



干散货: 坚挺

油轮: 混合-

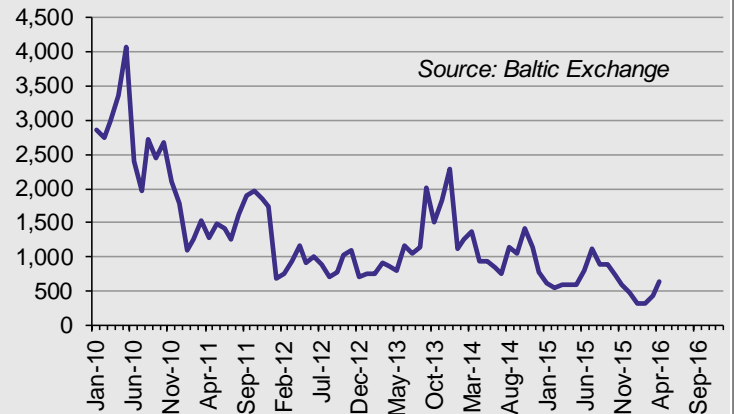
船价: 油轮: 混合 -

干散货: 混合

## 干散货市场

- 船舶运价回升至年度新高, 反映出更多来自需求面的积极发展和运力供应增长受到一定限制。
- 中国钢价回暖上升, 鼓励三月份粗钢产量增产至两年来最高水平。
- 巴拿马和大灵便型需求继续得到南美粮食出口旺季的支持, 预计今年二季度出口量创新高。
- 大西洋区域对于巴拿马船舶需求, 粮食贸易暂且抵消由煤炭贸易缓慢造成的影响。

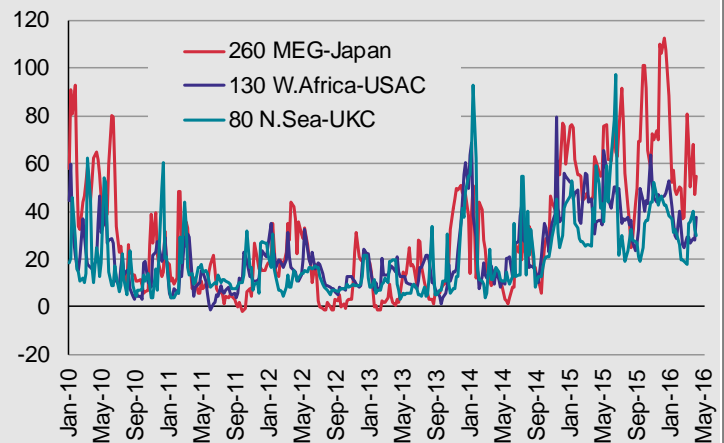
## 干散货市场



## 油轮市场

- VLCC油轮自经历3月份坚挺的市场之后, 4月初VLCC收益迅速下滑, 但是目前由于西非需求量坚挺以及询船需求增加开始上涨。
- 输油管道, 拉丁美洲停产以及委内瑞拉船只滞留影响加勒比海原油贸易量。
- 英国沿海-美国大西洋沿岸MR油轮航线运费上涨, 随着市场对西非原油需求量的强劲增加以及由于西非空载船倾向于前往繁忙的环中东市场, 导致船只减少。
- 亚洲石脑油购买动摇以及来自亚洲和中东向西非套利机会仍然有限导致4月份LR油轮运费疲软。

## 油轮市场



## 船队发展

- 今年一季度, 全球干散货船队新交付215艘/1810万载重吨船只(除去小于1万载重吨以下船)。这相当于截止到2015年年底船舶供给量的2.4%。
- 今年一季度散货船拆卸量达到156艘/1230万载重吨, 较同期上涨320万载重吨(+34.7%)。
- 油轮新船交付量(包括化学品船和除去低于1万载重吨油轮)达到65艘/720万载重吨, 相当于2015年年底船舶供给量的1.5%。
- 今年一季度油轮船队拆卸5艘/30万载重吨, 相比去年同期为19艘/170万载重吨, 同比下滑81.6%。

## FLEET DEVELOPMENTS

Existing	1.1.13		1.1.14		1.1.15		1.4.16	
	No.	MDwt	No.	MDwt	No.	MDwt	No.	MDwt
Tanker	5,715	494.4	5,752	501.8	5,825	518.4	6,070	530.0
Bulk	9,323	674.2	9,567	709.8	10,046	747.6	10,322	771.7
Combi	24	3.3	21	3.1	26	3.5	21	1.9
<b>Fleet &gt;= 20 years</b>								
Tanker	430	19.7	402	19.9	372	17.7	458	27.6
Bulk	1,568	77.8	1,193	66.7	1,092	66.1	1,074	63.7
Combi	5	0.2	4	0.1	3	0.1	6	0.4
<b>Orderbook</b>								
Tanker	514	55.0	674	58.7	784	69.6	924	83.9
Bulk	1,537	122.6	1,656	133.3	1,846	156.5	1,225	106.8
Combi	0	0.0	0	0.0	3	0.2	4	0.3



## 干散货市场

## 钢价回升

海岬型市场突然改善提升18万载重吨船舶从3月17日历史最低位1985美金/天增至7076美金/天。反映需求面积极发展与运力供应增长限制相结合。

巴西官方数据显示尽管Samarco退出市场供应，但巴西铁矿石出口依旧持续增长。今年一季度8530万吨同比提高6百万吨。澳大利亚铁矿石出口今年前两个月同样显示增长趋势，同比提升210万吨至12060万吨，其最大铁矿石出口码头黑德兰三月出口数据创历史新高，这说明三月全国出口总量将继续同比增长。

中国铁矿石今年一季度出口同比提高1460万吨至24160万吨。这部分因为码头重新建库存，但是国产矿石供应补给，以及中国钢厂需求提高。

显著的钢价大幅上升，中国线材价格从三月中旬280美金/吨在四月中旬升至2015年一月份的水平351美金/吨。价格提升鼓励增加产量，三月中国粗钢产量达到近两年来的最高水平。

巴拿马运价同样提升至年度新高，但没有海岬型那么戏剧化，得利于大西洋区域推动，运价攀升至七个月以来最高水平7450美金/天，相比月初仅4173美金。

巴拿马和大灵便型需求继续得益于南美粮食出口，预计二季度创新高。三月巴西玉米和大豆出口总量同比增幅56%至1190万吨，大豆装运创八个月新高接近千万吨。

也许一段时间粮食装运带来的运价提升可以抵消一部分煤炭对巴拿马船舶需求减弱。美国煤炭出口二月减少三分之一到390万吨，电力煤出口下降六年新低。进口面，欧洲地区降幅最大的是英国，二月进口同比减少220万吨至100万吨，过去16年以来的第二月度最低水平。

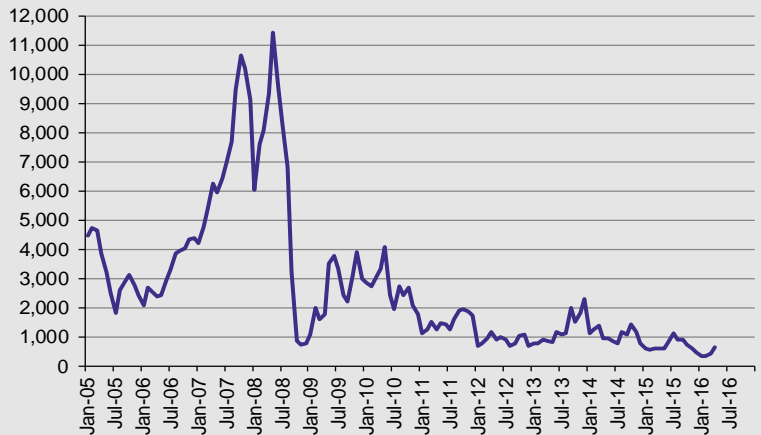
运费里程需求的积极发展体现在哥伦比亚电力煤运至印度，二月和三月出口总量80万吨，这是2003年以来的首次出运记录。三月出口至所有目的地是两年新低560万吨。

