



全一海运市场周报

2016.09 - 第3期

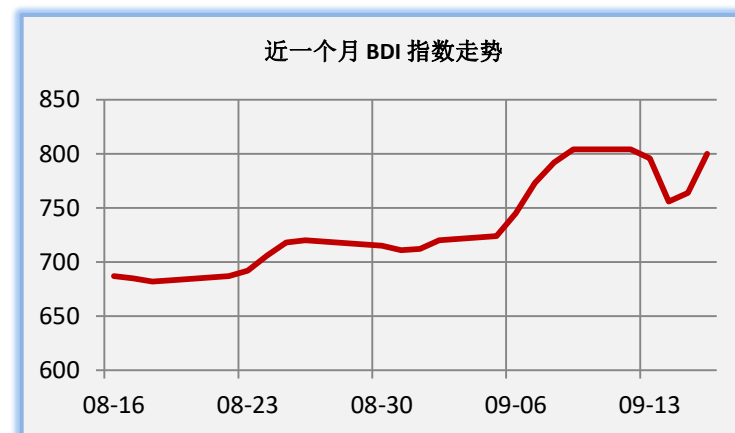
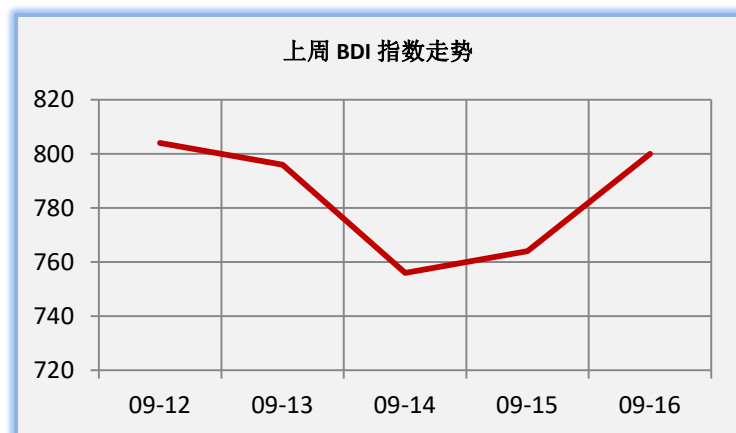


◆ 国内外海运综述

1. 国际干散货海运指数回顾

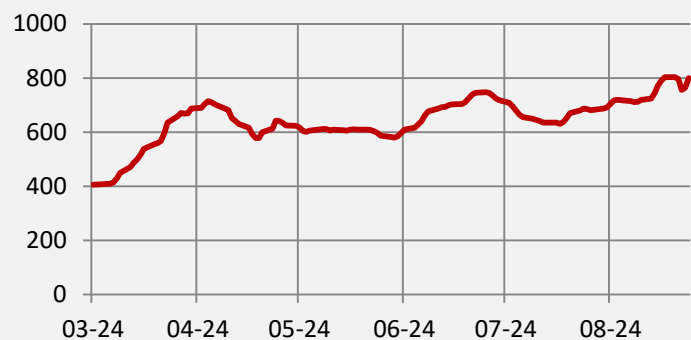
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	9月12日		9月13日		9月14日		9月15日		9月16日	
BDI	804	0	796	-8	756	-40	764	+8	800	+36
BCI	1,581	+15	1,607	+26	1,444	-163	1,487	+43	1,680	+193
BPI	659	+1	656	-3	649	+645	645	-4	646	+1
BSI	681	-7	671	-10	665	-6	661	-4	660	-1
BHSI	417	-2	415	-2	415	0	415	0	415	0

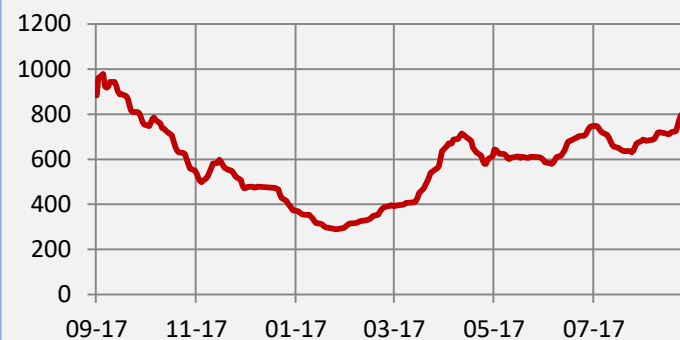




近半年 BDI 指数走势



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 37 周	第 36 周	浮动	%
Cape (170, 000)	半年	9, 000	9, 000	0	0. 0%
	一年	8, 250	8, 250	0	0. 0%
	三年	9, 250	9, 250	0	0. 0%
Pmax (75, 000)	半年	6, 250	6, 250	0	0. 0%
	一年	6, 250	6, 250	0	0. 0%
	三年	7, 250	7, 000	250	3. 6%
Smax (55, 000)	半年	8, 000	8, 000	0	0. 0%
	一年	7, 250	7, 250	0	0. 0%
	三年	6, 750	6, 750	0	0. 0%
Hsize (30, 000)	半年	6, 200	6, 200	0	0. 0%



