



# 全一海运市场周报

2016.12 - 第4期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. 中国海运市场评述(2016.12.19 - 12.23)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【运输需求有所增长 综合指数基本稳定】

本周，中国出口集装箱运输市场总体需求稳中有升，远洋航线逐渐进入“春节”长假前出货高峰期，市场货量有所增长，综合指数基本稳定。12月23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824.00点，与上期基本持平。

**欧地航线：**据欧盟委员会数据显示，欧元区12月消费者信心指数初值连续四个月呈上升趋势，由前值的负6.2上升至负5.1，反映出近期欧元区居民消费需求的复苏态势，带动欧洲航线运输需求逐步走强，加上第四季度以来多数航商采取了较大力度的“冬季停航措施”，市场舱位供给量有所收缩，支撑供需关系不断改善，欧洲、地中海航线船舶平均舱位利用率分别回升至95%、90%以上水平，部分航次满舱出运。受供需基本面向好支撑，市场运价在月初涨价的基础上继续小幅上扬。12月23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1049美元/TEU、963美元/TEU，较上期分别上涨4.3%和1.7%。据悉，鉴于近期市场预期货量将继续上升，多数航商宣布将于2017年1月初进一步上调市场运价，幅度则视后市情况而定。

**北美航线：**随着“春节”长假的日益临近，多数国内生产企业纷纷加快出货步伐，推动近期美西、美东航线运输需求双双保持增长势头。美西航线船舶平均舱位利用率约在95%左右；美东航线由于航程相对较远，出货时间更为紧张，市场上的订舱情况也相对美西航线更为火爆，船舶平均舱位利用率超过95%，部分航次出现爆舱。受货量增长吸引，部分航商计划于本月下旬增开航线，市场预计此举将可能导致行情降温，本周运价也受此影响出现回落，但总体仍高于月中涨价前水平。12月23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1541美元/FEU、2613美元/FEU，较上期分别下跌4.2%、0.5%。

**波斯湾航线：**本周货量表现平淡，为缓和供需失衡，多数航商进一步采取较大幅度的运力缩减措施，船舶平均舱位利用率恢复至九成左右。受此支撑，市场运价止住了11月中旬以来的连续下跌势头，呈企稳态势。12月23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495美元/TEU，与上期基本持平。

**澳新航线：**节前出货小高峰开始显现，本周货量出现反弹，加上月初以来航商较大力度的停航措施，船舶平均舱位上升至90%以上，市场运价小幅反弹。12月23日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为747美元/TEU，较上期上涨3.7%。



**南美航线：**运输需求同样出现季节性反弹，但尚不足以完全填补过剩运力规模。为稳定货源，多数航商继续采取降价揽货策略，市场运价小幅下跌。12月23日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为1757美元/TEU，较上期下跌3.2%。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【运输市场供需双弱 综合指数小幅下跌】

12月23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1037.42点，较上周下跌4.3%。其中煤炭、金属矿石、粮食运价指数下跌，成品油、原油运价指数维稳。

**煤炭市场：**本周冷空气活动频繁，受降温天气影响，沿海主要电力集团日耗水平小幅升高。本周（12月16日至12月22日）内，六大电厂平均日耗煤量67.91万吨，较上一周期上涨3.8%；电厂库存水平小幅下降，本周内，全国六大电厂平均库存1154万吨，较上一周期下跌3.7%。煤价方面，12月21日，最新一期环渤海动力煤价格指数报收于594元/吨，环比下行1元/吨，已经连续七期下行，累计下跌13元/吨。从目前形势看，明年1月份中长期电煤购销合同的执行价格将确定向下调整。临近价格调整的时间窗口，下游用户采购积极性不高，市场货盘整体偏少，成交冷清。

本周，北方港口受大雾天气影响，遭遇长时间大范围封航。据悉，12月21日，秦皇岛港、京唐-曹妃甸港、唐山港累计存煤超过1500万吨，创年内最高水平。虽然北方港口封航，导致船舶压港情况较为严重，运力偏少，船东有意挺价；但是，下游消费企业并不买账。一方面，煤价持续下跌的趋势尚未缓解，用煤企业继续采取观望政策，采购积极性不高；另一方面，近期大量巴拿马型船回归内贸市场，而华南航线货盘较少，使得这部分运力不得不向华东和进江航线分流，影响大船成交价格。12月23日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1030.37点，较上周下跌4.7%。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25.3元/吨，较上周五下跌3.5元/吨；秦皇岛-张家港（2-3万dwt）航线运价为35.5元/吨，较上周五下跌3.3元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为34.8元/吨，较上周五下跌3.4元/吨。华南方面，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为29.7元/吨，较上周五下跌3.5元/吨。

**金属矿石市场：**12月，下游需求淡季氛围加重，钢企开工率逐周下滑，上周高炉开工率下滑至75.1%，生产继续收缩，供给依然偏弱，金属矿石运输价格延续下跌走势。12月23日，沿海金属矿石货种运价指数报收1093.88点，较上周下跌4.0%。

**粮食市场：**本周北方港口收购价格一度速跌。在预期偏弱的行情背景下，南方用粮企业规模性的冬储活动，可能在进入1月份后批量启动，但在部分到货



趋紧的地区，企业补库活动已经展开。由于今年价格跌幅过甚，市场整体备货心态谨慎。运输市场，因粮食运价前期报价较高，近两周运价向下回调力度较大。12月23日，沿海粮食货种运价指数报收1031.15点，较上周下跌13.0%。

**油品市场：**近期，国际原油价格受利好消息的提振，持续高位震荡。受此影响，国内原油变化率持续正值内小幅上涨，国内成品油价格或将于下周三迎来年末“三连涨”。12月23日，上海航运交易所发布的成品油货种运价指数报收1239.27点，原油货种运价指数报收1541.72点，均与上周持平。

### (3) 中国进口油轮运输市场

#### 【原油运价盘整上行 成品油运价大幅提升】

因市场对减产协议的实施感到乐观，投行纷纷上调油价预测。上周末，高盛上调2017年第二季度WTI油价预期至57.5美元。本周初，摩根大通上调2017年布伦特原油预期至58.25美元/桶。国际油价稳步向上，布伦特原油现货价格周四报54.97美元/桶，较上周四上升2.4%。在正式实施减产前，产油国的生产开足马力，本周全球原油运输市场行情保持上行。中国进口VLCC运价持续提升。12月22日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）为1292.07点，较上周四上升2.0%。

**超大型油轮（VLCC）：**运输市场成交比较稳定，运价继续上升。受前期市场询盘猛增的影响，短期市场运力供给趋紧，而当前是传统油运旺季，市场运输需求仍处于年内相对旺盛的时期，船东积极推涨运价，市场延续前期上升的走势。西非航线成交稳定，运价跟随上升。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波26.5万吨级船运价（CT1）报WS90.42，较上期上涨2.6%，CT1的5日平均为WS90.92，等价期租租金（TCE）平均6.3万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价（CT2）报WS82.38，较上期基本持平，平均CT2为WS83.27，TCE平均6.2万美元/天。

