



全一海运市场周报

2016.01 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2016.01.25 - 01.29)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运力过剩格局未变 运价下跌颓势难止】

本周，农历新年前发货高峰推升运输需求回升，但市场总体运力过剩格局未获明显改变，除北美航线外，多条航线市场运价继续下探。1月29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778.79点，较上期下跌0.8%；上海出口集装箱运价指数为591.51点，较上期下跌3.9%。

欧洲航线：据英国国家统计局最新发布数据显示，经季调后的上年12月英国零售销售年率上升2.6%，升幅为六年来最低，并低于4.4%的预期值。由于消费增长动力不足，市场运输需求回升乏力。同时，为满足预期的市场出运高峰，部分航商临时增开加班船，稀释了高峰期货量上升带来的利好因素，并出于为节日内航班囤货需求的目的，多数航商仍以降价揽货策略为主，市场运价继续下滑，但跌势趋缓。1月29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469美元/TEU、488美元/TEU，较上期分别下跌13.9%、22.4%。

美国航线：北美航线，货量表现稳定，并随着发货高峰的临近呈现稳步上升势头。本周，美西、美东航线船舶平均舱位利用率均提升至95%以上水平，并有部分航次满载满舱出运。虽然市场供需关系出现改善，但由于航商对于后市走势预期出现分化，即期市场运价涨跌互现。部分航商仍尝试小幅推涨运价，涨幅约在100至300美元/FEU左右，市场运价总体小幅回升。1月29日，中国出口至美西、美东航线运价指数分别为817.29点、1015.07点，分别较上期上升0.1%、2.9%。

波斯湾航线：货量表现小幅回暖，同时在部分航商临时停航措施努力下，航线供需关系略有回暖，上海港船舶平均舱位利用率回升至85%左右。但因航线舱位仍有较大富余，市场运价未能企稳。1月29日，中国出口至波红航线运价指数为598.38点，较上期下跌1.2%。

澳新航线：市场运输需求恢复缓慢，航线供需关系时有反复。本周，上海港船舶平均舱位利用率小幅下滑至85%左右。由于货量表现不及预期，运力大幅过剩基本面对市场运价继续承压下行。1月29日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为525美元/TEU，较上期下跌6.7%。

南美航线：受东岸市场巴西、阿根廷等主要国家经济走势低迷影响，当地消费需求逐渐萎缩，拖累运输需求迟迟未现恢复迹象，船舶平均舱位利用率持续徘徊在七成左右的较低水平。供需关系不佳加剧市场竞争，航线运价继续低位下探，最低运价已跌至50美元/TEU左右。1月29日，上海出口至南美基本



港市场运价（海运及海运附加费）为 137 美元/TEU，较上期下跌 11.6%。

日本航线：本周货量继续上升势头，上海港船舶平均舱位利用率回升至 70%左右，市场运价小幅回升。1 月 29 日，中国出口至日本航线运价指数为 628.31 点，较上期上升 2.6%。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【船多货少运价走低 综合指数跌跌不休】

受春节假期影响，沿海散货运输市场需求不振，运价延续下跌态势。1 月 29 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 838.64 点，较上周下跌 1.0%。其中煤炭、金属矿石运价指数均有不同程度下跌，粮食、成品油、原油运价指数维稳。

煤炭运输市场：寒潮消退，沿海地区气温回升，六大电厂平均日耗下降至 60 万吨以下，加上春节即将来临，受企事业单位即将陆续放假影响，煤炭需求将迎来阶段性消费低谷。供给方面，临近春节，上游产地煤矿纷纷停产，发运至港口的煤炭数量持续减少，导致北方港口煤炭库存偏紧，环渤海动力煤价格指数 1 月 27 日报收 374 元/吨，环比上涨 2 元/吨。运输市场方面，随着国际市场运费跌入谷底，兼营船大量回流至内贸运输市场，企图分一杯羹，使本就低迷的内贸运输雪上加霜。唯一的利好消息是受天气因素封航和港口煤炭资源紧缺影响，北方港口积压大批等货船舶，搁置部分有效运力，支撑沿海煤炭运输价格未发生明显“跳水”。

1 月 29 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 820.14 点，较上周下跌 1.1%。本周煤炭运输市场呈单边下跌走势，跌幅在下半周有所放大。1 月 29 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 17.4 元/吨，较上周五下跌 0.8 元/吨；秦皇岛-宁波（1.5-2 万dwt）航线运价为 24.3 元/吨，较上周五下跌 0.2 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万dwt）航线运价为 24.1 元/吨，较上周五下跌 1.0 元/吨。华南航线成交冷清，运价受兼营船影响较大，1 月 29 日，秦皇岛-广州（5-6 万dwt）航线运价为 20.2 元/吨，较上周五下跌 1.3 元/吨。

金属矿石运输市场：春节临近，随着民工陆续返乡，工地施工大幅减少，钢材市场下游成交减弱，钢厂开工率持续下降。总体来看，年前钢材市场处于弱平衡状态。金属矿石需求低迷，运输价格低位下探。1 月 29 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 819.95 点，较上周下跌 2.0%。

粮食运输市场：节前最后一周，港口贸易商基本停止玉米收购，下游饲料企业节前备货也基本完成，南北市场成交冷清，贸易流几乎停滞。船东揽货困难，运价一路走低。1 月 29 日，沿海粮食货种运价指数报收 589.00 点，较上周基本持平。



油品运输市场：今年国内成品油价格首次调整搁浅。业内人士分析认为，近期，国际油价一直徘徊在 30 美元/桶左右，未来还可能更低，这将导致国内成品油价格调整窗口在较长时期内关闭。本周，成品油运价继续高位维稳。1 月 29 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 1246.17 点，均与上周持平。

