



全一海运市场周报

2016.07 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2016.06.27 - 07.01)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求止跌回升 市场运价大幅上涨】

本周，中国出口集装箱运输市场总体需求企稳回升，但供大于求的状况未发生根本转变。7月1日，上海航运交易所发布的中国出口集装箱综合运价指数为645.60点，较上期下跌0.9%；随着运输旺季的到来，航商在多条航线开始执行运价上涨计划，反映即期市场运价的上海出口集装箱运价指数为752.65点，较上期大幅上涨36.7%。

欧地航线：随着传统运输旺季来临，市场运输需求开始回升。加上多数航商继续执行较为严格的运力控制措施，供需关系逐渐好转，欧洲、地中海航线船舶平均舱位利用率分别保持在95%、90%左右。受市场基本面走强的支撑，多数航商开始推动7月初的涨价计划，市场运价大幅上涨，但由于运力供给规模总体依旧处于高位，运价水平不及以往同期。7月1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1206美元/TEU、1172美元/TEU，较上期分别上涨77.4%、51.0%。此外，由于青岛等口岸受到大雾影响，北方地区货物出口受到影响，出现货物积压现象，未来一段时期，北方地区出口舱位可能面临一定程度的紧张。

美国航线：北美航线，据美国经济谘商会公布的数据显示，6月美国消费者信心指数为98，较前值上升5.6，显示出美国居民消费需求的上升趋势，带动北美航线运输需求呈现出回暖态势。美西、美东航线船舶平均舱位利用率均达到95%左右。受此鼓舞，多数航商推动运价上涨。7月1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1209美元/FEU、1785美元/FEU，分别较上期上涨60.6%、19.3%。

波红航线：临近开斋前，运输需求仍显疲软，部分航商继续采取停航等运力控制措施，以保持供需关系的稳定，本周船舶平均舱位利用率约在80~85%之间。在此基础上，航商尝试小幅推涨运价。7月1日，中国出口至波红航线运价指数为650.16点，较上期微涨0.4%。

澳新航线：近期运输需求持续低迷，多数航商采用停航撤线、舱位管控等措施进一步加强运力控制力度，运力过剩的现象得到改善，船舶平均舱位利用率上升至90%左右。航商积极推动运价上涨。7月1日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为414美元/TEU，较上周上涨31.4%。

南美航线：运输需求增长相对缓慢，但得益于部分航商前期较大规模的运力收缩措施，供需基本面继续保持较为良好的态势，船舶平均舱位利用率在90%



左右，市场运价稳中有升。7月1日，中国出口至南美航线运价指数为727.55点，较上期上涨4.0%。

日本航线：本周货量小幅上升，市场运价基本稳定。6月17日，中国出口至日本航线运价指数为630.06点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【北方港口持续压港 综合指数高位震荡】

7月1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886.39点，较上期上涨0.7%。其中煤炭、粮食运价指数均有不同程度上涨，金属矿石、成品油、原油运价指数维稳。

煤炭运输市场：进入7月，受高温天气影响，沿海电厂燃煤需求迅速释放，日耗煤量短时间内大幅上调，多地用电量已经屡创新高。本周（6月24日至6月30日）内，六大电厂平均日耗煤量64.91万吨，较上一周期上涨7.3%；电厂库存则继续走低，全国六大电厂平均库存1217万吨，较上一周期下跌2.3%。煤价方面，受大型煤企预期于7月上调北方下水煤价格10-15元影响，6月29日，环渤海动力煤价格指数报收401元/吨，较上期上涨1元/吨。同时，因上游产地持续限产导致煤炭供给偏紧影响，北方港口库存继续保持低位，“船等货”现象再现，北方大部分港口锚地等泊时间拉长至7天以上，市场可用运力偏紧。运输市场方面，本周，船东企图通过继续上调价格试探货主对价格的接受程度，但货主并不买账，沿海煤炭运输价格高位震荡。

7月1日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收917.50点，较上周上涨0.8%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，秦皇岛-上海（4-5万dwt）航线运价为26.6元/吨，较上周五下跌0.2元/吨；秦皇岛-张家港（2-3万dwt）航线运价为31.5元/吨，较上周五下跌0.1元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为33.1元/吨，较上周五下跌0.3元/吨。华南航线，因近期广州港进口煤到货量不如预期，内贸煤炭需求量较之前有所提高，跌幅较小。7月1日，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为32.4元/吨，较上周五下跌0.1元/吨。

金属矿石运输市场：7月，市场逐步转入需求淡季，各地高温多雨天气的增加对工程施工形成较大影响，终端需求整体有所趋弱。下游钢厂采购积极性降低，内贸矿石成交疲弱，运价维稳。7月1日，沿海金属矿石货种运价指数报收703.73点，与上周持平。

粮食运输市场：南方港口因前期到货量较低，补库需求增加，带动北方港口粮食价格上涨。南北顺价，航运市场需求增加，走货量较前期明显放大，运价稳步上涨。7月1日，沿海粮食货种运价指数报收673.12点，较上周上涨5.5%。



油品运输市场：国内成品油市场冷清，受降水影响，部分地区柴油需求不足，价格维持低位，油价基本面依旧疲弱，供应过剩的格局也没有得到改变，预计短期内油价会维持震荡的格局。7月1日，上海航运交易所发布的原油货种运价指数和成品油货种运价指数分别为1541.72点和1354.12点，均与上周持平。

