



全一海运市场周报

2016.09 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2016.09.19 - 09.23)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【总体运力有所增长 远洋航线运价下跌】

本周，中国出口集装箱运输市场总体需求基本稳定，韩进海运申请破产保护对市场的影响减弱。9月23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736.07点，较上期上涨3.4%；即期市场，部分航商追加运力投放改变了舱位紧张的局面，多数航线订舱价格出现回落。9月23日，上海出口集装箱综合运价指数为733.56点，较上期下跌7.6%。

欧地航线：今年总体出口贸易形势较为严峻，传统旺季的货量较往年有所减少，并没有出现集中爆舱的情形。加之韩进申请破产保护的影响逐步消退，在短暂的运力紧缺后，市场总体舱位供给量逐渐转为宽松。欧洲、地中海航线船舶平均舱位利用率分别约为90%、80%。由于前期市场运价涨幅过大，本周明显回落。9月23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）为764美元/TEU、667美元/FEU，较上期分别下跌20.9%、22.4%。

美国航线：北美航线，运输需求在旺季保持较为旺盛的态势，部分航次满载出航，船舶平均舱位利用率在95%左右。部分航商在韩进退出经营后，在北美航线加大了运力投入，供需基本面在短期震荡之后开始逐步稳定。本周市场运价在前期上涨之后，小幅回落。9月23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1726美元/FEU、2433美元/FEU，较上期分别下跌0.9%、0.6%。

波斯湾航线：运输需求增长乏力，部分航商继续执行运力缩减计划，但总体供需关系未能改善，船舶平均舱位利用率约为75%。由于缺乏货量支持，市场运价继续下跌。9月23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374美元/TEU，较上期下跌6.7%。

澳新航线：受“中秋节”假期过后货主恢复出货支撑，运输需求逐步增长，加之部分航商继续执行运力控制计划，供需关系得以改善，船舶平均舱位利用率在九成以上，部分航次装载率超过95%。市场运价小幅上涨。9月23日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为523美元/TEU，较上周上涨0.8%。

南美航线：运输需求自奥运会结束后持续回落，导致供大于求的状况逐渐扩大。缺乏基本面的支撑，市场运价在月初达到峰值后，呈逐周下滑态势，至本周部分航次最低运价已降至1000美元/TEU。9月23日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为1613美元/TEU，较上周下跌25.3%，较



月初大幅下跌 43.8%。

日本航线：本周货量小幅下降，市场运价保持稳定。9 月 23 日，中国出口至日本航线运价指数为 637.95 点，较上周下跌 1.4%。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【运输市场走势分化 煤炭运价企稳回升】

本周，沿海散货运输市场整体弱势运行，9 月 23 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 851.04 点，较上周下跌 1.8%。分货种市场行情走势出现分化，其中，煤炭运价指数上涨，金属矿石、粮食、成品油运价指数下跌，原油运价指数维稳。

煤炭运输市场：本周多方利好因素影响，沿海煤炭运输市场下跌行情有所止步。9 月正值煤炭需求淡季，无论工业用电、居民用电均弱势运行，截至 9 月 23 日，沿海主要电力集团日耗煤量仅为 56 万吨，电煤库存 1184.5 万吨，存煤天数超过 21 天。受此影响，中秋节前沿海煤炭运输需求持续低迷，市场货“一票难求”，船东心态不断走弱，报价出现“跳水”，行情快速下跌至低位。不过节后情况有所改善，“十一”长假逐步临近，同时 10 月份煤炭价格上涨预期较浓，配合着市场传出大型煤企放货量增加的利好消息，下游企业纷纷加大补库力度，运输需求持续改善。而中秋节期间，台风“莫兰蒂”来袭，东南沿海大量船舶周转受阻，一定程度影响后期运力供给。沿海煤炭运力阶段性供不应求，船东心态也逐步走出低谷，报价坚挺，沿海煤炭运价企稳回升。

9 月 23 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 843.23 点。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，华东及进江航线运价涨幅相对明显，秦皇岛-上海（4-5 万dwt）航线运价为 21.0 元/吨，较上周五上涨 0.9 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万dwt）航线运价为 23.5 元/吨，较上周五上涨 1.2 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万dwt）航线运价为 28.3 元/吨，较上周五上涨 0.7 元/吨。华南航线运价涨幅相对较小，9 月 23 日，秦皇岛-广州（6-7 万dwt）航线运价为 24.1 元/吨，较上周五上涨 0.4 元/吨。

金属矿石运输市场：据统计，今年 1-7 月，全国钢铁产能压减了 2126 万吨，仅完成全年任务量的 47%。前期去产能效果不佳使得近期钢材市场环保督查力度不断加大。同时，受汽运限载政策影响，如日照港已经开始检查汽车装运货物吨数，导致运货车队减少，货物运输问题加大，钢厂询货积极性普遍不高，观望心态较浓，铁矿石运价继续走弱。9 月 23 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 773.62 点，较上周下跌 4.6%。

粮食运输市场：目前南方粮食库存持续减少并处相对低位，随着华北粮食价格继续下跌，贸易利润空间加大，贸易商发货积极性普遍较高。不过由于北方港口仍以陈粮集港为主，发运资源严重不足，同时近期北方等货船舶数量增多，运力供给过剩程度加剧，粮食运价承压下跌。9 月 23 日，沿海粮食货种



运价指数报收 735.02 点，较上周下跌 4.9%。

油品运输市场：目前国内成品油需求仍较为疲软，随着国际原油期货价格震荡下跌，变化率转为负向运行，零售价下调预期不断增强，业者观望情绪持续升温，且中下游用户备货依旧充裕，整体购销气氛不佳，成品油运输价格出现下滑。9 月 23 日，上海航运交易所发布的成品油货种运价指数为 1252.83 点，较上周下跌 4.1%；原油货种运价指数为 1541.72 点，与上周持平。

(3) 中国进口油轮运输市场

【原油运价低位反弹 成品油运价振动下行】

石油供需前景暗淡，上周五是美国股票每季度末的金融衍生品到期日，美国油价一度跌破 43 美元关口。本周布伦特原油现货价先跌后升，周四报 47.67 美元/桶，与上周二持平。全球原油运输市场本周波斯湾出发航线 VLCC 市场依然冷清，运价低迷不振。而尼日利亚出口货盘突现，利比亚出口也逐渐恢复，西非、地中海航线相关船型运价有所反弹。中国主要进口航线运价局部反弹。9 月 22 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）为 556.64 点，较上周二上涨 3.9%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场成交冷清，运价低位反弹。受伊斯兰国家节日影响，波斯湾长程运输有所放缓，亚洲地区炼油厂的检修推迟至 10 月份，预计也将影响本月从中东的进口需求。可用运力是货盘的 2 至 3 倍，船东情绪悲观。西非航线情况不同，受苏伊士型船行情带动，西非至中国运价明显上提。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS33.81，较上周二下跌 1.8%，5 日平均运价为 WS34.32，较上期下跌 0.7%，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 WS42.52，上涨 10.9%，5 日平均运价为 WS41.73，上涨 9.3%，TCE 平均 2.1 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场成交增多，主要航线运价大幅反弹。尼日利亚的石油产业饱受漏油和犯罪活动的打击，出口停顿已久。本周二该国 10 月上旬的货盘集中进入，而区域内可用运力不足，导致运价持续提升。西非至地中海运价从上周二的 WS50（TCE 接近 1 万美元/天）提升至 WS95（TCE 约 3.2 万美元/天）。黑海至地中海运价从 WS60 涨到 WS100（TCE 约 3.3 万美元/天）。波斯湾至地中海和美湾的货盘也不少，一批 14 万吨级船，10 月上旬货盘，伊拉克至地中海，成交运价为 WS30 至 WS35。波斯湾至印度成交运价范围收窄在 WS60 至 WS64，并有 9 万吨货盘进入，运价在 WS90 之内。中国进口来源包括西非、红海和南美。一艘 13 万吨级船，加勒比海至中国，9 月 29 日货盘，成交包干运费为 300 万美元。



