



全一海运市场周报

2017.09 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2017.09.04 - 09.08\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求增势趋缓 航线运价普遍下跌】

本周，中国出口集装箱运输市场总体需求增长势头趋缓，运力过剩情况有所加重，航商在多数航线上维持降价揽货策略，市场运价总体下行，综合指数下跌。9月8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774.27点，较上期下跌3.5%。

欧洲航线：据市场研究机构 Markit 公布数据显示，8月欧元区制造业 PMI 终值为56.6点，低于前值和预期值，显示欧元区经济复苏势头有所放缓，对运输需求的增长不利。本周货量总体保持平稳，上海港船舶平均舱位利用率在90%~95%之间。航商为维持市场份额，对各自订舱运价进行了下调，市场运价大幅下跌。9月8日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为812美元/TEU，较上期下跌8.4%。地中海航线，上海港船舶平均舱位利用率在90%左右，由于市场基本面不佳，运价未能企稳。9月8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758美元/TEU，较上期下跌4.2%。

北美航线：据美国劳工部最近公布数据显示，美国8月失业率为4.4%，高于前值和预期值，影响当地消费需求增长稳定性，市场运输需求增长态势未能保持。本周上海港船舶平均舱位利用率约在95%左右。受市场竞争加剧影响，部分航商跟进降价，市场运价下跌。9月8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1473美元/FEU、2231美元/FEU，较上期分别下跌1.5%、2.1%。

波斯湾航线：整体市场仍未摆脱低迷局面，运输需求表现疲软。9月上旬部分航商采取航线停航等运力控制措施，上海港船舶平均舱位利用率回升到85%左右。因供需基本面改善效果仍有待观察，航商为减少亏舱，仍采取低价揽货策略，本周市场运价小幅下跌。9月8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430美元/TEU，较上期下跌4.4%。另据市场消息，部分航商将对15号以后航班上调订舱运价。

澳新航线：据澳大利亚统计局最新数据显示，澳大利亚GDP季度增长率已连续3个季度正增长，显示经济基本面向好，运输需求稳步增长，上海港船舶平均舱位利用率稳定在90%~95%之间。由于供求关系维持在较好水平，多数航商维持涨后运价，市场运价总体企稳。9月8日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为706美元/TEU，较上期微跌0.6%。



南美航线：市场运输需求总体良好，上海港船舶平均舱位利用率稳定在 95%左右，并有部分班次接近满载，供求关系较为稳定。但由于运价仍处相对高位，航商为保持市场份额而跟进市场降价行为，即期市场运价下跌。9 月 8 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2241 美元/TEU，较上期下跌 6.9%。

日本航线：本周货量基本稳定，市场运价相对稳定。9 月 8 日，中国出口至日本航线运价指数为 668.07 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【煤炭价格止跌回升 沿海运价稳步上涨】

本周，由于煤炭资源持续紧张，煤炭价格止跌回升，下游企业采购热情提振，租船需求回暖，沿海散货运价稳步上涨。9 月 8 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 1112.74 点，较上周上涨 2.3%。其中煤炭、金属矿石、粮食运价指数均上涨，成品油、原油运价指数维稳。

煤炭市场：进入 9 月份，随着迎峰度夏用煤旺季的结束，空调制冷需求下滑，发电耗煤量逐步走低。本周沿海六大电力集团日耗煤量一度跌破 70 万吨，存煤可用天数徘徊于 16 天上下。然而下游用煤企业采购热情却逆势升温。一方面，十九大临近，各地安检、环保力度明显升级，汽运煤停运，煤炭产量释放受到一定抑制。北方发运港煤炭资源持续偏紧，环渤海动力煤价格指数连续三期下行后出现反弹，本期指数报收于 580 元/吨，较上一期上涨 1 元/吨。另一方面，发改委近期发布《关于建立健全煤炭最低库存和最高库存制度的指导意见（试行）》（征求意见稿），引起部分下游企业恐慌情绪。加之后期大秦线将迎来检修，采购方纷纷加大租船力度，尤其船期较近的船舶需求旺盛，然而由于该部分运力较少，且多数船东对后市较为乐观，捂盘惜售，船货双方较难匹配，沿海煤炭运价持续上涨。

9 月 8 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1170.86 点，较上周上涨 2.9%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，各航线运价均有 2-3 元/吨的涨幅。其中，秦皇岛-上海（4-5 万 dwt）航线运价为 37.1 元/吨，较上周五上涨 2.6 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 39.7 元/吨，较上周五上涨 2.4 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 44.9 元/吨，较上周五上涨 2.9 元/吨。华南市场，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 42.6 元/吨，较上周五上涨 2.5 元/吨。

金属矿石市场：在吨钢毛利普遍上涨的背景下，国内钢厂闲置的高炉极少，产能释放达到了峰值，唐山以及全国的高炉实际开工率已经超过 90%，对铁矿石运输需求而言，无疑是最大的支撑。9 月 8 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1038.21 点，较上周上涨 1.8%。

粮食市场：目前，新粮逐步上市，但由于货量较少，难以对市场形成有效支撑。同时，南北粮食价格依旧倒挂，后期进口粮到港数量不减，市场悲观情绪



难以消除。贸易经营难有利润空间，运输需求依旧低迷。不过本周受煤炭运输市场拉动，粮食运价有所上涨。9月8日，沿海粮食货种运价指数报收1036.99点，较上周上涨5.6%。

国内成品油市场：9月份，随着暑假结束、气温回落，汽油需求逐步下降；房地产投资回落，加之全国范围的安全生产检查，主要用油行业受到影响致柴油需求回落。总体来看，9月以来我国成品油消费环比呈下降趋势，供需形势进一步宽松。受此影响，成品油运输需求淡稳格局依旧。9月8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

【海岬型船领涨市场 综合指数稳步上扬】

本周中国进口干散货运输市场各船型周初表现各异，但周中周末都走出了上涨行情，综合指数也随之稳步上扬。9月7日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数（CDFI）为998.28点，运价指数为819.60点，租金指数为1266.29点，较上周四分别上涨9.3%，5.3%和13.4%。

海岬型船市场：本周海岬型船市场两大洋走势不同，太平洋市场持续上涨，大西洋市场先抑后扬。太平洋市场，上周末新加坡假期后市场较为冷清，但随着FFA远期合约价格大涨，现货市场成交活跃，西澳丹皮尔至青岛航线运价从上周四7.0美元/吨的水平一路上涨至本周四7.6美元/吨的高点。期租市场也较为活跃，9日市场报出，9.25万载重吨船，9月9-10日北仑交船，经澳大利亚中国还船，成交日租金为19750美元。周四，中国北方至澳大利亚往返航线TCT日租金为19550美元，较上周四上涨14.0%。澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为7.617美元/吨，较上周四上涨7.9%。本周初始，远程矿航线表现一般，货量平平，市场运价延续上周末的跌势。周中开始，随着FFA远期合约价格一路飞升，加上大西洋市场上欧洲货盘活跃带动，巴西图巴朗至青岛航线运价止跌回升，9月底装货期的市场成交价在16.5美元/吨左右，10月底装货期的市场成交价在16.9美元/吨左右。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为16.806美元/吨，较上周四上涨2.3%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为12.808美元/吨，较上周四上涨4.0%。

