



# 全一海运市场周报

2016.09 - 第1期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. 中国海运市场评述(2016.08.29 - 09.02)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【多数航线供需改善 市场运价大幅回升】

本周，中国出口集装箱运输市场总体需求稳步上升，供需关系出现改善，市场运价震荡盘整。9月2日，上海航运交易所发布的反映总体市场的中国出口集装箱综合运价指数为694.59点，较上期下跌1.5%；由于航商在多条航线上推涨运价，即期市场运价出现大幅上升。9月2日，上海出口集装箱运价指数为763.06点，较上期上升27.9%。

**欧洲航线：**据金融信息公司Markit最新发布数据显示，欧元区主要经济体之一的德国8月制造业PMI终值继续保持强劲，其中生产与新订单处于两年来最高水平。受经济活动活跃影响，市场运输需求持续上升，并有部分航班满载出运。由于市场基本面良好，部分航商陆续执行月初的运价上涨计划，即期市场运价上升明显。9月2日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为949美元/TEU，较上期上升36.5%。地中海航线，据Markit数据显示，意大利8月制造业PMI为49.8，较上月下跌1.4，为2015年1月以来首次跌破50荣枯线，同时受区域内其他主要国家经济增长放缓影响，航线货量表现疲软。由于供需关系不佳，多数航商继续暂缓执行月初的运价上涨计划，并小幅下调运价以维护各自客户。9月2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519美元/TEU，较上期下跌6.1%。

**美国航线：**北美航线，据谘商会最新数据显示，美国8月消费者信心指数为101.1，好于预期，且为去年9月以来最高。受消费需求旺盛带动，市场运输需求平稳上升，美西、美东航线上海港船舶平均舱位利用率均在95%以上，并有多条航班满载出运。鉴于市场运输需求表现良好，多数航商以较大幅度执行运价上涨计划，即期市场运价大幅上涨。9月2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1746美元/FEU、2441美元/FEU，较上期分别上升51.4%、45.0%。

**波斯湾航线：**市场运输需求总体平稳，但在市场大幅运力削减的支撑下，航线供需关系进一步改善，上海港船舶平均舱位利用率攀升至90%的近期高位。随着航线基本面改善，航商陆续推动运价上涨，即期市场运价回升。9月2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317美元/TEU，较上期上升28.3%。

**南美航线：**巴西经济仍未摆脱萎缩困境，据巴西地理统计局8月30日发布数据显示，截至今年7月底，巴西失业率升至11.6%，且该统计周期内劳动者



月平均收入也同比下降了 3%。由于经济形势总体不佳，货量恢复势头疲软，虽然此前航商撤出航线对市场供需关系带来了大幅改善，但提振效果逐渐减弱，市场运价回升势头趋缓。多数航商虽然于本周陆续执行运价上涨计划，但涨幅各异，市场运价出现分化。9 月 2 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2871 美元/TEU，较上周上升 5.9%。

**日本航线：**本周货量出现回升，市场运价小幅回暖。9 月 2 日，中国出口至日本航线运价指数为 653.38 点，较上期上升 1.1%。

### (2) 中国沿海(散货)运输市场

#### 【供应紧缩运价急跌 综合指数跌跌不休】

9 月 2 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 968.05 点，较上周五下跌 4.5%。其中煤炭、金属矿石、粮食运价指数下跌，成品油、原油运价指数维稳。

**煤炭运输市场：**进入九月，随着天气逐渐转凉，市场进入煤炭消费淡季，沿海电厂燃煤需求明显收缩。加上本周末G20 峰会即将召开，为满足峰会环保要求，华东部分工厂限产，工业用电需求大幅下降。本周期（8 月 26 日至 9 月 1 日）内，六大电厂平均日耗煤量 64.01 万吨，较上一周期下跌 11.2%；电厂库存小幅攀高，本周期内，全国六大电厂平均库存 1189 万吨，较上一周期上涨 8.4%。煤价方面，随着煤企限产政策的严格实施，上游煤炭生产数量继续减少，在市场持续性供应紧张的情况下，煤炭价格继续保持着惯性大幅上涨态势。8 月 31 日，环渤海动力煤价格指数报收 494 元/吨，环比上涨 18 元/吨，连续十周上涨。

运输市场，下游电厂和贸易商因煤炭资源紧张、煤价持续上涨，储煤、囤煤需求较为强烈，煤炭市场“供不应求”。在内贸煤难以满足下游需求的情况下，部分电厂和贸易商转投外贸煤炭市场，煤炭进口量有所增加。受此影响，近期内贸市场成交冷清，运力富余，为争取货盘，船东竞相降价，沿海煤炭运输价格大幅下跌。9 月 2 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 996.36 点，较上周五下跌 5.0%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，各航线运价均有不同程度下跌。秦皇岛-上海（4-5 万dwt）航线运价为 27.4 元/吨，较上周五下跌 4.9 元/吨；秦皇岛-张家港（2-3 万dwt）航线运价为 32.4 元/吨，较上周五下跌 4.9 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万dwt）航线运价为 35.1 元/吨，较上周五下跌 5.2 元/吨。华南方面，秦皇岛-广州（5-6 万dwt）航线运价为 33.6 元/吨，较上周五下跌 7.3 元/吨。

**金属矿石运输市场：**虽然进入“金九银十”，但钢厂库存数据总体仍然处于低位。采购积极性较差，加上G20 峰会影响，铁矿石需求整体下降，铁矿石运输维持平稳状态，运价受煤炭运输市场影响下跌。9 月 2 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 860.32 点，较上周五下跌 5.5%。



**粮食运输市场：**本周玉米市场成交稳定，北方港口发运以轮换粮和拍卖粮为主。南方粮食库存偏低，饲料厂采购意愿增强，粮价走高，南北顺价。航运市场成交平稳，小船受到货主青睐，运价受煤炭运输市场影响下跌。9月2日，沿海粮食货种运价指数报收839.04点，较上周五下跌10.1%。

**油品运输市场：**国家发改委网站发布消息称，受8月以来国际油价持续回升影响，自9月2日起，国内汽、柴油价格每吨分别上调205元/吨和200元/吨，完成下半年以来成品油价的“二连涨”。9月2日，上海航运交易所发布的成品油货种运价指数和原油货种运价指数分别为1306.81点和1541.72点，均与上周持平。

### (3) 中国进口油轮运输市场

#### 【原油运价低迷不振 成品油运价小幅下降】

为将2017年的原油出口价锁定在42美元/桶，墨西哥政府通过买入看跌期权对冲了2.5亿桶原油，耗资超过10亿美元。国际油价本周继续下降，布伦特原油现货价周四报45.67美元/桶，比上周四下跌7.6%。全球原油运输市场本周交易冷清，VLCC运价低迷不振，苏伊士型船和阿芙拉型船运价沿上周方向发展。中国主要进口航线运价继续下降。9月1日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）为532.48点，较上周四下降7.0%。

**超大型油轮（VLCC）：**运输市场本周成交维持较低水平，运价继续下降。由于短期运力供给较大，市场活跃度较低，货主租船相对谨慎，市场运力呈现供大于求的态势，导致运价下跌。西非成交相对较为稳定，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WS33.42，较上周四下跌9.5%，5日平均为WS34.53，等价期租租金（TCE）平均1万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价（CT2）报WS39.21，下跌3.9%，5日平均WS39.77，TCE平均1.8万美元/天。

