

Ship Marketing Research

主管：中国船舶工业集团公司

第 14 期（总第 184 期）

主办：中国船舶工业市场研究中心

2008 年 9 月 12 日

本期要目

化学品船市场发展现状及趋势·····	1
1 航运市场表现不佳·····	1
2 船队规模稳步增长·····	2
3 新造船市场情况·····	4
4 市场前景预测·····	7
全球经济下滑影响造船市场·····	9
韩国船企在油船建造市场优势显著·····	11
船市背景·····	13

中国船舶工业市场研究中心(Chshmar Center) 100081 北京 8125 信箱 学院南路 70 号

电话：(010) 62183612 62185024

传真：(010) 62174069

E-mail: chshmar@vip.sina.com

化学品船市场发展现状及趋势

1 航运市场表现不佳

自从 2003 年以来,由于“中国因素”的作用,化学品船市场持续繁荣;2007 年化学品船的盈利水平更是超过预期,达到近年来的峰值。但进入 2008 年,主要化学品运营商面对高船价、高油价和运营成本的不断上升,盈利水平较上年显著下降。一季度,Stolt-Nielsen, Odfjell 和 Eitzen Chemical 等主要的化学品运营商的利润严重缩水。其中,亚洲区域内的情况更为糟糕,由于大量新的涂层船已经投入运营,现租费率和期租费率已降至较低的水平。

2007 年 4 月份,休斯顿—远东 10000 吨化学品船的现租费率一度涨至 75000 美元/吨,较上年同期增长 49%,但 2008 年 4 月降至 61875 美元/吨,降幅达 17.5%,但 7—8 月份,在货运量增多的情况下,运费有所回升。

化学品船航运市场下跌主要的原因是:

第一,船员和管理等运营成本上升。今年以来,船员成本和管理等运营成本增长 70%,而运费几乎维持不变,导致利润下降,一些单壳船船东几乎是负债经营。

化学品船大多运输危险品,这就需要具有较高专业水平并具备油罐清洗经验的船员。由于工种的特殊性,化学品船的船员正在不断减少,比较其他船型更为短缺,工资也比其他船种高。据日本航运公司分析,2008 年从事远洋化学品运输的船员工资的支出比 2006 年高出 50%。

第二,燃油价格不断攀升。持续攀升的油价吞噬着化学品船运营商的利润。

高燃油费用威胁着船东,老旧船舶的营运成本高,燃油效率低,因此化学品船船东开始出售旧船。比如,Stolt-Nielsen 日前将 1978 年建造的 3 万吨的船卖给一家印度公司。

第三，船价高企。造船原材料（如不锈钢）价格的大幅上涨促使造船成本激增。年初以来，船价（尤其是不锈钢化学品船价格）持续攀升，短期看，船价的刚性上涨的局面不会改变。高企的船价影响了船东订船的积极性。

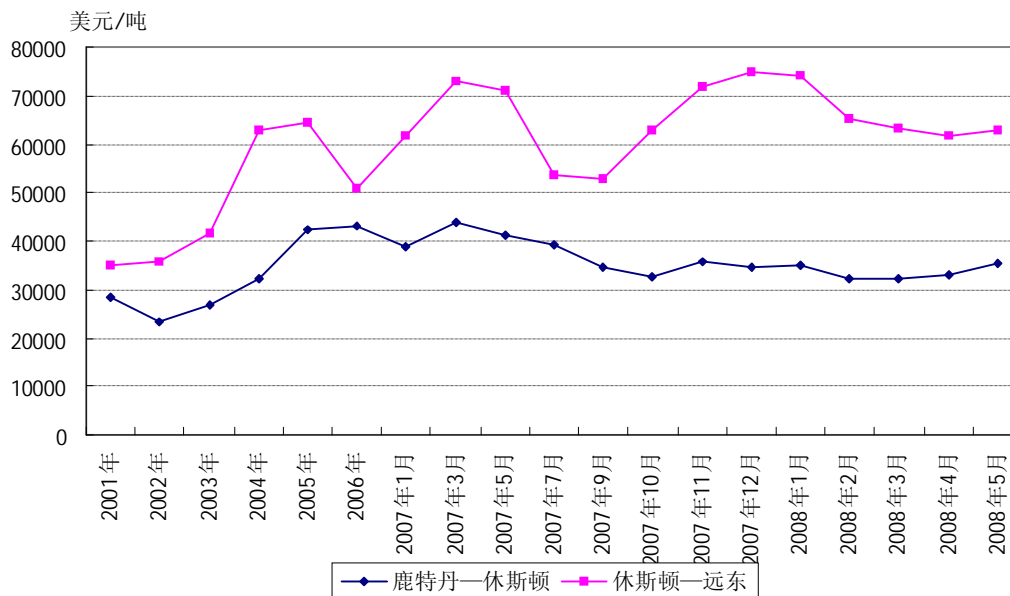


图 1 10000 吨化学品船现租费率

2 船队规模稳步增长

据克拉克松统计，截至 2008 年 6 月初，世界化学品船船队总吨位为 2971 艘，3460 万载重吨。2003 年以来，世界化学品船船队无论从规模上看，还是从发展速度上看，基本呈稳步上升态势。2004 年增长率为 7.8%，2005 年增长率为 10.4%，2006 年增长率为 9.2%，2007 年增长率为 8.8%。化学品船运力已经从 2003 年的 2180 万载重吨升至目前的 3460 万载重吨；另外，还有 1810 万载重吨的手持订单，相当于目前船队的 52.2%，市场面临运力过剩的压力。