(3) 中国进口油轮运输市场

【原油运价有升有降 成品油运价小幅反弹】

英国上周五公投脱离欧盟后，主要受市场心理因素影响，全球金融界应声震荡，国际油价先跌后涨，布伦特原油现货价格周四报49.70美元/桶，比上周四下降1.1%。本周全球原油即期运输市场成交基本平稳，运价却有振动，大中型船运价小幅反弹，小型船欧美航线运价下跌。中国主要进口航线运价止跌回升。6月30日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）为731.43点，较上周四上涨3.5%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场成交略有回升，运价小幅反弹。受市场询盘小幅回升的影响，之前运力供大于求的局面稍有改善，加之当前运价已处于今年以来最低水平，继续下跌空间有限，波斯湾运价小幅反弹。西非航线量价平稳。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波26.5万吨级船运价（CT1）报WS46.83，较上周四上涨6.4%，5日平均为WS47.31，平均等价期租租金（TCE）2.4万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价（CT2）报WS52.58，基本持平，5日平均为WS53.05，TCE平均3.0万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价稳中有升。西非货盘不足，地中海运价停留在WS70附近（TCE约2.0万美元/天）。两艘13万吨级船，西非至地中海，7月17日和18日货盘，成交运价均为WS70。黑海至地中海运价小幅反弹至WS80（TCE约2.0万美元/天）。一艘13.5万吨级船，黑海至地中海，7月15日货盘，成交运价为WS81.25。波斯湾出发航线成交尚可，运价范围收窄，至地中海为WS37至WS40之间，至印度运价在WS60至WS80，并有9万吨货盘进入。两艘14万吨级船，巴士拉至地中海，7月19日货盘，成交运价为WS37.5。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场货盘不足，法国、意大利港口的拥堵情况缓解，运力释放，运力过剩加重，欧洲运价大幅下跌。跨地中海运价回软至WS110（TCE约2.0万美元/天），北海、波罗的海运价分别跌至WS110、WS85，TCE均约2.5万美元/天。加勒比海短程运价降至WS80水平，TCE约7000美元/天。亚洲航线运价小幅提升，波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价分别为WS99、WS97附近，TCE则保持1.5万美元/天和1.8万美元/天。科兹米诺出口运价也有所上升，至中国航线7月上旬装船的10万吨货量成交包干运费为51至53万美元。



国际成品油轮（Product）运输市场成交不增，运价则止跌反弹。在英国脱欧公投结束后，LR 型船运价出现大幅上提，1 天内约涨 WS7，原因是市场预计石脑油价格便宜将导致亚洲特别是日本的进口增多。本周波斯湾至日本航线 7.5 万吨级、5.5 万吨级船运价分别涨至 WS88、WS108，TCE 均约 1.3 万美元/天；印度至日本 3.5 万吨级船运价保持 WS100（TCE 不足 6000 美元/天）。英国出口汽油而进口柴油和航空油，并以美元结算。英国脱欧引发英镑贬值，这将刺激英国的汽油出口。低迷数周的欧美航线 MR 型船运价本周也有所提升，3.7 万吨级船欧洲至美东汽油运价从 WS95 升到 WS105（TCE 接近 8000 美元/天），3.8 万吨级船美湾至欧洲柴油运价依然停留在 WS65（TCE 仅 1000 多美元/天），欧洲-美东-美湾-欧洲的三角航线 TCE 回升至 9000 美元/天。

(4) 中国进口干散货运输市场

【巴拿马型船租船活跃 综合指数止跌反弹】

中国进口干散货运输市场周中开始逐渐活跃，尤其巴拿马型船两大洋市场租船活跃度明显上升，此外各船型 FFA 价格一路走高提振现货市场租金、运价水平。分船型来看：海岬型船先抑后扬，巴拿马型船反弹明显，超灵便型船延续升势。中国进口干散货综合指数、运价指数、租金指数全线上扬。6 月 30 日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数（CDFI）为 511.35 点，运价指数为 493.74 点，租金指数为 537.78 点，分别较上周四上涨 5.6%，3.4%和 8.8%。

海岬型船市场：周初国际油价下跌，海岬型船两洋市场成交清淡，租金、运价稳中有跌。周中起，太平洋市场西澳至中国近程矿船运成交升温，加之油价止跌反弹，运价重拾升势；后半周，大西洋市场巴西和非洲至中国的远程矿船运成交陆续放出，运价小步走高。期租市场，本周中国北方/澳大利亚往返航线航次期租成交略增，日租金止跌回稳。成交记录显示，18 万载重吨船，7 月初防城交船，经西澳，新加坡-日本还船，成交日租金为 6900 美元。周四，上海航运交易所发布的中国北方至澳大利亚往返航线日租金为 7028 美元，较上周四上涨 0.2%。太平洋市场，周中开始以力拓为主的澳洲矿商进场拿船，西澳至青岛航线铁矿石运价逐步小幅回升至周末 4.5 美元/吨上方。7 月中下旬的受载期，成交运价集中在 4.35-4.55 美元/吨区间。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 4.528 美元/吨，较上周四上涨 2.9%。大西洋市场，下半周巴西和非洲现货矿成交升温，运价稳中有升。成交记录显示，受载期为 7 月 20-29 日，巴西图巴朗至青岛航线成交价为 9.35 美元/吨；受载期为 7 月 28-8 月 2 日，西非佩佩尔至青岛航线成交价为 9.60 美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 9.411 美元/吨，较上周四上涨 1.8%。南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 7.229 美元/吨，较上周四上涨 2.0%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场大幅反弹。太平洋市场，东澳和印尼的煤炭船运增多，我国部分内外贸兼营船回流国内紧缩外贸市场运力，北太平洋地区粮食货盘较上周上升明显，巴拿马型船租金、运价明显回升。煤炭成交记录显示，8.2 万载重吨船，越南蔡兰港交船，经印尼，中国还船，成交日租金为 5500 美元；粮食成交记录显示 8.2 万载重吨船，7 月 15-20 日上海交船，经美西，新加坡-日本还船，成交日租金为 6000 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 5052 美元，较上周四上涨 24.8%，创出年内新高。印尼萨马林达至中国广州航线运价为 3.591 美元/吨，较上周四上涨 9.4%。大西洋市场，巴西 7 月后半月大豆货盘仍有成交，美湾粮食出货渐多，太平洋市场运力收紧使得空放大西洋的船舶减少，市场运力供应偏紧，



