



全一海运市场周报

2016.10 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2016.09.26 - 09.30)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求节前冲高 市场运价小幅波动】

本周，受货主“国庆”长假前集中出货带动，中国出口集装箱运输市场总体需求保持旺盛，市场运价总体平稳。9月30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741.81点，较上期微涨0.8%；即期市场方面，虽然部分远洋航线船舶装载情况良好，但航商为囤积节日期间航班货源，小幅下调各自订舱运价，市场运价小幅回落。9月30日，反映即期市场的上海出口集装箱综合运价指数为707.68点，较上期下跌3.5%。

欧地航线：据欧盟委员会最新发布数据显示，受欧元区主要经济体经济景气指数上升影响，9月欧元区多项经济指标出现改善：经济景气指数为104.9，高于预期值和前值；欧元区9月工业景气指数为-1.7，远高于预期值和前值。受经济基本面企稳以及市场运输小高峰的提振，运输需求稳中有升，上海港船舶平均舱位利用率上升至95%。虽然节前航班舱位普遍较为紧张，但多数航商为揽取节日期间航班货源而维持各自运价，另有部分航商小幅下调运价，市场运价下跌。9月30日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为699美元/TEU，较上期下跌8.5%。地中海航线，由于区域内经济体复苏形势不明朗，市场运输需求低迷，上海港船舶平均舱位利用率仅维持在八成左右，市场运价承压回落。9月30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583美元/FEU，较上期下跌12.6%。

美国航线：北美航线，市场集中出货推升航线货量表现，美西、美东航线船舶平均舱位利用率均接近满载，航线供需关系良好。但因韩进退出航线带来的运力空缺正被其余航商快速填补，舱位紧张情况不断得到缓解，多数航商维持原价以保证市场份额。另部分航商为提前囤积10月上旬期间航班货源而对运价进行了小幅下调，市场运价总体下行。9月30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1686美元/FEU、2416美元/FEU，较上期分别下跌2.3%、0.7%。

波斯湾航线：运输需求自当地“宰牲节”后未现改善迹象，供需关系持续低迷，上海港船舶平均舱位利用率仅在七成左右。由于市场货量表现不及预期，多数航商维持价格以观望后市走势，市场运价基本平稳。9月30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371美元/TEU，较上期微跌0.8%。

南美航线：运输需求短期企稳，但受市场运力快速增长影响，供需关系未能改善，本周上海港船舶舱位利用率约在85%左右。受此影响，航线竞争加剧，



市场运价自月初以来持续下跌。9月30日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为1427美元/TEU，较上周下跌11.5%，较月初年内高点累计跌幅超50%。

日本航线：市场进入传统运输高峰期，运输需求明显回升，市场运价上涨。9月30日，中国出口至日本航线运价指数为651.08点，较上期上升2.1%。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【节前市场成交活跃 综合指数小幅回升】

9月30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854.99点，较上周五上涨0.5%。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：节前最后一周，随着天气转凉，下游煤炭市场进入消费淡季。本周期（9月23日至9月29日）内，六大电厂平均日耗煤量58.2万吨，较上一周期上涨4.1%；较夏季用煤高峰时的70万吨下降了10万吨左右。同时，电厂库存继续保持小幅上涨，本周期内，全国六大电厂平均库存1217万吨，较上一周期上涨4.0%。煤价方面，受国家抑制煤价过快上涨政策的提出和实施影响，9月28日，环渤海动力煤价格指数报收561元/吨，煤价涨幅出现明显收窄，环比上涨7元/吨，继续刷新年内最高纪录。

本周运输市场走势整体平稳，运价小幅追高后回落。上半周，受十月煤价上涨预期刺激，下游电厂抓紧最后的时间补库拉运，市场成交活跃。加上近期外贸行情转好，内外贸兼营船转投外贸市场，内贸市场上大船型显得尤为“吃香”。下半周，随着电厂阶段性补库基本结束，采购欲望降低，运价出现松动。9月30日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收858.78点，较上周五上涨1.8%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，各航线运价均有不同程度上涨。秦皇岛-上海（4-5万dwt）航线运价为21.6元/吨，较上周五上涨0.6元/吨；秦皇岛-张家港（2-3万dwt）航线运价为26.4元/吨，较上周五上涨0.4元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为28.8元/吨，较上周五上涨0.5元/吨。华南方面，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为26.8元/吨，较上周五上涨0.5元/吨。

金属矿石运输市场：铁矿石市场整体表现稳中小涨。“十一”假期前，国内钢铁企业开工状况维持高位，部分钢材市场终端节前采购有少量增加，钢铁企业对铁矿石资源的需求基本保持稳定。运输价格受前期煤炭运输市场下跌影响小幅走弱，跌幅缩窄。9月30日，沿海金属矿石货种运价指数报收764.65点，较上周五下跌1.2%。



粮食运输市场：临近国庆，东北大部分农户已经进入新季玉米收割周期。港区集货虽仍受到路政超罚干扰，但上量已较中旬增加。下游市场客户对优质玉米的需求仍有积极情绪。除新粮供应外，政策性玉米投放在本周萧条成交。新季收购政策出台后，市场高频预计政策性玉米在 10 月份渐次退出。本周粮食运输价格受煤炭运输市场影响下跌。9 月 30 日，沿海粮食货种运价指数报收 716.72 点，较上周五下跌 2.5%。

油品运输市场：零售、批发行情均有上升表现，9 月份农忙、渔业需求带动柴油需求转好，中下游用户在节前提前补库完毕。本周成品油运输市场需求小幅下降，运价较上周下跌。9 月 30 日，上海航运交易所发布的成品油货种运价指数报收 1214.31 点，较上周五下跌 3.1%。原油货种运价指数报收 1541.72 点，与上周持平。

(3) 中国进口油轮运输市场

【原油运价总体上升 成品油运价全线下跌】

美国能源资料协会(EIA)周三公布的数据显示，上周美国原油库存减少，石油输出国组织(OPEC)周三同意减产，把原油日产量缩减至 3,250-3,300 万桶之间，受此影响，美国 WTI 原油期货价格反弹超过 48 美元/桶，布伦特原油期货价格反弹超过 50 美元/桶，总体价格水平较上周同期均出现明显上涨。全球原油运输市场超大型船运价止跌反弹，中小船型船运价涨跌互现。9 月 29 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)为 612.11 点，较上周四上升 10.0%。

