



全一海运市场周报

2017.08 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2017.08.21 - 08.25\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【多数航线持续下跌 部分航线价格企稳】

本周，中国出口集装箱运输市场总体需求保持平稳，受市场竞争影响，多数航线市场运价呈持续下跌走势，部分航线出现价格企稳迹象，综合指数小幅下跌。8月25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821.35点，较上期下跌4.5%。

欧洲航线：欧元区经济持续稳健复苏，市场运输需求维持平稳。本周上海港欧洲航线船舶平均舱位利用率约在95%左右，地中海航线则在90%以上，各航商略有分化。多数航商市场策略保持稳健，维持运价以观望后市发展，仅小部分航商对订舱价进行微调，市场运价小幅波动。8月25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923美元/TEU、822美元/TEU，较上期分别上涨0.5%和下跌1.1%。

北美航线：货量总体处于高位，但短期内仍时有波动，本周上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率分别在95%、90%以上。运价方面，各航商为维持市场份额，市场价格普遍下跌，即期市场运价走低。8月25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、2419美元/FEU，较上期分别下跌7.1%和下跌6.7%。

波斯湾航线：由于目的地市场需求不足，市场货量表现持续疲软，上海港船舶平均舱位利用率徘徊在75%-80%范围内，运力过剩情况依旧严峻。受此影响，多数航商持续降价揽货，市场运价已持续10周下跌。8月25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475美元/TEU，较上期下跌13.3%，持续两周跌幅超10%。

澳新航线：市场运输需求呈现企稳回升之势，上海港各主要航商船舶舱位利用率稳定在90%以上，并有部分班次接近满载。由于供需关系向好，市场价格出现回暖，本周小幅回升。8月25日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为514美元/TEU，较上期上涨5.1%。

南美航线：市场货量仍维持高位，南美东岸、南美西岸航线舱位持续紧张，本周上海港船舶平均舱位利用率均保持在95%-100%的高位水平。但由于市场竞争加剧，航商间竞相压价，市场运价水平持续走低。8月25日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为2583美元/TEU，较上期下跌9.1%，已连续8周下跌，累计跌幅达32.2%。



(2) 中国沿海(散货)运输市场

【运输需求整体低迷 沿海运价加速下跌】

本周，沿海散货运输需求整体低迷，下游企业观望情绪浓厚，运价加速下跌。8月25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1076.81点，较上周下跌5.3%。其中煤炭、金属矿石、粮食运价指数均下跌，成品油、原油运价指数维稳。

煤炭市场：本周，受多方利空因素影响，沿海煤炭运输市场行情大幅下行。目前，全国大部分地区气温仍处于较高水平，发电耗煤需求高位运行。据统计，24日沿海六大电厂日耗煤量高达84.38万吨。然而下游用煤企业采购积极性却有明显下滑，采购步伐放缓。煤炭价格再次扮演关键角色，上周开始煤炭价格步入下行通道，本期环渤海动力煤价格指数报收于581元/吨，环比继续下跌1元/吨。同时，进入8月下旬，迎风度夏已接近尾声，下游用煤企业及贸易商纷纷持较浓的观望情绪，运输市场货量明显缩减，成交氛围冷清。此外，鉴于北方煤炭资源紧张，下旬租船北上基本无法当月装货，电厂计划租船规模同样出现萎缩。沿海煤炭运输需求整体惨淡，低价揽货现象明显增多，运价加速下跌。不过临近周末，沿海煤炭运价触底迹象明显，进江货盘增多，跌幅逐步缩窄。

8月25日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1127.61点，较上周下跌7.0%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，各航线运价均有较大幅度下跌。其中，秦皇岛-上海（4-5万dwt）航线运价为30.4元/吨，较上周五下跌6.7元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为32.7元/吨，较上周五下跌6.5元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为38.1元/吨，较上周五下跌6.1元/吨。华南市场，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为36.7元/吨，较上周五下跌7.0元/吨。

金属矿石市场：当前，钢材现货供应维持紧平衡状态，吨钢利润持续高位，钢厂普遍满负荷运作，且这一状态已经延续较长时间。盈利钢厂比例维持在高位水平，高品位现货资源需求持续较好。不过受煤炭运输市场冲击，金属矿石运价有所下跌。8月25日，沿海金属矿石货种运价指数报收991.39点，较上周下跌3.6%。

粮食市场：目前，粮食市场供需两端依旧低迷，北方港口上量较少，多以自集港为主，而由于需求低迷，南方粮食库存持续高企。贸易商发货积极性低迷，且货量较为分散，船代揽货不易。加之煤炭运输市场低迷行情，粮食运价承压下跌。8月25日，沿海粮食货种运价指数报收1013.65点，较上周下跌5.4%。

国内成品油市场：进入8月份，休渔期已经结束，部分地区天气下降，工矿、基建等户外作业开工率逐渐提升，且“金九银十”即将到来，贸易商补库操作增多，柴油需求面表现好转。汽油方面，汽车空调使用频率依旧处于较高水平，汽油需求面仍受到较大支撑，成品油运输需求整体平稳。8月25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

【大船冲高回落 综指受累下滑】

本周中国进口干散货市场走势不一，海岬型船市场冲高回落，巴拿马型船市场高位盘整，超灵便型船稳步上扬。中国进口干散货综合指数受大船影响下跌，8 月 24 日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数（CDFI）为 917.89 点，运价指数为 781.22 点，租金指数为 1122.89 点，较上周四分别下跌 3.1%，1.5%和 4.7%。

海岬型船市场：本周伊始，海岬型船两大洋市场跟随上周的火爆行情继续惯性上涨，随后由于 FFA 远期合约价格回落，太平洋市场走软，虽然西澳发货人保持一定需求，但租家继续压低出价，船货双方陷入僵持。加之中钢协表示随着优势产能的较快释放，市场后期缺口不大，钢价难以大幅上涨，且最高检发表声明将整治严重破坏金融市场秩序的行为，对市场情绪形成一定冲击，钢价略显乏力，钢厂采购情绪不高，多按需采购。因此，西澳到青岛铁矿石航线的成交运价从 7.40 美元/吨跌破 7 美元/吨关口。24 日市场报出，18.2 万载重吨船，鲑鱼圈即期交船，途径澳大利亚，新加坡-日本范围还船，成交日租金为 15400 美元。周四，中国北方至澳大利亚往返航线 TCT 日租金为 16833 美元，较上周四下跌 8.8%。澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 6.817 美元/吨，较上周四下跌 7.1%。大西洋市场同样冲高回落，租家逐渐淡出市场，巴西至远东长航线铁矿石运价继续走软。临近周末，FFA 远期合约价格反弹后回落，租家取消先前出价，部分船东开始调低报价至 16.75 美元/吨，市场观望氛围渐浓，活跃度进一步下降。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 16.825 美元/吨，较上周四微跌 0.8%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 12.533 美元/吨，较上周四下跌 1.2%。