(3) 中国进口油轮运输市场

【原油运价向下盘整 成品油运价持续下降】

俄新社本周四有消息称，石油输出国组织成员国和非成员产油国将于 2 月份召开会议，谈论可能的减产 5%措施。而彭博社稍后的报道否认了此消息。触底反弹中的国际油价波幅拉大，布伦特原油现货价格周四报 34.00 美元/桶，较上周四反弹 18%。全球原油即期运输市场成交减少，运价下降。中国主要进口航线运价向下盘整。1 月 28 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）为 895.27 点，较上周四下跌 19.1%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场成交略有萎缩，运价重返下调通道。经历前期运价高位震荡后，部分船东开始降价揽货，运价呈现大幅下跌走势。加之油价近期波动，炼厂租船趋于谨慎，货盘不增，可用运力逐渐聚集。波斯湾至中国货盘本周最低成交运价为 WS56，将市场行情压至近期新低。西非至东亚航线货盘较为稳定，运价跟随波斯湾行情下调。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS56.96，较上周四下跌 24.0%，5 日平均为 WS65.5，环比下跌 2.7%，等价期租租金（TCE）平均 5.0 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS64.86，下跌 12.3%，5 日平均 WS69.0，下跌 3.3%，TCE 平均 6.0 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场成交减少，运价下降幅度收小。西非出口保持平稳，至地中海运价维持在 WS80 水平（TCE 约 3.0 万美元/天）。该航线一艘 13 万吨级船，2 月 14 日货盘，成交运价为 WS85。黑海至地中海运价从 WS100 降至 WS85 附近（TCE 约 3.0 万美元/天）。波斯湾东行货盘成交不足。波斯湾至欧洲货盘相对多些，运价为 WS50 水平。两艘 14 万吨级船，伊拉克的巴士拉港口至地中海航线，2 月中旬货盘，成交运价均为 WS52.5。中国进口航线货盘稀少，仅有来自红海的成交报道。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场依然交易冷清，运价波动。欧洲短程航线运价略有提升。黑海出口货盘支持地中海运价，跨地中海运价从底部升到 WS90 上下（TCE 约 1.8 万美元/天）。一艘 8 万吨级船，跨地中海航线，2 月 2 日货盘，成交运价为 WS90。北海、波罗的海短程交易平稳，运价分别为



WS110 和 WS105 上下, TCE 分别约 3.2 和 4.5 万美元/天。加勒比海短程成交不足, 运价从 WS120 水平降到 WS110 (TCE 约 2.0 万美元/天)。亚洲出发航线运价下降约 WS5。中国进口来源有科兹米诺和韩国。一艘 8 万吨级船, 韩国至中国, 2 月 3 日货盘的成交包干运费为 42.5 万美元。

此外, 国际成品油轮 (Product) 运输市场总体成交基本平稳, 运价保持下降态势。受运价差距较大影响, 2015 年里部分 LR 型船承运了原油。随着运价差距缩小, 这些运力逐步回归成品油运输。本周的石脑油货盘平稳, 而可用运力逐渐增多, 运价承压。波斯湾至日本 7.5 万吨级船运价从 WS129 降至 WS120 (TCE 约 2.6 万美元/天); 5.5 万吨级船运价降至 WS125 (TCE 约 1.9 万美元/天); 印度至日本 3.5 万吨级船运价降至 WS115 (TCE 约 1.0 万美元/天)。由于暖冬和炼油技术提高, 美国汽油进口需求趋于减少。本周 3.7 万吨级船欧洲至美东汽油运价从 WS140 降至 WS130 (TCE 约 1.5 万美元/天), 3.8 万吨级船美湾至欧洲柴油运价从 WS80 跌到 WS75 (TCE 不足 7000 美元/天)。

(4) 中国进口干散货运输市场

【国际油价超跌反弹 大船回稳小船续跌】

国际干散货运输市场货盘较少, 运力过剩加剧, 国际干散货综合运价指数 BDI 创历史新低, 周四为 325 点, 较月初下跌 31.3%。春节临近, 市场表现冷清, 中国进口干散货运输市场谷底徘徊, 其中中国进口干散货运价指数创指数发布以来新低。1 月 28 日, 上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数 (CDFI) 为 268.28 点, 较上周四微涨 0.4%; 运价指数为 321.27 点, 较上周四下跌 0.3%; 租金指数为 188.81 点, 较上周四上涨 2.1%。

海岬型船市场: 本周海岬型船货量无实质性增长, 受燃油价格起伏而波动, 周中运价小幅反弹。中国北方至澳大利亚往返航线航次期租几乎没有成交, 但受程租航线运价小涨以及油价回升支撑, 航次期租日租金明显反弹。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 2204 美元。大西洋市场, 上半周巴西图巴朗和南非萨尔达尼亚至青岛航线成交极少, 但太平洋市场成交相对活跃, 受两洋市场轮动效应影响, 后半周淡水河谷和北极星成交 3 船巴西图巴朗至青岛航线船运, 受载期在 2 月中下旬, 成交运价为 5.20 和 5.25 美元/吨, 拉低市场运价涨幅。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 5.411 美元/吨, 较上周四上涨 1.7%。南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 4.058 美元/吨, 较上周四上涨 2.0%。太平洋市场, 上半周西澳至青岛航线较为活跃, 力拓和必和必拓等低价租船, 受载期为 2 月中上旬, 西澳至青岛航线整体成交价在 3.00-3.05 美元/吨区间。周四, 澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 3.006 美元/吨, 较上周四上涨 3.3%。然而, 业内普遍不看好 2016 年海岬型船市场, 目前船东普遍亏损, 有消息称, 1 月闲置海岬型船已近 50 艘, 并有增多之势。

巴拿马型船市场: 本周巴拿马型船市场延续上周单边下跌态势, 运价加速探底。国际社会解除对伊朗的经济和金融制裁, 利好太平洋市场矿石和煤炭船运, 但目前澳大利亚、印尼至中国和印度的煤炭船运减少, 加大西洋市场煤炭船运难觅, 成交日租金大幅回落。成交记录显示, 8.1 万载重吨船, 1 月底黄骅交船, 经美西, 新加坡-日本地区还船, 日租金为 1900 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 1889 美元, 较上



周四下跌 8.9%。印尼萨马林达至中国广州航线运价为 2.199 美元/吨，较上周四下跌 4.0%。粮食方面，大西洋市场货盘少，运力过剩，美豆出口已是季节性放慢态势，粮食运价探新低。周初成交记录显示，受载期为 2 月初，美湾至中国粮食成交运价仅为 19.5 美元/吨。周四，美湾至中国北方港口粮食航线运价为 20.209 美元/吨，较上周四下跌 0.9%。巴拿马型船市场供需失衡的基本面没有明显改观，但巴西新豆陆续收割，据悉近 4 成新豆已找到买家，预计 2 月开始批量上市。

超灵便型船市场：煤炭船运疲软，粮食和菲律宾镍矿船运进入季节性淡季，市场货盘缺乏，超灵便型船市场运价继续走低。周四，中国南方至印尼往返航线超灵便型船 TCT 日租金为 1962 美元，较上周四下跌 6.6%。印尼塔巴尼奥至中国广州煤炭航线运价为 2.906 美元/吨，较上周四下跌 2.8%。菲律宾苏里高至中国日照镍矿航线运价为 3.840 美元/吨，较上周四下跌 2.8%。