巴拿马型船市场：本周巴拿马型船市场氛围不错。大西洋市场粮食航线，区域内运力相对平衡，美湾6.6万吨大货量粮食经好望角回北中国的航线运价，从上周末的38.75美元/吨，一路上涨突破40美元/吨，南美粮食货盘也较为稳定，加上FFA远期合约价格坚挺的支撑，市场对美湾未来预期看好，运价一路攀升。6日市场报出，8.1万载重吨船，8月8日秦皇岛追溯交船，途径美湾，新加坡-日本范围还船，成交日租金为12250美元。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为30.945美元/吨，较上周四上涨6.1%；美湾密西西比河至中国北方港口粮食运价为41.470美元/吨，较上周四上涨6.2%。太平洋市场，周初印尼、澳洲煤炭活跃度欠缺，虽然FFA远期合约价格有所上涨，但市场实际支撑较少，租金、运价略有走软。周中开始，印尼煤炭成交量有所回升，加上海岬型船市场上涨和粮食航线活跃的支撑，太平洋市场气氛转好，市场租金、运价企稳回升。近期市场上长期租船成交也较多，各方对后市预期较好。6日市场报出，7.5万载重吨船，9月9-10日新沙交船，经印尼装运煤炭回南中国，成交日租金为12250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 10928 美元，较上周四上涨 15.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.071 美元/吨，较上周四上涨 6.4%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场涨幅扩大。本周东南亚地区镍矿货盘仍然表现亮眼，加之区域内运力偏紧，成交活跃，推动超灵便型船市场租金、运价续涨。6 日市场报出，5.6 万载重吨船，宁德即期交船，经菲律宾装运镍矿回中国，成交日租金为 12500 美元。周四，中国南方至印尼往返航线 TCT 日租金为 9359 美元，较上周四上涨 8.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.075 美元/吨，较上周四上涨 6.1%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 8.200 美元/吨，较上周四上涨 6.2%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价触底回升 成品油运价波动下降】

美国上周动用国家战略石油储备以解炼油厂之急，令投资者重拾信心，油价上涨。本周，美国部分受灾炼厂和油港重启，但截至周三仍有五分之一炼油能力（约 380 万桶/日）关闭。加之美元走低因素推动，油价继续上行。布伦特原油期货价格周四报 54.50 美元/桶，较上周四上涨 3.3%。全球原油运输市场 VLCC 运价低位波动，中型船运价继续上升，小型船运价小幅波动。中国进口 VLCC 运输市场运价触底反弹。9 月 7 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 518.25 点，较上周四上升 5.9%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场成交升温，运价触底走升。本周船东对第四季度行情寄予厚望，抵制当前低价的信心增强。中东货盘放出，成交明显增多，运价止跌回升并重回 WS40 水平。西非至中国航线也有几笔较高运价的货盘成交，周中运价涨幅较大，周末出现滞涨迹象。短期来看，运力仍然较多，运价持续上涨动力不足。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS41.21，较上周四上涨 4.4%，CT1 的 5 日平均为 WS40.16，环比微升 0.8%，等价期租租金（TCE）平均 2776 美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS50.04，上涨 7.7%，平均 WS48.52，TCE 平均 1.2 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场成交平稳，欧洲行情保持小幅上升。西非至欧洲运价从 WS68 左右逐渐提高至 WS70，TCE 约 0.8 至 1.0 万美元/天。一艘 13 万吨级船，西非至地中海，9 月 20 日货盘，成交运价为 WS70。黑海至地中海运价从 WS79 升至 WS82，TCE 波动在 0.67 至 0.84 万美元/天之间。波斯湾出发航线行情平稳，至地中海的成交运价为 WS26 至 WS30，伊朗哈尔克至地中海运价约 WS35 上下；波斯湾至印度运价为 WS60 水平。一艘 13 万吨级船，沙特至印度，9 月 24 日货盘，成交运价为 WS65。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场运价小幅波动。黑海至地中海 9 月中旬货盘成交，支持跨地中海运价上提在 WS80 至 WS100 之间（TCE 为保本点至 0.67 万美元/天）。一艘 8 万吨级船，黑海至地中海，9 月 16 日货盘，成交运价为 WS100。波罗的海短程货盘成交积极，运价从 WS60 升至 WS70，TCE 摆



脱亏损。北海短程运价从 WS92 升至 WS100，TCE 为 0.1 至 0.4 万美元/天。飓风哈维带来的上涨行情尚能维持，7 万吨级船加勒比海至美湾运价从 WS158 (TCE 为 2.0 万美元/天) 小幅回调至 WS150 (TCE 为 1.7 万美元/天)。波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价分别稳定在 WS90、WS87，TCE 为 0.3 万美元/天、0.5 万美元/天。

国际成品油轮 (Product)：运输市场太平洋航线运价小幅提升，欧美航线运价大幅回调，综合水平波动下降。亚洲石脑油运输活跃，运价上升。波斯湾至日本航线 7.5 万吨级船运价升向 WS110 (TCE 约 0.9 万美元/天)；5.5 万吨级船运价升向 WS130 (TCE 约 0.9 万美元/天)；印度至日本 3.5 万吨级船运价达到 WS155 (TCE 约 0.66 万美元/天)。飓风哈维上周造成美国约四分之一的炼油产能关停，成品油进口增加，大西洋航线运价猛涨。随着炼厂生产逐步恢复，本周欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价大幅回落至 WS145 (TCE 约 0.7 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价本周继续下降并跌进 WS100 (TCE 约 0.1 万美元/天)，欧美三角航线 TCE 回落至 0.9 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【海岬型散货船价格上涨 巴拿马型油轮船价下跌】

9 月 6 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 762.60 点，环比微涨 0.17%。其中，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 0.22%、0.66%；国际散货船价综合指数和国际油轮船价综合指数分别下跌 0.73%、0.53%。

BDI 指数回踩至 1181 点后，连续 4 天在 1184 点左右横盘波动，直至周二反弹至 1215 点，环比上涨 1.00%。二手散货船价格走势迥异，其中海岬型船价格上涨，其他船型普遍回跌。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1082 万美元、环比跌 2.68%；57000DWT--1471 万美元、环比跌 6.90%；75000DWT--1740 万美元、环比跌 0.25%；170000DWT--3109 万美元、环比涨 6.67%。据统计，散货船运力增幅差异扩大，过去 1 年来，灵便型船的增幅维持在 2.1%，超灵便型船则高达 5.3%，巴拿马型和海岬型船的增速位于这两者之间，总体增速相比 2016 年明显加快。受益于中国需求，铁矿石、煤炭和粮食货运需求增速加大，租金、运费反弹，FFA 远期运价合约上涨，预计散货船价格短期向下调整幅度有限。本周，二手散货船成交量活跃，共计成交 24 艘（环比增加 7 艘），总运力 201 万 DWT，成交金额 26790 万美元，其中 2 艘 31 万 DWT 左右的矿砂船以 675 万美元/艘拍卖成交。

受飓风“哈维”影响，原油反弹无力，布伦特原油现货价格收于 52.22 美元/桶（周二），环比上涨 0.64%。市场传闻，沙特和俄罗斯正推动 OPEC 和部分非 OPEC 产油国之间的减产协议延长至明年 6 月底，不过现在断定油价开始复苏仍为时过早。本周，二手油轮船价继续阴跌，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2110 万美元、环比跌 0.09%；74000DWT--2513 万美元、环比跌 1.48%；105000DWT--2705 万美元、环比跌 0.77%；158000DWT--4652 万美元、环比持平；300000DWT--5513 万美元、环比跌 0.48%。美湾原来因风灾而关闭的炼油厂正在逐渐复工，对原油的需求慢慢增加，成品油轮运费应声而涨，原油轮运费将小幅反弹，预计油轮船价短期有止跌回稳可能。本周，二手油轮买家多观望为主，市场成交稀少，共计成交 4 艘，总运力 63 万