超大型油轮(VLCC)：本周现货运输市场活跃度有所回升，市场成交稳步增加，运价止跌反弹。前期由于短期运力供给较大，现货运输市场活跃度较低，货主租船相对谨慎，导致市场呈现出量缩价跌的走势，但本周开始，市场成交稳步回升，市场运力供给也有所趋紧，在此背景下，船东开始小幅上涨市场运价，市场出现量升价增的走势。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价(CT1)报 WS37.10，较上期上涨 9.7%，5 日平均为 WS34.07，TCE 平均 1 万美元/天；西非成交相对较为稳定，运价跟随上涨，西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价(CT2)报 WS46.88，较上期上涨 10.2%，平均 WS44.11，TCE 平均 2.3 万美元/天。

苏伊士型油轮(Suezmax)：本周运输市场成交维持在较稳定的水平，运价涨跌互现。近期受黑海地区原油贸易活跃度上升的影响，suezmax 型船运输市场成交稳步上升，运输市场供大于求的压力明显降低，船东开始逐步上调价格，导致市场出现量增价升的走势。从欧洲区域内航线来看，黑海至地中海运价从上周末约 WS100(TCE 约 3.3 万美元/天)上升至 WS107(TCE 约 4000 万美元/天)。西非地区，货盘相对不足，运力供给仍较大，运价出现小幅下跌走势。西非至地中海运价从上周末约 WS103(TCE 约 1.8 万美元/天)回落至 WS90(TCE 约 1.3 万美元/天)。



阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场行情涨跌互现。跨地中海航线运价低迷不振，从 WS110（TCE 约 2.0 万美元/天）重回 WS90（TCE 约 1.3 万美元/天）；加勒比海短程运价下跌至 WS75 附近（TCE 约 0.5 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价继续在 WS65 左右徘徊（TCE 约 0.8 万美元/天）。欧美其他短程运价受近期 VLCC 市场带动上升，北海短程、波罗的海短程运价分别升至 WS118 和 WS95，TCE 分别为 3.6 万美元/天和 3.0 万美元/天。

国际成品油轮（Product）：成品油航线本周全线下跌，运力过剩的局面依然没有得到较大的改善。LR 型成品油船在过去的 2 周里市场运输活动较少，运价加速下跌，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 WS55、WS75，TCE 分别在 4000 美元/天和 6000 美元/天上下。欧美航线也出现不同程度下跌，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分别跌至 WS75 和 WS65（TCE 分别在 3000 美元/天和 2000 美元/天上下）。

(4) 中国进口干散货运输市场

【海岬型船冲高回落 综合指数受累下跌】

受海岬型船市场冲高回落影响，本期中国进口干散货运输市场综合指数、运价指数、租金指数不同幅度下跌。9 月 29 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 671.36 点、600.34 点和 777.88 点，分别较上期大幅下跌 5.2%、3.6%和 7.0%。

海岬型船市场：本周，海岬型船市场活跃度较上周明显下降，上周五随上涨惯性再创年内新高后，由于市场信心不足，伴随着钢材库存继续回升，钢厂盈利面大幅缩小，高炉开工率小幅回落，以及中国“十一”长假临近等不利因素影响，市场租金、运价快速回落。澳洲铁矿石运输由于矿商借机打压市场，铁矿石运价大幅下跌。西澳至青岛航线铁矿石运价从周初的 6.0 美元/吨跌至 5.60 美元/吨左右。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 5.695 美元/吨，较上周四下跌 10.6%。期租市场，29 日报出 17 万载重吨船，津唐即期交船，途径澳洲回南中国还船，成交日租金为 13250 美元。周四，中国北方至澳大利亚往返航线 TCT 日租金为 12550 美元，较上周四下跌 12.6%。大西洋市场相比较而言，市场运力相对紧张，运价跌幅小于太平洋市场。28 日市场报出 10 月 15-24 日受载期，巴西图巴朗至青岛航线成交价为 12.50 美元/吨；29 日市场报出 10 月 18-23 日受载期，南非萨尔达尼亚至青岛航线成交价为 9.12 美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 12.167 美元/吨，较上周四下跌 3.6%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 9.550 美元/吨，较上周四下跌 2.7%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场租金、运价延续上周小幅上升态势后回落。太平洋市场，美西粮食货盘有所增加，澳洲和印尼的煤炭货盘也基本稳定，带动租金和运费小幅上涨，但周四，受远东海岬型船运费市场的快速下跌影响，船东信心受打击，急于在长假前将船租出，租金、运价调头走低。29 日报出 7.6 万载重吨船，10 月 4-6 日长江口交船，经东澳回中国，成交日租金为 6500 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 5744 美元，较上周四上涨 1.1%；美西至中国北方港口粮食航线运价为 15.505 美元/吨，印尼萨马林达至中国广州航线运价为 4.384 美元/吨，均与上周四



基本持平。大西洋市场，美湾粮食仍然保持稳步出货，但由于四季度 FFA 价格逐步走低，粮食航线运价涨幅不大。28 日报出 10 月 5-10 日受载期，从美湾到中国 66000 吨货量的粮食，成交价为基于 5%佣金的 28.0 美元/吨。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 18.740 美元/吨，较上周四上涨 2.6%；美湾到中国北方港口粮食航线运价为 29.260 美元/吨，较上周四上涨 2.0%。

超灵便型船市场：超灵便型船太平洋市场新货盘不多，大西洋市场粮食货盘成交有限，本周租金、运价窄幅震荡。29 日报出 5.8 万载重吨船，新加坡即期交船，途径印尼到中国，成交日租金为 7000 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 6407 美元，印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 5.550 美元/吨，均与上周四基本持平；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 6.052 美元/吨，较上周四小幅下挫 1.6%。

来源：上海航运交易所信息部

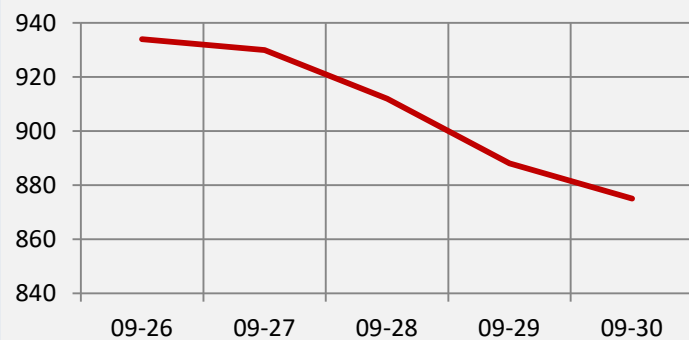
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