来源：上海航运交易所信息部

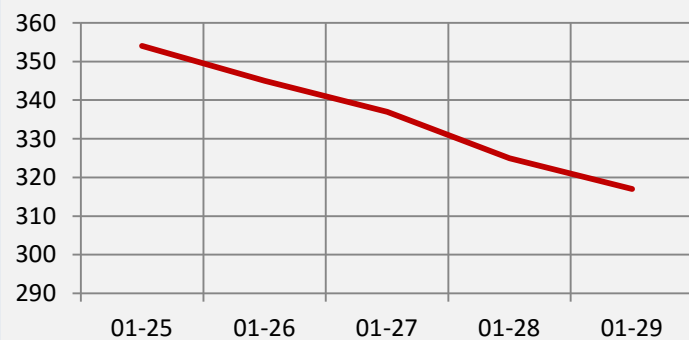
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

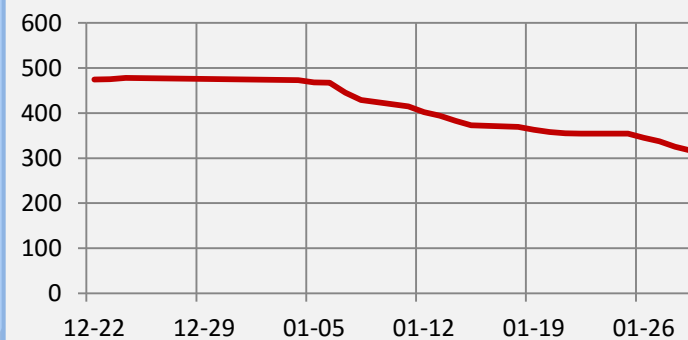
波罗的海指数	1 月 25 日		1 月 26 日		1 月 27 日		1 月 28 日		1 月 29 日	
BDI	354	0	345	-9	337	-8	325	-12	317	-8
BCI	254	+25	242	-12	235	-7	216	-19	211	-5
BPI	325	-9	312	-13	303	-9	293	-10	287	-6
BSI	350	-8	338	-12	327	-11	316	-11	304	-12
BHSI	231	-2	229	-2	225	-4	222	-3	219	-3



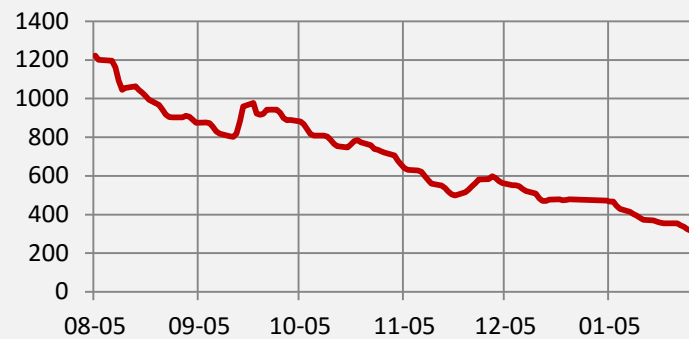
上周 BDI 指数走势



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 04 周	第 03 周	浮动	%
Cape (170, 000)	半年	4, 750	4, 750	0	0. 0%
	一年	5, 250	5, 250	0	0. 0%
	三年	7, 000	7, 000	0	0. 0%
Pmax (75, 000)	半年	5, 000	5, 250	-250	-4. 8%
	一年	5, 000	5, 500	-500	-9. 1%
	三年	6, 250	6, 500	-250	-3. 8%
Smax (55, 000)	半年	5, 500	5, 500	0	0. 0%
	一年	5, 750	6, 000	-250	-4. 2%
	三年	6, 750	7, 000	-250	-3. 6%
Hsize (30, 000)	半年	4, 750	5, 000	-250	-5. 0%
	一年	5, 000	5, 250	-250	-4. 8%
	三年	5, 750	5, 750	0	0. 0%

截止日期: 2016-01-22

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Antwerpia 2012 81492 dwt dely aps NoPac 10/20 Feb trip redel Singapore-Japan \$3,000 daily + \$60,000 bb - Glencore

Aye Evolution 2014 55869 dwt dely aps NoPac prompt trip redel Far East \$5,000 daily - Pan Ocean

CBC Fuyi 2014 81610 dwt dely aps EC South America 01/10 Feb trip redel Singapore-Japan intention grains \$6,750 daily + \$60,000 bb - DAMICO

China Pride Cosbulk relet 2009 177856 dwt dely Amsterdam 03/05 Feb trip via Puerto Bolivar redel Continent \$3,250 daily - EdF



全一海运有限公司



CS Brave 2010 56942 dwt dely Recalada prompt trip redel Pakistan \$7,000 daily + \$60,000 bb - Pacific Bulk

Dong-A Leto 2010 179221 dwt dely passing Ponta Da Madeira prompt trip via Colombia redel Continent \$4,900 daily - Cargill

Galini 2005 56015 dwt dely Mesaieed ely Feb trip redel Thailand intention ferts approx \$3,200 daily - cnr

Huayang Legend 2003 76945 dwt dely aps NoPac 10/20 Feb trip redel Singapore-Japan intention grains \$3,000 daily + \$90,000 bb - Hyundai Glovis

Huayang Spirit 2013 75784 dwt dely Surabaya prompt trip via Australia redel China intention grain \$3,250 daily - Oceanways

Interlink Sagacity 2015 38800 dwt dely Murmansk prompt trip redel Continent - W Med \$4,500 daily - MUR

KM Fukuyama 2013 82224 dwt dely aps Samarinda 03/10 Feb trip redel Hong Kong \$3,000 daily - Cargill

Libertas 2007 74930 dwt dely Hay Point 15/25 Feb trip redel Zhuhai \$2,000 daily + \$40,000 bb - Guodian

Maritime Emerald 2009 58717 dwt dely Singapore prompt trip via Indoensia redel China intention coal \$1,500 daily - cnr

Mercury Ocean 2008 53452 dwt dely Canakkale prompt trip redel Singapore-Japan intention grains \$5,000 daily - Meadway

Navios Harmony 2006 82790 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel India \$2,750 daily - Oldendorff

Nord Destiny 2008 83684 dwt dely aps US Gulf 01/10 Feb trip redel Singapore-Japan intention grains \$7,500 daily + \$75,000 bb - BG Shipping

NPS Century 2000 172036 dwt dely Kwangyang spot trip via Dalrymple Bay redel China \$1,500 daily - Phaethon

Orient Rise 2010 56700 dwt dely US Gulf prompt trip redel Singapore-Japan \$7,000 daily - Phaethon

Pireas 2006 76598 dwt dely aps US Gulf 10/20 Feb trip redel Singapore-Japan intention grains \$7,000 daily + \$70,000 bb - cnr



Porthos 2010 56825 dwt dely Santos prompt trip redel WC India \$7,250 daily + \$72,500 bb - South Korean charterer

Seacon 7 2012 57000 dwt dely aps Zhangzhou prompt trip redel Singapore intention aggregates approx. \$1,900 daily - Sinoway

Spring Sunshine 2012 46946 dwt dely Gibraltar prompt trip via Morocco redel Singapore-Japan \$5,000 daily - Hayne

