



全一海运市场周报

2017.07 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2017.07.17 - 07.21\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求保持平稳 多数航线运价下跌】

本周，中国出口集装箱运输市场需求总体处于较为良好的态势，但由于目前运价水平相对较高，多数远洋航线运价小幅下行，综合指数下跌。7月21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837.42点，较上期下跌2.8%。

欧洲航线：据市场研究机构 ZEW 发布的数据显示，欧元区 7 月经济景气指数为 35.6，较前值下降，显示欧洲经济的复苏步伐有放缓迹象。本周货量较为稳定，上海港船舶平均舱位利用率保持 95%左右。但部分航商为了保持市场份额采取降价揽货策略，市场运价继续下跌。7月21日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为 919 美元/TEU，较上期下跌 2.1%。地中海航线，市场表现与欧洲航线同步，上海港船舶平均装载率接近 95%，运价小幅下跌。7月21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 852 美元/TEU，较上期下跌 1.4%。

北美航线：据美国密歇根大学发布的美国 7 月消费者信心指数初值为 93.1，创 9 个月以来新低，显示出当地消费者对于经济前景的乐观程度不断下滑。本周运输需求保持平稳，上海港美西、美东航线平均舱位利用率在 90~95%之间。运价在前期涨价之后一直延续回落态势。7月21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 1226 美元/FEU、2233 美元/FEU，较上期分别下跌 3.1%、0.8%。

波斯湾航线：运输需求表现平淡，部分航商采取停航等措施控制总体运力规模，供求关系并未改善，上海港船舶平均装载率在 80%左右，本周运价继续下跌。7月21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 717 美元/TEU，较上期下跌 7.1%。

澳新航线：运输需求在近一段时期一直较为低迷，虽然航商对于总体运力规模采取控制措施，但未能改善供需基本面，上海港船舶平均装载率徘徊在 85%左右，市场运价在低位徘徊。7月21日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 365 美元/TEU，较上期基本保持稳定。

南美航线：运输需求依旧处于较高水平，加之总体运力规模受到有效控制，供求关系较为良好，但运价在前期涨幅过大，本周出现高位回落。7月21日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 3518 美元/TEU，较上期下跌 6.5%。



日本航线：本周货量基本稳定，市场运价相对稳定。7月21日，中国出口至日本航线运价指数为664.15点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【煤炭需求持续旺盛 沿海运价高位运行】

在高温天气影响下，煤炭需求旺盛，下游电厂采购热情不减，支撑沿海散货运价高位运行。7月21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1152.94点，较上周上涨1.0%。

煤炭市场：本周，多方利好因素继续支撑沿海煤炭运价高位运行。当前正值煤炭需求旺季，伴随全国大范围高温天气，电厂发电压力明显升高，机组普遍高负荷运行。本周沿海六大电厂日耗煤量基本运行于70万吨以上的高位，7月15日更是攀升至77.38万吨的年内最高点。日耗水平不断升高，存煤可用天数跌破17天。虽然发改委多次要求保供应，稳煤价，但并未形成足够阻力，煤炭价格继续上行。7月19日，环渤海动力煤价格指数报收于582元/吨，环比上涨1元/吨，价格指数连续第六期上行，累计上行20元/吨。受上述情况影响，买涨心理继续发酵，加之保证供电的压力，电厂采购热情不减，煤炭运输需求持续向好。面对火热的采购需求，北方港口煤炭资源跟不上“步伐”，船舶等货现象加重，进一步消耗市场运力。沿海煤炭运输市场火热行情延续，运价稳中有升。

7月21日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1235.35点，较上周上涨0.6%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，各航线运价均有2元/吨左右的涨幅。其中，秦皇岛-上海（4-5万dwt）航线运价为41.5元/吨，较上周五上涨2.2元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为43.7元/吨，较上周五上涨2.1元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为47.9元/吨，较上周五上涨1.9元/吨。华南市场，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为49.2元/吨，较上周五上涨2.0元/吨。

金属矿石市场：就目前钢铁行业来看，钢厂利润表现较好，对铁矿石需求稳定，而且这一情况或将长期维持。本周全国钢厂高炉开工率比上周略有增加2.44个百分点，不过港口进口矿石库存运行于1.4亿吨以上，后期仍有进一步累积的可能，钢厂补库缺乏动力，仍多维持低库策略，金属矿石运输需求相对平稳。7月21日，沿海金属矿石货种运价指数报收1022.10点，较上周上涨2.6%。

粮食市场：目前，受煤炭运输火热行情刺激，粮食运价攀升至高位，但北方集港量维持低位，而南北价格倒挂继续制约发货，饲料厂采购心态偏弱，对后市存一定观望心态。同时进口玉米出库加快，内贸玉米需求维持低位，粮食运输市场实际有价无市。7月21日，沿海粮食货种运价指数报收1135.57点，较上周上涨2.7%。



国内成品油市场：本轮成品油调价转为小涨预期，消息面偏好指引。不过，汽柴油终端需求好转乏力，业者虽有采购需求，但多小单补进，批发环节依旧难见放量。7月21日，上海航运交易所发布的成品油货种运价指数报收1262.87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

【三大船型涨跌不一 综合指数稳中有涨】

本周国际干散货运输市场涨跌不一，海岬型船市场运价先抑后扬，巴拿马型船运价冲高回落，超灵便型船稳中有涨，中国进口干散货综合指数续涨。7月20日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数（CDFI）为738.98点，运价指数为668.52点，租金指数为844.67点，较上周四分别上涨6.4%，3.8%和9.6%。

海岬型船市场：海岬型船市场上周在FFA远期期价上涨后氛围转好，但由于缺乏实际货盘的支撑，行情再次走软。周一国际矿价大幅冲高，市场整体表现活跃，加之钢价坚挺，钢厂盈利可观，高炉开工率维持高位水平，支撑对铁矿石需求，海岬型船两大洋市场运价出现反弹。大西洋市场出货规律，市场活跃，上半周巴西至青岛远程矿航线量价齐升，20日成交纪录显示，17万吨货量，受载期8月1-10日，巴西图巴朗至青岛航线成交运价为12.7美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为12.617美元/吨，较上周四上涨2.8%。南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为9.190美元/吨，较上周四上涨4.9%。太平洋市场，本周初成交平淡，之后受远程矿航线现货货盘增加的推动，市场情绪好转，西澳至青岛航线运价小幅上涨。20日成交记录显示，17万吨货量，受载期为8月1-5日，西澳至青岛航线成交运价为5.4美元/吨。周四，中国北方至澳大利亚往返航线TCT日租金为8764美元，较上周四上涨10.9%。澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为5.370美元/吨，较上周四上涨3.9%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场冲高回落。太平洋市场，本周国内沿海运输市场运价有所上涨，吸引内外贸兼营船留在国内，加之国内煤价持续高位，促进印尼煤炭货盘成交活跃，且南美粮食航线吸引大量运力空放，太平洋区域船货平衡，租金、运价稳中有涨。20日成交记录显示，7.5万载重吨船，福州即期交船，经印尼，中国还船，成交日租金为10200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9770美元，较上周四上涨9.0%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为5.792美元/吨，较上周四上涨6.7%。粮食航线，货主前期大批集中采购，但国内下游需求不旺，粮食贸易有所放缓，巴西回国粮食航线运价周四冲高回落，加之八月空放运力集中抵港，市场或将承压下行。19日成交记录显示，7.6万载重吨船，8月4日美湾交船，新加坡-日本范围还船，成交日租金为15250美元加上52.5万美元的空放补贴。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为27.523美元/吨，较上周四上涨2.4%；美湾密西西比河至中国北方港口粮食运价为37.255美元/吨，较上周四上涨2.0%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场稳中有涨。本周市场煤炭和镍矿货盘成交活跃，加上内贸市场稳定，东南亚地区运力平衡，超灵便型船太平洋市场租金、运价续涨。20日成交纪录显示，5.7万载重吨船，7月22-23日香港交船，经菲律宾装镍矿回中国，成交日租金为10000美元。周四，中国南方至印尼往



