



全一海运市场周报

2017.04 - 第5期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2017.04.24 - 04.28\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【节前高峰助推需求 多数航线运价上涨】

本周，中国出口集装箱运输市场迎来节前出运小高峰，部分航线舱位出现紧张情况，航商在多数远洋航线上推涨运价，即期市场运价上涨明显。4月28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909.25点，较上期大幅上升12.6%。

欧洲航线：据欧盟统计局公布数据显示，欧元区4月经济景气指数为109.6，高于预期值108.2，也高于上月的107.9，创下10年来最高。由于经济基本面趋好，市场运输需求持续回升，同时受货主节前集中出货影响，市场运力出现紧张情况。本周，上海港船舶平均舱位利用率在95%左右，并有多航班满载出运。鉴于市场供需状况良好，多数航商上调了各自的订舱运价，市场运价明显上升。4月28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1021美元/TEU、1011美元/TEU，较上期分别上涨16.0%、20.2%。

北美航线：4月份谘商会消费者信心指数为120.3，低于预估值122.5和前值125.6，在经历了两个月的大幅上扬后出现下滑，但仍处于强劲水平。另据美国商务部数据显示，3月份美国商品零售额环比下降0.2%，同比则增长5.2%，显示市场总体保持了增长趋势，但增长势头有所放缓。运力方面，航线的船舶大型化进程减弱了货量上升对于供需关系的改善作用，本周上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率基本保持在90%~95%之间。面临节前小高峰，多数航商如期执行运价上涨计划，但实际涨幅低于宣涨水平。4月28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1606美元/FEU、2625美元/FEU，较上期分别上涨21.1%、13.8%。

波斯湾航线：随着斋月临近，市场货量出现下滑迹象，虽然仍有航商采取运力控制措施，但对基本面改善效果不明显，上海港船舶平均装载率约在90%左右。为揽取货源，部分航商小幅下调订舱运价，市场运价略有下跌。4月28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822美元/TEU，较上期微跌0.8%。

澳新航线：运输需求长期低迷，但随着节前出运小高峰的到来，航商的市场策略有所分化，多数航商小幅调涨，小部分航商则降价揽货，市场运价总体小幅上升。4月28日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为446美元/TEU，较上期上涨5.2%。



南美航线：受货主集中出货影响，运输需求快速回升，上海港船舶舱位利用率基本保持在九成以上，并有部分班次接近满载。航商乘势再次上调各自订舱运价，市场运价大幅上涨。4月28日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为2927美元/TEU，较上期上涨19.6%，为近10周内的第六次上涨，较2月中旬累计上涨66.7%。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【需求转淡市场冷清 沿海运价小幅下挫】

4月28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1002.18点，较上周下跌1.3%。其中煤炭、金属矿石、粮食运价指数持续下跌，成品油、原油运价指数保持平稳。

煤炭市场：本周，随着煤矿开工率的逐步恢复，沿海煤炭供应紧张局面有所缓解。但近期华南、华东地区雨水偏多，水电出力明显增多，电厂负荷不高，下游需求有所减弱。本周期内（4月21日至4月27日），六大电厂平均日耗煤量64.4万吨，较上一周期基本持平；但电厂库存继续增长，全国六大电厂平均库存1073.0万吨，较上一周期上涨6.3%。煤价方面，临近5月，煤炭供需格局偏向宽松，大矿产能释放加快，而大秦线春季检修导致煤炭外运受限的因素也即将消除，市场对于后期煤价看空心态有所加强。4月26日，环渤海动力煤价格指数报收于598元/吨，环比下跌1元/吨，已连续五期下跌，累计下降8元/吨。下游电厂以按需采购煤炭为主，沿海煤炭运输市场货盘明显减少，成交不多，运价持续下跌。

4月28日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1030.43点，较上周下跌1.3%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，华东、进江航线运价持续下跌，华南航线运价稳中有升。秦皇岛-上海（4-5万dwt）航线运价为24.8元/吨，较上周五下跌0.2元/吨；秦皇岛-张家港（2-3万dwt）航线运价为30.9元/吨，较上周五下跌0.4元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为33.0元/吨，较上周五下跌0.4元/吨。华南市场，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为33.6元/吨，较上周五上涨1.8元/吨。

金属矿石市场：4月末，钢材价格继续下调，铁矿石现货市场整体仍供过于求，到港量较大且港口库存处于高位，钢厂持谨慎态度，随采随用。加之钢材价格持续下跌，加剧市场对后期矿石需求看空心态。4月28日，沿海金属矿石货种运价指数报收929.73点，较上周下跌0.8%。

粮食市场：本周北方港口集港量低位运行，加上受近期拍卖粮政策影响，港口粮食价格震荡向下。南方港口库存高企，下游企业采购谨慎，观望心态浓厚。内贸粮食海运运费受粮食价格南方北方倒挂、集装箱运费下调、需求转淡等因素影响持续走弱。4月28日，沿海粮食货种运价指数报收877.86点，较上周下跌8.5%。



油品市场: 美国原油产量和库存水平依然高企，国际油价连续两周下跌，加剧市场看空情绪。4月27日，美国 WTI 原油期货价格盘中最低触及 48.20 美元/桶。国内成品油市场震荡下跌，市场观望气氛浓厚，市场以消化库存为主，交易清淡，沿海成品油运价波动很小。4月28日，上海航运交易所发布的成品油货种运价指数报收 1287.61 点，原油货种运价指数报收 1541.72 点，均与上周持平。

(3) 中国进口干散货运输市场

【三大船型继续下滑 综合指数跌幅扩大】

“五一”假期临近，本周国际干散货运输市场活跃度继续下降，三大船型市场租金、运价持续上周下跌态势。4月27日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数（CDFI）为 835.43 点，运价指数为 728.93 点，租金指数为 995.19 点，分别较上周四下跌 4.9%，2.3%和 7.6%。

海岬型船市场: 本周海岬型船两大洋市场分化发展。进口矿远期现货市场活跃度不高，铁矿石现货市场整体仍供过于求，到港量较大且港口库存处于高位。采购方面，临近五一小长假，钢厂观望心态明显，随采随用，采购热情较低。太平洋市场，周初 FFA 期价上涨明显，船东要价意愿坚挺，市场略有回升，澳大利亚丹皮尔至青岛航线成交运价从上周五的 5.9 美元/吨上涨至周中的 6.25 美元/吨左右。随着劳动节假期临近，西澳发货人向后推迟发货计划，且市场上仍有一部分即期运力有待消化，澳大利亚丹皮尔至青岛航线承压，运价小幅走软。27日市场报出 17 万吨货量，受载期为 5月13-15日，丹皮尔至青岛航线成交运价为 6.10 美元/吨。周四，中国北方至澳大利亚往返航线 TCT 日租金为 13136 美元，较上周四下跌 5.9%。澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 6.220 美元/吨，较上周四微涨 0.8%。大西洋市场，上半周成交冷清，巴西图巴朗至青岛航线运价跌破 14 美元/吨至 13.4 美元/吨左右。下半周，该航线报出接近 14 美元/吨的成交，加之铁矿石及螺纹期货小幅收涨，船东信心提振，叫价继续提高。但大西洋市场供需失衡较为明显，前期空放船较多，五月中上旬到港船舶运价承压，总体来看市场仍处弱势。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 13.567 美元/吨，较上周四下跌 3.9%。东澳煤炭价格继续走低，煤炭运价受累下滑。周四，澳大利亚纽卡斯尔至舟山航线运价为 8.969 美元/吨，较上周四下跌 1.6%。

