30 日上涨 15.6 元/吨。华南方面，秦皇岛-广州（5-6 万dwt）航线运价为 38.9 元/吨，较 9 月 30 日上涨 12.1 元/吨。

金属矿石运输市场：钢材产量在去产能的背景下不减反增，钢厂受前期盈利支撑，10 月减产概率较小，高炉开工或继续维持高位；且当前钢厂的库存可用天数处于历史绝对低位，在钢材需求稳定的前提下，后期补库概率较大，支撑铁矿石需求回升，运价走高。10 月 14 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 807.47 点，较 9 月 30 日上涨 5.6%。



粮食运输市场：目前正逢秋收，新季玉米陆续上市。业内人士表示，今年是我国玉米临储政策调整后的第一年，市场情况较为复杂。截至目前，新产玉米已集中上市，供应压力集中释放。受下游需求影响，国庆节期间，国内玉米市场出现了区域性、阶段性反弹行情，运价随之上涨。10月14日，沿海粮食货种运价指数报收783.79点，较9月30日上涨9.4%。

油品运输市场：国庆长假期间国际油价连续大涨，消息面给予市场有力提振。长假归来，市场看涨情绪持续升温，加之受假期资源消耗，业者入市集中补仓，主营单位出货节奏加快等多重因素影响，汽柴油价格顺势大幅走高。同时，山东地炼汽柴油价格也出现大幅上涨，柴油表现较为突出，市场整体购销氛围转好，运价保持平稳。10月14日，上海航运交易所发布的成品油货种运价指数报收1214.31点，原油货种运价指数报收1541.72点，均与9月30日持平。

(3) 中国进口油轮运输市场

【原油运价震荡上行 成品油运价有升有降】

9月下旬，欧佩克成员国8年来首次达成一致的限产协议，原油产量将减少1%至2%。本周世界能源大会上，沙特预计今年年底油价回升到60美元“并非不可想象”。国际油价近两周保持上升走势，布伦特原油现货价格摸高53.06美元/桶，刷新今年纪录，本周四报51.91美元/桶，较上周四上升1.8%。全球原油运输市场的成交量上周增多本周减少，超大型船运价持续上涨，中小船型船运价涨跌互现。10月13日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）为990.05点，较两周前猛涨61.7%。

超大型油轮（VLCC）：近两周的运输市场伊拉克和尼日利亚的出口货源充沛，成交量较上期明显放大，运价飙升。9月份运力过剩，租家放缓出货节奏，波斯湾运价下行至年内最低。十一国庆过后，货盘集中进入，可用运力迅速减少，运价直线上涨。西非11月上旬货盘进入，运价跟随波斯湾变化。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波26.5万吨级船运价（CT1）报WS65.96，较两周前上涨77.8%，等价期租租金（TCE）攀上4万美元/天，5日平均运价WS57.96，环比上涨70.1%，TCE平均3.3万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价（CT2）报WS67.67，上涨44.4%，平均WS62.71，上涨42.2%，TCE平均4.3万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价回落。西非地区运力仍然过剩，西非至地中海运价9月下旬达到阶段性高位WS105后停止上行。上周回落至WS80（TCE约2.3万美元/天），本周降至WS70（TCE约2.0万美元/天）。该航线一艘13万吨级船，10月23日货盘，成交运价为WS70。黑海行情同步下降，黑海至地中海运价本周降至WS80（TCE约1.9万美元/天）。波斯湾至地中海成交运价则分布在WS37至WS67之间。一艘14万吨级船，伊朗至地中海，10月28日货盘，成交运价为WS67。另一艘13万吨级船，科威特至地中海，10月29日货盘，成交运价仅WS37.5。



阿芙拉型油轮 (Aframax)：运输市场运价涨跌互现。欧洲短程行情持续下降，跨地中海运价本周四跌至 WS65 (TCE 不足 2500 美元/天)；北海短程、波罗的海短程运价分别降至 WS90 和 WS70 附近，TCE 最低均在 1.4 万美元/天。加勒比海至美湾运价反弹，从两周前的 WS75 (TCE 约 0.5 万美元/天) 先稳后涨至 WS110 (TCE 约 1.5 万美元/天)。亚洲行情小幅提升，波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价分别升到 WS75 (TCE 约 0.7 万美元/天) 和 WS70 (TCE 约 0.9 万美元/天)。中国进口来源主要是科兹米诺和红海，10 万吨科兹米诺 10 月中旬货盘成交包干运费低至 35.5 万美元。

国际成品油轮 (Product)：成品油运输市场本周综合运价触底回稳。石脑油货盘运价 LR 型船回升、MR 型船波动，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 WS70、WS85，TCE 涨至 7100 美元/天和 7700 美元/天；印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅下降至 WS91，TCE 不足 4000 美元/天。美国东南沿海遭飓风“马修”袭击，美东港口卸货延迟，美东空放至美湾的油轮减少。3.7 万吨级船欧洲至美东汽油运价本周在 WS70 至 WS80 之间震荡 (TCE 为 1500 至 3000 美元/天)；3.8 万吨级船美湾至欧洲柴油运价跌至 WS52 (TCE 最低为亏损 1300 美元/天)。

(4) 中国进口干散货运输市场

【海岬型船补涨回落 中小型船稳步上扬】

国庆长假后市场止跌反弹，海岬型船租金、运价大幅补涨后快速下滑，中小型船租金、运价稳步上涨。本期中国进口干散货运输市场综合指数、运价指数、租金指数小幅上扬后回落。10 月 13 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 687.32 点、613.57 点和 797.95 点，分别较上期 (9 月 29 日) 上涨 2.4%，2.2% 和 2.6%。