DWT, 成交金额 6100 万美元。

国内台风三连击，沿海运力周转受阻，可用运力减少，运价小幅上调，散货船价格稳中有涨。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—121 万人民币、环比涨 0.22%；5000DWT—765 万人民币、环比涨 0.23%。据统计，9 月 4 日，沿海六大电厂煤炭库存同比下降 2.1%，比 7 月初高点下降 16.6%，淡季补库仍存在一定需求。国内煤炭价格本周环比上涨 0.2%，市场预期煤价仍有小幅上涨可能，下游用煤企业采购兴趣增强。国内钢厂的利润率都在增长，使得钢厂热衷于提高产量，对铁矿石和焦煤运输需求可能增加，沿海散货运价可能升温，预计二手散货船价格短期稳中有涨。本周，沿海散货船成交稀少，市场对 5000DWT、1 万 DWT、2 万 DWT、4 万 DWT 左右的散货船有求购需求。

内河散货运输需求平稳，二手散货船价格历经半个月的下跌后，开始出现调整。本周，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—48 万人民币、环比跌 2.79%；1000DWT—93 万人民币、环比涨 3.01%；2000DWT—171 万人民币、环比涨 3.67%；3000DWT—261 万人民币、环比跌 1.27%。有新闻报道，一年近 50 次调控，北京房价平均降 1 万。随着“金九银十”来临，国内房地产市场仍揣怀着良好预期，内河建材运输需求可能稳中有增，预计内河散货船价格将震荡盘整。本周，内河散货船成交量回升，共计成交 70 艘（环比增加 12 艘），总运力 4.7 万 DWT，成交金额 3848 万元人民币。

来源：上海航运交易所

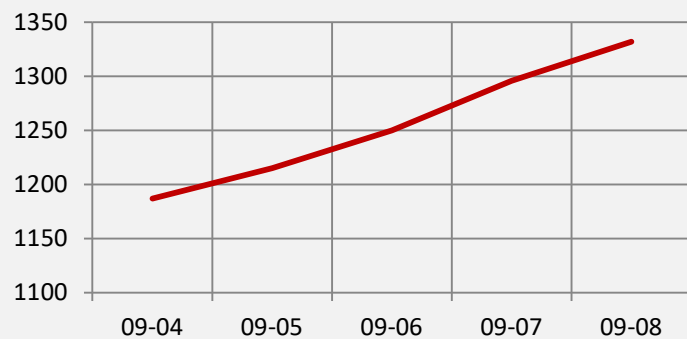
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

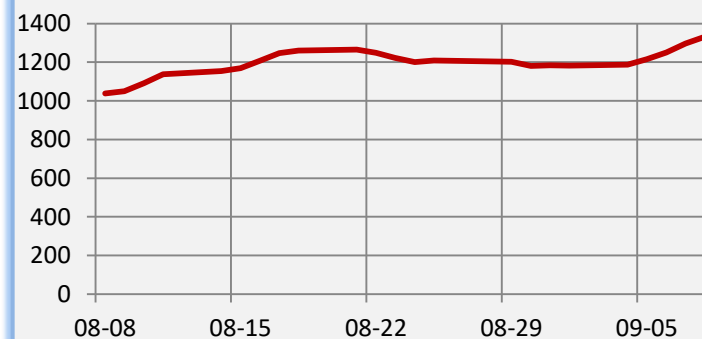
波罗的海指数	9 月 4 日		9 月 5 日		9 月 6 日		9 月 7 日		9 月 8 日	
BDI	1,187	+4	1,215	+28	1,250	+35	1,296	+46	1,332	+36
BCI	2,243	-21	2,313	+70	2,438	+125	2,614	+176	2,767	+153
BPI	1,227	+29	1,275	+48	1,314	+39	1,351	+37	1,375	+24
BSI	860	+4	863	+3	868	+5	875	+7	888	+13
BHSI	487	+1	491	+4	494	+3	499	+5	504	+5



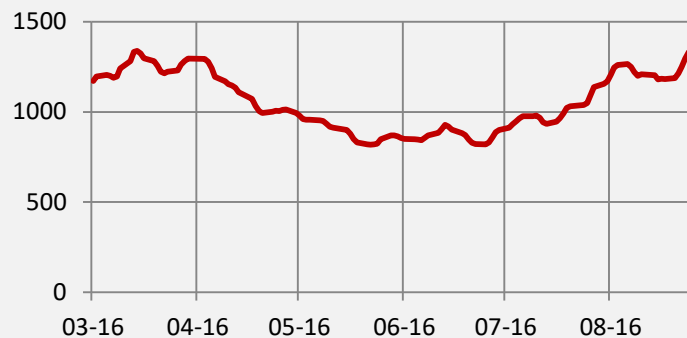
上周 BDI 指数走势



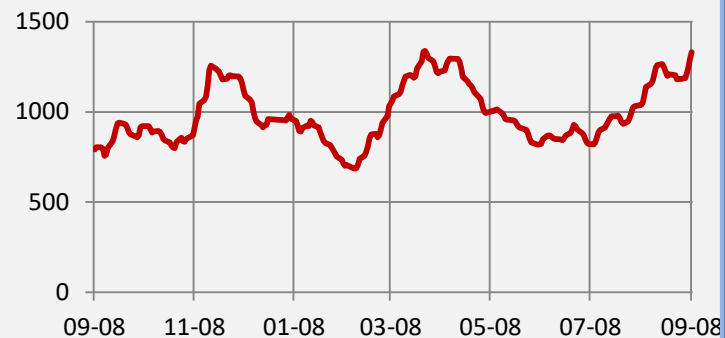
近一个月 BDI 指数走势



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 35 周	第 34 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	17,000	17,000	0	0.0%
	一年	15,500	15,500	0	0.0%
	三年	14,500	14,500	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	10,750	10,750	0	0.0%
	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： 2017-09-05

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

APJ Uma Kismat 2001 74107 dwt dely Hong Kong 09/12 Sep trip via Indonesia redel south China \$10,600 daily - cnr

Asia Zircon I 2011 53661 dwt dely Mumbai prompt trip via PG redel China intention sulphur \$9,500 daily - cnr

Baltic Wasp 2015 63389 dwt dely Recalada 15 Sep trip redel Continent \$14,250 daily - Bunge

Big Glory 2005 55809 dwt dely Mersin prompt trip via Black Sea redel Chittagong intention h.b.i \$20,000 daily - cnr

Bulk Polaris 2017 63396 dwt dely Toledo 14/17 Sep trip via Indonesia redel WC India \$12,500 daily - cnr



Bunun Justice 2017 37748 dwt dely Taicang prompt trip south Australia redel SE Asia aprox \$9,100 daily - IMC

Camellia Bliss 2015 81896 dwt dely aps SW Pass 14/15 Sep trip redel Gibraltar-Skaw \$12,000 daily plus \$200,000 bb - cnr

Cape Kennedy 2012 81391 dwt dely psg Singapore prompt trip via EC South America redel Singapore-Japan \$13,000 daily - CJ International