大小灵便型运价分别也都达到年度至今新高5494美金/天和4639美金/天。

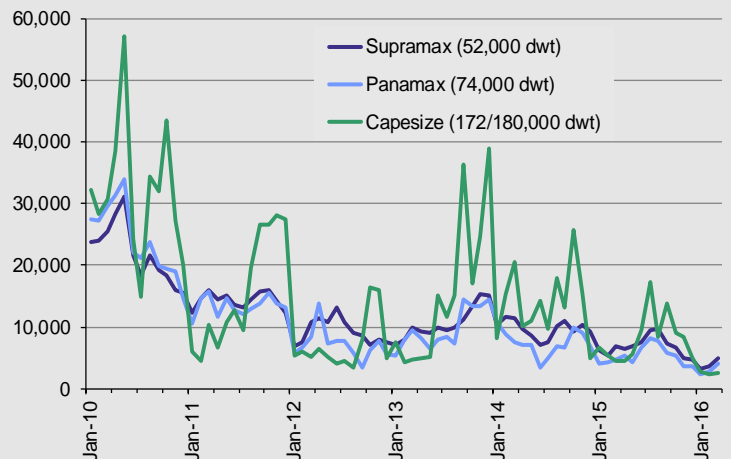
马来西亚铝土矿禁令最初从一月份执行三个月，现在又被延长三个月。中国2015年进口2400万吨铝土矿，马来西亚政府不允许开采但允许装运剩余的库存。这大大影响大灵便型太平洋区域需求。中国海关数据今年前两个月进口来源地转化，来自大西洋区域的供应达到140万吨，而去年同期仅仅低于10万吨。

整体干散货运力三月增势减缓至10万载重吨，而一月增幅为480万载重吨，拆船活动持续活跃，尤其海岬和巴拿马。三月海岬拆除270万载重吨，不包括19艘/310万载重吨已变卖的还未达到拆船场。海岬运力净变化几乎1百万载重吨。

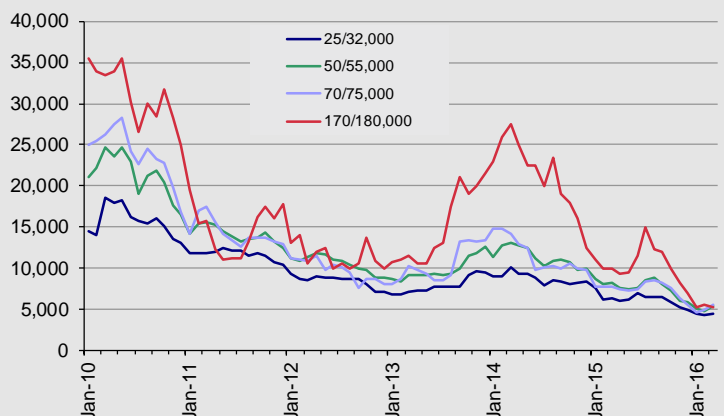
## 波罗的海干散货指数



## 各船型均价 单位：美金/天



## 一年期租租船运价 单位：美金/天





## 煤炭

## 日本电力煤长期进口展望

去年日本动力煤和无烟煤进口总量激增至创纪录12010万吨，在前年进口量11420万吨的基础上大幅提高，与2010年10790万吨进口量相媲美。2011年Fukushima核电站关机（见右图）。去年进口量几乎75%是来自澳大利亚，俄罗斯供应动力煤/无烟煤（1350万吨）自1993年以来首次超过印度尼西亚（1260万吨）。2016年前两个月动力煤/无烟煤进口量较去年同期下降4%达到1990万吨。

过去的一年出现一些关于在能源领域中煤炭成为长期重要角色的声明。

去年七月，经济贸易和工业部批准日本气候变化（COP21）先于12月份巴黎协定的国家确定贡献（INDC）。目前的国家能源结构煤炭占30%左右，2030年目标减少至26%。天然气目标类似此份额将达到27%，可再生能源，如太阳能和水电，将高达24%。该INDC二氧化碳排放量目标从2013年水平到2030年削减36%。

然而也许最有争议的是2030年22%核电使用份额，这将接近2010年份额四分之一左右，如果混合能源结构按照计划进行。这也标志着目前最低发电水平的行业戏剧性转变，根据日本电力公司数据显示自2011年核电的零星使用和有限的回报（见右图）。

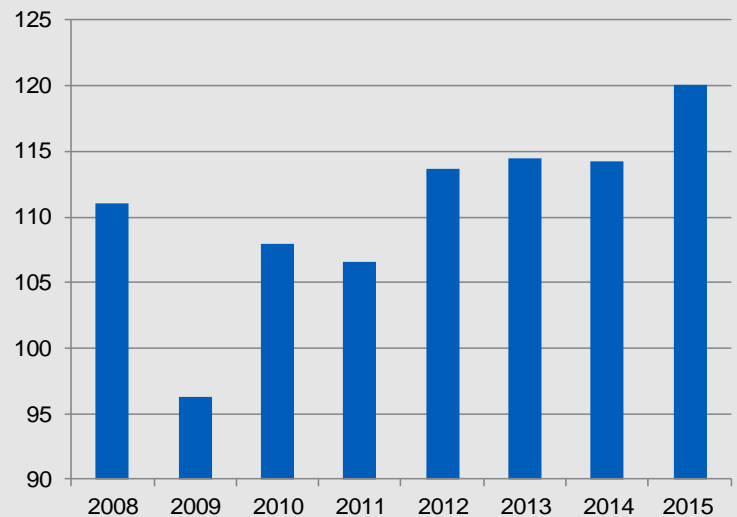
正如我们十二月MSR中讨论，虽然煤炭没有明确出现在去年COP21文本中，但该协议重点目标没有新技术支持降低煤耗。

今年二月，日本环境部允许新建燃煤电厂的建设，发电站二氧化碳排放量从这个月开始，日本能源行业全面开放。更重要的是，每个电站500千瓦时的额外热效提高输出都将贡献到2030年最低44%的非化石燃料份额中。每个电站都需要改善提高其能源输出。

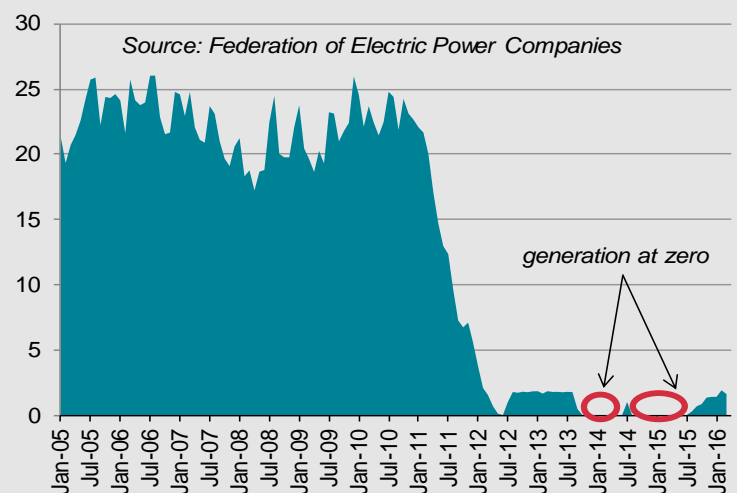
从现在到2019年年底期间，路透社估计，大约15台燃煤机组，计划投入使用约1622兆瓦的总容量。但是，重要的是，另外16个机组计划在2020-23投入使用，这将有超过11200兆瓦的总容量。目标详述，它可以假设其中的一些新的设施将简单地替换过时燃煤发电厂。

福岛核电站遗留问题对日本能源结构过去14年依赖核电22%的份额确实是个威胁。据日本媒体报道，距离东京380公里处的高浜工厂4号机组，2月份紧急关闭，三天后重启。这一事件促使核监管机构参考了“巨大社会影响”与核能的信任减弱，并强调微妙的平衡下的舆论，促进非化石燃料的使用两者之间取得平衡。