**苏伊士型油轮（Suezmax）：**运输市场运价小幅回落。圣诞节前的成交波动消退，运力紧张局面逐步缓解，本周的西非至欧洲航线运价从WS114（TCE约3.88万美元/天）回调至WS105（TCE约3.4万美元/天）；黑海至地中海运价同步下降至WS112（TCE约3.7万美元/天）。波斯湾出发航线运价小幅波动，至地中海航线明年1月上旬货盘，成交运价下移在WS57至WS70之间。一艘14万吨级船，伊朗至地中海，2017年1月10日货盘，成交运价为WS68。波斯湾至亚洲航线1月上旬货盘成交运价保持WS90水平。

**阿芙拉型油轮（Aframax）：**运输市场运价沿上周的跌中有涨方向继续发展。欧洲货盘较少，跨地中海运价本周补跌，从WS120（TCE约2.3万美元/天）跌到WS90水平（TCE约1.2万美元/天）；北海短程运价下降至WS90（TCE分别约1.2万美元/天）；波罗的海短程运价保持在WS100附近（TCE约3.0万



美元/天)。加勒比海至美湾运价反弹持续,从 WS105 涨到 WS200 (TCE 约 4.4 万美元/天)。亚洲航线运力过剩,波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价均降到 WS105 附近 (TCE 分别约 1.3 万美元/天和 1.6 万美元/天)。中国进口来自科兹米诺,10 万吨货盘成交包干运费保持 60 万至 62 万美元。

**国际成品油轮 (Product):** 运输市场也出现圣诞节前的上涨行情,本周成交保持活跃,运价加速提高。石脑油 1 月份货盘已有成交,波斯湾至日本航线 7.5 万吨、5.5 万吨级船运价均大幅提高至 WS110, TCE 分别约 1.6 万美元/天、1.1 美元/天;印度至日本 3.5 万吨级船运价接近 WS110 (TCE 约 5000 美元/天)。欧美航线运价涨幅相对小些,3.7 万吨级船欧洲至美东汽油运价到 WS140 水平 (TCE 约 1.3 万美元/天);3.8 万吨级船美湾至欧洲柴油运价为 WS120 (TCE 约 1 万美元/天)。欧洲-美东-美湾-欧洲的三角航线 TCE 涨到 2 万美元/天。

## (4) 中国进口干散货运输市场

### 【圣诞周市场安静 运价跌多涨少】

圣诞临近,市场表现安静,船运成交意愿清淡,中国进口干散货运输市场跌多涨少,综合指数、租金指数延续上周下滑走势,但跌幅较上周缓和。分船型看,海岬型船止跌反弹;巴拿马型船加速下探;超灵便型船延续跌势。12 月 22 日,上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数 (CDFI) 为 581.43 点,较上周四下跌 3.2%;运价指数为 581.61 点,与上周基本持平;租金指数为 581.16 点,较上周四下跌 8.6%。

**海岬型船市场:** 本周,在远程矿运输航线上涨的支撑下,海岬型船市场结束连续四周单边下跌走势,止跌回升。因圣诞节,市场总体成交稀疏,中国北方至澳大利亚往返航线航次期租成交更少,但受程租运价回升影响,日租金止跌反弹。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 6700 美元,较上周四上涨 4.4%。本周,程租市场成交缓慢,市场运价低位徘徊,后半周在大西洋市场上涨的带动下,澳大利亚丹皮尔至青岛航线铁矿石运价回稳至 5 美元/吨上方。22 日成交记录显示,17 万吨货量 (增减 10%),受载期 1 月 4-8 日,西澳至青岛航线的成交运价为 5.05 美元/吨。周四,澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 5.080 美元/吨,较上周四上涨 1.8%。大西洋市场从远东空放过来的运力减少,有即期货物的租家愿意支付较高运价,巴西和南非至青岛航线均有成交,且运价涨幅明显。22 日成交记录显示,17 万吨货量 (增减 10%),受载期 1 月上旬,图巴朗至青岛航线的成交运价为 12.35 美元/吨。周四,巴西图巴朗至青岛航线运价为 11.594 美元/吨,较上周四上涨 12.4%;南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 8.270 美元/吨,较上周四上涨 6.8%。据悉,17 日淡水河谷举行了 S11D 项目启用仪式,该项目总投资 143 亿美元,将于明年 1 月开始商业运营,在未来 4 年逐步达产,到 2020 年将实现铁矿石年产能 9000 万吨。

**巴拿马型船市场:** 本周,巴拿马型船市场加速下滑。煤价持续回落,印尼环保检查力度加大,终端采购意愿不强,1 月份进口煤货盘所剩不多,2 月份货盘询盘较少,实际成交稀少。太平洋市场,印尼至印度和中国的煤炭以及美西粮食货盘成交较少,日租金单边下跌,且跌幅放大。22 日成交记录显示,9.6 万载重吨船,12 月 29 日-1 月 2 日福州交船,经印尼,日本还船,成交日租金为 6750 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 6257 美元，较上周四下跌 19.7%。印尼萨马林达至中国广州航线运价为 4.692 美元/吨，较上周四下跌 5.7%。大西洋市场，节日氛围浓重，南美、美湾货盘成交趋缓，船东仍希望节前能有所成交，主动降价，大西洋至远东的粮食运价延续上周跌势。21 日成交记录显示，7.5 万载重吨船，受载期 1 月 13-19 日，南美至远东航线，成交日租金为 8500 美元/天，外加 35 万美元空方补贴。周四，美湾至中国北方港口粮食航线运价为 33.110 美元/吨，较上周四下跌 4.7%；巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 20.640 美元/吨，较上周四下跌 5.7%。

**超灵便型船市场：**本周超灵便型船市场量价齐跌。圣诞周，市场上煤炭船运不多、美湾至远东粮食货盘较少，租金跌幅较上周放大。周四，中国南方至印尼往返航线 TCT 日租金为 5525 美元，较上周四下跌 6.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 5.244 美元/吨，较上周四下跌 1.9%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 5.340 美元/吨，较上周四下跌 1.3%。

来源：上海航运交易所信息部

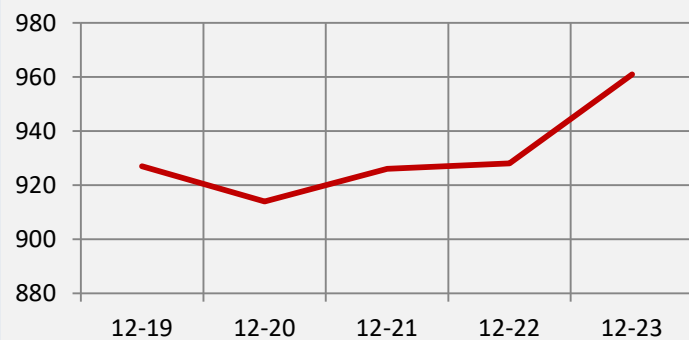
## 2. 国际干散货海运指数回顾

### (1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

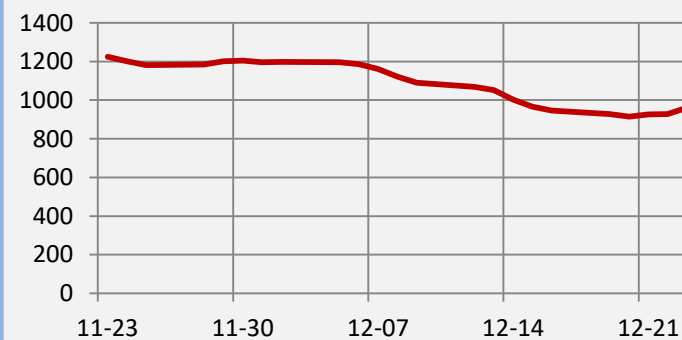
| 波罗的海指数 | 12 月 19 日 |     | 12 月 20 日 |     | 12 月 21 日 |      | 12 月 22 日 |     | 12 月 23 日 |      |
|--------|-----------|-----|-----------|-----|-----------|------|-----------|-----|-----------|------|
| BDI    | 927       | -19 | 914       | -13 | 926       | +12  | 928       | +2  | 961       | +33  |
| BCI    | 1,039     | -9  | 1,044     | +5  | 1,144     | +100 | 1,219     | +75 | 1,385     | +166 |
| BPI    | 1,032     | -94 | 976       | -56 | 905       | -71  | 866       | -39 | 852       | -14  |
| BSI    | 953       | -7  | 941       | -12 | 926       | -15  | 914       | -12 | 903       | -11  |
| BHSI   | 605       | +5  | 605       | 0   | 604       | -1   | 601       | -3  | 597       | -4   |