巴拿马型船市场：本周期内巴拿马型船粮食航线高位盘整，近期国内压榨利润持续为正，国内买家继续采购，南美粮食货盘保持稳健，美湾粮食货盘相对较少，运价在临近周末时略有松动。24 日市场报出，7.6 万载重吨船，新加坡即期交船，途径南美东海岸，新加坡-日本范围还船，成交日租金为 12000 美元。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为 29.280 美元/吨，较上周四上涨 1.8%；美湾密西西比河至中国北方港口粮食运价为 39.120 美元/吨，较上周四微涨 0.7%。太平洋市场，印尼和澳洲煤炭货盘平静，加之南美和美湾对市场的支撑作用较上周减少，整体氛围转弱，租金、运价震荡下行。24 日市场报出，8.7 万载重吨船，8 月 27 日长江口交船，经东澳运煤炭回国，成交日租金为 10500 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 10083 美元，较上周四下跌 2.8%；澳大利亚海波因特至中国舟山航线运价为 9.529 美元/吨，较上周四微跌 0.6%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.996 美元/吨，较上周四微跌 0.1%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场稳中有涨。本周期内钢材货盘不多，但东南亚市场镍矿和煤炭货盘稳定，部分现货消化即期船，区域内船货平衡，租金、运价稳步上扬。周四，中国南方至印尼往返航线 TCT 日租金为 8405 美元，较上周四上涨 4.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.575 美



元/吨，较上周四上涨 2.3%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.623 美元/吨，较上周四上涨 1.7%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价持续下跌 成品油运价小幅下滑】

周三，受国际能源署（IEA）报告显示美国原油库存连续第八周减少以及热带风暴哈维(Harvey)的影响，原油价格当天一路上涨，周四有所回落。布伦特原油期货价格周四报 52.19 美元/桶，较上周四上涨 2.6%。全球原油运输市场大船运价持续下跌，中型船运价小幅下滑，小型船运价止跌企稳，部分航线小有回升。中国进口 VLCC 运输市场运价不断下探。8 月 24 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 504.27 点，较上周下跌 4.6%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场供需进一步恶化，两大航线量价齐跌，中东航线船东的航次收益已低于经营成本。本周，中东市场船多货少格局依旧，成交稀少，加上老旧船的成交进一步拉低整体运价水平，运价跌至 WS40，创今年新低。西非至中国航线运价跟随中东下滑，再次落进 WS50。总体看，中东航线现代型船运价是否再跌还要看船东与货主的心态博弈。西非航线由于航程较长抗跌能力要强于中东。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS40.54，较上周四下跌 6.0%，5 日平均为 WS41.56，环比下跌 3.7%，等价期租租金（TCE）平均 0.44 美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS48.10，下跌 2.9%，平均 WS48.70，TCE 平均 1.3 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场西非航线运价下跌，地中海航线小幅回落。西非至欧洲市场活跃程度与上周相比明显下降，运价持续下跌至 WS60 左右，TCE 约 0.55 至 0.77 万美元/天，TCE 的收益更是由于油价的上涨而进一步的减少。一艘 13 万吨级船，西非至地中海，9 月 8 日货盘，成交运价为 WS62.5。地中海和黑海市场本周运价窄幅下跌，运价回落在 WS76 至 WS77，TCE 约 0.66 至 0.77 万美元/天。中国进口主要来自非洲苏丹，该航线一艘 16 万吨级船，苏丹至中国，9 月 9 日货盘，成交运价为 WS75。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场受到飓风哈维的影响，美湾的运力周转放慢，运力过剩局面部分缓解，加勒比海至美湾运价明显上升，阿芙拉型油轮整体运价止跌企稳。利比亚最大油田 El Sharara 关闭，地中海货盘减少，跨地中海运价低迷在上周的 WS72 水平（TCE 出现赤字约 0.2 万美元/天）。一艘 10 万吨级船，8 月下旬货盘，杰伊汉至突尼斯，8 月 28 日货盘，成交运价为 WS72.5。北海短程略有起色，波罗的海短程持续疲软，运价分别在 WS93、WS60，TCE 在保本点附近。波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价都有一定程度上涨，分别维持在 WS93、WS87，TCE 分别为 0.3 万美元/天、0.54 万美元/天。7 万吨级船加勒比海至美湾运价升至 WS102（TCE 为 0.46 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场运价有涨有跌，综合水平小幅下滑。本周日本的石脑油询盘减少，LR1 型船石脑油运价小幅下滑。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价跌至 WS123（TCE 约 1 万美元/天）；7.5 万吨级船运价保持 WS117（TCE 大约 1.2 万美元/天）；印度至日本 3.5 万吨级船运价为



WS155 (TCE 约 0.7 万美元/天)，略高于上周水平。受美湾恶劣天气影响，大西洋市场本周达到 6 月以来的最高水平，美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价为 WS135 水平 (TCE 约 0.7 万美元/天)；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价为 WS105 (TCE 约 0.3 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 升至 1.14 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【57000DWT 散货船价涨 5.47% 3000DWT 内河货船下跌 6.67%】

8 月 23 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 765.58 点，环比微跌 0.85%。其中，国际散货船价综合指数和沿海散货船价综合指数分别上涨 2.31%、0.18%；国际油轮船价综合指数和内河散货船价综合指数分别下跌 0.06%、2.62%。

BDI 指数 16 连涨后小幅回踩，周二收于 1249 点，环比上涨 8.14%，二手散货船价格继续反弹。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1116 万美元、环比涨 0.21%；57000DWT--1570 万美元、环比涨 5.47%；75000DWT--1710 万美元、环比涨 3.15%；170000DWT--2892 万美元、环比涨 0.31%。受益于市场运力需求增加以及季节性货盘供给强劲影响，全球散运市场现货运价和远后期租费率持续上涨，运费收入已经站在盈亏平衡点之上，大部分散货船船东开始获利。目前，散运市场运价正处于季节性上升时期，部分船东根据投资组合和风险偏好，在较高的运价水平下签订长租协议，市场对第四季度运费普遍看涨，预计散货船价格短期稳中有涨。本周，二手散货船成交量上升，共计成交 20 艘（环比增加 10 艘），总运力 101 万 DWT，成交金额 25166 万美元，成交船型以巴拿马型和超灵便型船舶为主，海岬型散货船未见成交。

美国石油钻井数一周内减少 5 座至 763 座，钻井数骤降恐致美国原油产量增速放缓，油价在 47 美元/桶附近止跌，原油供应出现逐步收紧迹象，价格小幅上涨，布伦特原油期货价格收于 51.87 美元/桶（周二），环比上涨 2.25%。本周，二手油轮船价继续处于下行通道，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2114 万美元、环比跌 0.04%；74000DWT--2555 万美元、环比跌 0.13%；105000DWT--2725 万美元、环比跌 0.11%；158000DWT--4652 万美元、环比持平；300000DWT--5540 万美元、环比跌 0.02%。国际能源署预测，今年 VLCC 海运需求同比上涨 2.5%，但是 VLCC 运力同比上升 6%，达到 707 艘。近期，利比亚最大油田——沙拉拉 Sharara 油田被关闭，美国石油钻机数量和边际钻机生产率下滑，加强了原油市场供应收紧迹象，油轮运输货盘进一步削减。路透社报道，租船市场仍有约 90 艘 VLCC 未能获得租约，油运市场的船舶供应与货运需求存在巨大的差距，而这一情况将在明年重演。油轮船东收益正在大幅下降，运价下行压力较大，市场买家多规避为主，二手油轮成交寥寥。