海岬型船市场：本周，全国钢厂高炉开工率小幅回落跌破 80%，仍维持年内高位，但原材料价高，钢厂盈利面转差，后市钢材价格不乐观，对铁矿石采购有所放缓。海岬型船市场节后租金、运价大幅补涨，但随着矿商出货量减少、国际油价回调、FFA 价格下跌等不利因素影响，市场租金、运价迅速下滑。西澳至青岛航线铁矿石运价从长假前的 5.5 美元/吨涨至周中的 6.25 美元/吨，随后跌至 5.90-6.05 美元/吨。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 5.972 美元/吨，较上期上涨 4.9%。期租市场，13 日报出 17 万载重吨船，10 月 18-19 日新港交船，澳大利亚往返航次，成交日租金为 12500 美元。周四，中国北方至澳大利亚往返航线 TCT 日租金为 12833 美元，较上期上涨 2.3%。大西洋市场相较而言货盘成交较少，运价小幅震荡走低。12 日市场报出 11 月 3-4 日受载期，巴西图巴朗至青岛航线成交价为 12.50 美元/吨；13 日市场报出 10 月 20-25 日受载期，南非萨尔达尼亚至青岛航线成交价为 9.45 美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 12.256 美元/吨，较上期微涨 0.7%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 9.360 美元/吨，较上期下跌 2.0%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场租金、运价节后一路稳步上涨。太平洋市场，澳洲和印尼的煤炭、铁矿货盘成交活跃，美西粮食货盘源源不断，推动租金和运价小幅上涨。13 日报出 9.2 万载重吨船，10 月 14-16 日大连交船，经东澳回中国，成交日租金为 6500 美元。另有 7.7 万载重吨船，舟山即期交船，经美西回中国，成交日租金为 6900 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 6050 美元，较上期上涨 5.3%；美西至中国北方港



口粮食航线运价为 15.855 美元/吨，较上期上涨 2.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 4.523 美元/吨，较上期上涨 3.2%。大西洋市场，美湾粮食出货保持稳健，抬高大西洋市场整体租金运价水平。14 日报出 10 月 21-26 日密西西比河口交船，经好望角到远东，成交日租金为 11000 美元另加 30 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 18.948 美元/吨，较上期上涨 1.1%；美湾到中国北方港口航线粮食运价为 30.049 美元/吨，较上期上涨 2.7%。

超灵便型船市场：本期，超灵便型船太平洋市场有部分煤炭、钢材成交，粮食成交有限，租金、运价稳中有升。13 日报出 5.3 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 6000 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 6402 美元，与上期基本持平；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 5.599 美元/吨，较上期微涨 0.9%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 6.075 美元/吨，较上期微涨 0.4%。

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

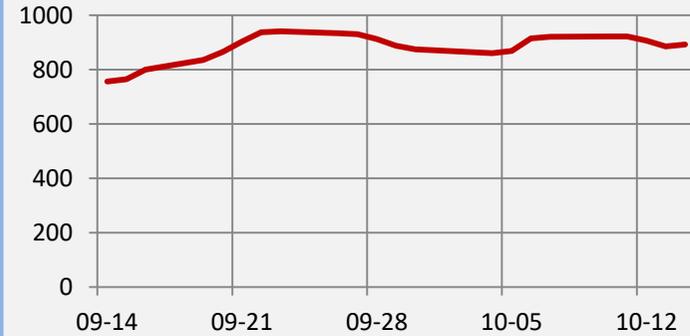
波罗的海指数	10月10日		10月11日		10月12日		10月13日		10月14日	
BDI	922	+1	922	0	906	-16	885	-21	892	+7
BCI	2,235	-10	2,235	0	2,154	-81	2,018	-136	2,018	0
BPI	729	+12	745	+16	763	+18	790	+27	819	+29
BSI	677	0	676	-1	674	-2	673	-1	674	+1
BHSI	410	-1	409	-1	408	-1	410	+2	411	+1



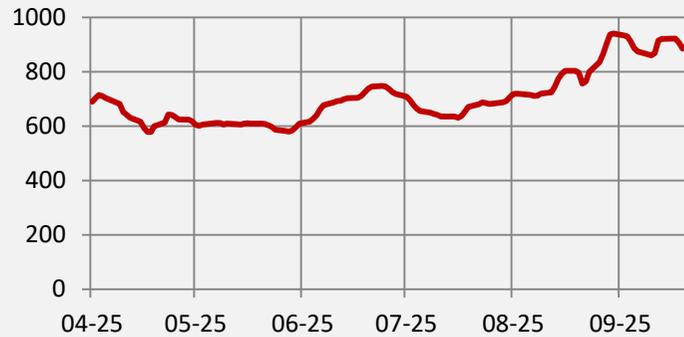
上周 BDI 指数走势



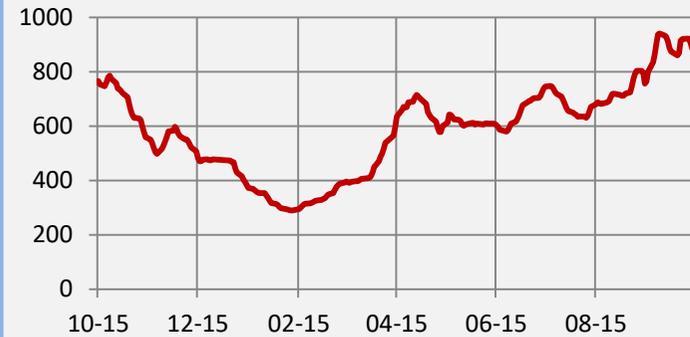
近一个月 BDI 指数走势



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 41 周	第 40 周	浮动	%
Cape (170, 000)	半年	1, 000	9, 500	-8500	-89. 5%
	一年	8, 750	8, 250	500	6. 1%
	三年	9, 250	9, 250	0	0. 0%
Pmax (75, 000)	半年	6, 500	6, 750	-250	-3. 7%
	一年	6, 750	6, 750	0	0. 0%
	三年	7, 250	7, 250	0	0. 0%
Smax (55, 000)	半年	8, 000	8, 000	0	0. 0%
	一年	7, 250	7, 250	0	0. 0%
	三年	6, 750	6, 750	0	0. 0%
Hsize (30, 000)	半年	6, 500	6, 250	250	4. 0%
	一年	6, 750	6, 250	500	8. 0%
	三年	6, 500	6, 250	250	4. 0%

截止日期: 2016-10-07

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Aeolian Fortune 2011 82099 dwt dely Zhoushan 16/18 Oct trip redel India \$6,000 daily - cnr

African Arrow 2015 61285 dwt dely US Gulf prompt trip redel China intention grain \$12,750 daily - Cargill

Agia Eirini 2001 50271 dwt dely San Antonio prompt trip redel Singapore-Japan \$8,750 daily - MOL

