



全一海运市场周报

2016.11 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2016.10.31 - 11.04\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【供需关系总体稳定 涨后运价小幅回落】

本周，中国出口集装箱运输市场总体需求保持稳定，多数航线供需关系平稳，部分航线运价涨后小幅回调，综合指数略有下跌。11月4日，上海航运交易所发布的上海出口集装箱综合运价指数为860.48点，较上期下跌2.8%。

欧洲航线：目的地主要经济体英国、法国、德国等在近期的多项经济指标上出现好转，其中德国10月份失业率仅为6%，为有记录以来的最低点。随着经济基本面出现企稳迹象，运输需求保持旺盛。本周，上海港欧洲航线多数航班船舶舱位利用率均保持在90%以上，并有多数航班满载出运。由于市场供需稳定，部分航商维持涨后运价水平，部分航商小幅回调运价。11月4日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为913美元/TEU，较上期下跌4.7%。地中海航线，由于部分航商对航线运力进行了调整，市场整体运力规模下降，航线供需关系获得改善，本周市场平均运价仅下跌约50美元/TEU。11月4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738美元/TEU，较上期下跌6.3%。

美国航线：北美航线，市场货量维持高位，航线供需平衡持续良好。本周，上海港多数航班舱位利用率均达到95%以上，并有多数航班满载出运。虽然供需态势良好，但由于航线运价自10月中旬以来连续上涨，以及航商对于韩进海运退出后市场份额竞争激烈，运价回调压力增大。11月4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1990美元/FEU、2793美元/FEU，较上期分别下跌2.2%、1.5%。

波斯湾航线：节后恢复性货量带来的运输需求基本被消化完毕，随着市场货量颓势重现，运力过剩情况有所加剧。为揽取货源，多家航商大幅下调订舱运价，航线运价跌速加快。11月4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490美元/TEU，较上期大幅下跌15.4%，为连续第三周下跌。

澳新航线：运输需求维持在近期高位，市场总体运力规模保持稳定，航线供需关系平稳。受此支撑，市场运价高位企稳，并连续刷新近期高位。11月4日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为891美元/TEU，较上期上涨1.5%，创2014年2月以来最高。

南美航线：市场货量稳中有升，得益于运力规模的相对稳定，航线供需关系保持在良好水平。虽然受各航商对后市看法分化影响，市场运价涨跌互现，但



上周的涨价成果仍基本得以维持。11月4日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为2673美元/TEU，较上期下跌1.7%。a

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【运输需求延续良好 煤炭运价高位攀升】

本周，沿海散货运输市场行情延续良好走势，在运输需求持续较好的情况下，运力供应依旧紧张，运价高位上涨。11月4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1142.37点，较上周上涨3.7%。其中煤炭、金属矿石、粮食运价指数上涨，成品油、原油运价指数维稳。

煤炭运输市场：从以往情况来看，月初市场特征主要为：市场观望情绪浓厚、电厂月度拉运计划未全面铺开、运力供过于求等等。不过本周，沿海煤炭运输市场却延续之前“火热”行情，运输需求良好，运价高位上涨。去年下半年以来，煤炭供给侧改革成效显著，煤炭企业积极响应并严格按照要求去产能，供应量明显缩减，煤价持续反弹并攀升至高位。近期，发改委多次召开会议，要求煤企适当投放产能并下调煤炭价格，缓解煤炭供不应求的局面。然而面对已经明显缩减的北方港口发运量以及已经明显提高的采购成本，下游电厂恐慌情绪难以消散。在煤炭价格涨幅远超运输价格的情况下，电厂依旧积极派船北上，租船需求火热。而市场运力仍持续受限，北方港口压港严重，船舶周转缓慢，沿海煤炭运输市场运力供不应求状态仍在延续。

11月4日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1227.42点，较上周上涨3.6%。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43.6元/吨，较上周五上涨0.3元/吨；秦皇岛-张家港（2-3万dwt）航线运价为49.3元/吨，较上周五上涨0.7元/吨；黄骅-上海（3-4万dwt）航线运价为44.9元/吨，较上周五上涨0.5元/吨。华南航线相对平稳，11月4日，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为46.0元/吨，与上周持平。

金属矿石运输市场：虽然随着天气逐渐转冷，钢铁生产和消费呈下降趋势，但钢厂产量整体维持高位，对矿石需求形成较大支撑。据估算，10月上中旬全国粗钢日产量约为220万吨。在沿海散货运力依旧趋紧背景下，金属矿石运价延续上涨走势。11月4日，沿海金属矿石货种运价指数报收1053.05点，较上周上涨6.8%。

粮食运输市场：目前南北粮食发运存有70-100元利差，贸易商发运积极性高涨，船期安排密集。同时由于北方到港资源有限，船等货现象严重，粮食运价稳步上扬。11月4日，沿海粮食货种运价指数报收991.72点，较上周上涨4.8%。

油品运输市场：随着各地气温普遍降低，终端工矿、基建等户外用油单位开工负荷有所下降。终端资源消耗迟缓，下游企业多以消化库存为主，观望情绪浓厚。受上述情况影响，成品油运输市场成交氛围偏淡。11月4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



1194.96 点，均与上周持平。

(3) 中国进口油轮运输市场

【原油运价涨跌互现 成品油运价波动上升】

主要受伊拉克、尼日利亚及利比亚增产影响，欧佩克 9 月份原油产出创历史新高。俄罗斯虽多次表态支持限产，最近 2 个月的原油产量却连续刷新后苏联时代最高纪录。本周美国能源机构（EIA）数据显示，8 月份原油产量环比增长 5.1 万桶/日，为今年 3 月以来的首次增长。布伦特原油现货价格本周四报 46.33 美元/桶，较上周四下降 8.8%。全球原油运输市场成交增多，运价涨跌互现，综合水平向上。中国进口 VLCC 运价上升，11 月 3 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）为 981.69 点，上涨 13.0%。