阿芙拉型油轮 (Aframax)： 运输市场行情低位波动。利比亚的拉斯拉努夫 (Ras Lanuf) 港口至意大利货盘本周成交，这是该国 2014 年出口中断以来的第一船货盘。利比亚国有石油公司宣布，今年年底公司的原油出口量将从目前的 25 万桶/天提升至 95 万桶/天。跨地中海运价从 WS90 (TCE 约 1.2 万美元/天) 向 WS110 上提 (TCE 约 2.0 万美元/天)。欧美其他短程运价低迷不振。北海短程、波罗的海短程运价分别降在 WS90 和 WS65，TCE 均为 1.3 万美元/天。加勒比海短程运价在 WS90 附近 (TCE 约 1.0 万美元/天)。波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价小幅回升至 WS65 (TCE 分别为 5300 美元/天和 8500 美元/天以下)。中国进口来源包括东南亚和科兹米诺。

国际成品油轮 (Product)： 运输市场综合水平依然下行。石脑油 LR 型船运价下跌加快，波斯湾至日本航线 7.5 万吨级、5.5 万吨级船运价分别跌至 WS67、WS81，TCE 均在 8000 美元/天上下；印度至日本 3.5 万吨级船运价维持 WS95 附近，TCE 不足 5000 美元/天。欧美航线触底反弹，3.7 万吨级船欧洲至美东汽油运价、3.8 万吨级船美湾至欧洲柴油运价均反弹至 WS80 附近 (TCE 在 4000 美元/天上下)，欧洲-美东-美湾-欧洲的三角航线 TCE 在 1 万美元/天上下。

(4) 中国进口干散货运输市场

【海岬型船领涨市场 指数创 13 个月来新高】

受“十一”长假前市场提前出货的利好因素刺激，本期中国进口干散货运输市场综合指数、运价指数、租金指数全线上扬，均创 13 个月来新高。分船型来看，海岬型船市场延续强势上攻态势，租金、运价快速攀升；巴拿马型船市场继续小步回升；超灵便型船市场小幅波动。9 月 22 日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数 (CDFI) 为 708.23 点，运价指数为 623.00 点，租金指数为 836.08 点，分别较上周二上涨 9.0%、5.5% 和 13.3%。

海岬型船市场： 本期海岬型船两洋市场量价齐升。中国北方至澳大利亚往返航线航次期租成交较上期增多，加之程租运价上涨，成交日租金从中秋节前 1 万多美元走升至本期末近 1.5 万美元。21 日成交记录显示，长江口即期交船，太平洋往返航次成交日租金为 14250 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海岬型船 TCT 日租金为 14367 美元，较上周二上涨 24.9%。本期，尽管恰逢亚洲地区假期，但太平洋市场铁矿石船运仍较活跃，同时受大西洋远程矿船运价上涨的影响，澳大利亚丹皮尔至青岛航线成交价从期初 5.50 美元/吨上冲至期末 6.45 美元/吨。周四，上海航运交易所发布的澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 6.372 美元/吨，较上周二上涨 9.1%。大西洋市场期租和程租成交明显放量，且运力趋紧状况明显，巴西至青岛航线运价从期初 11.5 美元/吨上攻至期末 12.9 美元/吨。南非萨尔达尼亚至青岛航线运价跟涨，10 月 10-15 日的受载期，成交价为 9.65 美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 12.625 美元/吨，较上周二上涨 7.5%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 9.820 美元/吨，较上周二上涨 12.2%。近一个月，品位为 62% 的澳大利亚铁矿石价格小幅回落至 56.7 美元/吨，月度跌幅为 8.5%，随着几大矿商新开矿山产量增加，大多数贸易商看跌四季度矿价。

巴拿马型船市场： 本期太平洋市场巴拿马型船运价小幅回升。美西至远东的航次期租成交活跃，日租金上涨至 6000-7000 美元左右。印尼和东澳煤炭船运成交略增，运价小涨。22 日成交记录显示，7.5 万载重吨船，受载期 9 月 20-23 香港交船，经印尼，南中国还船，成交日租金 6000 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 5679 美元，较上周二微涨 1.9%。印尼萨马林达至中国广州航线运价为 4.380 美元/吨，较上周二上涨 1.6%。粮食方面，本期大西洋市场重心集中在美湾地区，南美市场成交不多，但由于市场运力充裕，粮食航线运价涨幅不大。22 日成交记录显示，8.2 万载重吨船，10 月上旬美湾引航站交船，经运河，新加坡-日本还船，成交日租金为 11200 美元加上 32 万美元的空放补贴。周四，美西至中国北方港口粮食航线运价为 15.453 美元/吨，较上周二上涨 2.4%；美湾至中国北方港口粮食航线运价为 28.700 美元/吨，较上周二微涨 0.8%。

超灵便型船市场：本期超灵便型船太平洋市场有部分煤炭、镍矿、钢材成交，但粮食货盘成交不多，租金、运价小幅波动。周四，中国南方至印尼往返航线超灵便型船 TCT 日租金为 6432 美元，与上周二基本持平；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 5.575 美元/吨，较上周二微涨 0.1%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 6.222 美元/吨，较上周二微跌 1.2%。

来源：上海航运交易所信息部

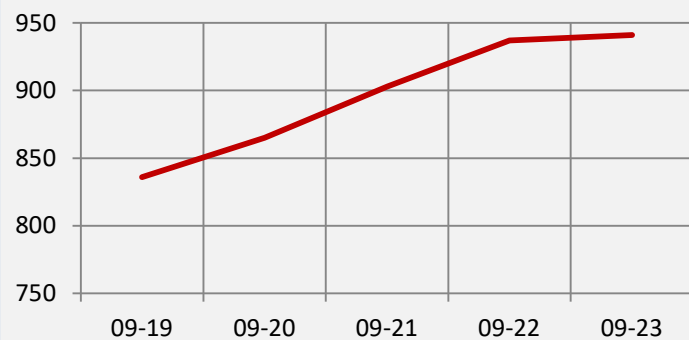
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

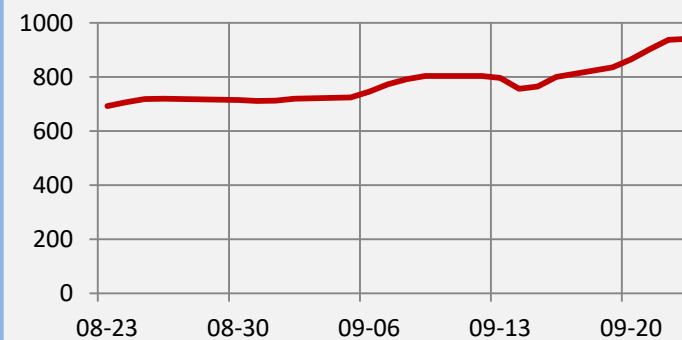
波罗的海指数	9 月 19 日		9 月 20 日		9 月 21 日		9 月 22 日		9 月 23 日	
BDI	836	+36	865	+29	903	+38	937	+34	941	+4
BCI	1,853	+173	1,964	+111	2,118	+154	2,389	+271	2,383	-6
BPI	650	+4	657	+7	673	+16	700	+27	722	+22
BSI	661	+1	660	-1	662	+2	668	+6	671	+3
BHSI	416	+1	417	+1	418	+1	420	+2	421	+1