上周 BDI 指数走势



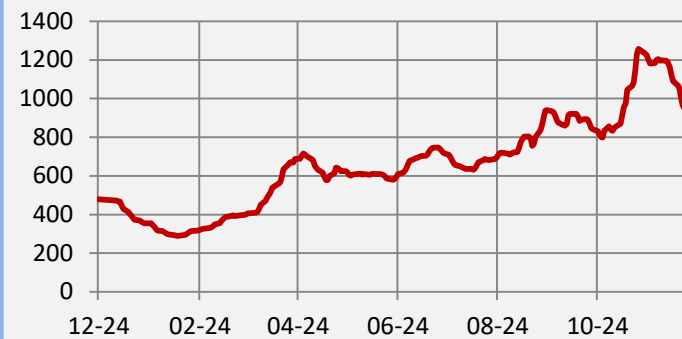
近一个月 BDI 指数走势



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 51 周  | 第 50 周  | 浮动    | %       |
|-----------------|----|---------|---------|-------|---------|
| Cape (170, 000) | 半年 | 8, 750  | 9, 250  | -500  | -5. 4%  |
|                 | 一年 | 9, 750  | 10, 000 | -250  | -2. 5%  |
|                 | 三年 | 10, 000 | 10, 250 | -250  | -2. 4%  |
| Pmax (75, 000)  | 半年 | 9, 000  | 10, 250 | -1250 | -12. 2% |
|                 | 一年 | 9, 250  | 10, 000 | -750  | -7. 5%  |
|                 | 三年 | 7, 750  | 8, 250  | -500  | -6. 1%  |
| Smax (55, 000)  | 半年 | 9, 250  | 9, 250  | 0     | 0. 0%   |
|                 | 一年 | 8, 000  | 8, 000  | 0     | 0. 0%   |
|                 | 三年 | 8, 250  | 8, 250  | 0     | 0. 0%   |
| Hsize (30, 000) | 半年 | 7, 500  | 7, 500  | 0     | 0. 0%   |
|                 | 一年 | 7, 250  | 7, 250  | 0     | 0. 0%   |
|                 | 三年 | 7, 500  | 7, 500  | 0     | 0. 0%   |

截止日期: 2016-12-23

## 3. 租船信息摘录

### (1) 航次租船摘录

Aargau 2010 32790 dwt dely Colombo spot trip via WC India redel China \$7,000 daily - Siva Bulk

Anangel Excellence 2014 206000 dwt dely Ijmuiden 01/02 Jan transatlantic round redel Skaw-Gibraltar \$7,500 daily chopt redel Skaw-Cape Passero \$8,000 daily - Cargill

Anthia 2002 28470 dwt dely Nikolayev prompt trip redel Italy or Spanish Mediterranean \$8,250 daily + \$15,000 bb - TKB



## 全一海运有限公司



Asia Emerald I 2011 58018 dwt dely Singapore prompt trip via Australia redel Singapore-Japan intention salt \$7,000 daily - cnr

Asia Emerald IV 2012 58018 dwt dely Singapore prompt trip via E Australia redel India intention grain \$7,000 daily - cnr

Ata-M 2003 53098 dwt dely passing Gibraltar 02/03 Jan trip via Continent redel EC India \$15,000 daily - EMR

Blumenau 2012 81652 dwt dely EC South America 01/10 Jan trip redel Skaw-Cape Passero \$11,000 daily - Cargill

Bulk Pegasus 2009 58736 dwt dely Xingang prompt trip via No Pac redel Singapore-Japan \$5,700 daily - SJ International

Burton 2006 53688 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel China \$6,000 daily - cnr

Cape Elise 2005 174124 dwt dely Dunkirk 26/28 Dec transatlantic round redel Skaw-Gibraltar \$9,500 daily - Oldendorff

Capt. Stefanos 2002 74077 dwt dely EC South America 15/25 Jan trip redel Singapore-Japan \$8,600 daily + \$360,000 bb - Louis Dreyfus

CMB Paule 2011 33717 dwt dely Bourgas prompt trip via WC India redely Durban \$11,500 daily - cnr

CMB Pomero l 2012 95740 dwt dely Fuzhou 29 Dec/0 2 Jan trip via Indonesia redel Japan \$6,750 daily - JERA

Diamantina 2010 82139 dwt dely Longkou 26/28 Dec trip via No Pac redel Singapore-Japan \$7,000 daily - Louis Dreyfus

Diamond Wind 2010 76536 dwt dely EC South America 20/30 Jan trip redel Singapore-Japan \$9,000 daily + \$400,000 bb - Louis Dreyfus

Galene M 2011 33158 dwt dely Canakkale prompt 2/3 laden legs minimum 50 days duration redel Atlantic excl West Africa \$8,500 daily - MUR

Genco Predator 2005 55407 dwt dely pssg Durban prompt for trip via River Plate redely SE Africa approx \$8,500 daily - Norden

GH Danzero 2014 63326 dwt dely EC South America prompt trip redel India-Japan \$13,500 daily + \$250,000 bb - Hyundai Glovis



## 全一海运有限公司



Golden Eminence 2010 79474 dwt dely passing Taiwan 24/28 Dec trip via Indonesia redel Singapore-Japan \$5,750 daily - cnr

Ho pe Star 19 9 5 2829 4 dwt dely Malaysia prompt trip redel India approx \$6,000 daily - cnr

Inoi 2010 32301 dwt dely West Africa prompt trip via EC South America/PG redel pssg Durban approx \$10,700 daily - J Lauritzen

Jia Long Shan 2011 56603 dwt dely US Gulf 03 Jan trip redel East Mediterranean intention petcoke \$19,000 daily - Cargill

Kinokawa Maru Jiangsu Steamship relet 2013 181392 dwt dely Fangcheng 27/28 Dec trip via Australia redel Singapore- Japan \$6,000 daily - RGL

Konkar Theodoros 2015 60897 dwt dely Durban prompt trip via S Africa redel India abt 40 days \$10,225 daily + \$260,000 bb - Setaf

Lake Dawn 2013 81902 dwt dely CJK 25/30 Dec trip via Kwinana redel UKCont intention grain \$3,500 daily - Norden

Lavieen Rose 2014 33398 dwt dely wwr Neuva Palmira 28 Dec trip redel not north of Santos min 20 days \$20,000 daily - Worthington