返航线 TCT 日租金为 8355 美元，较上周四上涨 8.8%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.617 美元/吨，较上周四上涨 5.2%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.544 美元/吨，较上周四上涨 4.2%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价震荡下行 成品油运价小幅波动】

本周的国际油价继续上行，布伦特原油期货价格周四报 49.33 美元/桶，较上周四上升 1.9%。全球原油运输市场大船运价下跌，中小型船运价波动。委内瑞拉本周爆发全国大罢工，反对方要求总统马杜罗放弃修宪，美国向委内瑞拉政府施压并表示必要时将进行经济制裁，委内瑞拉至美国原油货盘有所波动。中国进口 VLCC 运输市场运价下跌。7 月 20 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 597.30 点，较上周四下跌 6.1%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场成交趋缓，货量较上周减少，运力增多，运价下跌。中东 8 月上旬货盘未明显放出，可用运力逐渐增多，加之老船成交运价偏低，运价周跌幅创两个月来新高。西非航线周初报出两笔 WS56 的成交价，相对坚挺，后半周受中东航线拖累转跌。预计中东 8 月中旬货盘有望增多，运价谨慎乐观。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS50.23，较上周四下跌 7.7%，5 日平均为 WS52.21，环比下跌 5.4%，等价期租租金（TCE）平均 1.4 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS53.98，下跌 3.9%，平均 WS55.18，TCE 平均 1.9 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价先跌后涨。尼日利亚货盘减少的同时，刚果的石油码头上周发生罢工和浮动码头事故，本周作业仍没完全恢复正常。西非出口航线货盘波动，西非至欧洲运价本周在 WS60 至 WS65 之间先跌后涨，TCE 约 0.64 至 0.80 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，8 月 1 日货盘，成交运价为 WS61.5。黑海至地中海运价同步变化在 WS70 至 WS74，TCE 约 0.5 至 0.58 万美元/天。伊朗至地中海货盘成交运价范围扩大在 WS36 至 WS45。中国进口主要来自南美和波斯湾。一艘 13 万吨级船，巴西至中国，8 月 13 日货盘，成交运价为 WS68.75。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场月底货盘成交，运价小幅波动。跨地中海航线运价继续上行，从 WS80 水平提高至 WS90 水平（TCE 为 0.55 万美元/天）。一艘 8 万吨级船，杰伊汉至地中海，7 月 24 日货盘，成交运价为 WS92.5。北海短程、波罗的海运价分别升至 WS100、WS67，TCE 接近 0.7 万美元/天和 0.4 万美元/天。波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价小幅下降，分别为 WS90、WS87，TCE 不足 0.5 万美元/天、0.6 万美元/天。7 万吨级船加勒比海至美湾运价涨到 WS95。中国进口主要来自科兹米诺。该航线两艘 10 万吨级船，7 月下旬货盘，成交包干运费为 41 万美元。

国际成品油轮（Product）：运输市场综合运价小幅波动。亚洲区域内运输货盘较为充沛，对运价形成支持，本周石脑油运价稳中有升，波斯湾至日本航线 7.5 万吨级船运价升到 WS100 水平（TCE 不足 0.9 万美元/天）；5.5 万吨级船运价保持 WS110 水平（TCE 约 0.7 万美元/天）；印度至日本 3.5 万吨级船运价稳定在 WS130 水平（TCE 约 0.5 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价跌至 WS120 水平（TCE 约 0.50 万美元/天），美湾至欧洲 3.8 万吨级



船柴油运价跌进 WS100 (TCE 约 0.20 万美元/天)，欧美三角航线 TCE 从 1.15 万美元/天跌至 0.85 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【灵便型船成交增加 成品油轮船价上涨】

7 月 19 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 778.81 点，环比微涨 0.46%。其中，国际油轮船价综合指数、沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别上涨 0.34%、0.88%、0.74%；国际散货船价综合指数下跌 1.38%。

BDI 指数 6 连涨，周二收于 930 点，环比上涨 12.29%，散货运费仍在盈亏平衡点之下，二手散货船价格以跌为主。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1152 万美元、环比涨 1.49%；57000DWT--1363 万美元、环比跌 1.77%；75000DWT--1560 万美元、环比跌 1.22%；170000DWT--2854 万美元、环比跌 3.67%。近期，煤炭和粮食贸易表现活跃，为运价上涨提供了支撑，纸货市场（远期运价合约）的回升带动了大型船舶运价止跌上涨，但总体货盘供给本质上依旧单薄，预计散货船价格仍将波动调整。本周，二手船买家以收购性价比较好的（超）灵便型船和海岬型船为主，二手散货船成交量维持活跃，共计成交 12 艘（环比减少 2 艘），总运力 79 万 DWT，成交金额 13245 万美元。

特朗普医改法案通过无望后美元重挫，美国原油库存骤降，尼日利亚和利比亚这两个减产豁免国产量或于 11 月之前将受到限制，国际油价止跌反弹，周二布伦特原油现货价格收于 48.84 美元/桶，环比上涨 2.78%。近期，中东海湾、西非以及美湾地区原油货盘不足，运价疲软；地中海和加勒比海地区原油货盘成交增加，运价企稳；成品油运输市场虽然脆弱，但运价有小幅回升；二手油轮船价走势各异，阿芙拉型和成品油轮价涨，其他类型油轮价跌。本周，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2137 万美元、环比涨 1.43%；74000DWT--2561 万美元、环比跌 0.05%；105000DWT--2691 万美元、环比涨 0.23%；158000DWT--4653 万美元、环比跌 0.05%；300000DWT--5552 万美元、环比跌 0.13%。国际能源署(IEA)声称全球需求的攀升速度快于最初预估之际，市场情绪有所改善，但油轮货盘不足，行情总体下行概率较大，预计国际油轮船价稳中看跌。本周，二手油轮成交量萎缩，共计成交 8 艘（环比减少 4 艘），总运力 42 万 DWT，总成交金额 5530 万美元。