全一海运有限公司



	一年	6,250	6,250	0	0.0%
	三年	6,000	6,000	0	0.0%

截止日期：2016-09-09

2. 航运市场动态

【浙江海运系改组欲重生】

主要从事沿海煤炭运输的温州海运和台州海运的破产清算正在进行中。深究其中，两家企业并非草根，而是属于浙江交投旗下的地方国企。即使市况炎凉，它们又是如何走到破产清算境地的呢？

进入 2016 年，在航运市场数年低迷之后，浙江地方国有航运企业——浙江省海运集团有限公司（浙江海运）和浙江远洋运输股份有限公司（浙江远洋）无奈进入破产清算阶段。浙江海运和浙江远洋同属于浙江省交通投资集团有限公司（浙江交投）旗下。

资不抵债

4 月 12 日，浙江交投发布公告称，近日收到下属全资子公司浙江海运报告称，该企业下属浙江省海运集团温州海运有限公司（温州海运）和浙江省海运集团台州海运有限公司（台州海运）发生到期未支付船舶融资租赁款的违约情况，总金额为 3662 万元。根据温州海运和台州海运统计，4 月底前预计还将有 441 万元应付融资租赁款、1600 万元银行借款到期无法清偿。

截至去年年底，浙江海运对温州海运和台州海运股权投资总额为 1.02 亿元、应收两家企业款项为 17.11 亿元、为两家企业提供担保总额合计为 1.84 亿元。公告表示，若温州海运和台州海运无法与相关债权人达成一致或经营情况进一步恶化，则后续两家企业存在重整、清算并解散等无法持续经营的风险。

后续发展证实，此公告并非危言耸听，恰恰是浙江交投剥离航运资产的前奏。

浙江交投自 3 月 1 日起停止对浙江海运和浙江远洋的资金支持。3 月份，浙江交投向浙江省报送旗下水运企业改革重组方案，并获得浙江省主管部门批示同意。改革重组的基本方案，即对浙江远洋、温州海运、台州海运 3 家企业实施破产清算，保留浙江海运本级作为浙江交投水运板块重组平台和浙江省海运战略储备力量。



全一海运有限公司



根据浙江交投的统一部署，浙江远洋改革重组工作自 3 月起铺开，而浙江海运旗下的温州海运和台州海运自 5 月开始启动破产清算工作。

根据浙江交投 2015 年债券年度报告，浙江交投 2013—2015 年航运板块实现收入分别为 27.81 亿元、31.58 亿元和 17.88 亿元，主营业务实现利润分别为 -1.04 亿元、-165.08 万元和 -1.57 亿元，其中去年业务收入大幅减少是由于浙江远洋于去年 10 月起不再纳入浙江交投报表。

截至去年年底，浙江海运、浙江远洋净资产分别为 -10.23 亿元、-44.02 亿元，温州海运、台州海运和浙江海运（香港）公司的净资产分别为 -7.25 亿元、-4.47 亿元和 -1.67 亿元，均出现负债总额高于资产总额的情况，持续经营能力出现重大不确定性。

显然，作为母公司，一定程度上承担着为下属企业“输血”的责任，而对于航运板块的长期投入也为浙江交投的未来带来一定风险。截至去年年底，浙江交投对外担保余额 36.77 亿元，占净资产比重为 7.17%，其中对浙江远洋提供担保两笔，第一笔金额为 5.56 亿元；第二笔金额为 2.47 亿美元，均将于今年 12 月 21 日到期。浙江远洋持续亏损，资不抵债，浙江交投已对预计无法偿还的借款计提预计担保损失 18.14 亿元，并对其他应收款中应收浙江远洋委托贷款及利息、担保费及关联资金往来计提坏账准备 13.41 亿元；浙江交投应收浙江海运委托贷款及利息 6.66 亿元、担保费 469.67 万元，由于浙江海运持续亏损资不抵债，已按预计受偿情况计提坏账准备 2.07 亿元。

不堪重负

浙江交投提交的水运板块改革重组方案指出：“自 2011 年以来，浙江远洋、温州海运和台州海运出现持续严重亏损且亏损额逐年扩大，账面累计经营亏损达 35 亿元，成为集团最大的亏损点。船舶资产大幅减值，企业早已严重资不抵债，其日常经营资金缺口日益依赖于集团的借款及担保支持，集团不堪重负。”