**苏伊士型油轮（Suezmax）：**运输市场成交平稳，运价维持向上态势。西非9月份下半月的货盘进入市场，支持西非至地中海航线运价上移在WS45至WS50之间，TCE约7200美元/天至9000美元/天。该航线一艘13万吨级船，9月20日货盘，成交运价为WS45。黑海至地中海运价维持WS50水平，TCE则升至3400美元/天。波斯湾至地中海行情分散，WS32至WS60都有成交。一艘14万吨级船，巴士拉至地中海，9月18日货盘，成交运价为WS60。同样航线另一艘13.5万吨级船，9月24日货盘，成交运价仅WS32.5。波斯湾至印度航线9月中旬货盘的成交运价为WS67.5。中国进口来源包括南美洲和东南亚。一艘13万吨级船，巴西至中国，9月8日货盘，成交运价为WS45。



**阿芙拉型油轮（Aframax）：**运输市场各航线运价沿上周方向缓慢前行。地中海航线交易冷清，跨地中海运价低迷在 WS60 水平（TCE 约 3000 美元/天）。欧洲其他短程运价小幅提升，北海短程、波罗的海运价分别达到 WS82（TCE 约 5100 美元/天）和 WS52（TCE 约 5500 美元/天）。包括美国在内的加勒比海出发货盘继续支持加勒比海短程运价从 WS91（TCE 约 1.0 万美元/天）逐渐升至 WS96（TCE 约 1.2 万美元/天）。波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价则跌至 WS63 附近，TCE 分别为 5100 美元/天和 7000 美元/天。中国进口来源主要是科兹米诺和红海，10 万吨 9 月上旬货盘成交包干运费为 39 万美元。

**国际成品油轮（Product）：**运输市场交易冷清，运价继续下降。波斯湾至日本航线 7.5 万吨级、5.5 万吨级船石脑油运价分别小幅下降至 WS100、WS106，TCE 分别为 1.6 万美元/天、1.3 万美元/天；印度至日本 3.5 万吨级船运价降至 WS100 附近，TCE 为 5600 美元/天。欧美航线运价继续在底部徘徊，3.7 万吨级船欧洲至美东汽油运价停留在 WS80（TCE 约 4000 美元/天），3.8 万吨级船美湾至欧洲柴油运价从 WS50 附近回升至 WS56（TCE 约 400 美元/天），欧洲-美东-美湾-欧洲的三角航线 TCE 为 6000 美元/天上下。

## （4）中国进口干散货运输市场

### 【远程矿成交活跃 综合指数小步上扬】

中国进口干散货运输市场延续上周缓步上行态势，本期综合指数、运价指数和租金指数在海岬型船的拉动下续涨。分船型来看，海岬型船市场先抑后扬，后半周远程矿成交活跃，租金、运价企稳回升；巴拿马型船市场仍未见好转，运价仍呈小幅下跌走势；超灵便型船货盘不断，租金、运价延续升势，但涨幅收窄。9 月 1 日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数（CDFI）为 554.03 点，运价指数为 527.90 点，租金指数为 593.21 点，分别较上周四上涨 1.4%、1.0%和 1.8%。

**海岬型船市场：**远程矿船运量价齐升，海岬型船租金、运价上涨。周四，上海航运交易所发布的中国北方/澳大利亚往返航线航次期租日租金为 7167 美元，较上周四上涨 6.1%。上周末，澳洲矿商赶在本周一伦敦银行假日前成交货盘，加之国际油价上涨，澳大利亚至青岛航线铁矿石船运成交价格快速上涨。本周前半周，尽管力拓、FMG 在市场上比较活跃，但 FFA 远期运费价格以及燃油价格大跌，铁矿石运价一路回调；后半周 FFA 价格连续反弹，大西洋市场也开始活跃，带动太平洋市场止跌企稳。1 日成交记录显示，9 月中旬受载期，澳大利亚丹皮尔至青岛航线成交价 4.6 美元/吨。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 4.618 美元/吨，较上周四微涨 0.6%。远程铁矿石航线方面，淡水河谷在巴西图巴朗至青岛航线上的成交量较上周明显增多，成交价先抑后扬。9 月中旬受载期，成交价为 9.63 美元/吨，9 月底的成交价在 9.9 美元/吨左右。南非萨尔达尼亚至青岛航线表现更强，成交价格稳步回升。1 日成交记录显示，9 月 17-21 日受载期，南非萨尔达尼亚至青岛航线成交价在 7.6 美元/吨。周四，上海航运交易所发布的巴西图巴朗至青岛航线运价为 9.644 美元/吨，较上周四上涨 2.8%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 7.560 美元/吨，较上周四上涨 7.7%。据悉，因事故关闭近 1 年后，淡水河谷计划 2017 年年中重启与必和必拓合作运营的 Samarco 矿业公司，此前该公司在中国年铁矿石进口量中占比约 0.6%。



**巴拿马型船市场：**巴拿马型船市场租金、运价继续阴跌。尽管市场有澳大利亚东海岸、印尼至印度、北太平洋的煤炭成交，但远程粮食航线船运需求有限，市场总体运力仍充裕，情绪表现悲观，太平洋市场日租金和程租运价均阴跌不止。成交记录显示，7.5 万载重吨船，8 月 30-9 月 4 日南中国交船，经印尼，成交日租金 5200 美元。北太平洋往返航次成交日租金在 5000-5500 美元。周四，中国南方经东澳大利亚至中国往返航线巴拿马型船 TCT 日租金为 5263 美元，较上周四下跌 4.4%。印尼萨马林达至中国广州航线运价为 4.168 美元/吨，较上周四下跌 1.1%。粮食方面，南美至远东的粮食船运成交较少，美湾至远东的粮食船运仍未大量开启，运价小跌。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 17.915 美元/吨，较上周四下跌 1.3%。美湾至中国北方港口粮食航线运价为 27.981 美元/吨，较上周四下跌 1.2%。

**超灵便型船市场：**以印尼煤炭和菲律宾镍矿为主的货盘支撑太平洋市场船运成交，超灵便型船成交价格较上周再上台阶，但涨幅有所收窄。周四，中国南方至印尼往返航线超灵便型船 TCT 日租金为 6794 美元，较上周四上涨 3.5%，创 2014 年 6 月以来新高；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 5.712 美元/吨，较上周四上涨 2.0%。1 日镍矿成交记录显示，5.8 万载重吨船，长江口即期交船，经菲律宾，中国还船，成交日租金为 7750 美元/吨。周四，菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 6.288 美元/吨，较上周四上涨 1.4%。