全国高温地区范围继续扩大，电厂加开机组发电，火电日均耗煤量与日增加，市场抢货行情不减，沿海煤炭运输需求持续回暖，运价上扬，二手散货船价格继续上涨。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--126 万人民币、环比涨 0.95%；5000DWT--736 万人民币、环比涨 0.78%。近期，北方港口煤炭资源持续紧张，煤企为保障长协煤兑现而暂停现货销售，港口正在多卸快装，加快货物周转，北煤南运保持增长态势；钢坯价格上涨，高炉开工维持高位，钢厂补库对高品位铁矿石采购增多；船东对市场持有乐观情绪不减，涨价心理坚定；后期预计电厂煤炭刚需或支撑沿海散货运价回升，散货船价格稳中看涨。本周，二手船买卖双方都以谨慎观望为主，市场成交稀少。



内河散货运输需求平稳，运价稳定，二手散货船价格涨跌互现。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 3.04%；1000DWT--96 万人民币、环比涨 1.28%；2000DWT--185 万人民币、环比跌 1.18%；3000DWT--265 万人民币、环比跌 0.04%。国家统计局日前公布的数据显示，6 月份，一线城市新建商品住宅和二手住宅价格环比平均分别下降 0.1%和 0.2%。中国目前仍处在城镇化快速发展阶段，楼市向好的大方向没变，仍是推动中国经济发展的稳定器，预计内河散货船价将震荡盘整。本周，内河散货船成交量一般，共计成交 46 艘（环比增加 3 艘），总运力 5.0 万 DWT，成交金额 3771 万元人民币。

来源：上海航运交易所

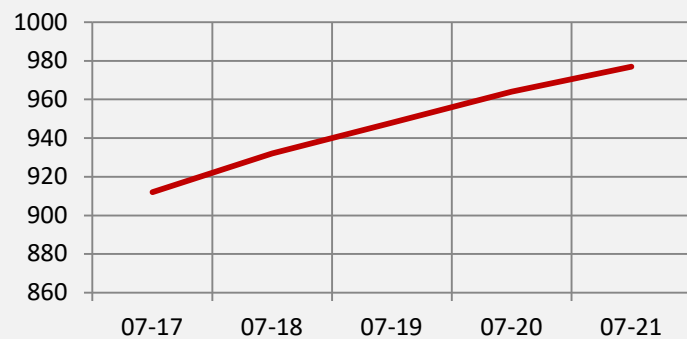
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

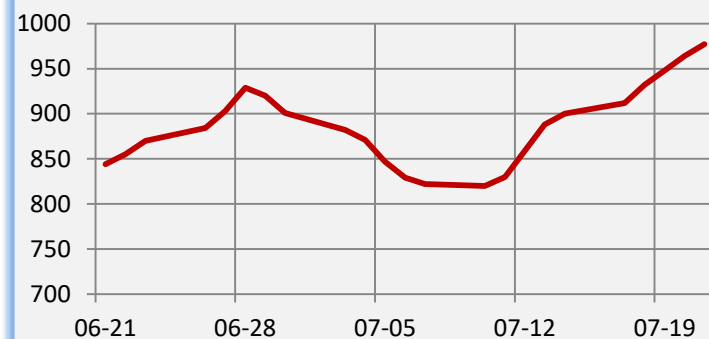
波罗的海指数	7 月 17 日		7 月 18 日		7 月 19 日		7 月 20 日		7 月 21 日	
BDI	912	+12	932	+20	948	+16	964	+16	977	+13
BCI	933	0	984	+51	1,028	+44	1,093	+65	1,154	+61
BPI	1,202	+29	1,226	+24	1,252	+26	1,260	+8	1,258	-2
BSI	776	+7	786	+10	798	+12	807	+9	812	+5
BHSI	489	+3	492	+3	495	+3	497	+2	499	+2



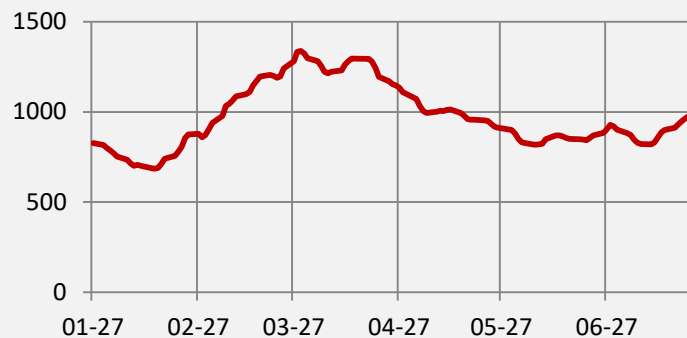
上周 BDI 指数走势



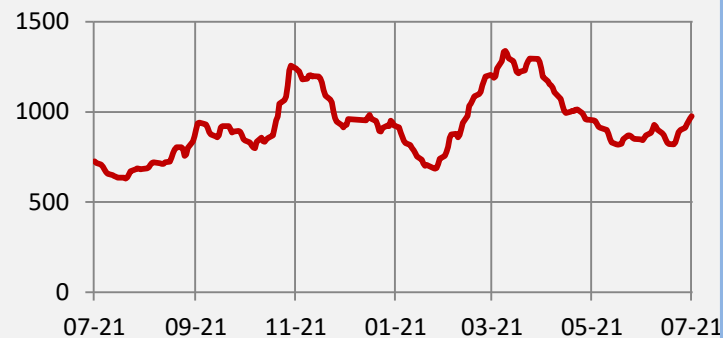
近一个月 BDI 指数走势



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 27 周	第 26 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	10,750	12,750	-2000	-15.7%
	一年	10,750	12,500	-1750	-14.0%
	三年	12,000	13,500	-1500	-11.1%
Pmax (76K)	半年	10,000	9,500	500	5.3%
	一年	11,000	9,750	1250	12.8%
	三年	10,500	10,000	500	5.0%
Smax (55K)	半年	9,500	9,500	0	0.0%
	一年	9,750	9,750	0	0.0%
	三年	10,000	10,000	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	7,750	7,750	0	0.0%
	一年	8,000	8,000	0	0.0%
	三年	8,250	8,250	0	0.0%

截止日期: 2017-07-18

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Aeolian Light 2007 82014 dwt dely Dunkirk prompt trip via Murmansk & Med redel Cape Passero \$14,500 daily - Klaveness

Agios Makarios 2015 79500 dwt dely US Gulf 28 Jul/05 Aug trip redel SingaporeJapan \$15,250 daily + \$500,000 bb - Cofco

Alkyoni SB 2014 55757 dwt dely Singapore 25/30 Jul trip via Indonesia redel India \$11,000 daily - Norvic Shipping

AM Quebec ArcelorMittal relet 2013 81792 dwt dely Ghent spot trip via Murmansk redel China \$17,250 daily - Phaethon

Anna Elisabeth 2008 55709 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel China \$11,750 daily - Century Scope



全一海运有限公司



Asia Ruby III 2014 63023 dwt dely Lanshan prompt trip redel W Africa \$5,000 daily for the 1st 65 days and \$9,500 daily thereafter - cnr

Bao Tong 2014 63800 dwt dely aps Mina Saqr 22/25 Jul trip redel India intention limestone \$10,500 daily - Aegis Carriers

Bottiglieri Challenger 2010 93352 dwt dely PMO 01/02 Aug trip via EC South America redel southeast Asia \$12,000 daily - cnr

Bunun Champion 2014 45556 dwt dely Nemrut Bay prompt trip via Black Sea redel Mombasa \$12,250 daily - Louis Dreyfus