沿海运价小幅回调，散货船价格基本平稳。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--120 万人民币、环比涨 0.14%；5000DWT--761 万人民币、环比涨 0.24%。近期，天气转凉、社会用电减少，水力发电量增加，动力煤需求转弱，煤炭供求关系转入“买方市场”，现货价格出现小幅下降。沿海煤炭运价进入 8 月中旬后呈现加速下行态势，矿石和粮食运输市场租船规模缩减，船东心态走弱，沿海运价弱势运行，预计二手散货船价格短期稳中有跌。本周，沿海散货船共计成交 4 艘，总运力 31127DWT，成交金额 3830 万元人民币，成交船舶吨位以 5000DWT 左右为主。



内河散货运输需求有所减弱，二手散货船价格以跌为主。本周，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--49 万人民币、环比涨 0.80%；1000DWT--91 万人民币、环比跌 0.95%；2000DWT--169 万人民币、环比跌 3.23%；3000DWT--272 万人民币、环比跌 6.67%。目前，经过行政、金融等多方严控，房价在短期内迅速降温，建材运输需求有所回落，预计内河散货船价格将震荡盘整。本周，内河散货船成交量小幅增加，共计成交 74 艘（环比增加 6 艘），总运力 15 万 DWT，成交金额 13539 万元人民币。

来源：上海航运交易所

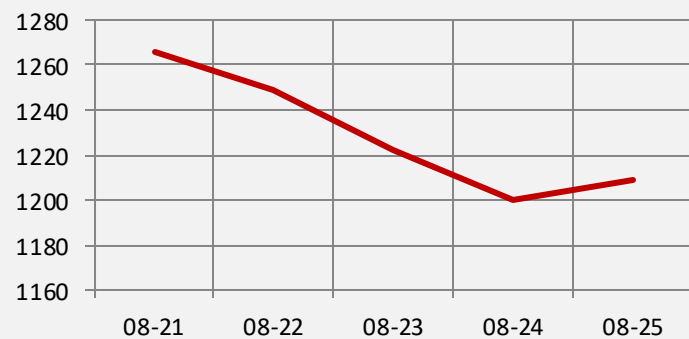
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

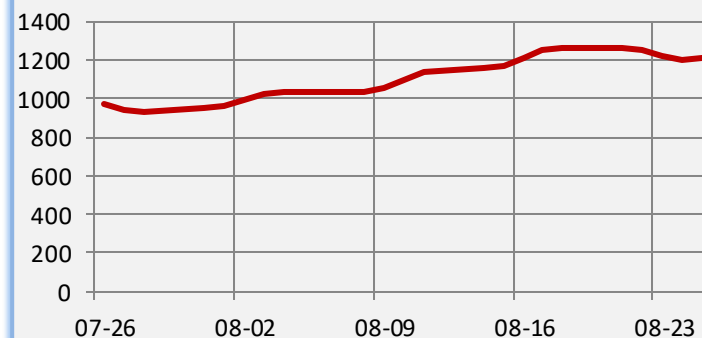
波罗的海指数	8 月 21 日		8 月 22 日		8 月 23 日		8 月 24 日		8 月 25 日	
BDI	1,266	+6	1,249	-17	1,222	-27	1,200	-22	1,209	+9
BCI	2,584	+10	2,489	-95	2,382	-107	2,333	-49	2,406	+73
BPI	1,349	+4	1,345	-4	1,311	-34	1,259	-52	1,235	-24
BSI	817	+11	824	+7	833	+9	840	+7		
BHSI	466	+1	468	+2	470	+2	473	+3	474	+1



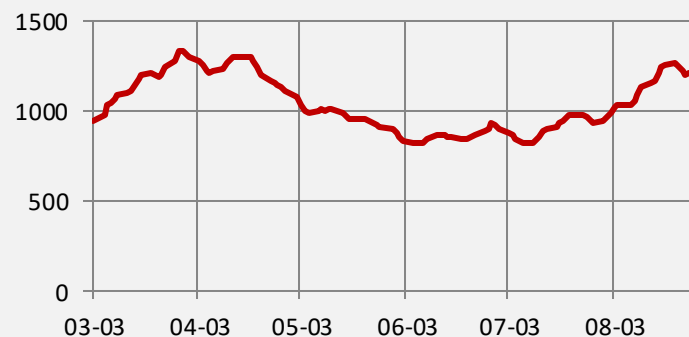
上周 BDI 指数走势



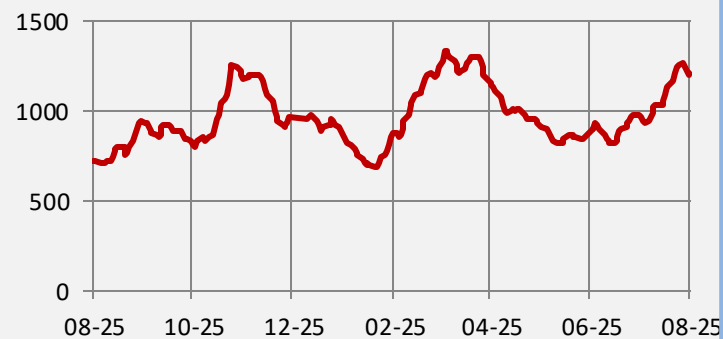
近一个月 BDI 指数走势



近半年 BDI 指数走势



近一年 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金（美元/天）

船型（吨）	租期	第 32 周	第 31 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	17,000	16,500	500	3.0%
	一年	15,500	14,000	1500	10.7%
	三年	14,500	13,750	750	5.5%
Pmax (76K)	半年	10,750	10,500	250	2.4%
	一年	11,500	11,500	0	0.0%
	三年	11,500	11,500	0	0.0%
Smax (55K)	半年	11,000	11,000	0	0.0%
	一年	9,750	9,750	0	0.0%
	三年	10,500	10,500	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	8,250	8,250	0	0.0%
	一年	8,500	8,500	0	0.0%
	三年	8,750	8,750	0	0.0%

截止日期： 2017-08-22

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Amira 2001 74401 dwt dely Hong Kong prompt trip via Indonesia redel Singapore-Japan \$10,000 daily - cnr

Aquavictory 2010 182060 dwt dely Bayuquan spot trip via Australia redel Singapore-Japan \$15,400 daily - cnr

Aristidis 2013 82153 dwt dely SW Pass 10/15 Sep trip redel Singapore-Japan via COGH \$16,250 daily + \$625,000 bb - Bunge

Common Calypso 2011 57002 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel India \$10,000 daily - cnr

Doric Spirit 2001 52428 dwt dely SW Pass end Aug trip redel Morocco intention petcoke \$13,750 daily - cnr



Ecosand G.0 2008 75239 dwt dely Masinloc 27/30 Aug trip via Indonesia redel South Korea \$12,000 daily - Hanaro