Stahla 2012 76059 dwt dely aps EC South America 27 Jan/02 Feb trip redel Singapore-Japan \$5,150 daily + \$100,000 bb - BTG

Star Nina 2006 82224 dwt dely aps Richards Bay 05/10 Feb trip redel India \$4,600 daily + \$90,000 bb - cnr

Stefanos T 2011 80499 dwt dely aps Brazil early February trip redel Singapore-Japan \$5,000 daily + \$125,000 bb - cnr

Suse 2012 56925 dwt dely aps Taboneo prompt trip redel China intention coal \$2,500 daily trip via Indonesia redel India intention coal \$3,000 daily - Jaldhi

Tomorrow 2013 56025 dwt dely US Gulf prompt trip redel WC Central America approx \$8,200 daily - Norden

Velsheda 2012 82172 dwt dely Ulsan prompt trip via NoPac redel China intention grain \$2,500 daily - Oceanways

Vishva Vinay 2012 80139 dwt dely aps Richards Bay 05/15 Feb trip redel India \$3,000 daily + \$70,000 bb - Jaldhi

Warisa Naree 2010 53840 dwt dely Huelva prompt trip redel Singapore-Japan \$5,900 daily - Trafigura

4. 航运市场动态

【灵便型成品油船运价创 4 个月新高】

据普氏能源资讯消息称，由于 2 月第一周期间的运输活动活跃，市场运力收紧，黑海-地中海航线 3 万吨级灵便型成品油船运价本周达到 4 个月以来最高水平。



普氏能源资讯表示，黑海-地中海航线运价指数为 w195，该航线运价为 19.21 美元/公吨，是自 2015 年 9 月 28 日以来该型船运价 19.47 美元/公吨以来的最高水平。据悉，Vitol 已签订一艘“Maria M”轮黑海-地中海航线运价，2 月 2 日装货出发，运价基于 w195。而在同一航线，目前市场上已有另一艘船预计将以 w200 的运价获得运输协议，交易细节未详。

船舶经纪人表示，由于地中海地区汽油价格低廉，2 月第一周市场运输活动活跃，大型贸易商如 Vitol、Trafigura、BBnaft 和 ST Shipping 均开始将货物出售给小型贸易商。尽管目前地中海西部地区仍有充足的运力，但在黑海和地中海东部地区的运力仍然处于持续收紧的状态。

来源：国际船舶网

【国际集装箱船租赁市场陷入 08 年以来最大危机】

据《华尔街日报》1 月 27 日报道，国际集装箱船租赁市场正陷入 2008 年以来最大的危机。

原因如下：一是集装箱船供应过剩。船东为了维持运营而被迫接受极低的租赁价格，能赚到偿付贷款利息的费用就可以出租，而不指望能偿还本金的“僵尸船”越来越多。“僵尸船”数量众多掩盖了集装箱运输业的困境，从数据上看，全球集装箱船闲置数量仅微弱增长，没有反映出当前行业的基本面；二是全球运输需求减弱。1 至 10 月以美元计价的世界贸易总量同比下滑了 11.8%。

全球航运业风向标波罗的海干散货指数（BDI）长期低迷，1 月 26 日下跌至 345 点，为 1985 年以来最低点。航运业数据提供商 Alphaliner 报告称几乎所有的集装箱业务均在苦苦挣扎。报道称，数年前，在廉价贷款和需求稳定的双重刺激下，航运业经历了一段大规模扩张，但目前船舶供应过剩和需求低迷的情况使航运业雪上加霜。

来源：华尔街日报

【停航保价】

近期欧洲航线运价持续下滑，形成三连跌，截至一月底，跌至每 20 尺箱 450-550 美元。地中海航线行情也亦如此，降幅达 25%，市场主流价格为每 20 尺箱 550-600 美元。货代反映，随着亚洲至欧洲、地中海航线运价上行艰难，且进入下行通道，加上中国新年的临近，出货量缩减，众多家船公司发布实施停航计划，防止运价继续下滑。

与此同时，美国西岸航线运价呈现下降迹象，每 20 尺箱降了 50-150 美元，跌至 1000 美元左右。美国东岸航线表现不佳，大连港运价上扬如昙花一现，



全一海运有限公司



本周迅速回落。美国东岸航线运价已跌破每 20 尺箱 2000 美元大关。

其他航线发展形势一样逊色，东南亚航线呈回落态势，南美航线运价转而下探。澳新航线缓慢下滑。可见，众线运价下探，船公司不得不采取相应措施，唯恐运价将持续走低，因此，停航覆盖面或将扩大。

来源：中国航贸网

【BDI 已经很惨了 但航运业的真实现状更糟】

航运业的经济指标——波罗的海干散货指数（BDI）长期萎靡不振，该指数 1 月 26 日下跌 2.5%，至 345 点，为 1985 年有纪录以来最低。

据海事新闻网 gCaptain 报道，因“僵尸船”越来越多，陷入困境的集装箱船租赁市场没有复苏的迹象，该市场正面临自 2008 年来最大的危机，所以航运业的真实情况更糟糕。

所谓僵尸船，就是那些只要能够赚到偿还利息的钱就会开工的船只，它们根本不指望能偿还本金。

航运业当前的低迷态势不仅仅是因为船舶供应过剩，还因为全球运输需求减弱。数据显示，世界贸易总量 2015 年 10 月同比增长仅 0.5%，去年前 10 个月同比增长，然而，以美元计价的世界贸易总量 10 月同比下滑了 12.2%，前 10 个月下降了 11.8%。

gCaptain 报道称，尽管在 2008 年金融危机时，航运业十分萧条，但最终租船费率强劲反弹。然而，这一次的基本面却不太一样。

因中国经济放缓，油价暴跌，国际航运业产能过剩的状况已经恶化。据航运业数据提供商 Alphaliner 最新报告，除了极少数可能出现的例外，所有的集装箱业务均在苦苦挣扎，船主被迫接受很低的租船费率，而且还要支付船只放置成本，只是为了让他们的船只继续运营下去。

船主所获得的租金收入一般用作船舶管理费用，但常常不够付船舶的抵押贷款。

因此，“僵尸船”正在掩盖集装箱船运输业的危险处境。

一般认为，闲置吨位和注销登记船舶数可视为衡量航运行业是否健康的晴雨表，但在过去一年里，这两个指标都不太靠谱。尽管产能长期过剩，以及需求疲软，但集装箱船的闲置数量仅微张。Alphaliner 1 月 11 日数据显示，过去两周，闲置船只仅净增加 6 艘。