粮食运价上涨。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 17.295 美元/吨，较上周四上涨 3.4%。

超灵便型船市场：超灵便型船菲律宾镍矿、印尼煤炭、美湾粮食以及中国钢材货盘成交活跃，租金、运价水平续升。镍矿成交记录显示，5.7 万载重吨船，阳江即期交船，经菲律宾，中国还船，成交日租金为 6300 美元。周四，中国南方至印尼往返航线超灵便型船 TCT 日租金为 5066 美元，较上周四上涨 6.2%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 4.756 美元/吨，较上周四上涨 3.4%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 5.233 美元/吨，较上周四上涨 2.2%。

来源：上海航运交易所信息部

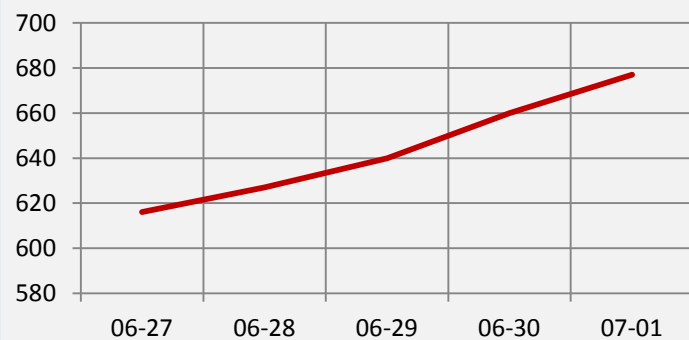
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

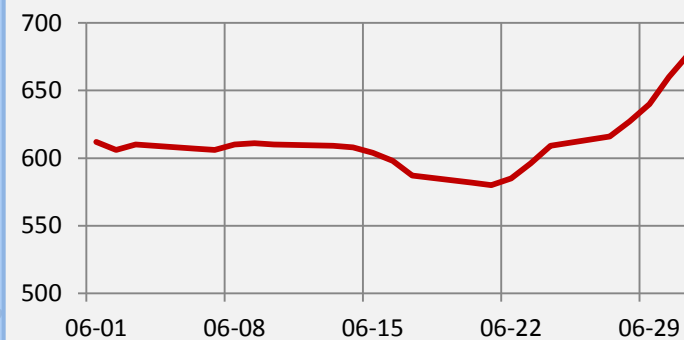
波罗的海指数	6 月 27 日		6 月 28 日		6 月 29 日		6 月 30 日		7 月 1 日	
BDI	616	+7	627	+11	640	+13	660	+20	677	+17
BCI	919	+6	936	+17	955	+19	996	+41	1,030	+34
BPI	601	+16	618	+17	634	+16	662	+28	691	+29
BSI	587	+4	593	+6	606	+13	619	+13	627	+8
BHSI	331	+2	336	+5	338	+2	342	+4	344	+2



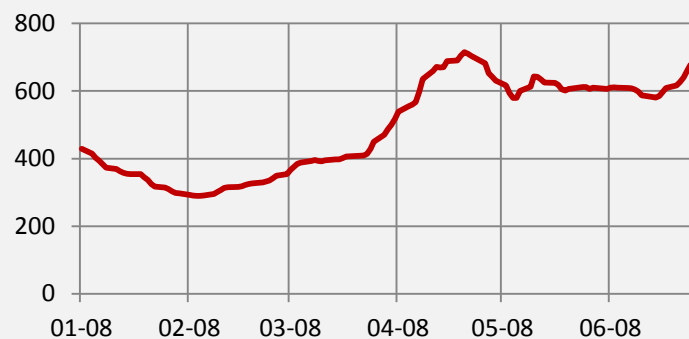
上周 BDI 指数走势



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 26 周	第 25 周	浮动	%
Cape (170, 000)	半年	8, 000	7, 750	250	3. 2%
	一年	7, 250	7, 000	250	3. 6%
	三年	9, 250	9, 000	250	2. 8%
Pmax (75, 000)	半年	5, 500	5, 500	0	0. 0%
	一年	6, 250	6, 000	250	4. 2%
	三年	6, 500	6, 500	0	0. 0%
Smax (55, 000)	半年	6, 500	6, 250	250	4. 0%
	一年	7, 000	6, 750	250	3. 7%
	三年	6, 250	6, 250	0	0. 0%
Hsize (30, 000)	半年	5, 000	4, 750	250	5. 3%
	一年	5, 000	5, 000	0	0. 0%
	三年	5, 250	5, 250	0	0. 0%

截止日期: 2016-06-24

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Amis Brave 2013 61000 dwt dely Recalada prompt trip redel Egypt \$10,500 daily - Bunge

Anangel Venture 2016 180000 dwt dely Cape Passero trip via Puerto Bolivar redel Rotterdam approx \$6,000 daily - Classic Maritime

Asia Zircon II 2008 53734 dwt dely CJK prompt trip redel Mediterranean \$3,500 daily first 65 days \$5,500 daily thereafter - cnr



全一海运有限公司



Capitola 2001 74832 dwt dely Lanshan 29 Jun/03 Jul trip via No Pac redel China intention grain \$4,000 daily - Oceanways

Coral Dream 2014 18134 3 dwt dely Wakayama prompt trip via Australia redel Singapo re-Japan \$7,250 daily - Oldendo rff

Ecoan G.O. 2008 75131 dwt dely Qinghuangdao spot trip via No Pacredel south China intention canola \$4,750 daily - Cofco Agri

Elbabe 2015 60200 dwt dely Santos mid July trip redel Black Sea intention steels approx \$10,500 daily - TBS

Future Lily 2012 56128 dwt dely NC South America prompt trip redel Singapore-Japan intention petcoke approx \$15,750 daily - ABT

Genco Lorraine 2009 53416 dwt dely Singapo reprompt trip via Indo nesia redel China intention coal approx. \$4,750 daily - cnr

