



全一海运市场周报

2016.07 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2016.07.11 - 07.15)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求增长缓慢 部分航线运价回落】

本周，中国出口集装箱运输市场总体需求增长缓慢，各航线供需形势分化，市场行情总体稳定。7月15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684.43点，较上期上涨6.0%。7月初部分航线运价上涨，但由于总体市场处于运力过剩的状况，另一部分航线运价未能企稳，开始回落，反映即期市场运价的上海出口集装箱运价指数为670.29点，较上期下跌1.1%。

欧洲航线：运输需求在传统运输旺季呈现增长态势，市场货源充足，供需基本面较为稳定。船舶平均舱位利用率在95%以上，部分航次舱位较为紧张。市场运价在7月初推涨成功，但由于整体涨幅过大，市场接受程度较低，因此仍有回调压力。7月15日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为776美元/TEU，较上期下跌16.7%。地中海航线，运输需求在运价上涨之后有所下滑，整体货量表现不及欧洲航线，加之总体运力规模在旺季有所增长，供需失衡有所扩大，船舶平均舱位利用率在90%左右，运价延续回落态势。7月15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20.3%。

美国航线：北美航线，据美国劳工部公布的数据显示，6月非农就业人口增加28.7万人，较前值增加27.6万人，显示出美国就业市场依旧处于复苏态势，保证了居民收入及消费需求的稳定。北美航线运输需求稳中有升，市场总体运力规模相对稳定，供需关系改善。美西航线船舶平均舱位利用率约在95%左右，美东航线略低于美西航线，在90%~95%之间。受到供求关系改善的支撑，航商推动运价上涨。7月15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）为1421美元/FEU、1871美元/FEU，分别较上期上涨21.9%、8.3%。

波红航线：目的地已经度过“斋月”，但运输需求并未有明显回暖的迹象，依旧处于比较低迷的状态，部分航商在斋月过后增加了运力投放，市场供需基本面有恶化的趋势，舱位利用率在80%~85%之间。市场运价延续之前走势，继续下跌。7月15日，中国出口至波红航线运价指数为607.32点，较上期下跌2.3%。

澳新航线：运输需求始终在低位徘徊，部分航商继续采取措施缩减运力，运力过剩的现象得到改善，船舶平均舱位利用率维持在90%以上。受货量不足的影响，运价下跌。7月15日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为373美元/TEU，较上周下跌10.8%。



南美航线，运输需求继续保持缓慢增长的状态，部分航商继续采取措施控制运力规模，供需基本面保持较为良好的态势，船舶平均舱位利用率在 90%左右，航商执行运价上涨计划。7 月 15 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2626 美元/TEU，较上周上涨 14.6%。

日本航线：本周货量小幅下滑，市场运价保持稳定。7 月 15 日，中国出口至日本航线运价指数为 629.78 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【运力供给依旧偏紧 沿海综指继续上扬】

本周，沿海散货运输市场延续上涨行情，受发运港压港影响，运力供给依旧偏紧。7 月 15 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 957.34 点，较上周上涨 4.6%。其中煤炭、金属矿石、粮食运价指数均有不同程度上涨，成品油、原油运价指数维稳。

煤炭运输市场：本周，沿海煤炭运输市场行情整体延续上涨走势，不过伴随运价冲上高位，下游观望情绪升温，下半周开始，运价涨幅明显缩窄。进入 7 月中旬，前期主要利好依旧给予运价有力支撑，煤炭行业供给侧改革效果显著，北方港口煤炭库存低位运行，资源持续紧缺。而受煤炭涨价、夏季耗煤等预期因素影响，电厂、贸易商仍维持一定规模采购。此消彼长，大量船舶待港等货，压港现象持续加重，船舶周转缓慢，可用适期船舶供给依然偏紧。然而经历了长达一个多月的大规模采购和租船后，运价已步入高位，滞期费也明显提高。煤炭紧缺短时间内也难以得到有效改善，黄骅港甚至发出本月不再接船的消息。市场观望气氛日渐浓厚，租船需求明显降温，沿海煤炭运输市场从前期供不应求逐渐过渡至供需相对平衡，运价于下半周趋稳。

7 月 15 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1006.42 点，较上周上涨 6.9%。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 32.3 元/吨，较上周五上涨 2.4 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 35.5 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 39.5 元/吨，较上周五下上涨 3.3 元/吨。华南航线：7 月 15 日，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 39.0 元/吨，较上周五上涨 3.2 元/吨。

金属矿石运输市场：本周，沿海金属矿石运输市场行情相对平稳，运价小幅震荡。由于对后市并不乐观，目前钢厂采购意愿不强，仍维持低库存运行，采购以刚需为主。7 月 15 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 780.99 点，较上周上涨 0.4%。

粮食运输市场：南方港口前期到货较多，港口库存压力加大，粮食价格走弱，南北利润缩减甚至个别倒挂，市场观望心态加重。但运力供给偏紧仍是当前



主导沿海粮食运输市场行情的关键因素，可用适期船舶紧缺，运力供不应求，粮食运价延续上涨走势。7月15日，沿海粮食货种运价指数报收735.87点，较上周上涨6.7%。

油品运输市场：近期，国内成品油市场终端需求较为低迷，华中、华南一带遭遇暴雨及台风灾害，车辆出行受阻，同时终端工矿、基建等户外用油单位无法正常开工，整体购销氛围难掩清淡格局。7月15日，上海航运交易所发布的原油货种运价指数为1541.72点，成品油货种运价指数为1354.12点，均与上周持平。