Eos Victory 2012 33451 dwt dely Altamira prompt trip about 12 days for inter Caribbean trade redel Caribbean intention petcoke \$6,500 daily - Ultrabulk

Fortune Tiger 2013 58159 dwt dely Paranagua prompt trip redel Mediterranean \$13,250 daily - Cargill

Genco Loire 2009 53430 dwt dely Chornomorsk prompt trip redel Singapore-Japan intention grains \$16,500 daily with min duration 50 days gteed - cnr

Golden Cathrine 2015 60263 dwt dely Richards Bay 26/28 Aug trip redel Singapore-Japan \$12,000 daily + \$300,000 bb - cnr

Golden Trader 2016 58044 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel China \$10,000 daily - Deyesion

Hong Kai 1996 45654 dwt dely Tianjin prompt trip via N China redel Penang intention steels approx. \$6,250 daily - cnr

Jag Akshay 2016 82044 dwt dely Japan prompt trip via US Gulf redel Singapore-Japan \$12,450 daily - ADMI

Karpaty 2013 82138 dwt dely Port Said spot trip via Black Sea & Red Sea redel Port Said \$11,500 daily - Phaethon

Kyra Panaghia 2012 63351 dwt dely Progreso prompt trip via Mississippi River redel Singapore-Japan intention grains \$20,500 daily - K Line

Magda P 2010 57052 dwt dely Douala prompt trip redel Singapore-Japan \$16,250 daily - cnr

Mastro Nikolas 2003 53609 dwt dely Point Lisas prompt trip redel West Africa \$14,750 daily - Centurion

Medi Gladstone 2016 81845 dwt dely Porto Torres 27/30 Aug trip via Colombia redel Skaw-Cape Passero \$12,500 daily - K-Line

Medi Yokohama 2014 57905 dwt dely El Dekheila prompt trip via Thessaloniki redel Ivory Coast intention clinker \$15,000 daily - Norden

Mercurius 2010 34538 dwt dely New Amsterdam prompt trip redel Black Sea approx. \$8,250 daily - cnr

Naluhu 2010 58107 dwt dely Recalada prompt trip redel Mediterranean \$13,250 daily - Cofco



Nikiland 2009 93251 dwt dely Paradip 01/03 Sep trip via South Africa redel China \$11,500 daily - Louis Dreyfus

Ocean Hawk I 2007 56039 dwt dely Lianyungang prompt 2 laden legs redel worldwide \$9,250 daily - cnr

Olympic Pride 2006 55705 dwt dely Jorf Lasfar prompt trip via Carboneras redel West Africa \$10,500 daily - Oldendorff

Pacific Award 2015 61411 dwt dely Luoyuan prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore \$11,000 daily - cnr

RHL Varesia 2011 56738 dwt dely Singapore 28 Aug trip via Indonesia redel India \$11,000 daily - Hayne

Rising Sky 2017 63405 dwt dely Davao 27/28 Aug trip via Indonesia redel WC India \$12,000 daily - cnr

Sage Danube 2012 63292 dwt dely passing Skaw 27/28 Aug trip via Red Sea redel Port Said intention grains or CHOPT redel E Med intention scrap \$11,500 daily - Louis Dreyfus

Saronic Spire 2004 32355 dwt dely Delaware River end Aug trip redel Skaw-Passero \$7,250 daily - TKB

SBI Tango 2015 61286 dwt dely San Nicolas prompt trip redel Skaw-Mediterranean-Black Sea approx. \$14,750 daily - cnr

Shinyo Challenger 2002 183887 dwt dely Nagoya 29/31 Aug trip via Australia redel Singapore-Japan \$16,500 daily - Jiangsu Steamship

Silvaplana 29721 2003 dwt dely Fazendinha prompt trip redel Morocco approx. \$9,750 daily - Norden

Star Fighter 2013 61455 dwt dely Singapore 25/27 Aug trip via Indonesia redel S China \$11,100 daily - cnr

Star Planet 2005 76812 dwt dely Cape of Good Hope 03/05 Sep trip via EC South America redel Singapore-Japan \$11,500 daily + \$375,000 bb - cnr

Themis 2011 58487 dwt dely Canakkale prompt trip via Black Sea intention grains redel UK \$9,250 daily or CHOPT redel ARAG \$9,125 daily - cnr

Tiger South 2013 76255 dwt dely Port Said 25/28 Aug trip via Black Sea redel Egyptian Med \$11,100 daily - Cargill

Union Voyager Norvic Shipping relet 2014 81964 dwt dely Port Said spot trip via Black Sea & Red Sea redel Port Said \$11,750 daily - Louis Dreyfus



Western Maple 2010 32493 dwt dely US Gulf prompt trip redel Continent \$7,250 daily - ADMI

Yue Guan Feng 2010 75566 dwt dely Gibraltar spot trip via Kamsar redel Fos \$9,000 daily - Paccship

Zealand Almere 2012 57157 dwt dely Mina Saqr prompt trip via Iran redel China \$13,500 daily - cnr

Zheng Run 2013 81810 dwt dely psg Taiwan 26/28 Aug trip via Indonesia redel South Korea \$10,500 daily - Five Oceans

(2) 期租租船摘录

Cape Hawk 2006 176996 dwt dely Taiwan 31 Aug/03 Sep 4/6 months trading redel worldwide \$18,350 daily - Uniper

Ever Progress 2012 56592 dwt dely Penang 28/31 Aug 12 months trading redel worldwide \$9,150 daily - Panocean

Hemingway 2017 208000 dwt dely Rizhao 08/15 Sep about 12 months trading redel worldwide \$21,000 daily - K-Line

Red Azalea 2015 61299 dwt dely Campha prompt about 4/6 months redel worldwide \$11,250 daily - Eastern Bulk Carriers

4. [航运市场动态](#)

【私募基金重返干散货航运市场】

目前，干散货航运业复苏前景乐观，购买不良贷款投资组合的机会吸引了大量资金的回流。

私募基金再次涉足干散货航运业务，希望在相对较短的时间内实现两位数的回报。

投资者重拾兴趣源自于对干散货航运业前景的看好，以及有机会从一些想要退出该行业的银行那里以折扣价获得贷款。

一位业内人士表示：“由于可以在贷款时拿到巨大的折扣，私募基金将在相对较短的时间内获得两位数的回报。”



“因为在强劲需求下的订购数量有限，所以，不仅仅是私募基金，其他的投资者也正在重返航运市场，”Clarksons Platou 股票分析师 Herman Hildan 表示，投资者有很充分的理由重返该行业。

其他市场参与者也认同这种观点，甚至是行业退出者。

荷兰国际集团(ING)负责航运板块的罗里·赫西(Rory Hussey)表示，这一次银行的情况有所不同。上一次他们瞄准新造船时，行业并不需要。而这一次，他们投资公司或放贷组合，这是“一种更聪明的方式”。

德国航运银行(Nord/LB)的航运分析师 Thomas Wybierek 说，有很多资金可以流向航运业，包括私募基金、斯堪的纳维亚的投资者、中国的租赁公司以及富有的希腊船东。

