



全一海运市场周报

2016.09 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2016.09.05 - 09.09\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求基本稳定 综合指数小幅上涨】

本周，中国出口集装箱运输市场总体需求基本稳定，但受到韩进海运申请破产保护影响，多条航线运力减少，供需关系改变，市场行情出现一定程度的波动。9月9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702.65点，较上期上涨1.2%；上海出口集装箱运价指数为781.21点，较上期上涨2.4%。

欧洲航线：近期市场货量增长的势头开始放缓，航线总体运力规模减少，供需关系改善，部分航商出现舱位紧张的现象。船舶平均舱位利用率约在95%左右。受到供需基本面的支持，航商对后市行情持比较良好的预期，市场运价在上周涨价的基础上基本保持稳定。9月9日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为943美元/TEU，与上期基本持平。地中海航线，部分航次出现满舱出运的情况，市场运价大幅上涨。9月9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702美元/TEU，较上期上涨35.3%。

美国航线：北美航线，据美国劳工部发布的数据显示，美国9月3日当周首次申请失业救济人数25.9万，较前值下降0.4万人，显示出美国就业市场继续保持良好的状态，支撑了居民收入及消费需求的稳定。受韩进申请破产保护导致航线总体运力下降影响，部分货物出现滞留现象，造成了部分航次舱位紧张的局面。市场运价在月初涨价之后保持坚挺。9月9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1749美元/FEU、2447美元/FEU，均较上期微涨0.2%。

波斯湾航线：运输需求有所恢复，部分航商继续执行运力缩减计划以改善供需基本面，船舶平均舱位利用率升至80%以上，部分航商继续跟进涨价计划，市场运价继续上涨。9月9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414美元/TEU，较上期上涨30.6%。

澳新航线：市场运输需求小幅增长，供需关系有所改善，船舶平均舱位利用率约在90%左右，部分航班满舱出运，市场运价小幅增长。9月9日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为516美元/TEU，较上周上涨3.8%。

南美航线：奥运会闭幕之后，运输需求出现放缓迹象，供需关系出现失衡，加之前期运价涨幅过大，市场运价出现明显回落。9月9日，上海出口至南美



基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2351 美元/TEU，较上周下跌 18.1%。

日本航线：本周货量小幅下降，市场运价保持稳定。9 月 9 日，中国出口至日本航线运价指数为 636.83 点，较上周下跌 2.5%。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【煤炭供需两端疲软 沿海运价加速下行】

本周，沿海散货运输市场继续弱势运行，运力供应过剩程度加剧，运价下跌幅度加大。9 月 9 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 893.35 点，较上周下跌 7.7%。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：本周，在上游严控产量、下游煤炭需求萎缩的双重影响下，沿海煤炭运输市场行情加速下行，运价大幅下跌。进入 9 月，淡季特征逐步显现，气温凉爽适宜，制冷用电需求持续萎缩，电厂煤炭日耗水平明显下降。据统计，9 日沿海主要电力集团日耗煤量仅为 58.8 万吨，较迎峰度夏期间的最高水平下降近 20 万吨，存煤可用天数攀升至 20.6 天。伴随用煤需求的下降，电厂采购积极性有所降温，采购规模缩减。同时，由于煤炭供给量不足，为缓解北方压港情况，消化待港运力，煤炭企业月初迟迟未确定 9 月煤炭采购发运计划，运输市场出现“真空期”，运输需求降至“冰点”。面对压港运力的逐渐释放，供求矛盾明显加剧，部分船东心态持续走弱，不惜大幅下调价格揽货，沿海煤炭运价承压下跌。

9 月 9 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 888.64 点，较上周下跌 10.8%。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 20.9 元/吨，较上周五下跌 6.5 元/吨；秦皇岛-张家港（2-3 万dwt）航线运价为 26.3 元/吨，较上周五下跌 6.1 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万dwt）航线运价为 28.6 元/吨，较上周五下跌 6.5 元/吨。华南航线运价亦较大幅度下跌，9 月 9 日，秦皇岛-广州（6-7 万dwt）航线运价为 25.1 元/吨，较上周五下跌 6.8 元/吨。

金属矿石运输市场：目前钢厂盈利情况良好，接近于全行业盈利水平，且“金九银十”的传统钢材旺季已至，钢厂提升产量动力充足，对高品位铁矿需求较为旺盛。不过稳中有升的矿石需求无法给予运价有力支撑，面对近期沿海散货运输市场运力的严重过剩，金属矿石运价震荡下行。9 月 9 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 818.22 点，较上周下跌 4.9%。

粮食运输市场：本周粮食市场各方均在等待后期新粮上市，观望情绪浓厚，北方贸易多以轮换粮和拍卖粮为主，市场成交清淡。运输需求持续低迷，可装船量不足，沿海粮食运输市场有价无市。9 月 9 日，沿海粮食货种运价指数报收 792.41 点，较上周下跌 5.6%。



油品运输市场：目前国内成品油需求恢复缓慢，中下游用户在上一轮调价前多已备货充裕，社会库存升至高位，市场多消耗库存为主。同时，中间商入市采购愈发谨慎，主营出货情况难有改善，整体购销氛围持续清淡。9月9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1306.81点，均与上周持平。

(3) 中国进口油轮运输市场

【原油运价波动盘整 成品油运价持续下探】

沙特与俄罗斯本周一达成油价“维稳”协议，这意味着两国开始对话而不是各自为政，对于油价并无立竿见影的推高作用。可能由于墨西哥湾生产受飓风影响，上周美国原油库存骤降，远超预期的数据公布后油价出现跳涨。布伦特原油现货价周四报49.81美元/桶，比上周四上升9.1%。全球原油运输市场本周交易平稳，运价低位波动。中国主要进口航线运价小幅反弹。9月8日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）为539.39点，上涨1.3%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场运价低位波动。主要受周期性需求变化、库存偏高和利润下降等多重负面因素影响，亚洲炼油厂降低了原油进口量。本周中东至中国航线货量偏少，成交活跃度较低。另据BIMCO报告，今年油船拆解量预测从500万载重吨下调至300万载重吨，这意味着运力供给压力加大。西非市场跟随中东市场变化。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波26.5万吨级船运价（CT1）报WS34.77，较上周四上涨4.1%，5日平均运价为WS33.92，较上周下跌1.8%，等价期租租金（TCE）约1.0万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价（CT2）报WS38.46，下跌1.9%，5日平均WS38.47，下跌3.3%，TCE平均1.7万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场成交稳健，运价稳中有升。西非出口货盘不断，西非至地中海航线运价提至WS47附近，TCE约9000美元/天。一艘13万吨级船，西非至西班牙，9月29日货盘，成交运价为WS47.5。黑海至地中海运价小幅上升至WS55，TCE约4500美元/天。波斯湾至地中海运价仍分散在WS38至WS59之间。两艘14万吨级船，沙特至地中海，9月下旬货盘，成交运价分别为WS46.75和WS59。波斯湾至印度航线的成交运价为WS64。中国进口来源包括阿根廷和欧洲。一艘13万吨级船，欧洲至中国，9月20日货盘，成交包干运费为250万美元。另外，欧美等地至新加坡的燃料油投机交易在上周也吸收了部分运力，燃料油货盘本周依然对运价产生支持。



阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场行情保持有升有降态势。欧美航线运价继续上涨，欧洲短程 TCE 几乎翻倍。跨地中海运价从 WS60 水平提升至 WS70 水平（TCE 约 5300 美元/天），北海短程、波罗的海运价分别升至 WS90（TCE 约 1.3 万美元/天）和 WS70（TCE 约 1.6 万美元/天）。加勒比海短程运价逐渐升至 WS105（TCE 约 1.5 万美元/天）。亚洲航线运价依然疲软，波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价分别降至 WS62 和 WS60，TCE 分别为 4800 美元/天和 6200 美元/天。中国进口来源主要是科兹米诺，10 万吨 9 月 14 日货盘成交包干运费为 38 万美元。