Gloriever 1996 70108 dwt dely Chao zhou 28 June trip via Indonesia redel south China \$3,600 daily - Taurus

Grain May 2013 87150 dwt dely Yantai 07/09 Jul trip via EC Australia redel Singapore-Japan \$5,000 daily - cnr

Great Fortune 2015 63497 dwt dely US Gulf prompt trip redel Singapore-Japan approx \$15,900 daily - Caravel

Ikan Salmon 2012 61380 dwt dely Cigading prompt trip via Indonesia redel Thailand intention coal \$7,500 daily - cnr

Ilia 2009 58018 dwt dely Key West prompt trip via India redel Durban \$9,000 daily - cnr

Indian Friendship Oldendorff relet 2013 181125 dwt dely Port Talbot prompt trip via Seven Islands redel Rotterdam \$5,000 daily - Cargill

Lord Wellington 2005 31921 dwt dely UK-Cont prompt via UK-Cont redel Persian Gulf excl Iran/Iraq \$9,500 daily - cnr

Mackenzie 2016 63226 dwt dely Santos 03/08 Jul trip redel India-Japan \$12,000 daily + \$200,000 bb - cnr

Maritime Newanda 2005 55765 dwt dely Samcheonpo 02/04 Jul trip via CIS Pacific redel China \$7,000 daily - Seatrek



Minnehaha Cargill relet 2012 179023 dwt dely Imuiden 01/06 Jul trip via EC Canada redel Singapo re-Japan \$11,800 daily -MOL Tokyo

Myra 2010 82100 dwt dely Chiba 28/29 Jun trip via No Pacredel Singapore-Japan intention grains \$5,250 daily - Raffles

Ocean Feather 2011 56606 dwt dely Yangjiang prompt trip via Philippines redel China intention nickelore \$6,300 daily - cnr

Osmarine 2006 7659 6 dwt dely EC South America 10 /20 Jul trip redel Singapore-Japan \$7,300 daily + \$230,000 bb -Damico

Pacific Bright 2013 56512 dwt dely Panjin, China pro mpt redel Vietnam intention steel \$6,400 daily - cnr

Reborn 1999 74063 dwt dely EC South America 10/20 Jul trip via Iran redel PMO intention grain \$7,100 daily + \$205,000 bb

SBI Hydra 2015 61115 dwt dely Dalian prompt trip redel Indonesia intention steel \$6,500 daily - Chun An

SBI Subaru 2015 61571 dwt dely Inchon prompt 2 laden legs redel Singapo re-Japan \$7,000 daily - Panocean

Trade Spirit 2016 82000 dwt dely Shanghai 15/20 Jul trip via No Pacredel Singapore-Japan intention grain \$6,000 daily - cnr

Xin Hai Tong 2014 48897 dwt dely Dammam 09/10 Jul tct via Iran redel China intention ironore \$5,100 daily - Prime East

(2) 期租租船摘录

Cemtex Creation 2013 82000 dwt dely Dalian 01/05 Jul 4/8 months trading redel worldwide \$5,850 daily - Louis Dreyfus

Heroic Striker 2010 56820 dwt dely Rio Haina prompt about 4/6 months trading redel worldwide \$10,000 daily - Western Bulk Carriers

Ionic Storm 2005 56032 dwt dely retro New Mangalore 11 Jun min 3/abt 5 months trading redel worldwide \$7,000 daily - Ultrabulk

Mynika 2013 84108 dwt dely retro Dahej 2 June 4/8 months trading redel worldwide \$5,700 daily - cnr



Navios Ulysses 2007 55728 dwt dely US Gulf prompt min 100 days / abt 5 months trading redel worldwide \$10,900 daily - Bunge

4. 航运市场动态

【摩根斯坦利：集装箱和散货市场受退欧事件的影响甚于油轮市场】

由于对未来宏观经济的担忧及全球贸易风险加剧，英国公投脱离欧盟事件对航运股带来较深远的负面影响。我们期待以更高的风险来增加资本成本，尤其增加集运市场的资本成本。

现阶段，全球贸易的增长率已滞后于 GDP 的增长率，而欧洲经济的衰退有可能将集装箱化带来的贸易需求增长变成负值。

此外，因为欧洲银行作为航运企业的主要贷款方，因此退欧事件也有可能对一些无资金准备的负债航运公司和大型造船项目造成一定程度的负面影响。

目前，干散货和集运市场供过于求的局面历来最甚，大多数航运公司都面临着运营资金短缺的问题，而欧洲潜在的信贷收缩有可能加剧该问题，这将导致这些企业遭受大规模的清算，届时，船舶的价格也会进一步贬值。

据路透社最近的新闻报道，长久以来航运业一直陷入低迷，而航运企业坏账拨备一直维持上升的态势，欧洲央行已经开始深入审查对航运企业的贷款。

来自彭博社的消息，6 月 15 日欧洲央行发给有航运业务的银行的邮件中写道，请搜集船舶的详细资料，例如船名、船龄以及借贷人的内部评估。

据我们所知，双方没有发表任何评论。

这种可能被迫出售资产的情况对拥有长期租约合同的企业影响较小，例如 Costamare 公司和油轮，因为他们前两年的高收益已经覆盖了其新造船的成本，而且资金十分充足。

来源：航运界

【赫伯罗特敲定与阿拉伯轮船合并，阿将成最大股东】

德国当地时间 6 月 28 日，德国证券交易所消息显示，德国最大班轮公司赫伯罗特与阿拉伯轮船经数月商讨，就合并事宜已经达成一致。赫伯罗特监督委



员会已投票同意在汉堡拟定的合并合同中的相关条款。但最终合并条款还需经 6 月 29 日的阿拉伯轮船董事会表决通过。

4 月 21 日，赫伯罗特发布公告称，正与阿拉伯轮船就潜在的合作联营展开磋商，包括合并重组方式。赫伯罗特称，双方如果合并的话，合并后，赫伯罗特和阿拉伯轮船的占股比例分别为 72% 和 28%。