来源：上海航运交易所信息部

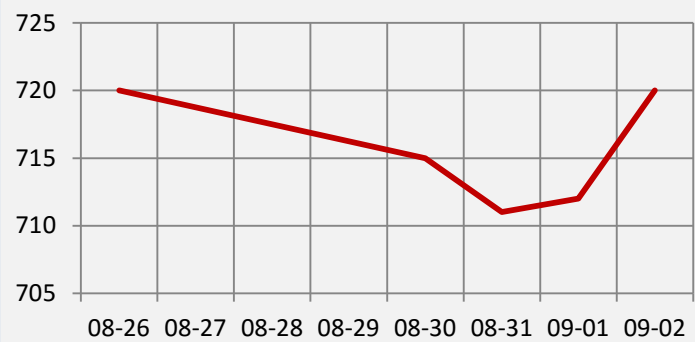
## 2. 国际干散货海运指数回顾

### (1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

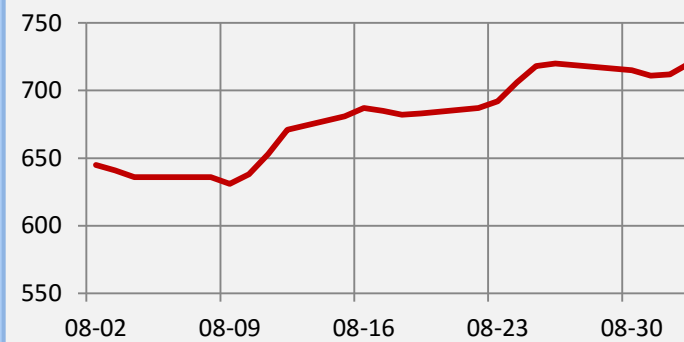
| 波罗的海指数 | 8 月 30 日 |     | 8 月 31 日 |     | 9 月 1 日 |     | 9 月 2 日 |     |
|--------|----------|-----|----------|-----|---------|-----|---------|-----|
| BDI    | 715      | -5  | 711      | -4  | 712     | +1  | 720     | +8  |
| BCI    | 986      | -15 | 978      | -8  | 1,002   | +24 | 1,054   | +52 |
| BPI    | 674      | -13 | 660      | -14 | 652     | -8  | 644     | -8  |
| BSI    | 719      | +4  | 721      | +2  | 723     | +2  | 721     | -2  |
| BHSI   | 432      | +1  | 432      | 0   | 433     | +1  | 432     | -1  |



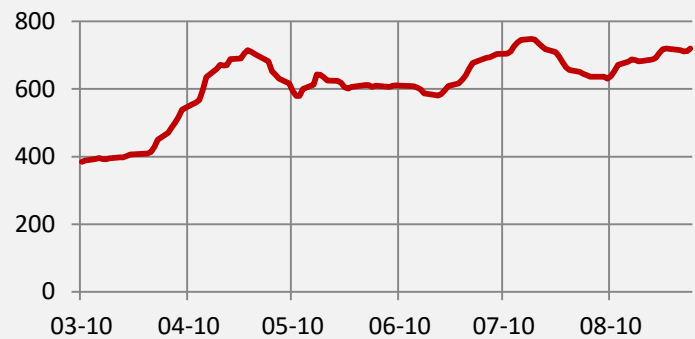
上周 BDI 指数走势



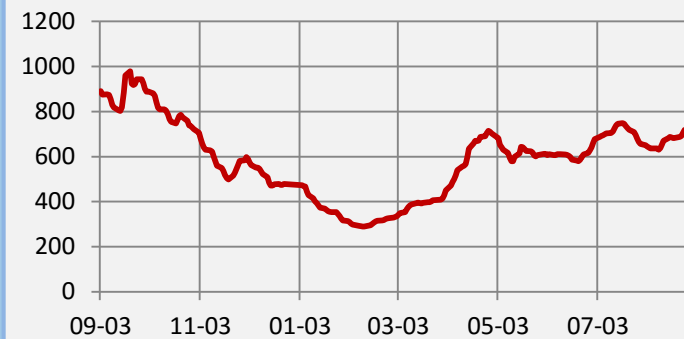
近一个月 BDI 指数走势



近半年 BDI 指数走势



近一年 BDI 指数走势





## (2) 租金回顾

### 期租租金 (美元/天)

| 船型 (吨)          | 租期 | 第 35 周 | 第 34 周 | 浮动  | %     |
|-----------------|----|--------|--------|-----|-------|
| Cape (170, 000) | 半年 | 8, 000 | 8, 000 | 0   | 0. 0% |
|                 | 一年 | 7, 250 | 7, 000 | 250 | 3. 6% |
|                 | 三年 | 9, 250 | 9, 000 | 250 | 2. 8% |
| Pmax (75, 000)  | 半年 | 6, 250 | 6, 250 | 0   | 0. 0% |
|                 | 一年 | 6, 500 | 6, 250 | 250 | 4. 0% |
|                 | 三年 | 7, 250 | 7, 000 | 250 | 3. 6% |
| Smax (55, 000)  | 半年 | 8, 000 | 7, 750 | 250 | 3. 2% |
|                 | 一年 | 7, 250 | 7, 000 | 250 | 3. 6% |
|                 | 三年 | 6, 750 | 6, 750 | 0   | 0. 0% |
| Hsize (30, 000) | 半年 | 6, 200 | 6, 000 | 200 | 3. 3% |
|                 | 一年 | 6, 250 | 6, 000 | 250 | 4. 2% |
|                 | 三年 | 6, 000 | 6, 000 | 0   | 0. 0% |

截止日期: 2016-08-26

## 3. 租船信息摘录

### (1) 航次租船摘录

Aegis Fortune 2001 52261mt del CJK ppt tct redel PG \$7350/d - cnr

Amami 2011 98681mt del Qingdao ppt tct via E Australia redel China \$8000/d - Pacbulk

An Yuan 2009 55277mt del Dongguan ppt tct via Philippines redel China w/nickel ore \$7500/d - cnr



## 全一海运有限公司



Angelic Grace 2001 74750mt del aps Recalada 18/22 Sep tct redel SEAsia \$7300/d+\$230k bb - Norden

Athinoula 2012 82177mt del Surabaya spot tct via Indo redel India \$7500/d - cnr

Atlantic Island 2014 61311mt del USG ppt tct redel Cont w/woodpellets \$14000/d - J. Lauritzen

Beteigeuze 2007 77089mt del Yosu spot tct via NChina redel Med w/steels \$2150/d - Pacific Basin

Cos Fair 1999 46689mt del Spore ppt tct redel NChina \$6700/d - cnr

CS Brave 2010 56942mt del Spore 07/08 Sep tct via Indo redel SChina \$7500/d - cnr

CS Daisy 2010 56971mt del Lianyungang ppt tct via Philippines redel China w/nickore \$6900/d - AMC

Evangelia Petrakis 2007 74476mt del ECSA 20/25 Sep tct redel Spore-Jpn \$7100/d+\$225k bb - Jaldhi

Fu Quan Shan 2013 56621mt del CJK ppt tct via Philippines redel China w/nickel ore \$7250/d - EGP

Genco Brittany 2010 58018mt del USG ely Sep tct redel WCSA w/grain \$17000/d - MUR

Genco Success 1997 47186mt del ECSA ppt tct redel Med \$7250/d - Cargill

George P 2012 81569mt del Nantong 03/05 Sep tct via NoPac chopt USG redel Spore-Jpn w/grain \$6000/d - Pacific Bulk