Cape Northville Bilgent relet 2010 169126 dwt dely Caofeidian 5 Sep trip via Australia redel Singapore-Japan \$16,500 daily - RGL

Carmencita 2009 58770 dwt dely Singapore 11/15 Sep trip via Indonesia redel China \$13,750 daily - CCX

CMB Pauillac 2012 95707 dwt dely Fukayama prompt trip via Indonesia redel north China \$12,750 daily chop south China \$12,250 daily - Jiangsu Steamship

Dionysus 2015 63159 dwt dely Santos 12/13 Sep trip redel Malaysia \$14,000 daily + \$400,000 bb - Bunge

Dragonera 2016 34613 dwt dely Rio Grande prompt trip redel Mediterranean \$12,000 daily - Pacific Basin

EJ Ocean 1998 46570 dwt dely Jingtang 12/17 Sep trip redel SE Asia approx. \$6,750 daily - Richwill

Ganbei 2001 172499 dwt dely Kwangyang 15/17 Sep trio via Australia redel Singapore-Japan \$18,500 daily - Hyundai Glovis

Glory Navigator 2008 81900 dwt dely Zhanjiang 12/15 Sep trip via east Australia redel India \$12,750 daily - Louis Dreyfus

Golden Cecilie 2015 60263 dwt dely Canakkale prompt trip via Black Sea redel US Gulf \$7,500 daily - Fayette

Great Century 2017 61441 dwt dely Lianyungang prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore \$12,600 daily - cnr

Heilan Star 2011 56882 dwt dely Sohar 20 Sep trip via Iran redel China intention iron ore \$17,500 daily - cnr

Indigo Flora 2013 58724 dwt dely Gijon prompt trip via Setubal redel West Africa approx \$12,400 daily - cnr

Jia Foison 2010 75434 dwt dely Hansaport in d/c prompt trip via Murmansk redel Skaw-Cape Passero \$11,500 daily - SwissMarine



Jia Hui Shun 2010 56610 dwt dely Tolu prompt trip via Colombia redel Mediterranean intention coal \$11,500 daily - Norden

Jia Tai 2011 35112 dwt dely CJK 10/15 Sep trip redel Vietnam intention steel \$7,500 daily - cnr

Lambay 2011 75200 dwt dely Gibraltar prompt trip via Juruti redel China \$20,000 daily - ABT

Leopold LD 2014 179816 dwt dely Skaw 15/17 Sep trip via USEC & Turkey redel Cape Passero \$21,000 daily - Classic Maritime

Ligari 2004 75583 dwt dely Dongguan prompt trip via Indonesia redel India \$10,250 daily - PCL

Malakand 2004 76830 dwt dely Hong Kong in d/c 15 Sep trip via Indonesia redel Singapore-Japan \$11,500 daily - Cargill

Mediterranean Trader 2008 169237 dwt dely Fangcheng 08/12 Sep trip via Australia redel Singapore-Japan \$16,800 daily - Jiangsu Steamship

Navios Libertas 2007 75510 dwt dely Hong Kong 14/15 Sep trip via Indonesia redel Korea \$12,000 daily - Hanaro

Newmax 2012 203067 dwt dely aps Tubarao 30 Sep/10 Oct trip redel Singapore-Japan \$18,750 daily + approx \$1.3 million bb - K-Line

Ocean Forte 2015 81565 dwt dely Longkou prompt trip via EC Australia redel India \$11,250 daily - Ultrabulk

Ocean Venus 2010 93114 dwt dely Qinzhou 12 Sep trip via EC Australia redel Singapore-Japan \$13,000 daily - cnr

Oslo Venture 2015 63500 dwt dely Ghent prompt trip redel East Mediterranean \$10,500 daily - EMR

Paola Bottiglieri 2010 93352 dwt dely Cai Mep 09/15 Sep 2 laden legs redel Singapore-Japan \$13,300 daily - Panocean

Puplinge 2016 82000 dwt dely Fujairah prompt via Richards Bay redel India \$15,500 daily - Oldendorff

RB Jake 2016 81039 dwt dely Lianyungang spot trip via EC Australia redel Japan \$13,000 daily - Vattenfall

RB Jordana 2016 81301 dwt dely Aviles spot trip via US East Coast redel Gibraltar-Skaw range \$10,000 daily - United



全一海运有限公司



RBD Italia 2010 87364 dwt dely Belawan 16/20 Sep for 2 laden legs redel Singapore-Japan \$14,000 daily - Panocean

RHL Monica 2008 53542 dwt dely Hong Kong prompt two laden legs redel Singapore-Japan \$10,850 daily - Cargill

Rome Trader 2010 32387 dwt dely W Med prompt trip redel AG/India \$11,000 daily - Cosmotrade

Rosco Poplar 2008 82331 dwt dely aps US Gulf 25/30 Sep trip Singapore-Japan close to \$16,000 daily plus \$600,000 bb - Hyundai Glovis

SAM Jaguar 2013 57453 dwt dely Gresik 12/13 Sep trip via Indonesia redel Thailand \$13,000 daily - cnr

Saronic Champion 2011 93115 dwt dely Wilhelmshaven 11/14 Sep 2 laden legs via Baltic redel Skaw-North Spain \$13,500 daily - Atlantic Coal & Bulk

SBI Sousta 2016 81175 dwt dely Haldia 14/16 Sep trip via ECSA redel SE Asia \$13,250 daily - Oldendorff

Sea Express 2012 79252 dwt dely psg Cape of Good Hope prompt trip via Orinoco River redel Singapore-Japan \$12,000 daily + \$400,000 bb - Sinoeast

Sea Peace D 2000 46786 dwt dely Santos 15/20 Sep trip via Yemen redel Port Said \$12,750 daily - Medmar

Sea Trellis 2012 79501 dwt dely Hong Kong 14/15 Sep trip via Indonesia redel Singapore-Japan \$12,500 daily - cnr

Seaforce 2015 181098 dwt dely Beilun spot trip via Saldanha Bay redel Singapore-Japan \$21,200 daily - Hanaro

Shandong Hai Sheng 2011 56532 dwt dely Kandla 09/11 Sep trip via WC India redel Persian Gulf \$11,000 daily - cnr

Tasmania Olam relet 2001 75413 dwt dely aps EC South America 20/30 Sep trip Skaw-Passero \$14,750 daily - Cofco

Tiger Zhejiang 2015 63488 dwt dely Canakkale prompt trip via Black Sea redel Singapore-Japan \$19,500 daily - Cofco

Topaz Halo 2011 56013 dwt dely Chenjiagang prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore \$12,000 daily - Eastern Ocean

Triton Hawk 2010 78802 dwt dely Singapore 13 Sep trip via west Australia redel Singapore-Japan \$14,750 daily - Hyundai Glovis

Ultra Fitz Roy 2016 37918 dwt dely Bourgas prompt trip redel US Gulf \$8,000 daily - BAI



Ultra Leticia 2015 61288 dwt dely Pascagoula prompt trip redel VDC \$13,500 daily - Oldendorff

Venture Pearl 2012 55639 dwt dely Guangzhou prompt trip redel Red Sea intention sugar \$10,500 daily - cnr

Venus Bay 2012 30003 dwt dely Paranagua 09/12 Sep trip redel Continent-Mediterranean approx \$10,000 daily - cnr

Venus Halo 2012 55848 dwt dely Rotterdam prompt trip redel Turkey intention scrap \$10,000 daily - EMR