(3) 中国进口油轮运输市场

【原油运价波动下行 成品油运价低位徘徊】

英国脱欧公投引发的全球金融和贸易市场震荡持续两周后显现消退迹象，股票等风险资产连续上涨，而曾备受追捧的黄金、日元等避险资产掉头向下。本周的国际油价也呈现回归态势，布伦特原油现货价格周四报47.13美元/桶，比上周四微降0.3%。全球原油即期运输市场交易冷清，运价小幅波动下行。由于管道泄漏，本周初伊拉克两个码头的装船作业暂停，巴士拉港压港油轮超过20艘。中国主要进口航线运价低位盘整，7月14日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）为677.48点，较上期下降0.6%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场成交冷清，运价低位盘整。中东地区7月份货盘基本完成，短期货运需求较为有限。6月底以来，因运力过剩，波斯湾航线运价一直处于下降通道。西非市场运价跟随下跌。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波26.5万吨级船运价（CT1）报WS43.83，较上周四上涨2.1%，5日平均运价为WS43.30，较上期下跌2.8%，等价期租租金（TCE）平均2.0万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价（CT2）报WS48.08，下跌3.8%，5日平均运价为WS48.75，下跌4.0%，TCE平均2.9万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价稳中有降。西非至地中海运价小幅下降至WS60（TCE约1.6万美元/天）。两艘13万吨级船，西非至地中海，8月1日货盘，成交运价均为WS62.5。黑海货盘较少，黑海至地中海运价跌至WS70（TCE约1.5万美元/天）至WS87（TCE约2.4万美元/天）。波斯湾出发航线运价小幅盘整，至地中海为WS45上下，至印度运价在WS70附近，9万吨货盘成交运价为WS80水平。一艘15万载重吨船，阿联酋至印度西南岸，7月23日9.5万吨货盘，成交运价为WS83。



阿芙拉型油轮 (Aframax)：运输市场欧洲运价继续下降。跨地中海运价降至 WS80 (TCE 不足 1 万美元/天)，北海、波罗的海运价分别跌至 WS95、WS67，TCE 均约 1.5 万美元/天。加勒比海短程运价降到 WS75，TCE 约 5000 美元/天。业内有消息称，利比亚 2 个停顿的原油出运港下周起将恢复运作，该国产量也会逐渐从 30 万桶/天恢复到 100 万桶/天。亚洲航线交易冷清，波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价均跌入 WS90，TCE 为 1.3 万美元/天和 1.6 万美元/天。中国进口货盘主要来自科兹米诺。10 万吨级船，7 月下旬货盘，成交包干运费为 50 万美元。

国际成品油轮 (Product) 运输市场 LR 型船运价低位徘徊，MR 型船运价小幅提升。石脑油货盘平稳，LR 型船过剩，运价盘整，波斯湾至日本航线 7.5 万吨级、5.5 万吨级船运价分别为 WS85、WS100，TCE 分别为 1.3 万美元/天、1.2 万美元/天。印度至日本 3.5 万吨级船石脑油运价小幅提升至 WS102，TCE 为 6000 美元/天。中国燃料油进口航线上，8 万吨 7 月 16 日新加坡货盘成交运价为 WS92.5。本周美国至欧洲航线货盘较多，对 MR 型船行情形成支持。3.8 万吨级船美湾至欧洲柴油运价保持 WS70 (TCE 约 2700 美元/天)，3.7 万吨级船欧洲至美东汽油运价为 WS90 水平 (TCE 约 6000 美元/天)，欧洲-美东-美湾-欧洲的三角航线 TCE 保持 9000 美元/天上下。

(4) 中国进口干散货运输市场

【中小型船续升 指数再创新高】

中小型船持续发威，中国进口干散货运输市场行情持续走高。分船型来看：海岬型船停滞不前，巴拿马型船和超灵便型船继续攀升。中国进口干散货综合指数、运价指数、租金指数再创年内新高。7 月 14 日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数 (CDFI) 为 552.10 点，运价指数为 519.57 点，租金指数为 600.89 点，分别较上周四上涨 3.2%，1.6%和 5.3%。

海岬型船市场：海岬型船租金、运价稳中有跌。环保限产带动钢材市场情绪，但淡季中钢材现货成交并未放大，钢厂高炉开工率和产能利用率连续两周下滑，铁矿石采购谨慎，澳大利亚和巴西铁矿石周出口量连续三周走低。尽管铁矿石期货与现货价格同步走高，但国内主要港口进口铁矿石库存连续四周攀升，15 日录得 1.08 亿吨，再创年内新高。期租市场，中国北方/澳大利亚往返航线航次期租成交较少，日租金小幅震荡微跌。成交记录显示，18 万载重吨船，7 月 12 日长江口交船，经海波因特，青岛还船，成交日租金为 8000 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 7132 美元，较上周四下跌 1.2%。太平洋市场，力拓成交活跃，但租家压价意愿较强，西澳至青岛航线铁矿石运价围绕 4.55 美元/吨上下小幅波动。成交记录显示，7 月下旬和 8 月上旬的受载期，西澳至青岛航线成交运价为 4.55 美元/吨。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 4.562 美元/吨，较上周四微涨 0.1%。大西洋市场，巴西和南非放出少量成交，且成交价偏低。成交记录显示，受载期为 8 月上旬，巴西图巴朗至青岛航线成交价为 9.20 美元/吨；受载期为 7 月下旬，南非萨尔达尼亚至青岛航线成交价为 6.95 美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 9.364 美元/吨，较上周四下跌 0.9%。南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 7.081 美元/吨，较上周四下跌 2.3%。受国际油价反弹影响，周末两洋市场运价止跌回稳。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场继续攀升。太平洋市场，因国内限产煤炭供应趋紧，东澳和印尼至中国进口煤船运需求增多，美西粮食货盘稳步放出，内贸运输市场吸引更多运力，太平洋市场整体供需状况有所改善，巴拿马型船租金、运价续升。成交记录显示，7.6 万载重吨船，7 月 16-20 日长江口交船，经东澳，南中国还船，成交日租金为 6500 美元；7.7 万载重吨船，秦皇岛即期交船，经美西，中国还船，成交日租金为 6250 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 6156 美元，较上周四上涨 9.5%，再创年内新高。印尼萨马林达至中国广州航线运价为 4.208 美元/吨，较上周四上涨 7.4%。大西洋市场，南美降温，美湾升温，粮食货盘总体成交稳定，运价稳中有涨。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 19.159 美元/吨，与上周持平；美湾至中国北方港口粮食航线运价为 29.114 美元/吨，较上周四上涨 2.0%。