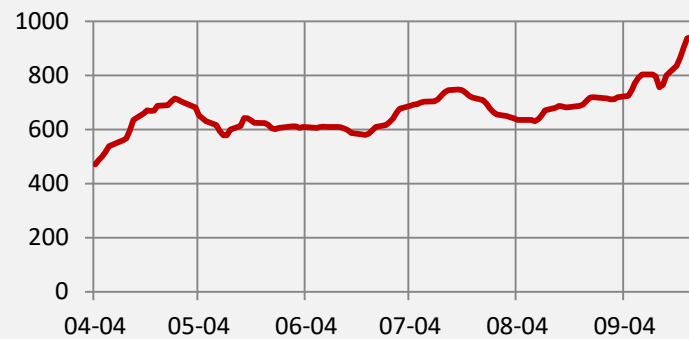
上周 BDI 指数走势



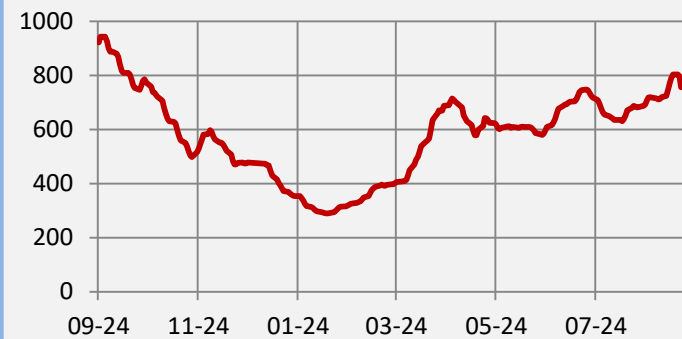
近一个月 BDI 指数走势



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 38 周	第 37 周	浮动	%
Cape (170, 000)	半年	10, 000	9, 000	1000	11. 1%
	一年	8, 250	8, 250	0	0. 0%
	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, 250	0	0. 0%
	三年	7, 250	7, 250	0	0. 0%
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: 2016-09-16

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Africa Graeca 2002 74133mt del USG 05/15 Oct tct via Panama Canal redel Spore-Jpn \$10500/d +\$250k bb - Bunge

Anangel Hope 2015 179445mt del Rdam ppt tct via PBolivar redel Skaw-Passero abt \$13800/d - Cargill

Asia Zircon I 2011 53661mt del aps Mina Saqr ppt tct redel PG-WC India w/limestone \$6250/d - cnr



全一海运有限公司



Atlantic Laurel 2012 33271mt del Canakkale ppt tct via Black Sea redel EgyptMed w/steels \$6250/d - cnr

Atlantica 2001 50259mt del CJK ppt tct redel NCSA \$3950/d 65d and \$6500/d bal - ADP

Beks Yilmaz 2012 81547mt del Cheju Island ppt tct via NoPac redel Spore-Jpn \$6000/d - Louis Dreyfus

Bluemoon 2002 170092mt del CJK ppt Pac rv redel Spore-Jpn \$13500/d - Hyundai Glovis

Calipso 2005 73691mt del USG 20/30 Sep tct via Turkey redel Passero \$9000/d - Medmar

China Progress Swiss Marine relet 2006 174322mt del Amsterdam spot TARV redel Skaw-Passero \$13500/d - K-Line

Christos 2016 63353mt del CJK ppt tct via South Korea redel Spore-Malaysia \$6500/d - cnr

Cielo di San Francisco 2011 37056mt del ECSA 22 Sep/02 Oct tct redel Callao \$7000/d - Ultrabulk

Common Calypso 2011 57002mt del Hamburg ppt tct redel ECSA \$6250/d 45d \$8250/d bal - RA Oetker

CommoNSpirit 2011 57078mt del Spore ppt tct via Indonesia redel Thailand \$7250/d - Cargill

Conti Peridot 2011 57001mt del Dalian spot tct via China redel SE Asia \$6200/d - Chinese chs

E. R. Barcelona 2010 55548mt del Spore 23/27 Sep tct via Taboneo redel China w/coal \$7500/d - CRC

E. R. Boston 2010 179436mt del Caofeidian ppt Pac rv redel Spore-Jpn abt \$12750/d - Pacbulk

East Ambition 2000 28599mt del Bangkok ppt tct redel Vietnam w/gypsum \$5400/d - J Lauritzen

Elena Topic 1999 45333 dwt dely Spanish Mediterranean prompt trip redel West Africa approx \$8,300 daily - cnr



全一海运有限公司



Emilie Bulker 2010 32691mt del CJK ppt tct via Jpn to ECI redel Spore \$7000/d - cnr

ER Nazire 2010 56715 dwt dely Istanbul prompt trip US Gulf \$4,750 daily - cnr

Erietta 2015 61166mt del Canakkale 24 /27 Sep tct via Black Sea redel Spore-Jpn w/grain \$11000/d - Meadway

Falkonera 2012 81800mt del USG 05/10 Oct tct redel Spore-Jpn via COGH \$10500/d+\$250k bb - Cargill

Glyfada 1 2009 75639mt del Inchon 26/30 Sep tct via NoPac redel Spore-Jpn \$5850/d -Panocean

Glykofiloussa 2005 75734mt del ECSA end Sep tct redel Spore-Jpn \$7650/d+\$265k bb - Louis Dreyfus

GNG Concord 1 2012 75397mt del aps Kamsar 21/27 Sep tct redel San Ciprian w/bauxite \$6000/d - Cobelfret

Gold Gemini 2006 52050 dwt dely Yangjiang prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore \$5,500 daily - cnr

Golden Ginger 2012 81487mt del Chiba 26/27 Sep tct via NoPac redel Spore-Jpn \$7000/d - Sinoeast

Good Wish 2011 75015mt del aps Richards Bay ppt tct redel India \$6000/d+\$150k bb - Norvic

Iliana 2010 58018mt del Spore ppt tct via Indo redel SChina \$7100/d - cnr

Innovation 2012 81309mt del Recalada 08/15 Oct tct redel China \$8000/d+\$300k bb - cnr

Inspiration 2010 80700 dwt dely Phu Myspot trip via Indonesia redel Singapore-Japan \$6,000 daily - cnr

Ionic United 2016 60425 dwt dely Paranagua prompt trip redel Continent approx \$9,250 daily - cnr

Ivs Knot 2010 33143mt del Makassar ppt tct via WCAustralia w/concs redel China abt \$7300 /d - cnr



全一海运有限公司



Jin Ji 2009 56913mt del Tieshan ppt tct via Philippines redel China w/nickore \$6000/d - cnr

Kang Fu 2002 52419mt del Ho Chi Minh 28/29 Sep tct via Indo redel China \$5750/d - cnr

Katerina 2004 76015mt del ECSA 01/10 Oct tct redel Spore-Jpn \$8000/d+\$300k bb - Cargill