超大型油轮（VLCC）：本周运输市场运价小幅下探后恢复至月中高位并横盘震荡。中东现货成交和询盘都较为活跃，11 月份波斯湾货盘预计将非常充沛，市场情绪高昂，运价或将进一步推高。西非市场货量充沛，运价同步上提。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS65.56，较上周四上涨 17.6%，5 日平均为 WS62.23，环比上涨 2.2%，等价期租租金（TCE）约 3.8 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS66.88，上涨 7.4%，5 日平均 WS65.26，上涨 1.5%，TCE 平均 4.6 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场成交增多，运价稳中有降。10 月底才恢复运营的尼日利亚石油设施本周三又遭到袭击，西非货盘在未来数月仍将波动。西非至欧美运价基本保持上周水平。一艘 13 万吨级船，西非至地中海，11 月 15 日货盘，成交运价为 WS62.5。由于成交不足，黑海至地中海运价从 WS80（TCE 约 2.0 万美元/天）降至 WS70（TCE 约 1.3 万美元/天）。波斯湾至地中海运价范围上升在 WS45 至 WS50。波斯湾至印度运价保持 WS75 至 WS80。中国进口来源包括红海、波斯湾。红海的 11 月下旬货盘已有成交。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场成交低稳，运价跌中有涨。欧洲短程航线低迷，跨地中海运价维持在 WS60 下方（TCE 约 4000 美元/天）；北海短程、波罗的海短程运价分别跌进 WS90 和 WS60，TCE 约 1.1 万美元/天和 0.9 万美元/天。加勒比海至美湾运价直线上涨，从 WS110 涨到 WS140（TCE 约 2.7 万美元/天）。波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价分别降至 WS91（TCE 约 1.2 万美元/天）和 WS88（TCE 约 1.3 万美元/天）。中国进口航线上，一艘 10 万吨船，科兹米诺 11 月中旬货盘，成交包干运费为 45 万美元，于上周持平。



国际成品油轮 (Product)：本周 MR 型船运价振动上涨，综合水平小幅提升。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 WS75、WS80 以下 (TCE 约 9200 美元/天和 6800 美元/天)；印度至日本 3.5 万吨级船运价基本稳定在 WS98 (TCE 约 4800 美元/天)。本周初，美国科洛尼尔 (Colonial Pipeline) 成品油管道公司的一条主要输油管道在阿拉巴马州发生爆炸，并立即被关闭。该管道在 9 月份已发生过类似事故。欧美航线运价剧烈振动，3.7 万吨级船欧洲至美东汽油运价 11 月 1 日单日暴涨 WS68，本周从 WS90 升至 WS116 (TCE 约 9900 美元/天)；3.8 万吨级船美湾至欧洲柴油运价从 WS60 水平升到 WS110 水平 (TCE 约 9400 美元/天)。

(4) 中国进口干散货运输市场

【海岬型船震荡上行 综合指数小幅攀升】

本周海岬型船租金、运价震荡上行，带动综合指数小幅攀升。11 月 3 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 624.44 点、576.23 点和 696.77 点，分别较上期上涨 4.9%，4.1%和 6.0%。

海岬型船市场：本周，海岬型船租金、运价震荡上行。澳洲 62%品味铁矿石价格延续上涨态势，突破 65 美元/吨。由于原材料价高，钢厂盈利面转差，全国钢厂高炉开工率继续下滑。国内主要港口进口铁矿石库存持续攀升，11 月 4 日录得 1.11 亿吨，创年内新高。入冬后，钢铁产量下降，未来铁矿石需求许会减弱。上半周，澳洲铁矿石和煤炭发货量增多，推涨市场，加之 FFA 价格暴涨，西澳至青岛航线铁矿石运价从上周五的 4.8 美元/吨涨至周初的 5.4 美元/吨。由于 FFA 炒作、油价跌破 45 美元/桶等原因，周三短暂回落至 5.0 美元/吨以下，后又回升至 5.4 美元/吨。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 5.265 美元/吨，较上期上涨 11.7%。期租市场，3 日报出 18 万载重吨船，11 月 6-9 日长江口交船，澳大利亚往返航次，成交日租金为 10500 美元。周四，中国北方至澳大利亚往返航线 TCT 日租金为 9117 美元，较上期上涨 22.4%。大西洋市场，虽然巴西出货量较少，但受太平洋市场联动作用，市场上涨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 10.783 美元/吨，南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 8.110 美元/吨，均较上期上涨 10.0%。临近年末，船东倾向长航线成交，往大西洋空放增多，预计未来大西洋市场运力竞争激烈。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场租金、运价阴跌不止。内贸煤和进口煤价格继续攀升，发改委 3 日就煤炭价格再次召开会议，但新增产能释放及钢企入冬补库需要时间等因素影响，焦煤价格短期难以大幅回调，虽然近日电厂和港口库存继续攀升，但进口势头短期内不会减弱。本周太平洋市场，澳洲煤炭货盘稳健，但美西粮食货盘较上周减少，加之三季度运粮船舶陆续回到太平洋，运力竞争加剧，租金、运费一路下跌。3 日报出 8.7 万载重吨船，11 月 6-10 日龙口交船，经东澳回中国，成交日租金为 7600 美元。另有 8.2 万载重吨船，天津即期交船，经美西回中国，成交日租金为 7000 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 6919 美元，较上期下跌 3.1%；美西至中国北方港口粮食航线运价为 16.630 美元/吨，较上期下跌 1.1%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 4.609 美元/吨，较上期下跌 3.9%。大西洋市场，美湾货盘减少，南美市场发货较稳定，受市场货盘减少和油价下跌影响，货主纷纷调低运费，大西洋市场承压。3 日报出 8.1 万载重吨船，11 月 23-27 日美湾交船，经好望角到远东，成交日租金为 11400 美元另加 34 万



美元空放补贴。周四，巴西桑托斯至中国北方港口航线粮食运价为 19.310 美元/吨，较上期微涨 0.2%；美湾到中国北方港口航线粮食运价为 30.470 美元/吨，较上期微跌 0.7%。

超灵便型船市场：超灵便型船太平洋市场，由于近期东南亚雨季以及最近几条装镍矿的船都出现含水量问题，镍矿运输较少，近期中国、韩国钢材出货也减少，虽然煤炭运输依然活跃，但受其他货种运输萎靡影响，及区域内运力过剩压力增加，导致租金、运价走低。3 日报出 5.6 万载重吨船，天津即期交船，东南亚还船，成交日租金为 5500 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 6024 美元，较上期下跌 4.9%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 5.496 美元/吨，较上期下跌 1.5%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 5.922 美元/吨，较上期下跌 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	10月31日		11月1日		11月2日		11月3日		11月4日	
BDI	857	+23	838	-19	834	-4	849	+15	855	+6
BCI	1,534	+117	1,443	-91	1,451	+8	1,544	+93	1,593	+49
BPI	905	-8	895	-10	885	-10	886	+1	885	-1
BSI	722	0	721	-1	718	-3	718	0	716	-2
BHSI	435	+2	436	+1	434	-2	434	0	433	-1