Western Tosca 2013 37194 dwt dely Hamburg prompt trip redel EC South America \$6,500 daily - Pacific Basin

(2) 期租租船摘录

Athinoula 2012 82177 dwt dely Sual 05/15 Sep 3 years trading redel worldwide \$9,500 daily floor plus 50/50 profit share - Starboard

Four Butterfly 2011 34423 dwt dely E C South America prompt 4/6 months trading redel Atlantic \$9,150 daily - Cargill

Medi Chiba 2016 81400 dwt dely Taranto 04 Sep approx. 12 months redel worldwide \$13,500 daily - Al Ghurair

Navios Ulysses 2007 55728 dwt dely Kosichang prompt 4/6 months redel worldwide \$10,000 daily - Pacific Basin

Pacific Bright 2013 56512 dwt dely Dangjin 12/13 Sep 5/7 months trading redel worldwide \$10,500 daily - cnr

SBI Athena 2015 63235 dwt dely Marmara prompt 7/9 months trading redel Atlantic \$11,500 daily - Ellery Shiptrade

Spirit of Seatrek 2015 63132 dwt dely Chittagong prompt 3/5 months trading redel worldwide \$11,500 daily - cnr

Star Athena 2012 57809 dwt dely Norway prompt 3/5 months trading redel Atlantic \$10,750 daily - Western Bulk Carriers

Tiger East 2012 76213 dwt dely Aughinish spot 6/8 months redel worldwide \$12,750 daily - Ausca Shipping

Xin Chang Hai 2017 179200 dwt dely Tianjin 12/14 Sep 4/6 months trading redel worldwide \$17,700 daily - Bunge



4. 航运市场动态

【大船战略推动三大联盟运力飙升】

根据 Alphaliner 最近一份分析报告显示，三大联盟将在未来两年内交付大量大型集装箱船，其运力也将得到极大提升。

Alphaliner 分析指出，大量被交付的集装箱船将主要被投放到亚欧航线上，而一些小型船只将会被投放到亚洲-北美、中东、拉美和非洲等航线上。

据一项数据显示，目前世界在建的 1 万 Teu 至 2.5 万 Teu 的大船已有 58 艘，而到 2018 年，这一数字将升至 73。

而在三大联盟中，海洋联盟的大型船舶数量是最多的，到 2018 年将会有 25 艘 2 万 Teu 以上的大型集装箱船。根据 IHS Markit Maritime & trade 公布的数据显示，今年海洋联盟将有 17 艘大型船舶交付，总运力超过 35 万 Teu，全部投放在亚欧航线上。

根据 IHS Markit Orderbook 的数据显示，海洋联盟总运力最多，为 110 万 Teu；其次是 2M 联盟和 THE 联盟，其运力为 492862Teu 和 313939Teu。

Alphaliner 指出，到 2019 年底，将有 105 艘超大型集装箱船投放在亚欧航线上，其中包括现有的 59 艘超大型集装箱船和 46 艘待交付的大型集装箱船。根据这种情况，只要亚欧航线贸易需求保持强劲，集装箱班轮公司也保持同样的增长速度，那么运力的增长就是可控的。据统计，今年上半年，集装箱货运量增长了 5%，而运力却只增长了 1.8%。

Alphaliner 表示，大船战略驱动了三大联盟的运力飙升。

来源：搜航网

【超大型船成集装箱船市场潜在隐患】

在过去的一年里，新的联盟、结构变化和积极的经济趋势扭转了航运市场，使集装箱航运公司终于摆脱亏损深渊。然而，尽管长期租价在某些情况下已经同比大幅上涨，但超大型集装箱船依然是市场潜在的巨大隐患，未来市场情况仍具有不确定性。

集运业资讯机构 Xeneta 首席执行官 Patrik Berglund 认为，集装箱船行业复苏正在继续，2016 年韩进海运破产，全球前 20 大集运公司共计亏损 50 亿美元，2017 年将会是一个丰收年。



Patrik Berglund 表示，马士基最近发布的 2017 年第二季度财报提供了一个有趣的信息，集运市场运费上涨导致全行业收益增长了 8.4%，接近 100 亿美元。与此同时，赫伯罗特今年的盈利预计将增长 3 倍。

自 2016 年集运业处于历史低点以来，集运运价已持续上涨。去年 5 月，中国主要港口到北欧航线的平均运价为 655 美元/FEU，今年 5 月为 1438 美元/FEU，同比增长 120%，而现在已经上升至 1618 美元/FEU。同时，美国集装箱港口码头比以前更加繁忙，仅本月处理了预计 175 万 TEU，为历史以来最高纪录。尽管美国总统特朗普的“美国优先”理论对太平洋的合作伙伴关系造成不确定性，但美国的集装箱进口实际上似乎出现增长。

Berglund 表示，强劲的消费需求，行业联盟重组（90%的集装箱航运均由三大联盟 THE Alliance、OCEAN 和 2M 主导），以及韩进海运的破产都有助于集运公司提高船队利用率，但是仍存在不确定性。而且，集运业可能会无意中破坏自己的成功计划。

Xeneta 仍然对 2017 年接下来的时间内持乐观态度，但长期而言市场情况将会变得更加复杂，其中存在的一个巨大的问题是超大型集装箱船运力的增加。未来两年，亚欧线上部署的超大型集装箱船运力将达到 78 艘，该航线运力增长超过 23%。

超大型集装箱船队的规模经济效益和优化运输成本有明显的意义，但是当这么多运力注入，需要巨大的市场需求才能消化。18000TEU 集装箱船需要至少 91%的利用率，才能达到大型船舶节约成本的效果。即使亚欧线运输量大，但是船舶低利用率会拉低平均运价，不可避免对整体运价造成影响。

因此，目前集运业面临一个潜在的巨大隐患，集运联盟之间的各成员都在互相追逐，试图通过超大型集装箱船获利，这样将会向市场注入大量的新运力，逆转目前的市场走势。

来源：国际船舶网

【航运市场的“战争”已经开始了】

继达飞轮船在中国船厂下单订造多至 9 艘 2.2 万 TEU 型船后不久，又有消息传出，地中海航运确定将在韩国船厂下单订造 11 艘 2.2 万 TEU 型船。有消息表示，地中海航运还考虑将其现有的一些 1.4 万 TEU 型船加长，改装为 1.7 万 TEU 型船。总之，看来在 2018 年和 2019 年市场将迎来一个超大型船投入使用的高潮，于是“运力过剩”又将成为重点议题。当然，这些年“运力过剩”始终是行业的焦点，不过在近一年的市场复苏时期，人们的视线刚刚有机会从此处移开一会。

一方面，业界把这两批订单看做是市场复苏的确证；另一方面，也担忧这是新一轮运力过剩的开端。在这批新船陆续交付的 2018 年、2019 年，集运市场将引来更残酷的厮杀，这几乎是毫无疑问的事。不过，这次参与的企业少了，阵营更大了，激烈程度也相应会更甚。这是新的市场格局背景上，各巨头进