日本电力煤/无烟煤进口 单位：百万吨



日本核电站表现 单位：亿千瓦时





## 钢铁/铁矿石

### 钢材贸易

全球钢铁贸易2015年强劲增长被中国大幅出口所驱动，2016年初，一季度全球钢铁贸易综合来自中国，日本，韩国，欧盟和巴西的总量估计是1q15以来的最低水平。此回退可以在很大程度上归因于疲软的全球钢铁需求影响贸易，而且贸易保护主义上升。中国一直是钢铁贸易案件的主要目标，但大多数其他主要钢铁生产商，包括韩国，日本，巴西和欧洲一些国家，他们的产品也受到关税和限制。

一月份中国钢材出口同比下降仅是过去三年中第二次，下降60万吨至970万吨。然而二月/三月出口重新呈现同比增长，三月出口量达到三个月新高一千万吨。三月中国粗钢产量从2014年12月以来首次呈现年度上涨，同比增长近3%至7070万吨。中国一季度2780万吨的出口，尽管两个季度连续下跌，同比却增长200万吨。2016年初开始呈现出口增长放缓，归因于今年前两个月国内钢产下降，以及当前全球钢铁需求停滞，出口面临更具竞争的环境。然而，一系列国家发起的关税壁垒和限制措施抵制中国钢材进口起到了一定作用。SteelFirst报道2016年起共计39件贸易案件，另有18件进一步调查中，都是针对中国钢铁产品。

2015年巴西也出现钢材出口大幅增长，增幅超过40%。今年1-2月出货量同比提高30万吨至200万吨。钢材出口提高与国内钢产下降同时呈现，钢材消费低迷表明国家经济已经放缓。巴西货币对美元大幅贬值，为出口额外的推动力。

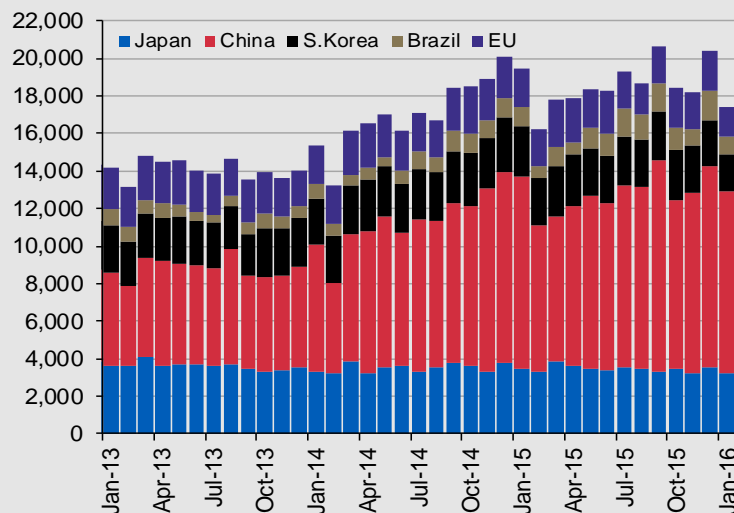
美国一直是提交有关钢材进口贸易案件中最活跃的国家之一。国内需求下降，国产和进口钢材在石油和天然气行业之间的竞争加剧，并放置更多的注意力放在低成本的进口产品对国内钢铁行业的影响。

2016年开始美国已经推出了反倾销措施对十个国家，包括中国，韩国和巴西。今年前两个月美国钢材进口同比减少290万吨至440万吨。这急剧下降的部分原因在于2016年度中国钢铁出口到美洲下降。同期中国出口到拉丁美洲也有所下降。

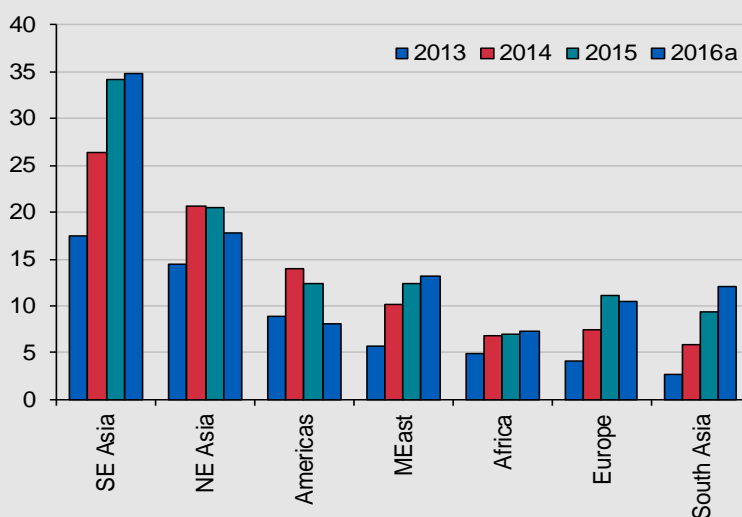
今年1-2月日本钢铁出口量小幅回落至660万吨。然而，前两月的出货量只略微低于2015年日本钢铁平均月度出口量。日本钢材出口似乎没有显现由于中国出货量在东南亚和东北亚关键市场的激增而造成显著影响，年度出口量持稳，过去三年的年度出口量超过4000万吨。

鉴于钢铁贸易保护主义浪潮的不断高涨，世界钢铁协会目前预测今年全球钢铁需求预计净增长下滑0.8%，世界钢铁贸易量改善或者匹配去年的年度纪录是极有难度的。

主要钢材出口国 单位：千吨



中国钢材出口按目的地分类 单位：百万吨





## 粮食

### 中国终结临时收储玉米政策

过去三年内产量提高和低成本，特别是油价下跌，为小麦，玉米和大豆价格稳步下降发挥重要作用。美国玉米价格2013年平均为264美金/吨，2014年跌至205美金/吨，并于2015年减少至175美金/吨，目前仅有160美金/吨。根据美国农业部数据，产量提升推动全球玉米总产量在2014/15创纪录超过10亿吨，玉米价格随之下跌。这造成全球库存一度堆积至历史新高2亿501万吨。超过1亿吨的库存来自中国，此数量在过去五年内翻倍，主要是因为为支持国内价格，而执行政府囤积政策的结果。尽管全球产量预计将在2015/16出现下滑，南非出现减产，世界贸易仍然预计创纪录1亿3220万吨，得益于巴西强劲出货。

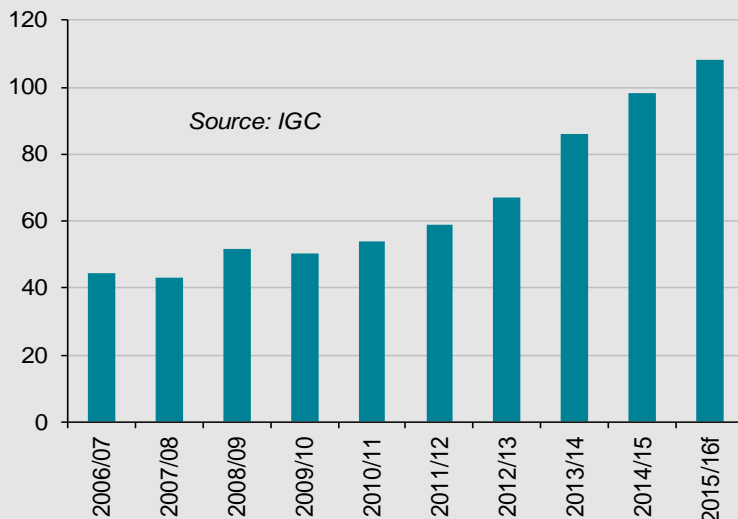
经济表现疲弱，政治不稳定和一些商品出口需求放缓的结合已经从巴西雷亚尔转美元的汇率中体现，2015年初BRL2.66到目前BRL3.70的水平（尽管九月曾达到BRL4.18）。阿根廷马克里政府放开汇率后阿根廷比索的汇率变得更加戏剧性。美元利率从9.81ARS上跃居2015年12月16日ARS13.31，目前在15.30ARS左右。对于阿根廷农民，谁能够收到来自中央银行由出口换来的当地货币，这意味着收入大幅增加（尽管这已被国内高通胀和大宗商品价格下跌所侵蚀）。