Agios Sostis 2009 75650 dwt dely EC South America 25/30 Oct 2 laden legs 1st via Argentina redel Southeast Asia \$7,600 daily + \$260,000 bb - Norden



Alam Mulia 2015 61254 dwt dely EC South America prompt trip redel Persian Gulf \$10,500 daily + \$150,000 bb - Cofco

Apageon 2005 52483 dwt dely Iskenderun prompt trip redel West Africa \$12,000 daily - Western Bulk Carriers

Banzai 2002 74222 dwt dely Kobe 17/19 Oct trip via No Pac redel Singapore-Japan intention grains \$6,500 daily - Glencore

Bulk Castor 2015 66624 dwt dely passing Singapore prompt trip via Indonesia redel China \$7,500 daily - Transpower

Bulk Neptune 2009 55657 dwt dely EC South America prompt trip redel Singapore-Japan \$9,000 daily + \$92,500 bb - Cargill

Caravos Glory 2012 81672 dwt dely Mobile 01/05 Nov trip via Capeof Good Hope redel Singapore-Japan intention grains \$11,100 daily + \$325,000 bb - ADMI

Common Spirit 2011 57078 dwt dely Thailand prompt trip via Cambodia redel Singapore intention sand \$5,750 daily - Cargill

Corato 2016 81677 dwt dely Gibraltar spot trip via Juruti redel San Ciprian intention bauxite \$7,000 daily - Phaethon

Darleakay 2012 58018 dwt dely Semarang prompt trip via Indonesia redel India \$8,500 daily - cnr

Dux Benefit 1995 46638 dwt dely Cebu 17/18 Oct trip via Philippines redel S Korea intention coal \$7,500 daily - cnr

Fair Lady 2005 76608 dwt dely EC South America 20/30 Oct trip redel UAE \$8,000 daily + \$300,000 bb - Bunge

Four Kitakami 2009 55668 dwt dely Kandla prompt trip redel Indonesia intention salt \$5,500 daily - cnr

Gallia Graeca 2001 74133 dwt dely EC South America 20/30 Oct trip redel Skaw-Gibraltar \$8,250 daily - Bunge

GNG Concord 2 2014 75337 dwt dely CJK 16/20 Oct trip via No Pac redel Singapore-Japan intention grains \$6,500 daily - Louis Dreyfus

GNS Harmony 2001 77509 dwt dely CJK 16/20 Oct trip via No Pac redel Singapore-Japan \$6,500 daily - Pacific Bulk



Guo Tou 303 2012 93696 dwt dely Goa 18/20 Oct trip redel China \$9,000 daily - Far East charterer

Helena 1999 73744 dwt dely Yosu 14/19 Oct trip via No Pac redel Singapore-Japan intention grains \$6,300 daily - cnr

Innovation 2012 81309 dwt dely Ulsan prompt trip via No Pac redel Singapore-Japan \$6,750 daily - cnr

Jing Jin Hai 2015 77872 dwt dely San Ciprian 16/20 Oct trip via Kamsar redel San Ciprian \$7,000 daily - Oldendorff

K Peridot 2012 56659 dwt dely US Gulf prompt trip redel Turkey \$9,500 daily - Centurion

Kythira 1 2011 81398 dwt dely Cai Lan 16/18 Oct trip via west Australia redel China intention grains \$6,700 daily - Polaris

Long Dar 2013 82265 dwt dely US Gulf 25/26 Oct trip via Capeof Good Hope redel Singapore-Japan \$11,000 daily + \$300,000 bb - Louis Dreyfus

Mandarin Crown 2012 56405 dwt dely Pointe Noire spot trip via W Africa redel Singapore-Japan intention logs \$8,000 daily - cnr

Medi Hong Kong 2006 82790 dwt dely SW Pass 21/26 Oct trip via Capeof Good Hope redel Singapore-Japan intention grains \$11,000 daily + \$300,000 bb - ADMI

Nicole 2013 81120 dwt dely New Orleans 24/29 Oct trip via Capeof Good Hope redel Singapore-Japan intention grains \$11,000 daily + \$300,000 bb - Priminds

Nightwing 2006 170000 dwt dely Xingang 18/19 Oct Australia round redel Singapore-Japan \$12,500 daily - Panocean

Omicron Trader 2001 77082 dwt dely Zhoushanspot trip via No Pac redel Singapore-Japan \$6,900 daily - Oldendorff

Pu Tuo Hai 2007 53393 dwt dely Providence 18/20 Oct trip via USEC redel east Mediterranean intention scrap \$7,500 daily - Mainline

Regal 2008 53571 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel CJK \$6,000 daily - Hyundai Glovis



Sasebo Glory 2016 85020 dwt dely Cai Mepspot trip via Indonesia redel India \$7,000 daily - Norden

SBI Samba 2015 84867 dwt dely Ghent 18/22 Oct trip via US Gulf & Capeof Good Hope redel SE Asia intention grains \$12,000 daily - ADMI

Sea Gemini 20 14 81716 dwt dely US Gulf 01/04 Nov trip via Capeof Good Hope redel Singapore-Japan intention grains \$11,250 daily + \$325,000 bb - ADMI

Sea Hermes 2013 81708 dwt dely Taichung 17/20 Oct trip via Indonesia redel S China \$6,900 daily - cnr

Shandong Hai Tong 2012 56724 dwt dely Tianjin prompt trip redel SE Asia intention steels \$5,9 00 daily - cnr

Snowy 2015 64000 dwt dely passing Singapore prompt trip via Australia intention salt redel China \$7,350 daily - cnr

Star Globe 2010 56867 dwt dely Tianjin prompt trip redel SE Asia intention steel \$5,800 day - cnr

Top Grace 2016 61458 dwt dely Paradip prompt trip via EC India redel China intention iron ore \$6,500 daily - So lebay

Vil Atlantic 2010 37812 dwt dely US Gulf prompt trip redel South Brazil \$6,500 daily - Falcon

Yellow Fin 2011 56780 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel China \$6,750 daily - Tongli

Zhe Hai 512 2013 48662 dwt dely Hong Kong prompt trip via Indonesia redel China \$6,200 daily - cnr

Zheng Rong 2013 81793 dwt dely SW Pass 25/30 Oct trip via Capeof Good Hope redel Singapore-Japan intention grains \$11,000 daily + \$300,000 bb - Jaldhi