行的正面搏杀。

从经营角度看，在市场迅速回暖而新船造价依然处于低谷的时期，不投资订造新船显然会错失建立成本优势的良机。按目前这批 2.2 万 TEU 型船造价每艘约 1.4 亿美元计算，平均单箱运力造价不到 6500 美元。而马士基航运在 2012 年订造全球首艘 1.8 万 TEU 型船价格达 1.8 亿美元，单箱造价 1 万美元。中海集运在 2015 年订造 6 艘 2.1 万 TEU 型船的单箱造价为 6667 美元。达飞轮船此前在中国船厂的 2.2 万 TEU 型船造价甚至比中海集运 2.1 万 TEU 型船的价格还低。另一方面，船舶建造的管理、资金、物料、人工、技术和专利等成本支出有相对固定的要求，不可能无限制下滑。所以，“目前超大型集装箱船的建造价格正处在历史地位”，这样的判断应该是成立的。

市场竞争，本质上是成本的竞争，或者全面一点说是同等服务水平上的成本竞争。基于此，在船价稳定前提下，按市场趋势，会出现更多大船订单。

至于业界担忧的“运力过剩”，按市场竞争的原理，完全可以看作是竞争手段，而不仅是令人“厌烦”的市场状态。在全球金融危机发生至今的这些年，业界应该已经能够认识到，“运力过剩”是竞争性市场的常态，“运力平衡”才是不正常的状态，它或者是高度垄断的市场状态或者干脆就是假想的市场状态。“运力过剩”既是企业竞争的手段，也是市场进行淘汰的动力。

航运研究机构近日统计数据显示，从今年下半年到明年下半年，预计新增 11.5% 的集装箱船运力进入亚欧集装箱运输航线。同时，与今年下半年相比，2019 年下半年 2M 的运力将增长 3.2%；THE 将增长 11.9%；海洋联盟将增长 24.6%。鉴于需求仅增长 5%，亚欧线在不减少每周服务航次的情况下，不大可能消化额外增长的运力。然而，最终究竟谁的航线关闭？谁被“平衡”掉？“战争”已经开始了。造船，造超级巨轮，是为“战争”打造“武器”。

来源：航运交易公报

【运力过剩 VLCC 运价持续下降】

据路透社报道，船舶经纪人表示，由于飓风天气因素导致市场供应中断，使得市场上可用运力过剩，亚洲主要航线 VLCC 运价下跌。

哈维飓风风暴导致美国四分之一的炼油厂中断运营。经纪人表示，9 月上旬中东地区的货运租约较少，导致船舶运力持续承压。

其中，中东-亚洲航线的 VLCC 租价下跌至 W36 左右。新加坡 VLCC 经纪人表示，就 VLCC 而言，目前市场上尚未出现较大的冲击效应，但是未来会有一些持久影响。

船东和经纪人期望货主租用其他替代船舶用于装卸货，来取代受飓风影响中断服务的油船（船型 船厂买卖）。预计欧洲地区的 VLCC 将在近期内获得租约，



从而抵消港口延误产生的不利影响，这将使其他地区的 VLCC 运力收紧，从而支持该型船的运价。

上周，用于运载汽油和喷气燃料等货物的成品油船作为 VLCC 的替代船型获得租约，其运价有所提升。丹麦油船船东 Hafnia Management 的副总裁 Peter Kolding 表示，上周四 MR 成品油船跨大西洋航线的运价上涨至 22000-23000 美元/天。

经纪人表示，由于市场上目前有足够多的可用运力，因此货主不急于签订船舶租约。预计 1-2 个月后中东地区运价将有所改善，但必须等到 11 月之后。

据了解，上周西非地区 VLCC 运价同样下降。油船船东 Frontline 首席执行官 Robert Macleod 认为，长期来看，油船前景将取决于拆解的船舶数量。他表示，现货市场运价和废钢船价值同比增长 50% 的结合似乎是淘汰船舶的最佳催化剂，拆船绝对是影响油船市场发展的主要因素。因此，随着老龄船舶持续退出市场，石油需求持续增长，2018 年油运市场将开始收紧。

路透社数据显示，中东-日本航线 VLCC 运价指数上周从 W39.5 下跌至 W38.75。西非-中国航线该型船运价指数上周四从 W47.75 从跌至 W46.25。

同时，东南亚-澳大利亚东海岸 8 万吨级阿芙拉型油船运价指数从 W87 上升至 W87.75。

来源：国际船舶网

5. 船舶市场动态

【平均每月涨 100 万美金，二手船市场现火热势头】

最近有媒体报道称航运业干散货板块已经全面复苏。全不全面，笔者不敢确定，未来走势怎样，笔者也不敢妄议。

但是不管是从从业人士反馈、分析机构数据、船东/经营人财务报告、船厂实际接单情况、媒体等反馈的信息，运费市场的真实情况，还是从全球经济、贸易层面所反应的数据来看，整体来说，经历过去年航运极寒期，除开液散板块，航运业其他领域板块（尤其是干散+集装箱）似乎正处于缓慢复苏的良好阶段。

而在这样的乐观下，二手船舶市场上船价也出现大幅上涨甚至是暴涨的局面。

近日，背后有私募公司 Hahn & Co 支持韩国 H-Line Shipping 为了更新船队，就购进了两艘 2010 年建造的 Capesize 散货船，购买价格创下了今年最高



水平，短短半年多的时间上涨了约 900 万美金，几乎是一月上涨 100 万美金+的节奏。

据经纪人消息，H-Line 近日分别从 JP Morgan 旗下的资产管理公司 JP Morgan Global Maritime 和另一家航运公司 Chang Myung Shipping 手上购入一艘名为 True Frontier 和另一艘名为 C Discovery 的 CAPE。

True Frontier，韩国三湖建造，曾用名 Hanjin Fos，N Fos，JP Morgan 于今年 2 月已经破产的韩进海运债权人手上购得。

JP Morgan 当时购买的价格为大约 2050 万美金，转眼过去半年多，本次 JP Morgan 转手，H-Line 购买价格为大约 2975 万美金。不考虑其他费用（船舶维护保养，手续，佣金等），相当于 JP 本次左手进右手出的该笔交易大约净赚了 900 万美金，平均一个月上涨 100 万美金+。其实 Songa Bulk 在 6 月就以 2885 万美元收购 180,700-dwt Golden Opus，这个价格在当时创下 2017 年最高记录。

而据经纪人消息，目前市场上有越来越多的船东打算购买散货船，这个价格很合理。

H-Line 由私募资金支持，近两年来一直在致力于收购韩进海运以及现代商船旗下的干散以及 LNG 船舶。而目前该公司主要运营的船舶为 CAPE 以上的大型散货船以及 LNG 船舶。根据其官网显示，该公司目前运营着 43 艘干散船，包括 30 万吨级的 HL TUBARAO/BRAZIL 两轮。LNG 部门拥有 4 艘 LNG 船舶，包括世界第一艘薄膜型 LNG 船 HANJIN PYEONGTAEK 轮。

而上述 H-Line 购买两艘船舶中的另外一艘名为 C Discovery 的散货船来自于 Chang Myung 海运公司，价格大约为 2800 万美金。由于 Chang Myung 此前曾一度陷入财政危机（详情可见早期报道：→唉，韩进之后，又一海运公司申请破产保护。。。。），去年 9 月才得到债权人的同意进行重组，今年 2 月份才脱离法院接管，在卖掉 C Discovery 后，该公司船队数量将继续减少至 6 艘。

而 H-Line 在今年 5 月拆掉了一艘 92 年建造的 Frontier 和 8 月拆掉了另一艘 93 年建造的 HL Capetown 轮，再购进上述两船后，该公司的船队年龄结构将进一步得到改善。