上周 BDI 指数走势



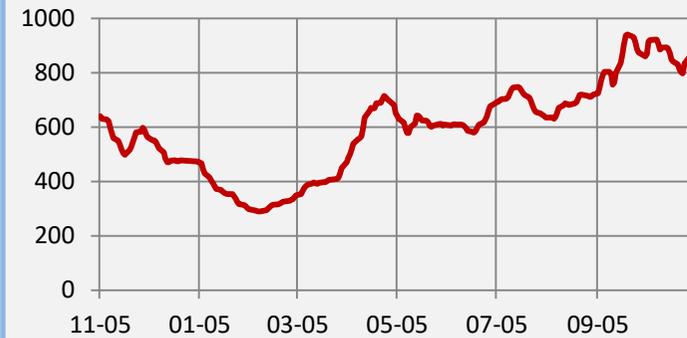
近一个月 BDI 指数走势



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 44 周	第 43 周	浮动	%
Cape (170, 000)	半年	8, 500	8, 500	0	0. 0%
	一年	8, 750	8, 750	0	0. 0%
	三年	9, 250	9, 250	0	0. 0%
Pmax (75, 000)	半年	8, 000	7, 000	1000	14. 3%
	一年	7, 250	7, 250	0	0. 0%
	三年	7, 500	7, 500	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	7, 250	7, 000	250	3. 6%
Hsize (30, 000)	半年	6, 500	6, 500	0	0. 0%
	一年	6, 750	6, 750	0	0. 0%
	三年	6, 500	6, 500	0	0. 0%

截止日期: 2016-10-28

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Agios Nikolas 2014 57902 dwt dely Hakata 05/10 Nov trip via Nopac redel Philippines approx \$7,100 daily - Norden

Anangel Explo rer 2007 171926 dwt dely Cape Passero 11/18 Nov trip via No uadhibo u redel Singapore-Japan abt 70 days \$17,000 daily - SwissMarine

Anangel Hope 2015 179445 dwt dely Flushing 06/08 Nov trip via Baltimo reredel India \$18,000 daily - Oldendorff



Anangel Odyssey 2006 171681 dwt dely Dhamra prompt trip via Brazil redel Singapore-Japan \$10,500 daily - Oldendorff

Annou G.O. 2011 87450 dwt dely Longkou 06/10 Nov trip via Australia redel China \$7,600 daily - Hyundai Glovis

Aphro dite 2011 91827 dwt dely Taichung 08/12 Nov trip via Indonesia redel Taiwan \$8,500 daily - cnr

Brasil SW 2012 82230 dwt dely Longkou 09/11 Nov trip via EC Australia redel EC India \$7,250 daily - cnr

Bulk Bolivia 2016 63000 dwt dely Setubal prompt trip redel West Africa \$11,500 daily - Bahri

Capetan Tassos 2000 75100 dwt dely EC South America 14/23 Nov trip redel Singapore-Japan \$7,900 daily + \$290,000 bb

Captain J Neo fo tisto s 20 12 79 50 1 dwt dely passing Lumut prompt trip via Indonesia redel S China/CJK \$9,850 daily - cnr

CMB Coralie 2009 53463 dwt dely El Dekheila 07/10 Nov trip via Black Sea redel Bangladesh intention grain \$10,750 daily - PGSC

Corinna 2013 81682 dwt dely US Gulf 23/27 Nov trip redel Singapore-Japan via Cape of Good Hope \$11,4 00 daily + \$34 0,000 bb - cnr

Daiwan Brave 2014 34358 dwt dely Fangcheng prompt trip via New Zealand redel China \$6,300 daily - Cargill

Doric Victory 2010 58091 dwt dely Puerto Quetzal 10/12 Nov trip redel Singapore-Japan \$9,000 daily - Western Bulk Carriers

Elbabe 2015 60438 dwt dely US Gulf prompt trip redel eastern Mediterranean approx \$15,000 daily - Centurion

Evangelia 2000 74381 dwt dely PMO prompt trip via Israel redel Singapore-Japan min 55 days \$8,350 daily - DSW

Global Majesty 2012 56052 dwt dely US Gulf 04/08 Nov trip redel Japan intention petcoke \$14,000 daily - Oldendorff

Golden Daisy 2012 81507 dwt dely Cai Lan 06/08 Nov trip via Indonesia redel Hong Kong \$7,750 daily - Cargill



Great Cheer 2009 93297 dwt dely Hibikinada 10/13 Nov trip via EC Australia redel China \$8,500 daily - Pacific Bulk

Great Triumph 2015 77835 dwt dely US Gulf 19/21 Nov trip via Cape of Good Hope redel Singapore-Japan intention grain \$11,500 daily + \$350,000 bb - cnr

HL Pioneer 2015 180000 dwt dely Kemen prompt trip via Australia redel Singapore-Japan \$9,500 daily - Pacific Bulk

Ilenao 2013 55442 dwt dely Up River prompt trip redel Baltic \$8,750 daily - Glencore

Ionic Katana 2005 82936 dwt dely Antwerp prompt trip via Baltic redel Skaw-Gibraltar \$10,250 daily - Oldendorff

Jin Ping 2002 50777 dwt dely Tianjin prompt trip redel Vietnam \$5,000 daily - Joint Fortune

Jin Zhou 2001 50209 dwt dely Luoyuan, Chinaspot trip via Indonesia redel China \$3,750 daily - cnr

KP Albatross 2010 58743 dwt dely Port Matanee prompt trip redel Skaw-Passero intention petcoke \$15,000 daily - cnr

Kypros Bravery Noble relet 2015 77078 dwt dely Kawasakispot trip via Roberts Bank redel Singapore-Japan \$9,000 daily - Polaris