他表示，许多传统的船舶融资银行将继续减少投资，这使得投资模式从传统贷款转向其他形式。获得现有贷款组合的机会可以对订购新船起到缓冲作用。许多业内人士指责私募基金和对冲基金为新造船提供贷款的行为，他们认为这造成了供应过剩的局面，并导致干散货市场在去年跌至历史最低水平。

来源：中国船检

【马士基航运：运价将更加稳定】

近日，马士基集团传来重磅消息，当天马士基集团与道达尔公司签订协议，道达尔公司(Total S.A)将以合并股票和债务交易的方式合计 74.5 亿美元收购马士基石油公司(Maersk Oil and Gas)。

此前，马士基集团的实际利润已实现小幅增长，由一季度的 2.01 亿美元升至 3.89 亿美元。不过，由于集团旗下油轮和码头进行了资产减值，二季度报告利润为-2.64 亿美元。

经历了去年的运价低谷，航运业今年走上了触底回升之路。随着世界贸易回暖，以及各大船公司相对“理性”的运力调节，航运业供需基本平衡，运价也呈现出复苏态势。

受运价走高的影响，马士基航运二季度环比扭亏。

今年一季度，由于燃油支出增加 3.81 亿美元，马士基航运亏损 8000 万美元。最近发布的财报显示，二季度航运的实际利润为 3.27 亿元。



不过，整体而言，运价水平仍仅处于历史水平的“中低位”，并未完全释放。对当前的航运市场，多数船公司也只是“谨慎乐观”，即便是头号集运班轮公司也不例外。

二季报公布后在接受 21 世纪经济报道等媒体记者采访期间，马士基航运大中华区总裁方雪刚表示，唯一可以判断的便是，运价将会比过去一年更加稳定。

在采访中，方雪刚还谈到了近期遭受网络袭击对集团的影响、与电商平台的合作以及收购汉堡南美的进展，并阐释了马士基在集运界频频整合背景下的应对策略。

值得一提的是，尽管集团预计网络袭击将会对第三季度财报产生 2-3 亿美元的负面影响，但方雪刚强调，集团重申对 2017 年全年的盈利预期，即海运及物流业务板块实际利润超过 10 亿美元（不包括收购汉堡南美带来的影响）。

集装箱需求将增长 2%-4%

2016 年二季度，马士基航运实际亏损 1.39 亿美元，今年同比实现扭亏。

方雪刚表示，今年世界贸易发展好于预期，欧洲和北美的需求都陆续恢复，船公司在运力配置方面也更加自律，使得行业目前达到了供需平衡状态，运费也走出了去年的低谷。

从市场基本面来看，马士基表示，今年第二季度需求环比增长 4%，设计供应运力增长 1.4%，运价上涨 7.6%。与 2016 年同期相比，运输的货量增长 1.7%，运价则上涨 22%。

不过，进出口的需求呈现出不一样的情况。数据显示，马士基航运从远东地区到欧洲/北美的出口货量增长 5.2%，但因为有一些航线上进口产品吸引力较低，进口货量减少了 5.6%。

“也许个别季度会出现波动迹象，但整体趋势向好。”方雪刚透露，主要是部分原材料价格上涨导致进口货量降低，而啤酒等消费品均保持强劲的增长势头。

整体而言，他认为，全球集装箱海运运输需求预计仍将为 2%至 4%的增长，且将处于这个区间的较高位置。



由于集装箱运价逐步回升及货量有所增长，马士基航运重申了今年的实际利润预期，即与 2016 年相比将实现超过 10 亿美元的增长（2016 年亏损 3.84 亿美元）。

在海运及物流业务板块的其他业务单元，包括马士基码头、丹马士物流、马士基拖轮与海上救助以及马士基集装箱工业有限公司，预计 2017 年实际利润与 2016 年持平（2016 年共 5 亿美元）。

此外，六月底，马士基集团遭受了网络恶意软件“Not Petya”的袭击，系统关闭受损严重，尤其对集装箱航运、码头和丹马士都造成了很大影响。但马士基表示，从货主及自身的预测情况来看，盈利预期维持不变。

“我们的业务及货量在网络袭击发生后的几周会受到影响，这也会体现在第三季度的业绩上。”方雪刚表示，预计损失在 2-3 亿美元，除了订货量受到影响外，也会有部分处理危机的操作费用。

据他介绍，马士基目前已经恢复了所有系统，且没有丢失任何数据。

整合效应初显

去年下半年，马士基集团提出了机构改革方案，海运及物流业务板块的各个业务集团开始整合。方雪刚表示，目前整合仍在按计划推进，预计会在 2019 年底实现投资资本回报率上升 2%的整合效应。

除马士基航运实际盈利 3.27 亿美元外，马士基码头今年二季度实际利润为 9800 万美元，同比下降 1100 万美元，丹马士物流则收支相抵，同比也下降 1000 万美元。

尽管马士基称，码头盈利降低是受到汇率和税费影响，丹马士则是因为海运产品利润承压，以及产品开发投资较高，但是仅从盈利数据看，整合效应似乎还未显现。

方雪刚表示，整合工作刚刚开始，很多协同效应尚未发挥，但是从目前表现来看，整合效应已经初步显现。“马士基航运在马士基码头公司的货量增长大约为 7-8%，马士基集装箱工业公司的强劲业务表现都是实现整合效应的例证。”

马士基内部整合以外，行业里的并购重组也“马不停蹄”。在马士基宣布收购汉堡南美后，日本三大船公司宣布成立新的集运公司 ONE，中远海运又和上



港集团共同发起对东方海外的要约收购。

马士基集团首席执行官施索仁在接受媒体采访时表示，未来十年内，全球承运人数量将缩减至 5-6 家。方雪刚也认为，行业整合是大势所趋，而且也提高了服务的稳定性。

目前，马士基航运收购汉堡南美的交易正在按计划进展，目前仍需等待相关机构的审批，预计收购将于今年第四季度完成。

而对于整合浪潮的应对，方雪刚也表现得很“淡然”。他表示集团将继续参与行业整合的过程，但在完成收购之前，尚未有新的计划；他也认同未来运力的增加将主要依靠“整合”，马士基航运将一方面降低成本，提高运营效率，另一方面继续优化服务，提升客户体验。

在某种程度上，这两个方面相辅相成，整合海运及物流板块的各个业务正是为了提高运营效率，同时，将继续推进马士基集团一贯奉行的数字化战略。

今年 3 月，马士基与 IBM 合作区块链技术，开发了文件传输系统。据方雪刚介绍，目前马士基的每一条船上都安装了若干传感器，这些传感器会采集船舶运营中的各种数据，以进行精细化管理。

“打个比方，用油量就是实时采集的。通过燃油数据的采集、分析，规划航线甚至停靠岸的时间，都可以降低燃油成本，而燃油是成本中很重要的一块。”方雪刚说。

此外，在与电商平台合作方面，方雪刚表示，尽管未超过预期，但与阿里巴巴、运去哪等平台合作良好，目前丹马士也推出了自己的货代平台，未来也会有更多新的项目推出。

来源：21 世纪经济报道

【亚洲 VLCC 运价仍维持低位】

据路透社报道，船舶经纪人表示，租船市场上到 9 月初仍有约 90 艘船舶未能获得租约，因此至少到 9 月之前，亚洲航线上的 VLCC 运价将继续面临运力过剩的强劲阻力。