Leda C 2011 81526 dwt dely EC South America 05/10 Jan trip redel Red Sea-PG \$9,9 00 daily + \$490,000 bb - Phaetho n

Ligari 2004 75583 dwt dely aps EC South America 05/10 Jan trip redel Continent \$11,250 daily - Transgrain

Lowlands Beacon 2010 61400 dwt dely New Mangalore trip redel China intention iron ore \$10,500 daily - cnr

Mandarin China 2011 56778 dwt dely Karachi prompt trip via Iran redel China \$12,000 daily - Ma Group

Mandarin Ocean 2012 56734 dwt dely Zhuhai prompt trip via Thailand redel China \$6,000 daily - cnr

Nilos 2006 75880 dwt dely EC South America 01/10 Jan trip via Aden redel PMO \$9,500 daily + \$450,000 bb - Siva Bulk

Oxygen 2009 55525 dwt dely Nemrut Bay prompt trip redel Persian Gulf \$21,750 daily - cnr



## 全一海运有限公司



Ozgur Aksoy 2011 58410 dwt dely Philippines prompt trip via Indonesia redel India \$6,500 daily - cnr

Panafrican 2008 83690 dwt dely US Gulf Early Jan trip via Panama redel Singapore-Japan \$13,250 daily + \$325,000 bb - Norden

Piera 2010 91945 dwt dely EC South America 06/11 Jan trip redel Skaw-Cape Passero \$12,000 daily - Louis Dreyfus

Pu Tuo Hai 2007 53393 dwt dely US Gulf prompt trip redel Spain intention petcoke \$15,000 daily - Centurion

Rapallo 2009 75123 dwt dely EC South America 13/19 Jan trip redel Singapore-Japan \$8,250 daily + \$325,000 bb - Cosco

Sasebo Eco 2014 77888 dwt dely Hong Kong 27/31 Dec trip via Indonesia redel Japan \$8,750 daily - Japanese charterer

Scilian Express 2013 93076 dwt dely Gibraltar 26/30 Dec 2 to 3 laden legs redel Atlantic \$7,500 daily - Azure

Shandong Hong Tu 2012 76116 dwt dely EC South America 07/11 Jan trip via PG redel PMO \$9,000 daily + \$410,000 bb - cnr

Star Cosmo 2005 52246 dwt dely N China prompt trip redel Philippines intention steel \$4,500 daily - cnr

Star Helena 2006 82191 dwt dely EC South America 05/10 Jan trip redel Singapore-Japan \$9,250 daily + \$4 25,000 bb - cnr

Striggla 2009 75196 dwt dely Tianjin prompt trip via No Pac redel Singapore-Japan \$5,500 daily - Glencore

Thessaloniki 2006 76598 dwt dely EC South America 01/10 Jan trip Skaw-Cape Passero \$11,500 daily - Cargill

Venture Pearl 2012 55639 dwt dely Rizhao prompt trip redel Continent/Baltic \$3,500 daily for the 1st 65 days and \$7,000 daily afterwards - cnr

Yasa Team 2006 75621 dwt dely EC South America 04/10 Jan trip redel Skaw-Cape Passero \$11,500 daily - Nidera

Zheng Heng 2012 81948 dwt dely Ulsan 28/31 Dec trip via No Pac redel Singapore-Japan \$7,000 daily - cnr



Zheng Hui 2014 81797 dwt dely Mississippi River 02/05 Jan trip via Cape of Good Hope redel Singapore-Japan \$12,500 daily + \$250,000 bb - Pacific Bulk

## (2) 期租租船摘录

Alani 2017 63000 dwt 14 on 27 lad/ 23 ball dely ex yard Imabari 10/15 Jan 11/15 months trading redel worldwide approx \$8,300 daily - TBS

AOM Bianca 2017 82000 dwt dely ex yard Cebu 10/14 Jan 5/8 months trading redel worldwide \$8,000 daily - Louis Dreyfus

Bulk Honduras 2012 57959 dwt dely Qingdao prompt 3/5 months trading redel worldwide \$7,250 daily - cnr

Cielodi Dublino 2011 37064 dwt dely Santo sprompt 4/6 months trading redel Atlantic excl. Africa \$10,500 daily - cnr

K Pluto 2012 29061 dwt dely Vietnam 28/29 Dec 3/5 months trading redel Singapore-Japan \$5,500 daily - Navision

Leto 2010 81297 dwt dely N China 30 Dec 9/13 months trading redel worldwide \$7,750 daily - Glencore

Lowlands Pro sperity 2012 179895 dwt dely Zhoushan 02/0 5 Jan 12 months trading redel worldwide rate basis 104 % o f BCI 5 timecharter average - Anglo American

Maratha Paramount 2011 32081 dwt dely Persian Gulf 05/10 Jan 5/7 months trading redel worldwide \$6,350 daily - cnr

Marvellous 2011 179178 dwt dely Beilun in d/c end Dec/ely Jan 12 months trading redel worldwide \$9,000 daily - SwissMarine

Naias 2006 73546 dwt dely N China 27 Dec 7/10 months trading redel worldwide \$7,500 daily - Glencore

Newport News 2017 208500 dwt dely ex yard Jiangnan 9 Jan 22/26 months trading redel worldwide rate basis average 5 TC

Star Fighter 2013 61455 dwt dely retro Cape of Good Hope 10 Dec 4/6 months trading redel worldwide \$11,650 daily/ redel Atlantic \$10,800 daily - Weco Bulk



#### 4. 航运市场动态

##### 【清洁油船运价大幅上升】

Stifel 分析师 Ben Nolan 表示，受益于季节性和突发性因素影响，12 月波罗的海清洁油船运价指数上升 45%。

除了这些因素之外，此次清洁油船运价大幅上升也显示该型船供求平衡收紧，而且该型船目前没有出现大幅供大于求的市场结构。

Nolan 表示，在第四季度中东四大炼油厂检修后重启也对清洁油船运价上升起到了积极作用，这使得 LR 成品油船从中东地区出口货物运输的贸易活动上升，同时还有多艘 LR 成品油船在新加坡用于浮式储油，进一步收紧市场可用运力。但在西半球，墨西哥和委内瑞拉沿海炼油厂的断供，也导致这两个国家向美国进口贸易量增加。受天气影响，墨西哥沿海多达 14 艘船舶航期出现延误，预计将直至该国炼油厂重新运营。

与此同时，汽油和柴油高库存现象开始下降，这预计将使得未来市场上出现更多套利交易机会。

来源：国际船舶网

##### 【Valemax 未来市场发展空间巨大】

据克拉克松数据显示，日本联合造船近日承接了该国船东 NS 联合海运 1 艘 40 万吨 VLCC 订单，预计新船将于 2019 年 9 月交付。此单是日本船厂首次进入 Valemax 市场，标志着中日韩三大主要船舶建造国均进入这一领域，也预示着未来市场竞争将更加激烈。

近日，日本 NS 联合海运与巴西淡水河谷签署了一项为期 25 年共计 4000 万吨的铁矿石运输协议，NS 联合海运将从 2019 年下半年开始使用 40 万载重吨环保型 VLCC 执行该协议。上述协议签订时，NS 联合海运尚无 VLCC 在营及在建船舶，因而选择在日本联合造船订造新船。