国际成品油轮（Product）：运输市场本周运价全面下降，欧美航线再度探底。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降至 WS92、WS98，TCE 分别为 1.4 万美元/天、1.1 万美元/天；印度至日本 3.5 万吨级船运价降至 WS95 附近，TCE 为 5100 美元/天；3.7 万吨级船欧洲至美东汽油运价跌进 WS80（TCE 不足 4000 美元/天），3.8 万吨级船美湾至欧洲柴油运价跌至 WS55（TCE 维持不亏），欧洲-美东-美湾-欧洲的三角航线 TCE 约 5000 美元/天。

(4) 中国进口干散货运输市场

【大船市场继续拉涨 综指再创年内新高】

中国进口干散货运输市场在海岬型船市场大幅上涨的带动下快速走高，创年内第二大周涨幅，本期综合指数、运价指数和租金指数也都站上年内最高点。9 月 8 日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数（CDFI）、运价指数、租金指数分别为 638.51 点、576.53 点和 731.47 点，分别较上期大幅上涨 15.2%、9.2% 和 23.3%。

海岬型船市场：本周，海岬型船租金、运价加速上涨。随着 G20 峰会结束，在当前钢材利润可观的情况下，国内钢厂产能利用率持续高位，后期钢厂再次加大生产力度的可能性较大，“金九”开工旺季对需求或有所提振。本周各大矿商趁矿价处于相对高位大量集中出货，加之国际油价持续反弹、FFA 价格大涨，市场租金、运价一路猛涨。西澳至青岛航线铁矿石运价从周初的 4.80 美元/吨涨至 5.60 美元/吨左右。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 5.620 美元/吨，较上周四大涨 21.7%。期租市场，8 日报出 18 万载重吨船，9 月 11-12 日津唐交船，途径澳洲回东南亚还船，成交日租金为 10000 美元。周四，中国北方至澳大利亚往返航线 TCT 日租金为 11217 美元，较上周四大幅上涨 56.5%。大西洋市场远程矿运价同样一路攀升，8 日市场报出 9 月 20 日受载期，巴西图巴朗至青岛航线成交价为 11.30 美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 11.222 美元/吨，较上周四上涨 16.4%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 8.430 美元/吨，较上周四上涨 11.5%。

巴拿马型船市场：本周，巴拿马型船市场止跌企稳，租金、运价回升。太平洋市场，印尼煤炭、澳洲货盘成交活跃支撑运价，美西粮食出货增多，北太平洋市场租金上涨。8 日报出 8.2 万载重吨船，9 月 9-10 日长江口交船，美西往返航次，成交日租金为 5800 美元；6 日报出 8.3 万载重吨船 9 月 8-9 日长江口交船，经东澳到北中国，成交日租金为 5500 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 5481 美元，较上周四上涨 4.1%；美



西至中国北方港口粮食航线运价为 14.865 美元/吨，较上周四上涨 1.6%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 4.245 美元/吨，较上周四上涨 1.8%。大西洋市场，美湾需求上涨缓慢，市场运价变化不大。8 日报出 8.2 万载重吨船，10 月 5-10 日抵美湾交船，东南亚还船，成交日租金为 10500 美元另加 25 万美元空放补贴；另有 8.2 万载重吨船，9 月底南美东海岸交船，东南亚还船，成交日租金为 8000 美元另加 30 万美元空放补贴。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 17.952 美元/吨，美湾到中国北方港口粮食航线运价为 28.097 美元/吨，均与上周四基本持平。

超灵便型船市场：超灵便型船租金、运价在上周创下年内新高后，由于美湾粮食货盘成交有限，空出运力增多，本周租金、运价小幅下跌。8 日报出镍矿成交，5.8 万载重吨船，新加坡即期交船，途径菲律宾到中国，成交日租金为 7250 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 6678 美元，较上周四小幅下挫 1.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 5.665 美元/吨，菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 6.267 美元/吨，均与上周四基本持平。

来源：上海航运交易所信息部

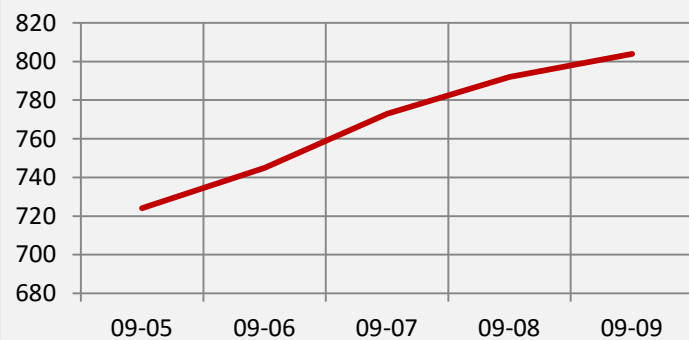
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

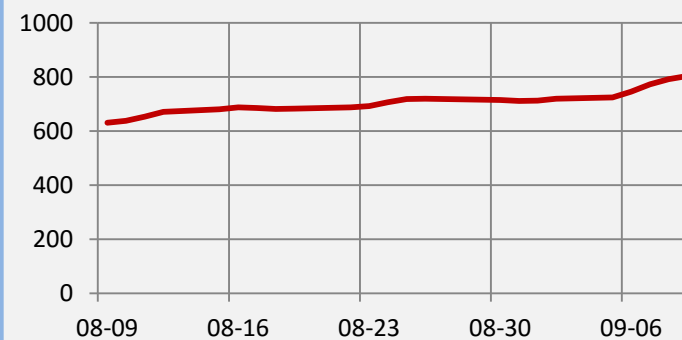
波罗的海指数	9月5日		9月6日		9月7日		9月8日		9月9日	
BDI	724	+4	745	+21	773	+28	792	+19	804	+12
BCI	1,079	+25	1,182	+103	1,371	+189	1,478	+107	1,566	+88
BPI	640	-4	641	+1	648	+7	655	+7	658	+3
BSI	718	-3	714	-4	702	-12	694	-8	688	-6
BHSI	429	-3	425	-4	422	-3	420	-2	419	-1



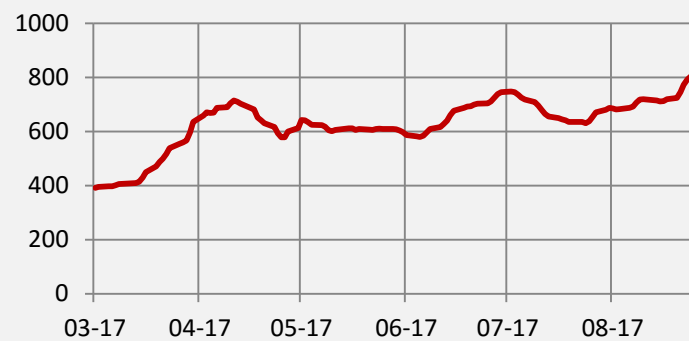
上周 BDI 指数走势



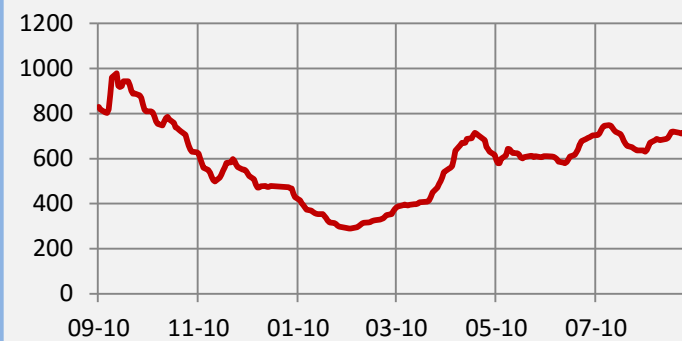
近一个月 BDI 指数走势



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 36 周	第 35 周	浮动	%
Cape (170, 000)	半年	9, 000	8, 000	1000	12. 5%
	一年	8, 250	7, 250	1000	13. 8%
	三年	9, 250	9, 250	0	0. 0%
Pmax (75, 000)	半年	6, 250	6, 250	0	0. 0%
	一年	6, 250	6, 500	-250	-3. 8%
	三年	7, 000	7, 250	-250	-3. 4%
Smax (55, 000)	半年	8, 000	8, 000	0	0. 0%
	一年	7, 250	7, 250	0	0. 0%
	三年	6, 750	6, 750	0	0. 0%
Hsize (30, 000)	半年	6, 200	6, 200	0	0. 0%
	一年	6, 250	6, 250	0	0. 0%
	三年	6, 000	6, 000	0	0. 0%