London 2012 2007 8256 2 dwt dely Tianjinspot trip via No Pac redel China intention grain \$7,000 daily - cnr

Nightkiss 2015 179354 dwt dely CJK 06/08 Nov trip via Australia option Brazil redel Singapore-Japan \$10,500 daily - Hyundai Glovis

Pacific Creation 2010 180050 dwt dely passing Cape of Good Hope mid November trip via Brazil redel Singapore-Japan \$8500 daily + \$500,000 bb - K-Line

Pacific Crown 2012 56469 dwt dely Tianjin prompt trip redel Vietnam \$5,600 daily - cnr

Panafrican 2008 84690 dwt dely Haldiaspot trip via EC India redel China intention iron ore \$8,000 daily - Jaldhi

Qing Ping Shan 2015 63474 dwt dely Mobile 10/12 Nov trip via US Gulf redel Turkey \$14,250 daily - Oldendorff



Sea Diamo nd 200 7 770 9 6 dwt dely Singapore 0 3/0 7 Nov trip via Indonesia redel China \$9,100 daily - cnr

Seafighter Uniper relet 2015 181068 dwt dely Cape Passero 06/08 Nov trip via Trinidad or Brazil redel Singapore-Japan \$17,000 daily - K-Line

Silkroad 03 2016 57000 dwt dely Hong Kong prompt trip redel Singapore intention aggregate approx. \$3,800 daily - cnr

Spring Cosmos 2014 63233 dwt dely US Gulf 15/20 Nov trip via Cape of Good Hope redel SE Asia \$14,100 daily - Omega

Star Danai 2006 82574 dwt dely CJK early Nov trip via Australia redel Singapore-Japan \$7,750 daily - Ultrabulk

Star Omicron 2005 53489 dwt dely passing Gibraltar prompt trip via Spain redel West Africa \$13,000 daily - cnr

Sumiho u 20 11 74 9 4 0 dwt dely EC South America 10 /20 Nov trip redel Singapore-Japan \$8,250 daily + \$325,000 bb - Cofco Agri

Sunny Horizon 2011 56686 dwt dely Tianjin prompt trip redel SE Asia \$5,500 daily - cnr

Thor Magnhild 2006 56023 dwt dely Recalada 15/20 Nov trip redel Persian Gulf \$10,000 daily + \$100,000 bb - Western Bulk Carriers

Union Voyager 2014 82970 dwt dely Yosu prompt trip via No Pacredel Singapore-Japan \$7,500 daily - Noble

Vassos 2004 76015 dwt dely EC South America 20/30 Nov trip redel Singapore-Japan \$8,250 daily + \$325,000 bb - Omega

Vishva Preeti 2012 80205 dwt dely Haldia 07/09 Nov trip via India redel China intention iron ore \$7,000 daily - Jaldhi

Yu Hong 2013 82000 dwt dely Port Dickson, Malaysia 07/11 Nov trip via Indonesia redel S China \$8,000 daily - Raffles

Zheng Run 2013 81810 dwt dely EC South America 12/16 Nov trip via Iran redel PMO \$8,400 daily + \$340,000 bb - South Ocean

Zhi He 2012 79496 dwt dely Hong Kong spot trip via Indonesia redel China \$6,750 daily - Pacific Bulk



(2) 期租租船摘录

NBA Vermeer 2012 95708 dwt dely Wakayama 07/10 Nov 8/10 months trading redel worldwide \$7,500 daily - cnr

Sea Venus 2013 80888 dwt dely Taaen 12/14 Nov 4/7 months trading redel worldwide \$6,750 daily - cnr

4. 航运市场动态

【伊朗国航预计明年业务恢复正常】

伊朗国家航运公司（IRISL）日前表示，在伊朗受到国际制裁导致多年业务亏损之后，预计明年年中业务将恢复正常。

IRISL 主席 Mohammad Saeidi 表示，自今年 1 月伊朗与多国达成核协定之后，该国在国际市场上的制裁已取消。自那时起，许多问题已经得到解决，而伊朗的许多限制和制约也已消除。他表示，IRISL 在 2017 年中获得的最大成就将是业务正常化。

全球贸易增长放缓，以及船舶运力过剩使得集运业陷入了最糟糕的市场条件，韩进海运的破产也进一步体现了集运业下滑趋势。但制裁的解除意味着 IRISL 将有机会寻求扩大其拥有 156 艘船的船队。Saeidi 指出，该公司正在与一些造船厂和一些制造商进行谈判，希望在未来 3-4 个月内得出明确结论。

此外，Saeidi 还表示，由于韩进海运的客户目前正在接近 IRISL，为其提供韩国及中国到伊朗的运输服务，该公司交由法院接管为 IRISL 创造了“一个较为良好的市场”。他预测，明年伊朗与欧洲之间的贸易将显著增加。总的来说，IRISL 仍将面临困难的市场，但市场未来仍将前景积极。他指出，IRISL 仍面临一些挑战，一方面市场运力过剩问题仍然存在，而另一问题则是资产价格及运价持续低迷，但该公司对未来前景仍保持乐观态度。

不过，Saeidi 未透露 IRISL 是否会收购韩进海运出售的资产。他表示，赫伯罗特并购阿拉伯轮船集运业务不会增加中东市场运力压力。

目前，IRISL 正在与亚洲银行讨论融资问题，但也接受欧洲银行提供的报价。在接收制裁之前，IRISL 与欧洲银行有良好的关系，这些银行资助了 IRISL 许多项目。

来源：国际船舶网



【“绝对不会！”长荣海运董事长正面回应与阳明海运合并事】

2016 年被誉为航运界的“合并年”，从年初中远集团和中海集团的合并开始，陆续有达飞集团收购海皇集团、赫伯罗特合并阿拉伯轮船，日本三大航运公司合并集装箱业务等重磅业务重组消息。

近来有传言称台湾当局有关部门也在酝酿台湾阳明海运和长荣海运的合并。11 月 3 日下午，在上海召开的“国际海运年会 2016”论坛现场，长荣海运董事长张正镛先生独家对航运界网表示：“长荣和阳明任何一种形式的合作都绝对不会出现。”

