

新春快乐!



# 全一海运市场周报

2016.02 - 第1期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. 中国海运市场评述(2016.02.01 -02.05)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【多条航线运价下降 综合指数继续走低】

本周，农历春节长假前出货小高峰接近尾声，市场总体运输需求逐步下降，尽管部分航商推出运力收缩计划，但供大于求的状况依然有所加剧，多数航线市场运价继续下滑。2月5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772.27点，较上期下跌0.8%；上海出口集装箱运价指数为566.92点，较上期下跌4.2%。

**欧洲航线：**欧元区经济增长乏力，居民消费需求仍然低迷，1月份，欧元区经济景气指数为105，较前值下降1.8，居民消费者信心指数终值为-6.3，与前值相比未见改善。拖累运输需求增长乏力。虽然部分航商开始执行临时停航计划，一些口岸的开航班次已略有减少，但平均舱位利用率仍呈下降态势。多数航商为囤积节中出运航班的货量，继续采取降价揽货措施，市场运价延续上周的下跌走势。2月5日，中国出口至欧洲航线运价指数分别为842.12点，较上期下跌2.4%。地中海航线，货量的回落势头较欧洲航线更为明显，航商的价格竞争也更为激烈，部分航次最低运价已跌破300美元/TEU。2月5日，中国出口至地中海航线运价指数为902.72点，较上期下跌8.0%。

**美国航线：**北美航线，春节长假前出货高峰逐步减弱，运输需求稳中有降，船舶平均舱位利用率维持在95%左右。鉴于基本面支撑力度有所下降，此前市场上对未来行情走势相对乐观的预期也逐步消减，多数上周涨价航次于本周回落，部分航次运价低于涨价前水平。2月5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1321美元/FEU、2341美元/FEU，分别较上期下跌4.8%、5.1%。

**波斯湾航线：**本周货量小幅回落，部分航商开始执行临时停航措施，船舶平均舱位利用率维持在85%左右。鉴于运力过剩仍较为明显，市场运价继续走低，部分航次最低运价降至200美元/TEU。2月5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276美元/TEU，较上期下跌0.7%。

**澳新航线：**本周货量小幅回升，加上部分航商加大运力收缩力度，供需关系略有改善，船舶平均舱位利用率回升至九成以上。但多数航商为囤积节中货源而降价揽货，致市场平均运价明显下滑。2月5日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为479美元/TEU，较上期下跌8.8%。

**南美航线：**受巴西等主要经济体持续不景气影响，当地消费低迷，致节前运输需求不断收缩，船舶平均舱位利用率仅维持在七成左右。市场上价格竞争愈



发激烈，多数航次运价低位下探，部分航次最低运价跌破 50 美元/TEU。2 月 5 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 113 美元/TEU，较上期下跌 17.5%。

**日本航线：**节前货量继续增长，上海港船舶平均舱位利用率攀升至 85%以上，市场运价基本稳定。2 月 5 日，中国出口至日本航线运价指数为 627.46 点。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【节前市场需求低迷 煤炭运价继续下探】

本周，春节假日气氛浓厚，在下游工厂大面积停工的影响下，沿海散货运输市场弱势运行，运价快速下跌。2 月 5 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 822.86 点，较上周下跌 1.9%。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：**受春节长假影响，沿海煤炭运输市场利空因素集体发力，运输需求较前期更为低迷，市场成交极为冷清。迎来春节前的最后一周，大部分企业、工厂已开始停工放假，用电需求持续疲软，电厂日耗煤量步入传统下行通道。据统计，2 月 5 日，沿海六大电厂日耗煤量降至 37 万吨，较上周同期下降达 20 万吨。用煤需求骤降，主要电力集团存煤天数均攀升至高位，过节毫无压力，采购积极性降至“冰点”，派船寥寥无几。同时，考虑到长假因素，多数用煤企业已于前期积极备货，并提前安排了假日期间的运输计划，致使当前运输需求雪上加霜，运输货源一票难求。而在供求矛盾持续激化的背景下，多数船公司为安排长假七天的船期，主动下调价格竞争揽货，沿海煤炭运价加速下行。

2 月 5 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 794.83 点，较上周下跌 3.1%。2 月 5 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 15.3 元/吨，较上周五下跌 2.1 元/吨；秦皇岛-张家港（2-3 万dwt）航线运价为 21.8 元/吨，较上周五下跌 1.7 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万dwt）航线运价为 22.3 元/吨，较上周五下跌 1.8 元/吨。华南航线同样低迷，2 月 5 日，秦皇岛-广州（5-6 万dwt）航线运价为 18.2 元/吨，较上周五下跌 2.0 元/吨。

**金属矿石运输市场方面：**春节假期临近，钢贸商和下游生产企业、施工单位均已提前休假，基建项目停工明显增多，钢铁需求疲软，铁矿石终端采购停滞。同时受低迷的煤炭运输市场影响，金属矿石运输市场同样呈现供过于求的弱势态势，运价波动下行。2 月 5 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 816.60 点，较上周下跌 0.4%。

**粮食运输市场：**本周，粮食市场基本处于停滞状态，贸易商均已停工放假，并计划于正月初八以后开始购销活动。而伴随节前贸易活动的结束，沿海粮食



运输需求延续前期的低迷走势，运价继续低位徘徊。2月5日，沿海粮食货种运价指数报收 588.77 点，较上周基本持平。

**油品运输市场：**恰逢新年小长假，成品油整体需求面疲态延续，工矿、基建、物流等用油单位放假退市，市场购销气氛逐渐转淡，运输需求有所下滑。2月5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

#### 【原油运价小幅盘整 成品油运价持续下降】

国际油价本周小幅波动，布伦特原油现货价格周四报 34.56 美元/桶，较上周四上升 1.6%。面对伊朗即将增加出口的威胁，沙特阿美石油公司近日宣布下调三月份出口亚洲和地中海的原油价格。中国农历春节前的最后一周，全球原油即期运输市场成交减少，VLCC 运价回稳，中小型船运价继续下降。中国主要进口航线运价小幅盘整。2月4日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）为 926.87 点，较上周四上涨 3.5%。

**超大型油轮（VLCC）：**运输市场成交较前期略显冷清，运价小幅波动。受中国春节长假因素影响，出货量表现平淡，运力仍较为充沛。中东市场 2 月下旬货盘成交不足，运价在 WS60 的点位上下波动。西非市场表现平稳。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS60.54，较上周四上升 6.3%，5 日平均运价为 WS61.42，环比下降 6.3%，等价期租租金（TCE）平均 4.5 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS65.00，持平，5 日平均运价为 WS65.25，下降 5.4%，TCE 平均 5.4 万美元/天。