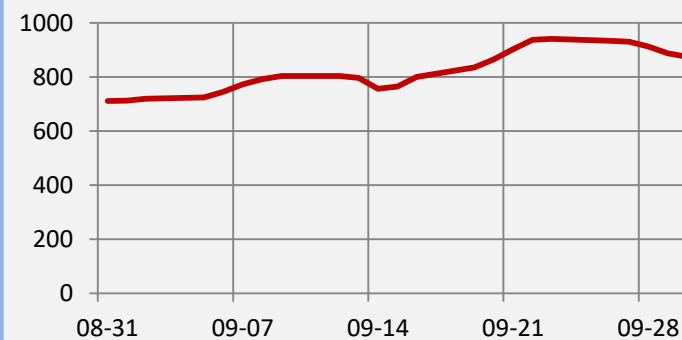
波罗的海指数	9 月 26 日		9 月 27 日		9 月 28 日		9 月 29 日		9 月 30 日	
BDI	934	-7	930	-4	912	-18	888	-24	875	-13
BCI	2,325	-58	2,298	-27	2,196	-102	2,067	-129	2,008	-59
BPI	739	+17	750	+11	751	+1	741	-10	726	-15
BSI	673	+2	674	+1	676	+2	676	0	679	+3
BHSI	422	+1	422	0	422	0	422	0	421	-1



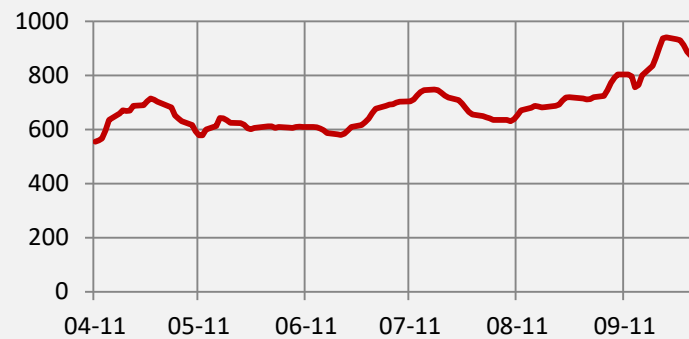
上周 BDI 指数走势



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 39 周	第 38 周	浮动	%
Cape (170, 000)	半年	9, 500	9, 500	0	0. 0%
	一年	8, 250	8, 250	0	0. 0%
	三年	9, 250	9, 250	0	0. 0%
Pmax (75, 000)	半年	6, 500	6, 250	250	4. 0%
	一年	6, 750	6, 250	500	8. 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, 250	6, 250	0	0. 0%
	一年	6, 250	6, 250	0	0. 0%
	三年	6, 250	6, 000	250	4. 2%

截止日期： 2016-09-23

3. 航运市场动态

【韩进海运破产临近 或掀新一轮并购潮】

自韩进海运申请破产以来，已有多家公司表达了收购意望，包括航运巨头马士基、达飞集团等。业内人士分析，随着韩进海运破产的临近，可能会引来新一轮的并购。

中远海运欲收购韩进海运码头资源

已经宣告破产的航运巨头韩进海运，旗下资产已经被诸多竞争对手盯上。9 月 28 日，中国远洋海运集团董事长许立荣表示，如果韩进海运有意向，中远



全一海运有限公司



海运可能会考虑收购韩进海运的码头资源，但不打算收购韩进海运的船只。

作为韩国第一大、全球排名前十的海运巨头企业，韩进海运因负债累累和连年亏损，于 8 月申请破产保护，这也将成为全球航运业 30 年来最大一家宣布破产的船运公司。如果韩进海运最终破产，其可能会出售旗下船只、码头、货运代理、销售网络等资产。

官网显示，韩进海运在全球共有 13 座专业码头，分别位于长滩、安特卫普、高雄、釜山、西班牙阿尔赫西拉斯、越南盖梅国际港口和美国东岸杰克逊维尔港口等，以及位于上海、青岛和巴生港等的 6 个内陆物流基地。

对于中远海运表现出的收购意向，有业内人士认为，从此前中远海运专门运营码头的中远太平洋更名为中远海运港口就可以看出，公司是希望打造成全球码头的运营商。对于一家码头运营商来说，就是不断寻找优势的码头资源进行投资和运营，就像中远海运投资比雷埃夫斯港一样。

“收购韩进海运的码头一方面更有利于开展全球码头资源布局，另一方面肯定也是为中远海运集运的航线布局做考虑。”这名业内人士表示。

中远海运加码全球港口码头布局

这两年中远海运已经开始了全球港口码头的布局，尤其这两年更是加码了在欧洲码头的布局。

去年 9 月，中远海运港口就联手中投海外以及招商局国际，收购了土耳其 Kumport 码头 65% 股权。

今年 4 月初，中国远洋就与希腊共和国发展基金签署了比雷埃夫斯港口管理局股权转让协议，中远获得了这个希腊最大港口 67% 的股权。

今年 5 月，中远海运港口从李嘉诚旗下的和记港口手中，接盘收购了鹿特丹 Euromax 码头 35% 的股份。

今年 8 月份还传出，中远海运有意收购西班牙最大港口南部港口阿尔赫西拉斯港第三码头的运营权。

中远海运一位内部人士对此也表示，公司对韩进海运码头资源表现出的兴趣符合公司全球网络布局。

不过，中远海运想要收购上述资产并不容易，据业内人士介绍，韩进海运在破产清算拍卖资产时，韩国政府肯定会优先考虑韩国公司，韩国第二大航运公司现代商船极有可能成为中远海运最后的竞争对手，韩国方面的消息表明，政府和财团正全力助推现代商船收购韩进海运的优质资产，现代商船正在评估