超灵便型船市场：太平洋市场镍矿、煤炭货盘增多，加之市场运力趋紧，超灵便型船租金、运价涨幅扩大。周四，中国南方至印尼往返航线超灵便型船 TCT 日租金为 5887 美元，较上周四上涨 10.6%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 5.121 美元/吨，较上周四上涨 4.0%。镍矿成交记录显示，5.9 万载重吨船，汕头即期交船，经菲律宾，中国还船，成交日租金为 7750 美元。周四，菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 5.594 美元/吨，较上周四上涨 2.8%。

来源：上海航运交易所信息部

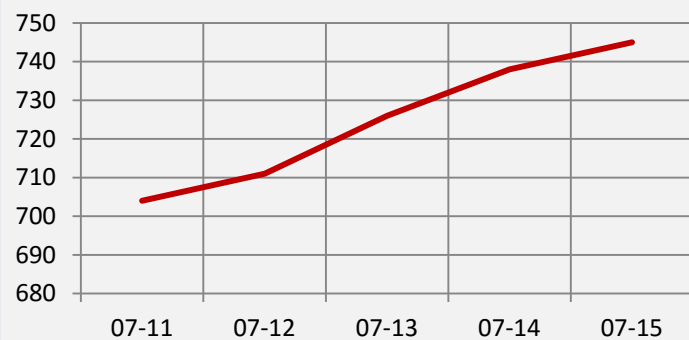
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

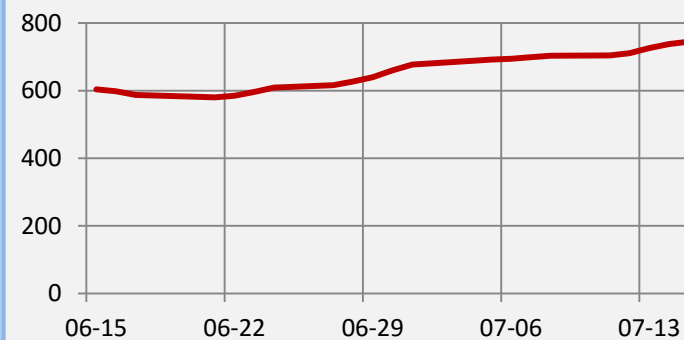
波罗的海指数	7 月 11 日		7 月 12 日		7 月 13 日		7 月 14 日		7 月 15 日	
BDI	704	+1	711	+7	726	+15	738	+12	745	+7
BCI	991	-11	987	-4	1,010	+23	1,020	+10	1,023	+3
BPI	799	+7	809	+10	819	+10	842	+23	863	+21
BSI	651	+4	666	+15	679	+13	686	+7	693	+7
BHSI	356	+2	358	+2	360	+2	361	+1	363	+2



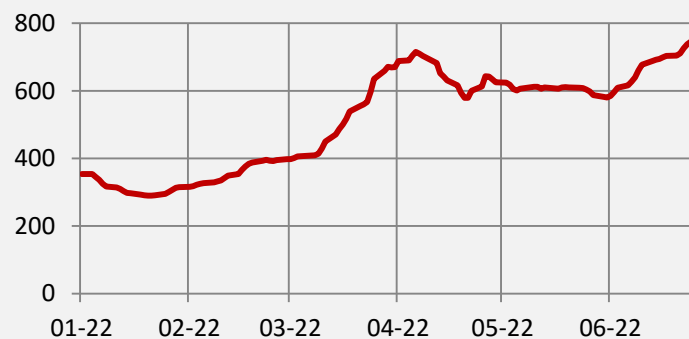
上周 BDI 指数走势



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 28 周	第 27 周	浮动	%
Cape (170, 000)	半年	8, 250	8, 500	-250	-2. 9%
	一年	7, 500	7, 750	-250	-3. 2%
	三年	9, 000	9, 250	-250	-2. 7%
Pmax (75, 000)	半年	6, 000	5, 750	250	4. 3%
	一年	6, 250	6, 250	0	0. 0%
	三年	6, 500	6, 500	0	0. 0%
Smax (55, 000)	半年	6, 750	6, 750	0	0. 0%
	一年	7, 250	7, 250	0	0. 0%
	三年	6, 250	6, 250	0	0. 0%
Hsize (30, 000)	半年	5, 500	5, 250	250	4. 8%
	一年	5, 250	5, 000	250	5. 0%
	三年	5, 500	5, 250	250	4. 8%

截止日期: 2016-07-08

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Acacia Bulker 2005 32759 dwt dely S Brazil prompt trip redel Continent \$7,000 daily - Meadway

Aliki P 2001 50341 dwt dely Djibouti prompt trip via Black Sea redel Chittagong \$6,250 daily - cnr

Anangel Guardian 2010 179701 dwt dely Amsterdam 15/20 Jul trip via Narvik redel PG \$14,250 daily - Oldendorff

Andante 2012 81615 dwt dely Kamsar 13/19 Jul trip redel Visakhapatnam \$10,500 daily + \$300,000 bb - Rio Tino



全一海运有限公司



Angelina The Great N 2012 55768 dwt dely Praia Mole prompt trip redel east Mediterranean/Black Sea \$9,600 daily - cnr

Anthos 2001 75120 dwt dely Iskenderun spot trip via Black Sea redel Singapore-Japan \$13,900 daily - Glencore

Azur 2007 82282 dwt dely EC South America 20/25 Jul trip redel Skaw-Spanish Med \$9,250 daily - Louis Dreyfus

BTG Denali 2015 81085 dwt dely Barcelona 18/19 Jul trip via Black Sea & Red Sea redel Cape Passero intention grains \$8,250 daily - ADMI

Bulk Uruguay 2011 57937 dwt dely Hong Kong prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore \$7,250 daily - cnr

Cape Kennedy Beibu relet 2012 81391 dwt dely retro Cape of Good Hope 7 July trip via EC South America redel Singapore-Japan \$6,900 daily + \$295,000 bb - CJ International