Great Mind 2011 75700mt del SWPass 10/12 Sep tct via USG redel Spore-Jpn w/grain \$10000/d+\$250k bb - cnr

Ibis Wind 2013 82937mt del USEC 15/20 Sep tct redel Brazil \$5250/d - Hudson

Ingrid C 2009 56975mt del Lianyungang ppt tct via Philippines redel China w/nickore \$6700 - Cos Marine



## 全一海运有限公司



Jahan Brothers 2010 58110mt del Spore 04/08 Sep tct via Indo redel Schina w/coal \$7675/d - CRC

JS Mississippi 2013 63500mt del USG end Aug tct redel Egypt w/pcoke \$13500/d - Norden

Key Navigator 2014 81995mt del aps SBrazil 10 Sep tct redel Spore-Jpn \$7600/d+\$260k bb - cnr

KM Nagoya 2012 95349mt del Taichung 08/10 Sep tct via Australia redel Spore-Jpn \$6000/d - Jiangsu Steamship

Lan Hai He Xie 2011 56620mt del Ganyu ppt tct via Philippines redel China w/nickore \$7000/d - cnr

LMZ Phoebe 2011 56733mt del Surabaya ppt tct via Indo redel China \$8100/d - cnr

Lunita 2014 57572mt del Chittagong ppt tct redel India \$7000/d - cnr

Medi Vitoria 2004 76616mt del aps SWPass 10/15 Sep tct via Panama redel Spore-Jpn w/grain \$10500/d+\$250k bb - ADMI

Mel Vision 2000 32787mt del Skaw ppt tct via Baltic redel ARAG w/pigiron \$7750/d - T K Boesen

Nefeli 2004 76759mt del Ulsan spot tct via NoPac redel Spore-Jpn w/grain \$5375/d - Glencore

Nissaki 2013 81466mt del ECSA 01/05 Sep tct redel Spore-Jpn \$7700/d+\$270k bb - Cargill

Niton Cobalt 2004 52291mt del Santos 10/15 Sep tct redel Spore-Jpn \$10000/d+\$100k bb - Oldendorff

Ocean Venus 2010 61464mt del USG ppt tct redel Jpn w/pcoke \$15000/d - cnr

SBI Reggae 2016 81214mt del aps USG ppt tct redel Greece w/pcoke \$11000/d - PaccShip

Sea Peace D 2000 46786mt del Dakar ppt tct via ECSA redel Spore-Jpn \$7750/d - Polaris



全一海运有限公司



Seavenus 2000 50913mt del Cont ppt tct redel Turkey w/scrap abt \$9250/d - cnr

Sety 2010 55753mt del USG ppt tct via Go GH redel Spore-Jpn \$15000/d - Norden

Tiger Beijing 2014 63493mt del Recalada ppt tct redel PMO-Jpn \$11250/d+\$150k bb - Cofco Agri

## (2) 期租租船摘录

Ecoan G.O. XO relet 2008 75131mt del SEAsia 01/05 Sep 5-10 mos redel wwide 1st leg via WAustralia \$5500/d - ADMI

Galini 2005 56015mt del USEC ppt min 105d/max 120d redel Spore-Jpn \$9500/d - cnr

Jupiter 2006 77061mt del Busan ppt 8/11 mos redel wwide \$6250/d - Ultrabulk

Spring Cosmos 2014 63233mt del CJK ppt tct 5/8 mos redel wwide \$8000/d - Phaethon

## 4. 航运市场动态

### 【韩进海运宣布破产】

全球航运业诞生有史以来最大的破产案。8月31日下午，韩国最大航运企业韩进海运向韩国首尔中央地方法院提交破产保护申请。消息传出，全球航运市场为之震动，影响迅速扩散。

中国远洋海运、台湾长荣海运、日本川崎汽船，迅疾宣布全面暂停和韩进海运进行的换舱合作。目前韩进海运在上海、青岛、大连、烟台、广州、深圳和香港设有分公司和办事处。

业内人士向财新记者表示，目前中国所有港口已不接受韩进海运的船舶挂靠，港区也不接受其集装箱进港。而在鹿特丹港、新加坡港、深圳盐田港和天津港均有韩进海运的船舶被扣留。“由于担心韩进无法支付港口服务费用，现在天津港已经扣留了韩进的集装箱船和船上货物，大家现在都很着急。”天津港一位货代向财新记者表示。



全一海运有限公司



“上海港的外锚地上已经停满了韩进的船，港内也堆满了韩进的集装箱，现在不知道下一步怎么处理。”上海洋山港一位工作人员向财新记者表示。

上海港的多位货代向财新记者表示，目前他们正不计成本的将货物从韩进海运的集装箱中卸出，转而装进其他航运公司的集装箱内；原本计划装上韩进海运船舶的集装箱也被安排换船。“可以说今天全国的货代都忙疯了。”

上海航交所研究员周漱则向财新记者表示，韩进海运破产对全球航运业短期影响巨大，牵涉到包括船东、港口、货代、拖车公司等产业链上的各类供应商，都将面临租金等收入无法收取的窘状。而韩进海运如果最终进入破产清算阶段，供应商更将面临长时间的等待和诉讼。对于货主而言，目前正在途的集装箱或将遭遇扣留的风险，无法按时交付。

没有预兆的破产

“完全没有预兆，大家今天知道破产消息时都很震惊，原以为公司能在最后截止日前提交重组计划，避免破产。”韩进海运一位内部员工向财新记者表示，“目前公司所有船舶已经停航，不再接货和订舱，该状态不知会持续到何时。”

韩进海运另一位员工则向财新记者表示，公司董事长今天（8月31日）给员工发了内部邮件，大意是接受破产现实，让员工们耐心等待公司被现代海运接手。现代海运是韩国仅次于韩进海运的第二大航运公司。

前日，韩进海运最大债权人韩国产业银行宣布终止对韩进海运继续提供支持，此举将韩进直接推入绝境。近两年来，韩进海运负债累累，经营每况愈下。截至去年年底，韩进海运债务超过6.6万亿韩元（约400亿人民币），负债率接近850%；2016年半年报显示，韩进海运上半年亏损达到4731亿韩元（约28亿人民币）。目前韩进海运面临超过10亿美元的流动资金短缺。

此前债权人一直要求母公司韩进集团在注资7000亿韩元（约43亿元人民币）的基础上再注资4000亿韩元（约人民币24.6亿元），帮助韩进海运解决部分流动性问题。但这一请求没有得到韩进集团的支持。

韩进海运是韩国最大的航运企业，旗下拥有101艘各类集装箱船，总运力达到62.54万标准箱，运力位列全球第7位，在亚洲至美国的航线上，韩进海运拥有很高的市场占有率。其母公司韩进集团则是韩国前十大财团公司之一，也是全球最大的运输物流公司之一，旗下还拥有大韩航空等公司。

运价或将暴涨



周漱向财新记者表示表示，目前摆在韩进海运面前有三条路径：经法院判决继续正常运营、无法运营进行破产清算、无法运营进行资产出售。尽管进入破产管理程序并不意味是韩进海运一定会被破产清算，但鉴于韩进海运目前面临的船舶停航、停止订舱等不稳定因素对其品牌的巨大伤害，其未来“起死回生”的可能性较小。