新加坡 VLCC 经纪人上周五表示，9 月上旬市场上约有 80-90 艘待租船舶，其中约有 6-7 艘 VLCC 这批运力将对市场运价产生下行压力。



此前，石油贸易公司联合石化打算以运价指数 W40 水平签订一艘船舶租约，但 VLCC 船东正在试图将其运价指数维持在 W43 水平。即便如此，中东-亚洲航线的 VLCC 平均日收入下跌至 8800 美元，接近于运营成本，但相比其平均日盈亏成本的 22000 美元相去甚远。

中东-亚洲航线的 VLCC 运价正在接近去年最低水平。纽约船舶经纪公司 McQuilling Services 预计，今年中东-日本航线 VLCC 租船平均日收入为 26300 美元，相比去年的 40700 美元和前年的 66700 美元大幅下降。

新加坡船舶经纪公司 BRS Baxi Far East 也指出，除了 2015 年和 2016 年，对于油船船东而言过去十年的收益十分惨淡。经纪人指出，截至目前今年中东-亚洲 VLCC 平均收益为 24000 美元。

尽管石油需求和海运需求均有所上升，但油船市场仍然面临新运力交付的打击。国际能源署预测，今年石油需求将上升至 150 万桶/天，超过之前预测的 140 万桶/天。McQuilling 则表示，今年 VLCC 海运需求相比去年上涨了 2.5%，但是 VLCC 运力数量预计将上升 6%，达到 707 艘。

经纪人表示，油运市场的船舶供应与货运需求存在巨大的差距，而这一情况将在明年重演，届时将有约 50 艘船舶交付。唯一的积极迹象是船舶拆解价格已上升至 400 美元/轻吨，这将使得一艘老龄 VLCC 的价值接近 1700 万美元。不过，除非市场上有 25-30 艘老龄船舶拆解出售，否则油船租价和油船市场均将继续维持低位。

上周四，中东-日本航线的 VLCC 运价指数从之前一周的 W42.5 下跌至 W41.5。西非-中国市场该型船运价指数从之前一周的 W50 下跌至 W48.5。

此外，8 万吨级阿芙拉型油船在东南亚-东澳大利亚航线的运价指数为 W84.25，相比之前一周的 W84.75 同样有所下降。

来源：国际船舶网

【全球海运业全面复苏 业绩提升需求增长】

法媒称，全球海运业目前顺风顺水。一年前，全球最大的集装箱海运商、综合实力世界排名第七的海运集团韩国韩进公司突然崩塌，引起了海运行业最为严重的危机。如今，海运业却看到了不错的业绩并且在从不断强劲增长的需求中受益。

据法国《论坛报》网站 8 月 16 日报道，大型海运巨轮虽然其数量只占全球海运船只的约 10%，却基本掌控了常规航线的海运贸易，而且仍是大型跨国企业确保“门到门”服务的首选运输手段。



然而法国航运分析机构 Alphaliner 表示，尽管 2017 年 7 月在役集装箱货船的数量同比有所下降，但同期全球港口间运力却增长了近 1.5%。随着信息技术和节能手段的应用，各大海运巨头在尝试扩展业务以保持自身竞争力。

7 月，集装箱海运巨头中远海运控股股份有限公司宣布，以 60 亿美元收购其竞争对手东方海外（国际）有限公司，后者拥有的全球最大集装箱货船长 400 米，可运送 2.1 万个集装箱。全球最大的海运企业丹麦马士基航运集团，也拥有自己的“超级货船”船队，而且也表示有兴趣收购规模小一些的航运竞争对手，如 2016 年底收购了德国的汉堡南美船务集团。

这些重大的并购活动，可以让全球最大的五家海运巨头掌控对制造企业和生产商的定价权。Alphaliner 认为，仅这五家航运集团就包揽了全球近 60% 的海运业务。此外，连接亚洲的主要海上贸易之路的价格指数已经同比大涨了 22%，市场集中化的加速“也给了航运集团更大的定价权”。

彭博社分析师认为，目前全球有 58 艘能运载 1.8 万个及以上集装箱的货船，未来 20 年这类货船的数量会翻番。在 2016 年普遍亏损的情况下，海运企业已经看到了未来两年行业复苏的迹象。

来源：参考消息

5. 船舶市场动态

【今年全球新造船投资同比大增】

进入 2017 年，全球新造船市场出现了初步复苏迹象，新船订单投资价值已经超过 330 亿美元，同比大增 58%。其中，邮轮新船订单量依然维持坚挺，油船和液化气船同比增幅分别达到 133%、176%，成为新造船市场的热点，而中韩船厂成为最大的受益者。

克拉克森在近期发布的报告中称，2016 年全球新船订单量大幅降低，新船订单投资价值下降了 59%，跌至 30 年来的最低水平。不过，新船订单投资价值的降幅相对较小。进入 2017 年，这种趋势仍在持续。截至目前，新船订单价值的增幅远远超过艘数。今年截至目前，新船订单价值总计约为 338 亿美元，相比去年同期增长了 58%。这主要是来自于邮轮等高价船舶订单增长。去年，邮轮新船订单量创下历史新高，占据全部新船投资的 43%。2017 年，邮轮新船订单量依然维持坚挺，年初至今共有 20 艘邮轮新船订单，总价值 126 亿美元，同比增长 36%，占今年全部新船投资的 37%。与 2016 年类似，美国船东依然在邮轮领域占据了最大份额，82% 的邮轮新船投资来自美国船东。

2016 年，大部分船型领域新船订单量都维持低迷。不过，进入 2017 年，一些船型领域已经出现了初步复苏迹象，年初至今油船和液化气船新船投资同比增幅分别达到 133%、176%，新船投资的增长主要来自于 VLCC、大型 LNG 船等大型船舶订单的增加。在年初至今的液化气船新船投资中，挪威船东占据



49%；在油船新船投资中，希腊船东占据 22%。

年初至今，集装箱船新船订单量仅为 20 艘，总价值约为 5 亿美元，新船投资价值同比下滑 71%。作为对比，集装箱船新船投资在 2015 年占比达到 22%，而在今年至今只占 1%。另外，散货船新船投资价值同比增长 15%，但在今年至今整体新船投资中只占 7%，2010 年占比则高达 42%。

不过，新船投资价值的增长却并未给所有船厂都带来收益。尽管邮轮新船订单量大幅增加，但只有少数船厂从中获益；年初至今，按投资价值计算，96% 的邮轮新船订单都由欧洲船厂接获。同样地，在 VLCC 领域，今年只有 8 家船厂接获了 VLCC 订单，大部分为中国和韩国船厂。

来源：克拉克森

【放弃备选订单！太平洋航运考虑收购二手船扩张船队】

香港太平洋航运近日表示，根据当前的市场情况，不会执行新造船备选订单生效权。

该散货船船东的备选订单选择权包括 11 艘灵便型散货船、3 艘超灵便型散货船和 1 艘超巴拿马型散货船，协议要求该公司在预定期间以指定时间和价格行驶选择权收购船舶。