Captain George 2013 82140 dwt dely Lianyungang 17/20 Jul trip via NoPac redel Taiwan intention grain \$7,150 daily - Cargill

Genco Surprise 1998 72495 dwt dely EC South America 03/12 Aug trip redel Singapore-Japan \$7,700 daily + \$260,000 bb - Engelhart Commodities Trading Partners

Great Fluency 2016 63392 dwt dely Philippines prompt trip via Indonesia redel China \$8,500 daily - cnr

Hawk 1994 45111 dwt dely S Africa prompt trip redel China \$7,000 daily - Topsheen

Hermann S 2009 56732 dwt dely Conakry prompt trip redel Black Sea intention bauxite \$5,750 daily - MUR

Ikan Landuk 2013 37115 dwt dely Derince prompt trip via Black Sea redel US Gulf \$4,500 daily - WBC

Josco Jinzhou 2012 58685 dwt dely Shantou prompt trip via Philipines redel China intention nickel ore \$7,750 daily - cnr

KM Sydney 2010 80638 dwt dely Taipei 21 July trip via EC Australia redel India approx \$7,000 daily - cnr

Knossos Wave 2012 87332 dwt dely Oxelosund 20/23 Jul trip via Ust Luga redel Taranto intention coal \$9,350 daily - cnr



全一海运有限公司



Loch Lomond 2012 38436 dwt dely N Brazil prompt trip redel Baltic \$8,600 daily - NYK

Lowlands Tenacity 2001 179929 dwt dely Gibraltar 22 July trip via NC South America redel Gibraltar \$6,750 daily - EdF

Lucky Luke 1999 72443 dwt dely Busan in direct continuation 15/17 Jul trip via NoPac redel Singapore-Japan intentiongrains \$5,850 daily - Caravel

MIM Vangelis JR 2005 76619 dwt dely ARA 18/23 Jul trip via Continent chop via US Gulf redel Singapore-Japan intention grains , min 70 days duration \$13,000 daily - cnr

Mineral Honshu CCL relet 2012 181408 dwt dely Gibraltar spot trip via Colombia redel Continent \$6,850 daily - Cosco

Nautical Hilary 2015 63800 dwt dely Kwangyang 22/25 Jul trip via Far East redel Tampa-Veracruz \$2,150 daily first 58 days \$6,800 balance - Panocean

Nautical Jennifer 2015 63800 dwt dely Morowali, Indonesia 17/18 Jul trip via Indonesia redel China intention CJK \$9,000 daily - Chinese account

New Kosmos 2005 56011 dwt dely ARAG prompt trip redel Turkey intention scrap \$9,500 daily - Pacbasin

Nord Pegasus 2007 75356 dwt dely Masinloc 18/20 Jul 2 laden legs redel Singapore-Japan \$7,100 daily - BG Shipping

Nordic Dalian 2013 37,330 dwt dely S Brazil 20/25 Jul trip redel North Brazil \$8,000 daily - Norsul

Ocean Venus 2010 93114 dwt dely CJK 14/17 Jul trip via CIS redel South Korea \$6,000 daily - cnr

Pan Mutiara 2012 81177 dwt dely Richards Bay 26/28 Jul trip redel India \$6,300 daily + \$125,000 bb - Siva Bulk

Platanos 2011 81123 dwt dely aps EC South America 12/20 Jul trip redel Singapore-Japan approx \$8,000 daily + \$300,000 bb - Jaldhi

RHL Marta 2007 53807 dwt dely Mina Saqr prompt 1 opt 2 laden legs redel Persian Gulf \$5,500 daily - DBC

Roadrunner 2008 54057 dwt dely EC South America 20/30 Jul trip redel West Africa \$10,000 daily - cnr



全一海运有限公司



Santa Margherita 2005 53206 dwt dely Adabiya prompt trip via Black Sea redel Singapore-Japan \$6,500 daily - MUR

Saronic Trader 2011 93112 dwt dely Nordenham 24/28 Jul trip via Baltic & Israel redel Cape Passero \$10,000 daily - Golden Ocean

SBI Leo 2015 61614 dwt dely US Gulf mid July trip redel full Italy intention petcoke \$12,850 daily - MUR

Sea Neptune 2013 81631 dwt dely Tanjung Bin 20/24 Jul 2 laden legs redel Singapore-Japan \$7,000 daily - Norden

Sea Star 2014 56591 dwt dely El Dekheila prompt trip via Black Sea redel Bangladesh min 80 days \$10,300 daily - cnr

Seaboni 2015 62657 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel Thailand \$8,250 daily - cnr

St Gregory 2010 32688 dwt dely Canakkale prompt trip via Black Sea redel west Mediterranean \$4,500 daily - cnr

Star Lutas 2016 61200 dwt dely EC South America 16/20 Jul trip redel Persian Gulf intention Iran \$12,000 daily + \$200,000 bb - cnr

Star Polaris 2011 179546 dwt dely UK spot trip via Seven Islands redel China \$16,000 daily - Berge

Tiger North 2013 76000 dwt dely CJK 16/20 Jul trip via EC Australia redel south China \$6,500 daily - Tongli

TN Sunrise 2015 60948 dwt dely S Korea prompt trip redel NCS America \$2,800 daily first 66 days balance BSI index plus an unknown percentage - Hanwin

TS Alpha 2015 38872 dwt dely Ilichevsk prompt trip via Black Sea redel US Gulf-Caribs \$6,000 daily - MUR

Valente Angel 2007 28534 dwt dely Jebel Ali prompt trip redel Al Jubail-Dammam \$4,150 daily - cnr

Western Heroya 2015 61297 dwt dely Conakry prompt trip redel Black Sea approx \$4,550 daily - cnr

Wikanda Naree 2013 53800 dwt dely Mina Saqr prompt trip redel EC India intention limestone \$5,500 daily - cnr



Yin Hao 2012 48886 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel CJK intention coal \$7,000 daily - cnr