《【火】海事法院网拍一货船，引 13061 人次在线围观，创新高》的新闻我们了解到，近日，上海海事法院在淘宝网司法拍卖平台上对“鸿祥 59”轮进行公开拍卖，吸引了 13061 人次围观。经过 143 轮激烈竞价，“鸿祥 59”轮以人民币 1275 万元的价格被上海一公司竞得，溢价率为 53.98%。

而根据最新的市场价格预测，目前 5 年船龄的 CAPE 价格也已经高达 3100 万美元。



可见，当前二手船舶的确处于一个上升态势，对于此前那些抄到“钻石底”船东/资本，近期实现个吧亿的小目标应该不成问题。

来源：信德海事

【LNG 船!中国最大民营船企的下一个收购目标】

扬子江船业发股筹资将目标瞄准了 LNG 船市场，考虑收购拥有 LNG 船技术的海外企业，从而提高其在 LNG 船市场的竞争力。

新加坡上市的扬子江船业上周宣布，将通过私募方式发行 1.37 亿股股票，以募集 2.09 亿新元（约合 1.538 亿美元）资金。配股将向机构和其他投资者发行，每股 1.53 新元。

扬子江船业表示，出售股票所得净收入的 50%将用于为新投资和业务扩张提供资金，当机会出现时通过并购、合资或战略联盟的方式拓展新业务。剩余一部分将用于公司日常资金周转等一般用途。

业内人士称，扬子江船业的下一个收购目标将是拥有 LNG 技术知识的海外企业，从而提高其在 LNG 市场的竞争力。

扬子江船业集团董事长任元林此前在接受媒体采访时曾表示，市场上依然存在着一些亮点，例如超大型矿砂船（VLOC）和小型 LNG 船等清洁能源船舶。今年第一季度，扬子江船业首次交付了 2 艘 LNG 船，未来，扬子江船业希望扩大在这类特种船建造市场的份额。

另外，星展银行（DBS）的分析师认为，筹措资金是合并及收购的前兆，预计扬子江船业将利用配股所募集的资金来收购扬子鑫福剩余 20%股份。

2010 年 11 月，扬子江船业购入鑫福船厂的 20%股份，并在之后几年将持股比例增至 80%。分析师称，截止 2017 年上半年，鑫福船厂净利润为 6 亿元（约合 9170 万美元），相当于扬子江船业集团利润的三分之一左右。

今年以来，扬子江船业订单不断。近期，扬子江船业获得了来自希腊船东 Angelakos Hellas 的 4 艘 82000 载重吨 Kamsarmax 型散货船订单，每艘造价约为 2400 万美元，新船将在 2019 年交付。截止上半年，扬子江船业集团接单量共计 19 艘、4.5 亿美元，目前手持订单量依然排名中国船企第一。

来源：国际船舶网



【119 艘！散货船订单暴增市场全面复苏！】

BDI 指数大涨，新船订单同比暴增，希腊油船船东进军散货船市场，中日韩船厂散货船订单全面开花，中国船厂揽获超过 80 艘散货船订单成为新造船市场最大赢家，所有的数据和消息都在证明这样一个事实——散货船市场已经全面复苏！

今年以来 BDI 延续回暖，BDI 指数一路走高，截至 9 月 6 日，BDI 报收 1215 点，相比年初值上涨 30%左右，相比去年 2 月初上涨四倍。

从 7 月初开始，好望角型船运价持续上涨，至 8 月中旬，已经突破 15300 美元/天时的盈亏平衡线。与此同时，受年初火爆的二手船市场影响，二手船资产价格上升和新造船价格下滑再次吸引了船东订造新船，4 月起，散货船新船订单量开始回升。

克拉克森数据统计显示，2017 年 1-8 月，全球散货船新签订单 119 艘，合计 12216923 载重吨，相比 2016 年同期的 46 艘，13189568 载重吨，艘数和载重吨分别同比上升 158.70%和下降 7.37%；而去年同期的 46 艘散货船订单中，淡水河谷在中国船企订造的 VLCC 就有 30 艘，艘数占 2016 年同期订单艘数的 65%左右，按载重吨几乎占了 90%，而这 30 艘为中国国有船企量身定做的超级大单实际不能反映市场趋势，如果刨去 30 艘 VLCC 订单，去年同期订单艘数和载重吨仅为 16 艘，1189568 载重吨，几乎只有今年的散货船订单的零头。由此看来，今年散货船订单的增长显然更能反映市场复苏的趋势。

希腊油船船东进军散货船市场，中国船厂成为最大赢家

据悉，希腊油船船东 Aegean Shipping Management 近日在舟山中远船务下单订造了 4+2+2 艘 82000 载重吨 Kamsarmax 型散货船，新船将从 2019 年下半年开始陆续交付。有消息称，这 8 艘船舶总价格预计在 2 亿美元左右。

Aegean 董事长 George Melissanidis 表示，Aegean 决定在此时投资进入散货船市场，是考虑船舶资产价格降至历史低点，并相信干散货航运领域将在未来两年持续地回升。

而就在这几天，日本船东日鲜海运（Nissen Kaiun）出手在日本国内船厂下单订造了共计 10 艘 85000 载重吨 Kamsarmax 型散货船，总价值 2.7 亿美元，新船将在 2019 年至 2020 年交付。消息人士称，这 10 艘 Kamsarmax 型散货船将交给数家日本船厂建造，其中包括常石造船和今治造船。

克拉克森数据统计显示，前 8 月全球散货船新签订单 119 艘，中日韩船厂全面开花，中国船厂揽获了中国船厂新签订单 84 艘，合计 8080463 载重吨，几乎超过全部订单的 70%，毫无疑问成为今年新造船市场的最大赢家。



全球经济复苏加快，BDI 指数延续上涨，德鲁里首席散货业分析师 Rahul Sharan 认为，“供需缺口持续收窄，让干散货航运市场前景一片光明。”

对于中国船厂而言，今年散货船订单“丰收”有望，终于可以安心过个好年了。

来源：cnss

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	316.50	0.5	↑	344.50	0		0.00			509.50	5.5	↑
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	341.00	9	↑	346.00	8	↑	0.00			0.00		
Panama	260.00	0		n/a			n/a			515.00	0	
Shanghai	343.00	0		0.00			0.00			0.00		
Singapore	337.00	0		369.00	-2	↓	510.00	6.5	↑	520.00	6.5	↑
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0	
Tokyo	360.00	5	↑	370.00	5	↑	0.00			585.00	-5	↓

来源：Bunker Ports News Worldwide

截止日期：

2017-09-09

◆ 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 33 周	第 32 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	2,550	2,550	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,400	2,400	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,100	2,100	0	0.0%	



油 轮						
船 型	载重吨	第 34 周	第 33 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	4,100	4,100	0	0.0%	
MR	52,000	3,400	3,400	0	0.0%	