全一海运有限公司



韩进海运的船只、码头等资产。

但这并不意味着中远海运就没有机会，上述业内人士对澎湃新闻表示，中远海运在盈利、经营上可圈可点，而且同属亚洲船运企业，地域上有认同感，这些都是优势。

马士基或将收购韩进和现代商船的资产

全球最大集装箱航运业者马士基航运 9 月已宣布，未来马士基将停止订造新船，重心转向并购，并且已准备好 120 亿美元的并购资金。对于这一行业龙头战略转向并购，美国投行分析师认为，韩国两大船运公司——韩进和现代商船，无疑是马士基航运的收购目标。

在韩国两大船运公司处境艰难之际，Jefferies 运输业分析师 David Kerstens 表示，马士基作为行业领导者，肯定会加入合并浪潮当中，他们不得不这么做。但马士基并购的选择其实相当有限，因为大部分的集装箱运营企业都已经结盟，或者是由家族或政府控制。

最有可能的情况就是，马士基将收购韩进和现代商船的资产，David Kerstens 指出。

Kerstens 还表示，今年出现了很多并购，而且很多集装箱航运公司的增长仅次于马士基，所以马士基面临着行业竞争越来越激烈。

达飞轮船将寻找收购韩进海运的机会

而此前，达飞轮船也透露出欲寻求收购韩进海运的机会。飞集团副总裁鲁道夫·萨德（Rodolphe Saade）表示，达飞轮船将寻找收购韩进海运的机会。鲁道夫·萨德：随着韩进海运运力规模的减弱，可能会引来新一轮的并购，达飞轮船也在寻求这样的机会。

来源：中国航贸网

【海员降薪近 50% 航运业低迷持续】

近半年海员工资拖欠情况严重，达到一个小高峰，这也折射出航运业的低迷景象。

不仅如此，操作级海员降薪幅度较大，国际航线降幅约 500 美元，国内航线降幅达 50%左右。中国海员之家网站负责人戴贤国指出。



2008 年金融危机以来，航运业成为亏损最严重的行业之一。业内人士分析，受海运需求整体疲软、运力过剩影响运价反弹有限等影响，市场仍存在大量潜在下行因素，回暖前景并不明朗。

拖欠和降薪现象频发

“跟我们合作的公司，拖欠海员工资的情况大概占 10%。国内船东拖欠海员工资的情况最为严重，欧、美、日的船东则鲜有发生拖欠海员工资的情况。”叶船长表示，“整个船运经过疯狂的市场，现在在还债。一旦发生拖欠海员工资的情况，一般都是全船拖欠，拖欠两三个月左右。”

曾被滞留韩国港口的海员李晨告诉记者，“当时船上 20 多个人的工资都被拖欠，找不到老板。一开始没人管我们，有经验的老海员就带着大家省吃俭用，一人一瓶水、一周洗一次澡，每天吃咸菜煮黄豆。”

“人所消耗的水还是少的，船上的各种设备用水才是最厉害的。”李晨补充道。

多家船舶公司工作人员告诉记者，船东拖欠工资现象最近经常发生。

北京鑫裕盛船舶管理有限公司总经理王吉宣在分析这一问题时表示，“海员工资占管理成本的 50%，航运由高峰往下走，资金不足，银行的钱不能拖，拖了就断水断电，油钱不付不给加油，港口费不给进不了港，船上唯一能拖欠的就是工资。”

戴贤国表示，拖欠海员工资的情况多数在一到三个月，严重的达到半年之久，国际航线和国内航线船舶都存在这种现象，有的甚至出现弃船及海员而不顾的现象，基本生活物资也无法提供。

不仅如此，戴贤国还谈到了最近同样突出的海员降薪问题。他说，“相对陆地工资待遇的提升，海员工资整体是下降的，主要体现在操作级，也就是二副二管、三副三管、电机员。操作级国际航线的海员工资降幅大概在 400-500 美元左右，国内航线降幅达 50%之高。”

叶船长表示，工资降低最严重的是二副、三副、二管轮、三管轮中业务能力弱、资历不好的海员，他们底子不好，前两年航海院校扩招，生源质量下降，现在工资回落得非常快。而业务能力强、资历好的海员所受到的冲击则小得多。

《公约》能否保障海员利益



全一海运有限公司



一位不具名的海员告诉本报记者，罢工有时候可以解决问题，船不靠岸，货物就无法达到，船东就会想办法给海员发工资。但是也有船东弃船的情况发生。

业内分析人士告诉记者，现金流不足，无法覆盖经营成本时，船东也要想办法让船动起来，这样油钱、港口费、代理费等都不能拖欠，最后能拖欠的只有海员工资。所以国际上有很多法律保护海员工资。

2015 年 11 月 12 日，中国正式向国际劳工组织递交了《2006 年海事劳工公约》(下称《公约》)批准文书，完成了我国政府批约环节的登记注册，标志着我国正式批准加入《公约》。2016 年 11 月 12 日起，该《公约》将正式对我国生效。

交通运输部海事局副局长郑和平在解读《公约》时表示，“我国是航运大国、外贸大国、海员大国。目前我国的海运商船队已达约 1.45 亿载重吨，在外贸运输中，海运量达到 26 亿吨，占外贸运输量的 90%左右。此外，我国已经成为世界上拥有海员数目最多的国家之一，约 62 万人加入海员行列，人数约占世界海员总数的三分之一。这也说明，维护我国海员的利益十分重要。”《公约》规定了海员定期获得全额工作报酬，享有规范的工作时间与休息时间以及带薪年假和短期上岸休息的权利。

2017 年 1 月 18 日《公约》首个修正案也将生效。

叶船长指出，修正案对海员工资拖欠问题将产生有利影响。通过引入第三方的担保方机制，如果海员工资被拖欠，可以找担保方先支付海员工资。

但是，《公约》的执行情况如何还有待观察。

“通常情况下，《公约》在缔约国要转化成国内立法以便于执行。但我国目前的思路是往现有的法律法规上面靠，没有专门为实施这个公约去立法。”叶船长对我国加入《公约》的实用性提出疑问。

郑和平表示，将通过国内立法保障《公约》的履行。一方面由《海上交通安全法》、《中华人民共和国海员条例》、《海员注册管理办法》等规定与《公约》接轨;另一方面以《劳动法》为核心的劳动法律体系保障其履行。

