



# 全一海运市场周报

2016.01 - 第1期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. 中国海运市场评述(2016.01.04 - 01.08)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【节后货量总体平稳 多数航线涨后回调】

本周，市场运输需求总体平稳，但因市场运力过剩格局未改，运价仍面临较大回调压力，多数航线订舱运价现回落。1月8日，反映总体市场的上海航运交易所发布的中国出口集装箱综合运价指数为734.95点，较上期微升1.6%；反映即期市场的上海出口集装箱运价指数为745.91点，较上期下跌10.9%。

**欧洲航线：**欧元区经济总体保持恢复态势，但各项经济指标仍时有反复，受此影响，运输需求增长势头不足。虽然在航商运力控制措施帮助下，上海港船舶平均舱位利用率得以维持在90%~95%之间，但运力过剩格局未改。欧洲航线因运力基数较大，需求缺口显著，为保证市场份额，多数航商以较大力度主动下调市场报价；地中海航线总体供需略好于欧洲，但涨后运价同样未能企稳，即期市场订舱价格承压回调。1月8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）分别为932美元/TEU、1022美元/TEU，较上期分别下跌24.4%、18.7%。

**美国航线：**北美航线，据最新发布数据显示，上年12月美国私营部门新增就业岗位数量达25.7万个，大幅高于19.8万的预期值，并创下该指标一年来新高。持续的就业改善状况有助于提升消费者信心，带动运输需求平稳上升。本周，美西、美东航线船舶平均舱位利用率均保持在95%以上高位，并有部分班次满载出运。鉴于运输需求较为旺盛，涨后运价基本企稳，仅部分航商对提涨运价进行了小幅回调。1月8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1498美元/FEU、2542美元/FEU，分别较上期下跌1.3%、0.5%。

**澳新航线：**运输需求现小幅回升，并有部分班次满载出运，市场舱位时有紧张。由于货量表现超出预期，多数航商补涨运价，推动运价继续上升。1月8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743美元/TEU，较上期上涨18.9%。

**波斯湾航线：**货量水平未能延续节前表现，同时市场运力收缩力度不足，致供需关系略有下降，船舶平均舱位利用率跌至85%左右。市场运价企稳乏力。1月8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462美元/TEU，较上期下跌20.3%。

**南美航线：**总体需求依旧疲软，运力过剩情况较为严重，船舶平均舱位利用率徘徊在八成左右。为争抢货源，多数航商大幅回调运价。1月8日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为278美元/TEU，较上期下跌27.0%。



**日本航线：**本周货量小幅回升，上海港船舶平均舱位利用率回升至六成以上，市场运价略有波动。1月8日，中国出口至日本航线运价指数为619.87点，与上期基本持平。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【船货市场弱势平衡 综合指数波动下跌】

1月8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856.91点，较上周下跌4.6%。其中煤炭、金属矿石、粮食运价指数均有不同程度下跌，成品油运价指数上涨，原油运价指数继续维稳。

元旦过后，距离春节长假愈来愈近，纵观电厂历史数据，元旦过后至春节前期，六大电日耗煤量将维持低位，并于春节期间迎来传统低谷，在此阶段，电厂不急于拉运煤炭，对北方港口存煤保持刚性采购。今年，因煤电谈判启动较晚，煤企和电厂之间相互博弈。一方面，发煤企业提前停产放假，减少发运量，导致市场供应量减少。加之北方港口存煤较低，部分煤种资源紧张，造成到达秦皇岛、京唐、曹妃甸、黄骅等港口的拉煤船舶急剧减少。另一方面，受用煤淡季因素影响，电厂日耗较上月底已经出现一定程度回落，电厂存煤保持稳定。截止目前，上海、宁波、广州等地接卸港存煤均较前期有所增加。运输市场船货弱势平衡，运价波动下行。

**煤炭运输市场：**1月8日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收844.95点，较上周四下跌6.5%。本周煤炭运输市场呈先抑后扬走势，周四，因市场传言大型煤企即将在月中上调煤价，引发市场一轮租船热潮，运价小幅上调。1月8日，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18.6元/吨，较上周四下跌3.5元/吨；秦皇岛-宁波（1.5-2万dwt）航线运价为24.7元/吨，较上周四下跌2.6元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为25.5元/吨，较上周四下跌3.5元/吨。华南航线本周市场成交较为冷清，1月8日，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为22.2元/吨，较上周四下跌3.5元/吨。

**金属矿石运输市场：**近期受雾霾影响，部分钢厂安排检修，减产预期较强。下游对建材按需采购，市场货源较少，商家多观望为主，整体需求较差，成交无放量。受此影响，金属矿石需求依旧较为低迷，运输价格波动下行。1月8日，沿海金属矿石货种运价指数报收833.43点，较上周四下跌4.0%。

**粮食运输市场：**本周北方港口玉米价格先稳后弱，产区农民卖粮过年，港口上量增加，贸易商谨慎收粮。同时，下游港口因近期华北玉米价格优势明显，压制东北玉米出货速度，需求量进一步萎缩。船东低价揽货，运价进一步下跌。1月8日，沿海粮食货种运价指数报收606.92点，较上周四下跌2.7%。



**油品运输市场：**低迷的原油市场以及跌价预期使得国内成品油业者均看跌后市，终端需求基本保持淡稳态势，贸易商也比较谨慎，基本都按需进购来保持低库存运转。近日，有个别地区受炼厂检修、资源紧张影响，小幅上调了汽柴油成交价格，成品油运输价格也出现小幅提升。1月8日，上海航运交易所发布的成品油货种运价指数为1246.17点，较上周四上涨1.4%。

### (3) 中国进口油轮运输市场

#### 【原油运价略有回落 成品油运价小幅波动】

上周末欧佩克成员国沙特与伊朗断交，两国关系恶化震动国际油市，本周一早盘伦敦油价一度高涨。然而，美国库欣原油库存量增至创纪录高位，美国制造业指数也创六年半新低，油价迅速返回跌势，美国原油期货价本周跌幅高达9.3%，周四逼近33美元/桶。布伦特原油现货价格周四报34.52美元/桶，较上周四下跌6.1%。全球原油即期运输市场运价波动回调，中国主要进口航线运价小幅下降。1月7日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）为1590.93点，较上周四下降6.7%。

**超大型油轮（VLCC）：**运输市场成交平稳，等价期租租金（TCE）较上周略有下降。油价持续下跌令市场观望情绪较重，租家等待“抄底”，运价波动下行。中东湾一月份货盘基本完成，二月份货盘尚未进入，船多货少，运价总体走弱。西非成交量较为稳定，受苏伊士船型活跃带动，运价高位波动。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波26.5万吨级船运价（CT1）报WS109.42，5日平均为WS107.95，TCE平均10.0万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价（CT2）报WS104.05，平均WS99.81，TCE平均9.8万美元/天。2016年的《世界油轮运价指数费率本》基准费率比上年水平大幅下调，以CT2航线为例，幅度达到28.1%，今年WS指数因此出现较大幅度“上浮”。