巴拿马型船市场: 巴拿马型船市场租金、运价阴跌不止。太平洋市场，美西煤炭、粮食运输相对活跃，印尼、澳洲煤炭回国航线上贸易较为冷清，加之即期船运力不断累积，市场行情一路下跌。船东降价揽货，租家继续观望。27日市场报出 8.7 万载重吨船，汕尾即期交船，经印尼，南中国还船，成交日租金为 11750 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 10056 美元，较上周四下跌 10.7%；澳洲海波因特至中国舟山航线运价为 9.186 美元/吨，较上周四下跌 3.2%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.254 美元/吨，较上周四下跌 3.6%。大西洋市场，今年南美粮食出货高峰提前，装港装速翻倍，运力周转加快，加之国内贸易采购节奏减慢，现货寥寥，空放而至的运力不断累积给市场带来压力，南美粮食回国航线租金、运价跌幅扩大。27日市场报出 8.1 万载重吨船，4月26日韩国泗水交船，途径南美东海岸，新加坡-日本还船，成交日租金为 11500 美元。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为 29.245 美元/吨，较上周四下跌 6.7%；美湾密西西比河至中国北方港口粮食运价为 38.230 美元/吨，较上周四下跌 2.8%。



超灵便型船市场：超灵便型船市场小幅震荡，稳中有跌。受中国国内用煤淡季以及国内动力煤价进入下行通道影响，太平洋市场煤炭需求减弱，加之内贸运输市场下跌释放部分兼营船，区域内整体船多货少，租金、运价下滑。27 日市场报出 5.6 万载重吨船，珠海即期交船，途径菲律宾，南中国还船，成交日租金为 9250 美元。周四，中国南方至印尼往返航线 TCT 日租金为 8210 美元，较上周四下跌 5.8%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.095 美元/吨，较上周四微跌 0.9%；镍矿货盘运价相对稳定，菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.543 美元/吨，较上周四微涨 0.3%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价波动下跌 成品油运价小幅下行】

多家媒体本周报道，利比亚两大油田重启，原油产量将在目前 49 万桶/天的基础上逐步增加。市场对于欧佩克减产协议的履约丧失信心，国际油价继续向下，布伦特原油期货价格周四报 52.08 美元/桶，比上周四下跌 1.6%。本周全球原油运输市场交易冷清。大型油轮运价回落，中小型船运价振动盘整，综合运价水平小幅下降。中国进口 VLCC 运输市场量价齐跌，4 月 27 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 756.82 点，较上周下跌 12.8%。

超大型油轮（VLCC）：临近“五一”假期，市场观望气氛浓厚，运力增多，货量减少，量价齐跌。周初市场安静，周中起货盘陆续放出，成交运价明显下滑。中东 5 月中旬货盘成交接近尾声，5 月底和 6 月货盘尚未放出，运价跌幅大于西非航线。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS64.54，较上周四下跌 15.3%，5 日平均为 WS72.62，环比上涨 1.4%，等价期租租金（TCE）平均 2.9 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS67.19，下跌 9.5%，平均为 WS71.10，TCE 平均 3.3 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价反弹。尼日利亚 5 月份原油出口为 170 万桶/天，比 4 月份增加 50 万桶/天。由于 VLCC 运价仍然较高，部分西非货盘拆分后转入，导致运力紧张，西非至欧洲运价从 WS80 小幅提升至 WS92（TCE 约 1.3 至 1.9 万美元/天）。黑海至地中海运价上涨幅度略大，升至 WS102（TCE 约 2.2 万美元/天）。美国至亚洲货盘始于 2016 年底，主要是套利性质，依赖原油现货市场行情。另外，美国出口轻质原油，与波斯湾原油不同，亚洲炼厂面临技术的改造。因此，这类货盘存在很大不确定性。本月上旬，13 万吨货盘美国至新加坡航线的成交包干运费为 280 万美元，至中国为 340 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场运价小幅波动。沙拉拉油田（Sharara）是利比亚最大油田，产能约 20 万桶/日。据路透报道，因电力供给中断而关闭两周的该油田本周重新开工，石油通过管道运输至西北部的扎维耶港（Zawia）。本周的跨地中海运价盘整于 WS100 水平（TCE 约 1.0 万美元/天），波罗的海、北海短程运价分别下降至 WS80（TCE 约 1.0 万美元/天）和 WS100 附近（TCE 约 8000 美元/天）。加勒比海至美湾运价小幅下降至 WS105（TCE 不足 6000 美元/天）。亚洲航线运价波动较小，波斯湾至新加坡运价微降至 WS116，东南亚至澳大利亚运价稳定在 WS105，2 条航线 TCE 均约 1.0 万美元/天。



国际成品油轮 (Product)：运输市场行情波动，综合运价小幅下行。亚洲石脑油运价回稳，波斯湾至日本航线 7.5 万吨级船运价稳定在 WS85 (TCE 约 5000 美元/天)；5.5 万吨级船运价维持 WS100 水平 (TCE 不足 6000 美元/天)；印度至日本 3.5 万吨级船运价为 WS125 (TCE 约 4000 美元/天)。美国航线运价稳中有跌，欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价基本稳定在 WS170 上下 (TCE 在 1.2 万美元/天附近)，美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价降至保本点附近，为 WS90 水平，欧美三角航线 TCE 降至 1.2 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际油轮船价普跌 国际散货船价普涨】

4 月 26 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 772.54 点，环比上涨 0.31%，其中，国际散货船价综合指数和沿海散货船价综合指数上涨 4.22%、0.26%，国际油轮船价综合指数和内河散货船价综合指数下跌 0.38%、0.24%。

散运市场反弹并非一帆风顺，BDI 指数 6 连跌至 1154 点 (周二)，环比下跌 10.82%，散货船价格却惯性上涨。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1088 万美元、环上涨 2.68%；57000DWT--1352 万美元、环比涨 3.67%；75000DWT--1821 万美元、环比涨 4.04%；170000DWT--2874 万美元、环比涨 6.26%。BDI 指数一季度上涨，主要依靠中国进口铁矿石推动，但二、三季度中国铁矿石进口需求减弱，前景仍需谨慎对待，预计二手散货船价格可能会有所调整。本周，受益于散货船盈利和船舶资产升值，买家购船积极，市场成交火爆，共计成交 26 艘 (环比增加 4 艘)，包括 2 艘海岬型船、8 艘卡尔萨姆型船、8 艘巴拿马型船、4 艘超灵便型船、4 艘灵便型船，总运力 199 万 DWT，成交金额 4.58 亿美元。

美国原油产量和库存居高不下，俄罗斯跟风“叫器”增产，“减产”甘拜下风，除非地缘政治风险爆发，油价才有飙升可能。布伦特原油现货价格周二收于 52.10 美元/桶，环比下跌 5.08%，国际油轮船价全线滑落。本周 5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--1991 万美元、环比跌 0.95%；74000DWT--2717 万美元、环比跌 0.26%；105000DWT--2753 万美元、环比跌 0.08%；158000DWT--4604 万美元、环比跌 0.35%；300000DWT--5451 万美元、环比跌 0.16%。近期，VLCC 和成品油轮 1 年期期租费率有上涨态势，预计二手油轮船价有调整分化的可能。本周，买家购船多以观望为主，油轮市场成交量不佳，共计成交 7 艘 (环比增加 5 艘)，均为成品油轮，总运力 20 万 DWT，总成交金额 6500 万美元。