Christina IV 2000 72493 dwt dely WC India prompt trip via Black Sea redel Singapore-Japan \$11,750 daily - Bunge

Destiny 2010 29229 dwt dely Cigading prompt trip via East Kalimantan redel WC India \$7,500 daily - cnr

DL Acacia 2013 81568 dwt dely Xiuyu prompt trip via Indonesia redel China \$10,200 daily - cnr

East Bangkok 2012 32474 dwt dely Singapore prompt trip via Australia redel Singapore-Japan \$7,500 daily - cnr

Flag Hope 2011 93242 dwt dely Port Said 01/05 Aug trip via Black Sea & Red Sea redel Port Said \$13,000 daily - Louis Dreyfus

Framura 2014 76833 dwt dely US Gulf 04/04 Aug trip redel Japan \$15,250 daily + \$525,000 bb - K-Line

Friendly Seas 2008 58779 dwt dely Tuticorin 28/31 Jul trip via South Africa redel Pakistan \$10,000 daily - Multimax

Genco Titus 2007 177729 dwt dely Japan prompt trip via Australia redel Singapore-Japan \$9,750 daily - cnr

GH Power 2002 76421 dwt dely Tianjin prompt trip via NoPac redel China \$8,000 daily - Oceanways

Global Brave 2010 57317 dwt dely Canakkale 23/25 Jul trip via Black Sea redel Singapore-Japan \$17,000 daily - Meadway

Golden Cecilie 2015 60293 dwt dely S Brazil 27/30 Jul trip redel E Mediterranean \$14,750 daily - cnr

Great Fluency 2016 63392 dwt dely EC South America prompt redel Egypt \$13,750 daily - Norden

Iolcos Pride Bunge relet 2010 87375 dwt dely Rotterdam prompt 2 laden legs redel Atlantic \$13,500 daily - cnr



全一海运有限公司



Ionic Kibou RWE relet 2015 81889 dwt dely Hamburg prompt trip via Murmansk & Turkey redel Gibraltar \$12,750 daily - Klaveness

Ionic Spirit 2010 56108 dwt dely Singapore 24/25 Jul trip via Indonesia redel China \$11,600 daily - Century Scope

Jag Amar Cargill relet 2017 82048 dwt dely Port Said 26/28 Jul trip via Black Sea & Red Sea redel Port Said \$14,500 daily - Louis Dreyfus

Jin Yuan 2007 55300 dwt dely Ningde prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore \$10,000 daily - cnr

Kang Cheng 2004 55541 dwt dely Black Sea prompt trip redel Spanish Mediterranean \$9,000 daily - cnr

Kaptan Arif Bayraktar 2010 57453 dwt dely Saldanha Bay prompt trip redel SE Asia intention manganese ore \$11,500 daily + \$300,000 bb - Oldendorff

King Sail 2002 177643 dwt dely Jintang 25/26 Jul trip via Australia redel Singapore-Japan \$6,000 daily - RGL

Lake Dawn 2013 81902 dwt dely Kaohsiung 25/26 Jul trip via Indonesia redel Japan \$10,750 daily - K-Line

Loch Ness 2016 61272 dwt dely Recalada prompt trip redel Italy \$16,000 daily - Bunge

Lowlands Scheldt 2011 33178 dwt dely Jarkarta prompt trip via Australia redel S China approx. \$8,000 daily - cnr

Mandarin Dalian 2010 56605 dwt dely Santos prompt trip redel Singapore-Japan \$12,850 daily + \$285,000 bb - cnr

Nautical Anne 2016 63593 dwt dely dop Sfax prompt trip via Italy redel Ghana \$12,500 daily - Eastern Bulk Carriers

Nefeli 2004 76759 dwt dely Cai Lan 24/27 Jul trip via Indonesia redel India \$10,000 daily - K-Line

Newseas Amber 2005 52347 dwt dely N Brazil end July trip redel Continent \$13,500 daily - cnr

Nordic Nanjing 2013 34620 dwt dely Sweden prompt trip redel Egypt intention sawn timber \$8,800 daily - cnr

Nordseine 2015 38036 dwt dely Vila Do Conde prompt trip redel Continent approx. \$13,250 daily - Western Bulk Carriers



全一海运有限公司



Sage Caledonia 2013 58086 dwt dely CJK prompt trip redel India intention fertilizers \$8,150 daily - Bainbridge Navigation

Sanko Fortune 2012 74940 dwt dely Cape Passero 22/25 Jul trip via Black Sea redel Singapore-Japan \$20,500 daily - Invivo

SBI Jive 2017 82000 dwt dely Ijmuiden spot trip via Baltic & Israel redel Gibraltar \$13,000 daily - Oldendorff

SBI Maia 2015 61105 dwt dely Casablanca prompt trip redel EC Mexico \$5,000 daily - Pacific Basin

SBI Thalia Phaethon relet 2015 63500 dwt dely Paranagua end July trip redel Mediterranean intention sugar \$14,500 daily - Cofco

Searider 2015 62690 dwt dely US Gulf prompt trip redel India \$20,900 daily - XO Shipping

Shan Hu Hai 2016 39765 dwt dely CJK prompt trip via Philippines redel China intention coal \$7,350 daily - cnr

Star Angelina 2006 82962 dwt dely psg Cape of Good Hope prompt trip via EC South America redel Singapore-Japan \$11,250 daily + \$400,000 bb - cnr

Tansy 2007 53460 dwt dely Surabaya prompt trip via Indonesia redel India \$10,000 daily - Norvic Shipping

Themistocles 2014 55793 dwt dely US Gulf prompt trip redel Brazil \$11,000 daily - MUR

Theresa Selmer 2006 55682 dwt dely El Dekheila prompt trip via Izmir redel Dakar-Douala rge intention clinker \$9,350 daily - Norden

Tiger North 2013 76000 dwt dely Port Said 24/27 Jul trip via Black Sea & Red Sea redel Port Said \$12,000 daily - Langlois

Tomini Harmony 2016 63591 dwt dely Recalada end July trip redel Black Sea intention sugar approx. \$15,250 daily - Louis Dreyfus

Triton Seagull 2007 56058 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel Vietnam \$11,500 daily - Klaveness

Wei He 2012 79440 dwt dely Eregli in d/c 25/31 Jul trip via Black Sea redel Singapore-Japan intention grains \$22,000 daily - Oldendorff

Zagora 2001 73435 dwt dely Pozzallo end July trip via Black Sea redel Singapore-Japan \$18,500 daily - Oldendorff



Zhao Yang Feng 2012 75396 dwt dely Yuzhny 25 Jul trip via Black Sea & Saudi Arabia redel Port Said, about 50 days trading \$13,000 daily - Cargill

(2) 期租租船摘录

Bahia 1 2010 82250 dwt dely Ulsan 27/31 Jul 4/7 months trading redel worldwide \$10,750 daily - Oldendorff

Cape Eagle 2012 181529 dwt dely ex dry dock Qingdao 28/30 Jul 4/6 months trading redel worldwide approx \$14,500 daily - cnr