(2) 期租租船摘录

KM Fukuyama 2013 82224 dwt dely Kaohsiung 17/20 Oct 4/7 months trading redel worldwide \$7,000 daily - Ausca Shipping

Krania 2010 57696 dwt dely PG prompt 4/7 months trading redel worldwide \$6,650 daily - cnr



Nemo 1999 49361 dwt dely passing Skaw prompt abt 4/6 months trading redel Atlantic \$7,000 daily - Thorco Bulk

4. 航运市场动态

【中国航企经营状况总体严峻 四季度景气依然可期】

10月8日，上海国际航运研究中心发布了2016年第三季度中国航运景气报告，报告显示中国航运企业经营状况总体依旧严峻，中国航运景气指数为96点，虽系近一年以来的最高位，但仍处于微弱不景气区间。中国航运信心指数为64.69点，依然处于较为不景气区间。但是集装箱海运企业与港口企业经营状况率先回暖，踏过景气分界线进入景气区间。

1. 船企、航运服务企业仍然不景气 集装箱、港口企业率先回暖

船公司仍处不景气区间，但企业大幅减亏或增盈。2016年第三季度，船舶运输企业景气指数为97.94点，处于微弱不景气区间；船舶运输企业信心指数为55.49点，处于较为不景气区间。船公司船舶投资的意愿继续消退，并且普遍加大了运力控制的力度，企业运费较上季度出现一定上扬。同时，受运营成本下降等因素影响，船公司的盈利状况大幅好转。据中国航运景气调查显示，2016年第三季度船公司的盈利景气指数为118.4点，较上季度大幅增加24.67点，直接进入相对景气区间。

集装箱海运企业率先迎来复苏。2016年第三季度，集装箱运输企业的景气指数为112.25点，自2014年第四季度以来首次回归至景气区间。除企业融资与船舶运力投资意愿等指标依旧处于不景气区间，集装箱海运企业的运费收入、企业盈利、贷款负债、流动资金等主要的财务指标都处于景气区间，集装箱海运企业总体经营状况率先回暖。但集装箱海运企业家普遍对行业总体状况保持谨慎，集装箱运输企业的信心指数为83.75点，处于相对不景气区间。

干散货海运行业触底，企业家信心极为低迷。2016年第三季度，干散货运输企业的景气指数为97.06点，较上季度大幅上涨20.39点，迅速升至微弱不景气区间。企业运费收入明显增加，营运成本进一步下降，企业盈利状况大幅好转。据中国航运景气调查显示，干散货海运企业盈利景气指数大幅上涨至160.39点，大举进入较强景气区间。但是，虽然干散货海运企业运力控制力度继续加大，但船舶周转率依然不断下滑，干散货海运企业家信心继续下跌。2016年第三季度，干散货运输企业的信心指数为14.02点，再次跌入严重不景气区间。

中国港口企业经营再度向好。受吞吐量、泊位利用率等指标的带动，我国港口企业景气状况再次进入景气区间，2016年第三季度，港口企业的景气指数



为 103.47 点，小幅回升至景气区间。从各项经营指标来看，虽然港口企业的盈利状况依然较好，但是港口收费价格不断下滑，经营成本却不断上升，企业面临的经营压力也不断加大。受此影响，中国港口企业的信心指数为 82.22 点，仍处于相对不景气区间，港口企业家们对行业总体情况仍然较为谨慎。

航运服务企业经营状况继续恶化。2016 年第三季度，中国航运服务企业景气指数为 85.93 点，较上季度下降 5.87 点，跌入相对不景气区间。其中，业务量、业务预订量、业务收费价格等都大幅下滑，但企业运营成本却不断上涨，中国航运服务企业的盈利状况持续恶化。中国航运服务企业盈利景气指数为 71 点，处于较为不景气区间。受此影响，航运服务企业经营者依然对行业总体情况维持悲观态度，中国航运服务企业信心指数为 59.44 点，仍处于较为不景气区间。

2. 预计四季度航运景气度下滑

2016 年第四季度，中国航运企业总体运营状况仍然得不到改善。根据中国航运景气调查显示，中国航运景气指数预计为 98.11 点，仍然保持在微弱不景气区间。中国航运信心指数预计为 64.14 点，仍保持在较为不景气区间。其中，集装箱海运企业与中国港口企业有望继续保留在景气区间。

船舶运输企业经营状况将小幅恶化。根据中国航运景气调查显示，2016 年第四季度，船舶运输企业的景气指数预计为 95.89 点，仍处于微弱不景气区间。船舶运输企业信心指数预计为 56.6 点，仍处于较重不景气区间。其中，集装箱运输企业有望仍保持在景气区间，2016 年第四季度，集装箱海运企业景气指数预计为 100.88 点，虽然较本季度下降 11.38 点，但仍保持在景气线以上。舱位利用率、运费收入、企业盈利与流动资金等经营指标依旧继续好转，其中，企业盈利景气指数为 116.25 点，处于相对景气区间。

港口企业经营状况持续回暖。根据中国航运景气调查显示，2016 年第四季度，中国港口企业景气指数预计为 102.83 点，仍处于景气区间。中国港口企业吞吐量、泊位利用率、盈利状况与流动资金等重要经营指标仍旧向好，但是向好的强度出现一定的弱化迹象。受此影响，中国港口企业信心指数预计为 75.69 点，下挫至较为不景气区间。

航运服务企业经营状况恶化趋势放缓。航运服务企业经营状况恶化趋势放缓。2016 年第四季度，航运服务企业的景气指数预计为 96.35 点，回升至微弱不景气区间。但由于企业融资难度、营运成本、贷款负债或将持续增加，收费价格继续走低，企业亏损面将持续扩大。航运服务企业的信心指数预计为 62.65 点，仍处于较为不景气区间。

3. 国内 VGM 收费标准略微偏高

集装箱称重新规（VGM）自 2016 年 7 月 1 日正式实施以来，各个港口都已经开始对集装箱称重进行收费。据上海国际航运研究中心不完全调查显示，有



43.75%的企业反映其在全球范围内遇到的针对集装箱称重收费最高的区域为中国（包括香港），另有6.25%的企业反映其在全球范围内遇到的针对集装箱称重收费最高的区域为新加坡，班轮公司普遍认为日韩、纽约以及鹿特丹称重服务费相对较低。