官方数据显示由于产量提高，有利的气候条件以及价格极具竞争力，巴西二月份玉米出口540万吨，同比增长430万吨创历史月度出口第三高。继二月份强劲出货量目前收获已达2640万吨，同比增长1250万吨，再次证实出货量的强劲增长步伐。美国农业部上调2015/16出口预估至创纪录3750万吨。综合货币贬值和取消出口税以及配额一直支持阿根廷玉米出口，美国农业部预计2015/16出货量将上升到1950万吨。不过，今年迄今为止出口目前落后于去年同期水平，一旦农民重新调整种植制度，政策变化的影响将在明年完全显现出来。

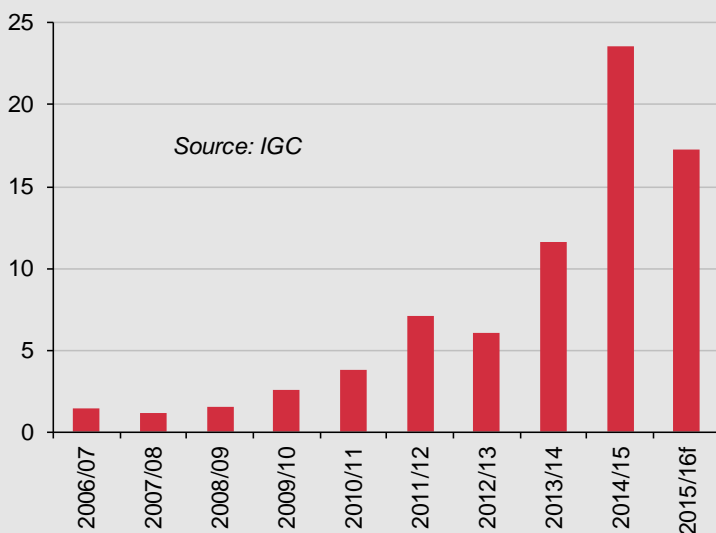
南美发货的兴起挤压美国的出口，美金强势的压力下已经降低价格。美国玉米出货量本市场年截止一月同比下降340万吨至2200万吨。美国农业部将2015/16年出口将从2014/15年4680万吨减少至4200万吨。

强劲南美谷物出口体现巴西港口拥堵数据，根据当地的资源，巴拿马型船舶等候在巴西港口装载粮食的数量攀升至2013年3月10日以来最高水平98艘。高于去年同期约40艘水平两倍，超过2014年同期83艘水平。然而对巴拿马型和带吊船舶运价的影响很小，来自日益增多Ultramaxes的竞争加剧以及其他贸易疲软，尤其是煤炭出口不断削减(中国进口和美国出口都确认为多年以来的新低)。

中国玉米储量 单位：百万吨



中国粗粮进口 单位：百万吨





## 船队发展

## 2016年一季度拆卸量大幅上涨

尽管2011-2015年船舶供给异常过剩，但是今年一季度拆卸量进一步增加，据报道共拆卸253艘/1555万载重。去年同期共增加240万载重吨(+18.6%)。除此以外，如果趋势延续到年底，截止到2016年年底共成交6220万载重，较2012年最高水平5740万载重吨上涨480万载重吨(+8.4%)。如右上图显示，成交主要集中在散货船方面，一季度共成交237艘/1460万载重吨。与此相比，油轮拆卸量大16艘/90万载重吨(就载重吨方面占5.9%)。

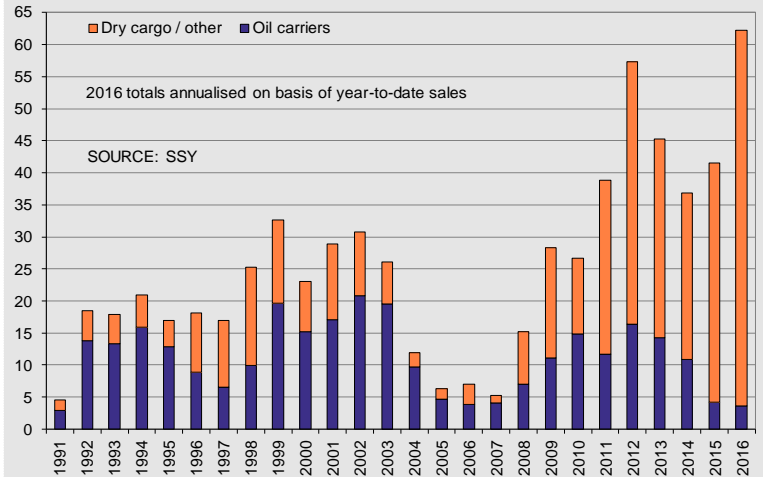
今年一季度拆卸量大幅增加，1月和2月份价格也大幅下滑，但目前拆船价格上涨，见下图。2月底南亚次大陆拆船价格为US\$227/lwt，6周以后达到US\$287/lwt——上涨26.4%。尽管油价和燃油价格非常低，减少了拆卸旧老船只的动力，但销售量仍然有所增加。自1月中以来，目前全球石油价格反弹将近50%，从布伦特低于30美元/桶到目前水平在44美元/桶。因此，负面影响如疲软的燃料油价格可能会使得船东愿意拆卸旧老船只。

另一个拆船量急剧上涨的因素是由于糟糕的散货船运输市场。现货收益，基于4条期租租约运费今年一季度仅为US\$3,068/日，较去年同期下滑36.3%，创季度最低平均水平。另外，新散货船完工量再次大幅上涨，2016年净船队增幅将进一步减少。巴拿马和海岬型散货船被出售。四月中旬，共拆卸59艘，相比2015年为109艘。相比海岬型散货船，截止到目前为2016年拆卸49艘，2015年则为93艘。

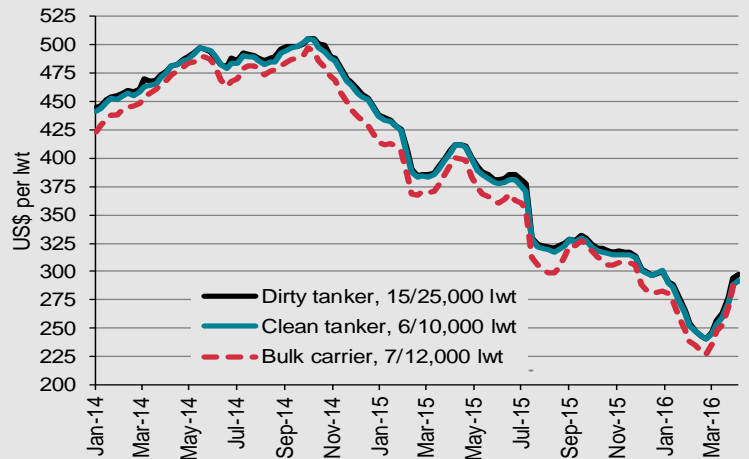
不仅大型散货船拆卸量在一季度大幅上涨，并且船龄小于20年。巴拿马散货船2015年共拆卸26艘，截止到目前仅拆卸20艘。与此相比，海岬型散货船，低于20年船龄去年共拆卸39艘，2016年为16艘。实际上，巴拿马散货船拆卸量2014年平均被拆卸船龄为24.3年，相比2016年截至目前为止下滑至仅为21.1年。海岬型散货船方面，2014年为23.4岁，目前则为21岁。

今年截止到目前为时，拆卸大型船舶吨位数量高，油轮拆卸方面(包括化学品船)进一步下滑。2015年拆卸105艘/420万载重吨，到了2016年仅为64艘/370万载重吨。如果正确的话，这将是自1991年以来年最低水平。除此以外，“船队发展”也描述了目前船队偏年轻化趋势。这也可以看出，即使目前油轮运费市场停止兴旺，预示着油轮拆卸量也不会有大范围的拆卸。

船舶年拆卸量 单位：百万载重吨



拆船价格：南亚次大陆





## 经济

### 全球GDP增长“太慢太长”

上月美国联邦储蓄委员会主席耶伦在2月份会议上称，由于全球经济的不确定性，再次提高利率前美联储应该“行事谨慎”。确实，本周全球经济展望中，国际货币基金组织称，全球经济增长“又慢又长”。联邦储蓄委员会在2015年12月份7年以来首次调整美国利率，下调联邦基金率0.25个百分点至0.25-0.5%。虽然利率在今年被预计增加，但是美联储已经收回该做法。