**苏伊士型油轮（Suezmax）：**运输市场货盘平稳，运价有升有降。欧洲、地中海进口货盘节后重返市场，成交趋于活跃，西非至欧洲地中海运价略有提高，本周在WS110至WS115（TCE约4.8万美元/天）之间；黑海至地中海运价升至WS140（TCE约6.6万美元/天）。该航线一艘14万吨级船，1月24日货盘，成交运价为WS132。西非至印度航线运价则略有下降。两艘13万吨级船，西非至印度的包干运费分别为285万美元和303万美元。波斯湾东行航线运价从WS115降至WS90水平。两艘13.5万吨级船，波斯湾至印度，1月24日货盘，成交运价WS94.5。

**阿芙拉型油轮（Aframax）：**运输市场冷清，欧美航线运价下降、亚洲航线运价平稳。跨地中海运价从WS140降至WS110（TCE约2.8万美元/天）。一艘8万吨级船，地中海至葡萄牙，1月12日货盘，成交运价为WS110。北海、波罗的海短程运价分别为WS115和WS95，TCE约3.5万美元/天。加勒比海短



程航线运价降至 WS115 (TCE 约 2.3 万美元/天)。亚洲出发航线运价保持上月底水平。中国进口来源分散在科兹米诺、印度和越南, 运价 10 万吨级船, 科兹米诺至中国, 1 月上旬货盘的成交包干运费为 78 万美元。

此外, 国际成品油轮 (Product) 运输市场交易冷清, 运价小幅波动。LR 型船行情小幅上调, 波斯湾至日本 7.5 万吨级船石脑油运价在 WS139 至 WS149 (TCE 约 3.3 万美元/天); 波斯湾至日本 5.5 万吨级船运价为 WS140 水平 (TCE 约 2.3 万美元/天)。MR 型船运价小幅下降, 印度至日本 3.5 万吨级船石脑油运价为 WS110 至 WS130 (TCE 下降在 0.9 万至 1.2 万美元/天)。欧美航线尚未从假日中恢复, 3.8 万吨级船美湾至欧洲柴油运价从 WS130 跌至 WS105 (TCE 约 1.1 万美元/天), 3.7 万吨级船欧洲至美东汽油运价盘整在 WS140 至 WS160 (TCE 约 2.0 万美元/天)。

#### (4) 中国进口干散货运输市场

##### 【汇率油价双双重挫 运价指数再创新低】

2016 年年初, 人民币汇率大幅走贬, 新加坡 380CST 燃油价格暴跌至 160 美元/吨附近, 国际干散货运输市场成交冷清, 市场运价低位探底, BDI 指数深跌至 445 点的历史新低。中国进口干散货运输市场走势疲弱, 部分航线运价跌至指数发布以来的新低, 综合指数和运价指数再度刷新最低记录。1 月 7 日, 上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数 (CDFI) 为 334.93, 较上周 (12 月 31 日, 下同) 下跌 1.1%; 运价指数为 379.59 点, 下跌 0.7%; 租金指数为 267.93 点, 下跌 1.9%。

**海岬型船市场:** 本周海岬型船市场运价先扬后抑。中国北方至澳大利亚往返航线航次周租成交稀少, 日租金低位运行于 3000 美元下方。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日租金为 2898 美元, 较上周上涨 5.6%。年初, 人民币加速贬值, 市场对中国经济增速的担忧情绪升温, 国际干散货运输市场进入传统的淡季, 国内钢厂去过剩产能提速, 沿海主要港口铁矿石库存逼近亿吨大关, 海岬型船运价探底运行。上半周, 大西洋市场成交极其匮乏, 但受太平洋市场走势向上支撑, 运价稳中有升。下半周, 成交虽陆续放出, 但受油价大跌影响, 运价走软并探底。周末成交记录显示, 南非萨尔达尼亚至青岛航线, 受载期为 1 月 24-30 日, 成交价为 4.50 美元/吨; 巴西图巴朗至青岛航线, 受载期为 1 月中旬, 成交价为 6.25 美元/吨。周四, 上海航运交易所发布的巴西图巴朗至青岛航线运价为 6.405 美元/吨, 较上周下跌 4.2%。南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 4.586 美元/吨, 较上周下跌 1.0%, 两条航线运价纷纷刷新指数发布以来的新低。太平洋市场, 节后澳大利亚至中国的铁矿石航线船东要价坚决, 成交价有所抬升, 集中在 3.2-3.3 美元/吨区间。周末, 运价走跌, 1 月下旬受载期, 澳大利亚黑德兰至青岛航线成交价跌至 3.1 美元/吨。

**巴拿马型船市场:** 巴拿马型船市场运价继续下探。人民币贬值将提高进口煤采购成本, 降低煤炭进口商的采购意愿, 市场上印尼、澳洲至中国和印度的煤炭船运成交均不多, 大西洋至远东地区的粮食成交也不如预期, 巴拿马型船运价继续单边下行。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 2749 美元, 较上周下跌 5.0%。印尼萨马林达至中国广州航线运价为 2.735 美元/吨, 较上周下跌 1.9%。粮食方面, 美湾粮食货盘有限, 运



价转跌，美湾至中国北方港口粮食运价跌至 24 美元/吨之下。市场有不少运力空放南美，期待南美大豆货盘上市。周四，美湾至中国北方港口粮食航线运价为 23.982 美元/吨，较上周下跌 0.9%；美西塔科马至中国北方港口粮食航线运价为 12.718 美元/吨，较上周下跌 1.0%。

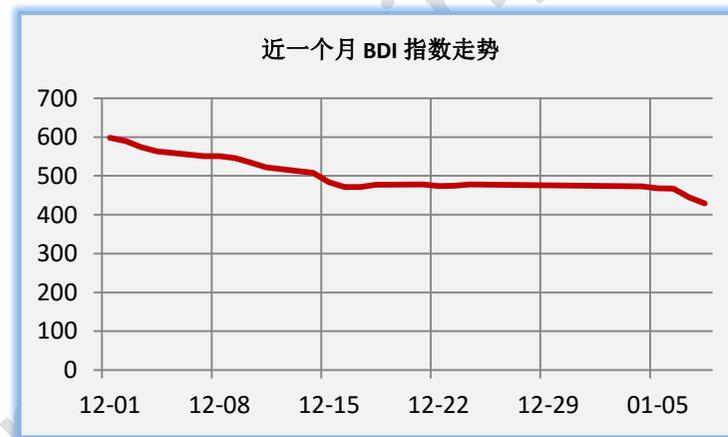
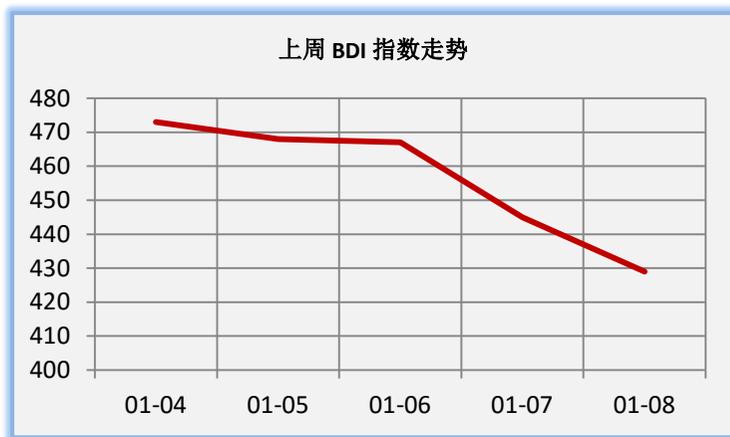
超灵便型船市场：本周超灵便型船市场运价下跌。市场有部分美湾至远东地区粮食船运成交，太平洋地区成交不多，运力明显过剩。周四，中国南方至印尼往返航线超灵便型船 TCT 日租金为 2990 美元，较上周下跌 6.4%。印尼塔巴尼奥至中国广州煤炭航线运价为 3.680 美元/吨，较上周下跌 4.3%。菲律宾苏里高至中国日照镍矿航线运价为 5.142 美元/吨，较上周下跌 2.5%。