截止日期: 2016-09-02

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Alexandra P 2009 181255 dwt dely Cape Passero 15/16 Sep trip via Atlantic options redel Singapore-Japan \$15,500 daily - Panocean

Alexandros Theo 2000 45659mt del psg Skaw ppt tct via Baltic redel Morocco \$8000/d - Thorco Bulk

Alpha Afovos 2001 74427 dwt dely CJK 12/14 Sep trip via NoPac redel Singapore-Japan \$5,250 daily - Cargill

Anastasia C 2001 73311 dwt dely CJK spot trip via NoPac redel Singapore-Japan intention grain \$5,250 daily - cnr



全一海运有限公司



Asia Ruby III 2014 63023mt del Tuticorin 10/13 Sep coastal tct redel ECI \$11000/d - cnr

Billy Jim 2014 82134 dwt dely EC South America 20/30 Sep trip redel Singapore-Japan intention grain \$8,000 daily + \$300,000 bb - cnr

Bittern 2009 57809mt del Recalada ppt tct redel Skaw-Passero \$9500/d - Cargill

Blumenau 2012 81652mt del Spore 15/18 Sep tct via Geraldton redel China w/iron ore \$6750/d - Hyundai Glovis

BTG Olympos 2015 80800mt del Chiba 14/16 Sep tct via No Pac redel Spore-Jpn \$7300/d - Louis Dreyfus

Cape Victory 2010 177000mt del Jintang ppt tct via Australia redel Spore-Jpn \$6500/d - Pacific Bulk

Cerafina 2005 74759mt del Taichung spot tct via EC Australia redel India \$4600/d - Klaveness

Cervia 2010 92500 dwt dely Gibraltar 10/15 Sep trip via US Gulf redel Continent intention grains \$4,100 daily - Azure

Chang Hang Pu Hai 2012 58044mt del CJK ppt tct via Philippines redel China w/nickore \$7750/d - cnr

Diana Bolten 2011 38273 dwt dely Durban prompt trip redel Singapore-Japan \$7,000 daily - cnr

Dubai Faith 1996 45681mt del Spore ppt tct via Philippines redel Indo w/limestone \$6000/d - cnr

E.R. Bilbao 2010 55783mt del Spore ppt tct via Indo redel China w/coal \$7500/d - Tongli

Energy G 2010 79387mt del ECSA 11/14 Sep tct redel Spore-Jpn \$7000/d+\$180k bbb - Cargill

Fermita 2001 52292mt del ECSA ppt tct redel Spore-Jpn \$10000/d+\$100k bbb - MUR

Freida Selmer 2004 55718mt del Kohsichang ppt tct redel Spore w/sand \$6100/d - cnr



全一海运有限公司



Friendly Islands 2012 28387mt del Milos ppt tct redel EgyptMed \$6500/d - cnr

Genco Beauty 1999 73941 dwt dely Gibraltar 10/14 Sep trip via Kamsar redel EC India intention bauxite \$11,000 daily - Rio Tinto

Genco Muse 2001 48913 dwt dely S Spain prompt trip redel West Africa intention clinker \$9,000 daily - Western Bulk Carriers

Global Mercator 2011 182307mt del Taicang 12/15 Sep tct via WAustralia redel Spore-Jpn \$12000/d - MOL

Golden Eminence 2010 79444 dwt dely Masinloc 10/15 Sep trip via Indonesia redel Singapore-Japan \$6,250 daily - cnr

Guan Hai 228 2012 79775 dwt dely Aliago 10/14 Sep trip via Black Sea redel SE Asia intention grain \$11,500 daily - Hayne

Guo Tou 107 2013 56721mt del SChina ppt tct redel Spore w/sands \$6500/d - cnr

Hermann S 2009 56732 dwt dely Continent prompt trip redel East Mediterranean intention scrap \$9,000 daily - Pacbasin

HTC Bravo 2013 57450 dwt dely US Gulf prompt trip redel S Brazil \$8,000 daily - K-Line

Hua Heng 16 7 2011 56769 dwt dely CJK prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore \$6,800 daily - Cos Marine

Hui Zhi Joint Fortune relet 1995 71252mt del Xiamen 08 Sep tct via Indo redel SKorea w/coal \$5600/d - KLC

Jia Run 2010 56774mt del Tianjin ppt tct redel Red Sea w/steel \$7500/d - Sinoriches

Kaity L 2003 50457mt del Santos ppt tct redel Jebel Ali abt \$10750/d+\$125k bbb - cnr

Kenan 2012 63200mt del USG ppt tct redel Morocco w/grain \$13500/d - cnr

Kypros Sky 2015 77079 dwt dely aps South West Pass 10/15 Sep trip redel Gibraltar-Skaw \$11,750 daily - cnr



全一海运有限公司



Lake Arafura 2001 28471 dwt dely Recalada prompt trip redel Skaw-Passero \$6,600 daily - Pacbasin

Lavrio 1998 46570 dwt dely Up River prompt trip redel Bejaia \$7,300 daily - Cofco Agri

Leviathan 2014 182511 dwt dely Jintang 10/12 Sep trip via West Australia redel Singapore-Japan \$12,550 daily - EdF

Maple Ruby 2010 57000mt del Ningde ppt tct via Philippines redel China w/nickore \$7500/d - cnr

Maria 2010 57070mt del Spore spot tct via Indo redel Bangladesh w/coal \$9500/d - cnr

Marianne Stoeger 2011 81402mt del aps EAustralia 15/20 Sep tct redel EC India \$5500/d+\$145k bb - Bostomar

Mendocino 2002 76623 dwt dely Mississippi River 17/26 Sep trip via COGH redel Singapore-Japan \$10,000 daily + \$200,000 bb - Aquavita

Nordic Yarra 2014 37500mt del Recalada ppt tct redel Cont \$6500/d - cnr

Ocean Beauty 2012 38246 dwt dely Continent prompt trip redel Brazil \$6,250 daily - Pacbasin

Ocean Lady 2013 56815mt del Santos ppt tct redel SEAsia \$10000/d+\$100k bbb - Korean a/c - <recent>

Panamanian 2010 83488mt del Rdam 08/12 Sep tct via Murmansk redel China w/iron ore \$10500/d - Louis Dreyfus

Reborn 1999 74063 dwt dely aps Indonesia 10/20 Sep trip redel South Korea \$6,000 daily + \$50,000 bb - Panocean

Red Fin 2011 56780mt del Spore ppt tct via Indo redel China w/coal \$8200/d - Visa Bulk

Rosco Maple 2010 181453mt del Huanghua 10/12 Sep tct via Australia redel Spore-Jpn \$10000/d - Hyundai Glovis