在国内VGM收费标准中，针对不同环节也制定了不同的收费标准，在接受调查的港口企业中，有25.93%的企业表示其已经或即将制定的集装箱称重服务的收费标准为闸口处称重收费在50—100元，在场箱称重收费在200—300元，海事抽查称重收费在400—500元；有18.52%的企业表示其已经或即将制定的集装箱称重服务的收费标准为闸口处称重收费在100—150元，在场箱称重收费在300—400元，海事抽查称重收费在400—500元；另有18.52%的企业表示其已经或即将制定的集装箱称重服务的收费标准为闸口处称重收费在0—50元，在场箱称重收费在0—200元，海事抽查称重收费在0—200元。

4. 韩进事件将推动运价上扬5%以上

2016年8月31日下午，韩国最大航运企业韩进海运向韩国首尔中央地方法院提交破产保护申请，这对全球航运格局与集装箱海运价格产生一定影响。据中国航运景气调查显示，其中有约37.5%的集装箱运输公司选择“变化不大”；有约63%的集装箱运输公司认为运价将“上升5%—10%”或者“上涨10%—15%”。

来源：中国水运报

【泛太线回稳 2017年集运运力或大增6.1%】

10月12日，中国航贸网(Snet)记者从泛太平洋海运亚洲大会现场获悉，据与会专家分析认为，未来五年泛太线整体将呈现平稳增长态势，预计亚欧线贸易量或将增长4%，亚美线增长5%。

从会上获悉，目前集装箱航运市场整体呈现运力过剩的局面，2015年集装箱船运力大幅增长8.5%，而需求量仅增长1.3%。受贸易量大幅下滑影响，预计2016年集装箱船运力或增长3.6%，增幅有所放缓。

据了解，自2008年金融危机爆发，国际贸易环境整体较差，2016年以来外贸形势仍然严峻但基本面长期向好。目前随着国家各项政策的实施及人民币加入SDR政策的影响，后期外贸形势逐渐好转，将有效拉动集运市场。

中国航贸网(Snet)预计，未来五年亚欧线贸易量或将增长4.5%，亚美线增长5.5%。预计2017年集装箱船运力将大幅增长6.1%。

来源：中国航贸网



【苏伊士型油船市场有望提振】

由于船厂手持订单量减少，加上船东推迟交付，明年苏伊士型油船新船交付量可能将有所下滑，这意味着苏伊士型油船市场因此可能获得一点程度的提振。

据贸易风报道，许多市场观察家认为，目前苏伊士型油船手持订单量占据现有运力的 10%，这一因素影响了苏伊士型油船运价。尽管今年 9 月由于尼日利亚恢复原油出口是苏伊士型油船运价获得反弹，但根据波罗地海交易所数据，今年截至目前西非-欧洲航线的苏伊士型油船平均现货运价为 23000 美元/天，仅为去年平均现货运价的一般水平。

Diamond S Shipping 集团租船负责人 Robin Heath 对此表示，2016 年其余时间和 2017 年的苏伊士型油船交付情况使得市场前景“有点紧张”。但他同时表示，新船订单量可能并不像看起来那么可怕，这是由于事实上新船交付量相比订单量要少。他指出，尽管苏伊士型油船今年的手持订单量为 25 艘，但事实上预计今年交付的总量仅有 8-10 艘。展望 2017 年，Heath 认为未来实际交付量将低于目前官方估算显示的 73 艘新船交付量，预计实际交付总数不到 50 艘，也就是说基本上一周交付一艘。

除了 Heath 之外，其他市场分析机构也预测苏伊士型油船交付量将有所减少。

其中 Gibsons 数据显示，今年剩余时间将交付的苏伊士型油船官方统计数据为 19 艘，但其中 6 艘预计将推迟交付。该公司预计明年交付的苏伊士型油船数量为 63 艘，相比之前预测的 70 艘有所下降。Gibsons 总分析师 Richard Matthews 表示，这些预测交付量在实际交付时都会“略有下降”。

Matthews 称，对于船东来说推迟交付十分常见，特别是原定于每年 11-12 月交付的船舶为了让船龄更为年轻，往往会推迟到下一年交付。同时他表示，船厂可能将撤销少数原定于 2018 年底交付的新船。但新船推迟交付及取消对于订单量而言也只占相当小的百分比。他指出，目前船厂手持订单量运力占据了全球苏伊士型油船总运力的 13%，但市场需求并未按照这一比率上升。

Braemar ACM 研究员 Henry Curra 则预计，截至今年年底将有 12 艘苏伊士型油船交付，而明年预计还将有另 55 艘新造船交付。研究员称，这一预测考虑了订单量下滑，其中 2016 年推迟交付的 8 艘新船预计将在 2017 年交付，而 2017 年推迟交付的 5 艘新船预计将在 2018 年交付。不过他指出，尽管这一预测包含了推迟交付，但目前手持订单量对于苏伊士型油船市场仍具挑战。在市场低迷的情况下，新船推迟交付数预计将占订单总数的 30%；但如果这样，更多的新船在 2017 年可能将加深未来几年市场下行压力。

Curra 表示，随着尼日利亚原油重回市场，船东可能会考虑船舶在现货运价上升时交付，而市场上其他需求也将催化市场运价的上升。而船厂在争夺业务的同时，船东可能也希望船舶能够及时交付，以便在市场恢复后获得更多利润。这就意味着苏伊士型油船在推迟交付的同时，也推迟了船东获得更多利润



的时间。

来源：国际船舶网

【德鲁里发布风险评级：现代商船阳明海运濒危】

航运研究机构德鲁里，日前发布了 12 家样本船公司风险评级。风险权重及参数如下：资产负债表 45%+收入增长 15%+多元化战略 10%+透明度 10%+管理/控制 15%。