此单是日本船厂首次进入 Valemax 市场，标志着中日韩三大主要船舶建造国均进入这一领域，也预示着未来市场竞争将更加激烈。

据中国船舶工业经济与市场研究中心统计，目前全球共有 9 家船厂承接过 61 艘 40 万吨级 VLCC，共计 2445 万载重吨，包括上海外高桥造船、北船重工、扬子江船业、招商局重工、熔盛重工及 STX 大连等 6 家中国船厂，大宇造船海洋、STX 造船等 2 家韩国船厂。

Valemax 型船，是巴西矿业公司“淡水河谷”拥有或承租的一种超大型矿砂船（VLCC, Very Large Ore Carrier），用于从巴西运输铁矿石到欧洲和亚洲



的港口，最大吨位达 38 万吨至 40 万吨。

在 2008 年，淡水河谷向中国的熔盛重工（RSHI）订购了 12 艘 40 万吨 Valemax 型船，并于 2009 年向韩国大宇造船厂（DSME）订购了另外 9 艘 Valemax 型船。此外，16 艘类似吨位的 Valemax 型船也将在中国和韩国进行建造，这些船将卖给其他船运公司，并最终以长期合作协议的方式租赁给淡水河谷。

今年，在 40 万吨超大型矿砂船（VLOC）终于获得了进入中国港口的许可之后，淡水河谷陆续将其在熔盛订造的 12 艘 VLOC 分别转售给了中国矿运、招商轮船和工银租赁。随后，三家公司在与淡水河谷签订了铁矿石长期运输协议后，又各自订造了 10 艘新一代的 40 万吨 VLOC。这 30 艘 VLOC 被四家国内船厂分揽。其中中国矿运的 10 艘全部被外高桥造船收入囊中。招商轮船的 10 艘则由外高桥造船承建 4 艘，北船重工承建 4 艘，招商局重工（海门）2 艘。工银租赁的 10 艘中，扬子江船业接获 6 艘，其余 4 艘则由北船重工承建。

以此预估，到 2018 年将至少将有 42 艘 VLOC 专程为中国从巴西运输铁矿石，这不禁令人担心钢铁产能严重过剩的中国市场真有如此大的需求吗？

据《中国船检》此前报道，一年前，淡水河谷首席执行官费穆礼面对中国媒体首度抛出惊人预测，在经过短暂的产能过剩调整后，中国的钢铁消费需求有望在半年到一年内就会回升。而事实证明了他的判断——今年中国钢铁行业出现回暖，前九个月铁矿石价格上涨了三成，对进口铁矿石的需求持续增长，推动了这家全球最大铁矿石生产商的业绩向好。淡水河谷第三季度财报显示，其实现了 30.23 亿美元的息税折旧摊销前利润（EBITDA），虽然溃坝事件的影响还在持续，但盈利和营收都稍好于外界预期。

从市场需求看，2016 年淡水河谷铁矿石产量达到 3.4 亿吨，其中约 70% 出口至亚洲，如果全部使用 Valemax 运输，共需要 164 艘 40 万吨 VLOC。

据路透社报道，巴西淡水河谷规模最大的矿业项目——S11D 项目上周六开始运营，以在竞争激烈的市场降低成本，并巩固其作为全球最大铁矿石生产商的地位。S11D 项目矿场位于帕拉州，四年后达到产出高峰时产量将达 7500 万吨，使得淡水河谷超过同业澳洲力拓。经过数年的产量停滞，力拓在产量方面已经匹敌淡水河谷。S11D 项目将生产最优质的矿石，且成本业内最低，预计可开采 30 年。

随着近期淡水河谷 S11D 全球最大铁矿石项目开始投产，预计 2020 年其铁矿石产量将达到 4.6 亿吨，其中 3.5 亿吨以上将出口至亚洲，届时将需要 220 艘 40 万吨级 VLOC，扣除目前已经订造的 61 艘船，Valemax 未来市场发展空间巨大。

来源：中国船检



### 【韩进码头资产竞购角逐敲定 地中海航运成最大赢家】

据韩联社 20 日报道，韩国当地法院表示，就此前竞标的韩进海运美国长滩、加利福尼亚州码头 54% 股权事宜，地中海航运已经与韩进海运签订交易合同。

此次合同的签订，标志着面临破产清算的韩进海运已开始步入出售核心资产的窘境。

韩国首尔中央地方法院已经批准同意了此次签订的交易协议，而此前地中海航运本就控股该码头的 46% 股份。也就是说，此次交易完成后，地中海航运将控股美国长滩、加利福尼亚州码头 100% 的股权，成为此次竞标的最大赢家。

而有关此次交易的具体详情尚未对外公布。对此，相关人士表示，待所有的交易条件满足，合同正式生效后，届时或将对外公布详情。据了解，目前此次交易尚未获得美国法院及美国港务局方面的批准同意。

据航运界网此前的持续追踪，此次购买韩进美国码头资产问题可谓一波三折。从起初的大韩海运拟联合现代商船一起竞购，而现代商船拒绝这一请求选择联合地中海航运竞购，到最终现代商船放弃竞购使得地中海航运获得该码头 100% 股权。

同时，业内对现代商船为与 2M 联盟达成“2M+H”协议或将付出沉重代价。首先，马士基航运和地中海航运将控制现代商船在亚欧线和亚洲-美国西海岸航线未指定数量的船舶。这些船舶将交由马士基航运和地中海航运经营，而现代商船则降级为舱位购买方。因此，现代商船的总体箱运量分配可能将不如初始预期的那么高，从而闲置现代商船未来增长机会。其次，在协议期限内，现代商船在相关航线上的舱位购买力预计将存在上线。此外，马士基航运和地中海航运还能进入现代商船独立运营的远东-美国西海岸航线业务。因此，航运界网认为，现代商船此次退出竞购韩进海运美国码头股份，或许也是为“2M+H”协议付出的代价之一。

来源：航运界

### 【南京远浩船务宣布解散】

俗话讲“年关难过”。今天是“冬至”，眼看着马上就要迎来新的一年，南京远浩船务有限公司总经理侍海却在近日的全体员工大会上宣布公司解散，遣散员工，仅保留少数人员善后。该公司部分已被遣散的员工透露，遣散费“并不高”。

据南京远浩船务有限公司官网介绍，该公司成立于 2007 年 12 月，是以远洋散杂货货物运输为主，集国际船舶租赁、海员劳务合作、国际船舶管理、船舶物料供应和投资咨询服务为一体的综合性远洋运输企业。公司通过自购、合作购置和租赁等方式，目前实际控制运力 25 艘船、约 45 万载重吨。主要经营中



全一海运有限公司



国（远东）至印度、巴基斯坦、波斯湾、红海、地中海、黑海、南美和西非的杂货运输，以及印度、伊朗、澳洲、南美、印度尼西亚、黑海至中国（远东）的铁矿、煤炭、镍矿、农产品等等的散货运输。据航运界网了解，在中国至黑海和地中海航线，南京远浩曾处在控制地位。

南京远浩官网称，该公司董事长是刘洪良。公开资料显示，刘洪良 1989 年毕业于大连海事大学，2009 年获于清华大学经济管理学院 EMBA 学位。曾任南京远洋运输公司总经理，是交通运输部国家海事局注册 ISM CODE 审核员，清华大学经管学院首届 EMBA 荣誉学术委员会特约评审员。但有消息称刘洪良现已不再担任董事长一职。此外，该公司业务负责人王强早年间也供职于南京远洋运输公司，一度是国内干散货运输领域的风云人物，堪称无人不知无人不晓。但他在公司宣布解散前已经辞职。