而若进行破产清算以及出售资产，势必面临旷日持久的债权人会议、债权债务纠纷以及诉讼，对于韩进海运的品牌同样是难以弥补的伤害。“韩进海运的停航一旦持续下去，其翻身几率微乎其微。”周漱说。

据韩国 KBS 电视台 8 月 31 日报道，目前韩国海洋水产部等政府相关部门已经召开紧急会议，商讨政府层面的对策。韩国海洋水产部认为，在韩进海运进入法定管理程序后，该公司装载的数十万集装箱货物将由政府主导斡旋。韩国金融委员会等金融业界也紧急召开会议，该委员会将积极研究接管韩进海运所有船舶及核心人力的方案。

几家欢乐几家愁，韩进海运的“轰然倒塌”或使中远海运等其他航运公司获益。在韩进海运所属的 CKYHE 联盟内，韩进在全球主要航线东西干线上所投运力不小，具有一定的市场份额。一旦韩进海运的运力全部撤出，许多货主只能将货物交由其他航运公司运输。这将会导致集装箱运输市场出现暂时性运力紧张，市场运价将会出现暴涨。

“中远海运今天（8 月 31 日）已经通知各大货代，现有运价只维持到 9 月 14 日，我们估计 9 月 15 日开始，中远海运一定会跳涨运价。”一位上海的货代向财新记者表示。

该货代表示，目前收益最大的是 CKYHE 联盟内的其他航运公司，包括：中远海运、台湾长荣海运、台湾阳明海运和日本川崎汽船。因为各大航运联盟内部使用的是同样的船期表，但联盟和联盟之间的船期是不一样的，货主一般都有自己的出货节奏，所以短期内只会选择 CKYHE 联盟内的航运公司来替代韩进海运。

来源：财新网

### 【德里：集装箱船市场已过了低谷期】

有迹象显示，集装箱船市场已经过了低谷期，开始触底反弹。

航运咨询机构德里日前表示，目前集运公司在一些航线贸易上已摆脱一些极端低迷的现货市场运价，但并不是所有航线都已摆脱低迷局面。只要运力过



全一海运有限公司



剩和航运业动荡问题仍在继续，那么集运运价预计将依然保持非常高的波动性。

集装箱运价 4 月已跌至历史低谷

德鲁里在其发布的全球运价指数中指出，除了亚洲区间航线之外的现货集装箱运价加权平均价格在今年 7 月恢复 13%，达到 1403 美元/FEU。而全球现货集装箱运价在今年 4 月已跌至历史低谷，为 1113 美元/FEU。

今年 4-7 月期间，由于近期海运承运人贸易倾向增加，同时停止了一些不盈利的业务，全球集装箱运价指数跳升 26%。

其中，在南北航线方面，随着集运旺季开始，亚洲-西非和亚洲-南非航线惨淡经营的低运价局面已出现逆转迹象。从运价上看，上海-拉各斯航线在今年 5-7 月运价上升 11%。此外，自从运营商自 5 月将周班服务班次降低之后，亚洲-南美贸易航线的运价同样出现大逆转，在今年 5-7 月运价上升 243%。

航线运价水平低于历史同期

根据以上迹象，德鲁里预测集运运价已经开始触底反弹。在某些情况下，亚洲旺季较高的箱运量也为运价的上升作出了贡献。但德鲁里对现货市场运价的情报也表明，一些主要航线的运价相比过去 3 年的平均运价仍要低 20-50%，这些航线包括美国-亚洲航线、欧洲-亚洲航线，跨大西洋东行航线和一些亚洲区间航线。

这 5 条航线运价基本保持在 500-1000 美元/FEU(包括两端码头操作费)，这意味着基准航线运价仅为 100-500 美元/FEU。

德鲁里认为，触底反弹只是证实了早前极端的低运价是不可持续的，而一些运营商也改变了其做法以减少损失。不过，这并不意味着目前这一情况处于运价长期上升趋势的开始，这是由于长期运力过剩并没有得到集运部门充分的处理。预计随着运力过剩和集运业不稳定性持续，未来运价波动仍将保持非常高的水平。

来源：中国航贸网

### 【劳氏：未来五年全球船队预计增长 3.5%】

劳氏国际海事数据论坛咨询师兼主席 Christopher Palsson 表示，全球船队预计在未来五年上涨 3.5%。



统计显示，当前全球订单量达到了 2.67 亿载重吨，其中油轮占据 1.12 亿载重吨，散货船占据约 1 亿载重吨。剩下约 4000 万载重吨则为集装箱船和滚装船。

2016 年预计新船交付数量为 3026 艘，上半年预计交付量约在 1640 艘左右，但 2016 年上半年，新船实际交付量为 1139 艘，仅达到全年预估交付数量的 37.6%。

目前，重件货和多用途船航运市场(HL/MPV)面临着极大压力，主要原因在于低迷的商品价格严重影响了新的项目发展，并且增加了同其他货物运输模式间的竞争，使得 HL/MPV 市场时刻处于紧张状态。

HL/MPV 部门多年来一直遭受着吨位超载的问题。因此，对进入其市场的集装箱船和干散货船的控制需要重点考虑。

全球船队预计在未来五年上涨 3.5%。其中中东和非洲部分地区的贸易发展是非常强劲的；中国以服务为主导的经济转型为基础设施建设发展创造了巨大的需求；而能源的发展也为半数以上的海上货物运输提供了更多需求。另一面，美国页岩油开采促进了全球供给增长；此外，随着伊朗制裁接触，OPEC 原油产量也接近记录高位。

Palsson 表示：“尽管集装箱运输市场长期面临运力过剩的困扰，但全球经济的发展会不断为该市场‘注资’，其中大型船舶的投资是重点要考虑的。”

随着集装箱船大型化的迅速发展，集装箱市场对于吨位的‘诉求’也会相应增加。因此，我们是否可以假设，集运公司可以把货物运输的焦点放在其他运输领域，比如杂货运输。

谈及何种运输可以减缓 HL/MPV 运营商紧张的情绪，Palsson 认为是干散货部门。干散货部门新订单同船队的比值已经从 08 年的 16%下降到 13%，并可能继续下降到 10%。

来源：中国船检

## 5. 船舶市场动态

### 【中国船舶行业经济平稳 三大造船指标“两降一升”】

1-7 月中国船舶行业经济运行保持平稳，三大造船指标“两降一升”。其中，新承接订单同比增长，造船完工量、手持订单量同比下降，此外，工业总产



值等主要经济指标继续下降。

前 7 月全国造船完工 1920 万载重吨，同比下降 15.4%。承接新船订单 1768 万载重吨，同比增长 26.2%。7 月底，手持船舶订单 11728 万载重吨，同比下降 14.2%，比 2015 年底下降 4.7%。

另据统计，前 7 个月，我国船舶行业 94 家重点监测企业实现主营业务收入 1660 亿元，同比下降 4%；利润总额 25 亿元，同比下降 26.5%。

船舶行业专家分析认为，当前是船舶工业处于极度困难的时期，政府部门、金融机构、船企等方面应加强沟通，合力破解“融资难、融资贵”问题。有专家建议，国家继续落实差别化工业信贷政策，特别是从事高技术、高附加值船舶和海工建造的骨干船企提供市场化债转股、低息贷款、停息挂账等多元化政策支持。