综合参数，得分最高为 5 分。3.5 分以上为绿灯，处于低风险状态；2.5 分与 3.5 分之间为黄灯，处于中等风险状态；2.5 分以下为红灯，处于高风险状态。

其中，12 家样本船公司中，给予了马士基、万海等低风险评级；中远海运、赫伯罗特、达飞等中等风险评级；现代商船、阳明海运高风险评级，以下为具体评价：

绿灯

马士基：有坚实的财务基础；

东方海外：经营业绩暂时不佳,但资产负债表强劲；

万海：强大的资产负债表和合理的负债率；

黄灯

赫伯罗特：并购阿拉伯航运后负债上升；

达飞轮船：收购海皇(美国总统)后债务膨胀；

中远海运：中远与中海后亏损扩大；



长荣海运：顺风强但资产负债表也强；

商船三井：高负债，低收入；

日本邮船：财务业绩低于同行；

川崎汽船：业绩拖累财务状况；

红灯

现代商船：重组进行中，一个暂时的灵丹妙药；

阳明海运：有最差的财务表现。

事实上，企业风险评估是对所收集的风险管理初始信息和企业各项业务管理及其重要业务流程进行的风险评估，具体包括风险识别、风险分析和风险评价三个步骤，其目的在于查找和描述企业风险，评价所识别出的各种风险对企业实现目标的影响程度和风险价值，给出风险控制的优先次序等。此次样本中给出的 12 家船公司名单全部属于全球前二十大集装箱班轮公司，是集装箱运力的重中之重。

来源：中国航贸网

【BIMCO：干散货危机或引业内重大变化】

波罗的海国际航运公会 BIMCO 最新报告显示：干散货市场当前的危机或将延伸至油轮和集装箱市场。

在目前航运市场充满荆棘的背景下，干散货市场复苏之路依然艰难曲折，BIMCO 预计将会发生包括合并整合、聚焦风险管理以及提高融资成本在内的重大变化。也就是说，合并整合及风险管理将会成为干散货船东新的商业模式，其他市场也将如此。

对此 BIMCO 称：“在航运市场长期低迷的情况下，干散货船队支离破碎的所有权形式难以持续，我们将会看到更大的合并或整合。这意味着航运企业数量将会减少，规模将会变大。”此外，船公司股东也将寻找更好的信息质量和更注重风险管理的复杂的商业模式。



与此同时，由于新成立的大型航运公司与较大的客户在主要贸易航线上进行直接交易，数字化将取代租船经纪人的部分服务功能，因此租船经纪人需要拓展其服务范围，为船东提供更广泛的服务。

此外，BIMCO 表示《巴塞尔协议 III》和已提议的《巴塞尔协议 IV》法规将增加为航运提供的银行融资成本。同时，船厂不得不面临关闭或合并等多元化的选择。

BIMCO 主席 Philippe Louis-Dreyfus 表示，此次危机对船公司的影响不仅仅在经济上和财务上，还涉及社会方面。我们将看到全球航运业、船公司尤其是规模较小的船公司在基本结构方面发生重大变革，新的商业模式也将由此诞生。不仅是对船东而言，对于租船经纪人、船厂、金融机构及其它股东也是如此。

来源：航运界

5. 船舶市场动态

【德鲁里：冷藏船需求量将继续增长】

航运咨询机构德鲁里表示，尽管过去一年里航运业持续面临各种逆境，但易腐冷藏海运贸易量在 2015 年出现增长，预计在 2016 年将出现进一步上升。到 2020 年，海运冷藏货物贸易量预计将达到 1.2 亿吨，平均每年的海运量将以 2.5% 的速度增长。

冷藏集装箱船市场份额不断上升

德鲁里指出，尽管未来冷藏货物海运量增长速度将低于过去十年增长速度(平均每年增长 3.1%)，但这一增长预计将对冷藏集装箱运输行业和专用冷藏船运输行业产生直接影响。

德鲁里预计，由于海运货物量不断增加，冷藏集装箱使用率将出现提高，而冷藏集装箱船在市场上的份额也将不断上升。目前全球共有超过 400 艘冷藏集装箱船尚未交付，此外还有许多船舶尚未证实。

在另一方面，专用冷藏船船队规模出现下降，不仅仅是船队运力本身及货运量出现下降，同时该型船在市场上的份额也在逐年减少。尽管如此，目前专用冷藏船总运力占据冷藏船船队规模的 5% 左右，运输的易腐冷藏货物海运量则超过 23%。



德鲁里预计，整个集运业在 2015 年总利润为 40 亿日元，但随着时间的推移，市场需求放缓，集运公司的运价追逐战反过来又对整个专用冷藏船市场运价产生影响冲击。

航运巨头加大冷藏集装箱投资

目前航运巨头纷纷加快冷藏集装箱投资的步伐，以顺应市场的需求。由于市场上船型较少，马士基航运拟订购 4 艘支线冷藏集装箱船。目前，马士基航运拥有世界最大的冷藏集装箱船队，超过了 270000 个冷藏箱。

根据马士基航运发布的消息，2016 年已经订造了 14800 个冷藏集装箱。马士基航运称，会持续投资冷藏箱船队并使其更具现代化，包括在供应链中使用最新技术等。随着新设备的投入运营，马士基集团将提供更强大的产品组合，以提升客户满意度。

此前，赫伯罗特预定了 5750 个冷藏集装箱，其中包括 5000 个 40 英尺冷藏集装箱和 750 个 20 英尺冷藏集装箱，为即将交付的 5 艘 10500 标箱的集装箱船做准备。

赫伯罗特的新集装箱船都将在未来提高赫伯罗特的运力，尤其是在冷藏集装箱运力方面，每一艘新船都将提供超过 2100 标箱的冷藏集装箱运力，让赫伯罗特能为运送水果、肉类、鱼类或医药用品之类的易腐烂货物提供更优质服务。

来源：中国航贸网

【20 艘 LNG 船，神秘投资公司拟下单】

据悉，由澳大利亚和加拿大投资者控制的投资公司 CBI Energy and Chemical (CBI E&C) 计划在韩国船厂订造 10+10 艘 LNG 运输船，总价值约 38 亿美元。这些新船运输能力将达 12 万-17.5 万立方米，首艘船预计 2019 年交付，剩余新船每两个月至三个月交付一艘。这些新船将用于从非洲和中东运输 LNG 至中国。

据路透消息称，CBI 已经委托 Korea Offshore and Ship's Technology (KOST) 寻找合适的韩国船厂，订单可能将由数家船厂分担。消息人士称，KOST 可能与 STX 造船、大宇造船、三星重工和现代重工接洽造船相关事宜。最初计划订造 10 艘船，另外包括 10 艘船备订单。第一艘船预计将在 2019 年交付，其余船将会以每两个月至三个月一艘的速度交付。