而同在论坛现场的阳明海运董事长、长荣海运前高管谢志坚先生则对航运界网独家回应称：“困难重重！”谢志坚表示，中远与中海的合并是两家央企的重组，一拍即合；日本三家船公司说合并是三家私企的重组，同样一拍即合；但阳明海运与长荣海运，是一家政府所有企业（阳明海运 1/3 股权属于台湾当局政府），与一家家族性质私企的整合，属性不对，亦不合拍，同时两家船公司分属于两个航运联盟，所以目前不会重组。

航运界网分析到，若真有重组的消息，一定是台当局与家族企业利益博弈，并不是所谓的“一拍即合”，所以正如谢志坚先生所说的一样，困难重重。

除此之外，谢志坚还向航运界网透露，上任阳明海运之后对比老东家长荣海运，并未有太大的不同。在当前航运市场惨淡的大背景下，降低成本，让船公司活下去，过好这个航运的寒冬是谢志坚先生当前最真实的愿景。

作为台湾三大班轮公司之一的阳明海运前身是清朝轮船招商局，现总部位于基隆市；而长荣海运则由张荣发 1968 年一手创立，总部设在台北；二者都在台湾证券交易所上市。据航运咨询机构 Alphaliner 截至 11 月 3 日的的数据，长荣海运目前控制 186 艘船，991470TEU 运力，占全球市场份额 4.8%，排名世界第五；阳明海运目前控制 98 艘船、560762TEU 运力，占全球市场份额 2.7%，排名世界第九。

来源：航运界

【10 年都不到！集装箱船拆解再创新纪录】

希腊船东 Diana Containerships 送往船厂拆解的一艘巴拿马型集装箱船再次创下新纪录，这艘集装箱船的船龄不到 10 年，成为今年拆解的船龄最年轻集装箱船。

据悉，这艘 4923TEU 集装箱船“YM Los Angeles”号由今治造船光洋船厂建造，于 2006 年 12 月交付，成为目前拆解的最年轻集装箱船。



此前，德国船东 Erste RHW Schiffahrts 于 9 月中旬将一艘 4546 TEU 巴拿马型集装箱船“Viktoria Wulff”号拆解处理，该船船龄仅为 10 年。“Viktoria Wulff”号也是约 35 年以来第一次出现 10 年船龄的船被拆解。在“Viktoria Wulff”号之前，送往船厂拆解的船龄最小的集装箱船为 13 年。

此外，“YM Los Angeles”的拆解消息还创造集装箱船拆解量新纪录，使得今年以来的集装箱船拆解量高达 446000 TEU，提前 2 个月打破了 2013 年创下的 444000TEU 拆解量记录。

由于运价低迷，今年以来，巴拿马型集装箱船被集体送往船厂拆解。BIMCO 报告称，在过去 6 个月内共有 150863TEU 的巴拿马型集装箱船（3000-5999TEU）拆解，相当于自 2014 年 6 月到 2015 年 12 月这 18 个月期间内全部拆解的同型船总量。

BIMCO 称，自 2016 年 1 月巴拿马型集装箱船拆船数量突飞猛进的潜在原因可能是由于新巴拿马运河在 6 月 26 日开放运营，这将使得宽 49 米的新巴拿马型集装箱船也能通过巴拿马运河。这些新巴拿马型集装箱船预计将因此取代传统型宽 32 米的巴拿马型集装箱船。而在 2016 年集运市场环境艰难的情况下，这些传统型巴拿马型集装箱船将成为过剩运力，引发更多拆船活动。

近段时间，巴拿马型集装箱船的日租金从 2015 年 3 月的 15800 美元下降至 2016 年 7 月的 5755 美元，下降幅度为 63.5%。

来源：国际船舶网

【日本三大船企整合集运业务对行业利好】

前有韩进海运破产，后有日本三家海运业者集运业务将整并成一家公司，市场人士认为，有助缓解市场供过于求窘境，且美国航线运价维持高档，市场看好今年第四季到明年首季海运表现。

近日，同属于 THE Alliance 联盟的三家日本航运公司日本邮船、商船三井和川崎汽船决定剥离各自的集运业务，成立一家新公司。

三家集运业务合并后，集装箱船队运力将达到 140 万 TEU，船舶总数将达到 110 艘，或成为全球第六大班轮公司，市场份额达 7%，主要负责包括日本以外的码头运营在内的集装箱运输业务，每年可获得成本效益 1100 亿日元（约 10.5 亿美元）。

据联合声明内容，合资企业将于 2017 年 7 月 1 日成立，2018 年 4 月投入运营。三家公司集运业务合并后，日本邮船将持有 38% 的股份，川崎汽船和商船三井将分别持有 31% 的股份。



三家公司在声明中表示：“在市场不利条件下，要通过整合来改变产业结构。多数班轮公司正在亏损，面对同样的情况我们正努力削减成本，重组业务，但是单独完成的话还是有一定局限性。为了继续保持在全球联盟中的位置，我们必须提升业务规模。”

由于韩进海运申请破产，加上日本这三家船公司集运部分整合，航运市场人士表示，这对市场上运能供过于求的情况可发挥缓解作用，同时对这三家航运公司的营运成本和营运效率也会显著提升，客户所需的航线网络覆盖率也能顾及，对市场是好事。

市场人士指出，从8月韩进申请破产以来，运力供过于求的情形得以缓解，反映在运价上，特别是美国航线运费不断上涨，以美西航线为例，近几个月来逐步调涨，目前每箱(20尺)集装箱运费截至10月28日止已经涨到2034美元，比10月21日当周上涨117美元，正式突破2000美元大关。

市场人士说，日本集装箱运营商整合，韩进破产，台湾的长荣海运、阳明海运各有联盟准备明年4月启动，再加上航商目前正加紧赶运欧美感恩节、圣诞节和新年三大购物季所需礼品，看好第四季到明年第一季航运市场。

来源：中国船检

5. 船舶市场动态

【BIMCO 修改今年拆船情况预测】

由于干散货船队增长比之前预期的要高，航运协会 BIMCO 修改了对于今年拆船情况的预测。

相比早些时候船队增长 1.9% 以及 4000 万 dwt 送拆的预计，BIMCO 预计今年送拆数量总数为 3500 万 dwt，而对全年新船交付数量的预计仍为 5000 万 dwt。