沿海运价持续下滑，散货船价格走势各异，小船价跌，大船价涨。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--114 万人民币、环比跌 0.48%；5000DWT--778 万人民币、环比涨 1.22%。近期，火电厂陆续检修机组，煤价下行、水电增加，煤炭需求疲软；钢价走跌，贸易商对钢材和铁矿石采购谨慎；进口粮食增加，南北粮食贸易趋于停顿；内外贸兼营船舶转战国际市场，沿海散货运价跌幅收窄，后续可能企稳反弹，预计沿海散货船价格仍将震荡盘整。本周，二手船买家询盘积极，实际成交有限，1000DWT 和 5000DWT 左右的散货船各成交 1 艘。



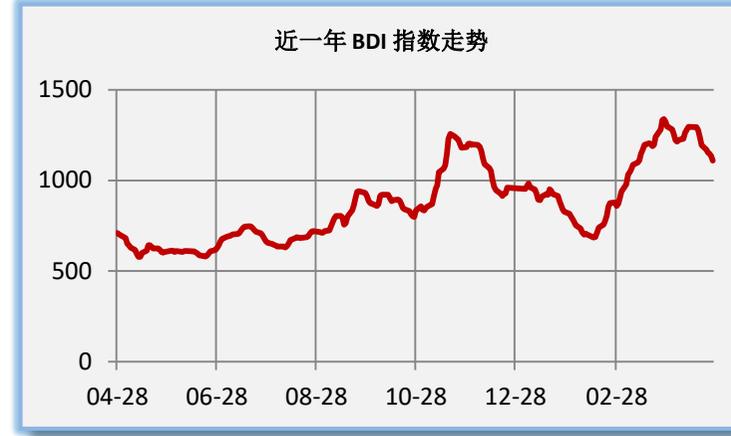
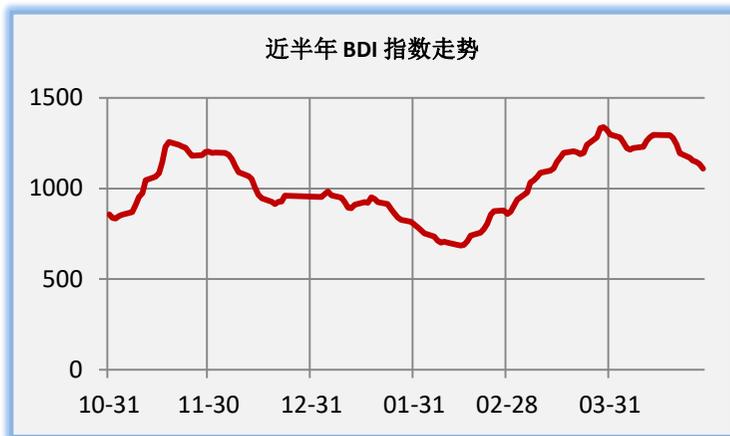
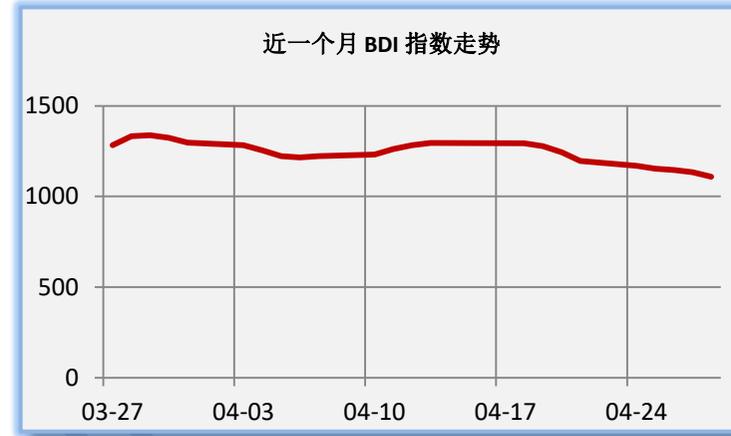
内河散货运输需求相对平稳，运价稳中有跌，二手船价格涨跌互现。本周，5年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--52万人民币、环比涨0.06%；1000DWT--94万人民币、环比涨0.81%；2000DWT--181万人民币、环比跌4.11%；3000DWT--277万人民币、环比涨2.69%。中共中央政治局会议提出，要加快形成促进房地产市场稳定发展的长效机制，促进楼市平稳，建材运需求可能有所调整，内河散货船价将保持震荡往复。本周，内河散货船成交活跃，共计成交145艘（环比增加72艘），总运力14万DWT，成交金额1.14亿元人民币。

来源：上海航运交易所

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	4月24日		4月25日		4月26日		4月27日		4月28日	
BDI	1,170	-25	1,154	-16	1,147	-7	1,134	-13	1,109	-25
BCI	1,780	-50	1,767	-13	1,790	+23	1,798	+8	1,779	-19
BPI	1,429	-65	1,371	-58	1,320	-51	1,260	-60	1,187	-73
BSI	892	-3	887	-5	881	-6	870	-11	861	-9
BHSI	577	+2	577	0	576	-1	569	-7	559	-10





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 16 周	第 15 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	15,500	16,500	-1000	-6.1%
	一年	15,250	15,500	-250	-1.6%
	三年	14,500	15,000	-500	-3.3%
Pmax (76K)	半年	12,250	12,250	0	0.0%
	一年	12,000	12,000	0	0.0%
	三年	12,000	12,000	0	0.0%
Smax (55K)	半年	10,750	10,750	0	0.0%
	一年	10,500	10,500	0	0.0%
	三年	10,250	10,250	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	9,250	9,250	0	0.0%
	一年	8,750	8,750	0	0.0%
	三年	8,750	8,750	0	0.0%

截止日期: 2017-04-21

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Afroessa 2014 78175 dwt dely Zhangiang 01/05 May trip via Indonesia redel India \$11,000 daily - NYK

Agonistis 2010 58399 dwt dely Singapore spot trip via Australia redel China \$9,600 daily - cnr

Alexandra 2006 82329 dwt dely Qingdao 30 Apr/02 May trip via NoPac redel Singapore-Japan intention grain \$10,250 daily - Norden

Amami 2011 98681 dwt dely Lanqiao prompt trip via NoPac redel Singapore-Japan intention coal \$13,000 daily - cnr

Amber Beverly 2011 53177 dwt dely Kosichang prompt trip redel Taiwan intention clinker \$9,500 daily - cnr



Artemis 2006 76942 dwt dely NC South America 01/10 May trip redel China \$12,500 daily plus \$650,000 bb - Glencore Agri

Asian Triumph 2012 56536 dwt dely Cagayan, Philippines prompt trip redel SE Asia intention coal \$8,500 daily - cnr

Bulk Finland 2014 77126 dwt dely EC South America 17/20 May trip redel Skaw-Gibraltar \$16,500 daily - Azure

Butinah 2011 57347 dwt dely Kosichang prompt trip via Indonesia redel India \$8,000 daily - cnr

Cetus 2003 76845 dwt dely CJK 01/04 May trip via Indonesia redel Japan intention coal \$7,800 daily - DAMico