实际上，闲置船只总数为 337（135 万标准箱），仅占全球船只的 6.8%，鉴于当前行业的基本面，很明显是人为拉低了这一数字。

Alphaliner 表示，装载 7500 及以上标准箱的一些船只在中国春节前已开始运输服务，不过，等春节前的运输高峰期一过，这些船只很有可能再次过剩。而对于 7500-9500 标准箱船舶的需求几乎为零，目前，仍有 12 艘 7800-8800 标准箱船舶在亚洲寻求雇主。

华尔街见闻此前报道，前几年，在廉价的贷款和稳定的需求的刺激下，航运业经历了一段大规模扩张的时期。但目前船舶供应过剩使得干散货船运行业雪上加霜。

伦敦上市的船舶经纪公司 Braemar Seascope 首席执行官 James Kidwell 表示，“损害航运业的就是僵尸船，它们接受不正常的价格只是为了继续运营下去。”

来源：华尔街见闻

【集装箱船市场将面临至少 3 年运力过剩】

由于大型班轮公司旗下船舶持续退出市场，闲置集装箱船数量大幅上升。而随着越来越多的超大型集装箱船新船建造和交付，集运业未来或将继续面临至少 3 年的运力过剩。

据 Alphaliner 最新数据显示，截至去年 12 月 28 日，闲置集装箱船数量已升至 331 艘，总运力达到 136 万 TEU，相比 2015 年年初上升了 5 倍，达到了自 2010 年初以来的最高闲置水平。分析师称，这是由于市场供求平衡出现了急剧恶化。

全球航运咨询机构德鲁里表示，闲置集装箱船激增的原因是由于多艘更大型的集装箱船出现闲置。德鲁里统计称，11 月共有 31 艘集装箱船闲置，其中 8000TEU 以上的集装箱船数量达到了 16 艘。尽管规模如此庞大的资产闲置不是一件容易的工作，但目前不断扩大的闲置集装箱船运力表明，船东已经意识到减速航行并不足以在东西航线贸易商解决运力过剩的问题。需求低迷、运力过剩和运费过低是闲置集装箱船运力不断上升的主要原因。

而对于船东而言，需要闲置多少船舶才能逆转市场低迷趋势是难以判断的。在 2009 年，集装箱船闲置数量曾一度达到 140 万 TEU 这一顶峰，占据了全球 11% 的集装箱船运力。尽管目前的市场情况与 2009 年时有相似之处，但在市场基本面上则存在更多的差异。

2009 年集装箱船市场上的大规模闲置是由于全球金融危机造成的需求崩溃，而目前市场所面临的问题更多的则存在于集运公司自身。尽管增长量贫乏，



但集运业的运输量到目前为止仍处于增长状态，今年集运市场上所面临的问题，是过去连续 4 年来每年超过需求量的运力增长所导致的。

回顾 2009 年，由于集运公司未能及时应对经济衰退并大幅削减运力，导致集运业在当年出现了 170-180 亿美元的亏损。但集运公司在第二年便成功缓解了运力过剩的局面，在 2010 年获得了 200 亿美元的利润。而集运公司目前所遇到的问题更多的来自供应方，而不是需求方。随着越来越多的超大型集装箱船新船下单订造，德鲁里预测集运业未来将继续面临至少 3 年的运力过剩。在这一时期，随着市场需求只有小幅上升，集运公司将不得不耗费更长的时间来实现供求平衡。

而对于船东而言，闲置集装箱船规模将达到多大的程度似乎成为了下一个即将面对的问题。目前集运价水平已接近 2009 年的最低点，这可能表明集运公司未来将在削减运力上也将达到当时的程度，以避免进一步的财政赤字。

分析师预计，如果让当前全球集装箱船闲置运力重新达到 11% 的规模，这意味着必须在目前闲置集装箱船的基础上，再闲置 60 万 TEU 集装箱船。对于船东而言，这一要求显然过于强人所难。毕竟在 2009 年时许多集运公司濒临破产，这使得削减运力在当时成为了为了获得大量周转资金势在必行的选择。而现在，大部分集运公司在第三季度已能够获利，至于第四季度这些集运公司的表现，还是拭目以待吧。

来源：国际船舶网

5. 船舶市场动态

【2015 年全球新船订单量减少 40%】

2015 年航运业的低迷导致新船订单量的大幅下滑。

克拉克森数据显示，去年全球新船订单量仅为 1306 艘，相比 2014 年的 2162 艘减少了 40%，新造船投资估算也从 1130 亿美元降至 690 亿美元。新造船价格指数总体下降 5%。

其中，散货船和海工船订单降幅最为明显。去年，海工船新签订单仅为 127 艘，降幅达到 73%；散货船新签订单仅为 250 艘，降幅达到 68%，而 2013 年散货船订单量曾一度高达 1243 艘。与散货船和海工船相反的是，油船和集装箱船订单量均有不同程度的增长。2015 年油船新签订单量增加 14%，共计 424 艘；集装箱船新签订单量也增长至 224 艘。

根据克拉克森的数据，去年，韩国船厂接单量共计 3250 万载重吨，位居全球第一，韩国船厂接单量保持坚挺得益于油船和超大型集装箱船订单量的增长。



紧随其后的是中国船厂，接单量为 2920 万载重吨；由于散货船需求疲软，中国船厂也遭到了沉重打击，去年接单量下滑了 46%。日本船厂接单量排名第三，共计 2890 万载重吨，比 2014 年提高了 3%。

新船订单量的减少导致手持订单量随之下降。截止 2015 年底，全球手持订单量比年初减少了 7%。不过，去年全球船厂交付量提高了 6%，达到 9620 万载重吨，这是 2011 年以来交付量首次上升。另外，去年延期交付量也有所增加，原定于 2015 年交付的新船中有 35%推迟交付。

来源：克拉克森

【中国船厂希冀在伊朗“造船盛宴”中分羹】

中船海洋与防务装备（CSSC OME）已派遣其高级经理前往伊朗，于周二抵挡德黑兰，为了在伊朗新造船订单中分一杯羹。

CSSC OME 前身为广船国际，其主席韩广德表示，并不是说此次前往伊朗，我们将要签署任何合同。但油轮是我们的主要业务，这对我们来说是个不错的机会。

本次我们的目标是成品油轮和 VLCC。

之前，伊朗国家油轮公司 NITC 表示，公司预计通过购买或订购的方式更新船队，共计 25 艘。

同时，伊朗国家航运公司 IRISL 表示，到 2020 年，会增加 57.9 万 TEU 集装箱运力，200 万 DWT 干散货船运力以及 160 万 DWT 油轮运力。

韩广德表示，船厂在 20 世纪 90 年代曾为伊朗建造过船舶。所以与伊朗合作，我们富有经验，我相信彼此合作会是一个不错的合作。

同时，根据上海一船舶经纪人的消息，中国其他船厂也派遣了相关人员去伊朗洽谈此业务。

来源：中国船检

【舟山造船业“寒意”弥漫】

1 月 23 日，周六。寒潮如约而至。以造船业闻名的浙江岛城舟山也迎来了今年的第一场雪。对于舟山的造船业来说，这场年初的降雪并没有瑞雪兆丰年的意味，空气中弥漫的寒意，倒是平添了一份肃杀之感。