Yin Lu 2012 48905 dwt dely Manila prompt trip via Indonesia redel China \$8,000 daily - cnr

Zheng Kai 2012 81877 dwt dely Busan prompt trip via NoPac redel Singapore-Japan intention grain \$6,500 daily - Panocean

(2) 期租租船摘录

Alam Penting 2005 87052 dwt dely Hitachinaka 15/16 Jul 4/7 months trading redel worldwide \$6,750 daily - Cobelfret

Josco Huizhou 2014 61648 dwt dely Chennai prompt about 12 months trading redel worldwide \$6,250 daily - Sinochart

Macheras 2015 80635 dwt dely CJK 17/23 Jul 9/12 months trading redel worldwide \$7,850 daily - Cnr

Stella Maris 2007 52454 dwt dely Philippines 15/30 Jul about 6 months trading redel worldwide \$5,800 daily - cnr

4. 航运市场动态

【现代商船宣布加入 2M 联盟】

7 月 14 日，现代商船发布消息，称其已与 2M 签订谅解备忘录，形成船舶共享协议，于 2017 年 4 月加入 2M。现代商船与马士基航运、地中海航运达成船舶共享合作伙伴关系，标志着现代商船终于走出财务危机。

现代商船表示：“通过加入 2M 船舶共享协议网络，现代商船将增强提供的服务，并提高成本竞争力。2M 的承运商从中也可以增强在亚洲地区的服务能力，并改善在太平洋地区的网络覆盖。”

现代商船还补充道，自 2016 年 3 月起，依照先决条件，已完成与债权人自愿协议的所有条件，债权人债转股计划也将按计划执行。

现代商船加入后，2M 的新名字暂未透露。



全一海运有限公司



此前，现代商船一直在与马士基航运、地中海航运进行谈判，非常迫切加入 2M 联盟，此消息一出，频频引发外界对于马士基欲收购现代商船的猜测。马士基航运很快于 7 月 11 日发言表示这是“谣言和猜测”，与此同时，现代商船也对此予以反驳。

如今，现代商船终于如愿以偿投入了 2M 的怀抱。

来源：中国航贸网

【“互联网+航运”模式成为航运纠纷新增长点】

涉自贸区海事海商案件呈现出案件增长态势明显、区域分布差别较大、航运金融“一增一少”、离区经营现象突出等 5 大特点；“互联网+航运”交易模式或将成为航运纠纷新的增长点。7 月 12 日上午，上海海事法院举行新闻发布会，向社会发布中英文双语本《涉自贸区海事审判情况通报》。这是上海海事法院发布的首部专门阐述涉自贸区海事审判工作的白皮书。

据白皮书显示，一年来，上海海事法院共受理各类涉自贸区海事海商案件 351 件，同比 2014 年涨幅达 194.96%，审结 328 件，标的额达人民币 4.33 亿元。据分析，涉自贸区海事海商案件呈现出案件增长态势明显、区域分布差别较大、涉案企业区域分散、航运金融“一增一少”（船舶融资类案件显著增长，航运保险案件数量较少）、离区经营现象突出等 5 大特点。

同时，白皮书还围绕自贸区的系列新政策、新规定、新制度的落地实施，重点分析了部分纠纷中反映出的自贸区航运发展中值得关注的 8 大问题，包括对负面清单管理模式的理解、个人投资航运业纠纷的特点、自贸区航运市场诚信体系建设、“互联网+航运”交易模式等方面所显现出的问题、风险或发展趋势等，其中，“互联网+航运”交易模式或将成为航运纠纷新的增长点。

来源：新民晚报

【航运市场低迷 专家支招中小航运企业逆境突围】

众所周知，由于全球航运市场持续低迷、波动频繁，中国航运业竞争十分激烈。作为整个航运业发展基础的中小航运企业如何在经济“新常态”下闯出属于自己的一片天地？7 月 11 日是中国第 12 个航海日，中小航运企业领袖论坛日前在浙江宁波举行，聚焦中小航运企业变革，专家支招逆境突围。

在交通运输部水运科学研究院经济政策与发展战略研究中心主任宁涛看来，中国航运需求是全球第一，有众多的细分市场等着中小航运企业去耕耘，而这就是未来中小航运企业的机遇，“在某一细分市场成为最后的赢家，才能成为我们中小航运行业区别于大航运企业战术的选择。”



全一海运有限公司



此外，宁涛强调，中小航运企业要打造自身的核心竞争力，并将核心竞争力进行准确识别，“不能是为了短期价格的暴利把很多服务葬送到短期行为中。”

利比里亚共和国海事局驻华首席代表、海事专员叶波分析称，中小航运企业不像大船东那样可以“抱船取暖”，“中小船东应分散出击，建立和维护自己新的根据地，获得补给来等待时机。”

叶波表示，航运的竞争归根到底是人的竞争，为此中小航运企业无论什么时候都要积极学习和了解海运领域的新技术和新规范。

近年来，宁波航运业发展愈发成熟，在中国中小航运企业中具有较强的代表性。

宁波市副市长王仁洲表示，当前宁波的航运业和船舶业，民营经济是中坚力量，“民营小企业占到了 90%以上，如果说大型航运企业是维系航运市场稳定和国家海域安全的战船，那么数量众多的中小航运企业是活跃经济、增加就业的重要引擎。”

王仁洲强调，随着“一带一路”和长江经济带带来的东风，以及创业创新的发展大潮，通过中小航运企业的共同合作，中国航运业必将更上一层楼。

据悉，宁波航运业有着源远流长的历史，在唐宋时期就以海上丝绸之路和中国对外五大口岸之一闻名。如今，经过改革开放以来的跨越式发展，宁波-舟山港已与世界上 200 多个国家和地区的 600 多个港口通航，现拥有集装箱航线 236 条，已成为世界级的大型现代化综合港口。

来源：中国新闻网

【我国拥有海运船队运力规模位居世界第三】

从中国航海日论坛上获悉，截至“十二五”末，我国拥有海运船队运力规模达 1.6 亿载重吨，位居世界第三；沿海拥有万吨级以上泊位 2207 个，通过能力 79 亿吨。