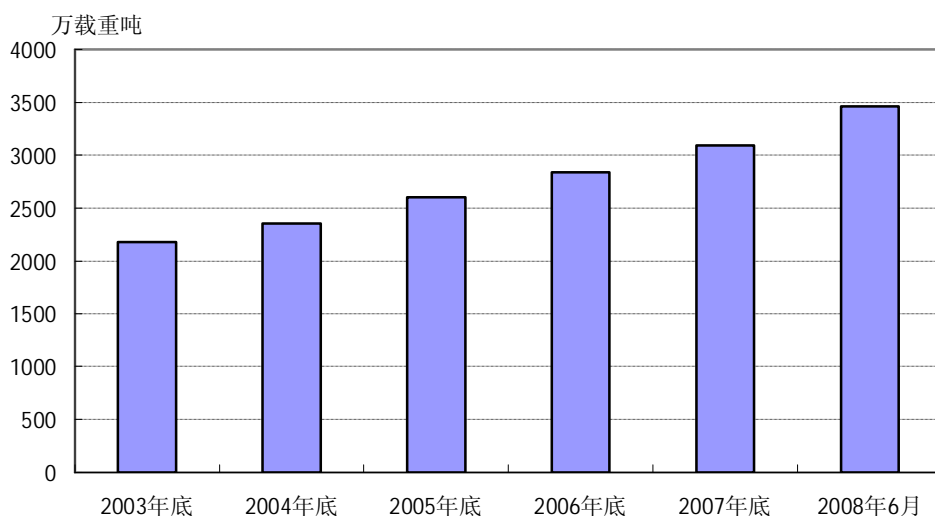


图 2 2003—2007 年化学品船船队发展

就船龄结构看，迄今为止，4 年以下的较新的化学品船和 20 年以上船龄的化学品船占多数；呈两头大、中间小的状态。

表 1 化学品船船队船龄结构

船龄（年）	艘数					载重吨				
	20+	15—19	10—14	5—9	0—4	20+	15—19	10—14	5—9	0—4
1 万 dwt 以下	37.9%	15.4%	12.9%	12.9%	20.9%	33%	14%	13%	16%	24%
1~6 万 dwt	15.7%	5.3%	10.4%	20.9%	47.7%	14.7%	4.5%	10%	21.4%	49.4%

1 万吨以下的化学品船船龄超过 20 年的有 528 艘，占万吨以下船舶总运力的 38%，比重较大。1~6 万载重吨的化学品船中，20 年以上船龄的有 249 艘，占 15.7%；4 年以下的化学品船有 759 艘，占 47.7%。

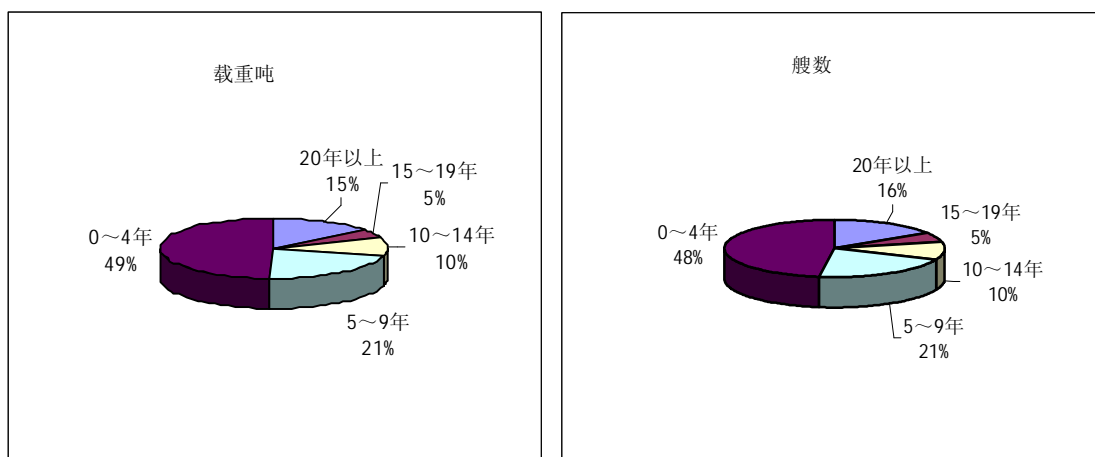


图 3 1~6 万载重吨化学品船船龄结构

一般来说，化学品船运营期限为 20~25 年。世界主要的化学品船运营商 Stolt-Nielsen 和 Odfjell 拥有很多建于 20 世纪 70 年代和 80 年代初的化学品船。今年年初以来，主要的运营商也都加快了淘汰老旧船舶的速度。Stolt-Nielsen 已经将其 1979 年建造的 37075 载重吨的化学品船以每轻吨 550 美元的价格卖给拆船厂；Odfjell 公司在年初也将一艘 27950 载重吨的船舶拆解。今后老旧化学品船的淘汰将会增多。

3 新造船市场情况

3.1 新船成交量回落

2005 年以来，化学品船新船需求强劲增长，2007 年 1~6 万载重吨化学品船新船订单量达 364 艘、800 万载重吨，创下历史最高记录。2008 年 1~5 月，1~6 万载重吨化学品船成交量为 49 艘、205 万载重吨，同比下降 58%。