叶船长则认为，海员社保问题没有新规定出来，根据现有规定，国内的社保与海员所在单位、单位所在地捆绑，但有一部分自由海员跟谁都没有签订劳动合同，这些人的社保缴纳就是个问题。这部分海员由于流动性大，按照现有的规定，将很难保持社保缴纳的连续性。

交通部之前拟定了《中华人民共和国海员职业保障规定》，草案已出台，但由于各部门间协调问题，该规定被搁浅。回暖预期不乐观



降薪、拖欠工资乃至船公司破产倒闭都是航运业不景气的缩影。

上海国际航运研究中心数据显示，2016 年上半年，中国出口集装箱运价指数均值 692.2，同比下跌 28.3%。受部分航商在欧洲、地中海航线以较大幅度执行运价上涨计划推动，后期市场运价出现明显上升，但是多数航线仍面临供给过剩压力。

作为大宗商品市场晴雨表的波罗的海干散货指数 (BDI) 年内屡创新低后，近期有所回升。9 月 21 日，BDI 指数突破 900 点。

在回答是否看到了航运回暖迹象的问题时，上海国际航运研究中心国际航运研究室主任张永锋告诉本报记者，“从 3 月份以来，波罗的海指数都是一个震荡上升的趋势，之前触底，所以本身有个反弹，加上上半年量化宽松政策，房地产有点回暖，航运市场短期有点回暖迹象，但是长期看不到利好因素。”

张永锋认为，航运业目前面临的最大困境依然是外部环境，全球需求低迷，海运增速下滑，无论是对大宗货物进口还是工业成品进口都有影响。干散货可能在较长一段时间内都在一个较低水平运行。

戴贤国表示，“导致航运不景气的一个重要原因是船舶运力的扩张和经济发展速度不适应。一条船从建造到接水，周期一般在一年多，经济放缓背景下，由于滞后效应，运力仍然在扩大，导致目前大部分船公司出现亏损经营，从而使船舶的岸基保障供应显得不是很积极，对海员的额外津贴及劳务费用也减少了很多。”

交通运输部水运科学研究院研究员谢燮认为，航运市场看不到好转迹象，短暂的指数上升并非大趋势。未来市场还需要继续淘汰产能，还会有倒闭的企业。现在有些企业专注小航线、个性化需求、在差异化市场中经营良好，未来小而美也是一种发展路径，不一定是做大规模。

来源：中国投资咨询网

【全球贸易持续低迷加重航运业危机】

航运业是国际经济走向的晴雨表。当前，航运业究竟有多糟糕？从国际航运巨头马士基的经营数据可见一斑。

马士基航运近期发布的报告称，今年二季度，马士基航运平均运价降低 24%，跌至历史低位，亏损达 1.51 亿美元，比 2015 年同期下滑 6.58 亿美元。

需求减少加上全球航运市场运力过剩，导致运价大跌。马士基航运二季度报告显示，由于燃油价格下降、市场需求增长疲软及运力过剩等因素，2016 年



全一海运有限公司



第二季度平均运价持续下跌。与 2015 年同期相比，马士基航运 2016 年第二季度平均运价降低 24% 至 1716 美元，创下历史新低。

在全球贸易增长并未出现显著起色的情况下，航运界只能尽最大努力消化运力。马士基航运大中华区总裁丁泽娟告诉《经济参考报》记者，马士基航运暂停了 2016 年的新造船计划，此前的新造船交付期限也一再推迟，最晚一批将于 2018 年交付。马士基航运第二季度货量增长 6.9%，运力增长仅 2.2%。

与此同时，全球集装箱运输市场的运力增长仍然快于需求增长。据统计，全球集装箱航运市场需求增长在 2% 左右，全球集装箱运力增长为 6% 左右，运力增长仍有待进一步控制。

据悉，航运市场的低迷加快了船舶拆解的进程。今年将有约 1000 艘船只被拖至海滩，在被肢解后当废铁出售。这些船只的累计载重量达到 5200 万吨，相当于 142 座美国纽约帝国大厦的重量。

受此影响，被业内人士称为航运业发展趋势之一的“大船化”进程也将放缓。丁泽娟告诉记者，由于运输需求有限，马士基航运一艘 1.8 万箱集装箱船目前处于闲置状态，预计行业内大船订造计划也将降温。

航运业的低迷自然波及造船业，数据显示，海工市场正经历上世纪 80 年代以来最为艰难的市场状况，新加坡和韩国的多家造船行业龙头企业业绩大幅下滑。

业内人士认为，全球贸易虽然难以回到二十一世纪初的高速增长，但仍然有希望保持稳步增长的态势。今年 7 月的 G20 贸易部长会议批准《G20 全球贸易增长战略》，为促进全球贸易和经济可持续发展指明了方向。

全球贸易期待增长新引擎，创新机制建设打破贸易壁垒。近几年，随着经济进入新常态，中国在致力于经济转型升级，扩大对外开放，在国内建设自由贸易区的同时，推动双边和多边自由贸易谈判，并提出“一带一路”倡议，包含了政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通，其重点内容是贸易和投资。

业内人士认为，G20 各成员共同制定全球贸易增长战略，重振贸易引擎，构建开放型世界经济，将给航运市场带来新的机遇。

来源：经济参考报



4. 船舶市场动态

【繁荣不再！成品油船市场预计 2018 年复苏】

2015 年成品油船的繁荣未来不太可能再重现，因为到 2018 年之前成品油船船队运力将超过市场需求的增长，运力过剩将依然持续。

据贸易风报道，DVB 集团研究部表示，展望未来，全球成品油船整体利用率大概维持在 89%。同时由于成品油船市场预计在 2018 年可能出现复苏，未来成品油船运价预计将进一步下降。

今年上半年，新造船市场上共有 123 艘成品油船交付，交付总运力达到 680 万载重吨。而在今年其余时间内预计还将有另 117 艘成品油船交付，总运力为 770 万载重吨。这意味着今年成品油船船队出现了大规模快速增长。今年交付的这 300 艘成品油船总运力达到 1450 万载重吨，相比 2013-2015 年期间的新船交付量出现大幅增长。在 2013-2015 年期间，新造船市场上成品油船年交付量维持在 200 艘左右，交付运力维持在 700-1070 万载重吨之间。

然而，中东地区炼油厂的投资规模意味着这些炼油厂在未来 5 年内的增产量为 20%，预计到 2020 年成品油出口量将增长 8%。而炼油厂产能利用率预计维持在 80%左右。作为中东石油产品最大的亚洲客户，中国在今年的油产品进口量预计仅出现 5%的缓和增长。