Chiara DAmato Pacific Bulk relet 2009 93271 dwt dely N China 01/05 Aug 4/6 months trading redel worldwide \$9,000 daily - Jiangsu Steamship

Malakand 2004 76830 dwt dely Taichung 4 Aug 3 months trading redel worldwide \$9,500 daily - S. Korean charterer

Marina 2006 87036 dwt dely Qingdao 25/28 Jul 3/5 months trading redel worldwide \$10,750 daily - cnr

Multan 2002 50244 dwt dely CJK 28/30 Jul 4/6 months redel worldwide approx \$8,250 daily - cnr

Yasa Pioneer 2006 82849 dwt dely Hong Kong 25/30 Jul 4/6 months trading redel worldwide \$10,750 daily - Oldendorff

4. 航运市场动态

【最新世界船队统计数据】

数据显示，全球前五大船东国分别为希腊、日本、中国、德国和新加坡。以载重吨计算，前五大船东国共计占全球市场 49.5% 的份额。

全球前五大船旗注册登记地为巴拿马、利比里亚、马绍尔群岛、中国香港特别行政区和新加坡。前五大船旗共计占全球市场 57.8% 的份额。以载重吨计算，发展中国家船旗在世界总船队份额中超过了 76%。根据船型，以载重吨计算，散货船占 42.8%，油轮占 28.7%，集装箱船 13.2%。其他船型占 11.3%，杂货船占 4%。

全球前三大造船国家为韩国、中国和日本，其所建造船舶占全球建造总吨位的 91.8%。韩国排名第一，为 38.1%。



全球前四大拆船国家为印度、孟加拉、巴基斯坦、中国，四个国家按总吨计算，2016 年的拆船总量占全球的 94.9%。

这些数据证实了行业持续整合的大趋势，且不同的国家在不同的海事领域中“各有所长”，同时也证实了发展中国家在海事领域日趋活跃。

来源：中国远洋海运 e 刊

【干散货海运，国内外市场冰火两重天】

2017 年第一季度，国际干散货海运企业景气指数为 110.25 点，升至相对景气区间；国际干散货企业信心指数为 100.00 点，信心与上季度持平。国际干散货海运企业运费收入高涨，流动资金得到改善。内贸干散货海运企业景气指数为 40.63 点，坠入较为不景气区间；内贸干散货海运企业信心指数为 66.25 点，处于较重不景气区间。内贸干散货海运企业经营指标全部处于不景气区间。2017 年第二季度，干散货海运企业景气指数预计为 109.36 点，处于微景气区间；干散货海运企业信心指数预计为 167.86 点，升至较强景气区间。国际干散货海运企业经营信心大幅提振，而内贸干散货海运企业经营状况仍非常严峻。2017 年第二季度，国际干散货海运企业的运费、盈利情况和贷款负债指标均处于较为景气区间，市场好转迹象明显。但内贸干散货海运企业十大经营指标的景气指数均处于景气分界线以下，经营状况非常严峻。

干散货航运景气预警监测分析

干散货下游需求略有回升，但企业原材料采购谨慎。2017 年，我国经济平稳运行，对于干散货下游需求依旧低位波动。其中，电厂发电量与粗钢产量出现微弱增长；铁矿石库存量持续上行，全国港口铁矿石库存量进入过热区间。

干散货运输市场供需矛盾改善效果不明显。2017 年第一季度，干散货船队运力保持低速增长，船舶拆解量持续高位，但受下游需求疲软的影响，干散货海运市场运力供需失衡矛盾改善效果并不显著。2017 年 2 月，干散货海运市场供需指数微涨至 84.36 点，处于过冷区间。

干散货运输市场维持小幅回升走势。截至 2017 年 2 月，先行指数收于 99.23 点，一致指数为 93.73 点，滞后指数为 106.55 点。相比上期，先行指数、一致指数与滞后指数均保持上涨，但先行指数回升幅度有限，因此预计未来的一段时间内干散货海运市场仍将维持小幅回升走势。

干散货海运企业景气分析

2017 年第一季度，干散货海运企业的景气指数为 112.62 点，较上季度上升 6.41 点，上升至相对景气区间。其中，国际干散货海运企业景气指数为 110.25 点，较上季度上涨 2.08 点；内贸干散货海运企业景气指数为 40.63 点，较上季度下跌 61.50 点。2017 年第一季度，干散货海运企业的信心指数为



132.62 点，处于较为景气区间。

干散货运输企业多项指标处于景气分界线以上。2017 年第一季度，干散货运输企业的十大经营指标中，企业运力、运费、盈利情况、流动资金、企业融资、贷款负债、劳动力需求和船舶运力投资意愿八大指标均处于景气区间或景气分界点。其余指标均处于景气分界线以下。其中，运费指标最高，为 157 点，保持在较强景气区间。船舶周转率指标由景气分界线以上落入较为不景气区间，同时，营运成本指标也处于较为不景气区间。

1. 国际干散货海运企业景气分析

国际干散货海运企业景气指数升至相对景气区间。2017 年第一季度，国际干散货海运企业景气指数为 110.25 点，较上季度上涨了 2.08 点，升至相对景气区间；2017 年第一季度国际干散货企业的信心指数为 100.00 点，较上季度上涨了 31.17 点，处于景气分界点，信心与上季度持平。

国际干散货海运企业运费收入高涨，流动资金得到改善。2017 年第一季度，在国际干散货海运企业的十项经营指标中，运费指数最高，处于非常景气区间，为 186.00 点；船舶周转率指标为 148.00 点，处于较为景气区间；劳动力需求指标值增幅最大，升至较为景气区间，为 136.00 点。企业运力指标为 113.00 点，处于相对景气区间；其余 5 项指标均处于景气分界线以下。营运成本指标为 86.00 点，处于相对不景气区间；流动资金和船舶运力投资意愿指标均处于微弱不景气区间，分别为 99.00 点和 94.00 点；企业融资和贷款负债指标均处于较为不景气区间，分别为 66.00 点和 69.00 点。国际干散货海运企业经营状况相对乐观。

2. 内贸干散货海运企业景气分析

内贸干散货海运企业经营状况再次恶化。2017 年第一季度，内贸干散货海运企业的景气指数为 40.63 点，较上季度下跌 61.50 点，坠入较为不景气区间；2017 年第一季度，内贸干散货海运企业的信心指数为 66.25 点，较上季度下跌 40.00 点，处于较重不景气区间。

内贸干散货海运企业经营指标全部处于不景气区间。2017 年第一季度，内贸干散货海运企业的十项经营指标景气指数值较上季度均出现 40.00 点以上跌幅。十项经营指标景气指数值全部处于景气分界线以下。其中，处于较为不景气区间的指标为运费、盈利情况、贷款负债、劳动力需求和船舶运力投资意愿，指标值分别为 58.75 点、52.5 点、53.75 点、53.75 点和 60.00 点；企业运力、营运成本、流动资金和企业融资指标分别为 38.75 点、26.25 点、28.75 点和 21.25 点；指标值最低的为船舶周转率，为 12.50 点，处于严重不景气区间。