低利率持续时间将超过预期，这将会受益偿还债务以及新投资者运输资产。国际货币基金组织称另一个积极因素是经济活动的形式增加基础设施投资的吸引力，基金组织称4月份展望需要看全球世界各国数据。与此同时，今年美元下滑，帮助贸易价格上涨。

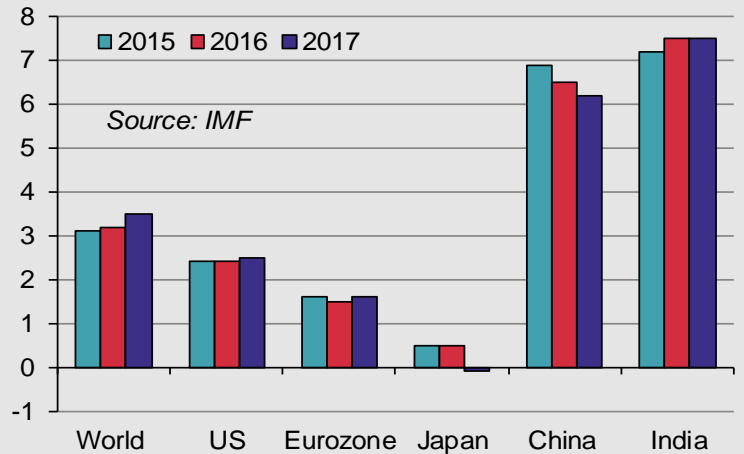
值得注意的是，全球经济恢复“迟缓和步伐脆弱”，国际货币基金组织下调了较1月份展望2016年和2017年全球GDP增长率。今年预计下滑0.2个百分点至3.2%，2017年预计下调0.1个百分点至3.5%。相比国际货币基金组织去年增长预计3.1%，国际货币基金组织更倾向于不做改变。去年是自2009年0.1%以来最弱水平。拉加德强调全球经济仍然在恢复重，非常缓慢和脆弱，并且增长率的持续具有风险给全球国家政治经济都带来损害影响。用她的话来说就是全球经济增长被抑制在“新中庸”水平。

展望还提到美国和欧洲政治讨论包括收入不平的，全球精英憎恨以及恐怖主义担忧，最终导致保护主义政策。

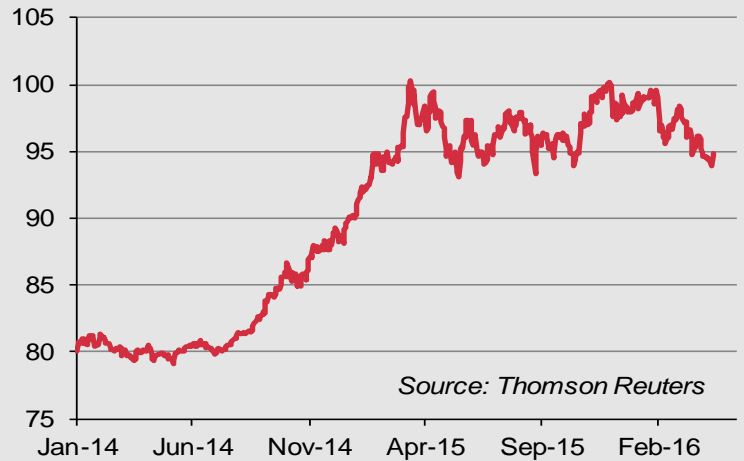
发达经济体由于需求疲软阻碍经济恢复，未解决的遗产危机，不利的人口和较低的生产率增长。美国经济预计今年扩张2.4%明年扩张2.5%。欧盟同样计划下调，2016年至1.5%，2017年至1.6%。日本预计今年下调0.5个百分点至0.5%，明年下滑0.4%至-0.1%。

新兴市场和发展经济体下调国际贸易价格，由于预计未来两年俄罗斯、巴西和撒哈拉以南非洲和非洲西部下调GDP增长率。与此相比，中国预计上调0.2%至6.5%和6.2%。经济体转型趋向于服务性和消费性趋势，但是国际货币也警告称，“一路颠簸”可能会有大量一处效应。

GDP增长预计 单位：%



美元指数





## 石油市场

## 俄罗斯原油产量和出口策略

俄罗斯收到来自卡塔尔组织的多哈会议，俄罗斯将考虑产量和出口等方案，这有助于该国在具有挑战性的全球石油环境占据一席之地。原油方面，需要注重两块区域，一是产量冻结（或减产），其二是原油产量将被出售。

根据国际能源署数据显示，3月份俄罗斯成为全球最大石油产量国，日均达到1125万桶。全球上调前苏联石油产量，要高于2016年最高水平，另外非欧佩克组织国家担忧目前全球石油市场供给过剩以及表示了希望通过潜在合作的行为来提高价格。

该国是唯一非欧佩克同沙特、卡塔尔和委内瑞拉在2月份达成产量冷冻协议（大师要求其他成员国在活动开始前一同参与）。

然而，除了冷冻协议意外，俄罗斯被认为是减产能力有限。多数是由来自于西伯利亚，该地区有冻土和潜在岩石变形，使得产量降低变得困难。然而，新技术表明减产是可行的。3月份俄罗斯能源部部长指出技术可行性减少了该国石油产量5%，2月份日均达到56.1万桶。

根据美国能源署报道，尽管产量活动受到干扰，但是目前2016年上半年从波罗的海、黑海和远东Kozminio出口俄罗斯原油预计上同比上涨22.8万桶/日，至278万桶/日。上涨因素包括i)出口税低，ii)国内需求量减少（2016年IMF预计俄罗斯经济为-1.8%）如果产量减少的话，这意味着出口量仍然上涨，iii)系统内累计库存和iv)出口计划有所变化可能。

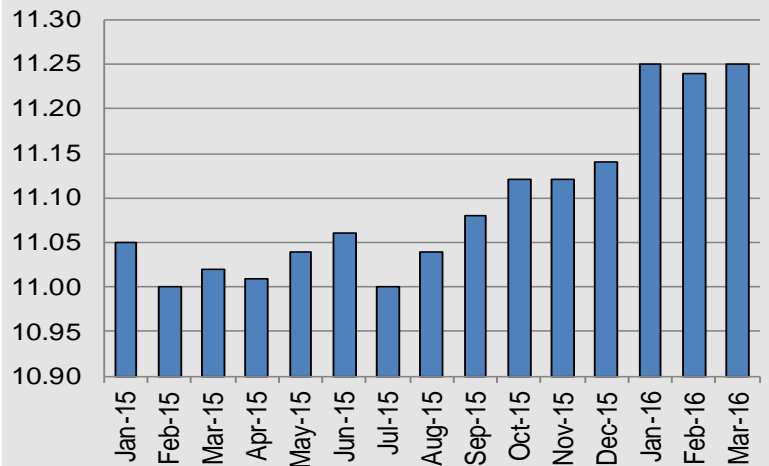
卢比大幅度贬值也减少了俄罗斯石油产量成倍，增加了他们在国际市场上的竞争力。

今年上半年与机场出口278万桶/日，波罗的海出口量上调21.9万桶/日至155万桶/日。自2015年3季度以来波罗的海产量在近期大趋势下滑的境况下，反其道而行。

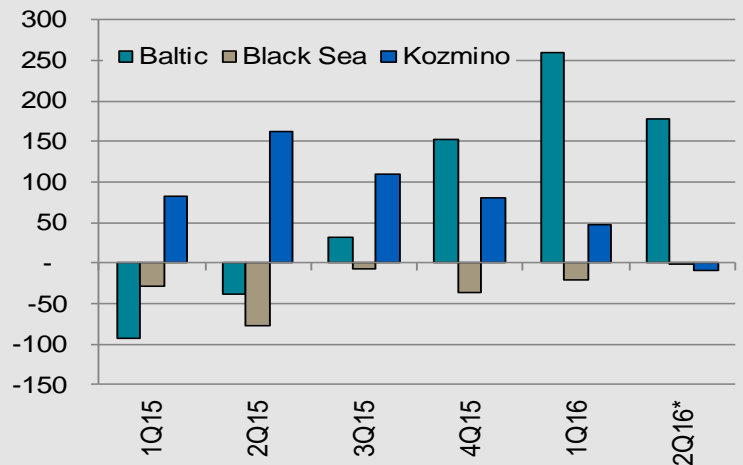
俄罗斯产量目的是保护在西北欧洲和波罗的海原油供给量。但是黑海产量下滑1.1万桶/日至62.2万桶/日，由于俄罗斯在该地区减产（更多直接供给到远东买家），Novorossiysk装载量由于坏天气的影响遭到扰乱。