交通运输部副部长何建中 11 日在宁波举行的中国航海日论坛上表示，要加强海运软实力建设，由“吞吐量”的航运中心变为“定规则”的航运中心。

何建中说，要建设规模适度、结构合理、技术先进的专业化船队，提高集装箱班轮国际运输竞争能力。逐步发展中资邮轮运力，培育我国邮轮运输品牌，为国际经济贸易提供高品质的运输服务。他介绍，我国将修改《国际海运条例》，加大打击恶性竞争行为的力度，构建市场信用体系，完善政府“一个窗口”行政审批和信息服务平台。



全一海运有限公司



据交通运输部统计，“十二五”时期，我国管理维护的沿海航标达 14095 座，实现水上安全通信系统、船舶动态监测(产品库 求购 供应)重点水域全覆盖，保障了航运事业安全健康有序发展。

2015 年，我国港口完成货物吞吐量 127.5 亿吨，集装箱吞吐量 2.12 亿标准箱，连续多年位居世界第一。港口货物吞吐量亿吨大港达到 32 个，在世界港口货物吞吐量和集装箱吞吐量排名前十位中，中国大陆港口分别占了 7 席和 6 席，宁波舟山港、上海港分别位居世界第一。

今年中国航海日的主题是“建安全高效绿色航运，助海上丝路创新发展”。交通运输部新闻发言人徐成光介绍，7 月 11 日这一天是郑和下西洋的日子。经国务院批准，自 2005 年起，将每年的 7 月 11 日确定为中国航海日，同时也是“世界海事日”在我国的实施日期。

据介绍，今年航海日期间开展了多项活动：发布《2016 年中国航海日公告》、举办中国航海日论坛、组织开展全国统一的船舶挂满旗鸣笛特色活动等。

来源：新华网

5. 船舶市场动态

【江苏造船业现回暖迹象】

经历长期的市场低迷，全国造船业第一大省江苏迎来难得的回暖迹象。今年上半年，江苏造船企业新承订单量同比增长 65.8%，并已连续 3 个月出现大幅增长的态势。

江苏省经信委公布的最新数据显示，今年 1-6 月，该省造船企业新承订单量为 42 艘 320.5 万载重吨，占到全球市场份额的 15.5%和全国份额的 19.9%，同比增长 65.8%，其中出口船舶占总量的 93.6%。其中，全省 18 家重点企业新承订单量为 35 艘 315.8 万载重吨，同比增长 131.0%，显示订单向大型企业集中的趋势更加明显。

今年一季度，江苏造船企业新承订单量仅有 8 艘 4.64 万载重吨，同比下降 95.8%。从 4 月以来，这一长期下滑的趋势突然出现逆转。4 月份新承订单量猛增至 22 艘 251.56 万载重吨。5 月份和 6 月份，江苏造船企业新承订单量虽然较 4 月份有所下降，但较一季度和去年同期仍保持大幅增长。

2008 年金融危机以来，随着全球航运业的持续低迷，造船业也陷入低谷。其中造船业发达的江苏更是首当其冲，包括位于该省的全国最大民营造船企业熔盛重工在内，前期扩张过快的多家造船企业均陷入困境。



江苏一位不愿具名的造船企业高管表示，江苏造船企业新承订单量已经连续 3 个月出现大幅增长，呈现出回暖迹象，但回暖势头仍很疲弱，距离真正的回暖还为时尚早。

他说，由于前期扩张过快，中国造船业产能严重过剩，至今仍未消化完，而且行业“低小散”现象仍然严重，恶性竞争非常激烈。在国内外船价持续走低的情况下，造船业价格已经严重偏离价值，以致于企业普遍放缓造船速度，很多企业仍在生死边缘挣扎。

江苏省经信委此前公布的数据也证实，今年一季度，江苏 600 多家船厂中，造船完工交付的仅有 165 家，新开工建造的仅有 157 家，有 400 多家企业无船可造。而去年同期新接订单开工的还有 295 家企业。企业生存状况令人堪忧，长期存在的规模小、技术水平低，产能过剩、融资困难等问题并没有得到根本改变。

来源：中钢网

【韩国造船业阴霾难消】

全球贸易增速放缓、运力供给过剩、航运价格低廉已成为全球航运业的痛点，而这种痛楚对于韩国而言更为明显，毕竟韩国造船业在 2010 年~2015 年占据了全球造船产量近一半的比重。

韩国媒体报道称，韩国三大造船厂现代重工、大宇造船和三星重工的贷款总额高达 421 亿美元，去年共亏损 60 多亿美元，而今年一季度，三星重工和大宇造船接到的新造船订单数量仍为零。

数据显示，造船业对韩国而言举足轻重，不仅在二战后助韩国的工业化加快，而且多年来占韩国国内生产总值(GDP)的比重达 6.5%，一直是其经济的重要支柱。

为何一度占据市场领先地位的三大船厂目前经营状况会如此恶劣？

受国际油价拖累，海工设备受重创

航运界网副主编、航运行业分析师王海认为，受国际油价不断走低冲击，全球海洋工程设备市场迅速陷入萧条，而海洋工程在韩国造船业中一向占比较高。

王海进一步解释道，此前，韩国以建造超大型集装箱船、LNG 运输船（液化天然气运输船）、钻井船及其他大型海洋工程设备等高附加值船舶为主。后来，



全一海运有限公司



随着油价高涨、中国等国家造船水平的提高以及这一市场竞争的加剧，韩国造船业近年来开始转变经营方向，有意识地增加了海洋工程设备的接单和建造比例。但随之而来的油价大跌导致海洋工程装备市场瞬间陷入萧条，韩国三大造船企业纷纷在这个领域陷入极其被动的局面，备受迟延交付、被船东撤单、建造好的海工设备不被船东接收等一系列问题困扰。