CMB Julliette 2011 33683 dwt dely aps Santo Tomas 01/03 May trip redel Black Sea intention nickel ore \$10,000 daily - cnr

Densa Jaguar 2012 57637 dwt dely CJK spot trip via NoPac redel India \$9,000 daily - Glencore

Dora Oldendorff 2010 33108 dwt dely River Plate prompt trip redel Algeria \$13,000 daily - Thorco Bulk

Eleoussa 2008 56678 dwt dely Gibraltar prompt trip via Continent redel West Africa \$14,000 daily - cnr

Ever Alliance 2011 57900 dwt dely Ilyichevsk 01/05 May trip redel Continent intention grain \$8,750 daily - Cargill

Figalia Prudence 2012 81498 dwt dely EC South America 02/06 May trip redel Singapore-Japan \$14,500 daily + \$450,000 bb - Commerge

Four Nabucco 2010 34403 dwt dely Alexandria prompt trip redel US Gulf \$7,500 daily first 45 days - Western Bulk Carriers

Franziska Bolten 2008 29231 dwt dely Bandirma prompt trip Intermed redel East Mediterranean intention coal \$9,500 daily - ACB

Glovis Maestro 2012 56700 dwt dely Adriatic prompt trip redel West Africa \$9,500 daily - cnr

Golden Cecilie 2015 60293 dwt dely EC South America ely May trip redel WC India \$14,500 daily + \$450,000 bb - cnr

Good Wish 2011 75015 dwt dely Surabaya 28 Apr/04 May trip via Geraldton redel China \$13,000 daily - Hyundai Glovis



Great Praise 2006 52424 dwt dely aps Recalada prompt trip redel Spain \$14,700 daily - Cofco Agri

Harvest Plains 2001 52549 dwt dely EC South America ely May trip redel Skaw/Mediterranean \$13,000 daily - Oldendorff

Hephaestus 2001 74297 dwt dely aps Recalada 03 May trip redel Singapore-Japan intention grains \$11,500 daily + \$550,000 bb - Raffles

Hercules Ocean 2014 81084 dwt dely San Ciprian 01/05 May trip via Amazon redel Singapore-Japan \$16,500 daily - cnr

Hong Hing Cosco relet 2010 76549 dwt dely Gibraltar prompt trip via Kamsar redel San Ciprian \$10,000 daily - HMM

Hydrus 2013 56604 dwt dely Bejaia prompt 2-3 laden legs redel Atlantic \$11,500 daily - Norvic Shipping

Kenta 2010 76487 dwt dely EC South America 17/20 May trip redel Singapore-Japan \$12,000 daily + \$600,000 bb - Panocean

KSL Sapporo 2014 180960 dwt dely Ijmuiden spot transatlantic round intention Colombia redel Skaw-Cape Passero \$14,950 daily - Cargill

Lowlands Kamsar 2010 82206 dwt dely Kwangyang spot trip via NoPac redel Sakaide intention coal \$12,000 daily - MOL

Maritime Century 2010 95712 dwt dely Qingdao in d/c 03/08 May trip via Kwinana redel Singapore-Japan \$11,750 daily - Rio Tinto

Nautical SIF 2015 63500 dwt dely US east coast ely May trip redel UK intention woodpellets \$17,250 daily - Pacific Basin

Ocean Feather 2011 56762 dwt dely Zhuhai prompt trip via Philippines redel S China intention nickel ore \$9,250 daily - YND

Odysseas L 2013 81259 dwt dely Longkou spot trip via NoPac redel Singapore-Japan \$10,500 daily - Glencore Agri

RHL Marta 2007 53807 dwt dely S China prompt trip via Vietnam and Bangladesh redel passing Penang intention clinker \$8,500 daily - cnr

Santa Graciela 2013 82149 dwt dely Ulsan 01/03 May trip via EC Australia redel Japan \$11,250 daily - NS United

Sentosa Bulker 2010 32740 dwt dely S Brazil 04/08 May trip redel Continent approx \$12,000 daily - Meadway

Shropshire 2009 56817 dwt dely Batangas prompt trip via Philippines redel Singapore intention sand \$7,500 daily - Cargill



St George 2009 32688 dwt dely Skaw prompt trip redel E Mediterranean \$11,000 daily - cnr

St Gregory 2010 32688 dwt dely New Amsterdam prompt trip redel Black Sea \$9,500 daily - cnr

Star Pisces 2015 60916 dwt dely Kolsichang prompt trip via Australia redel China-Philippines intention grain \$10,000 daily - Norden

Trans Autumn 2012 56838 dwt dely Lianyungang prompt trip redel Persian Gulf \$8,000 daily - cnr

Vita Kouan 2016 63300 dwt dely Manila 29 Apr/02 May trip redel China \$10,500 daily - CCX

Wangaratta 2011 82206 dwt dely Port Kelang prompt trip via Richards Bay redel Singapore-Japan \$11,500 daily - Louis Dreyfus

Yangze 6 2014 63478 dwt dely Amsterdam prompt trip via Continent redel Singapore-Japan \$17,500 daily - Trafigura

Yarra 2015 78141 dwt dely Hong Kong 02/04 May trip via Newcastle redel Philippines approx \$11,250 daily - cnr

Yasa Eagle 2012 81525 dwt dely Santos 01/05 May trip redel Singapore-Japan \$13,000 daily + \$600,000 bb - Cargill

Zheng Run 2013 81810 dwt dely Santos 10 May trip redel SE Asia \$12,250 daily + \$625,000 bb - Smart Gain

(2) 期租租船摘录

Red Sakura 2017 60245 dwt dely Padang, Indonesia prompt about 4/6 months trading redel worldwide \$12,500 daily - cnr

4. [航运市场动态](#)

【Alphaliner: 班轮公司需进一步整合以提升运价】

Alphaliner 分析师 Hua Joo Tan 近日表示, 2018 年前, 排名前 7 大集装箱班轮公司将控制全球 70% 的运力, 但这个市场仍将是分散的, 仍有出现价格战和运价波动的可能性。



Tan 认为，7 大集装箱班轮公司之外的船公司前景将受限，其中包括东方海外、阳明海运、现代商船、太平洋国际航线、以星和万海航运。

“这些公司是潜在的被合并对象，但是只有少数对买家很有吸引力，” Tan 说，“东方海外会被合并，但是可能要几年的时间，等到公司准备好接受一个适合的价格。”

Tan 认为，这些第二梯队班轮公司的存在意味着竞争压力会小幅减少，而已经完成的整合对运价的可测量影响很有限。

“运价依然低迷，且没有迹象表明运输贸易会走强，班轮公司在贸易中有普遍的市场份额权力。”

另外，韩进事件似乎不会受到重视，这也意味着小型班轮公司不会退出经营，他们可像阳明那样再融资，或像现代商船那样获得政府支持。

“现代商船和阳明海运都在进行重组。” Tan 说，“以星也是如此。没有公司会面临破产，他们会得到支持。”

Tan 同时指出，长达 18 个月的三家日本公司整合可能会带来不稳定因素。“他们将长期为市场份额而奋斗且在真空中操作。日本公司是当前最容易给出激进价格的。”