Kozmino出口量增加1.9万桶/日至60.4万桶/日，但是俄罗斯预计持续注重加强亚洲产量。中国进口俄罗斯原油在2015年大幅上涨，趋势在2016年有所放缓，中国成为Kozmino货物最大买家，韩国和日本也占大幅进口量。2015年底俄罗斯能源部长Alexander Novak称到了2020年该国预计增加原油出口量至亚洲，基建改善和石油勘探在很大程度上未开发东西伯利亚和远东区有产量。俄罗斯也增加了运抵印度能源，Rosneft欲将享有印度炼油厂Essar Oil将近49%的股份。

俄罗斯石油产量 月度 \$百万桶/日



俄罗斯原油出口量 季度 百万桶/日，同比







## 油轮市场

## 成品油油轮市场承压

油轮市场再一次证明了波动的本质。3月中旬原油油轮市场大幅上涨，VLCC运费推动市场，基于1) 中东出口量增加，2) 远东装载滞留，3) 亚洲阿芙拉和苏伊士油轮库存兴趣增加。由于亚洲炼油厂处于维护修养中，给原油需求带来承压。成品油油轮方面，3月份LR油轮租金上涨，由于亚洲石脑油需求量维持亲爱能感觉，另外得到了强劲阿芙拉收益的支持。然而，4月份运费开始迅速下滑，由于石脑油购买量下滑，向西套利欣慰仍然有限。亚洲MR运费稳定增加，受到强劲短期需求和澳大利亚需求量。但是大西洋MR运费承压，由于环大西洋柴油和汽油套利行为结束。

**东面:**中东-日本收益3月中旬大幅上涨，创自1月份以来最高水平，日均超过8.5万美元，1) 中东大量货物被定2) 远东滞留和3) 加强的西非原油订单量，特别是来自亚洲需求量。月中运费上涨至W100 (US\$19.3/t)，较月初上涨一倍，但是之后迅速下滑至W62.5 (US\$12.1/t)。大量货物备选项以及一些替代成交导致运费水平在月底反弹至W90 (US\$17.4/t)，但是运费4月初下滑至W60，由于亚洲炼油厂正处于维护修养。

青岛和巴士拉港口船舶拥挤问题，泰国港口给予帮助。在Basrah，尽管4月份装载量预计相对稳定，在日均328万桶，5月份预计下滑至309万桶/日，由于处于维护修养中。

相似的是，西非-中国运费在月中上涨至W85 (US\$24.3/t)，由于中东市场强劲给予支持，亚洲需求上涨，其中主要来自中国。4月份中国装载西非原油预计达到19个月以来最高水平，至111万桶/日，由于来自私有炼油厂需求强劲加上来自安哥拉额外货量。运抵亚洲总装载量欲将上涨，日均超过200万桶，是自2015年7月份以来最高水平。

加勒比海市场，中东运费得到来自VLCC短暂支持，但是大西洋吨位供给仍然保有所提高1) 供给和拉丁美洲港口基建问题导致货量减少2) 拉丁美洲原油需求下滑3) 向东Forties货量缺乏。

**苏伊士油轮:**3月初西非运费在承压，使得西非-英国沿海运费达到W67.5 (US\$9.2/t)，由于欧洲量由此处于维护修养和美国对西非运费需求量下滑。

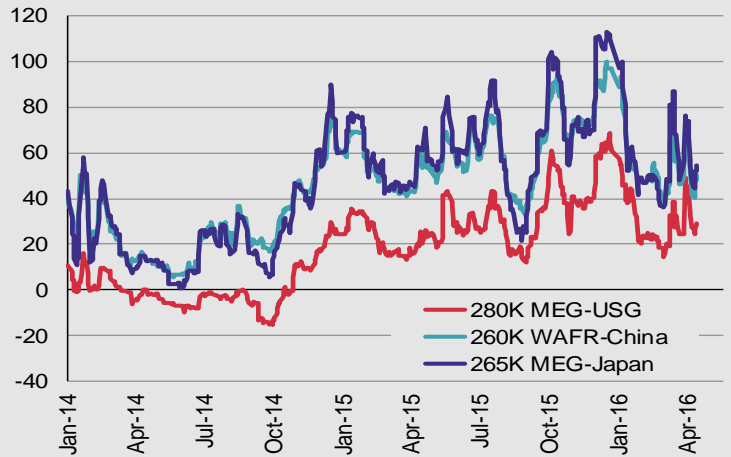
月中吨位吃紧，强项与区域或者向亚洲开往的船只，然而不是返还西非，推动运费上涨至W82.5 (US\$11.3/t)。

西非石油强劲给黑海-中东航线运费带来短暂支持，运费上涨至W82.5(US\$6.3/t)，中东市场获得支持1) VLCC运费大幅上涨2) 期租和新加坡短期库存量。

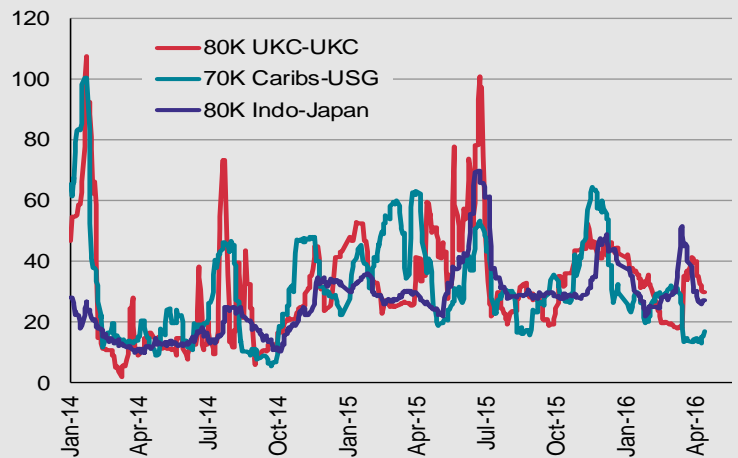
**阿芙拉油轮:**3月份加勒比海和美国沿海运费迅速下

## VLCC现货收益

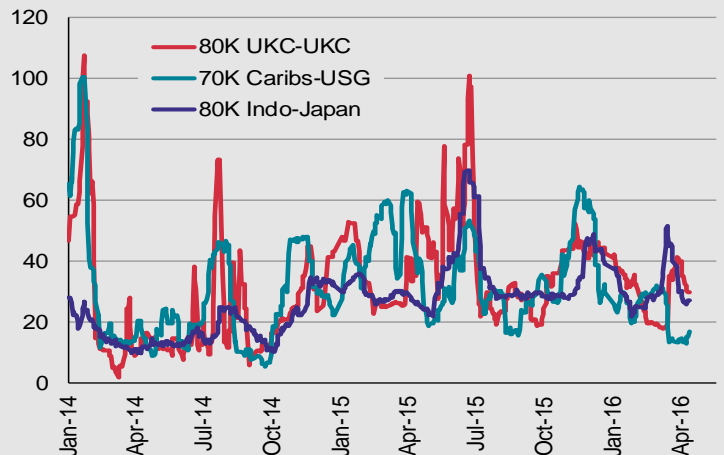
日收益水平，\$000美元/日



## 苏伊士油轮现货收益



## 阿芙拉油轮现货收益





## 油轮市场

滑。由于1) 恶论比亚出口量受到不可抗力2) 大量石油公司转租3) 委内瑞拉Easter节假日4) 可用吨位增加。例如, 加勒比海-美国沿海运费从W142.5 (US\$13.3/t)下滑至W90 (US\$8.4/t)。印尼-日本航线月中上涨70点创自2015年7月份以来最高水平至W187.5 (US\$20.6/t), 由于1) 船只期租2) 长期需求量增加。但是期租需求量减缓, 吨位供给增加, 苏伊士油轮需求量减缓了阿芙拉需求量。4月初运费迅速下滑至W115 (US\$12.7/t)。