而北美地区油产品的出口量预计在未来 5 年内也将出现 8%的增长，这些油产品主要将通过 MR 成品油船运往欧洲和南美。

但 DVB 银行预计，LR 成品油船预计将比 MR 成品油船获得更多业务量。MR 成品油船占据了成品油船船队 55%的规模，DVB 银行预测，该型船在 2017 年将较为艰难，到 2018 年预计才会有所改善。LR2 成品油船占据全球船队规模的 19%，而该型船在新造成品油船订单量中也维持着 19%的份额。DVB 银行预计 LR 成品油船在 2017 年仍将保持稳定。

目前成品油船的平均拆船船龄为 28 年，未来该型船的拆船活动预计将受到老龄船数量越来越少的限制。但 DVB 表示，收益下降、入坞成本较高，将促使约 96 艘成品油船在今年第四季度进入拆船行列。

来源：国际船舶网

【海工订单减少，挪威造船业“转型”】

随着海工市场持续萧条，挪威造船业正逐步采取新的经营策略。



由于能源公司削减资本开支预算、海工船运营商停止支出，挪威造船厂也承受了巨大打击，这迫使其重新思考经营策略。

新商业模式的关键在于非传统船型带来的收入，包括高科技渔船、海上风电场支援船、电缆敷设船、区域渡船和探险邮轮。

对于挪威西海岸的造船厂而言，较为规范的平台供应船（PSV）建造是其传统的主营业务，而高度复杂的高端船舶则是附加业务。然而，目前挪威当地约有 100 艘海工支援船（OSV）闲置。即使海工船需求重新回升，这样庞大的过剩运力也很难被市场需求吸收。

挪威船厂 VARD 已经在过去几个月来改变业务方向，目前 VARD 正把一系列其他船型市场作为目标。为此，VARD 强化了设计团队，雇佣了更多造船工程师和支持人员，职员总数增长了 30%。

VARD 的主动改变取得了成功。自 6 月以来，VARD 已经获得了 5 艘新船订单，包括 2 艘探险邮轮和 3 艘模块运输船。

与此同时 Kleven 船厂则成功证明了多样化经营的可能性。通常，Kleven 船厂专门从事于 PSV 建造，以及 IMR 船、海底施工船等高端海工船的建造工作。

目前，除了为马士基海洋服务公司建造的一系列三用工作船（AHTS）外，Kleven 船厂正在为德国、法国、西班牙船东建造 4 艘高端拖网渔船，为 ABB 建造一艘电缆敷设船，为挪威当地船东建造 2 艘活鱼运输船，同时还为新西兰船东建造第二艘大型游艇（船型 船厂 买卖）。近期，Kleven 船厂还完成了 De Beers 一艘深海采矿船的建造工作。

不久前，Kleven 与挪威船东 Hurtigruten 签署了 2+2 艘冰级极地探险邮轮订单。新船将由罗-罗设计，是 Hurtigruten 成立以来的最大一笔投资。

尽管如此，对于其他挪威船厂而言，撤出海工船市场是一个更大的挑战。Havyard 直到近期才扭亏为盈。得益于裁员和企业重组措施，Havyard 上一季度实现盈利。据国际船舶网了解，在过去 18 个月来，Havyard 陆续交付了 3 艘风电场支援船、2 艘破冰船、1 艘活三文鱼运输船和 1 艘尾拖网渔船。然而，Havyard 手持订单中仅剩 3 艘尚未交付。目前，Havyard 正在评估维修改装市场的商业机遇，并于近期签署合同，负责为 2 艘渡船安装混合发动机。

Ulstein 的手持订单量也在下滑。不过，Ulstein 的创新设计团队正在研发现有船型设计的新应用，特别是 PX121 型 PSV。Ulstein 的造船工程师还在研究其他船型设计，包括面向中国市场的赌场邮轮和家庭邮轮，以及探险邮轮、专业工作船和各种改装可能性。

来源：国际船舶网



【造船业本轮低谷深不见底】

“谁的资金链先断谁先死”，这成为造船行业的一句咒语。订单量急剧下滑，人工等成本居高不下，弃船拖延交付现象高发，造船行业整体陷入困境。继 2015 年 20 多家大中型造船企业破产或停产之后，今年又陆续出现数家造船企业陷入债务危机。业内人士认为，2016 年，造船行业将面临更加严峻的形势，仍会有企业被迫退出市场。

《经济参考报》记者日前在采访中了解到，垫资建造是造船行业的惯例，由于市场需求锐减，航运企业支付给造船企业的首付款甚至降至 10% 以下，这意味着 90% 左右的造船资金是银行贷款。受航运市场运力严重过剩的传导影响，弃船和延期交付现象十分严重，这意味着银行成为最大的“船东”，弃船风险将传导至银行业。

数十家企业争抢“一口饭”

有业内人士预测，我国造船行业经过市场的调整和兼并重组，最终将仅剩 10 家企业左右，民营企业全军覆没，国有企业苦苦支撑。

据了解，为了避免资金链断裂而破产，目前国内造船企业为了获得一点现金流竞相压价接单，这使得主要船型的船价较 2007 年已经腰斩，进一步加剧了造船行业的危机。

2015 年，全国有 20 多家大中型船厂破产，其中最大外资船厂韩国 STX 船厂在大连破产清算拍卖，明德重工、东方船厂和舜天船厂等船企已进入破产清算或重组程序，熔盛造船等一大批船厂处于“僵尸”或停产半停产状态。

2016 年，造船行业面临更加严峻的形势，多家造船企业出现债务危机。根据上海清算所网站公告，总部设在浙江的春和集团发布消息，由于现金流枯竭，无法按期（2016 年 5 月 16 日）足额偿付到期的一年期债券，出现违约。春和集团下属的太平洋造船有限公司是以建造特种船舶见长的民营造船企业。与春和集团债务违约相类似，目前浙江多家造船企业面临资金问题，只是尚未出现船企破产。

《经济参考报》记者从上海外高桥造船有限公司了解到，今年 3、4 月，中国 VLCC 订单批量成交，推动市场成交量明显回升。5 月，政策性订单出尽，市场成交量再次回落至百万载重吨以下，整个市场船东投资信心仍明显不足，市场延续年初以来的惨淡局面。