全一海运有限公司



在此前一天，舟山五洲船舶修造公司（下称五洲船厂）的员工们收到了放假通知。不过这并不会影响企业的生产，因为这座造船厂早在去年 8 月就已经停工，并于随后的 11 月申请破产，成为首家面临清算的国有船厂。

舟山素有“开门见海、出门坐船”一说，千余座岛礁围绕着本岛，孕育着当地造船业的繁荣。在舟山的工业总产值中，造船业占据着半壁江山，全国造船业超过 1/10 的市场份额，也由这座岛城所占据。以 2014 年为例，完工量、新接订单量以及手持订单量这三大造船指标，舟山的份额均占到全国总量的 12% 以上。

五洲船厂栖身于一座名为五奎山的小岛上，距离舟山本岛不远，由于暂未通桥，只能依靠渡轮上岛。船厂内，一艘巨型集装箱船还未完工，百余米长的船只静静地停在船台，似乎在诉说船厂往日的辉煌。另一侧的船坞内，还停放着两艘建设到一半的小船，船身已显斑驳。

如今船厂人去楼空，五奎山也几乎成了荒岛。

五洲船厂停工时，作为主要劳力的外包工已被遣散，300 多人的直属员工也从 2014 年初开始逐步减员，现在只剩 50 名员工在正常上班。而在 2009 年最为风光时，船厂有着超过 2600 名员工，岛上的宿舍经常被抱怨不够住。

舟山本岛以西的册子岛，是另一家船企浙江正和造船有限公司（下称正和船厂）的所在地。寒潮来袭前的一天，50 多岁的王业良来到这里讨要工资，在包工头的安排下，来自贵州的他曾在这家船厂打过半年工，目前还有 3000 元工钱被拖欠。

王业良在春节回家前要回这笔工资的想法，看来并不容易实现。他在船厂碰了壁，对方让他去找包工头，“给谁打工就问谁要钱”。他之前也给老板打了多次电话，对方推脱说工厂没给钱，因此也无法支付工资。这笔三角债就这么悬着。

作为三角债中的一方，正和船厂已在去年 6 月申请破产重整，其净负债 4 亿元，与五洲船厂 3.77 亿元的净负债额相当（截至去年 9 月 30 日）。现在，正和船厂的船台上，还有两条小型特种船在建，工厂已把造船工的数量降到了 100 人，几年前船厂鼎盛时，这一数字是 5000 人。

五洲与正和都是在舟山颇为有名的船厂，在去年相继倒闭，映衬着当地造船业的凋敝。一份不完全的统计显示，最近两年，舟山停产或破产的造船业公司已有 8 家，截至 2015 年 11 月底，登记在册的舟山规模以上船舶修造企业仍有 54 家，其中也包括五洲与正和。

这两家船厂有着颇为类似的命运轨迹，它们均是在 2005 年前后开始涉足造船行业。五洲船厂的主要业务原本是修船，当时形势一片大好的造船业让企业



全一海运有限公司



决定谋划转行，并在岛上修建起了现在的造船基地。

一位船厂领导在当时感叹，“造了一辈子船，从来没有船市这么好的时候。”彼时，航运市场十分繁荣，船东对于新建船舶的需求量激增，造一艘船的毛利能达到 35%-40%，非常可观。这也吸引着国内资本涌入造船业。

两家船厂建设之初，也确曾享受过一段时间的市场红利。但好景不长，2008 年金融危机爆发后，海运市场一落千丈。

2008 年，作为海运市场风向标的波罗的海干散货运价指数（BDI）曾达到 11793 点的峰值，而现在，该指数徘徊于 400 点上下。受此波及，造船订单量及船价均大幅下降，造船市场也开始了漫长的下行周期。一条 6.4 万载重吨的散货船，在 2005 年最高能卖 3.2 亿元，而现在则只有 1.2 亿元。

此后几年，夹杂着中国政府“四万亿”刺激政策带来的短暂回暖，船厂尚能依靠充裕的手持订单度日。舟山的造船完工量在 2012 年达到 827 万载重吨的顶峰，此后连续下降，到 2014 年跌去了近一半。

2005 年前后船厂激增导致的产能过剩问题也开始浮现，2013 年 10 月，国务院下发《关于化解产能严重过剩矛盾的指导意见》，造船行业也名列其中。

尽管去年中国只占据了全球造船市场约 1/3 的份额，但来自工信部的预测称，国内目前的造船产能为 8000 万载重吨左右，与未来五年全球新船年均需求量大致相当。

造船行业的主导权在由船厂转向船东后，船厂不单面临着船价下降的挑战，付款方式也变得颇为不利。此前，双方通常规定按照签约、开工、合拢、下水及交船这五个节点，分次由船东交纳总费用的 20%。这意味着在正式交船前，船厂可获得 80% 的船价费用用于生产所需。

而现在，船东在交船之前最多支付 50% 的船价，甚至只预付 20% 或 10%，买材料、工人工资以及水电费等支出均需要船厂垫付。而为了争夺订单，船厂不得不勉强接受这一苛刻条件。

垫资带来的是资金周转的巨大压力，而船厂本就缺少来自银行的贷款。2012 年开始，正和船厂的银行授信从 5 亿元减少至 3 亿元。虽然此后被列入工信部的船舶企业白名单，但这并没有带来特殊的政策支持。“3 亿元的累计银行贷款，能维持到现在不容易了。”正和船厂的一位中层管理者说。

为了筹措资金建设已生成订单的船舶，船厂只能求助于新接订单所得到的预付款。而新订单是否能生效以获得预付款，一纸保函尤为重要。这份由银行开具的保证书，为船东交付给船厂的预付款提供担保，一旦船厂未能履约交船，将由银行代为返还造船款。在银行融资被收紧后，正和船厂从 2013 年起，



全一海运有限公司



就未再得到开具保函的资格。

缺少了保函，船东往往不愿意让订单生效，船厂接单难，现金流紧张形势因此雪上加霜。前述正和船厂的中层管理者称，船只建造环节本就亏损，没有利润实现资金沉淀，船厂又缺乏新订单带来的资金补充，这是导致现金流断裂的原因。2014 年开始，正和船厂已无法继续维持，此前三年，船厂一直保持着每年 12 艘以上的船舶交付规模，在当地也算排名前列。

五洲船厂的情况也颇为类似，“垫资垫坏了，最后船厂的资金链断了。”该公司一位中层干部总结说。此前公司面临破产可能时，上级公司浙江海运集团曾一度给予数亿元的资金支撑。而这两年，母公司经营遇到了压力，失去依靠的船厂只能选择破产。