根据 Alphaliner 截至 6 月 29 日数据，赫伯罗特船队规模为 170 艘、93 万 TEU，集装箱船运力排名全球第 6 位；阿拉伯轮船船队规模为 56 艘、54 万 TEU，集装箱船运力排名全球第 11 位。若并购成功，赫伯罗特将以 226 艘、147 万 TEU 运力规模跻身全球第 5 位。从市场分来看，赫伯罗特仍居马士基航运（15%）、地中海航运（13%）、达飞轮船（11%）和中国远洋海运（7.6%）之后。

此为赫伯罗特在集运市场的第二次并购活动。2013 年年底，赫伯罗特开启与南美最大班轮公司南美轮船的合并洽谈；历经 1 年，2014 年 12 月“南赫”正式完成合并，组建彼时全球第四大班轮公司 Hapag-Lloyd AG；去年 9 月，南美轮船集运业务整合完成。

“南赫”合并后，南美轮船以 31.4% 的股权份额，成为上市公司赫伯罗特第一大股东，汉堡市和物流集团库恩海运分别持股 20.6% 和 20.2%。

而据德国证券交易所披露，若赫伯罗特成功并购阿拉伯轮船，阿拉伯轮船将以 28% 的股权份额成为上市公司的最大股东。但当前，赫伯罗特股权结构尚未明晰。

来源：航运交易公报

【英国脱欧利好油船市场】

尽管英国退出欧盟对于航运业和更广泛的经济市场产生的长期影响并不明朗，但船舶经纪机构 Poten 认为，英国退出欧盟将对油船市场产生积极影响，尤其是成品油船市场。

Poten 在其油船周报中指出，英国退出欧盟可能将推动英国和欧盟国家之前的石油产品运输活动。在过去的 10 年里，英国原油出口到欧盟国家的运输贸易处于持续下降的状态。在 2005 年第一季度，其原油出口量为 780 万吨；但在 2016 年第一季度，这一数字已降至 510 万吨。

另一方面，英国的清洁油产品，尤其是柴油和汽油的出口量越来越大。纵观整个市场，英国市场强调欧盟国家作为贸易伙伴的重要性，2015 年该国的原油和石油产品出口贸易中的 66% 的出口量运往欧盟国家，仅有 34% 运往其他国家。



此外，英国在 2016 年第一季度从欧盟国家进口的蒸馏油总量达到 220 万吨，占据了欧盟石油产品进口贸易量的 62%。而在 2015 年，英国进口的欧盟石油产品占据欧盟供应总量的 46%。

因此，鉴于英国-欧盟原油和成品油贸易的短途性质，英国退出欧盟将意味着英国-欧盟贸易海运量需求出现积极变化，特别是对成品油船运输贸易。

来源：国际船舶网

【开往中国的超级油轮激增 山东地炼去年原油进口份额增两倍】

开往中国的超级油轮进入 2016 年以来处于一种激增状态，使得港口的卸货油轮压港情况正越发严重。对中国最大的原油进口港口青岛港来说，更是如此。

据海关总署提供的历年原油进出口数据显示，截至 2015 年底，中国的原油加工能力已经突破 5 亿吨，但每年的原油产量仅 2 亿多吨。“这其中存在着巨大的供需缺口，推动了中国的原油进口量的日益陡升。”金银岛资讯信息中心能源部高级经理李凤莲告诉界面新闻记者。

截至 2015 年底，中国的原油进口量已经达到了 3.36 亿吨，同比增长 8.8%。从 2016 年上半年中国进口原油的企业类别来看，主营单位依旧占有极高的比例——81%左右，民营企业占 12%。2016 年前 4 个月，中国地炼原油进口量达到了 879 万吨，由 2015 年 2% 的市场份额升至 6%。

对于地方炼厂尤其是山东地炼来说，这是一个巨大的变化。“山东地炼的原油进口能力正在被唤醒。”李凤莲称。自 2015 年 8 月作为中国最大的地方民营炼油企业东明石化，获得非国营贸易进口权审批通过以来，已有 14 家地炼企业获得审批，其中 12 家为山东地炼企业。

在 2015 年之前，山东地炼没有进口原油的资格，因此只能进口燃料油为加工原料，地炼的开工率常年处于 50% 以下，令生产资源严重浪费。

据济南海关数据显示，2016 年前 5 个月，山东地炼企业原油进口拉动山东原油进口总值增长近 2.7 倍，金额达 307.9 亿元。直观表现之一就是，青岛港作为山东民营炼厂主要原油进口口岸，油轮排队进港现象出现的频率越来越高。

另据金银岛资讯收集的 2016 年各大企业成品油出口配额数据，2016 年前两批成品油出口配额总计达 3552 万吨，与 2015 年全年相比增长 19%。越来越多的地方炼厂跻身于国际成品油市场，成为国际成品油市场的一股新生力量。

据《大众日报》报道，在已经获得出口权的山东炼厂当中，潍坊弘润 2016 年 3 月出口 3.5 万吨汽油后，5 月再次出口 3.5 万吨汽油，累计达 7 万吨。东明石化在 2015 年 12 月出口 1 万吨汽油后，2016 年 2 月和 5 月分别出口汽油 1 万吨、1.2 万吨，累计 3.2 万吨。山东的利津、汇丰、京博等六家地炼企业



也获得了成品油出口资质。

随着原油进口主体的多元化，尤其是地方炼厂获得原油进口权和原油进口使用权之后，主营炼厂的原料优势不可避免地被削弱。“但主营炼厂炼油环节利润仍然在提高。”李凤莲告诉界面新闻记者，以中石油旗下炼厂 2016 年上半年的利润分析为例：汽油生产毛利润平均可达 1550 元/吨，同比 2015 年增加 58.08%，最大毛利值达 1880 元/吨；主营炼厂柴油炼制毛利润平均可盈利达 970 元/吨。