SBI Athena 2015 63235mt del Aalborg ppt tct via Baltic redel TurkMed w/scrap \$11000/d - Mainline



全一海运有限公司



SBI Bolero 2015 81210 dwt dely Cai Lan spot trip via Indonesia redel Malaysia \$6,000 daily - cnr

Sea Express 2012 79252 dwt dely Tanjung Bin 11/13 Sep trip via Indonesia redel S China \$6,250 daily - Tongli

Sealink 2010 180116 dwt dely Jintang 11/12 Sep trip via Australia redel Singapore-Japan \$10,000 daily - Oldendorff

Silver Freedom 2004 76453 dwt dely EC South America 15/20 Sep trip redel Singapore-Japan \$7,350 daily + \$235,000 bb - cnr

Silver Freedom 2004 76453mt del ECSA 15/20 Sep tct redel Spore-Jpn w/grain \$7350/d+\$235k bb - cnr

Star Danai 2006 82574mt del Bayuquan spot tct via No Pac redel Spore-Jpn \$6000/d - Louis Dreyfus

Star Mariella 2006 82266 dwt dely aps SW Pass 15/24 Sep trip redel Singapore-Japan intention grain \$10,100 daily + \$210,000 bb - Cargill

Sunny Horizon 2011 56686mt del Jingtang ppt tct via Philippines redel China w/nickore \$6500/d - EGP

Therese Selmer 2013 56721mt del aps Dongjiakou ppt tct redel Penang-Spore w/steel \$5800/d - Brightsail

Thor Fortune 2011 54123mt del Rdam ppt tct redel EMed w/scrap \$9000/d - PacBasin

Tiger Jiangsu Swiss Marine relet 2010 180096mt del Nagoya 06/07 Sep tct via Australia redel Spore-Jpn \$8000/d - Jiangsu Steamship

Tiger Pioneer 2015 63600mt del USG ppt tct redel Spain w/pcoke \$12000/d - XO Shipping

Universal Baltimore 2011 56800 dwt dely Ghent prompt trip redel East Mediterranean intention scrap \$8,500 daily - Pacbasin

Victoria 2016 61600 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel China intention coal \$9,000 daily - cnr

Western Wilton 2011 57981 dwt dely EC South America prompt trip redel Singapore-Japan approx \$10,250 daily + approx \$130,000 bb - cnr



Yangtze Xing Jin 2012 81649 dwt dely EC South America 10/19 Sep trip redel Singapore-Japan intention grain \$8,000 daily + \$300,000 bb - Louis Dreyfus

Zhe Hai 525 2011 57283mt del HK ppt tct via Philippines redel China w/nickore \$7000/d - cnr

(2) 期租租船摘录

Anthemis 2011 93192 dwt dely Singapore 22/23 Sep 5/7 months trading redel worldwide \$7,000 daily - Cobelfret

C Vision Swiss Marine relet 2008 170000/10 Saldanha Bay/Qingdao 17/21 Sep \$7.60 fio scale/30000c - Anglo American

Dalmatia G 2010 57673mt del CJK spot 3-5 mos redel wwide \$7000/d - Seatrek

Oldendorff TBN 50000/10 Lulea/Hamburg+Hansaport 26 Sep/05 Oct \$7.15 fio 22000c/17000c - Salzgitter

Spar Vega 2011 58018mt del Hon Gai Vietnam ppt 4-6 mos redel wwide \$8000/d - WBC

Swiss Marine TBN 170000/10 Teluk Rubiah/Qingdao 08/10 Sep \$3.65 fio 90000c/30000c - Vale

TBN 170000/10 Dampier/Qingdao 17/20 Sep \$4.60 fio scale/30000c - Rio Tinto

Theodoros P 2011 170000/10 Saldanha Bay/Qingdao 17/21 Sep \$7.60 fio scale/30000c - Anglo American

Tiger Zhejiang 2015 63488mt del NChina end Sep 6-8 mos redel wwide \$7700/d - cnr ORE

Trade Resource 2016 82031 dwt dely Lanshan 15/20 Sep 1 year redel worldwide \$7,000 daily option furthur 1 year \$8,000 daily - Cargill

Trade Will 2012 81712 dwt dely Taichung 25/30 Sep 1 year redel worldwide \$6,500 daily option further 1 year \$7,000 daily - Cargill

WISCO TBN 170000/10 Dampier/Qingdao 17/20 Sep \$4.60 fio scale/30000c - Rio Tinto



4. 航运市场动态

【进入干散货船市场的时机已成熟？】

从贸易风获悉，一家新成立的希腊航运公司表示，由于干货船的市场价格降至历史以来的最低水平，我们认为进入市场的时机已成熟。

曾就任 Amalthia Marine 和 Alpha Bulkera 的运营经理 Theodoros Papachristou，目前领导新成立的航运公司 Ellery Shiptrade 签署 supramax 定期租船合同。

航运公司 Ellery Shiptrade 会将业务集中在从 handysize 到 ultramax 的散货船租船市场。

目前公司已经签下首艘船，即 5.2454 万载重吨的 Patriot (建于 2004 年)，租期 4 个月。据克拉克森的数据，Patriot 由 Edem Marine 拥有。

据贸易风获悉，这艘 supramax 的日租金高于市场平均水平。

Patriot 船在首次出航中将中东海湾的钢坯运送至摩洛哥。最近，还签约将谷物从法国运送至印度。

Ellery 执行总监 Papachristou 告诉贸易风，由于干货船的市场价格降至历史以来的最低水平，我们认为进入市场的时机已成熟。

来源：中国航贸网

【韩进集团计划筹资平息货运混乱】

根据韩联社等媒体的报道，韩进海运的母公司韩进集团 9 月 6 日发表声明，表示将通过不同方式筹措一千亿韩元（约 9000 万美元）来帮助货主能够从韩进海运的船舶上正常卸货。

根据这份声明，韩进集团将通过出让海外码头的股份等方式筹措 600 亿韩元，韩进集团总裁赵亮镐将从个人基金中筹出 400 亿韩元，帮助解决韩进在全球被困引发的货运混乱。

韩进集团在声明中表示，其已经决定将努力让货主能够从韩进海运的船舶上正常卸货，从而尽可能减小带给进出口商的损失。在韩进海运 8 月 31 日宣布申



全一海运有限公司



请破产保护后，全球各地的港口都拒绝韩进的船舶入港靠泊，一些港口传出了扣押船只的消息，导致至今全球仍然有大量货主的货被困在海外或港口，迟迟无法完成装卸。

韩国执政的新世界党也向韩进施压，要求这家全国第十大的财团付出更多努力来恢复韩进海运的流动性，并承诺低息贷款将会得到延长作为条件。

韩国政府在此前一天表示，将会引导韩进的船舶到德国汉堡、新加坡和美国的三处离岸港口卸货，从而避免韩进海运的债权人扣押韩进的船舶，此外困在东北亚的船舶也会被引导至韩国釜山和光阳。

韩国政府针对韩进成立了专门的工作小组。小组一名成员对韩联社称，选择的这三处港口已经发出了停靠指令，并且保证将为韩进的船只提供法律保护。

此前韩进已经先后在韩国和美国提交了破产保护申请，并计划将提交申请拓展到全球 43 个国家。

来源：21 世纪经济报道

【韩进海运“破产”冲击波：现代商船顶班救火】

作为全球第七大集运班轮公司，韩进海运的命运正牵动整个航运业的走向。

9 月 5 日，韩国最大班轮公司韩进海运 (Hanjin Shipping) 恢复上市交易，当天收盘股价跌去 13.7%，其间一度下跌三成触发跌停。

韩进海运 8 月 31 日向首尔中央地方法院申请法定接管寻求破产保护，这一突发消息在全球引发了连锁反应——不仅韩进下发通知暂停各项业务操作，韩进所在 CKYHE 联盟也紧急暂停订舱合作，各国港口更是纷纷拒绝韩进船只靠泊，让全球货主都措手不及。