该人士表示，在制订好计划细节之后，将与船厂进行磋商，花费两到三个月的时间依据价格、质量以及按时交付能力选择得标船厂。

据了解，CBI Energy 是一家鲜为人知的投资公司，在英属维尔京群岛注册，在香港、北京及瑞士均设有办事处。其核心投资是煤炭多联产（一种“清洁煤”技术），以及 LNG 和相关供应链业务。

CBI 高管称，该集团 70%是由澳洲人持有，其余 30%是由加拿大人持有。他拒绝透露更多细节。

CBI 由澳洲和加拿大投资者掌控，在香港设有办公室。该公司还在发给路透的一份声明中称，将寻求购买浮式 LNG 生产及进口设施，这是其非洲及亚洲宏伟计划的一部分。

该高管透露，目前，CBI 已经获得来自欧洲私募股权公司的 20 亿欧元融资，为上述 LNG 船订单提供资金。

目前在全球 LNG 运输市场上运营的有 460 艘船，订单上还有 170 艘船在建。这一订单将使全球 LNG 船运力增加超过 3%，如果 CBI 选择自己经营所有船只的话，那么 CBI 将成为 LNG 运输业务中重要的新进企业。

LNG 贸易商表示，CBI 将充分利用当前较低的造船成本和廉价信贷，在这种条件下，新进入的企业更容易享受到全球向更清洁能源来源过渡所带来的契机。同时，价格低迷也鼓励了市场对 LNG 的需求。

此外，为了开拓非洲和亚洲业务，CBI 还将寻找购进浮式 LNG 生产设施和进口设施。CBI 的非洲和亚洲业务开拓计划包括天然气的提取和液化装置等设施，经销网和零售加气站等，也包括管线、船舶运输物流、铁路运输、发电和化工厂等。

由于全球贸易增长放缓导致新船订单暴跌、大宗商品价格近几年一路下滑，韩国造船业受创严重。中日造船业竞争力不断增强以及造船业产能严重过剩也给韩国造船业带来了沉重打击。因此，如果这些订单签约成功，将成为韩国造船业的一针强心剂。

来源：国际船舶网

【三星重工“开胡”进入接单节奏】

虽然在过去近一年来三星重工未能接获任何新船订单，不过，继不久前接获今年首份订单，订单簿终于“开胡”后，三星重工再次接获 4 艘苏伊士型原油船订单，开始进入接单节奏。按照目前的情况，三星重工预计很快能签署价值超过数十亿美元的船舶和海工装备订单。



10月12日，三星重工宣布，获得来自Viken的4艘油船订单，其中2艘123000载重吨阿芙拉型原油船和1艘157000载重吨苏伊士型原油船已经确认生效，另外1艘157000油船将在今年年内正式确认。合同总价约为2400亿韩元（约合2.2亿美元）。

据了解，Viken订造的这4艘油船均可以选择更改为LNG动力油船。如果Viken最终决定将其改为LNG动力船，三星重工将成为全球第一家建造LNG动力油船的船厂，合同价格也会因成本变化而相应增加。

这份订单是三星重工今年获得的第二份新船订单。数周前，摩纳哥船东GasLog曾在三星重工下单订造2艘180000立方米LNG船，总价约为3.8亿美元。包括最新的2份订单在内，三星重工已经完成53亿美元年度接单目标的11%。

据悉，GasLog原计划订造6艘174000立方米LNG船订单。按照目前LNG船市价计算，这笔订单总价值可能高达12亿美元。同时，三星重工目前正在争夺东方海外的6艘大型集装箱船订单，并正在与印度燃气公司（GAIL）就9艘LNG船订单进行谈判。

另外，有消息称，三星重工与法国工程公司Technip和日本企业JGC联手组成的财团Reef Consortium有望获得意大利ENI公司的订单，为ENI建造一座浮式液化天然气装置（FLNG），部署在莫桑比克附近的海上天然气田，合同价格约为54亿美元。其中，三星重工将负责该FLNG一半的建造工作。

消息人士称，三星重工实际上已经获得了意大利ENI的海工装备项目订单。消息人士透露，三星重工近期接触了主要的国际商业银行，希望获得一份海工装备项目的履约保函和预付款保函，价值约为26亿美元至27亿美元。

此外，三星重工将雇佣一家会计公司，以评估项目整体的商业可行性，并提供咨询服务。这意味着，三星重工即将获得大型海工装备项目订单。

作为韩国三大船企之一，三星重工自去年10月以来尚未接获任何一艘新船订单，连续11个月订单颗粒无收，已经成为三星重工有史以来最差的订单业绩。目前三星重工的年度接单目标已经下调至53亿美元，大约只有年初制定150亿美元年度接单目标的三分之一。如果上述订单能够成功敲定，那么三星重工将有望完成今年的接单目标。

三星重工的变化或许是市场变化的风向标，也许市场真的已经开始复苏了。

来源：国际船舶网



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	237.50	0		267.50	0		0.00			393.00	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
Shanghai	0.00			0.00			0.00			0.00	
Singapore	285.00	5	↑	295.00	5	↑	458.00	5	↑	468.00	5
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0
Tokyo	306.00	-12	↓	325.00	-3	↓	0.00			485.00	-95

来源: Bunker Ports News Worldwide

截止日期:

2016-10-14

◆ 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41周	第40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%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,200	2,200	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	1,950	1,950	0	0.0%	

油轮						
船型	载重吨	第141周	第140周	浮动	%	备注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,501	8,500	1	0.0%	



苏伊士型 Suezmax	160,000	5,500	5,500	0	0.0%
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,500	4,500	0	0.0%
LR1	75,000	4,100	4,100	0	0.0%
MR	52,000	3,300	3,300	0	0.0%