随着今年下半年干散货收入的提高，且超过了运营成本，加上需求上升，船东已经放慢了拆船的步伐，希望能提升今年的利润。

与此同时，BIMCO 也修改了需求增长的数据，为 0.8%，而 5 月份的预测为 0.3%。2017 年全球需求预计增长 2%。

此外随着全球石油贸易的好转，石油吨里数增长率的预测也从之前的 0.1% 提升至 1.4%。

BIMCO 首席航运分析师 Peter Sand 表示：“当你面对有史以来最糟糕的市场的时候，这条路是相当难走的，这需要船东具有极强的耐力、适应力和决心。”



“基于不断增长的需求市场已经开始改善，但是船东不能依赖于此。拆船活动放缓令人担忧，这提醒我们必须做更多工作来缓解供需不平衡的状况，以求复苏。”

来源：中国船检

【造船业的寒冬还有多久？】

中国船舶工业被列为五大过剩行业之一，如今这一行业还在寻找着自己的底部，寒冬已经来了两年多，可是还没有到最冷的时候。

10月25日，浙江最大的航运企业浙江远洋倒下了，这是继海南泛洋后，第二家宣告破产的大型国有航运企业。有分析称，之前的盲目扩张运力是其破产的主要因素，这一问题在整个行业都很突出。

而伴随着航运行业不景气，其前端的船舶制造企业也纷纷深陷泥潭。

行业寒冬未见底

10月27日，工信部会同财政部、银监会等相关部委负责人，在北京召开了一次船舶工业的座谈会，来自全国的22家造船企业负责人、各省市分管负责人，商量应对寒冬的对策。包括中国船舶工业集团和中国船舶重工集团两大央企在内的大部分国有造船企业的负责人，纷纷向在座的工信部、财政部、银监会、各大银行求援，希望政府能够***政策，解决库存过大问题、产能过剩问题、资金链紧张问题。一些企业甚至请求政府和银行能够在政策和贷款方面给予更多优惠，比如贷款适当延期、降低甚至取消贷款利息等。有的企业则希望政府能够在税收方面给予一定的减免。

座谈会上，工信部副部长辛国斌透露的数字也反映了整个行业的处境。

从国际市场来看，8年前国际金融危机的爆发对世界经济贸易产生了深远影响。当前，世界经济虽然总体保持复苏态势，但仍面临增长动力不足、需求不振、国际贸易和投资持续低迷等多重风险和挑战。本轮危机对船舶工业的影响远超预期，全球造船业正面临着金融危机以来最为严峻的挑战。

今年以来，反映全球干散货航运市场整体行情的BDI指数一度跌至290点的历史最低水平。2016年1~9月，全球新船成交量同比大幅下滑74%，除豪华邮轮外，主流船型和高技术船舶市场全面遇冷；截至9月末，全球船厂手持订单较2015年底下滑21%，创金融危机后的最低水平。



企业纷纷破产重组倒闭，全球活跃船厂数量从金融危机前 900 多家减少到目前的 400 家，已经削减了一半以上。国内的造船企业也纷纷倒闭，尤其是一些比较灵活的民营企业，早已经关张。因为有着银行和政府的支持，国有企业虽然还在苦苦支撑，但也已经处于强弩之末。据中船工业集团总经理吴强介绍，他们下属的企业已经由原来的 14 家重组到目前的 7 家，而且重组还在继续。

“生存已成为全球船舶工业面临的共同难题。”辛国斌说。“中国造船业面临着较 2009 年金融危机时更为严峻的状况，行业经济运行下行压力不断加大。”

数据显示，2016 年 1~9 月，全国造船完工量 2493 万载重吨，同比下降 15.1%；截至 9 月底，手持船舶订单 1.09 亿载重吨，同比下降 18.1%；新承接船舶订单量 1852 万载重吨，同比上升 2.0%。与此同时，随着船舶市场需求持续下滑以及需求结构的变化，我国船舶工业创新能力不足、产品结构不合理、生产效率亟待提高等结构性矛盾和深层次问题进一步凸显。

作为国内造船行业的翘楚，中船工业集团也深陷寒冬之中。其总经理吴强直言，这两年，全球造船行业所遇到的困难前所未有的，是断崖式下滑。

今年以来，不仅全球造船业订单严重下滑，比去年同期减少 70%左右。更重要的是，许多已经预订的船只，交不出去。船东因为运力过剩，不惜以各种借口，拒绝接收船只。

“我们集团预订的船只，有五六十艘被船东要求延期交付，或者要求我们大幅降价。如果我们不答应，就会出现资金链断裂的风险。答应了，就损失重大。”吴强很无奈。

这样的情况几乎成了普遍现象，另一家造船央企中船重工总经理孙波最感同身受。作为一家海工装备的主要生产商，中船重工的一项主要业务是为国内油气制造钻井平台，但随着石油行业寒冬的持续，该企业生产的钻井平台已经严重过剩，一座座漂在码头。“中海油自己的钻井平台还闲置一半，哪还会再购买新的。”孙波说。

记者了解到，从去年开始，全球订单延期、撤单频发，大量船舶被推迟交付。有机构预计：今年 1~9 月全球实际按期交付率不足 60%。交船难导致船厂大量资金被占用，对船厂现金流及生产资源带来极大压力。

盲目投资引恶果

但中国船舶工业行业协会会长郭大成在接受本报记者采访时坦言，整个造船行业的寒冬，自然有国际金融危机的影响，但企业尤其是国企更应该从自身查



找原因。

“造船行业一般采用预订模式，有了订单，企业才可以根据订单进行生产。这与钢铁煤炭不同，本不应该出现产能过剩的情况，但现实中出现了，而且产能过剩在 30%以上，值得总结教训。”郭大成提醒说。

在他看来，企业对于市场形势的研判和分析应该加强，要提高防范风险意识和采取预防措施，这非常重要，“尤其是国企，需要对自己的决策负责”。

正是因为对市场形势研判不足，几年前，许多企业看到市场火爆，不惜加大投入，扩充产能，再加上投机商和银行的推波助澜，致使整个行业产能过剩率高达 30%以上。

“有的企业，看着市场形势好，船东付出 1%的订金，他就敢投入生产；有的企业为了击垮对手，凭借着自己的资金和政策优势，不惜亏本降价，目的不是做强自己，而是击垮竞争对手；一旦遇到”寒冬“，他们又开始向国家、向银行要政策、要优惠、要资金，像个长不大的孩子。”郭大成说。