**巴拿马油轮:** 加勒比海-美国西海岸运费相对稳定在W125 (US\$9.9/t)。与此相比, 英国西海岸-美国海岸运费持续下滑至W90 (US\$16.6/t), 运费自2014年7月份以来达到最低水平。

**成品油-LR油轮:** 中东-日本航线3月份下半月上涨20点至W108 (US\$20.6/t), i)阿芙拉燃料油库存量, ii)亚洲石脑油需求量以及iii)西非至亚洲石脑油套利, 减少了抵达亚洲的苏伊士油轮。但是4月份运费迅速下滑, 由于i)空载船回到安静的欧洲市场, ii)亚洲石脑油购买量减少, 中国汽油库存量高, 和iii)亚洲飞机燃料油运抵欧洲关闭。2016年1一季度油轮增长量进一步承压。LR1油轮方面, 中东-日本航线从月初W100 (US\$19.1/t) 上涨至W127 (US\$24.2/t)。

**MR:** 亚洲市场方面, 新加坡-日本航线运费从W134 (US\$13.5/t) 上涨至W152.5 (US\$15.3/t), 由于贸易来自以下方面支持1) 澳大利亚强劲需求2) 强劲的环新加坡运费和3) 中日出口量高。

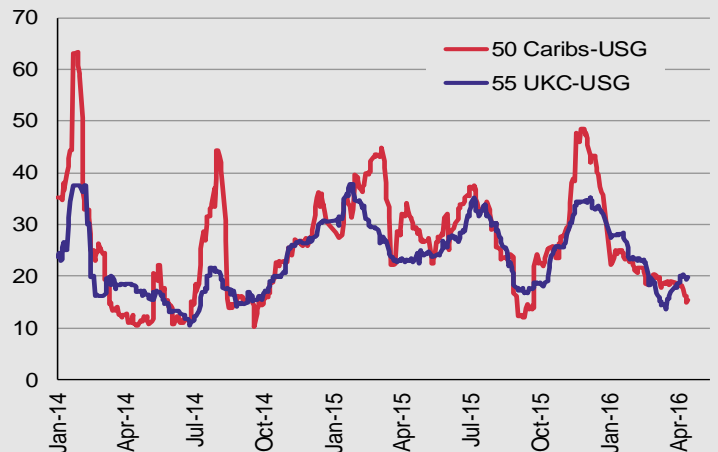
**期租:** 3月份期租运费市场持续维持在较低水平。船东看来更喜欢订18-36个月长期租约。

VLCC成交中包括2009年建造的油轮达成7年租约, 出租给印度租价, 日租金34500美元。另外, 2艘来自台湾公司的新船租用2年, 日租金为\$38,500, 石油公司租用3年VLCC, 2009年建造VLCC租用1年日租金约\$46,000/日, 其他两艘(2002年和2004年)并没有被宣。短期交易中, 3-5个月租金在\$40,000/日。

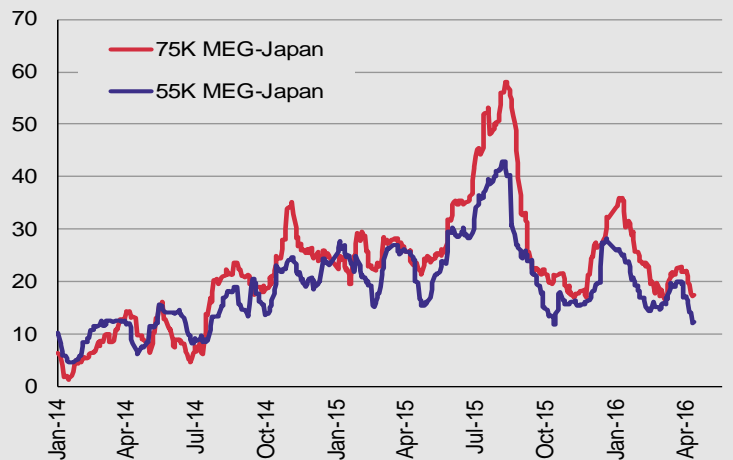
苏伊士油轮, 2艘1年起租金验船, 日租金\$26,250, 加上利润分红, 1-3月份租用, 日租金约35-40,000美元。3艘阿芙拉油轮租用2年, 日租金\$23-23,500, 1年日租金\$26-27,000美元。2-6个月租用价格从\$25,000/日至\$33,000/日。拉丁美洲石油公司延长5艘原油巴拿马散货船22个月, \$20,500/日加上2艘74,000载重吨日租金19,000美元/日。另外2005年建造的7万载重吨船租用1年日租金达到\$21,500。

成品油油轮, 新船LR2油轮租用, 据报道LR1油轮1年租金\$19,750/美元, 转租10-12个月达到19800万美元/日。MR油轮方面, 约有12艘船被租用1年, 租金在17-18,000美元/日。3艘冰区加强型灵便型油轮租用3年, 备选项1年+1年, 日租金\$15,600/\$16,500/\$17,500/美元。

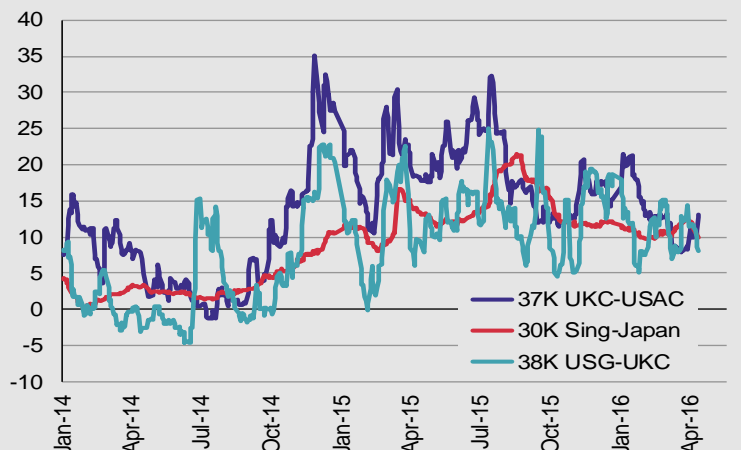
## 巴拿马原油油轮现货收益



## LR油轮现货收益



## MR油轮现货收益





## 买卖船市场

### 散货船

3月份干散货运费市场持续疲软，市场购买兴趣平淡。根据SSY数据显示，除了低于1万载重吨以下船，3月份成交量49艘，较2月份44艘上涨，同比上涨5艘。如果目前持续购买船只，说明这写买家认为目前的价格非常具有竞争力。有些船东相信今年以后，船队增加量欲将大幅下滑。随着拆卸旧老船只的增加和新船订单进一步得到抑制，能够使得2017年前租船市场有所改善。

3月份成交主要集中在灵便型(40-64,999dwt)和巴拿马型(65-99,999dwt)，分别为22艘和15艘。这是巴拿马成交量自2012年9月份以来最高水平，相比2月份仅为8艘。

海岬型散货船方面，远东买家以约3300万美元购得“Aquacaro” (180,600dwt, blt 2016, Imabari)，2006年建造的“Spring Hydrangea” (176,955dwt, blt Namura)以约1250-1300万美元诺成给了希腊买家。“Global Partnership” (177,000 dwt, blt 2006, Namura)以类似价格成交给了Winning Shipping.2月份“Shin Sho” (177,000 dwt, blt 2006, Mitsui)以约1220万美元成交给了Samos Steamship。