订造量减少的直接原因是：2007 年以来，由于原材料价格持续飙升，船厂无法给出报价，很多合同无法落实，船东订船活动停滞。高企的船价加上运营成本的提高，致使船东的利润被侵蚀，订船积极性下降。其中，不锈钢化学品船受到的影响最大，不锈钢价格从 2005 年开始上涨，目前达到了 100 万日元/吨。

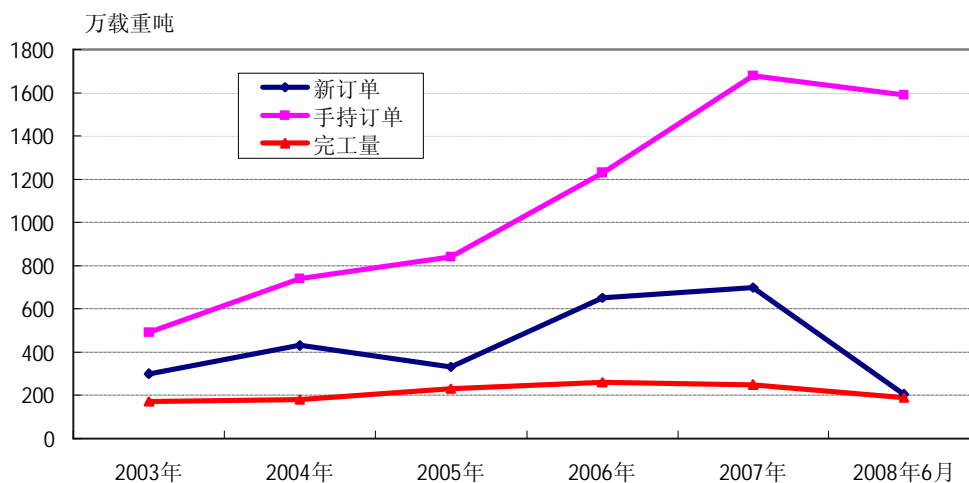


图 4 2003 年~2008 年 1~6 万载重吨化学品船建造情况

3.2 新船价格持续攀升

2007 年以来,受船用钢板紧缺、原材料上涨等因素的影响,所有新船价格都大幅上涨。在 1995~1998 年的订购热潮中,1.9 万载重吨的化学品船大约 2100 万~2200 万美元,现在已涨至 3000~3500 万美元。

不久前,STX 造船接获了来自台湾台塑航运公司订造的 2 艘 5.1 万载重吨的化学品船,单船价格 5250 万美元。7 月初,挪威船东 Westfal-Larsen 在现代尾浦订造了 2 艘 4.6 万吨 IMD II 类化学品船,预计每艘船 5800 万美元,创历史新高。

不锈钢化学品船价格涨幅更为明显。3 万载重吨不锈钢化学品船的运输效率最高,但由于建造不锈钢船的船厂数量有限(比如在中国,涂层化学品船的建造厂家数量越来越多,但又很少涉足建造不锈钢化学品船),而不锈钢价格飞涨导致这种船型价格上涨过快,近期船价不会下降。

3.3 建造船厂增多

近几年化学品船稳定攀升的市场及不断创出新高的价格,吸引众多船厂的青睐。目前有 7 个国家的船厂有建造化学品船的能力,交船期已排至

2012 年。就目前手持订单情况看，韩、中、日依然主导着化学品船造船市场。韩国船厂优势愈发明显，按载重吨计，占订单总数的 53%、479 艘、1464 万载重吨。其中，现代尾浦分享了市场中最大的份额。

总体而言，韩国中小型船厂仍主要侧重涂层化学品船的建造，而且能够提供较早的交船期，但部分船企开始也有计划的承接一些不锈钢化学品船订单。

日本是不锈钢化学品船的主要建造国，如北日本造船近几年主要承接不锈钢化学品船。但 2007 年以来，由于不锈钢价格持续飙升，日本很多擅长建造不锈钢化学品船的船厂开始转而建造特涂化学品船。传统的建造建造化学品船的船厂主要包括新来岛造船、北日本造船、福冈船厂、臼杵船厂、桧垣造船厂、栗之浦船坞公司和三浦造船，这些船厂建造的化学品船均在 3 万载重吨以下。

中国和土耳其近年新建船厂纷纷涉足化学品船，尤其是万吨以下化学品船的建造。以土耳其为例，在目前的手持订单中，超过 60% 的船舶是化学品船，如 Eregli 船厂、Soli 船厂和 Celiktekne 船厂都以建造小型化学品船闻名。但土耳其建造化学品船也存在一些问题，因为许多船厂并没有进行有效的市场分析便盲目投资；土耳其许多船东订造化学品船都是投机性的，存在较大的市场风险。

中国船厂方面，建造化学品船的船厂中实力较强的包括广船国际、川东船厂和青山船厂。但近年承造化学品船的船厂逐年增多，新兴的地方船厂如江洲船厂、南通明德船厂、山东乳山船厂、浙江可进船厂、辽宁宏冠、新顺船业、福建圣龙船厂、鼎衡船业和泰州三福开始涉足化学品船的建造，但多以万吨以下的船舶为主。这是地方船厂开始向高附加值船迈进的主要标志。