2008 年金融危机爆发后，造船市场已经呈现出需求减弱的情况，当时大多数造船企业选择向海洋工程领域转型。然而，自 2015 年国际油价大幅下滑以来，海洋工程装备需求也直线下滑。



全一海运有限公司



国际海事机构克拉克森统计数据显示，2015 年全球海工业新接订单金额仅为 145 亿美元，同比降低 66%，为十年来最低水平。2016 年第一季度，全球海工业新接订单金额为 3.88 亿美元，同比下滑高达 90%，创下十多年来全球单季成交最低纪录。

国内一海工企业管理人员称，订单需求减少的同时，海工平台价格也大幅下滑，公司海工平台项目一年亏损十多亿元人民币。3.88 亿美元的订单能够养活一家企业，但数十家企业去竞争这些订单，等待企业的只有死亡。

造船行业危机是全球性的。新加坡海工巨头吉宝 2015 年业绩下滑达 52%，导致裁员近 1.4 万人。韩国的大宇造船和现代重工分别因海工业务亏损 46 亿美元和 13 亿美元。2016 年 3 月，现代重工关闭了其位于韩国昂山的专业海工装备建造厂。

弃船风险或祸及银行业

业内人士认为，造船行业危机可能引发的金融风险需警惕，我国造船企业贷款大多来自于国内银行，需要对涉及造船、航运的贷款进行排摸。

由于航运市场低迷，航运企业要求延迟交付船舶，记者从上海外高桥造船有限公司采访了解到，一些船东不愿意收船，造船企业只能将造好的船停在锚地。有些甚至提出苛刻条件，要求弃船。

据悉，国内造船企业前几年大量采用低首付抢订单策略，包括大连船舶重工、招商局重工、外高桥造船在内的中国主要海工企业都有大量海工平台遭遇弃单。克拉克森数据显示，截至 2016 年一季度，中国船厂有近 100 座各类平台在等待交付。其中，招商局重工有 11 座、外高桥造船 11 座。

100 座等待交付的海工平台，就意味着 200 亿美元的资金还未收回。而海工平台 90% 至 95% 的建造资金是造船公司垫付的，绝大多数是银行贷款。

克拉克森统计的船舶“未交付”率显示，按载重吨计算，2015 年全年全球手持订单的未交付率为 35%。海工市场正经历上世纪 80 年代以来最为艰难的市场状况，其未交付率从 2015 年的 42% 在 2016 年飙升至 60%。今年至今，包含所有船型的船舶未交付率已上升至 51%，预计全年将有 40% 的年初手持订单难以如期交付。

《经济参考报》记者从造船企业采访了解到，造船企业破产，受影响最大的是银行和地方政府，地方政府为了鼓励造船企业发展，给予其优厚的贷款条件，并在土地政策方面给予优惠条件。造船行业的危机有可能延伸至银行业，这种情况在国外已经出现。

德国银行正承受着来自于航运的巨大负债压力。由于一些德国银行一直是航运业最大的贷款机构，受航运市场低迷的影响，资产规模为 290 亿欧元的德国



全一海运有限公司



不莱梅州立银行正因持有不良航运业资产组合而苦苦挣扎，不得不将其航运业资产组合中的 4 亿欧元坏账销账，该行将在这一年面临数亿美元的亏损。此外，德意志银行也在寻求出售至少 10 亿美元的航运债务。

“根本不知道底在哪里”

不少业内人士对行业前景十分悲观，他们对行业趋势的判断由“仍未见底”到“根本不知道底在哪里”。

记者了解到，航运连带造船市场具有明显的周期性，是宏观经济的晴雨表，这一轮市场低谷已经走过近十年，目前仍处于下行趋势。

在运输需求下滑的背景下，航运企业已经开始控制运力增长。据克拉克森统计，2016 年新造船订单数量达到近 20 年来的最低。然而，运力的增长仍然高于需求。马士基航运大中华区总裁丁泽娟介绍，今年二季度，运力上涨约为 6%，而需求上涨仅为 2% 左右。

总体而言，短期的需求和严格控制的供给有助于扭转低谷局面，但从长远来看，仍然取决于宏观经济走势。

“航运业的波动性较大，加上投机金融资本的涌入，进一步增强了行业的震荡，这对于重资产的航运企业而言是巨大的考验。”中远海运能源运输股份有限公司总经理韩骏说，自 2008 年以来的行业低谷之所以看不到复苏的迹象，主要是受宏观经济的影响。

马士基集团首席财政官 Trond Westlie 表示，航运市场面临的风险来自于贸易壁垒、增长降低、航运需求减少。全球贸易近年来呈现持续低迷的态势。世界贸易组织 4 月发布的全球贸易报告预测，今年全球贸易增速预计仅为 2.8%，继续低于过去 30 年来 5% 的平均水平。至此，全球贸易增速将连续五年低于 3%，是自上世纪 80 年代以来“最糟糕”的时期。

过剩产能“僵而不死”

企业破产停产，并不意味着去产能。有业内人士认为，只要生产能力还在，一旦市场转暖，马上就可能投入生产。

近十年间，全球新造船市场在急速上升后很快陷入困境。在投资热情最高涨的 2007 年，全球有 220 家船厂获得了至少一条 20000 载重吨以上的订单，较 2005 年上涨 80%。然而，全球经济的下滑终止了这股热情，2009 年，新签订单的船厂个数较 2007 年下降 45%。尽管我国船厂受政策支持在 2013 至 2014 年获得了一些新船订单，但整体而言，造船订单正在难以遏制地减少。



据克拉克森统计，在 2007 年接获订单的 220 家船厂中，仅有 80 家在 2015 年有所斩获。退出市场的造船企业中，包括 87 家中国船厂，其中大部分是专注于散货船的厂家，也有一批欧洲船厂，在与亚洲船厂的竞争中败下阵来。

数据显示，2015 年我国船企接获的散货船订单量仅为 102 艘，比 2014 年的 377 艘减少了 72.9%，比 2013 年的 620 艘减少了 83.5%。

《经济参考报》记者采访中远海运和多家造船企业了解到，航运造船市场正在回归理性，2008 年之前航运市场处于上升期，催生大量资本进入造船业，极大地透支了未来的需求。等到投机资本退出航运市场，运价相对稳定之后，行业才能够进入健康发展的轨道。