**苏伊士型油轮（Suezmax）：**运输市场表现分化，运价有降有升。西非和黑海货盘平淡，运价小幅下降。西非至地中海运价在 WS80 以下（TCE 约 2.7 万美元/天）。该航线一艘 13 万吨级船，2 月 28 日货盘，成交运价为 WS77.5。黑海至地中海运价为 WS80 上下（TCE 约 2.7 万美元/天）。相反，波斯湾出发航线本周成交相对活跃，运价略有上调，至印度货盘运价为 WS105 附近，至欧洲运价分散在 WS51 至 WS75 之间。两艘 14 万吨级船，巴士拉至地中海航线，2 月下旬货盘，成交运价分别为 WS67.5 和 WS75。西非货盘减少和油轮租金下降的同时，国际上成品油库存增多，近期有部分苏伊士型船被短期租用于存放柴油。

**阿芙拉型油轮（Aframax）：**运输市场成交稀少，多数航线运价小幅下降，仅加勒比海行情略有反弹。受黑海货盘支持，跨地中海运价徘徊在 WS85 附近（TCE 约 1.5 万美元/天）。一艘 8.5 万吨级船，黑海至地中海航线，2 月 15 日货盘，成交运价为 WS83.75。北海、波罗的海短程运价分别下降至 WS107



和 WS100, TCE 分别约 2.9 和 4.0 万美元/天。加勒比海短程成交不多, 运价返回 WS120 水平 (TCE 约 2.5 万美元/天)。亚洲出发航线运价基本稳定在 WS110 水平。中国进口来源主要是科兹米诺和越南。一批 10 万吨级船科兹米诺 2 月中旬货盘的成交包干运费均为 63 万美元。

此外, 国际成品油轮 (Product) 运输市场总体成交减少, 多数航线运价继续下降。波斯湾至日本 7.5 万吨级船运价降至 WS110 (TCE 约 2.4 万美元/天); 5.5 万吨级船运价降至 WS115 (TCE 约 1.7 万美元/天); 印度至日本 3.5 万吨级船运价维持 WS115 (TCE 约 1.0 万美元/天)。中国燃料油进口 2 月上旬货盘成交较多, 运价较前期略有下降, 本周一艘 8 万吨的新加坡 2 月 3 日货盘, 成交运价为 WS107.5。3.7 万吨级船欧洲至美东汽油运价降至 WS120 (TCE 约 1.3 万美元/天), 3.8 万吨级船美湾至欧洲柴油运价回升至 WS80 (TCE 约 7000 美元/天)。

#### (4) 中国进口干散货运输市场

##### 【市场缺乏利好支撑 指数再刷记录新低】

临近春节, 各种利空因素叠加, 干散货运输市场饱受运力过剩、大宗商品需求疲软之苦, 行情极为惨淡, 国际干散货综合运价指数 BDI 连创历史新低, 周四收报 298 点, 跌入“2”时代。中国进口干散货综合指数、运价指数、租金指数再次刷新发布以来的最低值记录。2 月 4 日, 上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数 (CDFI) 为 259.06 点, 较上周四下跌 3.4%; 运价指数为 315.75 点, 较上周四下跌 1.7%; 租金指数为 174.02 点, 较上周四下跌 7.8%。

**海岬型船市场:** 铁矿石市场需求疲软, 本周海岬型船市场运价低位徘徊。中国北方至澳大利亚往返航线有少量航次期租成交, 17.8 万载重吨船, 新加坡即期交船, 经西澳, 中国还船, 成交日租金 2000 美元。周四, 上海航运交易所发布的中国北方至澳大利亚往返航线日租金为 2158 美元, 较上周四下跌 2.1%。上周末西澳遭遇台风封港, 澳大利亚铁矿石周出货量急剧萎缩, 总量不足 1000 万吨, 较年初减少 34%。上半周西澳至青岛航线活跃度欠佳, 下半周力拓和必和必拓赶在节前租入运力, 成交有所升温, 但市场运力仍主要集中在太平洋市场, 成交运价有所下滑, 跌破 3 美元/吨, 平均水平低于上周。成交记录显示, 受载期 2 月下旬, 西澳至青岛铁矿石航线成交运价集中在 2.85-2.95 美元/吨。周四, 澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 2.890 美元/吨, 较上周四下跌 3.9%。本周市场上巴西和南非至中国青岛航线的成交少, 巴西至青岛航线已开始做 3 月份装期的货, 据悉成交价上冲至 6 美元/吨上方; 受载期为 2 月下半月, 西非佩尔至青岛航线成交价为 5.65 美元/吨, 均高于即期市场水平。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 5.453 美元/吨, 较上周四微涨 0.8%。南非萨达尔达尼亚至青岛航线运价为 4.150 美元/吨, 较上周四上涨 2.3%。

**巴拿马型船市场:** 本周巴拿马型船市场运价继续下挫, 但周末受南美粮食航线支撑, 现止跌迹象。临近春节, 发电淡季, 部分电厂发电机组进入检修, 煤炭采购热情不足, 太平洋市场煤炭船运成交不多, 且多以 APS 成交, 成交记录显示, 7.6 万载重吨船, 受载期为 2 月 3-5 日鲑鱼圈交船, 经东澳, 印度东岸还船, 成交日租金为 1500 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 1643 美元, 较上周四下跌 13.0%, 为指数发布



以来的最低值。印尼萨马林达至中国广州航线运价为 2.110 美元/吨，较上周四下跌 4.0%。粮食方面，本周美湾至欧洲和远东地区的粮食船运明显减少，美湾至中国北方港口粮食运价已跌破 20 美元/吨。然而，2 月底 3 月初装期的南美谷物船运成交陆续放出，成交日租金普遍走高至 6000 美元以上。周四，巴西桑托斯至中国北方港口航线粮食运价为 12.667 美元/吨，较上周四上涨 6.0%。

**超灵便型船市场：**本周超灵便型船运价跌跌不休。尽管市场有部分印尼至中国和越南的煤炭船运成交，但粮食船运不多，且成交运价阴跌不止。成交记录显示，5.7 万载重吨船，印尼即期交船，中国还船，日租金为 1750 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 1780 美元，较上周四下跌 9.3%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 2.745 美元/吨，下跌 5.5%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 3.742 美元/吨，下跌 2.6%。超灵便型船租金、运价均为发布以来的最低值。

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

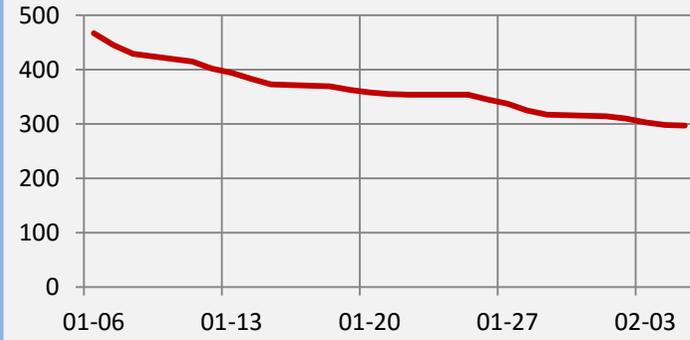
波罗的海指数	2月1日		2月2日		2月3日		2月4日		2月5日	
BDI	314	-3	310	-4	303	-7	298	-5	297	-1
BCI	215	+4	217	+2	209	-8	208	-1	212	+4
BPI	282	-5	282	0	284	+2	289	+5	295	+6
BSI	299	-5	289	-10	280	-9	271	-9	262	-9
BHSI	216	-3	212	-4	203	-9	197	-6	194	-3