Key Action 2010 82168mt del USG 10/20 Oct tct via COGH redel Spore-Jpn \$10750/d+\$275k bb - CJ Intl

Kirana Naree 2011 56823mt del Zhoushan ppt tct via NoPac redel Spore-Jpn \$5500/d - Klaveness

KSL Santiago 2014 181020mt del Amsterdam ely Oct TARV redel Skaw-Passero \$15500/d - Cargill

Kumano Lily 2009 32292mt del Recalada ppt tct redel Guayaquil \$6250/d - Cargill

Kure Harbour 2011 55832mt del USG 25/28 Sep tct redel Morocco \$9000/d - Norden>

Lord Byron 2000 28685mt del Recalada ppt tct redel SAfrica w/corn \$6700/d - Bunge

Maestro Diamond 2015 36920mt del NSpain ppt tct via Baltic redel USG abt \$7000/d - Oldendorff

Marylisa V 2003 52428mt del Spore ppt tct via Indo redel China \$7000/d - cnr

Mayuree Naree 2008 30192 dwt dely Praia Mole prompt end September trip redel Continent \$5400 daily - Arcelor Mittal

Mineral Antwerpen 2003 172316mt del CJK ppt Pac ry redel Spore-Jpn \$14250/d - Polaris

Mirela 2015 58721mt del USG ppt tct redel Greece w/pcoke \$10250/d - Refined Success

Myra 2010 82100mt del USG 10/20 Oct tct via COGH redel SEAsia \$10500/d+\$250k bb - Bunge



全一海运有限公司



Navios Antares 2009 169053mt del Qingdao end Sep tct via Australia redel NChina \$12500/d SChina \$11500/d - DHL

Navios Kypros 2003 55500mt del Tuticorin ppt tct via Indo redel India \$6500/d - cnr

Navios Mars Navig8 relet 2016 181259mt del ElDekheila 150ct tct via BSea redel Spore-Jpn \$24500/d via Trinidad \$19k - Oldendorff

Nordic Buxtehude 2010 56755 dwt dely Canakkale prompt trip redel Singapore-Japan approx \$9,500 daily - Caravel

Ocean Skipper 2011 56815mt del Longkou 25/27 Sep tct redel Vietnam w/steel \$6300/d - cnr

Omicron Nikos 2003 75834mt del Kobe spot tct via NoPac redel Spore-Jpn \$6500/d - cnr

Panstellar 2003 76602 dwt dely Nantong spot trip via Brisbane redel Japan \$5,650 daily - MOL

Rena 2011 81700mt del Rdam ppt tct redel Passero w/grain \$6500/d - cnr

Rigel 1998 72465mt del Plate 01/10 Oct tct redel Spore-Jpn \$7200/d chopt redel Iran abt \$7500/d - Cargill

Royal Fairness 2011 55654 dwt dely Bremen prompt trip via Baltic trip redel India \$13,900 daily - Itiro

Santa Maria 2014 61000 dwt dely Canakkale prompt trip redel Singapore-Japan \$10,500 daily - Bunge

Seafarer 2014 181119mt del CJK ppt tct via Brazil redel China \$14500/d - Oldendorff

Seaharmony 2015 63500mt del USG ppt tct redel India w/pcoke abt \$14000/d - Siva Bulk

Seahope II 2010 56893mt del Spore ppt tct via Indo redel India w/coal \$7750/d - cnr

Spring Sunshine 2012 46946mt del NCSA ppt tct redel Cont abt \$7500/d - cnr



Star Kappa 2001 52055 dwt dely China prompt trip redel West Africa \$4,400 daily first 65 days \$6,50 0 daily for balance - cnr

Star Zeta 2003 52994mt del ECSA end Sep tct redel Durban-CTown \$12000/d - J Lauritzen

Varvara 2001 75321mt del ECSA 25/30 Sep 2 llegs redel Cont \$6750/d - Cargill

Vivian 2002 75735mt del ECSA 07/08 Oct tct redel Vietnam \$7600/d+\$270k bb - DAmico

(2) 期租租船摘录

All Star Atlas 2014 63500mt del Kohsichang end Sept abt 4-6 mos redel wwide \$7350/d - WBC

Anangel Argonaut 2009 177835mt del Shanghai ppt 4/8 mos redel wwide \$10500/d - Jiangsu Steamship

4. 航运市场动态

【韩进破产事件影响消退 航企涨价计划失败】

韩进海运申请破产事件给全球航运业造成的影响正在消退。目前有近三分之一的韩进船舶已经开始卸货，与此同时，集装箱运输市场运价上涨也告一段落，中远海运等航运企业的涨价计划以失败告终。

韩国最大航运企业韩进海运于 8 月 31 日向韩国首尔中央地方法院提交破产保护申请。由于韩进的船舶遍布全球港口且与其合作的船公司众多，破产事件引发全球货运业大乱，大批贸易商只能寻找新的航运企业来承运他们的货物。

市场分析人士当时普遍认为，韩进破产事件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。

财新记者获得的成交记录显示，韩进申请破产前，一个集装箱从中国运至美国西部港口约 695 美元，韩进申请破产后，该运价在 9 月 2 日跳涨至 949 美元，涨幅近 40%。此后这一运价一直维持至今。



上海航运交易所编制的上海出口集装箱运价指数（SCFI）在 9 月 2 日上涨了 28%至 763.06 点，之后维持在这一水平。

借此机会，中远海运于韩进提交破产保护申请的当日通知各大货代，现有运价只维持到 9 月 14 日。其言下之意是计划从 9 月 15 日开始调涨运价。台湾长荣、日本川崎汽船等航运公司也制定了各自的涨价的计划。

然而，韩进破产事件导致的集运市场涨价仅维持了短短一周时间就告一段落。上海港多位货代负责人向财新记者透露，中远海运已向它们宣布，9 月 15 日后不会调涨运价，会维持现有运价不变。同时，其他航运企业的涨价计划也最终没有实行。

资深货代业人士徐先生认为，多家航运企业的涨价计划最终失败是因为市场运力过剩明显、而需求不足所致。他向财新记者表示，韩进的运力撤出市场后，马士基等航运公司很快加开了加班航线，调派了其他航线上的闲置集装箱船来填补韩进撤出的运力，使得市场供需平衡很快恢复。此外，今年的集运旺季已趋于尾声，市场货量明显弱于往年。

“如果不是韩进破产事件影响，9 月份的集运运价很有可能是大跌的，现在看来，9 月下旬开始，运价很可能会回归跌势。”徐先生说。

《华尔街日报》9 月 19 日报道，韩进海运当日对外宣布，其下属 97 艘集装箱船中，有 28 艘已在美国加利福尼亚、西班牙等港口完成卸货。同时，韩进也正在与美国纽约、新加坡和墨西哥曼萨尼约的港务部门谈判，以便在本周开始卸货。

不过韩进海运滞留在中国的十多艘集装箱船舶依然未被允许放行。财新记者通过船舶定位 AIS 系统发现，被滞留在上海港的“韩进杜塞尔多夫”号和“韩进秀镐”号依然停留在港区锚地内。

2015 年年报显示，韩进海债务规模超过 6.6 万亿韩元（约 400 亿元人民币），负债率接近 90%。同时其还面临超过 10 亿美元（约 66.8 亿元人民币）的流动资金短缺。