更重要的是，王海补充称，造船的款项一般分为几个阶段支付，在接单时，船东往往支付很少一部分预付款，然后根据造船合同的约定，分阶段、分批次将款项支付给船厂。事实上，在船舶建造完工交付给船东之前，建造中的船舶从法律上讲属于船厂的财产，船厂需要先行垫付大量资金。

重组计划困难重重，韩三大造船厂需另辟蹊径

在此背景下，韩国政府希望通过重组来缓解因海工领域遭受重创而带来的不利局面。今年以来，韩国政府也组织造船企业进行结构调整大讨论，计划对三大造船厂动一次“大手术”。

对此，王海分析指出，资金紧张是韩国造船业最大的问题，进行造船业重组就是为了降低成本，增强资金流动性，维持基本运转，等待经营转好。

不过，在王海看来，重组还面临诸多问题。因为船厂采取的重组手段包括裁员、出售非核心资产、降低成本、与债权人谈判减轻或者推迟支付债务及利息等。其中裁员、削减成本的方法往往因触及了韩国船厂员工的核心利益，最终导致罢工事件发生。

最新消息显示，三大造船企业的重组计划遭到了各船厂工会的强烈反对。就在不久前，大宇和三星的工会召开会议表示，有两万人会很快在一批海工设备交付后失业，而现代重工的工人则提出要求今年薪资增长 6%，劳资双方的矛盾还在进一步加剧。

但王海认为，这是韩国造船业必经的行业阵痛，相信即使韩国三大造船厂在本次重组中不顺利或者失败，韩国政府也不会坐视他们破产而不管不顾，一定會在关键时刻通过其他途径，或者启动破产保护程序，或者合并等其他方式，以保留韩国造船的核心竞争力。

韩国造船业真的不行了吗？

尽管韩国造船业遭遇寒冬，订单量急剧下降，但王海看来，这并不能说明韩国造船业的凋零。“事实上，到目前为止，韩国造船业无论在技术上还是能力上，都依然高居全球顶尖位置。”

王海指出，今年以来，尽管韩国三大船厂接单量十分有限，但其手持订单并不输给中国船厂。中国船厂订单量大增，一是由于韩国手持订单数量比较大，



二是自去年起中国船东大批量在中国船厂下单订造大吨位干散货船（40 万吨矿砂运输船）。中国船东下单建造大型矿砂船，缘于中国两大航运央企与巴西淡水河谷签署了铁矿石运输长期合约。“因此，单纯从阶段考虑，亏损并不足以证明韩国造船本身已经不行了。”

中日韩三国多年来一直是全球造船业的三大巨头。中国造船业一向以低附加值的散货船建造为主，韩国以高端船为主，日本是稳字当头。

王海分析指出，虽然韩国船厂危机对日本来说影响不大，但对中国而言确实是个机会。但中国造船必须清醒地认识到，与韩国船厂之间的差距绝不是简单地以订单量的多少来衡量。中国要想获得更多的全球市场份额，关键还是要提高建造技术及建造管理水平（主要是不迟延交付），这样整体竞争力才会上去。

来源：国际商报

【三星重工自救计划将于本周敲定】

据韩联社报道，韩国产业银行将在本周为三星重工提交的自救重组计划做出最后决定。三星重工的这一计划涉及增加资本和裁员。

消息人士称，作为三星重工的主要债权人，韩国产业银行将决定是否批准这一自救计划。目前，韩国产业银行正与一家咨询公司一起审查三星重工的计划。

此前，三星重工提交了价值 1.45 万亿韩元的重组方案，措施包括股票销售、裁员、出售非核心资产以及暂停部分生产设施。由于全球造船业衰退和中国船企竞争力增强带来的冲击，三星重工出现巨额亏损。

业内观察人士预计，通过向关联公司出售新股，三星重工将能募集约 1 万亿韩元的资金。三星重工的最大股东是三星电子，持股比例为 17.62%。三星人寿保险公司和三星 SDI 等公司也持有三星重工股份。

由于全球需求下降，竞争压力加大，三星重工是亏损不断扩大的韩国三大船企之一，韩国政府和债权银行，包括韩国产业银行，纷纷呼吁“休克”的改革力度，包括大规模裁员。

与此同时，三星重工工人对这一重组方案表示强烈反对。上周，三星重工工人进行了为期 4 小时的部分罢工，要求管理层撤回重组方案。这也是韩国造船业今年面临的第一次罢工行动。

除三星重工外，现代重工和大宇造船工人也计划进行类似的集体行动，来反对管理层提出的重组计划。大宇造船工人近期投票同意罢工，现代重工工会工人将在下周投票决定是否采取罢工。



去年，海工装备项目建造延期导致的成本增加以及造船业整体低迷使得韩国三大船企营业亏损总计达到 8.5 万亿韩元。首尔政府及债权银行已经要求船企进行彻底的重组，包括大规模裁员。

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	234.00	1	↑	259.00	4	↑	0.00			393.50	-1	↓
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	255.00	-1	↓	266.00	0		0.00			0.00		
Panama	260.00	0		n/a			n/a			515.00	0	
Singapore	244.00	2	↑	255.00	4	↑	405.00	-5	↓	415.00	-5	↓
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0	
Tokyo	270.00	-8	↓	280.00	-8	↓	0.00			540.00	-5	↓

来源：Bunker Ports News Worldwide

截止日期：

2016-07-15

◆ 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 28 周	第 27 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,200	4,200	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,400	2,400	0	0.0%	
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%	



全一海运有限公司



灵便型	Handysize	35,000	1,950	1,950	0	0.0%	
油 轮							
船 型	载重吨	第 134 周	第 133 周	浮动	%	备 注	
巨型油轮 VLCC	300,000	8,700	8,750	-50	-0.6%		
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,700	5,750	-50	-0.9%		
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: 2016-07-08