上周 BDI 指数走势



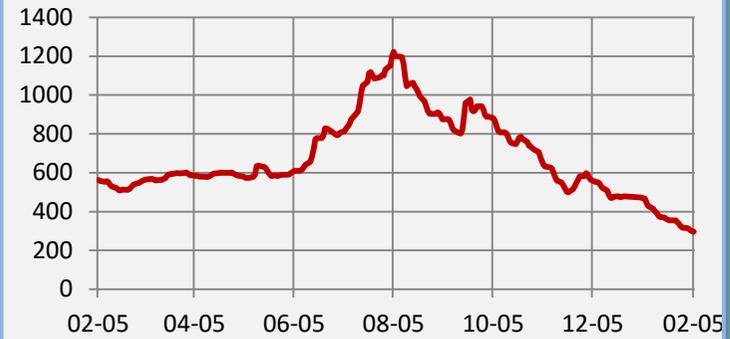
近一个月 BDI 指数走势



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 05 周	第 04 周	浮动	%
Cape (170, 000)	半年	4, 250	4, 750	-500	-10. 5%
	一年	4, 750	5, 250	-500	-9. 5%
	三年	6, 500	7, 000	-500	-7. 1%
Pmax (75, 000)	半年	4, 750	5, 000	-250	-5. 0%
	一年	4, 750	5, 000	-250	-5. 0%
	三年	6, 250	6, 250	0	0. 0%
Smax (55, 000)	半年	4, 500	5, 500	-1000	-18. 2%
	一年	5, 250	5, 750	-500	-8. 7%
	三年	6, 750	6, 750	0	0. 0%
Hsize (30, 000)	半年	4, 500	4, 750	-250	-5. 3%
	一年	4, 750	5, 000	-250	-5. 0%
	三年	5, 750	5, 750	0	0. 0%

截止日期: 2016-01-29

## 3. 租船信息摘录

### (1) 航次租船摘录

ABY Jeanette 2014 82566 dwt dely Indonesia 06/15 Feb trip redel Hong Kong \$3,000 daily - Cargill

Alam Murni 2002 53553 dwt dely aps Kosichang 08/12 Feb trip redel Singapore intention cement \$2,300 daily - Seatrek

Almandin 2010 56899 dwt dely US Gulf prompt trip redel Singapore-Japan \$7,000 daily - Cargill

AP Ston 2012 57480 dwt dely aps Indonesia prompt trip redel Thailand intention coal \$2,500 daily - WBC



Aqua Bonanza 2010 180176 dwt dely Huanghua 08/09 Feb trip via West Australia redel China \$2,500 daily - Jiangsu Steamship

Asia Emerald I 2011 58018 dwt dely N China prompt trip redel SE Asia intention steels \$2,000 daily - Transwind

Asia Emerald III 2010 57802 dwt dely Port Okha prompt trip via WC India redel China intention bauxite \$2,000 daily - Jus-Lord

Atalanta 2010 82094 dwt dely EC South America 03/09 Feb trip redel Singapore-Japan \$6,250 daily + \$125,000 bb - CJ International

Aurelia 2009 58110 dwt dely aps Iran spot trip redel china intention iron ore approx. \$2,250 daily - Pacific Glory

Baltic Panther 2009 53100 dwt dely Santos-Paranauga prompt trip redel Continent \$4,000 daily - Cargill

Baltic Wasp 2014 63389 dwt dely aps Samarinda prompt trip via Indonesia redel India \$3,900 daily - cnr

Barock EdF relet 2007 82668 dwt dely EC South America 15/20 Feb trip redel Singapore-Japan \$6,000 daily + \$135,000 bb - Bunge

Bulk Aquila 2014 66613 dwt dely Vila Do Conde prompt trip redel Persian Gulf \$7,250 daily - cnr

Bulk Finland 2014 77126 dwt dely aps EC Australia 10/16 Feb trip redel China intention coal \$3,500 daily + 55,000 bb - SDTR

Cervia 2010 92500 dwt dely aps Port Kembla 18/24 Feb trip redel S. China intention coal \$3,000 daily + \$40,000 bb - Noble

CH Doris 2010 33144 dwt dely passing Singapore prompt trip via Australia redel Singapore-Japan approx \$2,000 daily - cnr

Chance 2004 75926 dwt dely Dalian 30 Dec/31 Jan trip via EC Australia redel full India intention EC India \$1,750 daily - cnr

Coral Opal 2012 78090 dwt dely EC South America 02/10 Mar trip redel Singapore-Japan \$6,250 daily + \$150,000 bb - cnr

CS Soraya 2010 56697 dwt dely aps East Kalimantan prompt trip via Indonesia redel India intention coal \$3,000 daily - Everbright



Darya Jyoti 2010 80545 dwt dely Santos 24/26 Feb trip redel China \$6,450 daily + \$150,000 bb - Louis Dreyfus

Darya Tara 2000 73281 dwt dely Hazira in d/c prompt trip via EC South America redel Singapore-Japan \$2,500 daily - Jaldhi

Effy N 2009 55804 dwt dely East Mediterranean prompt trip redel US Gulf approx \$1,000 daily - Clipper - #recent#

Eftichia 2011 34175 dwt dely Indonesia spot trip via Australia redel Singapore-Japan approx \$2,200 daily - Oldendorff

Emerald Indah 1998 77734 dwt dely aps Weipa 10/14 Feb trip via Australia redel N. China intention bauxite \$2,750 daily + \$55,000 bb - Winning

Fast 2012 55398 dwt dely Indonesia prompt trip redel Vietnam intention coal \$2,000 daily - Norden

Fu Da 1997 70850 dwt dely Recalada 15/20 Feb trip redel ARA-Hamburg \$3,750 daily - Windrose

Golden Enterprise 2011 79471 dwt dely Ghent prompt trip via Rouen redel Singapore-Japan \$5,250 daily - Vitol

Great Triumph 2015 77835 dwt dely Yatsushiro 08/10 Feb trip via EC Australia redel India \$2,000 daily - cnr

Hercules 2012 56546 dwt dely SE Kalimantan prompt trip redel China \$1,700 daily - Caria

Hong Dai 2010 76573 dwt dely EC South America 15/20 Feb trip redel Spain \$3,750 daily - Bunge

Hopa 1 2013 63150 dwt dely US Gulf prompt trip redel NCSAmerica \$5,350 daily - Bunge

Ikan Bilis 2003 75729 dwt dely Hay Point 10/14 Feb trip redel India \$3,250 daily + \$45,000 bb - cnr

Ikan Kedewas 2006 88266 dwt dely EC Australia 16/20 Feb trip redel Malaysia \$3,000 daily + \$50,000 bb - Panocean

Ioannis Theo 2010 56785 dwt dely Canakkale prompt trip via Black Sea redel PG \$5,750 daily - Martrade