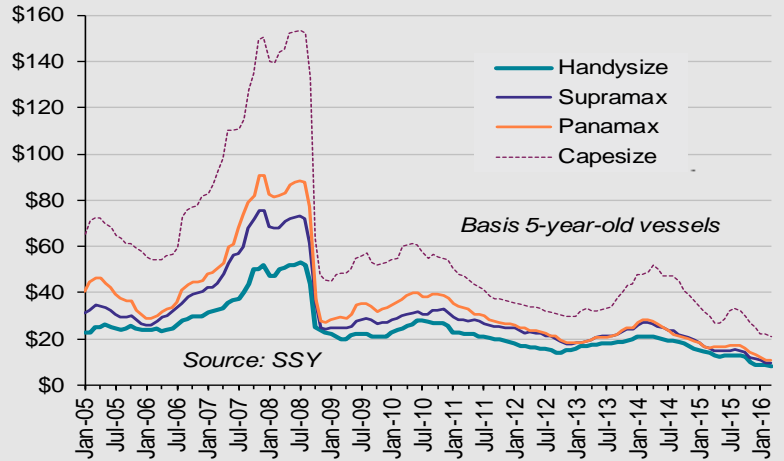
Liberty出售四艘大宇建造的卡姆萨尔型散货船：“Liberty Dawn” (81,800dwt, blt 2013, Daewoo)以约1340万美元出售，“Liberty Destiny” (81,800 dwt, blt 2012, Daewoo)以约1240万美元出售给了Thenamaris。我们得知Embricos以约1340万美元购买了“Liberty Desire” (81,800dwt, blt 2013, Daewoo)，以约1240万美元购买了“Liberty Dream” (81,800dwt, blt 2012, Daewoo)。Kambara Kisen以约790万美元出售2008年建造的“Tenshin Maru” (82,687dwt, blt 2008, Tsuneishi Zhoushan)，“F. D. Isabella” (82,191dwt, blt 2009, Tsuneishi Zhoushan)以约920万美元出售给了Erasmus，之前有约14位买家进行验船。UniCredit以约925万美元/艘通过拍卖形式购得Kaptanoglu Shipping’s “Zeynep K” 和“Sadan K” (both 81,000dwt, blt 2010, STX)。

巴拿马散货船方面，“Lowlands Camellia” (76,600 dwt, blt 2006, Sasebo)未能以约640万美元出售给Sea Pioneer，之后据悉以约620万美元的价格出售给了Apollonia Lines。

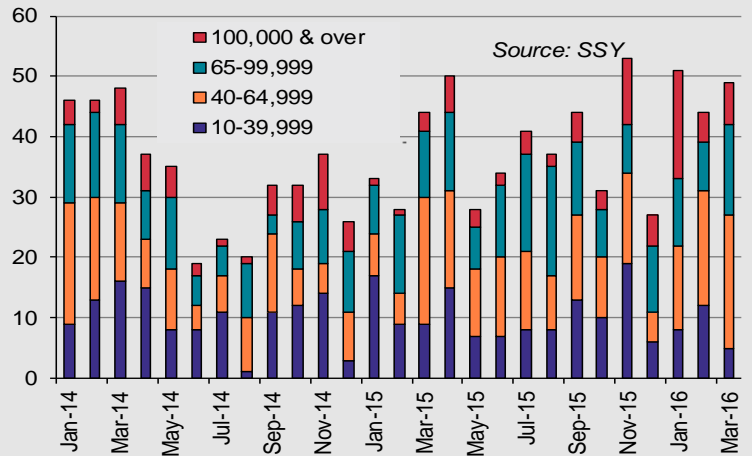
超灵便型船方面，“Red Daisy” (61,000dwt, blt 2016, Iwagi)以约1850万美元的价格出售给了未署名日本买家。期租返还卖家。LA Maritime S.A.以约430-450万美元购得“Global Island” (53,566dwt, blt 2004, Iwagi)。除此以外，“Pacific Guardian” (52,525dwt, blt 2006, Tsuneishi Cebu) 以约420万美元出售给买家。

灵便型散货船方面，希腊买家以约360万美元购得“CS Chara” (30,600dwt, blt 2006, Cochin)。

### 干散货船二手船价格 基于五年船龄



### 干散货船二手船成交量 艘





## 买卖船市场

## 油轮

相比3月份散货船买卖船市场，油轮市场仍然显得平静。成交量连续第二个月下滑，仅为19笔，相比同期25艘。3月份5万载重吨以下达12艘，其他为阿芙拉油轮(85-119,999dwt)。苏伊士油轮(120-199,999dwt)和VLCC(200,000 dwt以上)没有成交。

3月份最大吨位成交船是一艘阿芙拉油轮 *Pacific London* (113,000dwt, blt 1999, Samsung)以约1500万美元成交给了未署名买家。*Trident Star* (105,500 dwt, blt 2005, Namura)以约2650万美元成交给了Nathalin。中国船厂建造的，带有涂层 *Ratna Puja* (105,000dwt, blt 2006, SWS)以约2250万美元成交给了Eurotankers。

三月份没有LR1和LR2成交船，2006年建造的 *Maritina* (74,993dwt, blt Onomichi) 最终未能以约超过2600万美元的价格成交。

买家们依旧对MR油轮抱有兴趣，其中IMO3 *Amalienborg* (40,058 dwt, blt 2004, ShinA)以约1600万美元成交给了中国买家，带5年租约返还，日租金14000美元。她以约1600万美元带sub诺成交给了未署名买家，并且基于3年期租，日租金16000美元，但最后该笔成交未能达成。IMO2-3 *Simoa* (40,354 dwt, blt Hyundai Mipo, 2004) was以约1390万美元成交给了Sea World。

原油油轮灵便型 *Searambler* (39,551 dwt, blt Hyundai Mipo, 2001)以约1100万美元从Thenamaris成交给了未署名买家。

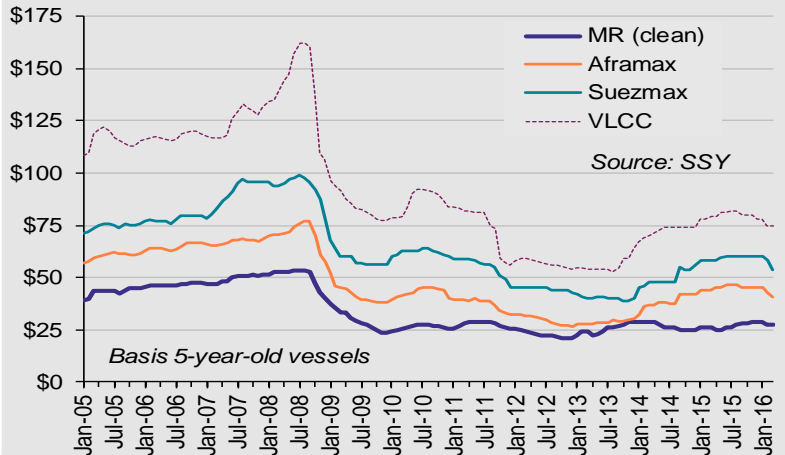
小船方面，Searights Maritime以约1125万美元出售不锈钢船 *Sunflower II* (14,298dwt, blt 2002, sakawa)至韩国买家。卖家在去年12月份从日本Lino Lines以约1100万美元购得该船。韩国买家Dong-A Tanker 的油轮 *Dong-A Sirius* (11,959dwt, blt 2002, Asakawa)以约1200万美元出售给了未署名买家。

## 拆船

2016年初开始拆船市场成交异常繁忙至今，共成交99笔/531万载重吨（106万轻吨）。其中主要以非油轮为主，92艘/504万载重吨（101万轻吨）。与此相比，油轮仅为7艘/27万载重吨（6万轻吨）。因此，今年一季度共拆卸253艘/1555万载重吨（248万轻吨）远超去年同期水平，2016年1季度仅拆卸16艘，相比去年同期38艘。

两个原因可能进一步推动拆船成交量的显著提升。其一是部分拆船价格上涨，从2月底仅为227美元/轻吨，散货船在南亚次大陆过去一个月上涨至269美元/轻吨，四月份持续上涨。进一步拆卸量还来自于1月中旬全球油价的因素。相比燃油价格成本上涨，加剧船东拆除老旧船只动力。

## 油轮二手船价格 基于5年船龄双船壳



## 油轮月度成交量 艘