南京远浩此前为一家船舶经营人。所谓船舶经营人（业内俗称“OP”），是指自身并不拥有船舶而是以承租人身份租入船舶，再以船东身份揽货运输的公司。在干散货运输领域，船舶经营人十分常见。该公司官网显示，公司拥有自有船 6 艘，均为载重吨 20000-30000 吨的小灵便型货船。但有业内人士称，2010 年前后，该公司认为市场已处在底部，可以“抄底”，以约 2000 万至 3000 万美元/艘的价格购入船舶成为船东。2015 年左右，又通过中国进出口银行贷款购入 2 艘新船。不过，由于近年干散货市场持续低迷未见好转，终致经营无法持续。目前，该公司已被工商部门列入“经营异常”名录。

除经营战略失误外，南京远浩与欧洲收货人的商业纠纷也是拖垮公司业务的一个重要方面。据悉，该公司一艘货船在执行土耳其航次时曾被扣留很长时间；以航次期租形式租入的船舶因未能按时支付租金而长期抛锚；今年 5 月，该公司旗下船舶“smart lisa”轮又在东莞港发生碰撞事故。这些都造成公司信心受挫。

业内人士还表示，因南京远浩持有船舶资产，其终止经营对行业的影响较大。上海一家船舶经纪公司的经纪人对航运界网表示，船舶经营人自购船舶其实是风险极大的经营策略。因散货运输市场起伏不定，南京远浩的自有船在当前已大幅度贬值，该类型船舶仅价值数百万美元。尽管南京远浩曾试图借助外来融资，甚至向员工借款缓解资金链紧张问题，但杯水车薪，无法支付租入船的租金。该经纪人认为，在干散货租船领域，船东、经营人、承租人、经纪人等参与方利用自身独特优势，彼此各司其职通过租船链完成运输，其中一方不应轻易介入其他参与方的经营范畴，否则将导致隐患。

今年以来，部分地方国有航运企业如温州海运、浙江远洋纷纷破产清算，浙江一家主营东南亚航线干散货运输业务的船务公司航运部经理告诉航运界网，近年来整体运费水平就很低，而今年的运费水平却仅仅是去年的 70%，加上银行的贷款压力，民营航运企业亦举步维艰。航运界网在此前的文章《不意外却震撼之论浙江远洋的倒掉》中曾表示，无论谁是“下一个”，都必将再次引发舆论的广泛关注。

来源：航运界



## 5. 船舶市场动态

### 【韩国启动造船业改革方案】

上周，韩国十家产业组织共同签署商业合作协议，将在造船业进行更加紧密的相互合作。根据协议，上述十家产业组织将努力扩展金融机构内的船舶融资、为环保船技术开发提供更多支持、加强运货商和航运公司的合作。

十家机构包括韩国船东协会、韩国海工及造船协会、Korea Shipbuilding Industry Cooperative、Maritime Finance Center、Korea Maritime Guarantee Insurance、韩国西部电力公司、韩国天然气公司、韩国石油协会、韩国钢铁协会和韩国 LNG 供气行业协会。

这一协议是作为韩国政府在十月时公布的造船业改革方案的后续准备。

10 月 31 日，韩国副总理兼财政部长官柳一镐主持召开会议表示，政府计划成立官方支持的船舶融资公司，初始资本为 1 兆韩元 (8.7173 亿美元)，以改善国内海运公司的财务状况。同时政府将提供总计 6.5 兆韩元 (56.7 亿美元) 的政策融资，计划 2020 年前政府直接订船或提供融资订购 250 艘以上船舶，力求让造船业重新步入正常轨道。

柳一镐表示：“全球造船市场不振，即使到了 2020 年，新船订单也无法与 2011~2015 年的平均值相比。”

对于如何强化韩国造船业在全球的竞争力，政府发布应对方案。通过把基础造船业的竞争力与效益挂钩，扩大高附加值船舶服务等措施，将业务从单一的造船业向整个船舶工业转型升级。

从具体来看，政府将在 2020 年前订购 250 艘船舶，还将根据不同的海运船舶公司，对具有竞争力的领域进行集中资金扶持。

除此以外，政府还将通过造船产生的高附加价值和改革船舶服务等，进一步提升造船业的竞争力。对于海运业，柳一镐表示，政府将向这些海运船舶公司提供 6.5 万亿韩元的财政支出，提升自身竞争力。

柳一镐说：为防严重的情况继续发展下去，这些企业必须执行积极的重整行动，以确保公司财务的完整度，如果市场开始复苏，企业也能有所准备。政府将定期监管这些公司的重整进度，并预防出现海工订单遭其他国外同行低价抢占的情况。



韩国贸易部表示，2016 年前三季度全球造船业订单量同比暴跌 72%，而韩国造船业的情况更为严峻，同比降幅高达 87%。一位贸易部官员表示，韩国船舶订单急剧下降的部分原因是相比于日本和中国等其他竞争对手，韩国国内的订单量下降更为严重。

韩国政府公布的造船业改革方案要求韩国三大船企通过关闭船坞、裁员、出售资产等方式削减开支，调整业务组合以专注于发展核心业务、培养未来增长点。此外，韩国政府还计划在未来 5 年联合民间资本在研发领域共同斥资 7500 亿韩元，培养 6600 名专业人才，加快造船业向高附加值产业的转型升级。

按照韩国政府的方案，计划至 2018 年韩国三大船企将关闭 31 座船坞中的 7 座，将员工总数从 62000 人降至 42000 人，从而削减造船产能。

同时，作为韩国政府改革方案的另一项后续行动，韩国船东协会计划成立一家新部门，用于处理新船订单签署方面的投诉。

政府的多项支援举措对帮助企业渡过难关固然重要，但企业提升自身在新的市场环境中的生存能力才是关键。“外援”只能救一时之急，企业要想永葆生机，还需在经济缓慢增长的常态下探索新的生存发展之路。

来源：中国船检

### 【意大利首次跻身全球前三大造船国】

仅仅凭借今年前 11 个月接获的 11 艘邮轮订单，意大利造船业就“轻松”打败了日本船企，首次跻身全球前三大造船国之一。

克拉克森最新数据显示，今年前 11 个月，中国、韩国和日本船企新船订单量分别为 375 万 CGT（206 艘）、163 万 CGT（60 艘）、112 万 CGT（55 艘），而意大利船企新船订单量共计 124 万 CGT（11 艘）。

这意味着，意大利船企在今年将取代日本，新船订单量排名全球第三。这是过去 20 多年来东北亚地区以外的国家首次跻身全球前三，而之前德国船企接单量排名全球第三已经是上世纪 1998 年时候的事。

意大利船企跻身全球前三的原因之一是邮轮订单量的显著增长。今年第三季度，邮轮订单量在全球新船订单量中占比达到 26%，创下历史最高纪录。由于新船订单统计按 CGT 计算，邮轮因为技术含量高在统计上远远超过传统货船。

克拉克森数据显示，截止目前，意大利船企今年接获 11 艘邮轮订单，共计 1238942CGT，其中 Fincantieri Sestri 接获 3 艘 110000GT/2800 客位和 1 艘