此外，俄罗斯、克罗地亚和越南等国的船厂也承接了少量订单，但市场竞争力并不显著。

尽管化学品船价格昂贵，建造利润丰厚，吸引大量船厂进入化学品船

领域,但同时化学品船也具有较高的建造技术难度和复杂度,建造风险也考验着毫无建造经验的新建船厂。

4 市场前景预测

如前所述,化学品船在 2007 年达到了近年来发展的峰值。今年以来,由于有大量化学品船完工交付导致运力增长过快,再加上燃油价格和运营成本高企,使得化学品船市场今年年初以来表现不佳。

在运力增长方面,如果 30 年船龄的化学品船能按时淘汰,2008 年约有 193 艘退出市场。2008 年船队增长率将达到 12% (2007 年为 11%)。考虑到去年交船脱期的问题,船队增长率将达到 17%,运力增长超过需求增幅,对今、明两年的市场费率产生巨大压力。

DVB 预计,2008 年将有 300 万载重吨符合化学品船分类规则的成品油船交付。如果成品油船运输市场不能消化日益增长的运力,将面临过剩压力,只能被投入远东不断扩大的化学品运输区际市场,那么化学品船市场的风险将会加大。

但市场下滑的同时也孕育着一些积极的因素,如果这些因素能够发挥作用,化学品船市场将会保持稳定。

首先,欧盟和国际海事组织的法规可能对未来几年化学品船供需平衡产生有利影响。IMD 修订的海事规则规定于 2007 年 1 月开始强制要求运输棕榈油和植物油要使用 IMD II 类船,这样,约 570 万载重吨船舶将退出市场或改变用途,修正后的规则将会刺激 IMD II 类船的需求。尽管有成品油船能够运输 IMD II/III 类货物,但即使这些船都用来运输棕榈油和乙醇,供给紧张依然不可避免。

按照 IMD 的规定,单壳船将被逐步淘汰,再加上老龄船舶的按时淘汰,运力压力不会像现在认为的那样大。

其次,化学品运距变长,能吸纳部分运力。近年来,中东地区持续增加炼油能力,预计化学品出口量将从今年的 2500 万吨增加至 2011 年的 4000 万吨。从中东出发的化学品可能被运送至亚洲和欧洲,运距变长,有

助于吸收化学品船市场的运力。

第三，亚洲区域内的进出口将是支撑今后几年化学品船航运市场上升的主要增长点。尤其是迅速扩张的中国市场。此外，印度化学品船的需求也显著增长。因此，未来市场依赖于亚洲和拉美市场产品生产能力的建设上，传统的市场如美国和欧洲的增长能力有限。**2007** 年化学品海上贸易量为 **1.5** 亿吨，同比增长 **15%**。**2010** 年世界化学品海运量将达到 **1.63** 亿吨。

第四，生物燃料可能是另一个较大的市场。从去年开始，从南美出口的乙醇已经大大的增加。椰子油、棕榈油和喷气燃料都有巨大潜力，从南美和东南亚的生产国到欧洲和美国的消费地，这种远距离的运输需要更多的船舶。劳氏船级社分析认为，到 **2030** 年生物燃料运输需要 **400** 艘灵便型油船。

政府的立法支持是生物燃料美好市场前景的基础。欧盟的生物燃料指令强制到 **2020** 年，届时，生物燃料将占运输燃料的 **10%**。美国国会通过的可再生燃料标准法案的实施，也会使 **2022** 年可再生燃料需求量达到 **350** 亿加仑。

但应当注意的是，“汽车与人争粮”是否会引发粮食危机的问题至今没有定论。**2008** 年世界范围的粮食价格不断上涨，为此，抨击生物燃料导致全球粮食价格猛涨的言论比比皆是。有批评者认为生物燃料对环境和食物的破坏较大，加大了发展中国家的贫困。但支持者则分析说，第二代生物燃料与环境与粮食供给不存在直接的竞争，因为生物燃料大多数都使用未经充分使用的废弃农作物、林业弃置物等原料。而更加成熟和稳定的技术将有力促进第二代和第三代生物燃料的发展，同时减轻环境的负担。

去年年底，芬兰内斯特石油公司投资 **12** 亿新元（约合 **8.4** 亿美元）在新加坡兴建全球最大的生物柴油加工厂破土动工，计划在 **2010** 年建成，建成后每年可生产 **80** 万吨生物柴油，届时大部分产品将运往欧洲。受此刺激，预计亚洲化学品船需求将大增。

长期看，如果生物燃料如植物油的运输必须由 **IMD II** 类化学品船运输，

这个市场的潜力巨大，因为目前所订造的化学品船并不都是能够运输符合 **IMD** 限定的货物。据介绍，3 万~4 万载重吨的化学品船是最好的船型。但由于从种植油棕树到完全形成产品实际需要好几年的时间，因此这种需求将是逐渐释放的，在今年不会即刻体现。

最后，化学品船脱期问题可能对市场容量产生重大影响。2007 年有 100 多万载重吨纯化学品船因脱期而延迟至 2008 年交付；如果加上成品油船，总量将达到 200 万载重吨。

有些新兴船厂尤其是土耳其和中国船厂以小型化学品船作为首制船，但存在严重的脱期现象。这些新兴的毫无建造经验的船厂因技术水平可能推迟化学品船进入市场的时间，甚至会大量取消建造合同，这样，市场运力压力将不会很严重。