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 | 1月4日 |    | 1月5日 |     | 1月6日 |    | 1月7日 |     | 1月8日 |     |
|--------|------|----|------|-----|------|----|------|-----|------|-----|
| BDI    | 473  | -5 | 468  | -5  | 467  | -1 | 445  | -22 | 429  | -16 |
| BCI    | 472  | +2 | 462  | -10 | 467  | +5 | 399  | -68 | 343  | -56 |
| BPI    | 464  | +2 | 466  | +2  | 464  | -2 | 450  | -14 | 434  | -16 |
| BSI    | 449  | -1 | 445  | -4  | 442  | -3 | 436  | -6  | 430  | -6  |
| BHSI   | 267  | -3 | 266  | -1  | 263  | -3 | 259  | -4  | 256  | -3  |





### 3. 租船信息摘录

#### (1) 航次租船摘录

Aby Diva 2007 76596 dwt dely aps Santa Marta 21/27 Jan trip redel Gijon intention coal \$8,000 daily - Norden

ADS Galtiesund 2007 75395 dwt dely aps NoPac 17/24 Jan trip redel Singapore-Japan \$4,000 daily + \$100,000 bb - Intergis

Agios Sostis 2009 75650 dwt dely aps NoPac 20/30 Jan trip redel Singapore-Japan intention petcoke \$4,000 daily + \$120,000 bb - Norden

Astra2004 48821 dwt dely US Gulf prompt trip redel India intention petcoke \$11,000 daily - Golden Ocean - #recent#

Bottiglieri Challenger 2010 93352 dwt dely aps EC South America 01/05 Feb trip redel Southeast Asia \$7,350 daily + \$235,000 bb - CJ International

BTG Denali 2015 80800 dwt dely aps Recalada 15/25 Jan trip redel Spain \$6,500 daily - Windrose

BTG Rainier2015 80800 dwt dely aps Tubarao 10/20 Jan trip redel Continent intention grains \$6,500 daily - Cargill

Caly Manx 2009 58470 dwt dely Houston prompt trip redel Djibouti \$7,250 daily+ \$225,000 redely bonus - Brobulk

Cetus Star 2004 33773 dwt dely Singapore prompt trip via Australia redel Singapore-Japan \$4,000 daily - cnr

Cheshire 2012 56598 dwt dely aps Japan prompt trip redel PG intention slag \$3,500 daily - cnr

Columba 2013 56530 dwt dely EC South America prompt trip redel Singapore-Japan \$7,350 daily + \$75,000 bb - Hyundai Glovis

E.R. Boston 2010 179436 dwt dely CJK prompt trip via West Australia redel China \$3,000 daily - Cargill

Eleni D 2010 58429 dwt dely Recalada prompt trip redel Pakistan \$8,000 + \$90,000 bb - SKorean charterer



Feliz 2009 57461 dwt dely East Kalimantan prompt trip redel Thailand \$3,750 daily - Klaveness

Fu Quan Shan2013 57000 dwt dely US Gulf prompt trip redel Continent \$5,900 daily - XO Shipping

Ikan Kedewas 2006 88266 dwt dely South Korea spot trip via Australia redel Singapore-Japan \$3,000 daily - cnr

Iris II Cargill relet 2004 75798 dwt dely US Gulf 26/30 Jan trip redel Singapore-Japan \$10,000 daily + \$150,000 bb - Sinoriches

Jin Lang 2010 93280 dwt dely Dangjin spot trip via Weipa redel China \$2,250 daily - Rio Tinto

Kastelli Wave 2011 87340 dwt dely aps Hay Point mid Jan trip redel China \$3,900 daily + \$90,000 bb - EdF

Koutalianos 2007 92710 dwt dely Recalada 17/20 Jan trip redel Continent approx \$7,200 daily - Louis Dreyfus

KSL Seattle 2014 181015 dwt dely Cape Passero prompt trip via Drummond redel Iskenderun approx \$6750 daily - K-Line

Neptune Pioneer 2007 55921 dwt dely aps Indonesia prompt trip via Indonesia redel WC India \$5,250 daily - Everbright

Ningbo Innovation 2001 75413 dwt dely aps Hay Point 11/16 Jan trip redel EC India \$3,250 daily + \$105,000 bb - Bostomar

Panoceanis 2007 53562 dwt dely Turkey prompt trip redel West Africa \$4,000 daily - ED&F Man Shipping

Port Macau 2008 58740 dwt dely US Gulf prompt trip redel Japan \$10,500 daily - Cargill

Prabhu Parvati 2003 56060 dwt dely Campha prompt trip via Indonesia redel India \$3,000 daily - cnr

Proteas 2010 92500 dwt dely Immingham spot trip via Murmansk redel UKC \$4,000 daily - EdF

Santa Paula Bunge relet 2009 77171 dwt dely Gibraltar 12/15 Jan trip via US Gulf & Panama redel Singapore-Japan \$6,800 daily - Beibu Holdings



Sea Moon 2009 57012 dwt dely Amazon prompt trip redel West Mediterranean \$6,000 daily - Bunge

Sealuck 11 2004 55452 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel EC India \$4,300 daily - cnr

Shao Shan 7 2013 75409 dwt dely Huangpu 12/14 Jan trip via West Australia redel Singapore-Japan \$3,000 daily - cnr

Star Georgia 2006 82295 dwt dely aps EC South America 15/20 Jan trip redel Singapore-Japan intention grains \$7,100 daily + \$210,000 bb - Hudson

Stargate 2011 28221 dwt dely Singapore prompt trip via Australia redel Singapore-Japan approx \$3,750 daily - J Lauritzen

Sunny Putney 2013 74940 dwt dely Amsterdam 12/13 Jan trip via Puerto Drummond redel Skaw-Cape Passero \$4,000 daily - NS United

Tenmyo Maru 2008 58470 dwt dely EC Mexico prompt trip redel India intention petcoke \$11,500 daily - XO Shipping

Tinos 2011 81391 dwt dely psg Taichung prompt trip via Australia redel Singapore-Japan intention grain \$3,300 daily - Oldendorff

TTM Phoenix 2010 55947 dwt dely US Gulf prompt trip redel Morocco \$9,500 daily - Thalamar

Union Mariner 2013 81964 dwt dely aps NoPac 25/30 Jan trip redel Singapore-Japan approx \$4,000 daily + \$120,000 bb - Raffles

## (2) 期租租船摘录

ABY Scarlett 2014 175858 dwt dely Huanghua 06/10 Jan 6/8 months trading redel worldwide \$4,500 daily - Phaethon