从韩进的余烬中成长起来的 SM Line 将会拥有少于 2% 的市场份额，这也会对运价产生影响。“要紧随韩进进入市场的唯一办法就是大幅折价。”而且即使是较小的公司也在增加运力，比如东方海外交付中的 20000teu 船，阳明增加船舶数量，以星在跨太平洋航线上大举扩张。Tan 说：“这些都将使未来几个月内的货运环境充满不稳定性。”

来源：中国远洋海运 e 刊

【韩进海运破产后韩美航线海运费飙升】

韩联社 4 月 19 日报道，当天韩国美国商会组织召开了“韩美海运现状及改善方案研讨会”，海运公司、货主及韩国海水部都派员参加。DHL、COSTCO 等跨国企业在韩公司纷纷反映韩进海运破产后，韩国至美洲航线运费飙升，以 20 尺集装箱为例，韩国到巴西的运费由原来最低 50 美元上升至 2000 美元。

同时，美国东部开往韩国的集装箱船锐减，东部地区输韩商品不得不先走陆路运至西部再走海运。货主担心，运费飙升将导致产品成本上升，影响其价格竞争力，希望政府给予支援。海运公司则认为 2008 年金融危机以后由于货量减少导致运力相对过剩，运费一直处于偏低水平，目前只是触底反弹；而且



不少海运公司因低运费而导致破产、合并重组，希望运费保持在合理价格。

对此，海水部有关人士认为，目前海运费虽有所上升但还在正常范围内，预计 2020 年之前将维持运力大于货量的态势，长期看对商品成本影响不大。

来源：商务部网站

【56 艘超大型集装箱船考验集运业】

对于集运业而言，最糟糕的市场情况似乎已经渐渐过去，短期内集运业的前景较好。不过，一艘接着一艘全球最大的集装箱船正在不断进入市场，脆弱的集运业将面临巨大的考验。

据悉，从现在起（2017 年 4 月）到 2020 年 6 月期间，总计将有 56 艘运力超过 18000TEU 的超大型集装箱船交付。这些集装箱船将在新近重组的集运联盟主导的北欧-远东航线运营。

在这些集运公司中，已有两家集运公司在过去一个月里接连打破世界纪录，接收了全球最大的集装箱船。其中，20150TEU 的“MOL Triumph”号已于 3 月底交付，创全球最大集装箱船纪录；两周后 20568TEU 的“Madrid Maersk”号打破“MOL Triumph”号纪录，于 4 月初交付，成为全球最大的集装箱船。

4 月，“MOL Triumph”号已投入 THE Alliance 的亚欧线贸易服务，并在首航中已停靠数个港口。“Madrid Maersk”号尚未加入 2M 联盟的服务航线。不过，这两艘船的船东商船三井和马士基航运仍然分别拥有 6 艘和 11 艘未交付的超大型集装箱船，预计将在 2018 年完成交付。

在 2015 年，受经济规模利益诱惑，集运公司争相加入订购超大型集装箱船接力赛。随着集运市场陷入了供过于求的最新低迷后，这些原本能够提供规模效益的 18000TEU 以上大船，陷入了能否实现盈利的质疑中。

BIMCO 首席分析师 Peter Sand 指出，到 2020 年交付的 56 艘 18000TEU 以上集装箱船是否能够实现利润，纯粹取决于所有集运公司在集运业每条航线上的总体运力。包括 18000TEU 以上集装箱船在内，所有的集装箱船都必须具有相当高的利润率，才能让经营者获得利润回报。更大的船舶意味着更高的运营成本，这使得这些船舶只有在满载航行的前提下才能从规模经济中获益。

荷兰咨询公司 Dynamar 表示，目前部署在北欧-远东航线上的超大型集装箱船可能导致该航线上的 17 个周班航次服务出现进一步削减，除非未来该航线的货运量不断增加。该机构指出，大约十年前，2007 年该航线上的周班航次为 32 次，平均船舶维持为 267 艘船，每艘船的平均运力为 7300TEU。



Sand 指出，北欧-远东航线上的集运贸易调整目前正处于第二阶段（或是第三阶段），较小型船舶被取代调整至次级航线的情况将持续，而这一变化的速度将取决于需求增长情况。而在庞大的集装箱船加入市场的同时，集运业正处于非常脆弱的时期，集运公司为了巩固市场地位正在不断地进行整合，以便获得更高的利润。

对于集运业而言，2016 年是集运业的“警钟”，运力过剩和贸易增长低落导致运价下跌，集运公司全面亏损。据航运顾问德路里（Drewry）数据显示，2016 年集运业运营亏损接近 35 亿美元。

不过，2017 年预计将成为大部分集运公司获得小规模利润的一年。最糟糕的市场情况已经过去，短期内集运业的前景较好。而从长期前景来看，由于近期并购浪潮导致市场竞争对手减少，而新造船的推迟交付也为集运公司提供了更好地操纵市场供需平衡的能力，这对于集运业而言是一个很大的上升空间。

然而，集运市场预期复苏预计将仍然疲弱，无法使 18000TEU 以上船舶能够最大限度地利用其运力。Alphaliner 数据显示，2017 年集运市场将新增 170 万 TEU，大量的交付运力仍将是市场更快复苏的主要障碍。无论如何，这些巨型船舶在市场上能否获得盈利空间仍有待观察。

来源：国际船舶网

5. 船舶市场动态

【【小型支线集装箱船二手船市场即将火爆】】

从马士基的 3E 级集装箱船建造开始，为了增强市场占有率，世界海上集运业进入了一种类似军备竞赛的状态，从最大载箱量来看，几年前 14000TEU 的集装箱船就堪称世界最大箱船，可到现在，20000TEU 以上的集装箱船都已经有两艘开始了正式运营，另外还有数十艘也即将从船厂汹涌而出。

反过来，近几年，大船订单如饺子般定下的时候，较小型的船舶订单却相对较少，鉴于此，根据知名航运情报机构北极星消息，投资人的目光正在被小型二手集装箱船买卖市场所吸引。

根据公司官网显示，一家位于汉堡的名为 MPC Capital 的资产与投资管理公司声称其已经为今年收购一支由 1,000-2,000 teu 支线船舶以及 2,000-3,000 teu 大支线船舶构成的船队募集 1 亿美金。

该资产管理公司为此专门成立了一家名为 MPC Container Ships 的子公司，另外分别由 Ahrenkiel Steamship 和 Contchart 公司负责船队的技术管理和商业运营。MPC 还表示，其已经锁定一笔资产建立初始船队。



MPC 表示，其预期集运市场今年开始复苏，另外支线新船订单交付较少，现在投资支线船舶是比较合理的。

MPC 表示，我们已经看到了集运市场有复苏向好的趋势，运费水平已经较 2016 年有改善，2017 年第一季度的包租费率也呈上升趋势。另外知名航运分析机构 MSI 也预期整个集运市场也正在处于复苏的道路上，尤其指出的是现在小型船舶的供需结构对于进一步投资还是非常具有吸引力的。

MPC 也承认由于太多大船下水的原因，目前集运市场整体处于运力过剩的局面，这使得船舶租金下降到了历史低值，同样的是，船舶资产价值也下降到了几乎如白菜价。

但是，由于上文所述原因，小型船舶在本次市场暴跌的大环境之下所受到的打击却并没有那么的严重。MPC 表示，“这是一个非常有吸引力的投资机会。”

事实上，根据 Harpex 航运指数显示，2016 年年底，典型的 1100teu 无吊船的日租金维持在 6000 美金而 3000-5000TEU 的巴拿马型船舶的日租金仅能维持在 4000 美金。所以小船的资产价值更为稳健。