Iolcos Legacy 2010 87375 dwt dely aps Brazil spot 2 laden legs redel Skaw-Cape Passero \$5,000 daily - cnr

Josco Dezhou 2014 61657 dwt dely Bayuquan prompt trip redel SE Asia intention steels \$2,000 daily - CAM

JS Meuse 2012 63500 dwt dely Black Sea prompt trip redel Singapore-Japan \$7,000 daily - cnr

Jupiter 2008 56788 dwt dely aps Taiwan prompt trip redel Singapore intention cement \$1,750 daily - Norden

Kambanos 2010 87328 dwt dely aps EC South America 10/19 Feb 2 laden legs, (1st leg into US Gulf) redel Skaw-Cape Passero \$5,000 daily - Cargill

Kaptan Arif Bayraktar 2009 57094 dwt dely Aqaba prompt trip redel EC India redel Colombo intention fertiliser \$6,500 daily - Global Trade

Key Evolution 2010 83416 dwt dely EC South America 25/26 Feb trip redel Singapore-Japan \$6,500 daily + \$150,000 bb - K-Line

King Sail 2002 177643 dwt dely Singapore prompt trip via West Australia redel China \$2,000 daily - Polaris

KM Keelung 2010 82072 dwt dely NoPac end February/early March trip redel Singapore-Japan \$3,000 daily + \$86,000 bb - Cargill

Konstantinos II 2013 81698 dwt dely aps Indonesia 05/10 Feb trip redel Hong Kong \$3,000 daily - Cargill

Kumiai Shagang 2011 179191 dwt dely Sines 10/12 Feb trip via Colombia redel Skaw-Cape Passero \$3,400 daily - E.ON

Maia 2009 82193 dwt dely aps EC South America 14/16 Feb trip redel Singapore-Japan \$6,000 daily + \$175,000 bb - Louis Dreyfus

Navios Ulysses 2007 55728 dwt dely Antwerp prompt trip redel East Mediterranean intention scrap \$4,250 daily - EMR

Nord Crest 2011 61654 dwt dely Indonesia prompt trip redel India \$3,050 daily - cnr

Nostos S 2005 76620 dwt dely aps EC South America 10/20 Feb trip redel Singapore-Japan intention grains 5,500 daily + \$100,000 bb - Louis



Dreyfus

Ocean Hawk I 2007 56039 dwt dely Black Sea prompt trip redel Singapore-Japan \$6,500 daily - Noble - #recent#

Prokopis K 1995 24842 dwt dely Port Kelang prompt trip redel Indonesia intention grain \$2,900 daily - Swiss Freight

RM Dynasty 2004 50568 dwt dely PG spot trip redel Singapore-Japan approx \$2,750 daily - cnr

Sailing Sky 2014 61346 dwt dely Santos 09/11 Feb trip redel India-Japan intention sugar \$7,150 daily + \$71,000 bb - Wylex

SBI Electra 2015 81800 dwt dely aps EC South America 22/28 Feb trip redel Singapore-Japan \$6,250 daily + \$140,000 bb - Panocean

Sheng An Hai 2012 56564 dwt dely Indonesia prompt trip redel China intention coal \$1,750 daily - cnr

SITC Taishan 2010 58107 dwt dely Jorf Lasfar prompt trip redel West Africa approx \$3,250 daily - Cargill

Spar Pyxis 2015 63800 dwt dely S W Pass prompt trip redel Singapore-Japan \$8,400 daily - China Shipping

Spitha 2005 75410 dwt dely Singapore prompt trip via EC South America redel Singapore-Japan \$4,500 daily - cnr

St Gregory 2010 32,657 dwt dely Canakkale prompt trip via Black Sea redel eastern Mediterranean approx \$3,500 daily - cnr

Tai Harmony 2001 51008 dwt dely aps Japan prompt trip redel PG \$3,500 daily - cnr

Tong Shun 2014 81162 dwt dely Brazil 15/25 Feb trip redel China \$5,250 daily + \$120,000 bb - Cargill - #fixed 1/02#

Trade Will 2012 81712 dwt dely EC South America 05/15 Feb trip redel Singapore-Japan \$5,500 daily + \$140,000 bb - cnr

Ultra Tiger 2009 83611 dwt dely aps US Gulf 20/26 Feb trip redel Singapore-Japan intention grains or ddgs \$7,000 daily + \$70,000 bb - ADMI



Ulusoy-12 2011 79422 dwt dely aps US Gulf 08/12 Feb trip redel Singapore-Japan intention grains \$6,750 daily + \$70,000 bb - ADMI

Western Lucrezia 2013 37000 dwt dely Nopac prompt trip redel Singapore-Japan approx \$5,500 daily - cnr

Western Monaco 2016 82000 dwt dely S. Australia 19/23 Feb trip redel China \$3,500 daily + \$80,000 bb - Bunge

Zheng Jun 2013 81810 dwt dely aps EC South America 05/10 Feb trip redel Singapore-Japan intention grains \$5,100 daily + \$110,000 bb - cnr

Zheng Kai 2012 81877 dwt dely aps EC South America 15/20 Feb trip redel Singapore-Japan intention grains \$5,250 daily + \$100,000 bb - Sinochart

## (2) 期租租船摘录

Boreal 2002 74181 dwt dely CJK spot 10/14 months trading redel worldwide rate basis 104% of BPI t/c average - Norden

Cerba 2010 80370 dwt dely Kaohsiung 05/10 Feb 4/8 months trading redel worldwide \$4,400 daily - United

Dione 2001 75172 dwt dely Guangdong 04/10 Feb 12/15 months trading redel worldwide \$4,350 daily - Nidera

Ecomar G.O. 2008 75093 dwt dely Hong Kong 09/11 Feb 10-15 months trading redel worldwide \$4,250 daily - XO Shipping

Houston 2009 177729 dwt dely Tianjin spot 11/14 months trading redel worldwide \$5,150 daily - SwissMarine

Ocean Gem 2011 75617 dwt dely Qingdao 06/10 Feb 6/13 months trading redel worlwide \$4,150 daily - Chinese charterer - #fixed last week#

## 4. 航运市场动态

### 【船东协会：今年航运业仍将底部徘徊】

截至 2 月 3 日，BDI（波罗的海干散货指数）报收 303 点，相比去年同期的 559 点，同比下降了 45%，而航运业盈亏平衡点是 1300 点。一方面需求不足，



另一方面供给继续过剩，供需“剪刀差”加剧了航运业的惨淡。中国船东协会预计，2016年航运业仍将在底部徘徊。

国际货币基金组织近日表示，2016年全球经济增长将“令人失望”。2016年美联储加息及中国经济放缓的前景都加大了不确定性，同时也可能使全球经济更为脆弱。全球贸易增长明显放缓，而原材料价格下滑对依赖于此的国家造成困扰，同时许多国家的金融业存在弱点，新兴市场的金融风险也在升高。