另一方面，该公司正密切关注那些价格非常诱人的二手船，以扩张其船队。

太平洋航运首席执行官 MatsBerglund 表示，将继续寻找机会收购高质量的二手船或转售船，扩张和更新船队，即使在当今充满挑战的市场，也能够产生合理的回报和现金流，减少船队日均成本。

太平洋航运表示，2017 年上半年由于运市场运价上涨，同期的亏损从 6160 万美元降至 670 万美元。2017 年上半年，EBITDA 从去年同期的亏损 500 万美元上升至盈利 5660 万美元，而 2016 年全年为 2280 万美元。

随着船厂交付的新船越来越少，需求逐渐恢复，散运市场将在上半年恢复平衡，需求超过供应。不过，尽管订单减少使市场基本面改善，但是随着拆船放缓，全球船队仍旧增长。2017 年上半年，全球灵便型散货船运力净增长 2%，超灵便型散货船船队运力净增长 1.5%。

尽管 1-5 月出现下降，但是 2017 年上半年灵便型和超灵便型散货船平均航运市场指数比 2016 年同期高出 70%。对大部分散货船船东而言，这意味着市场出现改善，但是运价尚不能恢复盈利水平。



在 2017 年上半年，太平洋航运接收了 7 艘新造船，购买了 1 艘二手超灵便型散货船和 2 艘二手灵便型散货船。截至 6 月 30 日，太平洋航运的船队已扩大到 101 艘，共计运营着 250 艘船舶。

来源：国际船舶网

【中国包揽大单让韩国造船业感受切肤之痛】

韩国造船业期待已久的达飞轮船 9 艘超大型集装箱船订单最终被中国船厂包揽，三大船企在高附加值船舶领域的败北让韩国造船业真正感到了“切肤之痛”，也给正在复苏的韩国造船业再次蒙上阴影。

法国达飞轮船近日与两家中国船企签署了 9 艘 22000TEU 超大型集装箱船建造意向书，每艘造价最高可达 1.6 亿美元，整笔订单总价值接近 15 亿美元。其中 5 艘由沪东中华建造，另外 4 艘由外高桥造船建造。

韩国中央日报 21 日报道称，造船与海运行业的景气好不容易有所恢复，面对难得一见的超大型船只建造订单，而且该订单属于高附加价值船舶而非廉价船舶，却被中国抢走了生意，韩国造船业普遍感到了“切肤之痛”。

韩国造船业相关人士表示，“过去全球市场的超大型集装箱船订单几乎都被韩国船企独占；现在不仅是低价船舶，连超大型和高附加值船舶也开始被中国蚕食，韩国船企正陷入恐慌之中”。

虽然建造意向书是最后订单确定之前的程序，但据悉，达飞轮船 9 艘集装箱船中部分订单下给韩国企业的可能性很低。有韩国业内人士担忧表示，韩国造船业今后或将继续被中国赶超，尝到更多的酸苦滋味。

达飞轮船的这笔订单将成为全球最大的集装箱船，同时具备使用船用重油和液化天然气的环保双燃料系统，因此备受瞩目。由于国际社会加强了对船用燃料排放量的限制，韩国企业纷纷对超大型、高附加值船舶的新订单充满期待。在此之前，世界上最大规模的集装箱船是三星重工 2017 年 5 月交付的 21413TEU 集装箱船“东方香港”号。

达飞轮船的这笔超大型集装箱船订单吸引了现代重工、大宇造船和三星重工三大船企的参与。韩国业界之前也预测，这笔订单最终会由现代重工接获。

现代重工营业本部一位高层甚至在 8 月 1 日举行的业绩介绍会上自信地表示，现代重工在 2015 年曾获得过达飞轮船的大型集装箱船订单，并与达飞轮船维持了良好的关系，相信现代重工此次能够获得达飞轮船的新订单。



然而，结果却出乎意料，达飞轮船最终却并未选择韩国船企，而是在中国订船。在这一轮订单大战中，中国完胜韩国，韩国造船业遭遇了意想不到的惨败。

韩国专家们分析认为，价格在订单竞争中起到了决定性作用。按照一年前的标准，韩国三大船企对配备了双燃料推进系统的集装箱船报价在 1.75 亿美元以上。对此，韩国三大船企的有关人员称“虽然在久违的超大型集装箱船订单的竞争中输给中国令人遗憾，但再怎么需要订单，韩国船企无法接受这样低的价格。”

不过，无法否定的事实是，在技术水平方面，中国造船业正在迅速赶上韩国。韩国产业研究院预测，韩国造船业的竞争力最多再有 2-3 年，就会被中国企业赶超。

韩国造船业相关人士称，“中国船厂的建造技术以及价格竞争已经赶上韩国，这已得到海外船东的认可”，“从全球订单前 10 位来看，以前韩国企业曾包揽前七位，但现在只剩韩国三大船企，中国和日本企业大举进入前列”。

克拉克森的数据显示，今年上半年，韩国船企接单量共计 283 万 CGT，落后于中国的 290 万 CGT 屈居第二位。在中国船企此次获得 9 艘超大型集装箱船订单后，中韩两国接单量的差距很可能将进一步拉大。

韩国产业研究院表示，2025 年，韩国造船业在全球市场所占份额目标为 33.5%，但这一比例已经低于 2015 年的 36.2%；对于韩国船企而言必须将环保船、智能船建造作为主导，打造高附加值船舶建造的制高点。

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	295.50	-2	↓	323.50	-2	↓	0.00			466.50	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	319.00	0		325.00	0		0.00			0.00	
Panama	260.00	0		n/a			n/a			515.00	0
Shanghai	328.00	0		0.00			0.00			0.00	



Singapore	313.00	0		345.00	-2	↓	469.50	7.5	↑	479.50	7.5	↑
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0	
Tokyo	340.00	0		350.00	0		0.00			570.00	0	

来源: Bunker Ports News Worldwide

截止日期:

2017-08-26

◆ 上周新造船市场动态

(1) 新造船市场价格 (万美元)

散 货 船						
船 型	载重吨	第 31 周	第 30 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	2,100	2,100	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 32 周	第 31 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,050	8,050	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,350	5,350	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,300	4,300	0	0.0%	
LR1	75,000	4,050	4,050	0	0.0%	
MR	52,000	3,400	3,400	0	0.0%	

截止日期: 2017-08-22

(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
6	CV	1,011 teu	Dae Sun, S. Korea	2019	SITC lines - Hong Kong	1,860	
1	BC	208,000	JMU, Japan	2020	Mitsubishi Ore Transport - Japanese	Undisclosed	scrubber fitted
4	BC	82,000	Chengxi, China	2018-2019	SDTR Marine - Singaporean	Undisclosed	



6+3	CV	22,000 teu	SWS/Hudong Zhonghua, China	2019-2020	CMA CGM - French	Undisclosed	59m beam
2	CV	2,700 teu	Zhejiang Ouhua, China	2018	Eastern Pacific - Singaporean	2,950	geared, Tier II
1	PASS	1,200 pax	Austal Ships, Australia	2020	Fjord Line - Norwegian	Undisclosed	