Beatrice 2009 55700 dwt dely US Gulf mid Jan about 11/13 months trading \$6,250 daily - Cargill

Cymbeline 2001 73081 dwt dely Qinhuangdao spot in direct continuation 4/7 months trading redel worldwide \$5,250 daily - Norden

Excel 2011 176419 dwt dely China 25/30 Jan 11/13 months trading redel worldwide rate basis BCI timecharter average - Bilgent



#### 4. 航运市场动态

##### 【2015 年度十大国际航运新闻】

航运界网统计了 2015 年发布的全部国际新闻，根据曝光量和传播率，结合专家意见与编辑投票，评估新闻事件对航运业的影响与现实意义，遴选出十大国际航运新闻。

##### 一. 2M 联盟开始运作 集装箱船越造越大

1 月 10 日，“美科马士基”号驶离大连港，标志着全球最大的集装箱班轮公司联盟——2M 联盟正式启动运营。2M 联盟由马士基航运和地中海航运组建。同时，全球集装箱大船趋势愈加明显，马士基航运、中远集运等公司纷纷建造新一批超大型集装箱船。全球最大集装箱船载箱量将突破 20000TEU。

##### 二. 赫伯罗特完成与南美轮船合并 成功 IPO

4 月 15 日，赫伯罗特与南美轮船签署约束性协议，合并组建全球第四大集装箱班轮公司。10 月，赫伯罗特在德国首次公开募股（IPO）上市。

##### 三. 韩国 Harim 集团收购泛洋海运

6 月中旬，韩国最大的水产公司 Harim 集团以 1 万亿韩元价格收购韩国泛洋海运。随后，泛洋海运宣布完成重组，退出破产保护。

##### 四. 林基泽当选国际海事组织秘书长

6 月 29 日起召开的国际海事组织第 114 届委员会会议上，韩国釜山港务局局长林基泽（Ki-tack Lim）在 6 名候选人中拔得头筹，当选为新一任国际海事组织秘书长，任期 4 年，自 2016 年 1 月 1 日起生效。

##### 五. 伊朗核问题协议签订 逐步重返航运市场

7 月 16 日，伊朗核问题六国（美国、英国、法国、俄罗斯、中国和德国）与伊朗达成了历史性的全面解决伊朗核问题的协议，西方开始解除对伊朗的经济制裁，伊朗逐步重返国际航运市场。同时，国际原油价格出现大幅下跌。



#### 六. 新苏伊士运河开通

8月6日，新扩建的苏伊士运河正式通航。埃及总统塞西主持了开通仪式。

#### 七. 土产格式定期租船合同“NYPE 2015”问世

10月16日，BIMCO宣布，该组织携手版权人美国船舶经纪人与代理人协会（ASBA）与新加坡海事基金会（SMF），历经3年缜密的商议后，共同发布纽约土产交易所期租合同（NYPE 93）自1993问世以来的第一次修订——“NYPE 2015”。

#### 八. 法国达飞集团收购新加坡海皇集团

12月7日，全球第三大集装箱班轮公司法国达飞集团正式敲定以约24亿美元的价格收购新加坡海皇集团。

#### 九. 波罗的海干散货指数连跌创历史新低

今年以来，干散货航运形势一路走低，波罗的海干散货指数（BDI）下半年连续下跌，至12月16日该指数报收471点，创下历史新低。

#### 十. 韩国三大造船厂因海工业务陷入集体亏损

今年，韩国三大造船厂现代重工、大宇造船和三星重工因海工业务延期与销量大幅下滑而遭遇集体巨亏，经营困难。

来源：航运界

#### 【BIMCO：航运仍然面临严峻考验】

尽管年初时各项经济指数活动看似更活跃，但2015年从未真正有益起航。2014年的消极指标尚未消化，2015年我们却看到全球经济生产总值比远比过去5年更加糟糕。主要原因在于新兴市场和发展中经济体的困境，也受制于中国经济发展重心的调整。

纵然BIMCO期冀经济能在2016年有所复苏，但航运业本身还是将会面临又一个极富挑战年份。尽管如此，国际货币基金组织仍然预测了更高的2016年全



面生产总值增长。鉴于中国重新预估其未来的增长和经济发展方向，不出意外地，航运市场将面临不确定和更低的发展支持，尤其是中国，作为一个近年来航运需要增长的最重要驱动国家之一。

机会在哪儿？

尤其欧洲和日本，看起来似乎会在 2016 年带来积极的惊喜。欧洲中央银行和日本银行持续不断地在寻求刺激经济发展，以求大家期待的可持续性恢复的方式。

美国的失业率变低，生产总值增长很多。这意味着更高的利率近在眼前。此举会推高价格，但也会给一些投资项目和全球消费降温。

中国市场力量的不可预知性的确带来一些隐忧。我们不能再仰赖于中国一些产业的传统的市场推力或者状态，这些变量也带来了航运需求的剧烈波动。似乎确定的是中国经济从投资转向消费驱动型的调整同时也会拖累经济增长。这个过度期还远未到期，更积极地是，由此带来的更强的持续性发展应该会在未来为航运业带来更稳定的市场需求。

简而言之，“新常态”到临，随之而来的是全球经济活动之下生产总值到贸易增长的降低。

干散货：需求疲软导致供应减弱

干散货市场经历了困窘的 2015，中国的煤炭进口持续下滑，其他大宗散货也并未异军突起。随之铁矿石进口与 2014 年不相上下，钢材出口达到历史新高，中型船舶因此受益。2016 年则取决于中国钢厂将如何作为。他们是否仍然会生产产量高于国内需求还是选择以进口来替代一部分国内开采的矿石？最后结论还有待分晓。

11 月底，波罗的海干散货指数低至 498，空前最低记录。过去一年的大部门时候，大多数的船舶都能在运营成本以下运营，导致了很多人公司的财务亏损。

糟糕的 2015 年上半年带来了新的半年度拆船记录。很遗憾，运费市场在第三季度的好转又冷却了拆船市场的活跃度。尽管如此，运力增长创下了 12 年来的市场新低。

2016 年，BIMCO 预计供应方面的增长在 2% 左右（2015 年的预测为 2.6%），此数字也是鉴于拆船的新纪录。在需求方面，增长预计于当下持平。极富挑战的中国市场状况将会直接影响风险等级。



油轮：完美风暴之后更稳妥的一年

原油油轮和成品油船市场 2015 年享受了格外强劲的运费市场收入；起因于自 2014 年中期以来的油价下跌并得益于 2015 年供应方面相对低的运力增加。对所有油轮来说，这是自 2008 年市场崩盘之后最好的一年。强有力的炼油厂利润意味着对所有油轮的市场需求全年都在高位，只在需求高企的炼油厂维护期间出现过瞬间的停顿。从目前开始，2015 年的库存油的显著增加会在某种程度上减慢 2016 年油轮的需求增长。

BIMCO 预计 2016 年伊朗回归原油出口市场会打乱现在的贸易格局。随着伊朗重建其市场份额，它会借机寻求方式取代它的邻国和西非的竞争对手来为欧洲和亚洲的市场提供供给。时间会说明此举是否会推高油轮的市场需求，但是 BIMCO 认为可能性不大。