但韩国政府并不想为韩进海运的债务买单。韩国总统朴槿惠 9 月 13 日在内阁会议中称，认为政府将被迫出手援助航运公司的想法是一厢情愿。她强调政府不会让这些不积极自救的公司高层只是坐视旁观，等待政府帮他们收拾残局。

据船舶经纪商反映，韩进海运正在抛售其下属船舶以偿还贷款，目前已售出 3 艘船舶，预料未来数周还将有 37 艘船舶将售出。

来源：财新网



全一海运有限公司



【韩进海运未来将无法立足全球航运界】

在上周二的内阁会议上，韩国总统朴槿惠表示，韩进海运缺乏企业责任和道德危机，正在对其国家经济造成不利的影响，政府不会盲目地援助此类陷入财政困境的公司。朴槿惠表示，这些公司应该首先采取必要的措施，紧缩开支。

同时，韩进集团董事长赵亮镐（Cho Yang-ho）已借入 400 亿韩元（3550 万美元）注资韩进海运。此前，公司前董事长崔恩瑛（Choi Eun-young）也宣布提供 100 亿韩元的个人资产来资助韩进海运。

哥本哈根海事分析机构 SeaIntel 首席执行官兼合伙人 Alan Murphy 表示：“这两笔资金的援助都是很重要的，将用于支付从韩进海运船只上卸载货物的费用，卸货费用至少需要 1000 亿韩元。”

问及韩进海运的未来时，Murphy 表示：“韩进海运的时代已经过去了，一切挽救措施应该在 9 月 2 日之前采取。现在货物受困，托运人每日损失惨重，韩进海运再也无法恢复。”

Murphy 补充道：“韩进海运收拾残局可能要花上数月的时间。其最好的结局便是成为韩国航运公司中的一员，但是未来将无法在全球航运界立足。”

来源：中国船检

【为盈利，航运企业都使出了这些招】

随着航运市场持续低迷而不见好转，我国许多航运企业，尤其是上市企业面临着巨大的经营压力。为盈利，各家航运上市企业纷纷使出了多种招数应对。

招数一——“金蝉脱壳”，典型案例：中国远洋

2014 年 3 月 27 日，中国远洋公告称 2013 年度净利润录得 2.35 亿元。尽管利润微薄，但同比增长已达到 102.46%，这个数字足以让大家松一口气，因为之前两年累计 200 亿元的连续亏损，业已“披星戴帽”的*ST 远洋终于可以将股票代码恢复成“中国远洋”并避免了退市风险。

不过正如大家所知，中国远洋获得盈利成功保壳却并非市场好转、主营业务利润扭亏所致，真正的原因是玩起了“金蝉脱壳”：变卖资产。公告显示，该公司通过处置资产获得的收益高达 84.26 亿元，被出售的资产有旗下最优质、毛利最高中远物流 100%股权、中远集装箱工业公司 100%股权以及全资子公司青岛远洋运输有限公司出售所持有的青岛远洋资产管理有限公司 81%股权、全资子公司中远集装箱运输有限公司出售所持有的上海天宏力资产管理有限



全一海运有限公司



公司 81%股权。此外，通过理财获得收益和国家拆船补贴也助力中国远洋扭亏为盈。

2016 年上半年，瘦身（出售中散集团）+重组（中远集运与中海集运业务合并）后的中国远洋再次录得巨亏 72 亿元，面对依然严峻的航运形势，中国远洋似乎已没有什么资产可以继续出售。有的，是新集运船队的资源整合与规模效应、新成立的海洋联盟带来的良好预期和韩进海运申请破产保护与年末传统旺季叠加产生的短期市场份额真空和运价上调机会。2016 年全年及今后业绩如何，我们拭目以待。

招数二——左右互搏术，典型案例：天海投资

2015 年 4 月 2 日晚，天津海运发布公告称，为充分体现公司未来业务由单一集装箱船舶运输向多业务船舶运输及物流上下游产业延伸的战略定位，公司中文名称将由目前的“天津市海运股份有限公司”变更为“天津天海投资发展股份有限公司”。公司的营业范围也增加了“投资咨询管理”项目。随后的 7 月 21 日晚间，天海投资即发布公告称预计 2015 年上半年实现净利润同比增长 900%-1000%。公告明确，盈利大幅度提升的原因是“报告期内在确保不影响公司募集资金安全和募集资金投资计划正常进行的前提下，以有利于提高资金使用效率，有利于公司和股东利益为原则，对暂时闲置募集资金和自有资金通过购买理财产品等方式进行现金管理，所取得的存款利息及投资收益计入当期所致。”

既经营船舶，又管理投资，可谓一心二用，左右互搏了。此后的天海投资业绩一路高唱凯歌：2015 年中期净利 9530 万，同比增 1303%；2015 年前三季度净利 1.42 亿，同比增 3900 倍；2015 年全年净利 2.47 亿，同比增 212.9%……

无独有偶，上文中提到的中国远洋，也曾经利用购买理财产品协助公司扭亏。而 2016 年 9 月 20 日，中船防务也发布公告称，该公司全资子公司黄埔文冲使用部分闲置资金于 2016 年 8 月 11 日购买的“中信理财的共赢保本 1647 期人民币理财产品”，于 9 月 14 日到期，已收回本金 3000 万元和收益 6.92 万元。截至公告日，该公司在过去 12 个月内购买的理财产品累计取得理财收益 292.64 万元。虽然中船防务 2015 年艰难实现了 0.98 亿的净利成绩，但很显然，使用金融工具一个月就挣了将近 300 万，这可比造船来钱快多了。

本无心杀敌，但有力回天。或许，利用闲置资金购买理财产品是当前情况下一个较为稳妥和成功的持续盈利方法。航运不够，金融来凑！

招数三——“乾坤大挪移”，典型案例：长航凤凰、中海海盛、中海集运、中昌海运

与中国远洋同病相怜，长航凤凰也经历过被*ST 的艰难岁月。该公司 2011 年亏损 8.7 亿，2012 年巨亏 18.8 亿，2013 年巨亏 45 亿，2013 年年底宣布破产重整。2014 年 2 月，*ST 凤凰重整方案获得通过。重整后凤凰终于在 2014 年实现涅槃，录得净利润 43 亿，并乘胜追击，2015 年前三季度继续保持盈利，录得净利润 1.09 亿。



全一海运有限公司



在股票停止交易近两年之后，长航重组之靴终于落地。2015 年 12 月 4 日晚间，该公司发布公告称，拟通过“重大资产置换+发行股份购买资产+募集配套资金”的方式注入大股东顺航海运旗下港海建设公司 100%股权，长航凤凰的主营业务将由内河干散货物运输转变为疏浚吹填。

天津顺航海运作为民营企业，入主国有上市公司一来是为借壳上市，二来也是我国国有企业实行混合所有制改革的一个试点。走着和长航凤凰相同道路的，还有中海海盛。

2015 年 6 月 11 日，停牌近两个月的中海海盛推出非公开发行预案，公司拟募集不超过 20 亿元资金，用于偿还贷款。上海览海投资有限公司拟全额认购中海海盛此次定增股份。而同为密春雷旗下公司的上海览海上寿医疗产业有限公司在几天前才宣布受让中国海运 8200 万股中海海盛股份。这也意味着，定增完成后，民营企业密春雷将直接间接持有中海海盛 42.82%的股份，成为公司新的实控人。