（韩笑妍）

全球经济下滑影响造船市场

最近几个月，许多新造船项目出现了延期或是订单撤销的情况，其中的许多细节问题较难核实，而且对撤单的数字也存在较多的争议。撤单的因素很多，除了全球信贷紧缩外，船厂的成本不断上涨（尤其是钢材和设备成本）也是一个主要问题。由于全球经济形势不好，目前有诸多难题困扰船东和造船企业。

首先，造船合同签订后，船东渐渐地发现造船企业很难获得必要的退款保函。这种情况在中国和其他国家的一些新船厂尤为普遍，另外也有一些老船厂同样受到一定的影响。

无法获得退款保函的法律后果要依具体的合同而异。一些合同中规定获得退款保函是整个合同生效的前提。这种情况下，船厂无法获得退款保函，合同就无法生效，因而船东不用给船厂补偿。另一种情况是合同一经签字就可生效。在船东支付首笔款项之前，船厂向其保证能获得退款保函。

尽管合同中不一定会把退款保函作为合同生效的条件，但如果有的话对船东更有益。船厂无法获得退款保函才能难使合同生效，并将承担相应的赔偿金，而船东的损失可能仅限于合同谈判过程的成本。船东的损失是否能从船厂获得补偿，依赖于造船合同中的约定以及赔偿损失的通用合同条款。

造船合同中如果允许船厂根据每一笔分期付款提供单独的退款保函，情况就更加复杂，在后期的付款中还会出现问题。这种情形下，造船项目可能有推迟的风险，但是船东又不得不等待相当长一段时间才有资格终止合同。

其次，船厂受到新船价格上涨驱使，抓住船东急于订船的迫切心理要求提高船价。过去几年已有许多案例，如小船厂或者新兴造船国家的船厂在即将交船之前要求船东加价。

由于船厂受到钢材价格和船用设备成本上涨的压力越来越大，使得造船项目对银行来说缺乏吸引力，因此银行对船厂的借款标准更加严格。在当前的市场状况下，船厂很难说服银行提供退款保函或者是造船资金，因此他们转向船东。寻求通过调整合同价格和付款条件来解决这些问题。无可否认，信贷紧缩是近期的问题，但是原材料成本波动却不是新鲜事物；例如，**2003** 年底和 **2004** 年初钢材价格开始疯涨。在这种情况下，船东并不是必须为船厂额外增加船价，因为大多数造船合同都是按照固定价格签订的，在法律上这也站得住脚。

在这种情况下，船东常常面临两种选择：要么坚持要求履行合同，结果是项目可能会严重延期；要么增加船价，推动项目完成。虽然一些船东会采取诉讼的方式来确保合同权利，多数船东还是准备给船厂提供一些额外的资金，帮助船厂按照实际计划完成造船项目，同时也降低更多类似要求的风险。所以研究已有的退款保函也很重要，因为修改付款计划通常需要获得提供退款保函方的同意。

第三，由于市场条件逐渐恶化，船市繁荣时签订的造船合同项目越来越

越多地开始赔钱，船东不会向船厂提供额外的资金，他们只会等待时机取消订单。如果没有转机，船东准备提供额外资金的趋势也会降低。同时，越来越多的船东签订合同之后才发现，当他们开始安排造船资金时，银行支持提高船价同时还制定了更加严格的贷款条件，那些存在资金问题的船东不可避免地要取消造船合同。

总之，上半年信贷紧缩产生的问题已经达到高潮，同时全球经济前景还在不断恶化。船厂和船东双方解决造船资金所碰到的困难不断增加，这将对造船市场产生重要影响。目前，世界经济几乎没有更多好转的迹象，造船市场还将继续经受考验。预计今后放弃造船、取消订单和延期交船的数量还会增加。

(孙崇波)

韩国船企在油船建造市场优势显著

2008 年，油船价格呈快速上涨之势，韩国造船企业在油船建造市场的发展势头也愈来愈猛。2008 年 1 月至 8 月中旬，韩国六大造船企业（现代重工、现代三湖、大宇造船海洋、三星重工、STX 造船和成东造船海洋）共承接了 101 艘油船（不包括成品油船和化学品船）订单。其中，VLCC 占绝大多数，共 64 艘；苏伊士型油船为 27 艘。六大船企中，现代重工承接了 41 艘，三星重工、大宇造船海洋和 STX 造船分别承接了 19 艘、18 艘和 13 艘。

韩国船企能够接获大批油船订单的原因有以下两点：

(1) 有丰富的油船建造经验。原油船发生事故的后果远比散货船严重；对于船东而言，选择新兴船厂建造油船有一定风险。在此形势下，船东纷纷向韩国大型造船企业订造油船。

(2) 能够提供较早的交船期。由于 2007 年船东疯狂订造散货船，许多船位被散货船订单挤占，导致 2010 年左右交付的油船船位十分稀少。目

前韩国船企在 2008 年承接的油船订单大多都可于 2011 年完工，甚至有 2010 年年初交船的船位。

随着 2010 年单壳油船的淘汰，VLCC 市场前景十分看好，其航运市场也呈繁荣景象。2008 年上半年，VLCC 日本航线的运费指数平均为 WS134，为近十年来的最高值；VLCC 亚洲航线的运费指数在 8 月份跌至 WS100 以下，但也只是短期波动行为。对于船东而言，希望所订造的船舶尽快完工。因此，在这一方面，韩国船企占有优势。