一位业内人士称，这轮寒冬过后，船舶行业的国企必须从体制机制方面进行改革，努力向民营企业学习如何管理、如何决策。据郭大成介绍，在民营造船企业中，很少出现这种产能严重过剩的现象。

作为国内造船工业大省，山东省国防科学技术工业办公室主任王超英也持有相似的观点：在整个行业的产能过剩中，国企占了大部分，民营企业几乎不存在这样的问题。

“之所以如此，很大程度上是一些国企盲目铺摊子、上项目、搞基地，最后不可收拾。”王超英说。

他讲了这样一个真实例子，一家国有造船企业，投入了 50 多亿元，连续 6 年没有盈利，6 年中，最大产值时还不足 10 亿元。“这种企业的产能还要它干什么？”王超英反问。

国内一家民营企业的负责人告诉记者，在对市场研判时，他们非常慎重，不会轻易扩充产能，“我们很少有依靠和支持，必须对自己负责”。

曙光何时能出现？

产能严重过剩、产品大量堆积，这种局面已经出现，形势还会不会更糟？



孙波打了一个非常形象的比喻，如果说现在是行业的寒冬，企业不仅没有了棉袄，如今就连背心裤衩也没了。明年订单还将继续下滑，将更冷，行业将遭遇更残酷的考验和打击。

目前工信部正在多方调研，拟采取措施，准备先救助那些比较优质的企业，帮助他们度过这个寒冬。但至于采取什么措施，还无法给出明确的答案。

但是在一些乐观人士看来，中国的造船工业，也并非没有机会。尤其与船舶工业强国日韩相比，并非一无是处。比如，截至 9 月底，日本和韩国活跃船厂数量占比分别为 18% 和 22%，我国活跃船厂占比 25%，略高于日韩。

另外，我们在降本增效方面还有较大的提升空间。初步测算，如果我国造船效率水平每提升一个百分点，全行业将可节约人工成本 2 亿~3 亿元。据吴强介绍，我国船舶制造行业的效率仅为日韩的三分之一左右。

从政府支持的角度来看，高端船舶和海工装备均为《中国制造 2025》重点支持项目，定会得到政府更多的支持和帮助。

在辛国斌看来，历次危机都会诞生新的机会，危机也是后起国家得到弯道超车的最好机会，日本船舶工业超越欧洲，韩国超越日本都是在金融危机时做到的，如今中国也完全有可能利用这一机会实现超越。

“做强我国的造船工业固然重要，但目前首要解决的问题是怎么消化产量，这决定企业能否生存下来。”郭大成说。

来源：中工网

【散货船市场从“灾难”转为“悲观”】

尽管散运市场从“灾难性”转为“悲观”，市场在需求上有改善的迹象，但是在运力供应上仍然很糟糕。

国际航运协会 BIMCO 近日表示，由于船东在拆解上有所降温，运力供应方面的情况比 2016 年早期预估的更为糟糕。而需求强劲增长是散运市场改善的唯一原因。不过，市场供需平衡有所改善，预计在 2019 年的运费能够达到盈利水平，但需要船东持续一系列极为艰难的措施。

BIMCO 首席航运分析师 Peter Sand 表示，散运市场仍旧处于一个可怕的状态。尽管 BDI 在 2016 年 2 月创下历史新低后，目前已经大幅改善，但是货运市场仍处于亏损状态。尽管散运市场从“灾难性”转为“悲观”，但是仍然需要船东采取更加果断的行动。



2016年前5月，船东拆解了大量老龄船舶，限制新造船交付量，从而使散运市场出现改善。从1月到5月，400万载重吨的运力增长，意味着船队运力净增为0.5%。因此，BIMCO预测今年年的船队运力净增1000万载重吨，即新船交付量为5000万载重吨，拆解运力达4000万载重吨。

截至10月初，如果按照原先设计的船队净运力增长，散运市场在供给方面并没有达标。这是由于船东停止了因运力过剩的拆船活动，而新船交付量维持不变的速度。散货船船队运力净增长已经超过2016年初设定的1.75%。

今年前9月，新船交付量高达3880万载重吨，而老龄船舶拆解量为2520万载重吨。BIMCO预计，2016年的新船交付量仍旧为5000万载重吨，而拆解量从年初预测的4000万载重吨修正为3500万载重吨。

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	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	282.00	0		290.00	0		0.00			0.00	
Panama	260.00	0		n/a			n/a			515.00	0
Shanghai	295.00	-3	↓	352.00	-3	↓	0.00			0.00	
Singapore	269.00	5	↑	283.00	10	↑	423.00	-5	↓	433.00	-5
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0
Tokyo	303.00	-2	↓	308.00	-7	↓	0.00			540.00	-10

来源：Bunker Ports News Worldwide

截止日期：

2016-11-04



◆ 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 44 周	第 43 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	8,500	8,500	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,500	5,500	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,500	4,500	0	0.0%	
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
3	TAK	157,000	Samsung, S. Korea	2018	Nordic American Tankers	5,670	
6+6	TAK	115,000	Dalian Shipbuilding, China	2018	Maersk Tankers - Danish	4,200	BOD approval2
2+2	TAK	113,000	New Times, China	2018	Bihar International - Saudi Arabian	4,100	
2+2	TAK	55,000	New Times, China	2018	Bihar International - Saudi Arabian	3,500	
4+2	TAK	50,000	Wuchang SB Group, China	2018	Gulf Navigation Holdings - Emirati	Undisclosed	under discussion - no contract yet



4	TAK	16,300	AVIC Dingheng, China	2018-2019	Gothia Tanker Alliance - Swedish	Undisclosed	dual fuel, ice classed 1A
16	CV	1,000	Chuandong CSIC, China	-	Shenzhen Energy - Chinese	Undisclosed	for local trade in Yangtze river