上海国际航运研究中心秘书长真虹认为，我国造船行业需要从这十多年的发展中吸取经验教训，产品单一、恶性竞争将导致行业发展陷入困境。在市场低迷的情况下，日本船厂的订单不降反增，正是胜在其技术实力和产品品质。

记者采访造船厂了解到，造船行业作为产能过剩行业，要去除产能，通过市场之手让一些企业退出市场仅仅是第一步。专家认为，吸取这一轮行业发展陷入困境的教训，针对造船行业需要加强行业规划和调整的力度，避免市场转暖后，造船企业一拥而上，恶性竞争，而是要集中生产研发能力去突破行业发展的关键领域，完善造船行业配套能力等。

来源：经济参考报

5. 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		
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	-2	↓	278.00	-3	↓	0.00			0.00		
Panama	260.00	0		n/a			n/a			515.00	0	
Shanghai	283.00	0		300.00	-10	↓	0.00			0.00		
Singapore	262.00	0		275.00	0		420.00	5	↑	430.00	5	↑
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0	
Tokyo	290.00	5	↑	300.00	5	↑	0.00			580.00	20	↑

来源：Bunker Ports News Worldwide

截止日期：

2016-09-30



◆ 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 39 周	第 38 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	8,552	8,551	1	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,500	5,550	-50	-0.9%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,500	4,550	-50	-1.1%	
LR1	75,000	4,100	4,100	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	8,000	AVIC Dingheng, China	2018	Sirius Shipping - Swedish	Undisclosed
1	TAK	3,500	Dae Sun, S. Korea	2018	HNCC - S. Korean	1,550 stst
1	MCV	15,000	Vard Vung Tau, Vietnam	2018	Topaz Energy - U. A. E	2,000
1	MCV	15,000	Vard Tulcea, Romania	2018	Topaz Energy - U. A. E	2,000
2	CRUISE	135,000 GT	Meyer Werft, Germany	2021-2023	Disney Cruise Lines - U. S. A	Undisclosed



全一海运有限公司



2+2	CRUISE	xs 100,000 GT	SWS, China	2018	Carnival Group - U.S.A	Undisclosed	Fincantieri + CSSC will be the prime contractor
2	RORO	12,000	Jinling, China	2018	Toll Transport - Australian	6,500	

◆ 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
NORDIC BUXTEHUDE	BC	56,755		2010	China	720	Undisclosed	*
NORDIC STADE	BC	56,808		2011	China	780	Undisclosed	
GARV PREM	BC	74,444		2006	China	400	Undisclosed	at auction
SEASTAR EMPRESS	BC	33,500		2011	China	550	Undisclosed	cold layup
PINE 3	BC	34,017		2011	China	600	Interunity Management - German	en bloc each
PINE 5	BC	34,017		2011	China	600	Interunity Management - German	
PINE 1	BC	34,037		2011	China	600	Interunity Management - German	
URAWEE NAREE	BC	28,415		1997	Japan	335	Undisclosed	
SEASTAR ENDURANCE	BC	33,500		2011	China	600	Undisclosed	
TRIDENT LEGACY	BC	57,000		2012	China	Undisclosed	Greek	
OCEAN PARADISE	BC	58,701		2007	Japan	930	Bangladeshi	
LUCKY LUKE	BC	72,443		1999	Japan	375	Undisclosed	
JIN CHAO	BC	75,008		2011	Japan	1,280	Valiant - Greek	
NORD NAVIGATOR	BC	82,627		2008	Japan	1,050	Berge Bulk - Singaporean	
VOGE MASTER	BC	174,092		2006	China	1,150	Kassian Maritime - Greek	
SHANGHAI WAIGAOQIAO 133	BC	180,000		2016	China	3,300	Undisclosed	

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
CALA PINGUINO	CV	21,430	1,577	2007	Japan	Undisclosed	Tanto Intim Line - Indonesian	

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
LADY SHANA	TAK/LPG	3,856		2001	Japan	500	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
MARY	BC	152,107	18,194	1993		310	
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
APL EGYPT	BC	66,922	20,046	2000	S. Korea	282	Green Recycling
KERSTIN S	CV	33,936	10,590	1998	Germany	315	as is Jebel Ali, incl. 200t ROB
MARE ARCTICUM	CV	52,176	16,180	2000	S. Korea	301	as is Shanghai, incl. 200t ROB
ETAGAS	TAK/LPG	9,384	4,215	1988		401	Cargo tanks 619 tons with 5.25% nickel
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
OCEAN ARMONIA	BC	39,013	7,000	1985	Japan	298	
MEKONG	BC	69,186	10,134	1997	Japan	295	
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
POWER RANGER	BC	45,946	8,200	1996	China	301	Full sub continent range deliver option
APL TOURMALINE	CV	60,323	32,558	1996	Japan	280	as is Singapore
APL TURQUOISE	CV	60,323	32,558	1996	Japan	280	as is Singapore
JPS DEBUSSY	CV	80,251	26,353	2001	S. Korea	317	as is Labuan



◆最新航运公告

【有关埃及拒绝小麦的最新消息】

据北英协会消息，埃及当局修订对存有麦角真菌的小麦进口执行的零容忍政策。恢复 2010 年的标准，允许 0.05%含量的麦角真菌。协会获悉，埃及政府已指定 SGS 检验公司对小麦货物进行检验。

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
2016-09-30	667.78	748.8	6.6012	86.097	865.46	61.675	945.86	208.72	16516.0
2016-09-29	667.0	748.54	6.6057	86.023	869.91	61.765	945.4	204.28	16401.0
2016-09-28	666.81	747.79	6.6421	85.987	867.67	61.734	957.42	201.84	16442.0
2016-09-27	666.46	749.73	6.64	85.934	864.16	61.917	958.49	205.74	16646.0
2016-09-26	667.44	749.86	6.6155	86.053	866.28	61.519	959.4	205.92	16529.0
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



全一海运有限公司



(2) LIBOR 数据:

								2016-09-29
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	0.41989	0.44867		0.52722	0.649	0.84561		
	6 月期	7 月期	8 月期	9 月期	10 月期	11 月期	12 月期	
美元	1.23778						1.55633	