一位接近韩进旗下在华公司的知情人士 9 月 4 日表示，目前处于暂时停工状态，还在等待总部的进一步指示。

综合韩联社和美联社等媒体的报道，韩进旗下运营的超过 130 艘船舶中，已经有约 70 艘因为被拒绝靠港困在海上，正常运营已经被迫中断。韩进已经在美国申请破产保护，并计划增加到 43 个国家，避免旗下船舶和船上货物被债权人扣押。

目前至少有 14 艘集装箱船困在上海、舟山、天津、厦门、深圳等中国港口周边近海，一些港口已经提出临时措施，要求货主缴纳押金才能提箱。



全一海运有限公司



韩进突然停摆将造成短期的运力紧张，给其他船公司带来了即时利益——由于采用相同船期，韩进在 CKYHE 联盟的几家伙伴预计普遍会从 9 月下旬开始提升运价。

各国货主们已经对韩进的突然停摆表示出强烈不满，尤其美国货主正在不断施加压力。为此韩国第二大班轮公司现代商船 (Hyundai Merchants) 决定，将从 9 月 8 日开始部署 13 艘船舶在欧美航线上，顶替韩进空出的部分运力。

韩国法院于 2 日已经裁定对韩进启动破产重整程序，其最终是否会走向破产清算尚不明朗。从长远来看，即使韩进最终进入破产清算，由于集装箱班轮运力供应仍然超出需求的增长，加上明年超大型集装箱船舶即将迎来密集交付，集运市场形势仍然可能会继续恶化。

航运业三十年来最大破产逼近

8 月 31 日以来，韩进海运的运营已经基本停摆。包括中国、美国、新加坡、西班牙、澳大利亚等全球各地的港口纷纷拒绝韩进海运的船舶靠岸。截至 9 月 5 日，其旗下被困在海上的船舶已经从最初的数艘增长到了 70 艘左右。

按照 Alphaliner 的数据，韩进目前约 61 万 TEU，排在全球第七，占据全球集运 3% 的运力份额。恰逢三季度集运旺季，韩进的突然停摆引发了不小的混乱。

此前，韩进早在 8 月 31 日已经向业务涉及的中国各港口发出了暂不接货的通知，所有订舱全部取消，入港船舶已经停止装卸，此前已经装船的重箱全部退关卸回。

也是同一天开始，中远海运、法国达飞、长荣海运、阳明海运等韩进的合作方纷纷宣布暂停接受来自韩进的订舱，并停止在韩进的船舶进行订舱操作。

截至 9 月 4 日，情况依然没有明确的变化。一位接近韩进旗下在华公司的知情人士称，仍然在等待总部的进一步指示。

一位国内货代介绍，因为对韩进最终破产的担忧，国内多个港口已经采取了扣箱措施，已经入港的韩进货柜如要提箱必须额外缴纳押金。不过也有上海港等表示将维持正常操作程序。

在韩国之后，韩进海运已经于 9 月 2 日在美国新泽西一家法院提出了破产保护申请。此前已经有消息称有船东在美国发起诉讼，要求扣押船舶来抵偿韩进欠下的船租。按照韩国金融委员会 5 日的说法，韩进本周内计划在全球 43 个国家寻求破产保护。



全一海运有限公司



韩进海运截至去年底的债务超过 50 亿美元，今年上半年继续亏损超过 4 亿美元，如果其最终进入破产清算，其将是航运业历史上破产的最大一家班轮公司——上一次引发业界震动的班轮巨头破产还要追溯到上世纪八十年代的美国航运，而韩进的规模已经超出了前者。

运力过剩难改

韩进的遭遇为其他公司短时间内的运营带来了利好。

业内已经普遍预计，由于韩进停摆造成的短时运力空缺，9 月中下旬开始美线和欧线运价将出现上涨，这将是今年集运运价再创低迷后难得的上涨机会。事实上，在 8 月 31 日韩进申请破产保护后，中国远洋、台湾的阳明海运、长荣海运的股价都出现了小幅上涨。

此前韩国政府已经宣布将进一步引入政府各部门机构参与到专门的工作小组中，尽可能避免因韩进停摆造成的货运延期。

为了顶替韩进的运力“真空”，现代商船此前已经宣布，将从 8 日开始部署 13 艘船在北美和欧洲航线上，帮助受到韩进影响的货主和相关物流企业。

原本和韩进一样，现代商船也面临着债务压力和船租欠付的困难，甚至一度传出两家可能考虑合并。但就在上月中旬，现代商船暂时解除了危机，其不仅宣布与债权人和船东达成了新的债务和租金协议，并宣布明年将加入马士基和地中海主导的 2M 联盟。

在韩进被裁定进入破产保护之前，韩国金融服务委员会 8 月 31 日表示，其将推动现代商船收购接收韩进海运的船舶、业务网络和员工等资产，不过明确表示两家并不会合并。

按照 Alphaliner 的最新数据推算，如果现代商船能接收韩进海运的全部集装箱船舶，其运力将超过 100 万 TEU，成为全球第五大班轮公司，这将是全球集运业又一次大型的运力整合，行业集中度将进一步提升。

然而即便如此，全球集运市场并不会因此出现根本的改变。德意志银行就分析，即使韩进的运力全部退出市场，今年的运力供应过剩依然明显，因此集运运价虽然短期将会出现上涨，但很难维持下去。

明年的市场形势可能更加严峻。德意志银行分析，由于各大船公司明年将迎来超大型集装箱船的密集交付，亚欧航线和跨太平洋航线的运力将会出现两位数的增长，而对应的需求增长依然维持在个位数，这两大东西干线的运力过剩将比今年更加严重。

来源：21 世纪经济报道



【中国扣押十艘韩进船只 运价飙涨 55%】

韩进海运 8 月 31 日向当地法院申请破产保护。目前，韩进海运破产对全球的影响尚不清楚。如果像预期的那样，该公司的船舶继续被“冻结”，即使不是几个月，而只是几周时间，这对全球供应链的影响也将是毁灭性的，可能产生层叠式瀑布效应，这对全球经济的影响可能会很严重，或将导致全球物流一片混乱。

约 10 艘韩进海运船只在中国被扣押

韩国国际贸易协会周四表示，约 10 艘韩进海运船只在中国被扣押，或预计将被承租人、港口当局或其他利益相关方扣押。本周早些时候，一艘名为“Hanjin Rome”的货柜船停泊于新加坡，遭债权人扣押。

在韩进海运破产这个消息爆出来后不久，韩进海运的三艘船被禁止入港，船上的数百吨货物滞留在加利福尼亚海岸。

这还仅仅是“噩梦”的开始，除此之外，越来越多的韩进海运船只在中国港口遭到扣押，且随着运费大涨、制造商争抢替代船只，整个运输行业进一步受到影响。

银行拒绝向韩进海运再贷款后，激化了韩进的破产程序，它的许多船只都被拒绝入港或无法停靠码头，因港口担心其无法支付费用，这包括韩国最大的港口釜山港。

为避免危机发酵，韩国法院表示，将尽快恢复韩进的正常运转，这样能使韩进在其他国家采取法律行动，避免船只和其他资产被扣押。但到目前为止，船只仍被“冻结”在港口。此外，法院的判决结果依然不明，市场多预计最终结果是韩进海运资产遭清算。

德鲁里咨询公司的主管 Rahul Kapoor 称，不同于干散货，集装箱班轮运输事关营销和服务的可靠性，还没有任何大型航运公司在破产后仍可以起死回生的。客户信心已遭损害，韩进难以“死灰复燃”。