原油油轮市场运力增长多年来的滑落状态在 2015 年得到逆转。BIMCO 预计 2016 年原油油轮市场的运力增长在 4.5%（2015 预测为 2.3%）。鉴于需求方面的增长不太可能会达到同样高的水平，运费市场的下行压力会加大。

BIMCO 预计成品油轮市场状况类似，供给增长保持增加而需求方则会在冬季之后有所走软。全年来看，2016 的运费水平会低于 2015 年。BIMCO 估计成品油轮板块的供应增长会与 2015 年在同一水平，即 5.5%。

集装箱：需要增加主要贸易航线来恢复市场动态

令人失望的欧洲集装箱货物需求对抗美国对进口货物的强劲增长，使得集装箱船的需求大幅下滑。同时，90 万标准箱的超大容量集装箱船被交付。总的来说，市场的不平衡加剧：供给方面增至 4 年新高（2015 年预计 8.0%）加之需求方增长率则为 3 年最低。亚洲到欧洲的航线运量增长乏善可陈，尤其忧心，由此更加剧了其他运输网络上船舶严重拥挤和压港。

上半年的期租市场运费的复苏并非基于基础市场的平衡，到年底来看，即期市场和期租市场的运费都已下跌。往前看，要使欧洲集装箱货物的进口复活，就需要欧元强过人民币从而使零售商能重新开始囤货。

接近 2015 年底，闲置的集装箱船舶容量达到了自 2010 年以来的新高，超过 100 万标准箱，因为所有船型都被过度供给的贸易航线即刻被撤离了。即便如此，但结果似乎仍不足以抵消需求的下滑和随之而来的收入减少。

2016 年，行业仍然面临的严峻考验在于促进基础市场的平衡。鉴于从生产总值到贸易多样化的“新常态”转变会限制需求方面的潜在增幅，最重要的



还在于由独立的市场经营人谨慎经营和部署运力。过去的 2015 年，由于 160 多万标准箱船舶的交付，并没有缓和市场的不平衡。在投入市场的运力增加创新高记录下背景下，2016 年的运力增加将会大幅减少，预计在 3.5%左右。这个幅度并不是很大，也意味着集装箱市场的严峻困境将会持续到下一年。

来源：BIMCO

### 【2016 年油船或将“逆风航行”】

2015 年可以说是油轮市场的天下，但着眼 2016 年，业界认为对油轮市场恐将不再延续 2015 年的乐观势态。

DSF：2016 年油轮市场恐将阻力重重

#### 原油轮

丹麦船舶融资集团表示，原油轮运输市场未来的拆船量并不可观，而新船订单量却相当巨大，此外，原油轮的需求在 2015 年已出现强劲增长，这并非反应终端用户的原油需求，而是受到长途运输及其他如海上浮式储油、港口拥堵等临时因素的影响。从另一方面来看，原油价格暴跌及原油货量的过剩推动了原油运输条件的提升，陆上及海上储油场所的建造逐渐在全球风靡。

此外，丹麦船舶融资集团指出，炼油厂利用率的提高一定程度上推高了 2015 年的原油运量。然而，某些因素显示炼油厂产量已超过全球原油需求，因此过剩原油对油轮需求的推动作用将不会继续。短期来看，由于季节性原因及北半球冬季天气因素，原油轮需求可能会进一步加强，但长期来看，原油轮需求仍极有可能进一步下滑。

事实上，假如亚洲地区的进口商品更多是来自较远的大西洋沿岸而不是较近的中东地区，那么炼油厂的合并将拉长原油的运输距离，降低船队的生产率。但是对于不断增长的海运原油量，中国经济的持续发展是主要原因，更别说东西伯利亚石油（ESPO）管道的扩展——将俄罗斯的原油运送至中国。丹麦船舶融资集团补充说，“除此之外，地缘政治紧张加剧，不仅在中东地区，中国南海及其他地区的紧张也在升级。总的来说，原油轮的需求前景可能比之前投资者们预期的要低。假如未来运输需求不敌船队部署，运价水平及二手油轮价格可能也将受到影响，因为短时间内几乎没有潜在的拆解候选船舶足以抵消需求的降低。”

#### 成品油轮

在成品油轮方面，丹麦船舶融资集团称，“由于套利驱动交易及天气变化等临时性因素对新船大量涌入市场的抵消，成品油轮运输市场 2015 年后三季度



出现上扬。炼油厂的利用率同样推高了成品油的运输量。成品油货量过剩反过来收紧了船舶的利用率，因为陆上储备空间不足，迫使船舶拉长运输货物的时间，不过货量过剩不会维持太久，而且 2016 年对成品油的需求有望得到增长，尤其是前半年，这与北半球的天气及季节性需求有关，因此成品油市场将会有所逆转。”

然而，据丹麦船舶融资集团称，从长远来看，随着大量新船涌入，成品油运输市场仍将相当脆弱。该集团解释说，“虽然各国海运方面相关规则（如排放规则、燃油标准等）越来越严厉，但是海运活动反而越发活跃，船队的生产率也有望保持高位。至于成品油的海运量，中国经济的持续发展是不可忽略的贡献因素，尤其是其对柴油的需求。除此之外，成品油运输市场很大程度是依靠套利交易。从长远来看，随着能源利用效率不断提高及可再生能源开发及能源储备技术的进步，成品油轮的需求正在受到威胁。到 2030 年，全球成品油的海运总量将会低于当前水平。总而言之，成品油轮的需求前景较投资者们预测的要更脆弱，运价水平及二手油轮价格可能会因供大于求而走低。”

来源：中国海事服务网

### 【全球航运业现状，散货船最惨】

中国进口需求疲软以及船舶供应过剩令运送煤炭及其他干散货大宗商品的船舶盈利大受影响，致使船舶运营企业被迫面临出售旗下船舶资产、紧急筹集周转资金甚至申请破产的困境。

今年以来，干散货运输价格暴跌。用以衡量整体干散货运输的平均价格、也是航运业经济指标的波罗的海干散货运价指数（BDI）上个月已经跌至自 1985 年创立以来的最低点位 471 点。

2015 年 12 月 3 日当天，最大型号的好望角型散货船（Capesize）的短期租赁费为 4897 美元/天，远远低于 8 月份的 20000 美元/天。而通常用于维持运营和财务状况的租赁费用在 13000 美元/天。自去年 9 月末以来，干散货运输市场波罗的海好望角型船运价指数 BCI 一路下跌。

现在干散货运输所获得的费用已经无法支付日常的运营，更不要说其他的财务开支了。纽约的企业金融咨询师 Basil Karatzas 在接受金融时报采访时指出，该产业已经持续损失 18 个月了，由此累计的损失不可小觑，如果一个船舶运营商拥有 10 艘运输船，而每天每条船损失大约 3000-4000 美元，那么每天的损失将达 4 万美元，将这个数字乘以 30 天，再乘以 12 个月，由此得出的年度损失将是巨大的。