举个例子，根据 vesselsvalue.com 的数据显示，一艘名为 Contship Pro 的，1,096 teu，2003 年造，目前的估价约为 383 万美金，而其拆船估价仅为约 208 万美金。

相反，正如信德海事新闻之前所报道过的多起不到 10 岁甚至是不到 7 岁的巴拿马型船舶都因为二手船价与拆船价相差无几而被提前杀掉的情况时有发生。另外值得一提的是，目前的支线船舶领域，有一半的船舶其平均船龄都超过了 15 岁。

目前，订造一艘 1100teu 的支线船大约需要 2000 万美金。以几乎零头的资金买来船舶再以 6000 美金往上的日租金再租出去，这对投资人来说，相当具有吸引力。

另据贸易风报道，新成立的 MPC Container Ships 还将尽快在奥斯陆证券交易所挂牌上市。

来源：信德海事

【闲置集装箱船大幅下降市场更乐观】

自今年年初以来，闲置集装箱船运力从 160 万 TEU 开始大幅下降，市场变得更加乐观。



Alphaliner 数据显示，截至 2017 年 4 月 3 日，闲置集装箱船队运力达到 97 万 TEU，占全球集装箱船队总运力的 4.8%。其中，3000-6000TEU 的集装箱船在半年前闲置数量为 130 艘，但截至 4 月初该型船闲置数量已降至 58 艘。

Alphaliner 表示，闲置集装箱船运力下降是由于新集运联盟服务网络开始运营。随着现货市场上可用运力数量下降，预计集装箱租船市场将保持乐观。同时，航运咨询机构 BIMCO 也在航运市场展望中指出，集运业有望不断优化网络，提高效率。该机构指出，尽可能削减成本并充分利用现有可用船队，这对于联盟内各个独立的班轮公司的利益而言至关重要。此外，新联盟的实施在 2017 年仍然值得关注。目前的三大联盟取代了以往的四大联盟，控制了全球 77% 的集装箱船运力以及 96% 的东西线贸易。

BIMCO 强调，按照全球集运业货运量来看，不在东西线贸易的集运需求占全球集运需求的 57%。而非东西航线的贸易量上升，也受到了近年来东西航线级联贸易促使运力撤出该航线的影响，这同时造就了集运业的双重市场。

在运力供应方面，新造船市场目前只有 8 艘集装箱船订单，全部都是由中国船厂接获的小型集装箱船（1750-2150TEU）。而船厂手持订单还包含了 300 万 TEU 集装箱船尚未交付，这些运力中的 85% 预计将在 2017 年和 2018 年交付，其中在 2017 年交付的 80% 运力预计为 9400TEU 以上的集装箱船。因此，集装箱船的级联贸易次序将继续维持目前的速度。

此前 BIMCO 预计，假设 2017 年拆解 45 万 TEU 集装箱船，并有 100 万 TEU 船交付，那么集装箱船队运力将增长 2.9%。若要达成这一目标，那么现有的集装箱船拆船活动必须有所缓解，同时新船交付速度必须回升。而目前的情况看来，现有集装箱船队总运力正在逐渐减少。截至目前，今年集装箱船市场上共交付了 152800TEU 船，拆解了 195555TEU，导致船队总运力相比今年年初时有所减少。

来源：国际船舶网

【船东有意二手船奈何银行钟情新造船】

由于航运市场运力严重供过于求，新船订单较少，船舶资产进行转手重组，很多船东正在寻求二手船的再融资，但是银行对这种资产交易似乎没有多大的兴趣，甚至可以说根本没有兴趣。

在近日举行的 2017 年亚洲船舶融资会议上，东方海皇（NOL）的首席财务官 Serge Corbel 强调，现在航运业的船东更关心二手船融资，以便从一些消失的船东手中收购船舶。



Corbel 告诉与会代表，集运业目前没有发现新船订单的融资，而是关注二手船的再融资。这样的现象也出现在一些新的公司中，这些公司正在寻求银行获得企业融资，而不是获得船舶专项融资。

DNB 银行债务资本市场主管 Tay Kim Joo 证实了 Corbel 的顾虑，他表示，对于银行来说，如果可以选择，宁愿给新船融资。他表示，一般来说，银行对资产的年限有内部政策，而且资产应该是无债务的。尽管融资也取决于资产类型，但直到如今，所有银行都更喜欢给新船融资。

事实上，新船数量、船舶尺寸以及融资的规模都有所下降。在 2017 年第一季度期间，共计 22 艘船舶完成融资交易，而一年前为 56 艘。期间船舶交易平均规模也从 2.56 亿美元下降至 1.8 亿美元。“第一季度的 22 艘交易也是过去十年最低水平，这告诉我们一个事实，市场交易节奏非常慢，或接近没有” Tay 表示。

招商融资租赁公司总经理周玲表示：“我们更喜欢给现代船融资，二手船对我们来说不值得。”

在获得完中国政府支持的“国船国造”项目后，招商融资租赁公司的业务模式已日益扩大至国际船东。

由于市场的改变，以前从事船舶融资的欧洲主要银行从国际船舶融资市场撤离后，现在市场有很大的船舶融资缺口。

周玲表示，融资租赁模式是为了填补这一空白。如果航运市场恢复，船东可能再次依赖传统船舶融资银行，那么融资租赁模式可能不再那么具有吸引力，这是由于融资租赁模式比传统的债务融资解决方案更加昂贵。但是目前看来，银行确实需要融资租赁解决方案。船东签订融资租赁协议通常是为了寻求更高的灵活性，更高的杠杆和更长的贷款期限。

就在两年前，招商融资租赁公司的业务全部都是中国国内船东，现在已经变成国际船东占比 60%，国内船东占比 40%。过去 12 个月，招商融资租赁公司的业务 90% 都是国际船东。

参加亚洲船舶融资会议的另一家船东 BW LPG 表示，该公司尚未进入融资租赁模式，因为该公司仍旧能够从传统银行获得融资贷款。BW LPG 首席财务官 Elaine Ong 表示：“如果融资租赁是我们正在考虑的一个领域，但是他的价格较高，所以我们需要密切关注。”

Ong 表示，该公司一直保持着相当不错的现金平衡，以支撑 2016 年运费下降时面临的困难。“我们没有采取其他的融资模式，而是尝试继续让我们的资产负债表保持在一个健康的水平。”

来源：国际船舶网



【撤销 7 家！“白名单”船企开始正式洗牌】

4 月 25 日、26 日，工信部网站发布调整船企“白名单”的通知，其中包括明德重工、熔盛重工、浙江造船等 7 家船企被列入“撤销船舶规范企业资格公示名单”，同时公布符合第四批《船舶行业规范条件》企业名单，包括华泰重工、天津重工、常石集团（舟山）、新乐造船等 6 家企业榜上有名。

通知称，根据《船舶行业规范条件》及《船舶行业规范企业监督管理办法》要求，为加强船舶规范企业动态管理，我部委托中国船舶工业行业协会和中国船级社组织专家于 2016 年开展了对已公告的船舶规范企业的评估审查。经专家审查和复核，7 家企业因存在《管理办法》第二十一条所列撤销资格相关情况，拟撤销其规范企业资格。