韩进带来的运输缺口，令其竞争对手考虑瓜分其业务，如韩国第二大航运公司现代商船宣布，他们将部署至少 13 艘船接收韩进的两条专线，同时韩国政府也计划向国外航运公司求助。



运价飙升 运输成本大幅增长

不过，韩进带来的运输缺口很难在短时间内被填满。同时，韩进曾经负责的运输线路上的运费已经出现飙升。釜山-洛杉矶航线上，40 英尺集装箱的运费已跳涨约 55%，从 1100 美元涨至约 1700 美元。从韩国至美国经巴拿马的航运费则上涨了约 50%至 2400 美元。

韩国出口商则受到运价飙升的最直接影响，国营智库韩国海洋研究所估计，釜山至美国航线的运费将上升 27%，釜山至欧洲航线将在短期内上升 47%，导致韩国出口商每年增加约 4407 亿韩元的运输成本。

对于韩国而言，净出口约占国内生产总值的 50%，因此运输成本增加带来的打击将是巨大的。

不过，运输成本飙升还仅是在初期阶段，因为韩国各大出口商现在都在争先恐后地寻找替代航运公司。世界第二大电视制造商 LG 电子称，正在取消与韩进的订单，并在寻找替代航运公司为其运货，且在为已经装上韩进船舶的货物作应急预案，以防遭港口扣押。

或造成全球供应链毁灭性的影响

最令人不安的结果是，这会不会对全球供应链带来毁灭性的影响，产生层叠式瀑布效应?现在全球物流行业的混乱状态，已经在慢慢体现这种影响了。

韩国海事部周三表示，韩进问题对货物出口会带来两三个月的影响，约 54 万箱货物已装上韩进船只，面临延期问题。不幸的是，在“即时”交付的当代市场，2-3 个月的货运延迟会造成较大破坏，因为无数加工商和中间商在生产过程中，将缺失关键的零配件，从而阻碍生产的发展。

韩国国际货运代理协会称，现在协会的电话被打爆了，货运业主不断打电话来询问他们运输到美国和欧洲的货物的下落。由于现在韩进许多船只遭扣押，法律也尚未作出判决，因此无人能收拾这盘残局。虽然手机和半导体是空运，但其他电子产品，如家用电器则是经海洋运输的。

据咨询机构 Alphaliner 称，韩进海运占美国东北部集装箱运输业务的 7%，即涉及到数百亿美元。此外，韩进服务 35 个国家的 60 条航线，连接全球逾 90 个主要港口和 6000 个目的地。

因此，货运代理协会主任 Cho Kyung kyu 称，如果韩进最终破产，这对整个行业都会带来影响。从目前货主打爆电话的情况来看，影响已经显现了，现在唯一的问题是：1) 如何量化损失;2) 在企业和经济学家们用此作为第三季度经济和盈利意外下滑的借口前，这会持续多长时间?

来源：港股挖掘机



【中资“方便旗”船回国】

近日，财政部、海关总署、税务总局联合发出通知，调整完善中资“方便旗”船税收优惠政策，鼓励部分中资“方便旗”船回国登记，提升我国航运安全水平。与“十二五”期中资“方便旗”船回国登记进口税收政策相比，调整完善后的税收优惠政策取消了对各类进口船舶的船龄范围限制，也不再要求各类进口船符合旧船舶进口的相关要求。

对 2012 年 12 月 31 日前已在境外办理船舶登记手续、悬挂“方便旗”的中资船舶（中方出资比例不低于 50% 的船舶），在 2016 年 9 月 1 日至 2019 年 9 月 1 日期间报关进口的，免征关税和进口环节增值税。进口单位可选择国内任一船籍港办理船舶登记手续。

进口单位可在 2016 年 10 月 31 日、2017 年至 2019 年每年 3 月 1 日前向交通运输部提出申请，交通运输部初审汇总后报财政部，经财政部会同海关总署、税务总局等有关部门进行审定后，对符合条件的船舶，由进口单位向海关办理相关的减免税手续。具体申请程序及相关要求由交通运输部另行规定。

来源：中国交通新闻网

【21 家船东入驻全国首家油化品航运电商平台】

9 月 5 日，全国首家专业油化品航运公共服务电商平台已在福建泉州市试运营 20 多天，已吸引泉州、南京、舟山等地的 21 家船东注册，并完成了 100 多单网上代理委托业务。

“多年来，受制于船东货主信息不对称、货物跟踪难、运输成本高、数据库不完善、海上事故应急处理时效低、监管流程不透明等问题，航运业的转型发展困难重重。”该平台负责人表示，正是在这样的背景下，该平台应运而生。目前，该平台包含有智能配载、船舶代理、海上应急、物料团购、实用工具等 5 大模块，能通过运用行业大数据的收集及分析，整合货物、运力等多方资源，为油化品货主和船东之间搭建起沟通的桥梁。

“泉港区是全国重要的石化产业基地”，该平台负责人介绍，该平台正是依托泉港‘一基地五中心’，也就是以石化产业为基地，建设石化交易中心、仓储中心、海上运营中心、陆上运营中心、信息中心的发展战略建立起来。平台将于 2016 年 10 月正式运营，随着各项功能的逐步完善，将进一步拓展服务范围，助力泉港区建设成海上油化品运营中心。

来源：中国新闻网



5. 船舶市场动态

【将 IT 融入造船，日本造船业出新招】

近年来，通过多年的结构调整和重组整合，日本造船企业在国际造船市场上的竞争力得到了明显提升。以新船年接单占国际市场份额为例，日本船企在逐年稳步上升：2010 年为 8%~10%；2011 年为 12%；2012 年和 2013 年分别为 16.6%和 16.5%，一度突破 20%，逼近 30%；2014 年和 2015 年分别为 21.5%和 27.5%。今年上半年，日本船企所占市场份额在近 20 年来首次反超韩国，日、韩市场份额分别为 13.6%和 11.9%。日本海事革新委员会和日本大型船企的负责人均表示，日本造船业今后的市场占有份额将上升至近 30%。对此，韩国造船业感到了明显的危机感，直呼：日本造船业在迅速“复活”。

共谋发展 成立 IT 研究协会

为了应对国际船市连年不景气的状况以及中韩两国船企激烈的市场竞争压力，日本政府和造船界人士提出了提高日本造船效率和竞争力的新发展对策——将信息技术（IT）界的尖端科技在更广阔的领域里融入造船业。为此，造船业相关企业新成立了船舶 IT 研究协会，有 185 家造船企业、造船厂、船舶配套机械设备制造企业、企业组织机构、研究机构和社会科研团体等参与组建，其中包括三井造船、住友重工等大型船企。

将 IT 融入生产 日船企主动出击

目前，三井造船与协作企业正在研发生产现场使用的映像设备，企业可以通过摄像设备掌握现场建造作业的进展等各种信息，以缩短作业时间，提高生产效率，企业使用这种影像设备系统后将节省 40%的建造作业时间。为了节省时间，在船厂生产现场还可通过射频识别技术（RFID）掌握相关机械和工具的位置。据悉，韩国大宇造船海洋也研发出了现场使用的 RFID，以促进船厂的智能化。

为提高生产效率，日本船企将 IT 融入造船环节的细节当中。日本 TSNEYI 造船使用虚拟现实（VR）系统来提高涂装油漆作业的工作效率，该系统可以在大型屏幕上显示出船舶的 VR 映像，油漆工人可以戴上 3D 眼镜进行观察，船壳体外部喷漆如有不均匀的部件或喷漆厚薄不一的部件，系统可以马上告知作业工人，让其纠正和进一步改善。TSNEYI 造船对该系统的技术评估结论指出，使用 VR 系统，一艘干散货船的油漆涂装作业可以节省费用支出 6000 万~7000 万日元。