2017 年第二季度干散货景气预测



根据中国航运景气调查显示, 2017 年第二季度, 干散货海运企业景气指数预计为 109.36 点, 较上季度下跌 3.26 点, 处于微景气区间; 2017 年第二季度, 干散货海运企业信心指数预计为 167.86 点, 较上季度上涨 35.24 点, 升至较强景气区间。

干散货运输企业船舶周转率将有明显改善。根据中国航运景气调查显示, 2017 年第二季度, 干散货运输企业的营运成本和劳动力需求两项指标预计将处于景气分界线以下。企业融资指标将处于景气分界点, 除企业运力指标和船舶周转率指标景气状况有较大幅度提高外, 运费、盈利情况、流动资金、贷款负债和船舶运力投资意愿指标的景气状况将有一定程度下滑, 企业经营景气热度出现降温。

1. 国际干散货海运企业景气预测

国际干散货海运企业经营信心大幅提振。根据中国航运景气调查显示, 2017 年第二季度, 国际干散货海运企业景气指数预计为 106.63 点, 较上季度下跌 3.62 点, 降至微景气区间; 2017 年第二季度, 国际干散货海运企业信心指数预计为 166.25 点, 较上季度上涨 66.25 点, 升至较强景气区间。

国际干散货海运企业贷款负债指标有较大幅度改善。根据中国航运景气调查显示, 2017 年第二季度, 国际干散货海运企业贷款负债指标为 133.75 点, 相比上期有较大幅度改善; 企业运力与船舶周转率指标降至微景气区间; 运费、盈利情况和贷款负债均处于较为景气区间, 指标值分别为 136.25 点、143.75 点和 133.75 点, 其余五项指标, 包括营运成本、流动资金、企业融资、劳动力需求和船舶运力投资意愿指标均处于景气分界线以下, 分别为 91.25 点、93.75 点、65.00 点、96.25 点和 90.00 点。

2. 内贸干散货海运企业景气预测

内贸干散货海运企业经营状况仍非常严峻。根据中国航运景气调查, 2017 年第二季度, 内贸干散货海运企业的景气指数预计为 37.38 点, 较上季度下降 3.25 点, 仍处于较重不景气区间; 2017 年第二季度, 内贸干散货海运企业的信心指数预计为 38.75 点, 跌至较重不景气区间。

内贸干散货海运企业大部分经营指标加速恶化。根据中国航运景气调查显示, 2017 年第二季度, 内贸干散货海运企业十大经营指标的景气指数均处于景气分界线以下, 除十大经营指标除企业运力和船舶周转率指标颓势略有放缓外, 其余经营指标恶化程度均出现不同程度加重或持平。船舶运力投资意愿指标为 52.5 点, 处于较为不景气区间; 其余九大指标, 包括企业运力、船舶周转率、运费、营运成本、盈利情况、流动资金、企业融资、贷款负债、和劳动力需求指标均处于较重不景气区间, 分别为 40.00 点、47.50 点、47.50 点、26.25 点、32.50 点、21.25 点、21.25 点、46.25 点和 38.75 点。整体来看, 2017 年二季度内贸干散货海运企业各项经营指标呈整体恶化趋势。

来源: 中国船检



【航运业深度整合新浪潮再次袭来】

对于能够从充满艰辛的 2016 年走到今天的集装箱航运企业而言，回望过往，恐怕是步步惊心，而遥看前路，似乎还是迷雾重重。

自去年 8 月底韩进海运倒闭，10 月日本邮船、商船三井以及川崎汽船三大日本航企宣布集装箱航运业务整合，12 月马士基航运收购德国汉堡南美船务集团，短暂平静半年时间的全球航运市场，因中远海运“吞下”东方海外而再起波澜，深度整合的新篇章又将开启。

公司之争还是联盟之争？

要么发起并购，要么被并购，在这一轮低谷期集装箱航运企业是异常忙碌，不仅排名位次不断改写，而且这个名单已经短了很多。

就在中远海控携手上港集团正式宣布对东方海外提出要约收购之前两天，航运界谈论的新闻是日本三大航运企业日本邮船、商船三井以及川崎汽船的集运业务组成的 OceanNetworkExpress (ONE) 宣布成立。该公司预定 2018 年 4 月开始营业，总部设在新加坡，规模预计在 1 万人左右。据悉，ONE 将拥有约 240 艘的船队，形成连接 90 多个国家的航运网络，集装箱运输能力居全球第六。仅仅两个月前，排名第五的赫伯罗特航运也宣布与阿拉伯轮船完成合并事宜，暂时加固了自己的市场地位。而排名第一的马士基航运目前正在进行收购汉堡南美的进程。待 2017 年年底收购完成之后，马士基航运运营的集装箱船舶将达到 741 艘，拥有集装箱运力 380 万标箱，全球运力份额将达到 18.6%，与其他公司的差距将进一步拉开。

就在集运公司之间拼杀不止，剩者体量越来越大的同时，航运联盟也经历了一次重新洗牌。4 月 1 日起，原有的 2M、O3、G6、CKYHE 四大联盟正式变身为三大联盟，即马士基航运与地中海航运组成的 2M，法国达飞、台湾长荣、香港东方海外和中远海运结成的海洋联盟 (OceanAlliance)，赫伯罗特、阳明海运及 ONE 组成的 THEAlliance。紧密联盟成员之间的关系、扩充联盟实力成为了各家争夺市场的一条副线。例如，4 月 1 日起，根据马士基航运与汉堡南美船务集团达成的舱位购买协议，汉堡南美在东西向航线上的货量已交由 2M 联盟网络上的船舶承运。此前，2M 联盟还将韩国对外贸易唯一的海运承运商现代商船纳入自己的协同范围。根据三家协议，三方将在东西航线上展开船舱交换和船舱购买，马士基航运和地中海航运有限公司将接管一部分由现代商船租用和运营的船舶。合作时间为三年，协议期满后有可能延长期限，合作范围也有可能进一步覆盖东西向主要航线。马士基航运明确表示，这些协议为公司带来新的战略发展机会。

越来越从松散走向紧密的三大联盟，会不会成为航运业整合后的最终格局？显然不是不可能

坐三望一，是否可期？



几乎所有人都相信，航运业的集中度还将再次提升，并购整合不仅不会结束，相反，随着集装箱航运市场回暖迹象显现，比拼实力与智谋的竞争恐怕还会更加激烈。

当前集装箱航运领域的全球承运商还有近 10 家，业界普遍认为，未来再减少 2~4 家是很大概率事件。然而，谁会甘于倒在寒冬即将离去的初春呢？

据悉，中远海运为收购东方海外经历了超过半年的竞争，其间，海洋联盟内部的长荣海运和法国达飞都对东方海外有过达 40 亿美元的出价。事实上，去年法国达飞就完成了对东方海皇（总统轮船的母公司）的收购，而在今年上半年的业绩中已显现出明显的协同效应。长荣海运尽管没有大的并购动作，但伴随着今年一季度国际海运市场价量均扬，营业收入同比增长 20.88%，净利润也实现了扭亏为盈。中远海控收购东方海外的尘埃落定，海洋联盟内部的实力对比也发生了微妙的变化。

市场纷纷开始猜测，中远海运是否会有下一步？它的目光是否会转向法国达飞轮船或长荣海运？有消息透露，法国耶尔德勒姆家族将达飞 24% 的股份指定给中国中信银行进行拍卖，中国买家将最有可能成为达飞接近四分之一的股东。