对于地炼自身来说，虽然国家层面从原料方面放开了，但不管是从配备方面还是油品质量方面的监管，力度也会加强。所以对地炼方面的完善和规范性要求也将会越来越高。“对于地方炼厂这个群体来讲，这是一个优胜劣汰的过程。”她说。

来源：界面

【汉堡南美：不结盟也有市场】

航运联盟格局正在发生巨大变化，2M、OCEAN Alliance 和 THE Alliance 将在未来几年的全球航运活动中占据市场主导地位。不过，当前运力排名全球第七的汉堡南美依然坚持“不结盟活动”。

尽管从未成为过任何航运联盟的一员，但汉堡南美依然在 2015 年成功地将营业总额提升至 60.58 亿元（同比增长 16.8%），即便暂时不选择结盟，这家德国老牌班轮公司也可以向业界交出亮眼的成绩单。

独特的战略定位是汉堡南美选择“单干”的基础。汉堡南美的战略要地在南美地区，而非各大班轮公司抢夺的东西向主干航线。南美地区不仅仅是一个贸易市场，更是一个非常大的冷藏箱运输市场，班轮公司在南美航线的大部分盈利来自于冷藏货运输。

正因如此，汉堡南美抓住机遇，在南美东海岸至远东航线上投放了可装载 9200 个集装箱、并配有 2100 个冷藏插头的冷藏船，且将在近两年内投放三艘新的 10500TEU 型船，巩固其在南美冷藏箱运输市场中的地位。

汉堡南美不结盟的背后，是它与其它班轮公司之间良好的合作与收购。汉堡南美与阿拉伯轮船之间达成的船舶共享协议，使得双方均都在市场中受益，不仅如此，其运力扩张计划也获得了阿拉伯轮船的较大支持，因为借船舶共享协议，汉堡南美可以共享阿拉伯轮船的舱位，拓宽全球航线业务发展。

去年，汉堡南美还以 1.6 亿美元的价格收购了智利国家航运公司（CCNI）的集装箱运输业务，通过此次收购，汉堡南美取代美国总统轮船，不仅巩固了自身在南美航线市场中的领先地位，还接管了南美西海岸、亚洲、欧洲和北美地区的集装箱运输业务。



有效的成本控制手段也让汉堡南美有信心在低迷的市场环境中单打独斗。汉堡南美采取了一系列可持续的成本控制措施，主要包括减少燃油消耗，进一步发挥协同效应和规模效应的联合作用，不断提高运行效率，引进新的计算机运营管理及客户关系系统，并在必要的时候减少运力投放。

然而，汉堡南美在今后的经营中也存在较大挑战，这主要是由于国际航运市场在短期内难以复苏，运费依然承压，同时，收购南美轮船后的赫伯罗特和马士基航运在南美冷藏货运输中将是汉堡南美强有力的竞争对手。尽管竞争加剧，但汉堡南美仍然可以通过灵活的战略选择和有效的成本控制，让业界看到一家不结盟的班轮公司是如何牢牢控制市场的。

来源：中国航务周刊

5. 船舶市场动态

【韩国造船业危机有利于航运业发展？】

韩国造船业目前正在面临严重的危机，韩国船企财务状况也极为危险，并且面临罢工潮。不过有一个新的观点认为，正是由于危机之下韩国船企不得不削减产能，这反而会给全球航运业带来积极影响。

由于今年全球新船订单量锐减，作为全球最大的造船国，韩国船企手持订单量正在迅速下降。克拉克森的数据显示，韩国船企目前手持订单量共计 5040 万 GT，其中大部分将在今明两年交付，仅有 530 万 GT 将在 2018 年交付；相比之下，中国船企手持订单中有 1530 万 GT 将在 2018 年交付，日本船企手持订单中也有 1290 万 GT 在 2018 年交付。

据贸易风报道，在目前的市场环境下，船东似乎更倾向于撤单而非增订新船。近期，Tankerska Plovidba 和 Vitol 均选择放弃在城东造船的苏伊士型油船备选订单。根据克拉克森的数据，尽管目前造价疲软，但截至目前今年新船订单量仅为 156 艘、1500 万载重吨。

去年新船订单量已经处于较低水平，但今年油船和散货船订单量相比去年又减少了 56%。其中，韩国船企受到的影响格外严重。今年前 5 个月，韩国船企接单量仅为 14 艘、900000 载重吨。

显然，韩国船企无法维持其现有的生产水平，削减产能势在必行。得益于韩国产业银行（KDB）、韩国进出口银行等国有银行的援助，这些亏损船企能够避免破产。不过，船企仍然需要显著削减产能以符合未来数年低水平的新船订单量，从而维持正常运营。



在重组过程中，韩国船企也需要更加严格的财务纪律，防止船企仅仅为了增加手持订单而承接亏本订单，避免目前的危机再一次重演。而这全部取决于韩国船企能否现实地拟定接单目标。

2000 年代新船订单量居高不下的时代已经结束，未来新船订单量也很可能无法回升到繁荣时期的水平，面对这样的情况，韩国船企必须相应地削减其产能。

来源：航运界

【日本计划提高新造船市场份额】

日本国土交通局在本月初推出一份交通基础设施计划，将通过海运业的生产力革命，扩大日本造船业的市场份额。

日本造船业仍具有较高产能，急需拉开与其他国家的差距。到 2025 年，日本船厂造船产能将达到 7500 万总吨，一旦达成计划，那么日本船厂的全球市场份额将从目前的 20% 增加到 30%。

日本政府将通过物联网改善和提高三个部门的生产效率，如设计、建造和运营，实现海运业的生产力革命。海工市场的机遇也将提高产能，日本在海工装备领域目标是在 2025 年获得大规模项目，公司共享技术，中期加速，再次激活全球投资日本的海工业务。