(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	311,000	Nantong COSCO, China	2017-2018	Japanese - K Line	Undisclosed	
1	TAK	310,000	Namura, Japan	2018	Japanese - K Line	Undisclosed	
2	TAK	113,000	Sasebo, Japan	2018-2019	Japanese - K Line	Undisclosed	
4+4	TAK	300,000	Jinhai HI, China	2018-2019	Chinese - HNA Group	8,000	
2+2	TAK	50,000	CSSC OME (ex-GSI), China	2017-2018	Swedish - Wisby Tankers	4,000	deal end 2015, Ice-Class Super 1A, chemical
1	BC	50,000	Hyundai Mipo, Japan	2017	S. Korean - Ilshin Shipping	Undisclosed	LNG-fueled, limestone carrier
3	GC/MPP	17,500	Honda, Japan	2017-2018	Japanese - MOL	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
DARYA RANI	BC	64,000		2016	China	1,690	Chinese	en bloc each
DARYA MAYA	BC	64,000		2016	China	1,690	Chinese	
FREE MAVERICK	BC	23,994		1998	Japan	160	Undisclosed	
SH GRACE	BC	29,828		2006	Japan	570	Singaporean	
OCEAN CRYSTA	BC	37,156		2012	Japan	1,300	Japanese	
ALAM MURNI	BC	53,553		2003	Japan	490	Bangladeshi	
YANGFAN BC64K-DM08	BC	64,000		2016	China	1,650	Danish	
NORDWESER	BC	75,321		2001	Japan	430	Russian	
ISTRIA	BC	81,699		2013	China	1,300	Undisclosed	
SEA PULL	BC	177,533		2006	Japan	1,375	Singaporean - Pacific Inter	

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
SEATRIUMPH	TAK	149,953		2002	S. Korea	3,070	Russian	against 5 years BBC to Rosneft
DAEHAN 5021	TAK	114,900		2017	S. Korea	4,500	Greek	en bloc each*
DAEHAN 5022	TAK	114,900		2017	S. Korea	4,500	Greek	
EKIN-S	TAK	6,412		2010	Turkey	1,000	Norwegian	
KELSEY	TAK	8,424		2002	Japan	780	S. Korean	
TEESTA SPIRIT	TAK	46,921		2004	S. Korea	1,425	Greek	
CHALLENGE PROSPECT	TAK	48,539		2005	Japan	1,350	Indian	
MTM WESTPORT	TAK/CHE	19,362		2000	Japan	1,300	Greek	stst
GAS ORIENTAL	TAK/LPG	26,534		2003	S. Korea	2,500	Undisclosed	

◆ 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
YUEHAI	BC	45,632	7,527	1996	Japan	undisclosed	



全一海运有限公司



QINFA 10	BC	69,416	12,335	1992	Japan	undisclosed	
----------	----	--------	--------	------	-------	-------------	--

印度							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造国	价格 (美元) /轻吨	备 注
CHALOTHORN NAREE	BC	27,079	6,040	1996	Japan	253	
GOA	BC	45,801	10,500	1997	India	undisclosed	
NORTHERN ENDURANCE	CV	33,838	10,882	2001	S. Korea	286	
HAMMONIA IONIUM	CV	34,809	10,956	1997	S. Korea	293	46 ton propeller
SAPPHIRE ACE	PCC	15,204	12,200	1993		220	
SITEAM ANJA	TAK	44,651	11,000	1997	Poland	undisclosed	
GAS SUEZ	TAK/LPG	16,663	8,832	1978	France	285	

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
EAGLE FORD	TAK	124,644	24,868	1978	U. S. A	undisclosed	

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
ALGOMA NAVIGATOR	BC	31,769		1967	Britain	undisclosed	
CHICAGO BRIDGE	CV	67,170	23,326	2001	Japan	283	As is Qingsao, China, Incl.bunkers for voyage to sub continet

◆最新航运公告

【保险索赔及风险 - 切莫夸大索赔或言过其实】

如果向保险人呈报的索赔案件事实有虚假成分，保险人（船壳、货物和保赔协会）可以拒赔 - 请谨慎对待，因为仅是欺骗意图就足以导致丧失索赔权。

2014年 VERSLOOT DREDGING BV V HDI GERLING INDUSTRIE VERSICHERUNG AG (THE DC MERWESTONE) [2014] EWCA CIV 1349 案有重要意义，法院驳回船东海上保险索赔的上诉请求，船东为了有利于索赔，掩盖事实，错误陈述。



【越南港口散货短量】

越南港口散货短量的索赔越来越普遍，并且该索赔会导致收货人扣船。事故频发于南部浮美港(盖美港)和北部蔡兰港。

近期，GARD 协会一些入会船舶，在越南卸货时发生短量索赔。一艘入会船舶被扣，原因是，货物保险人不接受任何形式的担保，并坚持用现金方式和解，以释放船舶。

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
2016-07-15	668.05	742.26	6.3475	86.156	892.58	58.85	939.83	213.52	16952.0
2016-07-14	668.46	741.87	6.4217	86.182	876.83	59.168	956.1	216.52	17130.0
2016-07-13	668.91	739.92	6.3882	86.22	887.06	59.133	954.35	214.61	17119.0
2016-07-12	669.5	740.28	6.5318	86.295	869.77	59.441	957.09	215.63	17156.0
2016-07-11	668.43	738.29	6.635	86.161	865.25	59.9	957.39	217.95	17243.0
2016-07-08	668.53	739.78	6.6345	86.17	863.4	60.123	963.42	221.05	17309.0
2016-07-07	668.2	741.18	6.614	86.131	862.48	60.076	961.23	220.6	17345.0
2016-07-06	668.57	738.41	6.6022	86.169	866.47	59.957	962.63	220.95	17356.0
2016-07-05	665.94	741.61	6.4986	85.836	884.08	59.846	961.22	218.95	17265.0
2016-07-04	664.72	739.9	6.4813	85.682	883.27	59.947	959.09	219.51	17273.0



全一海运有限公司



(2) LIBOR 数据:

2016-07-14

币种	隔夜	1 周	2 周	1 月期	2 月期	3 月期	4 月期	5 月期
美元	0.4122	0.43655		0.4821	0.56425	0.6791		
	6 月期	7 月期	8 月期	9 月期	10 月期	11 月期	12 月期	
美元	0.98335						1.298	

Total Shipping