除可获得大量新船订单外，安排较早的交船期还能缓和高涨的钢材价格带来的成本损失。根据一家日本造船企业的研究，与 5 年后交付的船舶相比，2011 年交付的船舶其建造成本和钢材的供求状况更加易于掌握。此外，对于交船期较早的船舶，船厂更有理由向船东提出提价要求。因此，相较于日本船企，韩国船企更容易应对掌握增长的建造成本。

然而，尽管韩国船企能提供较早的交船期，但由于 2011 年船台期已经排满，自 2008 年夏季开始，韩国船企的油船交船期逐渐排至 2012 年。此外，日本钢铁制造商有意将出口韩国的钢材价格提高至 15 万日元/吨。这对于在钢铁需求上依赖日本的韩国船企来说，意味着将面临更严峻的成本增长问题。韩国船企将考虑在交船期优势减弱的情况下，如何规避钢材涨价的风险。

（董扬帆）

2008 年韩国造船企业油船新船订单统计

造船企业	船型	艘数	船东	交船期	船价（百万美元）
现代重工	VLCC	5	Oman Shipping	2011 年年底	154
		2	Korea Line	2010 年	151
		4	SK Shipping	2011 年 8~10 月，2012 年年初	未知
		2	Hanjin Shipping	2011 年	144
		3	Delta Tankers	2011 年	156
		2	Polyar Tankers	2011 年	未知
		2	Dynacom	2011 年 8/10 月	160
		2	Saudi Maritime	2011 年年中	156~160
	苏伊士型	2	NS Lemos	2011 年	95~96
		2	Seaarland Shipping	2011 年	95~96

		8	Greek owner	2011~2012 年	95~96
		2	Phoenix Energy	2011 年	96
		2	Great Eastern	2011 年 4/8 月	95
		1	Gungen Maritime	2011 年 12 月	未知
	阿芙拉型	2	Greek owner	2011~2012 年	未知
现代三湖	阿芙拉型	4	Sovcomflot	2010~2011 年	低于 80
大字造船与海洋	VLCC	5	Oman Shipping	2012 年 4 月	154
		2	Neda Maritime	2011 年	150
		3	Krysten Navigation	2012 年 6 月	155
		2	Korea Line	2011 年下半年	未知
		2	European owner	2011 年	未知
		4	KOTC	2011 年下半年	175 (最高)
三星重工	VLCC	3	Geden Lines	2011 年 1~3 季度	161~165
		2	Euronav	2011 年第 4 季度, 2012 年第 2 季度	158.7
		2	Chandris	2011 年年底, 2012 年年初	160
	苏伊士型	4	Cardiff Marine	2011 年	95~96
		4	Euronav/JM Maritime	2010 年 1/12 月, 2011 年 1/7 月	未知
	阿芙拉型	4	Cardiff Marine	2011 年	77~78
STX 造船	VLCC	4	Alba Maritime	2011 年 11 月	148.5
		1	Korea Line	2011 年 5 月	148
		2	STX Pan Ocean	2012 年 3 月	149
		2+1	Liquimar Tankers	2010 年 9 月, 2011 年 3 月/8 月	未知
		1	European owner	2010 年 10 月	152
		2	European owner	2012 年 3 月	155
成东造船海洋	VLCC	4	Alba Maritime	2011 年	150
	苏伊士型	2	Cafiero	2011 年第 2 季度	94~95

注: 表中数据不包括成品油船和化学品船;

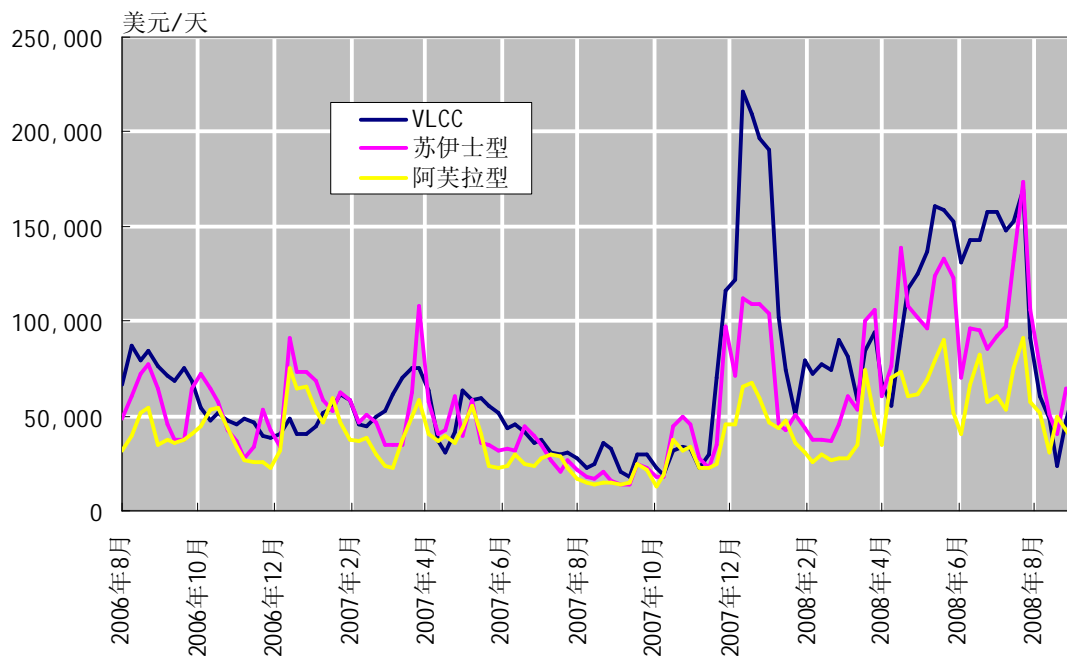
表中数据来源: Kaiji Press (截至 2008 年 8 月 18 日)。