随后的戏码按部就班。2015 年 8 月 7 日，航运界网发布《中远中海成立集团整合改革领导小组剑指“中国神运”》两小时后，中远和中海旗下的上市公司均紧急发布停牌公告。8 月 9 日中海海盛发布公告澄清公司控股股东已非中海集团，顾不停牌。至此由密春雷控股的中海海盛第一次声明，同时也宣告中海海盛开始转型医疗与地产投资领域。2016 年 5 月 25 日，中海海盛公告成立全资子公司海南海盛航运有限公司，同时将航运资产如数打包。8 月，中海海盛发布公告称将出售中海集团财务有限责任公司 5%股权，同时该公司拟将海南海盛 100%股权转让给中远海运散运，同时海南海盛控股子公司广州振华拟将深圳三鼎 43%股权转让给中海发展。

彻底告别了航运业转型医疗健康的中中海海盛 9 月 7 日复牌后连续多次涨停。除市场对医疗健康产业看好以外，却难免让航运人多生尴尬之情。

2015 年至 2016 年，全国航运界最引人瞩目的大事件就是中远集团和中海集团的合并重组。而原中海集团旗下的中海集运退出集装箱班轮运输业务，转型金融租赁又牵动着许多投资者的心。

2016 年 9 月 8 日，中海集运举行更名仪式，新名称为“中远海运发展股份有限公司”。在仪式上，该公司表示，未来将以航运金融为依托，发挥航运物流产业优势，整合产业链资源；打造以租赁、投资、保险、银行为核心的产业集群；以市场化机制、差异化优势、国际化视野，实现产融结合、融融结合、多种业务协同发展，努力打造成为中国领先、国际一流、具有航运物流特色的供应链综合金融服务集团。航运界网在《中远中海旗下上市公司重组方案出炉 航运界网全面解析》一文中就分析到：“如此一来，将对我国金融租赁业产生较为重要的影响，甚至会改变金融租赁业务现有的市场格局，直观地说，未来的‘中海集运’将与银行系金融租赁公司如工银租赁、交银租赁、民生租赁，以及远东宏信等构成竞争。”

在连续两年亏损后，A 股中第一家民营上市船公司中昌海运 2015 年终于扭亏为盈实现净利润 1796.18 万元，成功“脱星摘帽”避免了退市风险。但其转型之路却未停下脚步。据资料显示，1993 年成立的中昌海运目前由上海三盛宏业投资（集团）有限责任公司控股，于 2010 年重组上市。而那时，国际和



全一海运有限公司



国内航运市场已经开始走下坡路。中昌海运的主营业务——国内干散货运输业务一直未有起色。中昌海运开始了漫长的重组转型之路，直到以 8.7 亿元的价格收购北京博雅立方科技有限公司 100% 股权。

2016 年 8 月初，中昌海运公告修改经营范围，增加了互联网相关内容。转型互联网势在必行。2016 年 9 月 13 日，中昌海运又公告更名，从“中昌海运股份有限公司”变为“中昌大数据股份有限公司”。该公司表示，更名的原因是“公司主营业务已转型为大数据智能营销软件和服务业务，现名称无法体现公司现有的业务、未来的发展战略和发展计划”。

以上四家公司尽数转型，施展乾坤挪移之本领，有的“跳出航运干航运”，有的干脆改换门派。尽管转型还未在资本市场引起明显反应，但脱离了传统的水上运输业，进军金融和互联网本身就足够说明问题——自家航运不挣钱，另投他人门前。

为保壳而进行的努力

上述各种招数不尽相同，但都秉承着“不管黑猫白猫，能抓住老鼠就是好猫”的原则。除中海集运因两集团重组而顺势进行业务转型外，不难看出，其他公司所下的功夫都基于一个终极目的：保壳。我国 A 股的上市规则导致上市公司必须削尖了脑袋在账面上实现净利润为正。换句话说，壳资源是极其稀缺的市场资源，一旦失去就很难再得到。而一家航运上市公司如果仅仅是为了保住一个上市的壳而选择放弃自己本身主营多年的航运业务，那么将来有一天在新的主营业务面临市场困境时，它们也会毫不犹豫的再次转型。现在问题来了，当初，我们选择进入航运业的初衷是什么？无论国有资本还是民营资本，在介入某一行业时所考虑的仅仅是挣钱，还是为了这个行业，尤其是一个国家战略行业的持续健康发展呢？在上市公司卖学区房保壳被刷屏的今天，这个问题值得我们深入思考。

来源：航运界

5. 船舶市场动态

【韩国船舶产品全球市场占有率下降至 21.2% 步入萧条期】

最新消息，据韩联社报道，自 2008 年全球金融危机爆发后，韩国对外出口的主要产品竞争力逐渐弱化，2015 年韩国船舶类产品全球市场占有率下降至 21.2%，2011 年则为 24.6%。

韩国贸易协会国际贸易研究院数据显示，2015 年韩国 13 大出口产品在全球市场所占比重为 5.3%，较 2011 年的 5.7% 低 0.4 个百分点。所谓 13 大出口产品是产业通商资源部为分析韩国贸易所选定的半导体、一般机械、汽车、船舶、石油化学、无线通讯设备、石油制品、钢铁、平板显示器、汽车零件、纤



维类、家电及电脑等。

就具体产品种类看，平板显示器与船舶产品的降幅最大，其中平板显示器由 2011 年的 23.23% 降至 18.50%；船舶产品由 2011 年的 24.55% 降至 21.21%。

与韩国相反，中国以上几类产品的竞争力大幅提高。2011 年中国产品市场占有率为 15.2%，去年则升至 18.3%。2011 年，日本与美国产品的市场占有率分别为 6.8% 与 8.3%，而去年分别降至 5.2% 以及 8.1%。

明年韩国经济增长率为 2.6%

根据现代经济研究院日前发布的《2017 年韩国经济展望》报告资料显示，明年韩国经济增长率仍将低于 3%，为 2.6%，连续第三年维持低于 3% 的低增长。

报告对今年经济增长率的预期仍维持在 2.5%。现代经济研究院预测，受世界经济复苏的影响，韩国出口将有望反弹，得益于此，明年韩国经济增长率将比今年略有提升，但内需仍将低迷不振，因此明年韩国经济将继续维持低于 3% 的低增长。

韩国经济步入长期萧条

国际货币基金组织 (IMF) 发表的韩国经济报告书指出，韩国经济因低出生率、老龄化、潜在增长率低下等因素正在逐渐失去活力，其面临的各种危机征兆与 20 世纪 90 年代初期日本出现“长期萧条”时的前兆惊人的相似。

分析认为，韩国的劳动力结构在未来 20 年内将会与日本越来越相似。韩国劳动力人口比例将于 2017 年达到顶峰 66.5%，之后将在 20 年内逐渐降至 56%。其次，虽然韩国劳动生产率从 1995 年到 2001 年之间年平均增长高达 4.6%，但是服务业领域的增长率却仅为该数值的一半。此外，正式员工与临时工之间的壁垒越来越高，这导致劳动市场双重结构的出现。

但是，该机构表示韩日两个经济体制也存在着差异，并对韩国的财政健全性给予了高度的评价。2015 年，韩国的国家债务比例为 40%。目前，韩国政府在引领结构调整方面具有足够的财政余力，并且对短期内发生的副作用也能够较为圆满地解决。