当然，从目前格局看，能否超越马士基航运成为全球最大的集装箱船东，问题提得不仅有些遥远，而且也非中远海运一家能够回答。如何针对市场下一步的趋势作出漂亮且正确的反应，提高盈利能力，才是在行业地位上更进一步的最好保障。

来源：国际商报

【伊朗国油拟进军 LNG 市场】

伊朗国家油运公司（NITC）日前宣布，由于伊朗未来将加强天然气产量，该公司正在考虑进入 LNG 运输市场。

据路透社报道，NITC 国际事务主管 Mohammad Reza Shams Dolatabadi 透露称，NITC 正在研究在未来 3-5 年内收购 LNG 船。

自 2016 年 1 月对伊朗的制裁取消之后，NITC 在欧洲航运市场地位大幅回升，该公司因此决定船队多元化以及重建船队。NITC 表示，旗下船舶已挂靠欧洲多个港口，运输的货物数量与日俱增。

Dolatabadi 表示，该公司正在努力更新船队，并正在制定一项五年计划，包括收购新船以及拆解老龄船舶，但不会对船队运力产生重大变化。

本月早些时候，NITC 母公司伊朗国家石油公司（NIOC）与道达尔签订了价值 50 亿美元的交易协议，标志着欧洲石油能源巨头重返伊朗市场。



伊朗石油部长 Bijan Zangeneh 表示，根据这一协议，一些外国公司在伊朗的投资和工作上的疑惑将会得到解决。事实上，这将是外国投资者重回伊朗的开始，这不仅在石油行业，同时也将在与石油无关的其他行业。

据 NIOC 透露，伊朗目前原油产量为 29 万桶/天，未来预计石油日产量还将再增加 78000 桶。

来源：国际船舶网

5. 船舶市场动态

【全球首家船厂！现代重工推出智能船舶解决方案】

韩国现代重工推出了综合智能船舶解决方案（Integrated Smart Ship Solution, ISSS），这种信息通讯技术（ICT）能够实现经济可靠的航行和船舶管理。这是目前全球造船业首个同类解决方案，预计能将每年船舶运营成本降低 6%。

智能船舶技术是一种通过利用 ICT 和大数据来来提高船舶运营效率的系统。ISSS 能够使原本依靠导航员技术和经验的航行变得标准化，收集并分析航行的实时信息，因而将有助于提高船舶的效率和安全性。

ISSS 为运营商提供了大范围的船舶信息，包括最佳航行线路和航行速度，以及船舶在航行中能够最大限度减少阻力的前后船体倾斜状态。通过收集并分析能源数据、监控发动机和螺旋桨状态，这一解决方案能够帮助提高船舶安全性和管理效率。

目前，现代重工已经将 ISSS 安装在一艘 6500 车位汽车运输船和一艘 250,000 载重吨超大型矿砂船（VLCC）上，完成了现场试验。

现代重工自 2011 年开始开发智能船舶技术，同时也是全球首家开发智能船舶技术的船厂。至今，现代重工的智能船舶系统已经应用到其交付的约 300 艘船上。另外，今年 5 月，现代重工与沙特阿拉伯国家航运（Bahri）签署了谅解备忘录，在智能船舶领域建立合作伙伴关系。

现代重工预计随着国际海事组织 2019 年将要通过的对使用电子导航使商业航运增加导航安全性的战略，对智能船舶的需求将逐步增长。

英国劳氏船级社（LR）表示，通过采用连接、数字和自主技术，现代重工试图为海事行业传递核心利益，这将给海事行业带来最大的收益，因为下一代航运围绕着数字化的主题。



LR 称，根据克拉克森的数据，未来 5 年全球船东将订造约 6500 艘新船；考虑到现代重工目前在全球造船市场上占据的份额，在此期间 ISSS 预计将安装在约 700 艘新船上。

来源：国际船舶网

【逆境崛起，现代重工集团成为上半年造船市场最大赢家】

7 月 18 日，现代重工公布 2017 年上半年接单情况，现代重工造船事业部累计接单 16.58 亿美元，同比增长 67.1%；现代尾浦造船累计接单 15.09 亿美元，同比增长 867.3%；现代三湖重工累计接单 10.18 亿美元，同比增长 793.0%。

另据克拉克松数据显示，上半年现代重工集团累计承接新船订单 57 艘、805.8 万载重吨，同比增加 444.2%，全球市场份额升至 33.9%，位居全球首位。其中，现代重工（蔚山）累计接单 22 艘、511.5 万载重吨，现代尾浦累计接单 15 艘、51.0 万载重吨，现代三湖重工累计接单 11 艘、200.7 万载重吨，另外现代越新也有 9 艘 MR 型油船订单进账，共计 42.6 万载重吨。

来源：中船经研中心

【超过 50 艘！中国船厂迎来散货船订单潮】

5 月份以来，中国船厂已经接获的 Kamsarmax 型散货船订单已经达到 20 艘，几乎包揽了上半年全球所有 Kamsarmax 型散货船。不过，这仅仅还是刚刚开始，预计至少有 50 艘新船订单正在酝酿中，散货船领域即将迎来 Kamsarmax 型散货船订单潮。

根据 Alphabulk 周报的最新分析，今年上半年，巴拿马型散货船和 Kamsarmax 型散货船新船订单量分别为 2 艘、22 艘，大多数新船由希腊船东在中国船厂订造。而在 2016 年全年，Kamsarmax 型散货船新船订单量仅为 2 艘。

同时，数据显示，上半年好望角型散货船新船订单量共计 17 艘，此外还有大量意向订单；超灵便型散货船订单也已经达到了 24 艘。

对此，珍宝航运（PreciousShipping）总经理 KhalidHashim 提醒船东，在目前的市场情况下，散货船市场任何领域的新船订单都会造成不必要的运力过剩；值得注意的是，巴拿马型散货船正在逐渐被 Kamsarmax 型散货船取代，因而 Kamsarmax 型散货船领域确实有可能迎来订单潮。

与 Hashim 不同，克拉克森的一名经纪人 Martin Rowe 则持更加乐观的态度。他指出，过去两年新船订单量持续低迷，而需求量维持健康增长。



克拉克森的数据显示，2016 年，巴拿马型/Kamsarmax 型散货船船队增长率仅为 1%，2017 年预计为 2.7%。另外，克拉克森预测今年全球散货船海运贸易的增长率将达到 3.5%至 4%。

Rowe 认为，目前订造的新船不需要配备压载水处理系统，这可能是导致新船订单量大增的一个因素。

来自经纪公司 TargetMaritime Transport 的分析师 Panos Patsadas 表示，Kamsarmax 型散货船订单潮只不过是取代日益老旧的巴拿马型散货船。