与此同时，Hugis 启动了在油船建造施工全过程中使用增强现实（AR）技术的项目。该项目在手机或笔记本电脑上安装上摄像头，摄像头对着船上安装的管道线路，使得管线安装的位置、安装作业的顺序流程等都可以被清晰地显示出来。一旦 AR 技术系统研发成功，船上各种管线的安装作业时间可以缩短



全一海运有限公司



为目前作业时间的 1/10，而且这一系统对非熟练工人的作业也有很大帮助。

日本船企将 IT 融入造船这一举措推动了其由劳动密集型制造向技术密集型智能制造的转型，促使了船企大力开展技术研发、探索新的发展模式以应对国际市场的竞争压力。此外，日本船企和配套企业还将与 IT 企业全面加强研发方面的合作，致力将日本先进的 IT 技术更多地融入环境友好型船舶和智能型船舶的研制上。日本造船界人士表示，通过广泛采用 IT 技术，未来，日本将实现更多船厂的智能化制造，开发出更多环境友好型船舶和智能型船舶，以提升日本造船业在国际市场上的竞争力。

来源：中国船舶报

【全球船企手持订单量创 11 年来新低 中国仍居第一】

由于全球造船业的持续衰退，截至今年 8 月底，中国船企手持订单量依然位居世界第一，而韩国船企手持订单量降至近 13 年来的最低水平。

全球船企手持订单量创 11 年来新低

克拉克森的数据显示，到 8 月底为止，全球船企手持订单量共计 9681 万 CGT，创下 2005 年 2 月以来的最低纪录，当时手持订单量为 9657 万美元。

其中，中国船企在今年 8 月接获的新船订单量为 22 艘、320000 CGT，截止 8 月底手持订单量为 3570 万 CGT，排名世界第一。日本船企 8 月接单量为 3 艘、130000 CGT，手持订单量为 2196 万 CGT，位居世界第三。

根据克拉克森的数据，今年前 8 个月，中国船企接单量在全球市场上所占份额为 38.3%，而韩国船企和日本船企接单量所占份额分别为 13.4%、12.1%。

同时，韩国船企手持订单量共计 2331 万 CGT，位居世界第二，是自 2003 年 10 月以来的最低水平，当时其手持订单量曾低至 2256 万 CGT。8 月，韩国船企接获的新船订单量仅为 8 艘，共计 210000 CGT。

8 月，大宇造船和现代三湖重工分别获得了 2 艘 VLCC 订单，Samkang M&T 接获了 3 艘小型化学品船订单，Kangnam Corp 获一艘油船。

韩国造船业面临巨额亏损

造船业曾一度是支持韩国经济增长、创造就业的支柱产业，然而，随着全球造船业的衰退和成本增加，韩国造船业正在经历巨额亏损的打击。去年，韩国



三大船企营业亏损共计达到 8.5 万亿韩元(约合 74 亿美元)，其中大宇造船营业亏损就高达 5.5 万亿韩元。

近期，韩国三大船企各自草拟了自救重组计划，总价值约 10.35 万亿韩元。三大船企希望通过重组来度过危机、减少亏损。

来源：中国航贸网

【大单落地！中国船厂进军俄罗斯时机已到！】

俄罗斯远东红星造船厂（Zvezda）近日获得了首批最多 11 艘新船订单，包括 7 艘阿芙拉型油船和最多 4 艘冰级多用途支援船。这份订单意义重大，不仅意味着俄罗斯最新最大的船厂即将正式开张，同时也意味着俄罗斯石油公司 408 亿美元天价大单正式落地。不仅如此，对于中国船厂而言，在船市低迷订单稀缺的现实面前，和正在积极邀请中国企业投资的红星造船厂合作，“曲线”进军俄罗斯市场的时机已经到了。

红星造船厂接获首批订单

9 月 1 日，红星造船厂（Zvezda）与俄罗斯石油公司（Rosneft）签署了 5 艘 114000 载重吨阿芙拉型油船建造合同。这些油船将采用气体动力，由现代重工负责设计。此外，埃克森美孚在红星造船厂订造了 2 艘阿芙拉型油船，用于为 Sakhalin-1 油气项目服务。

同时，俄罗斯石油公司（Rosneft）还与俄罗斯远东船舶修造中心（FESRC）签署了 2 艘冰级多用途支援船订单，新船将由红星造船厂建造，在 2019 年年底和 2020 年上半年交付。这将是红星造船厂交付的首艘新船。这笔订单可能增至 4 艘。

据了解，俄罗斯石油公司（Rosneft）与埃克森石油天然气公司（Exxon Neftegas）签署了联合协议，将联合评估红星造船厂的技术能力和开发计划。双方将在红星造船厂造船能力、Sakhalin-1 项目油船技术要求以及未来船型需求等方面交换信息。

还有数十艘潜在订单正在商谈

据悉，俄罗斯 Independent Oil and Gas Company（IOGC）表示，将在红星造船厂订造最多 10 艘油船。IOGC 董事长 Eduard Khudainatov 称，目前 IOGC 的这笔订单正处于准备阶段。

此外，俄罗斯远东船舶修造中心（FESRC）与俄罗斯国有企业 Rosmorport 也将进行合作，利用红星造船厂的建造能力为 Rosmorport 设计和建造船舶，以及 Rosmorport 可能订造的一系列用于在俄罗斯北极地区运营的破冰船等潜在订单。



全一海运有限公司



Rosneft 将订造 408 亿美元船舶订单

据国际船舶网了解，去年年初，有消息称俄罗斯石油公司（Rosneft）已经与红星造船厂签署了总价达 408 亿美元的船舶及平台订单，其中包括 28 艘船和 12 座平台，船型包括供应船、穿梭油船，破冰船及调查船等，交付期持续至 2027 年。这份订单也将成为有史以来金额最大的船舶订单。

据了解，Rosneft 需要将船队数量提高至 88 艘，从而满足 2017 至 2027 年间俄罗斯大陆架油气田的开发需求。

俄罗斯最大的现代化船厂今年完工

俄罗斯远东红星造船厂是俄罗斯太平洋舰队潜艇的主要维修企业。也是该地区独有的能够修理、升级和改良弹道导弹潜艇的工厂。该造船厂的现代化计划在 20 世纪末期公布，将在 2016 年开始运作，建造的船舶将在北极油气田进行勘探工作。红星造船厂以 Bolshoi Kamen 市的远东船舶修造中心（FESRC）为依托，一期建设工程将在 2016 年完工，二期和三期预计在 2018 年完成。该船舶修造综合设施将在 2016 年第一季度开始生产工作，为北极大陆架油气田的开发而建造船舶。

据悉，筹建俄罗斯红星船厂，是俄罗斯政府在远东地区建造现代化大型造船厂的重要计划。是由俄罗斯石油公司与天然气工业银行投资在远东建设的工业与造船集群，项目总投资超过 1460 亿卢布（约合 22 亿美元），其核心将是位于大卡缅新的红星造船综合体，未来将成为俄罗斯最大的现代化船厂和俄罗斯国内第一家专注于大型海洋船舶制造企业。

邀请中国投资采用中国设备

俄罗斯驻中国大使 Andrei Denisov 此前表示，位于俄罗斯远东 Bolshoy Kamen 小镇的红星造船厂是中国投资者的首选。

Andrei Denisov 称，“如果中国方面选择帮助红星造船厂的重建和现代化工作，那么我们会考虑各种选择，无论是投资还是购买相关股份。”

据了解，去年，红星造船厂（Zvezda）与南通中远重工和苏州大方特种车辆有限公司签署了为红星造船厂提供造船设备的合同。

根据该合同，在 2016 年到 2017 年间，南通中远重工将向红星造船厂平台提供 1 座 1200 吨级龙门吊、以及 4 座 320 吨级与 4 座 100 吨级起重机。