与此同时，继续加大对骨干船企的直接融资支持力度，鼓励企业通过扩大发行标准化债权产品优化金融结构，简化企业境外融资核准流程。专家还建议，继续落实船舶行业“去产能”的政策支持。即，继续落实兼并重组相关政策落地，对兼并重组企业提供专项财政补助，提供无息或低息贷款支持；对兼并重组职工安置、人员分流等给予适当资金补助；降低税费简化手续，减轻企业负担。

来源：中国船舶工业行业协会

### 【日本 4 大船企联手打造超级造船联盟】

为强化全球市场竞争力，与中韩船企抗衡，三菱重工牵头联合日本四大船企正在酝酿组建一个“超级”造船联盟。

三菱重工牵头打造“超级”造船联盟

8 月 30 日，三菱重工正式宣布，公司已经同今治造船、大岛造船和名村造船商议组建新的造船联盟，实现优势互补的同时，建立共同为日本商船建造提供强劲的全球竞争力的协同伙伴关系。

据了解，4 家船企讨论在新型船舶的开发、零部件采购以及营销等方面展开合作，还包括将三菱重工设计的船舶委托三家船企建造。在全球新造船市场规模缩小的背景下，三菱重工将整合技术等经营资源，扩大业务规模，赢得竞争。

三菱重工表示将与今治造船、大岛造船和名村造船三家船厂就深度合作进行商谈。三菱重工称，4 家船企的合作具有强大潜力，通过具有互补性和协同效



全一海运有限公司



益的合作，各方将共同为日本商船行业提供强大的全球竞争优势。

三菱重工称，组建联盟是为了将三菱重工在造船技术和工程方面的优势与其他三家船企的建造能力和成本竞争力结合起来；通过结合这些优势，新联盟将推进船舶开发能力、增加协商响应并进一步削减成本，从而加快提高全球市场竞争力。三菱重工将在具体细节敲定之后公布联盟协议的进度。

三菱重工 2013 年与今治造船共同出资成立了液化天然气 (LNG) 船公司。此次，在商船领域将开展更广泛的合作，以对抗规模和竞争实力强劲的中国和韩国造船业。

据了解，今治造船目前手持订单量居日本船企首位，大岛造船排名第 3，三菱重工排名第 4，名村造船排名第 7，包括三菱重工在内，4 家船企的船舶建造总量仅次于韩国现代重工，居全球第 2 位。

组建技术中心提高日本造船业全球影响力

去年 10 月，三菱重工在长崎地区建立了两家新的集团公司来执行造船相关业务，这也是三菱重工改革商船经营结构措施的一部分。随着全球造船业环境不断恶化，三菱重工意识到，要在全球市场上取得持续增长，需要立即革新以确保日本造船业的竞争力。

与此同时，三菱重工还考虑组建新的造船技术开发和教育中心，其目的是创新技术和开发人力资源以便向全球扩散日本商船建造技术。

三菱重工称，成立新的技术中心是为了创造新的基础技术并开发人力资源，在全球范围内宣传日本的商船技术，运用三菱重工在商船科技方面的资源来继承并进一步发展日本的造船基数。

未来，三菱重工计划邀请日本船企、海运公司及其他企业加入这一技术中心，整合行业合作伙伴拥有的不同知识，提高日本造船业的全球影响力。

为了抗衡中韩造船业，摆脱行业低迷的影响，此次日本四大船企主动改革，强强联手打造“超级”造船联盟，或将直接关系日本造船业的未来。

来源：国际船舶网

### 【全球造船市场依旧惨淡，中日韩三国日子都不好过！】

作为全球造船业的主力军，中日韩三大造船国对近五年以来的强寒潮感受尤深：众多造船厂都遭遇了订单减少、盈利下滑、股价暴跌、裁员、破产重组等一系列打击。



尤其值得关注的是，与日本和韩国造船厂相比，中国造船厂尤其是非央企系的民营船厂深受打击。

最新行业数据显示，7月，日本船舶出口订单总吨位与去年同期相比下降了近80%。根据日本船舶出口协会（JSEA）的数据，上个月签下8艘船，共30.3299万-gt。

2015年同月JSEA会员船厂签署了25艘船，共1.4mgt。但据JSEA的数据显示，大部分订单都是造价不高的散货船。

今年上半年，韩国三大船企因为企业重组裁员超过3000人，加上自愿退休计划，三大船企今年上半年已有5000人丢掉饭碗，裁员人数肯定将超过年初计划的6000人。

截止6月底，现代重工员工总数降至26300人，相比去年年底减少了1100人。其中，900名工人因年龄限制而退休，剩余200名工人因个人原因离职。三星重工去年年底拥有14000名工人，今年上半年已经解雇了1500人以削减人工成本。根据三星重工的自救重组计划，三星重工今年将解雇1500人，目前其裁员人数已经达到了这一目标。

大宇造船在去年年底拥有13199名工人，今年3月工人总数降至12819人，6月进一步降至12700人。值得一提的是，在大宇造船总部迁至巨济市时，其船舶设计部门的一些总部行政人员离职。加上去年的裁员人数，自去年10月以来大宇造船员工总数已经减少了超过1000人。

韩国媒体报道称，韩国产业银行及韩国财政部门认为，大宇造船需要新一轮的资本注入。韩国产业银行将在下个月决定注资金额和方式，在年底之前取得董事会同意并增加资本。

韩国产业银行的这一绝望之举显然是为了防止大宇造船从韩国证交所退市。按照韩国证交所的证券上市规定，如果一家公司连续两年资本减损50%以上，或其权益资本完全被超过资产的债务损坏，证交所可以将该公司的股票摘牌。

今年上半年，大宇造船总资产约为15.59万亿韩元（约合140亿美元），而其负债则高达16.82万亿韩元，符合韩国证交所的退市标准。如果大宇造船无法在今年年底之前获得1.23万亿韩元的追加资本，退市将成为不可避免的结果。

同样日子不好过的除了日韩以外，还有中国的船厂，作为中国民营船厂的中流砥柱的扬子江船业的董事长任元林认为，中国造船业的持续衰退至少将持续至2017年，目前尚未出现任何稳定回升的积极迹象，因此，未来扬子江船业依然面临挑战。



他表示，民营船企很难从银行获得预付款保函，而没有预付款保函，船企不可能签署新订单；此外，新造船价格远不足以让船企能够维持合理的利润率，更不用提船东拖欠付款导致的越来越高的风险。

实际上，民营船企已经不再为了维持日常运营而勉强接受亏损订单，停工倒闭成了唯一的选择。过去几年来，新船订单的减少已经导致大量中国民营船企破产。仅在去年，就有超过 20 家大中型船企宣布破产。

克拉克森数据也证实了任元林的观点，数据统计显示，2015 年中国船厂新签订单 542 艘，31746806 载重吨；其中两大集团新签订单 142 艘，13498000 载重吨，艘数占比 26.20%，载重吨占比 42.52%。2016 年截止 7 月底，中国船厂新签订单 104 艘，14489727 载重吨；其中两大集团新签订单 41 艘，9101000 载重吨，艘数占比 39.42%，载重吨占比 62.81%。这些还不包括中远船务、中海工业、招商局重工、长航重工等国有船企。实际上除了扬子江船业等少数几家民营船企，今年新签订单几乎绝大部分都已经被国有船企包揽，国有船企可谓风光无限。