对此，国际货币基金组织建议韩国政府大力改革僵尸企业和双重结构化的劳动市场；同时还建议称，人口结构变动会对经济体制产生极大的影响，因此，当务之急是制定解决低出生率的财政及货币政策。

来源：中国航贸网



【航运与造船继续探底，造船市场进入熊市 2.0】

2016 年 6 月 Clarksons 航运综合运费指数为 8776 美元/天，创近 40 个月新低。以半年看，2016 年上半年平均运费指数为 9794 美元/天，环比下降 32.8%，同比下降 30.8%。中船重工经济研究中心测算，2015 年底散货运力过剩率达 35%，油船运力过剩率达 27%，集装箱船运力过剩率达 43%，假定船队规模不变，以近三年的平均贸易量增速推算，消耗散货船、集装箱船过剩运力分别需要 8 年、7.5 年，以 2015 年贸易量增速（2013 和 2014 年为负增长）消耗油船过剩运力需要 6 年。

从 2008 年 5 月以来的运费指数来看，运费整体运行在 9400-16000 中枢里，当高于或接近中枢上沿时，即出现下跌，而当低于或接近中枢下沿时，即出现上涨。目前运费指数已经位于中枢下沿，结合我们的认识，我们认为未来运费指数很有可能走出先小幅反弹之后继续下降持续震荡再进入中枢上沿的形态。

2016 年 1~6 月份，新造船市场极度惨淡，全球仅成交新船订单 224 艘，1768 万载重吨/631.8 万修正总吨，同比下降 66.8%/65.5%。无论以载重吨还是修正总吨计，上半年新船订单成交量均创 17 年以来同期最低，而从艘数来看创下 1996 年以来的同期新低。大型矿砂船和豪华邮轮成为市场的主角，上半年成交 30 艘 VLOC，以载重吨计占全部订单量的 67.9%，以修正总吨计占比为 23%；成交豪华邮轮 15 艘、合计 178.7 万总吨、179.4 万修正总吨，以修正总吨计占全球成交量的 28.4%，已超过 2015 年全年订单量，且有望创历史新高（2014 年成交的 204 万修正总吨豪华邮轮）。如扣除具有特殊背景的 30 艘 VLOC 订单，则今年上半年新船订单量仅为 352 万载重吨，同比减少 91.4%。

6 月份，克拉克松新船价格指数为 126.4 点，同比去年下降 5.3%，船价指数已经连续 17 个月同比出现下滑。相比去年同期，6 月份气船价格下滑 5.8%，油船价格下滑 9.1%，散货船价格下降 10.4%，集装箱船价格下降 11.1%。更能反映市场需求的二手船价格自 2015 年 8 月以来迅速跳水，6 月份二手船价格指数为 82 点，相比 2014 年高点 121.3 下降 32.4%。反映即期需求的二手船价格的极度低迷，也反映了对于新船需求的极度低迷。

投机、政策等因素轮番刺激下的熊市 1.0（2011-2015）已经很难重演，在技术突破性革新和规则破坏性重构发生概率不大的情况下，航运、造船双过剩决定着市场博弈的主基调，低迷的运价和年轻的船龄结构制约着新船订造的节奏，困守造船的企业只能忍受低迷的船价和等待竞争者的先出清。随着全球经济复苏一再令人失望，特别是中国进入 L 型存量经济时代，作为增量经济的代表，造船业再次陷入困境，新造船市场进入熊市 2.0，中国乃至全球船舶工业也进入了实质性调整阶段。

来源：中国船检

【韩媒：韩国造船业错失发展良机】

韩媒称，据悉，最近五年间韩国主要造船企业的工作量减幅远大于中国或日本等竞争公司。这是以每年船舶生产量为基准，对从造船业开始走下坡路的



2011 年到今年 7 月各国造船公司的订单量进行分析的结果。

据韩国《中央日报》网站 9 月 21 日报道，据国际造船、海运行情分析机构——克拉克森研究公司称，韩国造船接单剩余量（2470 万 CGT）比 2011 年（4357 万 CGT）减少了 43.3%。减幅大于同期的中国（-39.2%）和日本（-1.8%）。

报道称，中国政府以较具竞争力的造船公司为中心，对造船业进行了重组，还列出了在 3000 多家造船厂中财务状况良好的 50 家企业名单。在生存竞争中存活下来的中国造船公司的规模逐渐扩大。中国最大造船企业——中国远洋运输（COSCO）在不景气期间的接单剩余量增加了两倍以上，从第 18 位（181 万 CGT）跃居至第五位（384 万 CGT）。另一家中国企业扬子江造船集团（第十位→第六位）、上海外高桥（第 12 位→第 7 位）、沪东中华（第 19 位→第 12 位）也一样。2013 年成立的中国船舶工业集团（CSSC）也位居第 13 位（223 万 CGT）。

日本在 20 世纪 80 年代因大规模缩减生产设备的错误结构调整而面临困境，而此次日本选择合作来代替竞争。这是日本想通过由本国企业进行合作来减少费用的战略，将之前盲目展开低价订货竞争的韩国企业作为反面教材。

报道称，得益于此，今治造船的接单剩余量在五年间增加了 140%以上（666 万 CGT）。2013 年成立的日本海事联合公司也以 266 万 CGT 的接单剩余量名列第九位。KAIST 海洋系统工程专业教授张大准（音）表示，“日本在本国国内构建了海运-造船-钢铁业的良性循环生态系统。其方式是，若本国海运公司向本国造船厂发送订单，就用在本国生产的厚板来造船”。张大准教授表示，“中国以国家政策支援船舶金融，因此船舶订货相对比较容易”，道出了中国与韩国的差别。

相反，韩国国内造船公司的工作量骤减。专家们认为，在同样不景气的环境下，唯独韩国造船业萎缩得更严重的原因有如下两个。第一，错过了结构调整时期。KAIST 海洋系统工程专业教授韩淳兴指出，相比中国和日本在数年前开始结构调整，韩国最近才开始商讨进行结构调整。未与前方产业海运业连接在一起也是其局限性。韩淳兴教授指出，“日本和中国以在整体上对造船业和海运业进行结构调整的委员会为中心，在过去数十年间培养了顶尖造船公司的竞争力。相反，韩国则正在商讨与海运业分开进行结构调整”。

另外，在克拉克森研究公司发布的今年 8 月的接单剩余量中，韩国造船公司接单剩余量为 2331 万 CGT，时隔 13 年创下新低。同期，日本造船公司接单剩余量为 2196 万 CGT，与韩国只相差 134 万 CGT。张大准教授预测称，“若韩进海运船舶因韩进海运进行法院接管面临出售的命运，那么韩国国内接到的订单量可能会再减。到年末为止，韩国造船接单剩余量很有可能会被日本超越，退居第三位”。

来源：参考消息网



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	237.50	0		267.50	0		0.00			393.00	0
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	268.00	-2	↓	272.00	-1	↓	0.00			0.00	
Panama	260.00	0		n/a			n/a			515.00	0
Shanghai	280.00	2	↑	305.00	5	↑	0.00			0.00	
Singapore	257.00	-3	↓	267.00	-10	↓	403.00	-5	↓	413.00	-5 ↓
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0
Tokyo	0.00			0.00			0.00			0.00	

来源: Bunker Ports News Worldwide

截止日期:

2016-09-23

◆ 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 38 周	第 37 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	8,551	8,550	1	0.0%	