一方面需求仍然不足，一方面供给严重过剩，这形成航运业供需“剪刀差”，2016年差距有加大之势。需求方面，受需求萎缩、环保压力增大等因素影响，目前国内钢厂开工率继续下降至75%左右，同比下降了18%，创下历史新低。当前钢铁企业的盈利面不足5%，预计新增减产、检修的企业还在不断出现。目前港口铁矿石库存持续增多，年底已突破9500万吨大关，创下7个月新高。这些因素将影响后续铁矿石进口需求，中国铁矿石增速明显下降已成为干散货市场低迷的重要原因之一。

根据最新运力交付拆解情况，预计2016年干散货运力增幅为2.2%，但运力规模存量效应仍在持续，到2015年底，干散货运力规模将达到7.80亿吨，比2008年增长了86%，而同期干散货海运需求仅增长了38%，运力增长速度要高出运量增速的一倍多，运力供给对市场依然形成巨大的负面压力。

中国船东协会预计，2016年的市场以历史最低位开盘，且仍在不断刷新历史新低，市场冷清，成交稀少，淡季特征明显。综合近期各方面情况来看，宏观基本面和需求基本面仍无利好因素出现，大型贸易商开始出现破产倒闭现象，导致市场活跃度进一步下降，加之一季度是干散货新船交付高峰期，运力供求矛盾难以缓解，预计干散货市场仍将在底部徘徊。

来源：新浪财经

### 【2015年全球LNG船市场总结及分析】

受到全球经济长期不景气以及地区冲突不断升级的影响，2014年初以来国际油价开启连续暴跌模式，一度被砸到30美金这一重要关口以下，致使全球经济恐慌弥漫，包括LNG在内的各种能源开发项目和贸易计划被迫延迟甚至搁置。

与此同时，全球航运BDI指数也历史性的跌破400点，截至2016年1月29日达到317点（历史最高为11771点），可见当前全球航运市场已经极度低迷，甚至有业内人士警告“海上没有任何船，贸易已陷入停顿”，世界经济面临重大挑战。

覆巢之下无完卵。受大环境的不利影响，2015年新造船市场继续低迷，LNG船市场也不例外。主要体现在以下几个方面：

1、新签订单显著减少，较2014年下降50%，占手持订单的33%。



据统计，2015 全年成交 LNG 新船订单 35 艘，较 2014 年的 69 艘下降 50%，占全球手持 LNG 订单的 33%。成交的 35 艘订单中，有 27 艘为 17 万方级大型 LNG 船，主要集中在如下全球 7 家船厂。

其中韩国船厂新签订单大幅减少，而日本船厂的新签订单却大幅提高，如三菱重工、今冶造船和川崎重工总共承接 12 艘新船订单，占 2015 年全部新船订单的 45%，这主要得益于日本国内 LNG 船的需求以及日本重返新造船市场的战略调整。

2、手持订单较 2014 年增长 29%，增速明显放缓。

根据克拉克森统计，2015 年全球 LNG 船手持订单 156 艘，累计舱容 2450 万立方米，与 2014 年末手持订单 121 艘、累计舱容 1894 万立方米相比增长 29%，增速明显放缓。

为了分析目前手持订单的情况，我们用它与现有船队进行比较，2015 年末 LNG 船手持订单占整个船队规模的比例为 40%。

可以看出，该数据从 2011 年以来一直在不断增长，导致目前全球 LNG 船手持订单累积到 156 艘左右，这些订单将于未来 2-3 年陆续交付，如果不考虑拆解的情况，全球 LNG 船队将于 2019 年达到 600 艘左右的规模，比 2015 年末船队规模增长 35%。如果全球油价继续保持当前的低位运行，世界 LNG 贸易量不能与 LNG 船队规模相同程度的增长，将难以避免地导致 LNG 船队出现供大于求的尴尬局面。

3、全球 LNG 船队规模较 2014 年增长 6.8%，实现连续 20 年正增长。

根据克拉克松的统计数据，2015 年末全球 LNG 船规模继续增长，达到 440 艘，累计舱容 6400 万立方米，与 2014 年末船队规模 412 艘、累计舱容 5980 万立方米相比，增长 6.8%。

以上 440 艘现有船队中，有 407 艘舱容在 14W 方以上，占整个船队的 92%。具体舱容分布如下图所示，由此可见当前 LNG 船队大型化非常明显，而目前的手持订单和新签订单也绝大部分为 17 万方级的超大型 LNG 船。

4、全球 LNG 船拆解量在增加，后续将会有更多 12 万方以上的 LNG 船被拆解。

根据克拉克森统计，从 2006 年开始 LNG 船队拆解量在不断增加，有利于消化部分运力，不过即便如此，1996 年至今拆解的 LNG 船只有 27 艘，2015 年拆解的 LNG 船数量也只有 3 艘，与庞大的手持订单量相比，有点杯水车薪。



但是，值得注意的是，2012 年出现了第一艘 12 万方 LNG 船被拆解。此外，虽然船队整体偏年轻化，但是已有 6 艘船超过 40 岁，21 艘船超过 35 岁（平均运力 12.7 万方），可以预见接下来被拆解的大型 LNG 船数量将不断增加。此外，随着各种新规则规范的不不断推出，尤其是 Tier III 的强制执行，未来被拆解的 LNG 船数量和速度都会进一步加快，从而释放一定的船队增长空间，消化一定的现有运力。

5、全球主要 LNG 造船厂各有喜忧，总体而言韩国船厂问题较大，日本船厂情况良好。

据统计，手持订单中 14 万方以上 LNG 船的建造船厂只有 9 家，其中韩国 4 家、日本 4 家、中国 1 家（沪东中华，排名第 4 位）。这 9 家船厂总共手持 LNG 船订单 140 艘，占到全球总订单量的 92%；前五位的船厂手持订单总量为 113 艘，占全球总订单的 72.4%。

对比 2014 和 2015 年的接单情况，除了日本的三菱重工和今治造船之外，其余船厂 2015 年 LNG 船新签订单均出现大幅下滑，尤其是韩国三大船厂，而日本船厂得益于日本国内 LNG 船的需求以及日本重返新造船市场的战略调整，三菱重工和今治造船两家船厂订单大增，而其余几家船厂订单数量也很抢眼。

此外，各主要 LNG 造船目前的经营情况也大不相同。三星重工、现代重工和现代三湖 3 家韩国船厂的手持订单接近或超过 50% 在 2016 年交付，2016 年之后的订单会比较紧张；今治造船和海事联合 2 家日本船厂的手持订单主要 2017 年及以后；大宇造船、沪东中华、三菱重工 3 家船厂的手持订单的交船期在各年中分布比较均匀。

6、受大环境的影响，LNG 船日租金和 LNG 船东收益大幅下滑，约 72%。

受到国际油价和全球经济不景气的影响，LNG 船期租租金和 LNG 船东收益也出现大幅下滑，以 16 万方 LNG 船为例，租金由 2012 年的 14 万美金/天跌到现在的 4 万美金/天，约下降 72%。