面对这一情境，不少企业被迫出售旗下船舶资产来应对危机。希腊知名的航运家族企业 DryShips 在去年 12 月时宣布第三季度资本减值 8.2 亿美元，在今年 9 月份 Dryships 宣布完成旗下 17 艘散货船的买卖协议，而余下的船舶也进入了待售状态。Dryships 不是唯一一家被迫出售资产的船舶运输企业。去年 11 月末至 12 月初，至少还有 3 家在纽约上市的公司宣布出售船舶以获得资本，包括 Scorpio Bulk、Star Bulk 以及 Paragon 。



Paragon Shipping 的首席执行官 Michael Bodouoglou 表示，由于盈利不及开支，运营商正在大笔烧钱。他说：“这些天，每一个在出售资产的人都是不得不这么做的，尤其是那些出售了高质量资产的人。”

除了被迫出售旗下资产以外，一些企业也在寻求和其银行协商分批偿还贷款、临时停止偿债协议以及逾期付款的方式以缓解现金流不足的问题。

一些航运企业甚至已经申请破产。丹麦老牌航运商 Copenship 和日本干散货航运公司第一中央汽船株式会社及其全资下属 Star Bulk Carrier Co. SA 均在去年申请破产，而韩国最大干散货航运商之一的大波国际航运公司已经进入了破产流程。

导致干散货运输市场的主要原因是干散货船运产业供应过剩，以及中国经济增长放缓导致其对大宗商品的进口需求减少。

今年年初就有报道称私募企业的大量投资导致航运业运力过剩。根据《国际金融报》报道，随着私募股权公司在航运业投资数十亿美元、掀起购船热潮，航运业正日渐面临运力过剩的压力。油船公司 Stolt Nielsen 的首席财务官 Jan Engelhardtson 曾表示，私募股权公司在航运业大量投资，但这种投资实际上会毁掉其所追求的市场前景。

此外，中国进口需求疲软加剧了干散货运输行业的疲软。此前华尔街见闻提到，中国经济已逐步放缓了好几年，但近来经济大幅放缓的迹象正在显现。11 月，中国制造业 PMI 跌至三年来最低，并是制造业连续第三个月处于收缩状态。随着中国工厂减少铁矿石和其他商品的进口，干散货运输受到最大打击。截至今年 8 月份，香港地区的集装箱运输量已经连续 12 个月同比下滑，其中一些运量转移至了中国内地。

近两年来整个干散货供给与需求低迷，而其中中国经济增速放缓是最主要原因。据《国际金融报》报道，海通证券航运分析师姜明曾表示：“中国较低的钢材需求以及航线上大规模新吨位船舶的出现，使得干散货市场陷入自上世纪 80 年代中期以来最糟糕的境地”。2015 年里，中国干散货运输贸易的增长预期从 5-6% 降至 0。

来源：国际船舶网

### 【2016 年全球航运业将会如何发展？】

随着 2016 年来临，航运业会如何发展已经成为关注的焦点。显然一些航运公司将依然艰难，而资金丰厚的公司则可能抓住难得的机会。可以预期的是，整合也将成为未来一年里持续的一个特点。



日前，商船三井首席执行官池田润一郎在其新年致辞中表示，航运业的恢复前景微乎其微，商船三井对未来 12 个月几乎不报乐观预期。回顾 2015 年，油价急剧下降至近 11 年来低位成为了过去一年市场发展的决定性因素，而中东地区的政治局势紧张使得今年年初布伦特石油的价格达到 37.99 美元/桶，上升 1.9%。对此，大多数分析师并不认为 2016 年石油价格将出现持续上升。

油价的低迷也使得船东们喜忧参半。低油价意味着较低的运营成本，目前燃油价格仍维持在 170-180 美元/吨水平，是过去 10 年里几乎未曾出现过的低价。同时，油船领域也因油价下跌受益良多。在 2015 年里，油船船东享受了自 2008 年以来的最好的一年。截至 2015 年底，VLCC 的运价仍然维持在 100000 美元/日水平。然而，油船市场能够持续多久繁荣仍然是一个问题。尽管目前市场仍保持强劲趋势，但随着越来越多的新船订单签订，许多业界人士内心已敲响了警钟，认为这一强劲趋势在 2016 年第一季度或第二季度之后便不会持续。

尽管油运业已成为当前航运业的金主，但海工领域持续受到低油价的冲击。在过去的一年里，海工船和钻井平台的利润出现大幅下降，许多订单已被撤销，一些公司已濒临破产。未来一年里，由于石油公司贸易额持续低迷，海工船和钻井平台的需求预计将进一步降低，现金流将成为这一领域中许多公司最为关注最亟待解决的问题。

而对于散运业，市场前景似乎并不光明。随着大众商品市场泡沫破灭，中国需求降低，散运市场的需求也在持续降低。尽管没人愿意看到，但在去年 12 月 BDI 指数打破了历史最低记录，创下了该记录创立以来的最新低，截至年底也仅持续在 478 点。展望 2016 年，市场需求增长的持续疲软，运力供大于求差距持续扩大使得船东难以乐观看待市场。其中，曾在数年前目标成为全球最大的散货船东的 Scorpio Bulkera，更是在去年以 1.67 亿美元的价格出售 5 艘好望角型散货船，退出该型船市场。

集运市场在 2015 年上半年表现优秀，但在下半年仍在风暴中挣扎。由于集运需求量低于预期水平，加上市场上新船运力激增，尤其是大量超大型船进入市场对集运运价日益造成下行压力。规模效益将成为 2016 年集运业的关键问题，无论是在船舶尺寸上，还是在公司规模上。整合将成为未来一年里集运市场的重要特点，而达飞收购东方海皇、中远中海合并也将成为 2016 年集运业整合的关键发展。随着企业发展日益艰难，市场环境持续低迷，未来一年里预计只有资金充足的企业才能看到增长的机会。

来源：国际船舶网

## 5. 船舶市场动态

### 【希腊船东 Callimanopulos 油船投资破 5 亿美元大关】

希腊船东 Gregory Callimanopulos 旗下航运公司 Trade & Transport 公司日前行使选择权，宣布该公司在中海工业（江苏）订造的 3 艘苏伊士型油船和



3 艘 LR2 阿芙拉型成品油船备选订单生效。这使得该公司订造油船投资突破 5 亿美元大关。

据贸易风报道，此次生效的备选订单为该公司在今年夏天与中海工业（江苏）签订的 2+3 艘苏伊士型油船和 2+3 艘 LR2 阿芙拉型成品油船订单中的备选订单。而据消息人士透露称，这一备选订单尚未完全生效，但在短期内将全部达成。考虑到苏伊士型油船每艘造价超过 6000 万美元，而 LR2 型成品油船造价为每艘 5000 万美元，此次交易总额预计将达到 5.5 亿美元。

据了解，在 Trade & Transport 大举扩张油船船队规模的同时，Callimanopulos 旗下的海上支援船公司 Toisa 和 ea Lion 正受到油价下跌市场低迷的严重影响。Callimanopulos 表示，此次扩张船队规模极具意义。

油船已成为了 Trade & Transport 旗下最主要的运营船舶，Callimanopulos 目前共拥有 13 艘在营油船，包括苏伊士型油船、阿芙拉型油船和 LR 型成品油船。此外该公司还拥有 2 艘散货船。