全一海运有限公司



54000GT/740 客位邮轮；Fincantieri Monfalco 接获 1 艘 133500GT/4200 客位和 2 艘 143700GT/3560 客位邮轮；Fincantieri Marghera 接获 2 艘 135500GT/4200 客位邮轮；Fincantieri Castell 接获 2 艘 47800GT/930 客位邮轮。

与欧洲船企不同的是，中日韩三国船企很少涉足邮轮建造市场。因为邮轮建造需要的不仅仅是造船技术，还有相关的多种设备、材料、内部设计以及管理等等。对于更加擅长建造传统商船的亚洲船企而言，虽然邮轮的内饰材料可以从欧洲购买，但这无疑会导致建造成本增加。

日本三菱重工是亚洲唯一建造过豪华邮轮的船厂，不过由于亏损严重已经宣布退出邮轮市场。韩国造船业已经明确表示近期内不会考虑建造豪华邮轮，中国船企目前还刚刚开始准备进入豪华邮轮市场，而中国船厂今年接获的首艘豪华邮轮订单也是外高桥造船和意大利 Fincantieri 合作建造。

国际邮轮公司协会（CLIA）日前发布的 2017 年邮轮行业展望显示，从 2017 年到 2026 年的 10 年间，全球将出现一波邮轮旅游和邮轮产业投资的热潮，全球邮轮业将有近百艘新邮轮投入运营，投资总金额达 530 亿美元。而以建造豪华邮轮为主的意大利造船业可能在今后相当长一段时间内占据全球第三大造船国的宝座，全球造船业的格局或许也将出现新的变化。

来源：国际船舶网

### 【Frontline：2017 年油船市场需求强劲】

原油船运营商 Frontline 近日预计，石油生产国协议削减产量将迫使亚洲买家去更远的地区收购石油产品，从而使得油运市场获得需求收益，因此，2017 年油船市场将出现强劲需求。

据路透社报道，自今年 10 月以来，VLCC 现货运价已出现翻倍增长，达到 70000 美元/天，远高于 Frontline 盈亏平衡线。而受益于原油季节性需求，欧佩克国家油产量在今年 11 月创下历史新高。

Frontline 首席执行官 Robert Hvide Macleod 表示，该公司 VLCC 的盈亏平衡为 22000 美元/天，因此目前的盈利状态对于该公司而言十分乐观。尽管欧佩克和非欧佩克石油生产国宣布，决定将原油产量减少 176 万桶/日，从而缓解油价暴跌影响，但该公司表示，这对于公司业务损害不大。

与此同时，沙特阿拉伯和其他海湾国家已承诺削减产量，而主要从事油船运输贸易行业的国家如尼日利亚和利比亚则从这一计划中豁免。中国、日本、印度和韩国炼油厂预计将从北非和西非收购更多石油，来取代墨西哥湾减少的石油产量，同时也将使得船舶贸易航线拉长，可用船舶运力减少。

Hvide Macleod 表示，亚洲国家是原油的最大买家，长途航运也将使得原油船避免了欧佩克石油减产导致的油船需求减少局面。



Frontline 在第三季度财报时警告称，即便市场供求平衡会提高，但未来市场可能仍会遇到疲软时期。不过，该公司预计，原油船市场预计 2017 年开端良好。尽管 2017 年 VLCC 船队规模将增加 50 艘新船运力，但旧船也将用于其他用途或是拆解处理。

12 月 9 日，Frontline 宣布发行 1 亿美元股份用于扩大船队规模及增加借贷。该公司未来将通过收购二手船或转售船增加运力，而不是通过订造新船。此外，收购竞争对手对于该公司而言也是一个选项。

Hvide Macleod 表示，收购一艘 1 年船龄的 VLCC 价格预计为 7900 万美元，而随着船龄增长，其价格预计将逐年下跌 200-300 万美元。相比之下，2018 年交付的新造 VLCC 价格预计将高达 8500 万美元。

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                                   | 356.00 | -3 | ↓ | 363.00 | -1 | ↓ | 0.00   |   |   | 0.00   |   |   |
| Panama                                      | 260.00 | 0  |   | n/a    |    |   | n/a    |   |   | 515.00 | 0 |   |
| Shanghai                                    | 368.00 | 3  | ↑ | 0.00   |    |   | 0.00   |   |   | 0.00   |   |   |
| Singapore                                   | 328.00 | 0  |   | 339.00 | 0  |   | 468.00 | 5 | ↑ | 478.00 | 5 | ↑ |
| 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：

2016-12-23



## ◆ 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 51 周 | 第 50 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 50 周 | 第 49 周 | 浮动 | %    | 备 注 |
| 巨型油轮 VLCC      | 300,000 | 8,506  | 8,506  | 0  | 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  | 3,250  | 3,250  | 0  | 0.0% |     |

截止日期: 2016-12-22

### (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                           |
| 1+1   | TAK  | 11,500      | Daehan, S. Korea     | 2018 | Polaris Shipping - S. Korean            | Undisclosed | conversion from Newcastlemax  |
| 1+1   | CV   | 600 teu     | Taizhou Kouan, China | 2018 | Pacific International Lines - Singapore | Undisclosed |                               |
| 1     | PCC  | 3,800 ceu   | CSC Jinling, China   | 2018 | Anji Automotive Logistics - Chinese     | Undisclosed | option declared               |
| 1     | FSRU | 173,400 cbm | Daewoo, S. Korea     | 2020 | Maran Gas - Greek                       | 59,000      | incl. option of 2 LNG vessels |



## ◆ 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          |
| GENCO WISDOM     | BC | 47,000  |     | 1997 | Japan    | 320         | Chinese                | en bloc each |
| GENCO PROSPERITY | BC | 47,180  |     | 1997 | Japan    | 320         | Chinese                |              |
| PAROS            | BC | 23,984  |     | 1997 | Japan    | 270         | Egyptian               |              |
| MAVERICK GUNNER  | BC | 80,717  |     | 2010 | S. Korea | 1,330       | Empire Bulkers - Greek |              |
| JINHAI J0131     | BC | 180,000 |     | 2016 | China    | 2,810       | Greek                  |              |
| PLEIADES DREAM   | BC | 180,140 |     | 2009 | Japan    | Undisclosed | Undisclosed            |              |

| 集装箱船    |    |        |     |      |         |             |                  |     |
|---------|----|--------|-----|------|---------|-------------|------------------|-----|
| 船 名     | 船型 | 载重吨    | TEU | 建造年  | 建造国     | 价格(万美元)     | 买家               | 备 注 |
| RT DAGR | CV | 20,976 |     | 1998 | Germany | Undisclosed | Euroseas - Greek |     |

| 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        |
| MELANIE        | TAK     | 2,562   |     | 1983 | Bulgaria | 70          | Undisclosed          |            |
| SEMUA SELAMAT  | TAK     | 8,008   |     | 2008 | China    | Undisclosed | Undisclosed          | at auction |
| TINTOMARA      | TAK     | 46,764  |     | 2003 | Croatia  | 1,300       | Undisclosed          |            |
| ATHENS STAR    | TAK     | 73,869  |     | 2005 | China    | 1,210       | Undisclosed          |            |
| AEGEAN PRIDE   | TAK     | 105,302 |     | 1999 | S. Korea | 1,060       | Chinese              |            |
| PERSEUS TRADER | TAK     | 299,992 |     | 2003 | Japan    | Undisclosed | New Shipping - Greek |            |
| KASCO GAS      | TAK/LPG | 5,590   |     | 1995 | Japan    | 330         | Undisclosed          |            |
| STANDORF       | TAK/LPG | 28,820  |     | 1990 | Belgium  | 990         | Turkish              |            |