对于造船业的未来，正和船厂另一位负责生产的管理层人士颇为悲观地表示，“此前预计 2016 年船市能好起来，但现在看来可能要到 2020 年。”

相对于已经破产的船企，仍在经营中的浙江增州造船有限公司（下称增州船厂）必须继续忍受行业下行带来的煎熬。它眼前的难题，是如何尽快把刚建成的一艘 3.9 万载重吨散货船交付美国船东。

如果交付成功，意味着可以回笼一笔不菲的资金，用于建造下一条船。但航运市场不景气的当下，挑剔的船东并不急于提前收船。在承受着垫资压力如期将船建完后，交船难成了船厂遭遇的另一重问题。

这艘散货船刚刚完成试航回到码头。船东方面提出要求，希望重新喷涂水底部分的油漆，好让船身看起来新一些。为了早些交船，船厂应允了下来。“算上人工、油漆等费用，一下子几十万元又没了。这艘船造价 1 亿元左右，利润空间已非常小。”增州船厂综合部长陈建城说，“我们也试着跟他们谈条件，把油漆喷涂好后，再送你几十公斤油漆，你就把船接走怎么样？”

过去一年，增州船厂外派工的数量由 3000 人降到 2000 人，在船东不急于收船的情况下，目前的人手已经能满足工厂的造船速度。船厂处于低速运转中，这样可以保证企业持续走下去。尽管船厂在 2015 年预计仍有所亏损，但亏损额相比 2014 年的数千万元会有所减少。少有盈余甚至出现亏损，是舟山当地相当部分船厂的现状。

2008 年建厂的增洲船厂，并没有赶上造船业最好的时候。同样没有赶上好时代的，还有王海凤。这位浙江半岛船业有限公司（半岛船业）的董事，已经把名片上的名字改为了王亦凤。进入造船行业这几年，王海凤的生意始终不顺，她为此专门向高人请教。对方建议去掉名字中的“海”字，以示避讳。

半岛船业在 2004 年筹建，2008 年接下了首批造船订单。当时金融危机爆发，船市开始出现转折，但 7 亿元的投资已经砸了下去，船厂必须继续经营。市



场不景气之下，船厂运营一直未见起色。2011 年，公司承接的一艘散货船遭遇船东违约，对方在两个节点都没有付款，这让半岛船业的账上记下了一笔不小的亏损。

从去年开始，半岛船业选择转型修船。“对我们来说，在船市不好的时候继续造船，会拖死企业。”王海凤所在的船厂现在也无力承接新的造船订单，因为船东只肯支付 10% 的预付款，后续资金如果不从银行贷款根本无处筹措。勉强接单的结局，只能是造一艘亏一艘。

改行修船后，能避免垫资的风险。如果管理得当，公司每年小有盈利不成问题。王海凤打算依靠未来几年修船的利润，弥补此前的损失。不过让她颇为心疼的是，此前重金投资的 400 吨龙门吊等众多造船设备，在修船行业算是大材小用了。

王海凤想着，如果船市未来好了，还会再转型造船。而前提是，这家修船企业能挺过来。

来源：界面

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	173.00	10	↑	180.00	10	↑	282.00	15	↑	292.00	15
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：

2016-01-29



◆ 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 04 周	第 03 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,600	4,600	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,650	2,650	0	0.0%	
巴拿马型 Panamax	77,000	2,550	2,550	0	0.0%	
超灵便型 Supramax	58,000	2,400	2,400	0	0.0%	
灵便型 Handysize	35,000	2,050	2,050	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 110 周	第 109 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	9,350	9,350	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	6,300	6,300	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	5,200	5,200	0	0.0%	
LR1	75,000	4,500	4,500	0	0.0%	
MR	52,000	3,550	3,550	0	0.0%	

截止日期： 2016-01-22

(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
1	TAK	155,000	Samsung, S. Korea	2018	Norwegian	Undisclosed	
1	TAK	115,000	Samsung, S. Korea	2018	Norwegian	Undisclosed	
2	TAK	49,000	Onomichi, Japan	2018-2019	Singaporean	3,700	ice strengthened
1	TAK	17,000	Huangpou Wenchong, China	2018	Hongkong	Undisclosed	MR2, older deal surfacing now



全一海运有限公司



2	TAK	7,800	Guangzhou Hangtong, China	2017	Chinese	Undisclosed	asphalt/bitumen carriers
1	BC	65,000	Oshima, Japan	2018	Japanese	Undisclosed	Wood-chip carrier, T/C to Hokuetsu Kishu Co.
1	TAK/GAS	58,000	CSSC , China	-	Greek	Undisclosed	Arc 7 ice-class condensate carriers
1	TAK/GAS	58,000	Arctech, Finland	-	Greek	Undisclosed	for Yamal LNG project

◆[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
HANJIN BUSAN N255	BC	179,800		2016	S. Korea	3,530	Greek	en bloc ecash
HANJIN BUSAN N256	BC	179,800		2016	S. Korea	3,530	Greek	
ORIENTE VICTORIA	BC	23,920		1998	Japan	240	Chinese	
MAREN BULKER	BC	31,945		2008	Japan	760	Hongkong	
GREAT DREAM	BC	33,745		2004	Japan	480	Vietnamese	
SPAR ORION	BC	47,639		1996	Japan	210	Far East	
BIANCO BULKER	BC	52,027		2001	Japan	340	Undisclosed	
ASTON TRADER II	BC	55,496		2008	Japan	700	Undisclosed	
SELECTA	BC	56,500		2010	Vietnam	950	Undisclosed	
WIDAR	BC	56,859		2011	China	790	Undisclosed	
NS TRADER I	BC	57,981		2013	China	900	Undisclosed	
SANDRA	BC	58,110		2012	China	1,200	Undisclosed	
HUDSON TRADER 1	BC	58,129		2009	China	780	Greek	
SALVATORE CAFIERO	BC	75,668		2001	Japan	350	Chinese	
ETERNITY ISLAND	BC	81,305		2012	S. Korea	1,370	Greek	
DOUBLE PROGRESS	BC	88,266		2007	Japan	680	Undisclosed	
BULK PEACE	BC	175,858		2010	China	1,850	European	
OBELIX	BC	181,433		2011	Japan	2,350	Greek	



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
JOLIE BRISE	CV	3,480	136	2006	Poland	346	Belgian	
MOHEGAN	CV	7,850	703	1994	Denmark	220	Philippine	
VEGA SATURN	CV	13,621	1,118	2008	Germany	Undisclosed	Undisclosed	
ORIENTAL GOLD	CV	17,429	1,133	1996	Japan	Undisclosed	Indonesian	
HELENE	CV	33,074	2,524	2005	Germany	800	Undisclosed	
KOTA PERMASAN	CV	39,479	2,824	2008	S. Korea	1,050	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
TRANSBALTIC	GC/MPP	16,558	658	2004	China	450	Undisclosed	
VOGE FANTASY	GC/MPP	29,538		1996	China	260	Middle East	