截止日期: 2017-09-05

(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
5+5	TAK	318,000	DSME, S. Korea	2019	Hyundai Merchant Marine – S.Korean	8,350	
4	TAK	157,000	Hyundai Samho, S.Korea	2019	BoCom FL – Chinese	5,150	options declared
1	TAK	42,000	Samsung, S. Korea	2019	Sovcomflot – Russian	Undisclosed	Arc 7 ice class, shuttle tanker
10	BC	82,000	Japanese Yards	2019–2020	Nissen Kaiun – Japanese	2,700	Tier II
1	BC	82,000	Hantong, China	2019	Atlantica Shipping – Norwegian	2,400	against T/C to Suzano
2+1	GC/MPP	62,000	COSCO Dalian, China	2019	COSCO – Chinese	3,350	pulp carrier
4	CV	1,900 teu	Tsuneishi Cebu, Philippines	2019–2020	Mitsui & Co – Japanese	Undisclosed	
1	FSRU	180,000 cbm	Hyundai, S. Korea	2019	Swan Energy – Indian	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
TEAMWORTH NO. 2	BC	22,631		2012	China	490	Chinese	*auction sale, laid up
TEAMWORTH NO. 1	BC	22,733		2011	China	490	Chinese	
GLORY MARUGAME	BC	28,343		2008	Japan	790	Starmarine - Greek	
ZARECHENSK	BC	31,800		2009	China	660	AB maritime - Greek	***at auction, both vessels are lying Gibraltar
BRASSCHAAT	BC	31,800		2009	China	675	AB maritime - Greek	
JUPITER CHARM	BC	32,449		2010	China	810	Greek	
ARISTO RIVER	BC	33,532		2005	Japan	780	Greek	
SEA MELODY	BC	34,468		2010	S. Korea	1,050	Undisclosed	
TRADING FABRIZIA	BC	35,000		2011	S. Korea	920	Undisclosed	vessel was arrested by creditors in Jamaica where she was laid up since December 2016
THOMAS C	BC	34,372		2011	S. Korea	5,500	Undisclosed	en bloc
ORIANA C	BC	35,000		2011	S. Korea	5,500	Undisclosed	
TATE J	BC	35,000		2011	S. Korea	5,500	Undisclosed	
AMANDA C	BC	35,000		2012	S. Korea	5,500	Undisclosed	
VYRITSA	BC	35,314		2010	China	750	Undisclosed	**at auction
KOVDOR	BC	35,315		2010	China	750	Undisclosed	
LUCKY BEST	BC	45,675		1996	Japan	370	Chinese	
WORLDERA-2	BC	48,907		2001	Netherlands	770	Chinese	
AVOCET	BC	53,462		2010	China	1,000	South East Asian	
CMB CORALIE	BC	53,463		2009	China	930	Undisclosed	
NORD GLORY	BC	55,657		2010	Japan	1,450	Undisclosed	
POSEIDON SW	BC	55,688		2008	Japan	1,300	Greek	
STAR JING	BC	63,562		2013	China	1,480	Raffles or Wilmar - Singaporean	en bloc each*, distress/bank sale
STAR VIVIAN	BC	63,562		2013	China	1,480	Raffles or Wilmar - Singaporean	
HARIS ATHINA	BC	74,786		2001	China	750	Chinese	she was purchased by Sellers as "SONOMA" for just \$4.3 mill back in October last year
OCEAN SAKURA	BC	76,596		2007	Japan	1,375	Greek	
NAVIOS ALTAIR	BC	83,000		2006	Japan	1,450	Greek	



全一海运有限公司



TRUE FRONTIER	BC	179,294	2010	S. Korea	2,975	H-Line Shipping - S. Korean	she was purchased by Sellers as "N FOS" back in February this year for just \$20.5 mill
CARTIGNY	BC	182,651	2016	Japan	4,475	British	
CHEVRIER	BC	182,651	2016	Japan	4,475	British	en bloc each*

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
GEESKE	CV	13,727	1,118	2005	China	483	Jens & Waller Reederei - German	
URSULA	CV	23,064	1,728	1997	Poland	350	OEL - Indian	
KOTA FAJAR	CV	28,879	2,135	1999	Japan	420	Chinese	
CPO SAVANNAH	CV	51,701	4,255	2009	S. Korea	1,000	Undisclosed	
PINLON STAR	CV	54,282	4,380	2010	S. Korea	1,300	An Sheng Shipping - Chinese	

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
MEGAH DELAPAN	GC	12,161		2009	Japan	460	Undisclosed	
ATLANTIC ZEUS	GC	12,990		2012	Japan	570	Dalian Ninyang - Chinese	basis ss/dd passed

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
KING EMERALD	TAK	38,850		2004	China	710	Undisclosed	
VEGA	TAK	46,217		1999	S. Korea	650	Undisclosed	
JILL JACOB	TAK	72,908		2003	S. Korea	1,000	Coral Shipping - Greek	en bloc each, old sale
TANJA JACOB	TAK	73,004		2003	S. Korea	1,000	Coral Shipping - Greek	
NEPTUNE VOYAGER	TAK	104,875		2003	S. Korea	1,000	Undisclosed	
NICHINORI	TAK	298,414		2002	Japan	2,100	Sinokor - S. Korean	

◆ 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
VINALINES TRADER	BC	69,614	9,706	1996	Japan	390	as is Vietnam
JENWIN III	GC	8,844	2,474	1981	Japan	345	
B. P. P. 25	TAK	2,391	1,022	1979	Japan	310	
STOC	TAK	19,990	6,540	1984	Norway	371	



全一海运有限公司



Q. T. ONE	TAK	38,864	9,544	1987	S. Korea	371
PP 2	TAK/GAS	1,123	895	1985	Japan	310

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
RAINBOW	BC	42,529	9,016	1994	Japan	undisclosed	
APL CORAL	CV	64,145	22,965	1998	S. Korea	420	for guaranteed green recycling
ALORS	TAK	45,999	10,766	1991	Spain	405	as is Fujairah, U.A.E.
SIRUS 4	TAK	47,059	8,785	1992	S. Korea	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
KEROS WARRIOR	BC	103,368	19,346	200	Poland	393	as is Singapore
MSC FLORIDA	CV	58,286	21,436	2005	Poland	415	as is Pt Said

◆ 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
2017-09-08	650.32	780.13	5.984	83.337	849.3	64.851	878.16	197.45	17390.0
2017-09-07	652.69	778.41	5.9762	83.413	851.54	64.841	878.93	196.12	17348.0
2017-09-06	653.11	778.57	6.0119	83.461	851.41	65.161	881.48	197.73	17325.0
2017-09-05	653.7	776.1	5.9442	83.54	843.06	65.438	885.57	198.59	17330.0
2017-09-04	656.68	780.24	5.9767	83.92	850.96	65.04	878.32	197.23	17144.0
2017-09-01	659.09	784.77	5.9845	84.226	852.28	64.81	880.9	197.36	17059.0
2017-08-31	660.1	785.25	5.978	84.358	852.77	64.666	886.68	197.14	17032.0
2017-08-30	661.02	791.43	6.0248	84.474	854.16	64.536	890.64	196.55	17025.0
2017-08-29	662.93	793.33	6.0961	84.735	857.06	64.365	884.19	197.42	16959.0
2017-08-28	663.53	793.02	6.0725	84.823	856.13	64.349	882.38	196.14	16918.0

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
2017-09-08	美元	1.17722	1.195	1.23611	1.27178	1.31033	1.44767	1.69511
2017-09-05	美元	1.17778	1.19667	1.23111	1.275	1.31722	1.455	1.71456
2017-09-01	美元	1.17722	1.20056	1.23056	1.27389	1.31611	1.45333	1.71178
2017-08-31	美元	1.17556	1.20167	1.23167	1.27556	1.31778	1.45389	1.71344
2017-08-30	美元	1.17778	1.20167	1.23722	1.27556	1.31611	1.45333	1.71178
2017-08-29	美元	1.17833	1.20167	1.23889	1.27556	1.31694	1.45167	1.714
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
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