7、LNG 船贸易量趋稳，但是船队增长速度大于贸易需求，存在运力过剩。

受到国际油价和全球经济的影响，LNG 船新签订单和 LNG 船租金大幅下滑，但是全球 LNG 贸易量却未出现下降，相反有轻微的增加。然而，如果我们对比全球 LNG 船运力和全球 LNG 贸易量，就会发现从 2011 年开始世界 LNG 贸易量便停止高速增长，而全球 LNG 船队运力却在仍在直线上升，难以避免的导致运力过剩，这也是当前 LNG 船日租金大幅下滑的主要原因之一。而导致两者走势反差的主要原因，又在于对短期内 LNG 贸易量增长的过分乐观。

8、世界能源格局正在酝酿巨大调整，虽短期受经济环境影响，但是大趋势没有改变。



随着世界各国对清洁能源需求的不断增加，全球能源结构也在发生着重大变化，世界第一大能源（石油）的消费量增速正在逐渐放缓并趋于稳定，而气体能源消费量（主要是天然气和石油气）正在直线上升，有机构预测气体能源消费量将在 2037 前后超越石油成为全球第一大能源。虽然由于当前油价低迷，航运停滞，经济不景气，能源结构变革的进程受到一定影响，但是大趋势不会被改变。

总体而言，受到大环境的影响，当前 LNG 船市场并不乐观，除了 LNG 的需求受到低油价的压制之外，LNG 船队自身存在着较为明显的运力过剩，导致运费大幅下降，上游 LNG 项目投资也大面积推迟，可以预见接下来的 2-3 年这种局面不会有大的改观。

但是，人活着总要有希望，不能因为眼前的困难而否定最开始看好这个市场的理由。最开始看好 LNG 船市场的原因，首先就是基于世界能源格局的巨大调整所带来的机会，而至今为止这个大的趋势并未改变。因此，我们仍然需要对 LNG 船未来市场继续保持乐观的态度，相信风雨之后会见到美丽的彩虹。

来源：shipinsight

### 【散运业需要船东大规模削减运力】

散运业正面临一场来势汹汹的风暴，这需要市场运力供应方采取大规模措施，才能使得整个行业在中期内继续保持盈利状态。

全球航运咨询机构德鲁里表示，如果散货船船东将旗下船龄超过 12 年的好望角型散货船中的半数运力撤出市场，相当于削减 2000 万载重吨的运力，那么到 2018 年散运业预计将恢复盈利状态。如果船东选择将旗下所有老龄船舶撤出市场，那么市场恢复将会变得更快。而削减运力的方式可以通过报废船舶，或是短期内的船舶闲置。尽管这一假设十分残酷，但整个市场需要全行业同心协力行动起来，否则未来市场仍然将出现可以预见的亏损。

德鲁里散运业首席分析师 Rahul Sharan 指出，唯一的解决方案就是不断地将老龄好望角型散货船撤出市场直至市场复苏，否则行业将面临更多年的亏损。仅仅是企业破产或退出市场不足以使得市场恢复供求平衡，随着这批运力重新被收回其他公司船队，供求失衡的局面仍将持续轮回。

德鲁里表示，中国经济放缓对铁矿石和煤炭需求减少及船队规模上升将持续对市场产生负面影响。随着波罗的海干散货指数跌至历史低谷的 345 点，越来越多的船舶以低于运营成本的价格获得租约，德鲁里预计 2016 年市场将出现进一步恶化。

与此同时，由于印度煤炭进口需求预期减弱及港口拥堵，以及船舶运力增长持续超出需求，订单达到全球船队规模的 16% 水平等因素，德鲁里进一步下调散运业前景预期。分析师表示，在没有采取激进措施的情况下，今年散运价将进一步恶化，并使得 2017 年持续保持弱势发展。从长期角度来看，散运市场复苏前景将进一步推延。

来源：国际船舶网



## 5. 船舶市场动态

### 【中国新造船价格：坏，但也许还没到底】

差！但是还没到最差的那一时刻。这就是在新年之际，中国造船市场发给行业的新春寄语。

中国新造船价格指数 CNPI，基于全球 18 家主要船舶经纪人，追踪了中国船厂的新造船价格，在 1 月份持续走弱，至 837 点，自 2015 年 12 月后，再次下降 1.6%，再现另一个新低。

凄凉的航运市场，特别是干散货和集装箱行业成为了重灾区。

但是除了以上两个行业导致了航运低迷，还有几个原因也拉动市场直线下降。

CNPI 总经理刘巽良表示，原因之一是转售价格和新造船价格之间不断扩大的鸿沟。一艘在 2015 年建造，今治造船建造的散货船价格在 3700 万美金至 3800 万美金。对比之下，CNPI 好望角型新造船价格指数，1 月份，这样船型的公平市值在 4616 万美元。刘巽良表示，这就扩大了买家和船厂间的价格比例适当，这让两方很难达成协议。

原因之二，IMO 的 Tier III 要求也拉动了市场向下。刘表示，对此，中国造船厂和设计者还未能给出一些新设计和准确成本的成熟方案。这样船厂就无法给新造船定价。

原因之三，人民币的疲软以及更低廉的原材料给船舶价格造成了巨大损失。

中国新造船干散货船价格指数 CNDPI，不出所料的首当其冲的受到冲击，上个月环比降低 2.2% 至 814 点。

“领跌选手”分别是纽卡斯尔散货船 (Newcastlemax)、灵便型散货船 (supramax) 和好望角型散货船 (capesize)，他们的价格指数降幅分别为 2.6%、2.5% 和 2.1%。

刘表示，超大型矿砂船 valemax 取得了逐步扩大的铁矿石市场份额，长远来看，纽卡斯尔散货船 (Newcastlemax) 和好望角型散货船 (capesize) 不可避免的被挤压生存空间。



他补充说，低油价对于灵便型散货船（supramax）的“不幸”是个巨大推手。

同时，集装箱价格指数跌幅 0.8%，至 866 点。油轮价格指数略好，降幅为 0.6%，为 939 点。

刘表示，面对这样的状况，中国一些造船厂已经开始寻找路径加入利基市场，例如建造滚装船、沥青运输船和不锈钢化学品船。

来源：中国船检

### 【中日韩造船业“短兵相接”】

英国克拉克松研究公司的最新统计数据显示，去年全球新船订单成交量为 1306 艘、3380 万修正总吨，按修正总吨计，同比减少 14.9%。在 2015 年的赛道上，中国虽然冲破了全球第一的市场份额线，但日韩两国“选手”紧咬比分，加快赶超中国步伐，显著拉近了与中国之间的距离。尽管“冠军”在手，可要想握稳“奖杯”，如此接近的新年起跑线，对中国造船业而言是一个危险信号。

紧咬比分不松口

从世界主要造船国家接单情况看，按修正总吨计，中国、韩国和日本去年承接了全球 87% 的新船订单。其中，中国船企承接新船订单 452 艘、1020 万修正总吨，按修正总吨计，占国际市场份额的 30.1%，以微弱优势继续位居全球第一。韩国船企承接新船订单 262 艘、1010 万修正总吨，按修正总吨计，占国际市场份额的 29.8%。日本船企承接新船订单 362 艘、910 万修正总吨，按修正总吨计，占国际市场份额的 27%。