## ◆ 上周拆船市场回顾

| 孟加拉国           |     |         |        |      |          |           |     |
|----------------|-----|---------|--------|------|----------|-----------|-----|
| 船 名            | 船 型 | 载重吨     | 轻吨     | 建造年  | 建造地      | 价格(美元)/轻吨 | 备 注 |
| ELENI P        | BC  | 72,119  | 9,505  | 1997 | Japan    | 300       |     |
| BERGE ATLANTIC | BC  | 172,704 | 26,176 | 1998 | S. Korea | 339       |     |



全一海运有限公司



| 中 国            |     |       |     |      |       |             |                |
|----------------|-----|-------|-----|------|-------|-------------|----------------|
| 船 名            | 船 型 | 载重吨   | 轻吨  | 建造年  | 建造地   | 价格 (美元) /轻吨 | 备 注            |
| SAEHAN SULPHUR | TAK | 1,605 | 964 | 1990 | Japan | 222         | sulphur tanker |

| 印度           |         |        |        |      |         |             |                             |
|--------------|---------|--------|--------|------|---------|-------------|-----------------------------|
| 船 名          | 船 型     | 载重吨    | 轻吨     | 建造年  | 建造地     | 价格 (美元) /轻吨 | 备 注                         |
| MSC PERLE    | CV      | 25,329 | 7,566  | 1983 | Germany | 295         |                             |
| CS DISCOVERY | CV      | 42,089 | 15,041 | 2001 | Poland  | 330         |                             |
| KING SUCCESS | GC      | 22,800 | 8,779  | 1987 | Britain | 277         |                             |
| ZOJA II      | TAK     | 28,557 | 9,732  | 1988 | Ukraine | 210         | as is Lagos, incl. 650t ROB |
| ZOJA I       | TAK     | 28,610 | 9,732  | 1988 | Ukraine | 210         | as is Lagos, incl. 500t ROB |
| BW HAVFROST  | TAK/GAS | 44,995 | 16,019 | 1991 | Britain | 275         |                             |

| 巴基斯坦    |     |        |       |      |       |             |     |
|---------|-----|--------|-------|------|-------|-------------|-----|
| 船 名     | 船 型 | 载重吨    | 轻吨    | 建造年  | 建造地   | 价格 (美元) /轻吨 | 备 注 |
| JUMANA  | BC  | 42,223 | 6,351 | 1991 | Japan | 300         |     |
| OKIALOS | BC  | 69,149 | 9,700 | 1994 | Japan | undisclosed |     |

| 其它               |     |        |        |      |          |             |                                 |
|------------------|-----|--------|--------|------|----------|-------------|---------------------------------|
| 船 名              | 船 型 | 载重吨    | 轻吨     | 建造年  | 建造地      | 价格 (美元) /轻吨 | 备 注                             |
| VINALINES GLOBAL | BC  | 73,350 | 10,356 | 1994 | Japan    | 265         | as is Kakinada-India, incl. ROB |
| MARE PHOENICIUM  | CV  | 52,357 | 16,089 | 1999 | S. Korea | 315         | as is Singapore, incl. ROB      |

## ◆ 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      |
|------------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| 2016-12-23 | 694.63 | 725.2 | 5.9126 | 89.495 | 853.76 | 64.226 | 877.6  | 202.06 | 17312.0 |
| 2016-12-22 | 694.35 | 724.5 | 5.9085 | 89.471 | 858.29 | 64.304 | 881.54 | 201.21 | 17198.0 |



|            |        |        |        |        |        |        |        |        |         |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| 2016-12-21 | 694.89 | 722.7  | 5.9014 | 89.477 | 860.21 | 64.304 | 883.78 | 200.8  | 17158.0 |
| 2016-12-20 | 694.68 | 723.06 | 5.9366 | 89.441 | 861.48 | 64.214 | 890.75 | 203.3  | 17091.0 |
| 2016-12-19 | 693.12 | 726.55 | 5.9051 | 89.256 | 868.33 | 64.238 | 892.95 | 201.98 | 17047.0 |
| 2016-12-16 | 695.08 | 723.72 | 5.8809 | 89.577 | 863.25 | 64.191 | 887.58 | 200.93 | 17020.0 |
| 2016-12-15 | 692.89 | 726.94 | 5.9068 | 89.315 | 867.83 | 64.022 | 896.34 | 201.56 | 17029.0 |
| 2016-12-14 | 690.28 | 733.75 | 5.9962 | 88.989 | 874.07 | 63.993 | 878.23 | 196.84 | 16875.0 |
| 2016-12-13 | 689.34 | 733.94 | 5.9999 | 88.851 | 874.17 | 63.916 | 884.99 | 197.36 | 16892.0 |
| 2016-12-12 | 690.86 | 728.42 | 5.9906 | 89.032 | 870.14 | 63.826 | 900.64 | 199.74 | 16932.0 |

备注：人民币对林吉特、卢布、兰特、韩元汇率中间价采取间接标价法，即 100 人民币折合多少林吉特、卢布、兰特、韩元。

备注：人民币对其它 10 种货币汇率中间价仍采取直接标价法，即 100 外币折合多少人民币。

## (2) LIBOR 数据:

| 统计时间       | 货币 | 隔夜      | 1 周     | 1 月     | 2 月     | 3 月     | 6 月     | 12 月    |
|------------|----|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 2016-12-22 | 美元 | 0.68656 | 0.71144 | 0.75611 | 0.81333 | 0.99706 | 1.316   | 1.68789 |
| 2016-12-20 | 美元 | 0.68378 | 0.705   | 0.749   | 0.81056 | 0.99622 | 1.32044 | 1.69067 |
| 2016-12-19 | 美元 | 0.68111 | 0.70306 | 0.744   | 0.81    | 0.99428 | 1.31767 | 1.69178 |
| 2016-12-16 | 美元 | 0.68389 | 0.70444 | 0.739   | 0.80944 | 0.99733 | 1.31989 | 1.69344 |
| 2016-12-15 | 美元 | 0.67889 | 0.70389 | 0.73622 | 0.80611 | 0.99317 | 1.32267 | 1.69956 |
| 2016-12-14 | 美元 | 0.43867 | 0.68406 | 0.70728 | 0.78778 | 0.97039 | 1.29822 | 1.65456 |
| 2016-12-13 | 美元 | 0.437   | 0.67317 | 0.70389 | 0.7825  | 0.96344 | 1.29822 | 1.654   |
| 2016-12-12 | 美元 | 0.437   | 0.64544 | 0.69472 | 0.775   | 0.95872 | 1.29878 | 1.65456 |
| 2016-12-09 | 美元 | 0.43422 | 0.60822 | 0.68    | 0.77139 | 0.9565  | 1.296   | 1.64844 |
| 2016-12-07 | 美元 | 0.43367 | 0.49378 | 0.65417 | 0.75639 | 0.95083 | 1.29322 | 1.64511 |