船市背景

原油船现租市场

VLCC		WS 2008			平均日租金 (美元/天)				
载重吨	航线	Aug29	Sep05	2008	2006	2007	2008	Aug29	Sep05
280,000	中东-欧洲	83	93	110	52,652	44,794	81,756	40,740	56,092
280,000	中东-美国	83	93	110	50,599	43,986	79,737	38,710	52,983
265,000	中东-日本	95	123	153	63,599	63,691	120,526	44,777	77,479
265,000	中东-韩国	95	123	153	60,809	61,778	116,277	44,372	78,198
270,000	中东-新加坡	100	125	157	61,379	61,223	132,288	49,781	81,118
280,000	中东-红海	100	128	164	69,404	70,143	91,109	51,987	86,761
260,000	西非-远东	90	103	128	55,203	50,286	108,491	41,337	56,483

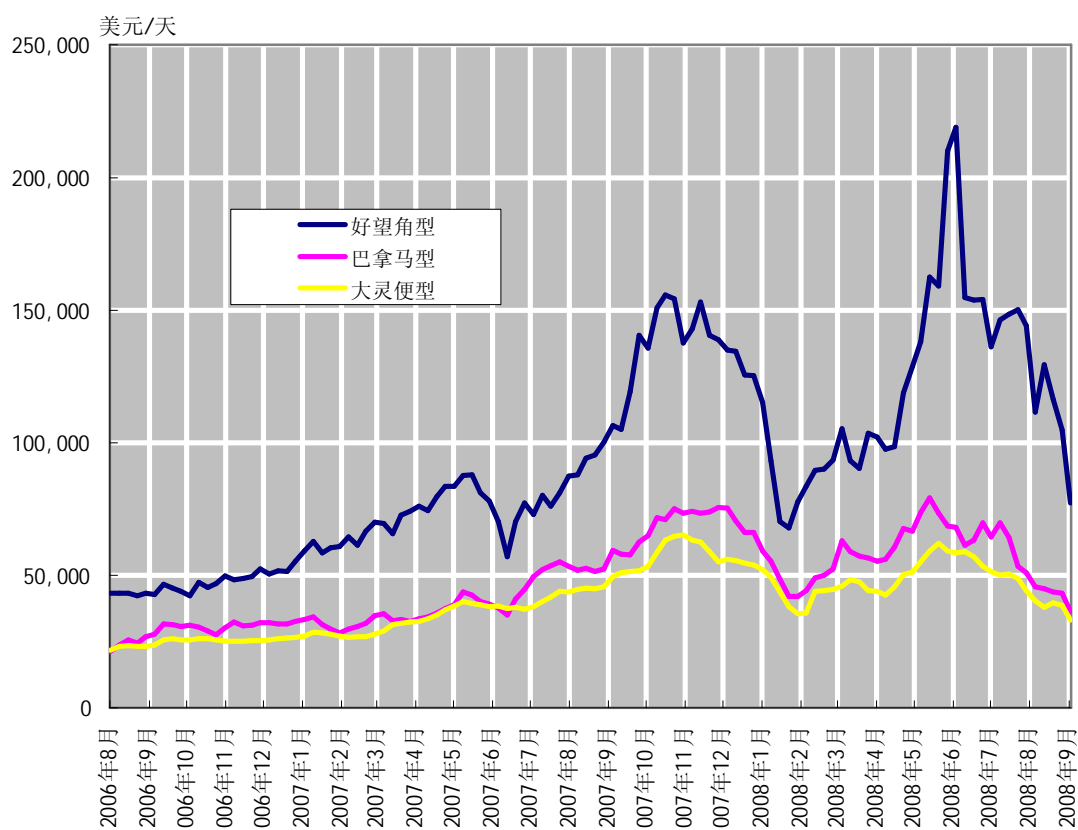
260,000	西非-美国	115	115	147	71,234	70,271	135,592	67,065	67,222
280,000	地中海-西欧	125	133	154	89,805	54,979	93,965	94,796	103,507
平均日租金					60,289	54,979	103,228	47,252	66,473
苏伊士型油船		WS 2008			平均日租金（美元/天）				
载重吨	航线	Aug29	Sep05	2008	2006	2007	2008	Aug29	Sep05
130,000	中东-中国	160	170	176	41,224	38,781	60,414	44,158	52,714
130,000	西非-大西洋海岸	183	175	194	47,370	39,175	69,014	57,750	54,783
130,000	西非-地中海	183	175	196	70,125	46,722	81,861	68,849	63,638
130,000	地中海	175	155	206	58,315	49,110	94,727	70,266	55,956
平均日租金					58,603	45,002	81,871	64,008	55,370
阿芙拉型油船		WS 2008			平均日租金（美元/天）				
载重吨	航线	Aug29	Sep05	2008	2006	2007	2008	Aug29	Sep05
80,000	中东-远东	170	185	209	32,193	28,743	38,589	20,290	27,252
80,000	地中海	205	170	224	34,097	31,685	54,673	44,343	30,677
80,000	地中海-大西洋海岸	225	210	225	39,199	35,821	51,885	47,081	42,099
80,000	西欧	170	150	197	43,829	39,706	73,124	55,173	44,510
80,000	西欧-大西洋海岸	210	190	223	40,414	35,733	51,015	41,936	36,451
80,000	西欧-地中海	165	145	187	33,853	27,847	41,779	28,559	22,697
80,000	印度尼西亚-日本	180	185	204	34,395	29,493	39,227	25,471	27,449
70,000	加勒比海岸-美国	255	205	215	27,600	22,455	34,208	41,518	27,218
80,000	黑海-地中海	230	200	232	58,029	45,762	72,880	68,212	54,006
平均日租金					38,357	32,974	52,117	42,501	35,185