近日，爆出的南通太平洋海工破产申请案，以及之前浙船、南通明德、舜天等一系列的原来风光无限甚至进入造船白名单的船厂也都难逃破产的命运。

一份央企船舶上市公司在 2015 年年报中称：“在船企竞争情况方面，中日韩转入全方位竞争，2015 年开始韩国各大船企加大了传统船型的接单力度，以保持订单量，日本船企受日元贬值和绿色环保船型推动，接单量大幅度提升，中国船企在日韩夹击下表现疲弱。”

去年年中国、韩国、日本分别承接新船订单 2915.7 万载重吨、3246.3 万载重吨和 2886.5 万载重吨，占全球比重分别为 30.4%、33.9%和 30.1%。而中国市场份额低于以往年均 45%的水平。

除新船订单外，在世界造船完工量上中国也逐渐丢失“阵地”。中国船舶工业协会转载的克拉克松数据显示，2016 年上半年中国造船完工量为 3922 万载重吨，占世界比例的 33%，较 2015 年下降约 8 个百分点。而日韩占比分别增加约 2%和 7%。

中、日、韩，三国未来的造船日子，并不能通过去产能提升产品的技术含量来改变这一现状，全球经济不景气和老旧船舶的淘汰速度都会影响未来造船的国际市场！

来源：中国海洋工程网



## 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                                     | 229.50 | -6.5 | ↓ | 257.50 | -7 | ↓ | 0.00   |     |   | 395.50 | -9.5 | ↓ |
| 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                                   | 260.00 | 0    |   | 265.00 | 0  |   | 0.00   |     |   | 0.00   |      |   |
| Panama                                      | 260.00 | 0    |   | n/a    |    |   | n/a    |     |   | 515.00 | 0    |   |
| Singapore                                   | 247.00 | -5   | ↓ | 258.00 | -5 | ↓ | 393.00 | -10 | ↓ | 403.00 | -10  | ↓ |
| Suez                                        | 396.00 | 0    |   | 518.00 | 0  |   | n/a    |     |   | 884.00 | 0    |   |
| Tokyo                                       | 280.00 | 0    |   | 290.00 | 0  |   | 0.00   |     |   | 540.00 | 0    |   |

来源: Bunker Ports News Worldwide

截止日期:

2016-09-02

## ◆ 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 35 周  | 第 34 周  | 浮动  | %     | 备 注 |
| 好望角型 Capesize  | 180,000 | 4,150   | 4,150   | 0   | 0.0%  |     |
| 卡姆萨型 Kamsarmax | 82,000  | 2,400   | 2,400   | 0   | 0.0%  |     |
| 超灵便型 Ultramax  | 63,000  | 2,200   | 2,200   | 0   | 0.0%  |     |
| 灵便型 Handysize  | 38,000  | 1,950   | 1,950   | 0   | 0.0%  |     |
| 油 轮            |         |         |         |     |       |     |
| 船 型            | 载重吨     | 第 141 周 | 第 140 周 | 浮动  | %     | 备 注 |
| 巨型油轮 VLCC      | 300,000 | 8,600   | 8,600   | 0   | 0.0%  |     |
| 苏伊士型 Suezmax   | 160,000 | 5,600   | 5,650   | -50 | -0.9% |     |



## 全一海运有限公司



|              |         |       |       |     |       |
|--------------|---------|-------|-------|-----|-------|
| 阿芙拉型 Aframax | 115,000 | 4,600 | 4,650 | -50 | -1.1% |
| LR1          | 75,000  | 4,150 | 4,200 | -50 | -1.2% |
| MR           | 52,000  | 3,300 | 3,300 | 0   | 0.0%  |

截止日期: 2016-08-26

### (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     | 110,000           | Onomichi, Japan                            | 2020      | Japanese - Nakata Maritime  | Undisclose | LR2                        |
| 1   | TAK     | 47,000            | Kangam Corporation, S. Korea               | 2018      | S. Korean - Doora Logistics | Undisclose |                            |
| 4   | TAK     | 7,500             | Chengxi, China                             | 2018      | Chinese - Cosco Group       | 1,900      | asphalt/bitumen            |
| 2   | CV/RORO | 3,500 teu 288 ceu | Nassco, U. S. A.                           | 2019-2020 | U. S. A - Matson            | 25,500     | Jones Act                  |
| 4   | TAK/GAS | 45,000cbm         | Hudong Zhonghua, China                     | 2017      | Norwegian - Odfjell         | 6,000      | StSt, multiple segregation |
| 1   | PAS     | 288pax            | Aulong Shipbuilding, Jianglong & Austal JV | 2017      | Chinese - Blue Sea Jet      | 757        |                            |

### ◆ 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                      |
| FREE MAVERICK             | BC | 23,994  |     | 1998 | Japan    | 196     | Chinese                     | **                      |
| FIORIELLO                 | BC | 24,318  |     | 1995 | Japan    | 160     | Chinese                     |                         |
| C. BLOSSOM                | BC | 179,185 |     | 2009 | S. Korea | 1,875   | S. Korean - Five Ocean Corp | en bloc each            |
| C. ATLAS                  | BC | 179,185 |     | 2009 | S. Korea | 1,875   | S. Korean - Five Ocean Corp |                         |
| CONTI FUCHSIT             | BC | 57,000  |     | 2012 | China    | 750     | Danish - Celsius Shipping   | en bloc each* Bank Sale |
| CONTI FLINT               | BC | 57,000  |     | 2012 | China    | 750     | Danish - Celsius Shipping   |                         |
| JIANGSU HANTONG HT208-189 | BC | 208,000 |     | 2017 | China    | 3,350   | S. Korean                   | en bloc each**          |
| JIANGSU HANTONG HT208-190 | BC | 208,000 |     | 2017 | China    | 3,350   | S. Korean                   |                         |