同时，日本还计划将造船人才的数量增加 10000 人，2014 年造船员工人数和船舶装备业人数为 125000 人，预计到 2025 年需要增加到 135000 人才能够满足造船需求，人才短缺可能会威胁日本造船业的发展，所以人才计划应该优先执行。

来源：国际船舶网

【中国造船企业仍有困顿待解】

“十三五”期间，全球新船年均需求在 8000 万~9000 万载重吨。虽然目前中国造船产能已经由 8000 万载重吨下降至约 6500 万载重吨，但仍意味着仅中国的造船产能就可满足全球绝大部分的需求。目前国内已有 40% 多的造船产能被闲置，化解造船产能过剩任务相当艰巨。

今年年初到 4 月底，在全球船只订单暴跌至去年同期 30% 水平的情况下，中国造船业以高达 49.3% 的市场占有率远超韩国和日本，跃居世界第一。

中国拿下全球造船市场一半订单



据韩国《朝鲜日报》网站报道，英国造船、海运分析机构克拉克森统计，今年年初到 4 月底，全球造船市场的 114 艘船的订单中，59 个订单被中国造船企业拿走。韩国 HI 投资证券研究员崔光植认为，中国坐拥全球造船一半订单主要源于中国船企横扫中国政府的订单。经记者求证，该说法一定程度上得到了证实。日前，中国矿运、招商轮船(股票)、工银租赁与巴西淡水河谷公司签订了 30 艘 VLCC 的订单。船东为中国矿运(10 艘)、招商轮船(10 艘)、工银租赁(10 艘)。4 家船厂负责建造：外高桥造船建造 14 艘，北船重工建造 8 艘，扬子江船业建造 6 艘，招商重工(江苏)建造 2 艘。船舶建造完成后长期租与淡水河谷，用于巴西—中国航线的铁矿石运输。

40 万吨级巨无霸市场有限

上海国际航运研究中心国际航运研究室主任张永锋表示，从全球铁矿石贸易发展趋势和航线布局来看，当前澳大利亚铁矿石出口优势更加明显(主要船型是 25 万吨级)，未来铁矿石进口增量更多地转移到东南亚、印度等区域，由于该区域船舶挂靠能力有限，可能会影响 40 万吨级船舶的市场容量。

张永锋指出，在运力过剩背景下，订造大船实属应对当前市场竞争格局和保持自身成本优势的无奈之举。“随着 40 万吨级 VLCC 的建造，以及中国矿运、山东海运等与淡水河谷合作的不断深入，国际铁矿石贸易市场逐步进入了强强联合、大型矿山—大型航运公司—大型钢厂的运输模式，大船市场的竞争程度日趋激烈，订造大船成为应对当前市场竞争格局的必然之举。”张永锋说。

BDI 触底反弹并非捷报

造船需求看航运，航运需求看经济。由于直接体现各国贸易活动的强弱程度，波罗的海干散货指数(BDI)被视为全球贸易乃至整个经济形势的前瞻性指标。该指标于 2 月 10 日创下 290 点的历史最低，后于 4 月 13 日报收 567 点，涨幅近乎翻番，预计全球经济即将复苏的声音开始出现。

然而，一家经工信部认定的 60 家“白名单”船企之一的大型民营船厂的预判却没有这么乐观。该船厂相关负责人认为，在当前船市整体需求不旺的形势之下，BDI 的大幅上涨只是短期现象，加之造船业产能过剩严重，短期内市场难以复苏。

张永锋也指出，虽然 BDI 有所回升，但整体仍处低位，近期市场表现更多的是 BDI 本身的触底反弹，以及近期各国陆续有项目开工和投资加速所起到的作用。“未来国际干散货贸易仍呈疲软的发展趋势。”张永锋说，“尤其是中国经济增长步入新常态，产业结构调整加速、钢铁等产能过剩严重等问题严重制约着未来铁矿石、煤炭、粮食等大宗货物的贸易增长。”

造船企业如何走出困境



据《中国船检杂志》报道，今年一季度全球新船成交仅为 983 万载重吨，是 2002 年以来一季度成交量最低的年份。今年一季度全球新船成交 77 艘，成为自 1996 年以来所有季度成交艘数最低的季度。世界造船市场仍被笼罩在一片寒意之中。

日前，工信部副部长辛国斌在船舶行业推进智能制造现场经验交流会上表示，将贯彻落实《中国制造 2025》，加快推进船舶行业智能制造示范应用，大力推动智能制造，加快推动新一代信息技术与先进船舶制造技术融合，快速提升船舶建造质量和效率，降低成本和资源能源消耗。

辛国斌强调，推进智能制造是增强我国造船企业核心竞争力的有效途径，也是加速产品创新和智能化发展的重要手段，更是构筑我国船舶行业国际竞争新优势的重要举措。

来源：国际商报

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	246.50	-2.5	↓	270.00	-1.5	↓	0.00			423.50	-14	↓
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	266.00	-6	↓	270.00	-7	↓	0.00			0.00		
Panama	260.00	0		n/a			n/a			515.00	0	
Singapore	252.00	-5	↓	262.00	-5	↓	432.00	-5	↓	442.00	-5	↓
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0	
Tokyo	280.00	5	↑	290.00	5	↑	0.00			520.00	-20	↓

来源：Bunker Ports News Worldwide

截止日期：

2016-07-01



◆ 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	4,200	4,250	-50	-1.2%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,400	2,450	-50	-2.0%	
巴拿马型 Panamax	77,000	2,400	2,400	0	0.0%	
超灵便型 Supramax	58,000	2,200	2,200	0	0.0%	
灵便型 Handysize	35,000	1,950	1,950	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 132 周	第 131 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,800	8,850	-50	-0.6%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,800	5,800	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,700	4,700	0	0.0%	
LR1	75,000	4,200	4,200	0	0.0%	
MR	52,000	3,300	3,300	0	0.0%	