另外，按照《船舶行业规范条件》，根据企业申报，经省级船舶工业主管部门和中央企业集团（公司）初审，中国船舶工业行业协会和中国船级社组织专家评审和复核，有 6 家船企符合《船舶行业规范条件》的企业名单（第四批）。

据了解，两份名单目前均处于公示阶段，公示时间：2017 年 4 月 25 日至 5 月 8 日。

自 2014 年工信部公布首批“白名单”之后，截至目前总计四批次共计 77 家企业入选（其中 2014 年 51 家、2015 年 9 家、2016 年 11 家和 2017 年 6 家），然而由于船市连续多年的低迷，订单大幅下降，国内大量船企重组、停产甚至破产倒闭，其中包括不少“白名单”船企。在这样的背景下，对“白名单”船企进行动态的监督管理，去除已经不符合规范条件的一些船企，督促其保持符合规范条件的要求并改进提高成为管理部门的当务之急，同时意味着入围“白名单”已经不再是船企的“免死金牌”，白名单船企也将开始面临“洗牌”。

2016 年 9 月 5 日，工信部网站发布《船舶行业规范企业监督管理办法》，加强符合《船舶行业规范条件》企业的动态管理，规范监督检查、变更、整改、撤销公告等管理事项及程序。管理办法的对象是对已公告的符合《船舶行业规范条件》的船舶制造企业（即白名单船企），核心内容包括监督检查、变更、整改、撤销公告等管理事项及程序，其中最主要的是提出了符合撤销白名单船企的具体条件。此次白名单的调整也是该方法出台后的第一次。

来源：国际船舶网

【原油船市场前景不明】

自从去年夏天以来，由于市场需求难以跟上船舶运力供应，油船市场在过去的几个月里持续受到相当大的压力。由于欧佩克国家为了推动油价上涨，决定削减石油产量，这不可避免地对油运市场需求造成了严重影响。但是，因美国原油产量不断攀升，今年以来，国际油价已经跌近 8%，油价上升乏力。所有这些因素让原油船市场前景变得更加不明朗。



船舶经纪 Allied Shipbroking 在其最新的报告中指出，自 2017 年以来，油船运价出现大幅下滑，尤其是在大型原油船运输方面，其行业情绪已下降至近期低位。由于原油价格自去年三月以来的最低位有所上升，而过去油价较低时贸易商通过大量储存原油的方式带动油运需求，一些市场人士担心油价上升可能会导致油运需求减少。

近日欧佩克国家、阿曼和俄罗斯举行会议，推动原油持续减产 6 个月。不过，随着美国原油产量提高，使得美国原油库存量达到历史新高，许多市场人士并不觉得石油减产。分析师指出，由于原油产量过剩，原油价格继续保持在相当低的水平，同时需求下滑似乎出现受限，进一步推动贸易量增长，并能够迅速吸收市场上现有的多余原油产量。这对于油船市场，特别是原油船市场而言，是一个相当看跌的消息。

分析师补充称，原油船仍在持续承受压力，原油船市场复苏之路预计也将变得更为缓慢而漫长。鉴于今年初炼油厂维修数量有所增加，预计大量炼油厂到 4 月能够重新投产，促进原油运输需求缓解部分过剩产量。然而，由于远东地区需求已经达到高峰期，今后几年内油运市场需求仍将受到限制。

而在石油产品运输方面，市场情况相比略显积极，全球各地炼油厂的增加有助于贸易量的增长，并扩大跨市场运输活动规模。目前海运石油贸易市场的看跌情绪主要反映在二手船市场上油船资产价格上。尽管过去几个月里二手油船交易量大幅减少，一些船型几乎没有任何船舶交易活动，但船舶价格仍然出现了大幅下调，这导致部分卖家退出市场。鉴于目前的情况，油船市场参与者仍在等待市场重新获得一个新平衡，而这一点相比石油市场的波动震荡和油船的不确定性要困难得多。

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	280.50	1.5	↑	307.50	0		0.00			435.50	-0.5 ↓
Gibraltar	275.00	0		310.00	0		n/a			495.00	0
Hamburg	288.00	0		318.00	0		n/a			n/a	
Hong Kong	0.00			0.00			0.00			0.00	
Panama	260.00	0		n/a			n/a			515.00	0
Shanghai	0.00			0.00			0.00			0.00	
Singapore	304.50	2	↑	330.00	-0.5	↓	458.00	-9	↓	468.00	-9 ↓



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:

2017-04-28

◆ 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 15 周	第 14 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	2,500	2,500	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,300	2,300	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,000	2,000	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 16 周	第 15 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	7,800	7,800	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,300	5,300	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,300	4,300	0	0.0%	
LR1	75,000	4,000	4,000	0	0.0%	
MR	52,000	3,250	3,250	0	0.0%	

截止日期: 2017-04-28

(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
4	BC	208,000	New Times, China	2019	JP Morgan - U. S. A	4,350	LOI stage, Tier II
4	BC	180,000	SWS, China	2019	JP Morgan - U. S. A	4,400	LOI stage, Tier III
1+1	TAK	319,000	Hyundai Samho, S. Korea	2019	Neda Maritime - Greek	8,000	
3	TAK	308,000	Dalian Shipbuilding, China	2019	Shandong Landbridge Group - Chinese	8,000	LOI stage, Tier III



1	TAK	112,000	Sumitomo, Japan	2019	Lundqvist Rederierna - Finnish	Undisclosed	
2	TAK	49,000	Hundong Zhonghua, China	2019	Odfjell - Norwegian	6,000	option declared, StSt, multiple segregation
2	TAK/GAS	7,500	Samsung, S. Korea	2019	Korea Line Corp - S.Korean	Undisclosed	
2+2	CRUISE	47,800	Fincantieri, Italy	2021-2022	Viking Ocean Cruises - U.S.A	Undisclosed	930 pax

◆ [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
GIOVANNI BATTISTA BOTTIGLIERI	BC	75,265		1999	Japan	440	Tianjin Dongjiang - Chinese	*Italian auction as is Fuzhou
GRAZIA BOTTIGLIERI	BC	75,265		1999	Japan	510	Tianjin Dongjiang - Chinese	
AMIRA NADIA	BC	45,916		1997	S. Korea	370	Qatar	basis ss/dd due this Sep
U LUCKY	BC	57,000		2011	China	1,200	Undisclosed	
U NOBLE	BC	57,000		2012	China	1,200	Undisclosed	en bloc each
PILATUS VENTURE	BC	63,500		2016	China	4,500	Undisclosed	en bloc*,
DOMINIQUE VENTURE	BC	63,500		2015	China	4,500	Undisclosed	incl. 5 yrs TC at \$12.500 p/d
OCEAN HOPE	BC	32,877		2012	Japan	1,110	Undisclosed	
TAKESHIO	BC	38,494		2012	Japan	1,510	Japanese	
UNITED STARS	BC	43,991		1995	S. Korea	330	Undisclosed	
LARK	BC	53,633		2007	China	750	Chinese	
ERESSOS LUCK	BC	55,429		2009	Japan	1,430	Turkish	
MARITIME EMERALD	BC	58,717		2009	Japan	1,470	Greek	
JMU ISOGO 5080	BC	60,000		2017	Japan	2,550	Greek	
FU MIN	BC	72,437		1997	Japan	520	Chinese	
SANVI	BC	73,992		2000	Japan	650	Greek	
ORSOLINA BOTTIGLIERI	BC	75,200		1999	Japan	650	Chineae	
DOUBLE HAPPINESS	BC	76,602		2005	Japan	1,000	Undisclosed	
BSI THURLOE	BC	81,600		2017	China	2,700	Undisclosed	
SEATRUST	BC	81,640		2013	S. Korea	2,260	Diana - Greek	
UNITED SPLENDOUR	BC	82,129		2014	Japan	2,360	TMS - Greek	
CAVALIERE GRAZIA BOTTIGLIERI	BC	178,132		2010	China	2,750	Undisclosed	