# 全一海运有限公司



|                 |    |        |      |       |     |                   |                                         |
|-----------------|----|--------|------|-------|-----|-------------------|-----------------------------------------|
| PINE 4          | BC | 34,006 | 2009 | China | 600 | Chinese           | en bloc each***                         |
| PINE 6          | BC | 34,022 | 2010 | China | 600 | Chinese           |                                         |
| PINE 2          | BC | 34,038 | 2010 | China | 600 | Chinese           |                                         |
| CRIMSON JUPITER | BC | 48,205 | 1996 | Japan | 330 | Far East          | WOODCHIP CARRIER,<br>SS/DD DUE 10/2016) |
| TAN BINH 234    | BC | 32,936 | 2006 | Japan | 720 | Italian           |                                         |
| NOSCO VICTORY   | BC | 45,585 | 1996 | Japan | 210 | Undisclosed       |                                         |
| NEMTAS-1        | BC | 50,077 | 2001 | Japan | 440 | Chinese           |                                         |
| HEROIC          | BC | 57,721 | 2012 | China | 750 | Chinese           |                                         |
| TORO ORIENT     | BC | 76,636 | 2010 | Japan | 900 | Greek - Apollonia |                                         |

| 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                                              |
| UASC UMM QASR | CV | 112,171 | 9,034 | 2014 | S. Korea | 8,000   | U. S. A - MC-Seamax                | incl. TC at<br>\$39,500/day until<br>early 2018) |
| WEC VELAZQUEZ | CV | 11,433  | 868   | 2007 | Germany  | 800     | German - Jebesen Shipping Partners |                                                  |
| IS JAPAN      | CV | 21,916  | 1,708 | 2007 | Japan    | 1,040   | Taiwan - Wan Hai Lines             |                                                  |
| HS BACH       | CV | 44,985  | 3,768 | 2007 | S. Korea | 600     | Undisclosed                        |                                                  |

| 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 |
| SIAM WIN | GC/SDK | 12,519 |     | 2006 | Japan | 400     | Undisclosed |     |

| 油 轮           |         |         |     |      |          |         |                    |                    |
|---------------|---------|---------|-----|------|----------|---------|--------------------|--------------------|
| 船 名           | 船型      | 载重吨     | TEU | 建造年  | 建造国      | 价格(万美元) | 买家                 | 备 注                |
| DAEHAN 5013   | TAK     | 114,900 |     | 2017 | S. Korea | 4,400   | Greek - NS Lemos   | ***tier II. Ice 1C |
| DAEHAN 5014   | TAK     | 114,900 |     | 2017 | S. Korea | 4,400   | Greek - NS Lemos   |                    |
| MAPLE EXPRESS | TAK     | 45,798  |     | 2002 | Japan    | 1,280   | Chinses - Hai Linh | pump room type     |
| CE-MERAPI     | TAK     | 105,274 |     | 1996 | Japan    | 1,110   | Russian            |                    |
| DONG-A PONTUS | TAK/CHE | 12,940  |     | 2006 | Japan    | 1,030   | Vietnamese         |                    |



## ◆ 上周拆船市场回顾

| 孟加拉国           |     |         |        |      |          |             |                                         |
|----------------|-----|---------|--------|------|----------|-------------|-----------------------------------------|
| 船 名            | 船 型 | 载重吨     | 轻吨     | 建造年  | 建造国      | 价格 (美元) /轻吨 | 备 注                                     |
| C. IRIS        | BC  | 71,393  | 10,205 | 1996 | Japan    | 289         | Pakistan option                         |
| SUNMAR PARAGON | BC  | 73,080  | 10,749 | 1996 |          | 279         | as is Singapore                         |
| 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                                     |
| TIANRONGHAI    | BC  | 171,861 |        | 2000 | S. Korea | undisclosed |                                         |
| 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                                     |
| SIREEN B       | BC  | 21,339  | 5,214  | 1984 | Japan    | 253         |                                         |
| 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                                     |
| SANMAR PARAGON | BC  | 73,080  | 10,749 | 1996 | S. Korea | 279         | as is Singapore                         |
| CSK BEILUN     | BC  | 172,561 | 21,000 | 1999 | Japan    | 279         | as is Singapore, incl. 800t bunkers rob |

## ◆ 最新航运公告

### 【2016 年港口国集中大检查 - 加勒比海、利雅得备忘录】

2016 年加勒比海备忘录集中大检查聚焦“船员熟悉进入密闭空间”并旨在对《国际海上人命安全公约》、《海员培训、发证和值班标准国际公约》、《海事劳工公约》和国际劳工组织公约，适用要求的遵守情况展开检查。

利雅得备忘录集中大检查聚焦“引航员登离船装置”并旨在检查《国际海上人命安全公约》适用要求、及国际海事组织第 A. 1045 (27) 号议案附录中相关指南的遵守情况。



### 【中国船舶排放控制区 - 船用燃油硫含量要求】

中国进一步加强三个国内船舶大气污染物排放控制区的要求。自 2016 年 10 月 1 日起，船舶在珠三角排放控制区深圳港靠岸停泊，应使用硫含量不超过 0.5% 的燃油。

2015 年 9 月，中国交通部印发了《船舶与港口污染防治专项行动实施方案（2015-2020 年）》的 5 年计划，旨在使中国某些主要港口硫氧化物、氮氧化物的排放下降 65%。之后发布的相关规定中设立珠三角、长三角、环渤海水域国内“船舶排放控制区”，规定在排放控制区内燃油硫含量不超过 0.5%，该规定是实现防治污染目标的重要举措。

### 【伊朗制裁 - 对去美旅行者的影响】

近期，协会美国律所 FREEHILL HOGAN & MAHAR，就美国持续对伊主要制裁下，有关非美国人去美旅行的影响，得到美国外国资产控制办公室 (OFAC) 对此问题的澄清。

OFAC 的观点明确清晰，任何人在美国停留任何一段时间，构成美国对伊主要制裁下的“美国人”。不能以电话、电邮或其他任何方式，参与任何涉及伊朗或伊朗实体的讨论或沟通。

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      |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| 2016-09-02 | 667.27 | 747.11 | 6.4644 | 86.019 | 885.73 | 61.094 | 987.29 | 218.68 | 16760.0 |
| 2016-09-01 | 667.84 | 745.6  | 6.4678 | 86.097 | 877.65 | 60.909 | 977.84 | 220.03 | 16706.0 |
| 2016-08-31 | 669.08 | 746.02 | 6.5035 | 86.25  | 875.78 | 60.407 | 974.7  | 216.47 | 16733.0 |
| 2016-08-30 | 668.12 | 747.49 | 6.5557 | 86.146 | 875.43 | 60.341 | 968.14 | 215.7  | 16765.0 |
| 2016-08-29 | 668.56 | 748.3  | 6.5575 | 86.191 | 878.1  | 60.225 | 969.06 | 213.79 | 16789.0 |
| 2016-08-26 | 664.88 | 750.79 | 6.6138 | 85.736 | 877.44 | 60.194 | 971.52 | 213.78 | 16761.0 |
| 2016-08-25 | 666.02 | 749.86 | 6.6272 | 85.895 | 881.59 | 60.426 | 978.55 | 212.43 | 16830.0 |
| 2016-08-24 | 664.2  | 751.17 | 6.6206 | 85.666 | 876.26 | 60.576 | 971.48 | 209.53 | 16860.0 |
| 2016-08-23 | 665.86 | 753.79 | 6.6404 | 85.878 | 874.75 | 60.264 | 973.41 | 203.83 | 16843.0 |
| 2016-08-22 | 666.52 | 752.04 | 6.6269 | 85.962 | 870.43 | 60.225 | 960.83 | 202.34 | 16809.0 |

### (2) LIBOR 数据:

| 2016-09-02 |         |       |      |         |         |         |         |      |
|------------|---------|-------|------|---------|---------|---------|---------|------|
| 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         | 0.42044 | 0.443 |      | 0.52572 | 0.66189 | 0.83511 |         |      |
|            | 6 月期    | 7 月期  | 8 月期 | 9 月期    | 10 月期   | 11 月期   | 12 月期   |      |
| 美元         | 1.24706 |       |      |         |         |         | 1.55944 |      |