全一海运有限公司



苏伊士型 Suezmax	160,000	5,550	5,550	0	0.0%
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,550	4,550	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
2	TAK	13,000	Nantong Tongbao, China	2018	Shanghai Dingheng Shipping - Chinese	Undisclosed	
4	TAK	8,000	Nantong Tongbao, China	2018	Shanghai Dingheng Shipping - Chinese	Undisclosed	
1	ROPAX	600 pax	Mitsubishi H. I., Japan	2017	Shin Nihonkai Ferry - Japanese	Undisclosed	
1	CRUISE	210 pax	Asenav, Chile	2017	Nisa Navegacion - Chilean	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
LONG BEACH	BC	23,641		2000	Japan	300	Chinese	
KARYSTOS	BC	27,079		1996	Japan	250	Syrian	
VEREINA	BC	27,112		2008	Argentina	310	Undisclosed	
ANTONIA	BC	34,655		2002	China	360	Middle East	
VANTAGE CREST	BC	46,412		2006	Japan	750	Undisclosed	
NORD OBSERVER	BC	47,344		2007	Japan	1,470	Greek	
SAMJOHN AMITY	BC	74,744		1998	Japan	320	Chinese	
ELPIS I	BC	75,169		2001	S. Korea	460	Undisclosed	
LOWLANDS AUDACITY	BC	181,008		2016	China	3,300	Undisclosed	



全一海运有限公司



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
MAERSK SHEERNESS	CV	97,536	8,466	2006	Japan	15,000	Danish	en bloc
MAERSK SOFIA	CV	97,549	8,466	2007	Japan	15,000	Danish	
MAERSK SANTANA	CV	102,861	8,450	2005	Japan	15,000	Danish	
SANTA LAURA	CV	108,350	8,845	2006	S. Korea	1,470	British	en bloc each**
SANTA LIVIA	CV	108,350	8,845	2006	S. Korea	1,470	British	
LARENTIA	CV	38,121	2,702	2005	Germany	650	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
MING HENG 1	GC	8,900		2011	China	YEN5.45 MIL	Chinese	
LONDON SPIRIT	GC	20,427		1999	China	170	Bangladeshi	
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
NAVIG8 SAIPH	TAK	25,000		2017	Japan	3,700	SBI Holdings - Japanese	**
NAVIG9 SCEPTUM	TAK	25,000		2017	Japan	3,700	SBI Holdings - Japanese	
MID NATURE	TAK	19,999		2011	Japan	2,350	Celsius - Danish	en bloc**, incl. 3 years time charter attached to Nordic Tanker, sstst
MID FORTUNE	TAK	19,999		2009	Japan	2,350	Celsius - Danish	
BLS LIWA	TAK	47,128		2008	S. Korea	1,900	Undisclosed	en bloc each*
BLS RUWAIS	TAK	47,128		2008	S. Korea	1,900	Undisclosed	
KITANIHON 623	TAK	25,000		2017	Japan	3,700	Japanese	en bloc each, incl. 11 years bb lease back with purchase option
KITANIHON 625	TAK	25,000		2017	Japan	3,700	Japanese	
LADY CORDELIA	TAK	13,153		2008	S. Korea	1,200	S. Korean	bank driven sale
TOREA	TAK	37,069		2004	S. Korea	1,280	Middle East	
LION CITY RIVER	TAK	105,865		2007	Japan	2,050	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
SPLENDOUR	BC	23,593	5,192	1984	Japan	273	
HS MOZART	CV	58,486	19,171	2002	S. Korea	310	as is Hongkong, incl. 500t ROB

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
CHENG TU	CV	25,661	9,396	1991	Japan	253	Guaranteed Green
BELLA	CV	58,814	18,844	2002	S. Korea	315	Option Bangladesh
NORTHERN GLORY	CV	66,922	19,730	2002		305	as is Jebel Ali
BOX EMMA	CV	68,120	20,180	2004	S. Korea	280	as is Hong Kong - Guaranteed Green

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
MOHAMMED H	GC/TWK	8,071	2,519	1991		235	

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
GREEN ARROW	BC	24,784	6,045	1985	Japan	undisclosed	
THOR ENDEAVOUR	BC	42,529	9,016	1995		308	incl. 850t ROB
ALM DALLAS	CV	66,565	21,267	2004	S. Korea	310	as is Kaohsiung

◆ 最新航运公告

【移民局罚款 - 阿根廷】

协会近日获悉，阿根廷移民局罚款案件有所增加。以下为驻阿根廷通讯员发来的消息。

近期发现，越来越多船上编外人员 - 主要为高级船员的妻子 - 未持有所需签证而入境阿根廷。一旦发现上述情形，移民局将向涉事承运人处以罚款，金



额从 400 美元至 10,000 美元不等。截至目前，此类罚金数额较低，尚未给协会及会员造成高额的费用支出。

【《压载水管理公约》将于 2017 年生效】

随着芬兰批准《压载水管理公约》，意味着该公约将于 2017 年 9 月 8 日生效。

2004 年国际海事组织通过了《国际船舶压载水和沉积物管理与控制公约》，也就是大家熟悉的《压载水管理公约》。公约要求所有国际航行船舶管理压载水和沉积物，以达到一定的标准，并维护船舶特定压载水管理计划。

【北美排放控制区：加拿大燃油取样及测试】

加拿大集中大检查官员正在对船舶燃油进行测试，检查燃油硫含量是否符合北美排放控制区的要求。

在北美控制区加拿大辖区内，船舶应使用燃油硫含量小于 0.1% 的燃油，该规定自 2015 年 1 月起生效。2016 年 8 月 22 日起，加拿大交通部海上安全检查人员，将在现场进行燃油取样并进行测试，检查船用燃油是否符合硫含量小于 0.1% 的规定。

【埃及对存有麦角菌的小麦执行零容忍政策】

2016 年 8 月 22 日，埃及农业部颁布一项法令，规定埃及不再接受有麦角真菌的小麦进口。

近期公布的第 1421/2016 号农业部法令，强调了埃及对小麦进口的要求，并且对存有麦角真菌的进口小麦出台零容忍政策。小麦货物在卸货前，必须通过埃及检疫机构的最终检验，在等待货物分析结果期间，也不能储入仓库，甚至于货物存有非常轻微的麦角菌，也将遭致被拒。

详细信息请索取附件。



◆ 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
2016-09-23	666.7	746.98	6.6114	85.962	872.0	61.51	955.25	204.48	16551.0
2016-09-22	665.13	744.95	6.6361	85.766	867.22	61.79	960.45	204.04	16633.0
2016-09-21	667.38	743.96	6.5666	86.035	866.59	61.828	971.03	208.42	16742.0
2016-09-20	665.95	744.84	6.54	85.844	868.55	61.876	969.68	210.23	16804.0
2016-09-19	667.86	745.51	6.5286	86.083	869.14	61.729	973.94	212.32	16837.0
2016-09-14	668.95	750.59	6.5279	86.223	883.23	61.454	974.34	215.43	16819.0
2016-09-13	667.26	750.01	6.5549	86.01	889.73	61.171	968.93	213.58	16621.0
2016-09-12	669.08	751.61	6.5321	86.256	887.87	60.655	967.35	215.49	16561.0
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

(2) LIBOR 数据:

								2016-09-22
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	0.42322	0.45589		0.52528	0.66056	0.85672		
	6 月期	7 月期	8 月期	9 月期	10 月期	11 月期	12 月期	
美元	1.24833						1.56133	