C DISCOVERY	BC	179,185	2010	S. Korea	3,100	Greek
PACIFIC CANOPUS	BC	180,330	2012	China	2,850	Songa Bulk - Norwegian
FIVE STARS BEIJING	BC	181,417	2010	Japan	3,000	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
RICHARD RICKMERS	CV	42,800	3,450	2006	S. Korea	11,300	Navios - Greek	
MONI RICKMERS	CV	42,806	3,450	2007	S. Korea	11,300	Navios - Greek	
HENRY RICKMERS	CV	42,822	4,250	2006	S. Korea	11,300	Navios - Greek	
SABINE RICKMERS	CV	50,538	4,250	2007	China	11,300	Navios - Greek	
MOL DOMINANCE	CV	50,595	4,250	2008	China	11,300	Navios - Greek	
MOL DEVOTION	CV	50,596	4,250	2009	China	11,300	Navios - Greek	
MOL DEDICATION	CV	50,596	4,250	2008	China	11,300	Navios - Greek	en bloc, incl
LARANNA RICKMERS	CV	50,607	4,250	2007	China	11,300	Navios - Greek	TC 10x4250 &
VICKI RICKMERS	CV	50,629	4,250	2007	China	11,300	Navios - Greek	4x3450
CMA CGM AZURE	CV	50,629	4,250	2007	China	11,300	Navios - Greek	
MOL DESTINY	CV	50,638	4,250	2009	China	11,300	Navios - Greek	
ERWIN RICKMERS	CV	50,661	4,250	2007	China	11,300	Navios - Greek	
MAJA RICKMERS	CV	50,769	4,250	2007	China	11,300	Navios - Greek	
MOL DELIGHT	CV	50,800	4,250	2008	China	11,300	Navios - Greek	
EVIDENCE	CV	13,109	1,050	1997	Netherlands	120	Hongkong	
CONRAD S	CV	13,751	1,118	2006	China	550	Lubeca Marine - German	
MAREN S	CV	13,760	1,118	2005	China	380	Greek	
CREMON	CV	21,373	1,679	2000	S. Korea	380	Undisclosed	
HS SMETANA	CV	23,376	1,740	2006	China	720	Greek	
BF IPANEMA	CV	25,902	1,794	2009	China	820	Undisclosed	
HAMMONIA ANTOFAGASTA	CV	35,534	2,797	2008	China	890	Undisclosed	
BREMEN BELLE	CV	66,940	5,888	2007	Japan	Undisclosed	Cyprus Maritime - Cypriot	

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
BELANESIA	GC	13,276		2004	Japan	300	Chinese	
MAPLE INGRID	GC/MPP/TWK	12,024		2005	Japan	390	Chinese	
AERO STAR	GC/TWK	12,151		2008	Japan	470	Chinese	



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
IVER EXAMPLE	TAK	46,784		2007	S. Korea	1,600	Undisclosed	*
IVER EXPRESS	TAK	46,858		2007	S. Korea	1,600	Undisclosed	
NEWLEAD GRANADINO	TAK	5,887		2009	China	Undisclosed	Naxitis - French	
SB COUNT	TAK/CHE+PRO	11,049		1997	S. Korea	350	Undisclosed	
ST DARE	TAK/CHE+PRO	15,015		1996	Japan	650	Far East	
BOTAFOGO GAS	TAK/LPG	6,519		2009	Japan	1,100	Epic Gas - Singaporean	

◆ 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
NEMEMCHA	BC	26,145	6,442	1978	Japan	300	
AIN TEMOUCHENT	BC	32,131	7,534	1982	Japan	300	
LAIWU STEEL HARMONIOUS	BC	270,857	37,993	1989	Japan	338	
ARMADA PERSADA	CV	12,577	5,237	1993	Poland	365	
BANGSAOTONG	GC	6,998	2,354	1979	Japan	277	
DANAI 4	TAK	1,924	713	1986	Japan	260	
DANAI 3	TAK	1,965	624	1983	Japan	260	
ORAPIN 4	TAK	3,827	1,215	1983	Japan	260	
IRON LADY	TAK	96,719	15,327	1991	Japan	366	
SANTA CRUZ I	TAK	101,605	16,327	1995	Croatia	387	as is Singapore, incl. ROB
KRITI AMBER	TAK/CHE	45,614	1,245	1995	Ukraine	369	

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
BERNARDO QUINTANA A.	BC	60,573	15,042	1984	Japan	393	
CATHERINE KNUITSEN	TAK	141,720	22,675	1999	Japan	361	as is Aruba, incl. ROB

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
AL ENDEAVOR	CV	61,441	22,421	2003	Japan	391	as is Philippines,
ASTRO ARCTURUS	TAK	98,805	16,984	1997	S. Korea	396	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
2017-04-28	689.31	749.45	6.2023	88.584	889.61	62.822	826.93	193.24	16387.0
2017-04-27	688.96	751.87	6.1977	88.546	885.74	62.829	827.94	192.26	16383.0
2017-04-26	688.45	752.5	6.1964	88.477	883.71	63.213	814.87	189.81	16358.0
2017-04-25	688.33	747.63	6.2746	88.478	880.27	63.662	810.73	189.17	16452.0
2017-04-24	686.73	746.24	6.2433	88.316	880.67	63.827	818.72	189.23	16457.0
2017-04-21	688.23	738.21	6.3007	88.518	882.25	63.638	815.23	190.73	16530.0
2017-04-20	687.92	737.82	6.3295	88.486	880.71	63.679	820.9	192.68	16579.0
2017-04-19	686.64	737.22	6.3297	88.326	882.77	64.006	817.97	193.48	16586.0
2017-04-18	688.49	732.89	6.3152	88.576	865.07	63.745	811.96	192.97	16474.0
2017-04-17	687.85	730.25	6.3491	88.485	862.66	63.808	817.41	194.61	16511.0

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
2017-04-27	美元	0.93056	0.94667	0.995	1.03722	1.16956	1.43044	1.7765
2017-04-26	美元	0.93028	0.94611	0.99278	1.04	1.17178	1.43111	1.78289
2017-04-25	美元	0.92833	0.945	0.99222	1.04056	1.17039	1.42361	1.77483
2017-04-24	美元	0.92667	0.945	0.99111	1.04611	1.1665	1.42072	1.76817
2017-04-21	美元	0.92944	0.945	0.99056	1.04	1.15622	1.40211	1.74456
2017-04-20	美元	0.92944	0.94389	0.98833	1.04056	1.15317	1.39406	1.73928
2017-04-19	美元	0.93	0.94611	0.99111	1.03611	1.15567	1.39072	1.73567
2017-04-18	美元	0.93	0.94722	0.99278	1.03667	1.15622	1.39767	1.76122
2017-04-13	美元	0.92611	0.94556	0.99444	1.035	1.15844	1.40322	1.77178