在造船完工量方面，去年全球船企共计交付新船 1842 艘、3670 万修正总吨，按修正总吨计，同比下降 4.6%。其中，中国船企交付新船 721 艘、1290 万修正总吨，按修正总吨计，占全球总量的 35.1%。韩国船企交付新船 344 艘、1270 万修正总吨，按修正总吨计，占全球总量的 34.6%。日本船企交付新船 399 艘、660 万修正总吨，按修正总吨计，占全球总量的 18%。从船型看，去年全球散货船完工量为 655 艘、1210 万修正总吨，按修正总吨计，同比上升 4.3%；油船完工量为 286 艘、630 万修正总吨，按修正总吨计，同比增长 24%；集装箱船完工量为 208 艘、830 万修正总吨，按修正总吨计，同比增长 7.8%。

在手持订单方面，截至去年 12 月底，全球船企手持新船订单 4745 艘、1.093 亿修正总吨。其中，中国船企手持新船订单 2103 艘、3990 万修正总吨，按修正总吨计，占国际市场份额的 36.5%，继续位居全球第一。韩国船企手持新船订单 766 艘、3050 万修正总吨，按修正总吨计，占国际市场份额的 28%。日本船企手持新船订单 1016 艘、2310 万修正总吨，按修正总吨计，占国际市场份额的 21.1%。据克拉克松公司统计，截至去年 12 月底，在手持订单量居



全球前十位的企业中，韩国船企有 5 家，中国船企有 3 家，日本船企有 2 家。其中，韩国大宇造船海洋、现代重工、三星重工位居前三，手持订单量分别为 824.6 万修正总吨、492.9 万修正总吨、472 万修正总吨。

### 综观全球喜伴忧

2015 年，国际船舶市场如跷跷板，散货船与油船的境遇有着天壤之别。散货船市场表现极差，全年新船订单量只有 250 艘、450 万修正总吨，按修正总吨计，同比减少 66.9%。相比之下，包括超大型油船（VLCC）、苏伊士型和阿芙拉型油船在内的油船市场表现突出，全年新船订单量达 249 艘、770 万修正总吨，按修正总吨计，同比增长 108%。

受去年国际原油价格持续低位震荡影响，壳牌、雪佛龙等国际石油公司普遍削减 2015 年项目投资支出预算，加上中国等新兴经济体经济增速放缓，全球天然气需求增速回落，致使全球气体运输船投资市场相对冷淡，其新船投资总额为 98 亿美元，同比减少 55.6%。其中，LNG 船为 56 亿美元，同比减少 62%；LPG 船为 42 亿美元，同比减少 37%。去年全球豪华邮轮市场投资规模达 72 亿美元，同比减少 39%。从国家和地区看，2015 年，日本船东去年在新船投资方面表现突出，全年投资总额为 102 亿美元，位居世界各国之首。希腊船东新船投资金额 62 亿美元，仅为前年的一半，去年只有 9 艘散货船订单，总金额为 1.86 亿美元，与前年相比减少 94%，创历史新低。不过，其在油船领域的投资却出现增长，投资金额为 44 亿美元，同比增幅 15%。中国船东在新船投资方面的热情依旧，去年投资总额达 96 亿美元，位居全球第二。美国、丹麦、韩国船东去年在新船领域的投资总额分别为 64 亿美元、39 亿美元、35 亿美元。

在新船价格方面，去年各型船价格均出现了不同程度的下降。截至去年 12 月底，克拉克松新船价格指数报收于 130.9 点，同比下降 5%。从具体船型看，价格降幅最大的是好望角型散货船，去年年底的平均价格为 4600 万美元/艘，同比下降 14.8%。其他各型散货船的降幅均在 10% 以上。油船中，降幅最大的是阿芙拉型油船，去年年底的平均价格为 5200 万美元/艘，同比下降 3.7%。集装箱船方面，13000TEU 集装箱船去年年底的平均价格为 1.16 亿美元/艘，与 2014 年持平。气体运输船中，各型 LPG 船的价格去年均出现不同程度的下降，而 1 艘 16 万立方米级 LNG 船的价格则保持在 2 亿美元左右。

### 一抹亮色锁清秋

在当前航运市场整体运力过剩、运费低迷的背景下，国际海运量增长放缓导致国际船舶市场新增需求持续疲软。严峻的市场形势推动船东不断调整和优化自身的经营策略，各大航运公司纷纷加快老旧船舶淘汰速度，为下一步船队运力的优化升级积极谋划。在拆船方面，去年全球共有 785 艘、3860 万载重吨老旧船舶被拆解，按载重吨计，同比上升 15.2%。其中，散货船拆解量为 427 艘、3040 万载重吨；油船拆解量为 52 艘、220 万载重吨；集装箱船拆解量为 90 艘、280 万载重吨。克拉克松公司预计今年老旧船舶拆解量为 4670 万载重吨，其中散货船拆解量为 3330 万载重吨。



中国船舶工业经济与市场研究中心工程师申程表示，目前来看，国际贸易增长速度持续放缓，国际航运市场运力过剩和船队利用率偏低的现象短期内难以改变，船舶新增需求空间已较为有限，船东对老旧船舶的拆解将为未来新船需求的释放腾出新空间，短期而言更新需求或将成为船市重要支撑。

2015 年以来，世界汽车运输船成为黯淡市场中难得的一抹亮色。据统计，2015 年 1~11 月份全球共成交汽车运输船新船 37 艘、25.13 万车位，以艘数和车位计，分别较前年同期增长 42.3%和 86.0%。船东方面，2015 年汽车运输船的订船船东主要来自欧洲和东亚，包括意大利 Grimaldi Group、韩国 Cido Shipping 和现代汽车集团等，我国中世国际物流等企业也投放了新船订单。其中，中国船企在汽车运输船造船市场表现非常抢眼，去年 1~11 月共承接新船订单 11 艘、6.71 万车位，占全球汽车运输船新船成交量的 26.7%(以车位计)，接单规模仅次于韩国位居全球第二。

中国船舶工业经济与市场研究中心工程师蔡敬伟认为，从未来发展来看，在主要汽车出口国货币贬值以及“一带一路”等战略的带动下，2016 年全球汽车海运贸易形势将持续改善，汽车运输船市场需求将保持稳定。不过，随着全球汽车生产出现向消费中心转移的趋势，可能会在一定程度上抑制汽车海运贸易量的增长，并影响汽车运输船市场需求。从成交船型情况来看，随着世界汽车海运量的持续增长以及着眼于降低运营成本考虑，汽车运输船新船成交大型化趋势明显，6000 车位以上大型汽车运输船将是未来市场成交的主力。

来源：中国船舶报

## 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	165.00	-5	↓	178.00	0		290.00	-2	↓	300.00	-2
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：