Callimanopulos 表示，目前现货市场上苏伊士型油船日盈利额已超过 50000 美元，而 LR2 型成品油船运价在阿拉伯湾地区也超过了 30000 美元/日水平。Callimanopulos 已与中国船厂建立了长期的合作关系，今年该船东已在新扬子造船订造了 5 艘 82000 载重吨散货船。

来源：中国航贸网

### 【交船 49 艘 黄埔文冲完工量再创新高】

2015 年，中船黄埔文冲船舶有限公司克服在建产品型号多、首制船多、建造难度大等困难，完工交付船舶 49 艘，再创历史新高，成功实现“十二五”圆满收官。其中，该公司按年度计划完工交船 44 艘，增产海南渔船 4 艘，并交付了首艘改装半潜船。

黄埔文冲长洲厂区完工交船 20 艘，其中军品 10 艘，创造了该公司军工生产的新纪录。民品方面，该厂区交付 2 艘国内首制 8000 马力深水环保船，使我国海上溢油防控网正式进入深水；交付 4 艘 8000 千瓦救助船，为我国航天发射海上定位和回收增添了有生力量，提高了救捞船队运营能力；交付 1.2 万千瓦大型巡航救助船“东海救 102”号，使我国深水区域人命救助及海洋维权能力大大增强；交付海南 1000 吨渔政船，深化了与海南省海洋与渔业厅之间的传统友谊；用 4 个月增产交付 2 艘海南渔船，创造了该厂区造船史上的新纪录。

其文冲厂区采取强力措施，扭转了生产被动局面，完工交船 21 艘。该厂区顺利改装交付首艘半潜船，创下多个“第一”；完工交付 3 艘 2.8 万吨多用途散货船，丰富了其船型结构；交付 2 艘 6500 马力天津环保船，这是其建造的第一型海工产品；完工交付 1 艘 1100TEU 集装箱船、4 艘 1700TEU 集装箱船、5 艘 2200TEU 集装箱船、2 艘 2500TEU 集装箱船，保持和巩固了其在支线集装箱船市场的优势地位；交付 1 艘 73.6 米渔船，这是全国目前总吨位最大的灯



光罩网作业渔船；增产交付 2 艘海南渔船，完成了常人眼中不可能完成的任务。

其龙穴厂区积极应对首制产品多、高精尖复杂产品多的挑战，积极推行海工项目管理模式，顺利完工交船 8 艘，包括 2 艘黄埔型 78 米平台供应船、4 艘 6000 马力深水供应船、1 艘 6.4 万吨散货船、1 艘 5 万吨半潜船。其中，该厂区为广州打捞局建造的 5 万吨半潜船填补了国内多项空白，从签约到交付仅用时 19.5 个月，创造了同类半潜船建造周期最短纪录。此外，该厂区首制 R-550D 型自升式钻井平台成功出坞、站桩，引起了业界的广泛关注。

来源：中国船舶报

### 【“保证”今年业绩将回升，韩国三大船企怎么做？】

韩国三大船企现代重工、大宇造船、三星重工首席执行官于周一承诺，“保证”今年业绩表现将有所回升。

这三家船企均表示，将采取节省开支的措施，并提高生产力以促进业绩回升。现代重工同时将 2016 年接单目标调低至 195 亿美元，比去年减少了 34 亿美元。

由于新造船市场订单量减少、在建项目延期交付导致成本增加，2015 年，现代重工、大宇造船、三星重工均面临严重亏损。这 3 家船企预计全年营业亏损总计将达到 7.8 万亿韩元（约合 66 亿美元），这也是其首次经历全年营业亏损。

其中，大宇造船的亏损最为严重。去年前三个季度，大宇造船营业亏损共计达到 4.3 万亿韩元。对于大宇造船而言，促进今年业绩回升变得格外重要。大宇造船的两大债权人计划在未来 3 年出售其持有的 50.4% 股份。

目前，国有韩国产业银行（KDB）拥有大宇造船 31.3% 的股份，是大宇造船的最大债权人。大宇造船的另一家主要债权人是韩国资产管理公司，持有 19.1% 的股份。

大宇造船首席执行官 JungSung-leep 表示，目前最重要的就是控制开支，大宇造船将通过按时交付新船、削减行政成本等各种手段减少开支。

与这三家船企的观点不同，业内观察人士认为，考虑到外部商业环境，对造船企业今年能够实现业绩增长的预期持怀疑态度。NH Investment & Securities 的分析师指出，除 LNG 船外，其他商船和海工项目订单今年将继续疲软，这将给造船企业业绩增长带来打击。

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                                     | 260.00 | 0 |   | 310.00 | 0  |   | n/a    |    |   | 438.00 | 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                                   | 285.00 | 0 |   | 295.00 | 0  |   | n/a    |    |   | 465.00 | 0  |   |
| Panama                                      | 260.00 | 0 |   | n/a    |    |   | n/a    |    |   | 515.00 | 0  |   |
| Singapore                                   | 168.00 | 5 | ↑ | 175.00 | 10 | ↑ | 310.00 | 10 | ↑ | 320.00 | 10 | ↑ |
| Suez  | 396.00 | 0 |   | 518.00 | 0  |   | n/a    |    |   | 884.00 | 0  |   |
| Tokyo                                       | 330.00 | 0 |   | 342.00 | 0  |   | 510.00 | 0  |   | n/a    |    |   |

来源: Bunker Ports News Worldwide

截止日期:

2016-01-08

## ◆ 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                             |
| DEEP SEAS     | BC | 72,891  |     | 1999 | S. Korea | 290     | Chinese   | basis prompt delivery<br>China |
| SBI MONTERREY | BC | 180,000 |     | 2015 | S. Korea | 3,400   | Norwegian | en bloc each                   |
| SBI BEHIKE    | BC | 180,491 |     | 2015 | S. Korea | 3,400   | Norwegian |                                |
| SBI CAMACHO   | BC | 179,318 |     | 2015 | S. Korea | 3,300   | Greek     | en bloc each*                  |
| SBI MONTESINO | BC | 179,405 |     | 2015 | S. Korea | 3,300   | Greek     |                                |
| SBI MAGNUM    | BC | 179,445 |     | 2015 | S. Korea | 3,300   | Greek     |                                |
| BRUNO MARKS   | BC | 180,000 |     | 2015 | China    | 3,700   | Greek     | en bloc each**                 |
| JENMARK       | BC | 180,000 |     | 2015 | China    | 3,700   | Greek     |                                |
| STAR ARIES    | BC | 180,000 |     | 2015 | China    | 3,700   | Greek     |                                |
| STAR TAURUS#  | BC | 180,000 |     | 2016 | China    | 3,700   | Greek     |                                |



|                 |    |         |      |         |       |             |            |
|-----------------|----|---------|------|---------|-------|-------------|------------|
| CAPITAL         | BC | 55,340  | 2013 | Vietnam | 1,000 | Undisclosed |            |
| SHARP           | BC | 55,340  | 2013 | Vietnam | 1,000 | Undisclosed | en bloc*** |
| WORLD           | BC | 55,340  | 2013 | Vietnam | 1,000 | Undisclosed |            |
| SECRET          | BC | 55,340  | 2013 | Vietnam | 1,000 | Undisclosed |            |
| LAURA BULKER    | BC | 31,890  | 2008 | Japan   | 750   | Turkish     |            |
| CELESTE         | BC | 46,667  | 1999 | Japan   | 380   | Greek       |            |
| KESARI PREM     | BC | 69,186  | 1997 | Japan   | 290   | Undisclosed | geared     |
| SRI PREM APARNA | BC | 73,461  | 2001 | Japan   | 450   | Undisclosed | geared     |
| GAURI PREM      | BC | 74,405  | 2007 | China   | 740   | Undisclosed |            |
| NORD POWER      | BC | 176,346 | 2005 | Japan   | 1,225 | Greek       |            |
| FAUSTINA#       | BC | 177,775 | 2010 | China   | 1,920 | Greek       |            |