◆ 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
VINAYAK	BC	58,089		2009	China	1,200	Undisclosed	auction in June for just \$9.8 mill
BAVANG	BC	82,000		2016	China	1,920	Chellaram Shipping - Hong Kong	BWTS fitted, previous sale to Greeks failed at same level beginning of Octobe
RAINBOW LUCKY	BC	33,478		2010	China	900	Greek	en bloc *
RAINBOW HARMONY	BC	35,106		2009	China	900	Greek	
LUYANG EAGLE	BC	73,852		1999	Japan	350	Chinese	geared panamax, price translates to about \$327/Ldt
STELLAR PACIFIC	BC	16,730		2007	Japan	600	Undisclosed	
HO XIN	BC	24,823		2007	Japan	470	Undisclosed	
ALIA R	BC	28,395		1997	Japan	270	Chinese	
MARATHA PREMIER	BC	34,900		2006	Japan	1,650	Celsius Shipping - Danish	
STAR CAPELLA	BC	45,601		2001	Japan	475	Undisclosed	
CS BRAVE	BC	56,942		2010	China	700	Undisclosed	
CS DAISY	BC	56,971		2010	China	750	Undisclosed	
CS CHAMP	BC	56,971		2010	China	700	Undisclosed	
ZHEJIANG ZJB-305	BC	63,500		2016	China	1,820	Undisclosed	
GENCO LEADER	BC	73,941		1999	Japan	350	Chinese	
PAN UNO	BC	75,955		2001	Japan	460	Chinese	
GRAN TRADER	BC	180,000		2012	S. Korea	2,300	Capital - Greek	

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
NINGPO	CV	22,900	1,730	1997	Poland	260	Orient Express Lines - Singaporean	



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
HHL AMAZON	GC/MPP	12,662	665	2009	China	830	Dutch	en bloc
HHL NILE	GC/MPP	12,678	665	2009	China	830	Dutch	

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
COMPASS	TAK	72,768		2006	China	Undisclosed	Undisclosed	* 7 years BB
COMPASSION	TAK	72,782		2006	China	Undisclosed	Undisclosed	* 7 years BB
MADISON ORCA	TAK	319,869		2010	S. Korea	Undisclosed	Euronav - Belgian	converted by VLOC
YAMUNA SPIRIT	TAK	159,435		2002	S. Korea	1,750	Greek	en bloc each **
GANGES SPIRIT	TAK	159,435		2002	S. Korea	1,750	Greek	
MORNING GLORY VIII	TAK	99,990		2002	Japan	1,300	Undisclosed	
SIENA	TAK	105,238		2002	S. Korea	1,500	U. A. E	
STENA SUPREME	TAK/CRU	158,700		2012	S. Korea	Undisclosed	Undisclosed	12 years TC back
LADY MARTINE	TAK/LPG	3,183		1998	Japan	300	Undisclosed	
BOTAFOGO GAS	TAK/LPG	6,519		2009	Japan	1,250	Parsan Energi - Turkish	
ANTARCTICGAS	TAK/LPG	16,259		1991	Germany	Undisclosed	Undisclosed	

◆ 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
HIJAU SEMANGAT	CV	10,813	3,926	1997	Germany	270	

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
BEI LUN HAI	BC	65,000		1990		undisclosed	

印度							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造国	价格(美元)/轻吨	备注
APL IOLITE	CV	62,693	23,643	1997	Japan	undisclosed	



DS REPUBLIC	CV	80,596	27,155	2001	S. Korea	undisclosed
MUSTAFA BEY	GC	6,300	1,817	1976	Japan	undisclosed

其它							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造国	价格(美元)/轻吨	备注
RT AEGIR	CV	34,015	10,462	1997	Germany	315	
JPO CANOPUS	CV	52,786	16,900	2005	S. Korea	302	as is Singapore
BOX QUEEN	CV	58,281	21,510	2006	Poland	300	as is Hong Kong
CONTI MADRID	CV	67,979	24,205	2003		308	as is AG

◆最新航运公告

【菲律宾潮湿的镍矿】

继协会 10 月 7 日行业新闻版块报道的有关在菲律宾苏里高装运镍矿的潜在风险之后，据悉有大量潮湿的镍矿货物等待装运。

请关注当前情势：

根据《国际海运固体散货规则》的规定，大量货物不能装运

如检验师拒绝往驳船上装货，托运人向其严重施压

通过对一些货物的独立分析发现，这些货物的水分含量高于托运人声明的含量

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
2016-11-04	675.14	749.44	6.553	87.056	841.93	61.841	941.15	199.11	16924.0
2016-11-03	674.91	749.09	6.528	87.028	830.63	61.864	940.61	199.4	16967.0
2016-11-02	675.62	747.13	6.4941	87.113	827.03	61.818	936.54	201.37	16933.0
2016-11-01	677.34	742.8	6.462	87.343	828.53	61.731	935.64	198.96	16886.0
2016-10-31	676.41	742.94	6.4631	87.225	825.01	61.885	931.49	203.82	16938.0
2016-10-28	678.58	739.58	6.4518	87.506	825.95	61.551	924.09	204.09	16879.0
2016-10-27	677.36	738.76	6.4751	87.326	828.68	61.512	928.07	204.98	16787.0
2016-10-26	677.05	737.07	6.5026	87.289	824.72	61.151	918.78	203.26	16699.0
2016-10-25	677.44	736.4	6.4922	87.33	827.96	61.45	918.16	205.49	16750.0
2016-10-24	676.9	736.04	6.5137	87.253	826.9	61.658	922.71	205.82	16775.0

(2) LIBOR 数据:

时间	货币	隔夜	1周	1月	2月	3月	6月	12月
2016-11-03	美元	0.43678	0.4595	0.53256	0.66644	0.88094	1.24711	1.56011
2016-11-02	美元	0.43733	0.46033	0.532	0.66556	0.87567	1.24822	1.56511
2016-11-01	美元	0.43456	0.45867	0.53044	0.66833	0.88094	1.25656	1.57567
2016-10-31	美元	0.43344	0.45978	0.53378	0.67111	0.88428	1.256	1.57511
2016-10-28	美元	0.43544	0.45978	0.53267	0.67222	0.88594	1.25822	1.58233
2016-10-27	美元	0.43489	0.457	0.53433	0.67278	0.88733	1.25878	1.58233
2016-10-26	美元	0.43433	0.45589	0.53478	0.67	0.89039	1.261	1.57956
2016-10-25	美元	0.43433	0.45478	0.53589	0.66944	0.88567	1.26044	1.57844