油船市场现租金走势图

大型散货船现租市场

好望角型散货船		运费 (美元/吨)			平均日租金 (美元/天)				
载重吨	航线	Aug29	Sep05	2008	2006	2007	2008	Aug29	Sep05
165,000	巴西图巴朗-鹿特丹 (铁矿)	30.75	25.00	39.38	45,557	124,412	144,691	100,942	76,213
165,000	图巴朗-日本 (铁矿)	68.25	49.50	74.33	60,584	146,438	186,442	163,145	100,710
165,000	图巴朗-北伦 (铁矿)	71.25	52.50	77.89	60,694	145,911	187,947	164,135	113,988
165,000	澳大利亚丹皮尔-鹿特丹 (铁矿)	32.00	30.00	40.81	29,868	78,713	92,008	58,363	50,000
165,000	丹皮尔-日本 (铁矿)	23.10	15.60	28.41	248,712	118,206	145,147	105,676	56,519
165,000	丹皮尔-北伦 (铁矿)	26.50	19.00	30.51	45,966	112,208	135,156	109,727	70,590
165,000	南非塞丹哈-北伦 (铁矿)	42.00	38.50	48.81	44,831	110,119	127,825	100,802	91,645
150,000	厄瓜多尔玻利瓦尔-鹿特丹 (煤炭)	31.80	29.00	40.96	44,615	118,395	141,541	99,026	88,810
150,000	南非理查德湾-鹿特丹 (煤炭)	35.00	29.50	38.78	31,049	77,188	86,363	70,321	55,467
150,000	印度尼西亚-鹿特丹 (煤炭)	35.35	27.50	38.26	29,973	77,334	77,814	65,964	44,932
平均日租金 (1999/00 年建造)					43,178	111,380	132,765	104,933	77,282
平均日租金 (1990/91 年建造)					40,243	94,814	112,648	90,371	67,347
巴拿马型散货船		运费 (美元/吨)			平均日租金 (美元/天)				
载重吨	航线	Aug29	Sep05	2008	2006	2007	2008	Aug29	Sep05
70,000	汉普敦-阿姆斯特丹 (煤炭)	34.00	28.00	37.38	23,270	57,655	71,590	61,089	47,206
70,000	美国-阿姆斯特丹 (煤炭)	43.75	35.50	47.75	14,504	39,731	62,132	53,342	40,257
70,000	玻利瓦尔-阿姆斯特丹 (煤炭)	39.80	32.50	43.79	21,124	55,479	68,695	57,704	42,920
70,000	澳大利亚纽卡斯尔-欧洲 (煤炭)	49.00	45.50	59.20	722,330	43,522	44,830	30,233	27,372
70,000	理查德湾-鹿特丹 (煤炭)	37.25	33.20	42.71	21,538	46,811	52,234	39,611	34,158
70,000	加拿大罗伯茨滩-日本 (煤炭)	31.30	31.30	40.19	25,400	51,522	58,679	38,646	37,951
70,000	纽卡斯尔-日本 (煤炭)	29.50	29.50	37.48	23,264	52,606	52,828	34,585	33,998
55,000	罗伯茨滩-鹿特丹 (煤炭)	49.00	46.50	58.54	21,748	43,003	45,085	30,835	26,806
70,000	印度尼西亚-鹿特丹 (煤炭)	34.50	33.50	43.25	20,186	46,472	43,855	27,468	26,672
49,000	美国-日本 (谷物)	105.0	98.50	115.51	-	53,323	73,256	63,271	58,822
平均日租金 (1997/98 年建造)					21,714	49,349	57,171	43,245	36,137
平均日租金 (20 世纪 80 年代建造)					19,394	45,857	52,825	39,177	32,341



散货船市场现租金走势图

人民币基准价（9月11日/百外币兑本币）：

美元 684.06，日元 6.3852，港币 87.70，欧元 965.07，英镑 1203.84

外汇行情（9月11日/1美元兑外币）：

日元 107.48 欧元 0.7152 韩圆 1095.50

中国船舶工业市场研究中心(Chshmar Center) 100081 北京 8125 信箱 学院南路 70 号

电话：(010) 62185024 62183612 传真：62174069

电子信箱：chshmar@vip.sina.com