截止日期： 2016-06-24

(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
2	TAK	115,000	JMU, Japan	2019	Taiwan	5,000	
6	BC	34,000	Namura Shipbuilding, Japan	2017	Taiwan	Undisclosed	
8	CV	1,900 teu	Naikai Zosen, Japan	2018-2019	Taiwan	2,550	
2+1	CV	1,800 teu	CSBC, Taiwan	2017	Taiwan	Undisclosed	



全一海运有限公司



6	CV	1,400 teu	Wenchong, China	2018	German	Undisclosed	transferred from Guoyu Shipbuilding
1	REF	160,000 cbf	Fujian Funing, China	2017	Chinese	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
INDIGO	BC	53,609		2003	Japan	1,290	Empire Navigation - Greek	en bloc
ARGO	BC	76,728		2005	Japan	1,290	Empire Navigation - Greek	
JIN RONG	BC	50,236		2000	Japan	340	Hesheng - Hongkong	
JS RHONE	BC	63,227		2012	China	1,250	Hongkong	

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
HANSA NARVIK	CV	20,087	1,550	1998	China	250	OKEE Maritime - German	
HARUKA	CV	20,500	1,577	2006	Japan	860	Tabto Intim - Indonesian	
HAMMONIA JUTLANDIA	CV	44,174	3,398	2006	S. Korea	530	Borealis - British	

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
BLUE FURY	GC/SDK	16,371		2010	China	385	Undisclosed	Super Ice Class

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
GOLDEN WAVE	TAK	8,792		2002	Japan	820	Chinese	SUS 316L stainless
AKAMA	TAK	44,995		2003	Japan	1,100	Undisclosed	
ALAM BISTARI	TAK	47,065		2001	Japan	1,220	Middle East	
CAPE BAXLEY	TAK	159,385		2003	S. Korea	2,550	Tufton Oceanic -British	
GREAT STAR	TAK/CHE+PRO	24,740		1991	Germany	310	Undisclosed	super ice class
CRANE HARMONY	TAK/CHE+PRO	11,706		2009	Japan	1,200	Undisclosed	
AS OPHELIA	TAK/CHE+PRO	19,991		2006	Japan	1,930	Interunity Management - Greek	



SOLARO TAK/LPG 38,427 1996 Italy Undisclosed Turkish

◆ 上周拆船市场回顾

中 国							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造国	价格 (美元) /轻吨	备 注
NEW ALLIANCE	BC	106,118	15,685	1998	Japan	198	
巴基斯坦							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造国	价格 (美元) /轻吨	备 注
FEDERAL KASSER	BC	29,536	6,692	1985	Japan	259	
VICTORIA R	BC	33,580	8,421	1988	Poland	253	
NORTHERN ENDEAVOUR	CV	33,900	10,864	2001	S. Korea	286	
D. S. NATIONAL	CV	80,494	27,200	2001	S. Korea	259	as is Singapore, incl ROB,, Green Recycling
D. S. PATRIOT	CV	80,551	27,200	2001	S. Korea	259	as is Singapore, incl ROB,, Green Recycling
其它							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造国	价格 (美元) /轻吨	备 注
ORIENTAL TREASURE	BC	151,177	17,859	1994	Japan	279	

◆ 最新航运公告

【防范欺诈 - 土耳其】

协会调查部门 SIGNUM SERVICES 为会员提供关于虚假货物欺诈的最新消息。

此类欺诈行为通常发生于土耳其，诈骗分子假装船舶经纪人和港口代理行骗。我们注意到，最近几个月这种欺诈案的发生率有所上升。此类欺诈案件的共性是：犯罪分子通常以优于市场价格的条件委托船东/船舶管理人承运一批子虚乌有的货物。货物种类各异，其中最常用的货物名目为水泥、锅炉和磷肥。



【海事劳工公约 - 更新】

《海事劳工公约》于 2013 年 8 月 20 日生效。2014 年 4 月，国际劳工组织通过了公约的若干修订内容，以执行国际海事组织/国际劳工组织联合财务担保工作小组于 2009 年一致通过的原则。修订案将于 2017 年 1 月 18 日生效。

修订案生效后，根据规则 2.5.2 的修订，公约国船舶需持有保险人或其他财务担保人签发的证书，从而确认已通过保险或其他担保的方式，落实船员遣返的成本费用，及弃船后 4 个月合同工资和相应权利。根据公约标准 A4.2 的修订，还需备有另一份证书，确保承担船员受伤、残疾或死亡的合同赔偿责任。

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
2016-07-01	664.96	737.96	6.4457	85.7	886.87	60.125	960.17	221.89	17319.0
2016-06-30	663.12	737.5	6.4491	85.467	892.12	60.508	960.75	222.73	17400.0
2016-06-29	663.24	734.82	6.4678	85.482	885.06	61.083	971.27	228.57	17603.0
2016-06-28	665.28	732.38	6.53	85.736	879.92	61.555	983.94	231.65	17171.0
2016-06-27	663.75	731.84	6.5042	85.522	891.94	61.57	987.37	228.55	17631.0
2016-06-24	657.76	744.34	6.2725	84.791	958.99	60.666	971.41	221.18	-
2016-06-23	656.58	744.47	6.27	84.636	972.42	61.154	981.41	222.08	-
2016-06-22	659.35	740.87	6.2949	84.981	966.75	61.12	968.27	223.83	-
2016-06-21	656.56	743.93	6.3223	84.606	963.19	61.675	976.39	225.79	-
2016-06-20	657.08	745.63	6.2811	84.679	954.79	61.977	983.7	229.28	-



全一海运有限公司



(2) LIBOR 数据:

2016-06-30							
币种	隔夜	1 周	2 周	1 月期	2 月期	3 月期	4 月期
美元	0.4116	0.4402		0.46505	0.549	0.6541	
	6 月期	7 月期	8 月期	9 月期	10 月期	11 月期	12 月期
美元	0.92415						1.23025