此外，远东红星造船厂与苏州大方特种车辆有限公司签署了供应 5 辆重型自行运输车的合同，其中包括 2 辆 650 吨级、2 辆 320 吨级、1 辆 150 吨级。

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	253.50	5	↑	281.50	4	↑	0.00			417.50	3	↑
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	270.00	4	↑	279.00	4	↑	0.00			0.00		
Panama	260.00	0		n/a			n/a			515.00	0	
Singapore	262.00	5	↑	272.00	2	↑	413.00	3	↑	423.00	3	↑
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0	
Tokyo	288.00	0		298.00	0		0.00			570.00	0	

来源：Bunker Ports News Worldwide

截止日期：

2016-09-09

◆ 上周新造船市场动态

(1) 新造船市场价格（万美元）

散 货 船						
船 型	载重吨	第 36 周	第 35 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%	



全一海运有限公司



油 轮						
船 型	载重吨	第 141 周	第 140 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,601	8,600	1	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,600	5,600	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,600	4,600	0	0.0%	
LR1	75,000	4,150	4,150	0	0.0%	
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
5	TAK	114,000	Zvezda Shipbuilding, Russia	2019-2020	Rosneft - Russian	Undisclosed	Sakhalin-1 Project
2	TAK	114,000	Zvezda Shipbuilding, Russia	2019	ExxonMobil - US Based	Undisclosed	
2+2	MPSV		Zvezda Shipbuilding, Russia	2019	Rosneft - Russian	Undisclosed	
2	PAS	240 Pax	Vard Tulcea, Romania	2019	Hapag Lloyd Cruises - German	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
C FORTUNE	BC	76,000		2016	China	1,100	Tianjin - Chinese	at auction, completed sea trial in 2011
JIN MING	BC	61,414		2010	Japan	2,800	Tufton Oceanic - British	en bloc
JIN HAN	BC	61,414		2011	Japan	2,800	Tufton Oceanic - British	
TONIC SEA	BC	93,005		2012	China	950	North European	en bloc each*
TANGO SEA	BC	93,028		2011	China	950	North European	
TONDA SEA	BC	93,246		2011	China	950	North European	
TANA SEA	BC	93,246		2011	China	950	North European	



全一海运有限公司



STEVEN C	BC	34,340	2009	S. Korea	1,950	Tufton Oceanic - British	en bloc*
LISA J	BC	34,426	2010	S. Korea	1,950	Tufton Oceanic - British	
ANA OCEAN	BC	24,318	1995	Japan	160	Chinese	laid-up
DAISY K	BC	28,420	2012	Japan	790	Greek	
CAPE SCOTT	BC	28,747	1997	Japan	230	Japanese	
HANJIN ISABEL	BC	36,789	2012	S. Korea	825	Far East	
HANJIN LIVERPOOL	BC	36,851	2012	S. Korea	800	Greek	
MARGUERITE	BC	47,304	2002	Japan	420	Greek	
JIN BI	BC	48,220	2000	Japan	350	Gelico Shipping - Greek	
WESTERN SINGAPORE	BC	52,439	2003	Philippines	460	Indonesian - Salam Pacific	
RACHEL#	BC	52,481	2006	Japan	790	Undisclosed	
DARYA SHREE	BC	74,823	2004	China	510	Greek	
JOHANNES WULFF	BC	93,272	2010	China	880-900	Greek	
EMMA SCHULTE	BC	115,156	2012	China	1,260	North European	

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
FESCO ASKOLD	CV	13,806	1,080	2006	China	450	Undisclosed	incl. 6 months t/c attached at a rate of \$ 6500/day

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
SAMSUNG NINGBO SHA115	TAK	52,000		2017	China	3,100	S. Korean	en bloc each,
SAMSUNG NINGBO SHA116	TAK	52,000		2017	China	3,100	S. Korean	incl. 5yrs TC
ISIS	TAK	116,093		2007	Japan	2,400	Atlas - Greek	incl. 2 years t/c at a rate of \$19,000
PRINCIMAR AMERICAS	TAK	19,707		2004	Japan	1,850	British	incl. charter
BRITISH MERLIN	TAK	114,761		2003	S. Korea	1,586	Undisclosed	
BRITISH CURLEW	TAK	114,809		2004	S. Korea	1,760	Undisclosed	
DIAMOND ORCHID	TAK/CHE	19,702		2008	Japan	2,150	Tufton Oceanic - British	



◆ 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
TONG YING	BC	66,758	12,243	1988	Taiwan	270	as is Singapore, incl. 150t ROB
WESTPHALIA	CV	42,090	15,161	2003	Poland	240	As is Columbia
NORTHERN GRACE	CV	66,895	20,073	2000	S. Korea	295	As is Singapore, incl. bunkers for voyage
SEA DRAGON	GC	7,017	2,174	1989	Taiwan	230	
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
HEIKE P	CV	39,128	12,845	2000	Poland	278	As is Singapore
ALEXANDRA P	CV	39,128	12,845	2000	Poland	268	As is Inchon, incl. 200t ROB
LIWIA P	CV	39,128	12,845	2001	Poland	271	as is Hongkong
META#	CV	39,128	12,845	2001	Poland	249	As is Valencia, incl. 160t ROB
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
ALEXANDRA	CV	39,128	12,845	2000	Poland	268	as is INCHEON, incl. 200t ROB
HS COLON	CV	58,399	19,259	2002	S. Korea	278	As is Malta, incl. 400t ROB

◆ 最新航运公告

【网络风险 - 航运业新领域的漏洞】

随着信息技术在商业中的广泛应用，网络攻击风险成为船东及其船舶潜在的最大威胁。2015 年波耐蒙研究所 (PONEMON INSTITUTE) 发布的研究报告表明，过去一年中 39 家基准机构的网络损失增长了 14%，而这些机构的年均成本为每年 410 万英镑 (分别从 628,423 到 160 万英镑不等)。



金融和数据风险

对于航运公司，目前面临这类损失的是业务里的“后台”——会计、付款和银行业务。金融数据、船员信息和交易方的保密材料均容易受到黑客入侵，在此领域的管理规范日益增多——主要由欧盟主导，要求公司采取预防措施，汇报数据损失。并通过常规部署良好的网络卫生、最新的防火墙、渗透测试以及员工培训来防范此威胁。

【新加坡被视为寨卡疫区】

自 2016 年 9 月 1 日起，新加坡被视为寨卡疫区，这将影响船舶入境中国。

如协会 2016 年 8 月 31 日会员公告所述，来自寨卡疫区的船舶须提供政府或有资质的检验机构出具的消毒证书。

然而，新加坡寨卡病毒感染情况仍在不断发展中，将影响正航行前往中国，之前在新加坡装卸货和加油的船舶、甚至包括停在新加坡港界外的船舶。

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
2016-09-09	666.84	751.34	6.5181	85.963	887.38	60.807	959.24	211.75	16447.0
2016-09-08	666.2	748.94	6.5485	85.899	888.83	60.654	963.85	210.48	16370.0
2016-09-07	665.55	748.81	6.5384	85.823	893.56	60.858	970.0	210.22	16465.0
2016-09-06	666.76	743.83	6.445	85.98	887.11	60.822	971.68	215.8	16560.0



全一海运有限公司



2016-09-05	668.73	745.95	6.4345	86.225	889.05	60.973	975.66	216.69	16661.0
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

(2) LIBOR 数据:

2016-09-08								
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	0.42211	0.44522		0.51822	0.66467	0.84544		
	6 月期	7 月期	8 月期	9 月期	10 月期	11 月期	12 月期	
美元	1.23472						1.54033	