截止日期: 2016-08-26

(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+2	TAK	158,600	Hyundai, S. Korea	2018	Euronav NV - Belgian	6,200	ice-class 1C, 7-yr T/C to Valero Energy
4	TAK	7,999	Scheepswerf Ferus Smit B.V, Netherlands	2018	Thun Tankers - Netherlands	Undisclosed	dual fuel, BWT, eco canoe bow design
1	ROPAX	9,000GT	Incat, Australia	2018	Maltese - Virtu Ferries	8,380	
2	CRUISE	200,000GT	Meyer Turku, Finland	2022-2024	Royal Caribbean - U.S.A	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
KYPROS VICTORY	BC	77,024		2016	Japan	2,150	Alassia - Greek	*
PEDHOULAS CEDRUS	BC	81,600		2016	Japan	2,450	Alassia - Greek	
UBC ONSAN	BC	118,000		2011	China	Undisclosed	Oldendorff - German	***
UBC OHIO	BC	118,000		2011	China	Undisclosed	Oldendorff - German	
APELLIS	BC	33,261		2010	S. Korea	720	Greek	at auction Hongkong
PEACE BRIGHT	BC	76,000		2013	China	1,850	Intermare Transport - German	incl.7 yrs BBHP
WILSON ROUGH	BC	6,085		1976	Norway	5.2	Undisclosed	basis ss/dd due
DON MARIANO	BC	37,877		2016	China	1,300	German	



DUBAI FAITH	BC	45,681	1996	Japan	205	Indonesian
ATLANTIC MAZATLAN	BC	50,296	2000	Japan	465	Symphony - Chinese
ANNA BO	BC	56,720	2010	China	750	U. A. E
CS AZALEA	BC	57,017	2010	China	650	Undisclosed
ULTRA OMEGA	BC	63,118	2015	China	1,800	Norwegian
FUTURE	BC	72,893	1999	S. Korea	390	Chinese
EVER LEADER	BC	74,001	1999	Japan	410	Undisclosed
GODAVARI	BC	74,456	2007	China	630	Greek
SALANDI	BC	74,502	1999	Japan	380	Undisclosed
CEMTEX SINCERITY	BC	80,531	1999	China	380	Taiwan
UNITED SERENITY	BC	82,533	2009	Japan	1,275	EBE N.V - Belgian
OCEAN CRESCENT	BC	174,222	2007	China	1,250	Greek
E. R. BORNEO	BC	178,978	2010	S. Korea	2,100	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
NEW CONSTELLATION	CV	5,000	220	1999	Holland	185	Estonian	en bloc each
NEW VELA	CV	5,049	224	1999	Holland	185	Estonian	

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
ATLAS FORCE	GC/MPP/SDK	5,054	372	1998	China	170	Senagalese	

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
CRUDE PROGRESS	TAK	308,000		2017	S. Korea	8,300	Greek	en bloc each*
CRUDE MED	TAK	308,000		2017	S. Korea	8,300	Greek	
STENA IMAGE	TAK	49,719		2015	China	3,750	Japanese	incl. 8 yr BBB plus purchase option
FREJA MAERSK	TAK	31,632		2001	S. Korea	Undisclosed	MOL	
THERESA VENUS	TAK	39,656		1991	Croatia	470	Tag Offshore	
SKAZOCHNYJ	TAK	47,314		1998	Singapore	550	Undisclosed	
CHALLENGE PRELUDE	TAK	48,555		2006	Japan	Undisclosed	Island Navigation - Hongkong	
CLASSY VICTORIA	TAK	74,993		2007	Japan	1,800	Undisclosed	



MARLIN APATITE	TAK/CHE+PRO	49,999	2016	China	Undisclosed	Chinese
MARLIN AQUAMARINE	TAK/CHE+PRO	49,999	2016	China	Undisclosed	Chinese
MARLIN AVENTURINE	TAK/CHE+PRO	49,999	2016	China	Undisclosed	Chinese
MARLIN AZURITE	TAK/CHE+PRO	49,999	2016	China	Undisclosed	Chinese
MARLIN AMMOLITE	TAK/CHE+PRO	49,999	2016	China	Undisclosed	Chinese

**bank of communications, sale & lease back

◆ 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
NEW HORIZON	BC	38,468		1992	S. Korea	289	
RUI FU OCEAN	BC	43,595	8,085	1992		270	
SNOWDON	BC	170,079	21,898	1998	S. Korea	314	
OCEAN VANGUARD	BC	206,250	26,389	1994	S. Korea	300	as is S. Korea, incl. 300t ROB

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
THOR ENERGY	BC	42,529	9,016	1994		297	Old sale
AL MUKHTAR	BC	43,473	8,207	1991	Japan	296	
CHISWICK BRIDGE	CV	71,362		2001	S. Korea	326	99 ton propeller, abt 450 tons IF0, buyer opt dely Bangladesh

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
PRUDENT	TAK	47,076	8,768	1991	S. Korea	307	as is Mumbai

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
BULL HUNTER	CV	64,990	21,500	2004	S. Korea	300	as is Hongkong, incl. 450t ROB
BEAR HUNTER	CV	65,006	21,500	2004	S. Korea	300	as is Hongkong, incl. 450t ROB
KING FORTUNE	GC	22,800	8,779	1987	Britain	296	option India-Pakistan



◆ 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
2016-10-14	671.57	742.29	6.4788	86.573	821.88	62.492	939.15	212.43	16845.0
2016-10-13	672.96	741.08	6.4521	86.747	820.36	62.27	942.51	211.64	16722.0
2016-10-12	672.58	743.66	6.5096	86.688	824.79	61.951	932.02	213.27	16696.0
2016-10-11	670.98	747.48	6.474	86.483	829.48	61.546	923.4	205.54	16557.0
2016-10-10	670.08	748.94	6.4964	86.372	832.01	61.89	929.16	206.17	16659.0
2016-09-30	667.78	748.8	6.6012	86.097	865.46	61.675	945.86	208.72	16516.0
2016-09-29	667.0	748.54	6.6057	86.023	869.91	61.765	945.4	204.28	16401.0
2016-09-28	666.81	747.79	6.6421	85.987	867.67	61.734	957.42	201.84	16442.0
2016-09-27	666.46	749.73	6.64	85.934	864.16	61.917	958.49	205.74	16646.0
2016-09-26	667.44	749.86	6.6155	86.053	866.28	61.519	959.4	205.92	16529.0

(2) LIBOR 数据:

币种	2016-10-14							
	隔夜	1 周	2 周	1 月期	2 月期	3 月期	4 月期	5 月期
美元	0.43044	0.45922		0.53567	0.65789	0.88167		
	6 月期	7 月期	8 月期	9 月期	10 月期	11 月期	12 月期	
美元	1.26228						1.58567	