#### 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           |
|------------------|--------|-------|-----|------|--------|---------|-------|--------------|
| ATLANTIC CARRIER | GC/MPP | 7,644 | 375 | 2001 | Poland | 220     | Greek | heavy lifter |

#### 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       |
|-----------------|---------|---------|-----|------|----------|---------|-------------|----------|
| SINAR TOKYO     | TAK     | 2,949   |     | 2004 | Japan    | 450     | Indonesian  | *        |
| SINAR BUKOM     | TAK     | 3,097   |     | 1990 | Japan    | 36      | Indonesian  |          |
| HEMSEDAL SPIRIT | TAK     | 314,000 |     | 2010 | S. Korea | 15,500  | Saudi       | en bloc  |
| VOSS SPIRIT     | TAK     | 314,000 |     | 2010 | S. Korea | 15,500  | Saudi       |          |
| GENER8 CONSUL   | TAK     | 47,171  |     | 2004 | Croatia  | 1,750   | Undisclosed |          |
| DHT TRADER      | TAK     | 152,923 |     | 2000 | S. Korea | 2,650   | Undisclosed |          |
| CHULAN 1        | TAK/CHE | 7,299   |     | 2011 | Malaysia | 1,710   | Malaysian   |          |
| CHULAN 2        | TAK/CHE | 7,299   |     | 2011 | Malaysia | 1,710   | Malaysian   | en bloc* |
| CHULAN 3        | TAK/CHE | 7,299   |     | 2011 | Malaysia | 1,710   | Malaysian   |          |

#### ◆ 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                             |
|---------------|----|---------|--------|------|-------|-----------|--------------------------------|
| SILVER MASTER | BC | 158,387 | 18,940 | 1996 | Japan | 290       | Incl. minimum 900 tons bunkers |



|                  |    |         |        |      |          |     |
|------------------|----|---------|--------|------|----------|-----|
| ALPHA FRIENDSHIP | BC | 161,524 | 19,642 | 1996 | S. Korea | 280 |
|------------------|----|---------|--------|------|----------|-----|

| 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  |
| HUI HONG II   | BC | 70,521  | 9,027  | 1998 | Japan    | 295       |   |
| SAMJOHN LIGHT | BC | 71,756  | 9,970  | 1994 | Japan    | 281       |   |
| ATLANTIC      | BC | 73,565  | 10,437 | 1996 | S. Korea | 285       |   |
| SEA FORTUNE   | BC | 74,012  | 10,526 | 1996 | Japan    | 285       |   |
| SANSHU MARU   | BC | 88,495  | 11,000 | 1991 | Japan    | 230       | Sold to one of the four HK Convention compliant scrap yards |
| CAPE CANADA   | BC | 171,978 | 20,884 | 1996 | Japan    | 287       |   |
| FEDERAL       | CV | 61,152  | 22,003 | 1994 | S. Korea | 328       | incl.substantial quantity of bunkers ROB                    |

## ◆最新航运公告

### 【BIMCO - 反腐败条款】

2015年11月24日，BIMCO发布了针对租船合同的反腐败条款，根据BIMCO官方的介绍，该条款“将给与船东和租家一个基于合同的合作平台，以抵御港口当局官员等人的非法索贿”。目前该条款的使用仍属自愿行为。该条款的重点是为船东提供了一套使其在面临非法索贿时可以发出抗议书的机制。

### 【NYPE 2015 - 租家立场】

2015年10月15日，波罗的海国际航运公会(BIMCO)，船舶经纪人与代理人协会(ASBA)和新加坡海事基金会(SMF)联合发布《纽约土产交易所期租合同》(NYPE 2015)。新修订版集合了很多BIMCO标准条款或以BIMCO条款为基础的条款，致力于使船东和租家之间的利益较之前版本更加平衡。新合同亦考虑了1993版合同出台后法律和商业上的变化。租船人互保协会最近发出了一则通函，讨论新合同具体变化之处，以及新合同到底对船东或租家哪方比较有利。



### 【船舶在我国渤海海域对生活垃圾及污水的处理】

近日，据一家国际保赔协会通代报告，因违反中国环保条例的有关规定，在渤海排放垃圾和污水，而受到中国海事局罚款的船只数量显著增加。当地海事局已加强力度监督潜在违法者，且根据违法程度，罚款由2万人民币到20万人民币不等。据该通代消息，一些船只是因非法处理垃圾及污水而被罚款，另一些是因为未保持适当纪录而被罚款。

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      | 澳元     | 加元     |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|--------|--------|
| 2016-01-08 | 656.36 | 717.35 | 5.5872 | 84.641 | 961.25 | 66.63  | 1134.72 | 462.07 | 465.31 |
| 2016-01-07 | 656.46 | 705.79 | 5.5246 | 84.68  | 959.11 | 66.784 | 1137.82 | 463.93 | 466.5  |
| 2016-01-06 | 653.14 | 701.3  | 5.4828 | 84.263 | 957.7  | 66.259 | 1124.0  | 467.74 | 467.15 |
| 2016-01-05 | 651.69 | 705.69 | 5.47   | 84.08  | 959.65 | 66.454 | 1116.53 | 469.07 | 467.97 |
| 2016-01-04 | 650.32 | 704.83 | 5.3993 | 83.906 | 957.27 | 66.201 | 1128.38 | 473.29 | 468.97 |
| 2015-12-31 | 649.36 | 709.52 | 5.3875 | 83.778 | 961.59 | 66.051 | 1131.0  | 472.76 | 468.14 |
| 2015-12-30 | 648.95 | 708.94 | 5.3842 | 83.733 | 961.42 | 66.009 | 1114.12 | 472.83 | 468.93 |
| 2015-12-29 | 648.64 | 711.83 | 5.3916 | 83.689 | 965.85 | 66.11  | 1113.87 | 470.89 | 467.12 |
| 2015-12-28 | 647.5  | 710.07 | 5.3809 | 83.538 | 966.21 | 66.484 | 1085.12 | 470.98 | 468.02 |
| 2015-12-25 | 647.13 | 709.39 | 5.3853 | 83.486 | 966.59 | 66.538 | 1085.29 | 470.99 | 468.21 |



(2) LIBOR 数据:

2016-01-07

| 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 | 0.3651 | 0.3847 |      | 0.4235 | 0.51115 | 0.61685 |        |      |
|    | 6 月期   | 7 月期   | 8 月期 | 9 月期   | 10 月期   | 11 月期   | 12 月期  |      |
| 美元 | 0.8448 |        |      |        |         |         | 1.1471 |      |

Total International Shipping