据克拉克森数据显示，过去 6 个月，船东订造了约 20 艘卡萨姆型散货船，而这些订单基本都是近两个月下的订单。订造 82000 载重吨散货船的公司包括希腊船东 Chartworld Shipping、大韩海运和 Transocean Marine 公司，大部分新船将在 2019 年至 2020 年交付。据国际船舶网了解，这其中包括扬子江船业 3 艘，金陵船厂接获 2 艘，中船澄西接获 6 艘，再加上韩通船舶重工和 Oledendorff 已经确定的 1+1 艘以及和 Nisshin Shipping 马上就要签约的 5+2 艘 82000 吨散货船，中国船厂已经接获的 Kamsarmax 型散货船订单已经达到 20 艘。

如果你还以为新造船市场复苏只是昙花一现，那这一次可能真的错了，最起码 Kamsarmax 型散货船是例外。接下来的几个月，你肯定还会看到更多中国船厂接获 Kamsarmax 型散货船订单的消息。

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	289.00	-3	↓	317.50	-2	↓	0.00			443.00	-2.5	↓
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	320.00	5	↑	325.00	5	↑	0.00			0.00		
Panama	260.00	0		n/a			n/a			515.00	0	
Shanghai	322.00	-1	↓	0.00			0.00			0.00		
Singapore	304.50	-3.5	↓	343.50	3.5	↑	454.50	1.5	↑	464.50	1.5	↑
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0	
Tokyo	330.00	0		340.00	0		0.00			580.00	0	

来源：Bunker Ports News Worldwide

截止日期：

2017-07-22



◆ 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 26 周	第 25 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,250	4,250	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,450	2,450	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,350	2,350	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,000	2,000	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 27 周	第 26 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,000	8,000	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: 2017-07-18

(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	TAK	318,000	DSME, S. Korea	2019	Maran Tankers - Greek	8,100	
2	TAK	50,000	Hyundai Vinashin, S.Korea	2019	Fukujin Kisen - Japanese	3,200	
2	TAK	50,000	Hyundai Vinashin, S.Korea	2019	Masumoto Shipping - Japanese	3,200	
1	TAK	50,000	Hyundai Vinashin, S.Korea	2019	Hisamoto Kisen - Japanese	3,200	
5+2	BC	82,000	Jiangsu Hantong H. I., China	2018-2019	Nisshin Shipping - Japanese	2,400	Tier II



◆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
HANJIN PORT WALCOTT	BC	180,012		2012	S. Korea	2,650	British	*
HANJIN NEWCASTLE	BC	179,905		2011	S. Korea	2,450	British	
KEN SIRIUS	BC	50,337		2003	Japan	800	Undisclosed	
GOLDEN TRADER#	BC	79,427		2012	China	1,600	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
KALINA	CV	7,221	700	1996	Germany	Undisclosed	Undisclosed	

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
NEW STAR	GC/TWK	9,239		2000	Japan	160	Undisclosed	

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
SOPHIA III	TAK	6,388		2009	China	300	Greek	at auction
TEBRA	TAK	8,416		1990	Japan	235	Chinese	
RESOLVE	TAK	46,048		2004	S. Korea	1,100	Undisclosed	
TOUR MARGAUX	TAK/PRO	8,674		1992	Netherlands	Undisclosed	Turkish	
GLOBAL VIKA	TAK/PRO	16,408		1999	Japan	650	Far East	

◆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
GENIE	TAK	93,891	16,350	1993	Japan	380	

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
CARIBBEAN FANTASY	ROPAX	6,737	10,557	1989	Japan	145	as is Bahamas
BUNGA KELANA DUA	TAK/CRU	105,976	16,899	1997	S. Korea	398	as is Malaysia



◆ [最新航运公告](#)

【中国大豆自热索赔案件上升】

2017 年，GARD 协会再次看到诸多大豆货物热损案件，这些货物在南美装载，尤其是巴西，多数在中国卸货。由于大豆相对高价值和大运输量，船东将面临几百万美金的索赔担保要求。

原因：热损产生于微生物诱导的自热，主要是由于部分货物水分含量及货物温度的上升而结合产生的。大豆在发生热损前有一个安全储存期间限值。水分和温度水平越高，航程越长，则大豆就越容易发生自热。

【船上网络安全 - 行业指南更新】

第二版《行业指南》由以下联合行业组织编制完成，成员包括：波罗的海国际航运公会、国际邮轮协会、国际航运公会、国际干散货船东协会、国际独立油轮船东协会、国际海上保险联盟、石油公司国际海事论坛。

第二版包括保险问题，如何有效隔离网络，船岸界面管理的新实践建议，靠港期间如何处理网络安全及何时与岸上沟通。

【2019 年香港排放管控新规】

自 2019 年 1 月起，为贯彻中华人民共和国交通运输部制定的香港、澳门及珠江三角洲地区排放控制方案，香港将执行新规定，所有进入香港水域的船舶必须采用清洁燃料。

2013 年 3 月，为改善香港、澳门和珠三角地区的空气质量，环境局首发《香港清新空气蓝图》，制定排控方案，分析当前实施的排放标准，并制定了未来减排目标，覆盖领域包括道路、海洋、发电厂和非路面移动机械。

详细信息请索取附件。

来源： Andrew Liu & Co. Ltd



◆ 融资信息

(1) 国际货币汇率:

日期	美元	欧元	日元	港元	英镑	林吉特	卢布	兰特	韩元
2017-07-21	674.15	783.99	6.0252	86.317	873.86	63.574	873.13	193.36	16644.0
2017-07-20	674.64	777.7	6.033	86.406	878.96	63.534	873.34	191.65	16634.0
2017-07-19	674.51	779.06	6.0225	86.424	879.19	63.525	877.76	191.41	16646.0
2017-07-18	676.11	775.98	6.0052	86.643	882.76	63.428	876.02	191.61	16688.0
2017-07-17	675.62	775.14	6.0071	86.557	885.57	63.461	873.43	192.93	16709.0
2017-07-14	677.74	772.76	5.977	86.787	877.36	63.303	882.02	195.02	16767.0
2017-07-13	678.02	774.59	5.9821	86.82	874.28	63.257	883.91	195.54	16807.0
2017-07-12	678.68	778.66	5.9666	86.874	872.6	63.282	894.33	199.66	16911.0
2017-07-11	679.83	774.79	5.9585	87.014	875.57	63.188	886.54	197.91	16903.0
2017-07-10	679.64	774.99	5.963	87.007	876.24	63.213	886.78	196.92	16942.0

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
2017-07-20	美元	1.17889	1.19056	1.22722	1.25833	1.3125	1.456	1.73789
2017-07-19	美元	1.17889	1.19	1.22889	1.25722	1.30722	1.45322	1.73344
2017-07-18	美元	1.17722	1.18944	1.22778	1.25667	1.30694	1.456	1.73344
2017-07-17	美元	1.17778	1.19111	1.22833	1.25667	1.30611	1.45322	1.73289
2017-07-14	美元	1.17722	1.18889	1.22611	1.25667	1.30361	1.456	1.73983
2017-07-13	美元	1.17833	1.18889	1.22556	1.25722	1.30361	1.456	1.73789
2017-07-12	美元	1.17833	1.18889	1.22444	1.25778	1.30389	1.46044	1.74594
2017-07-11	美元	1.17722	1.18889	1.22389	1.255	1.3035	1.46267	1.75233
2017-07-10	美元	1.17444	1.18889	1.22389	1.255	1.30411	1.46211	1.75094