◆ 上周二手船市场回顾

散货船								
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备 注
SHANDONG DA CHENG	BC	402,285		2012	S. Korea	9,020	Bocom Leasing - Chinese	* incl 12 yrs TCB
SHANDONG DA DE	BC	402,303		2011	S. Korea	8,720	Bocom Leasing - Chinese	
GODDESS SANTOSH DEVI	BC	81,918		2014	Japan	2,275	Songa - Norwegian	**
HARBOR HIROSE	BC	83,494		2011	Japan	1,920	Songa - Norwegian	
SAMJIN 1058	BC	35,700		2017	China	1,520	Oldendorff - German	en bloc each
SAMJIN 1059	BC	35,700		2017	China	1,520	Oldendorff - German	
TIGER ZHEJIANG	BC	63,488		2015	China	8,000	Undisclosed	en bloc*
TIGER BEIJING	BC	63,493		2015	China	8,000	Undisclosed	
TIGER HONGKONG	BC	63,570		2015	China	8,000	Undisclosed	
TIGER TIANJIN	BC	63,592		2015	China	8,000	Undisclosed	
CORAL ISLAND	BC	55,699		2006	Japan	1,175	Greek	
IN SHIMANAMI	BC	61,392		2014	Japan	1,860	Oldendorff - German	
HULL SS-213	BC	63,700		2017	Japan	Undisclosed	Pacific Basin	
QC ATHINA	BC	72,917		2000	S. Korea	730	Undisclosed	
FORTUNE CLOVER	BC	77,430		2006	Japan	1,175	Greek	
CAPE ELEKTRA	BC	179,430		2011	S. Korea	3,000	Middle Eastern	

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
CONMAR ISLAND	CV	10,408	907	2008	Germany	Undisclosed	Jens & Waller Reederei - German	
CHINDWIN STAR	CV	20,058	1,512	1996	Germany	275	OEL Singapore - Singaporean	
CHIEF	CV	36,003	2,754	2001	Poland	600	Chinese	
HS CHOPIN	CV	46,344	3,768	2007	S. Korea	900	Qatar	

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
RICKMERS JAKARTA	GC	29,822		2003	China	3,500	Zeaborn Group - German	en bloc



全一海运有限公司



RICKMERS DALIAN	GC	29,827		2004	China	3,500	Zeaborn Group - German
RICKMERS NEW ORLEANS	GC	29,878		2003	China	3,500	Zeaborn Group - German
RICKMERS SINGAPORE	GC	30,018		2003	China	3,500	Zeaborn Group - German
RICKMERS SEOUL	GC	30,151		2003	China	3,500	Zeaborn Group - German
ORIENT SPIRIT	GC/MPP	8,713	500	1995	Japan	150	Far East
CELEBRATION	GC/MPP	10,380		2002	Netherlands	Undisclosed	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
MEGALODON	TAK	800		2015	China	Undisclosed	World Fuel Services - U.S.A	***
JUBILEE	TAK	3,384		1996	Singapore	Undisclosed	World Fuel Services - U.S.A	
METIS	TAK	8,700		2008	China	Undisclosed	World Fuel Services - U.S.A	****
ATHENIA	TAK	9,010		2008	China	Undisclosed	World Fuel Services - U.S.A	
LIAN RUN YANG FAN	TAK	11,138		2009	China	590	Undisclosed	at auction
KY VENUS	TAK	13,049		2010	S. Korea	1,000	Singaporean	at auction
TORM FOX	TAK	37,025		2005	S. Korea	1,070	Indonesian	
EPIPHANY	TAK	47,465		2002	Croatia	800	IMS	
EPIC SALINA	TAK/LPG	8,982		2017	Japan	Undisclosed	Japanese	10 yrs BB

◆ 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
GORNOZAVODSK	GC	4,705	1,918	1991	Turkey	365	
ATLANTIC ACTION	GC	17,511	8,960	1993	Germany	402	
FRISIA	ROR	13,920	10,563	1985	Japan	420	as is Colombo
HADIYAH	TAK	121,109	20,148	1989	S. Korea	400	as is Kuwait

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
HYUNDAI GENERAL	CV	68,363	23,050	1996	S. Korea	415	
FPSO OPPORTUNITY	OFFSHORE	149,494	35,097	1972	Sweden	320	as is Johor, green recycling
SCHIEHALLION	OFFSHORE	152,630	42,325	1998	Britain	335	as is Batam, towage required, green recycling



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
BERGE YOTEI	BC	172,846	21,221	1997	Japan	425	

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
KEROS WARRIOR	TAK	103,368	14,364	2000	Poland	393	as is Singapore
EAGLE COLUMBUS	TAK/CRU	107,166	16,711	1997	Japan	405	as is Singapore

◆ 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
2017-08-25	665.79	785.39	6.0774	85.092	852.07	64.241	888.01	198.34	16945.0
2017-08-24	665.25	786.02	6.1072	85.014	851.67	64.301	887.48	197.75	16959.0
2017-08-23	666.33	783.56	6.0755	85.139	854.17	64.237	886.81	198.39	16991.0
2017-08-22	665.97	786.87	6.1087	85.117	858.94	64.34	887.66	197.62	17089.0
2017-08-21	667.09	784.12	6.1014	85.275	858.63	64.291	885.68	197.38	17083.0
2017-08-18	667.44	782.39	6.0975	85.315	858.94	64.351	887.45	198.65	17103.0
2017-08-17	667.09	785.31	6.0634	85.292	859.98	64.384	889.02	197.6	17041.0
2017-08-16	667.79	783.94	6.0358	85.358	859.14	64.326	893.78	199.5	17003.0
2017-08-15	666.89	785.46	6.0714	85.267	864.15	64.367	898.13	199.75	17080.0
2017-08-14	666.01	786.8	6.0952	85.181	865.42	64.51	898.3	201.9	17122.0

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
2017-08-25	美元	1.17778	1.19667	1.23556	1.27111	1.31778	1.455	1.72789
2017-08-24	美元	1.17778	1.19667	1.23389	1.27	1.31722	1.45389	1.72344



全一海运有限公司



2017-08-23	美元	1.17778	1.19444	1.23444	1.26833	1.31722	1.45556	1.72789
2017-08-22	美元	1.17778	1.19722	1.23611	1.26389	1.31722	1.45611	1.72733
2017-08-21	美元	1.17778	1.19778	1.23556	1.26389	1.31444	1.45639	1.72733
2017-08-18	美元	1.17722	1.19944	1.235	1.26389	1.31472	1.45639	1.72622
2017-08-17	美元	1.17778	1.19778	1.23056	1.26389	1.31639	1.45722	1.73289
2017-08-16	美元	1.17889	1.19722	1.22833	1.26278	1.31667	1.45944	1.73622
2017-08-14	美元	1.17778	1.19722	1.22778	1.26222	1.31417	1.45	1.71789
2017-08-11	美元	1.17778	1.19889	1.22667	1.26111	1.315	1.45583	1.72456

Total Shipping