2016-02-05



## ◆ 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 05 周	第 04 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 111 周	第 110 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	9,300	9,350	-50	-0.5%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	6,250	6,300	-50	-0.8%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	5,150	5,200	-50	-1.0%	
LR1	75,000	4,500	4,500	0	0.0%	
MR	52,000	3,550	3,550	0	0.0%	

截止日期: 2016-01-29

### (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	158,000	Hyundai Heavy Industries Ulsan, S.Korea	2018	Turkish	6,300	LOI stage
1	BC	38,800	Guangzhou Huangpu, China	2017	Hongkong	Undisclosed	
4+4	CV	1,000 teu	Zhoushan Changhong, China	2017	German	Undisclosed	



## ◆ 上周二手船市场回顾

散货船								
船名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备注
PANOS CREATION	BC	27,383		1998	China	80	Undisclosed	at auction in Durban with main engine damage
BIANCO VENTURE	BC	33,773		2004	Japan	530	Vietnamese	
TRIPLE STAR	BC	52,454		2005	Japan	570	Undisclosed	
FEDERAL BAFFIN	BC	55,309		2007	Japan	775	European	
NEW PACIFIC	BC	55,677		2005	Japan	600	Indonesian	
ABYO OPRAH	BC	82,551		2006	Japan	780	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
BRIGHT FUTURE	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
TONG CHENG 601	GC	5,821		2010	China	340	Hongkong	en bloc each**
TONG CHENG 602	GC	5,821		2010	China	340	Hongkong	
FLINTERHAVEN	GC	6,067		1997	Netherlands	Undisclosed	Turkish	
FLINTERZEE	GC	6,075		1997	Netherlands	Undisclosed	Turkish	
WILSON MALO	GC	6,433		1978	Sweden	75	Romanian	
TRANSBALTIC	GC/MPP	16,612	658	2004	China	450	Undisclosed	

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
KING ERNEST	TAK	36,997		2004	S. Korea	5,000	Indian	en bloc
KING EVEREST	TAK	37,229		2001	S. Korea	5,000	Indian	
KING EDWARD	TAK	37,384		2004	S. Korea	5,000	Indian	
KING EMERALD	TAK	38,850		2004	China	5,000	Indian	
MELORIA COGITO	TAK	37,600		2006	S. Korea	1,800	Greek	en bloc each
MELORIA MORGANE	TAK	37,600		2006	S. Korea	1,800	Greek	



ALPINE MARIA	TAK	49,999	2014	S. Korea	3,200	Danish	en bloc each*
ALPINE MARY	TAK	49,999	2014	S. Korea	3,200	Danish	
ALPINE AQUALINA	TAK	105,304	2011	S. Korea	4,600	Danish	
ALPINE AMALIA	TAK	105,304	2010	S. Korea	4,300	Danish	
TRF BERGEN	TAK	49,100	2015	S. Korea	3,750	U. A. E	
MARITINA	TAK	74,993	2006	Japan	2,590	U. K	
EAGLE RAY	TAK	74,999	2000	S. Korea	1,550	British	

### ◆ 上周拆船市场回顾

孟加拉国							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造国	价格(美元)/轻吨	备注
FANCY	BC	41,515	9,521	1996	Bulgaria	272	
WUGANG ASIA	BC	264,484	36,817	1992	Japan	284	

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
SARANYA NAREE	BC	28,583	5,804	1991	Japan	251	
AMOVITA	BC	38,888	7,145	1986	Japan	230	
AODABAO	BC	74,137	9,589	1995	Japan	244	
ANEMONE	BC	151,439	18,491	1990	S. Korea	237	
ALBERT RICKMERS	CV	30,721	11,461	1998	Taiwan	281	
WESERWOLF	CV	39,128	13,062	1999	Poland	248	
YM KAOHSIUNG	CV	50,059	16,203	1998	S. Korea	271	
EURASIA	GC/TWK	13,497	4,050	1984		220	

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
SAMJOHN SPIRIT	BC	71,730	9,902	1994	Japan	245	



## ◆ [最新航运公告](#)

### 【中国设立船舶排放控制区的最新消息】

交通部颁布新法规，在珠三角、长三角和环渤海水域设立船舶排放控制区。

长三角

自 2016 年 4 月 1 日起，所有停靠上海、宁波-舟山、苏州和南通等长三角主要港口的船舶使用含硫量  $\leq 0.5\%$  M/M 的燃油。但实施细则仍待港务局正式通知。

### 【请注意与印尼实体贸易相关的新判例】

在最近的 PT BANGUN KARYA PRATAMA LESTARI V NINE AM LTD (“NINE AM CASE”) (AUGUST 2015) 一案中，印尼最高法院支持雅加达西部高等法院有关当事双方贷款协议无效的裁定。理由是，该合同没有印尼语版本，不符合印尼政府于 2009 年 7 月颁布的 24 号法案(印尼语言法)的规定。

该法案第 31(1) 规定：

“以印尼国家机关、政府机构、私有印尼组织或印尼个人为一方当事人的备忘录和/或协议必须使用印尼语”。

### 【部分港口服务中断 - 巴西】

协会知悉巴西已关闭部分港口设施。

圣埃斯皮里图州联邦警察关闭了首府维多利亚图巴朗综合港区。巴西淡水河谷公司(托运人)的所有码头已停运，包括铁矿石 1 号和 2 号码头、煤炭 TPM 码头、粮食和肥料 TPD3/TPD4 码头。普拉亚莫莱港的钢材货运码头仍然正常运转。



## 【《内罗毕国际船舶残骸清除公约》- 更新】

《内罗毕国际船舶残骸清除公约》于 2015 年 4 月 14 日生效并提出了证书方面的要求。

所有 300 总吨或以上，在缔约国注册，或进入或驶离缔约国的船舶，必须随船携带 WRC 证书，以证明保险或其他财务担保有效，符合公约规定。如果船舶登记国是公约缔约国，那么船舶必须取得该缔约国证书。

如果船舶登记国非公约缔约国，可从缔约国相关海事部门申请 WRC 证书。同意为此类船舶颁发 WRC 证书的缔约国包括库克群岛、塞浦路斯、德国、利比亚、马耳他、马绍尔群岛、帕劳和英国。建议船东向船旗国当局核实，其是否与某个公约缔约国达成签发公约证书的协议，并及时向适当的缔约国当局申请 WRC 证书。

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
2016-02-05	653.14	733.33	5.5977	83.89	954.8	62.677	1172.46	471.61	474.98
2016-02-04	654.19	727.55	5.5536	83.979	956.41	63.473	1172.42	469.72	475.29
2016-02-03	655.21	716.26	5.4718	84.007	944.78	64.222	1214.12	460.83	465.05
2016-02-02	655.1	714.42	5.4215	84.221	946.06	63.476	1175.24	465.83	469.17
2016-02-01	655.39	710.75	5.4112	84.206	934.8	63.139	1143.13	463.46	468.37
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

(2) LIBOR 数据:

								2016-02-04	
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	0.3704	0.3876		0.4277	0.51675	0.6202			
	6 月期	7 月期	8 月期	9 月期	10 月期	11 月期	12 月期		
美元	0.8649							1.1285	