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
DRAGONARIA	TAK	6,555		1998	Japan	320	Taiwan	
TERNLAND	TAK	10,877		1996	Norway	530	Swedish	
CIELO DI ROMA	TAK	40,096		2003	S. Korea	1,380	Turkish	
TRF OSLO	TAK	45,562		2014	S. Korea	3,750	U. A. E	
CONCERTINA	TAK	96,835		1992	Japan	400	Indonesian	
NAVION TORINITA	TAK	106,852		1992	Japan	600	Undisclosed	
ELBTANK GERMANY	TAK/CHE	35,407		1999	S. Korea	975	Greek	
BENNY PRINCESS	TAK/LPG	49,301		1992	Japan	2,400	Indian	

◆ 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	
KG BARITO	BC	73,008	14,329	1996	China	255		
EVER MIGHTY	BC	75,265	11,570	1996		245	incl. 200 tons bunkers	
ELITE	BC	75,473	11,376	1996	Italy	262		



全一海运有限公司



TAROKO	BC	122,292	16,516	1996	S. Korea	265	
JOHN OLDENDORFF	BC	169,229	22,439	2001	S. Korea	255	incl. 800 mt of bunkers ROB
MINERAL WATER	BC	170,201	20,023	1999	S. Korea	270	AS IS SINGAPORE incl. 1200 mt bunkers ROB
BERGE MATTERHORN	BC	171,978	20,884	1996	Japan	263	
NEWFOREST	BC	185,688	22,683	1976	S. Korea	262	
MEYNELL	BC	185,767	22,521	1997		265	
SANTA GIOVANNA	CV	30,201	8,841	1996	Germany	265	as is Colombo, incl. 195 tons bunkers
BUKHTA SLAVYANKA	TAK	17,125		1977	Finland	289	

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
KHOLMSK	BC	33,618	8,421	1980	Poland	260	
SARANA NAREE	BC	28,583	5,804	1991		251	
STOLT SAPPHIRE	BC	38,746	11,483	1986		260	Green recycling
KIANA PIONEER	BC	40,763	6,978	1986	Japan	252	
GANT VISION	BC	43,536	8,207	1992	Japan	251	
SPAR SIRIUS	BC	45,402	7,779	1996	Japan	263	
STEEL WISDOM	BC	46,641	7,770	1995	Japan	263	
LONG YUAN	BC	69,346	9,980	1989	Japan	245	
EVERTOP	BC	69,555	9,765	1993		243	March 15 cancelling
CAPTAIN EVANGELOS N M	BC	71,662	9,939	1997	Japan	262	
DIAMOND	BC	74,274	10,020	2001	Japan	260	AS IS HAZIRA INDIA
ELBWOLF	CV	39,232	12,958	1999		272	as is Singapore incl. 150t ROB
MARINE RELIANCE	ROR	11,676	9,612	1987	Japan	283	FULL RANGE SUBCONTINENT OPTIONS

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
GALLANT JOHN	BC	70,359	9,612	1989	Japan	262	SUB-CONTINENT OPTIONS
BRAVO JOHN	BC	71,333	9,596	1997	Japan	265	incl. 500t bunker
MIGHTY CHRISTOS	BC	71,678	9,759	1997	Japan	256	



船 名	船 型	载重吨	轻吨	其它		价格 (美元) /轻吨	备 注
				建造年	建造国		
ANANGEL LEGEND	BC	161,059	19,677	1996		247	as is Singapore, incl. bunkers for voyage to India / Pakistan
ANANGEL AMBITION	BC	161,526	19,215	1991	S. Korea	247	as is Singapore, incl. bunkers for voyage to India
RUTLAND	BC	170,013	21,010	1997	S. Korea	281	SUB CONTINENT OPTIONS
ORE TIMBOPEBA	BC	199,999	24,286	1986	Japan	267	AS IS SINGAPORE
LATO	ROR	5,432	11,213	1975		156	

◆最新航运公告

【装卸时间和滞期 - 由港口当局行为导致的延误？】

在最近的一起伦敦仲裁 LONDON ARBITRATION 16/15, (2015) 938 LMLN3 案中，原告船舶满载一种名为“膨润土”（BENTONITE）的散货，港口当局要求该船在集装箱泊位卸货。卸货开始五天后，港口当局指令船舶驶离该集装箱泊位，前往一个备用泊位等待，船舶最终在那里等待了长达三周之久。

由于港口方面的上述行为导致船期严重延误，船东向租家提起约五十万美金的滞期费索赔。本案租约采用 1976 年金康格式租船合同。

【《联合全面行动计划》伊朗制裁部分解除】

根据《联合全面行动计划》，部分伊朗制裁得到解除，本文将为会员分析相关保险安排的情况。

《联合全面行动计划》下伊朗缩减核活动的“执行日”，为 2016 年 1 月 16 日(周六)。从执行日起，欧盟解除伊朗制裁，除对于某些材料，先前已规定了授权要求外，欧盟将解除针对伊朗海上贸易的制裁，包括与贸易相关的船舶保险，以及为伊朗船舶和实体提供的保险和再保险。

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	澳元	加元
2016-01-29	655.16	717.0	5.5205	84.091	942.09	63.458	1160.53	464.91	466.6
2016-01-28	655.28	714.61	5.5357	84.107	935.06	64.485	1183.4	460.72	464.67
2016-01-27	655.33	712.24	5.5481	84.131	941.39	65.155	1195.98	460.64	464.44
2016-01-26	655.48	711.83	5.5493	84.076	933.55	65.049	1218.35	456.16	458.99
2016-01-25	655.57	709.46	5.5431	84.078	937.66	65.131	1187.52	460.05	463.5
2016-01-22	655.72	712.16	5.5778	83.964	933.52	66.085	1253.19	459.76	459.57
2016-01-21	655.85	713.86	5.6037	83.918	932.47	66.426	1240.13	455.42	453.84
2016-01-20	655.78	716.27	5.5834	83.865	929.87	66.755	1200.84	453.02	450.06
2016-01-19	655.96	714.87	5.5884	84.068	936.4	66.525	1208.96	452.13	451.36
2016-01-18	655.9	717.02	5.6099	84.103	937.03	67.405	1184.53	450.8	450.11

(2) LIBOR 数据:

2016-01-28								
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	0.3684	0.3955		0.4262	0.5234	0.6156		
	6 月期	7 月期	8 月期	9 月期	10 月期	11 月期	12 月期	
美元	0.86575						1.15105	