浙江远洋成立于 1980 年，是浙江省成立最早、规模最大的国际航运企业，注册资本达 4.5 亿元，拥有全资和控股子公司 10 家，业务涉及国际船舶代理、国际货运代理、船员劳务服务及物业管理等行业。目前浙江远洋拥有一支 12 艘好望角型干散货船船队，总运力达 228 万 DWT，平均船龄为 5 年，船队规模为浙江省第一。由于船型单一，在细分市场受到冲击和影响最大。目前浙江远洋正处于改革重组的过程中，但其远洋船舶目前还在正常营运。据浙江远洋公开消息，其目前签有 10 个航次澳西的连续航次合同，及 5 艘次秘鲁矿的租约。

与浙江远洋不同的是，浙江海运主要从事的是沿海煤炭运输，截至 3 月底，浙江海运船舶运力为 153.96 万 DWT，旗下企业主要是温州海运和台州海运。温州海运和台州海运分别成立于 1950 年和 1958 年，是浙江省保障煤炭运输的重要海运力量。自 2011 年以来，在航运市场持续低迷形势下，温州海运和台州海运出现持续严重亏损且亏损额逐年扩大。温州海运至去年年底账面经营亏损累计达 4.57 亿元，仅去年就亏损 1.7 亿元，今年一季度亏损近 0.39 亿元。台州海运至去年年底账面经营亏损累计达 3.92 亿元，仅去年就亏损 1 亿元，今年一季度亏损近 0.25 亿元。



全一海运有限公司



2012 年以来，温州海运和台州海运自身造血功能逐渐丧失，其日常经营资金缺口日益依赖于浙江海运的借款及担保支持，浙江海运的资金则主要来源于浙江交投的支持。截止目前，温州海运向浙江海运的借款已经超过 12 亿元，台州海运向浙江海运的借款接近 7 亿元。

浙江交投表示，温州海运和台州海运完全依靠国有股东单方借款输血支撑，早已成为“僵尸企业”。根据国家及浙江省加快清理“僵尸企业”和去过剩产能、“供给侧结构性改革”等政策与工作部署，浙江交投决定对旗下水运板块进行改革重组。

抽丝剥茧

市场方面，2008 年以来，全球经济形势持续低迷导致供求关系严重失衡，运力严重过剩，尤其是散货船运力过剩更为突出，航运市场运价一落千丈。伴随着 4 家航运央企的“两两整合”，旗下部分上市企业进行债务重组和破产重整，航运企业正面临大规模的破产重整潮。

企业方面，温州海运和台州海运都面临着成本负担过重和船型单一等问题。两家企业以前年度订造的船舶价格相较目前造价高，企业负债高，相应的经营成本也高。温州海运和台州海运去年仅船舶折旧和财务费用分别高达 1.9 亿元和 1.1 亿元，其航运收入扣除油料费等基本营运费用后根本无法覆盖折旧和财务成本。去年下半年市场形势进一步恶化后，连基本营运成本都无法覆盖，企业资金缺口和经营亏损仍在持续扩大。同时两家企业船舶均为散货船，随着中国经济转型、去产能和市场竞争，船型单一导致抵御风险能力明显不足，而且转型十分困难。受此影响，两家企业在市场上已没有竞争力，并陷入破产困境。

事实上，浙江交投和浙江海运除了上述借款“输血”行为外，对于温州海运和台州海运，这两年一直都在努力研究脱困思路，积极部署实施自救措施。比如，拓展货主资源，严控营运成本，开展业务整合和资产盘活；浙江交投对浙江海运采取债权转为增资方式，去年已完成对浙江海运本级（国有全资）6.53 亿元债转股，增强了企业自我融资和生存能力；鉴于浙江海运旗下的五洲船舶已严重资不抵债，为尽早止损，去年 11 月提出对五洲船舶实施破产清算。

值得关注的是，浙江交投曾经研究制定组建舟山江海联运服务中心航运集团的方案，提出与浙江能源、浙江海港集团、杭钢集团等单位的海运资源整合，推动加快打造浙江省级航运集团。但业界对未来航运市场形势普遍不看好，整合无法推进。

上行迷茫的航运市场，如同可以吞噬一切的黑洞，企业的诸多努力显得如此苍白无力。对于浙江交投而言，到了壮士扼腕的时候了。

来源：航运交易公报



【航运业剧情翻转是否会出现？】

Alix Partners 咨询公司在对航运业的年度调查中指出：“2014 年，航运公司的主要财务指标几乎都下降了，财务危机依旧存在。航运业面临的主要问题是供需严重失衡。所有迹象表明，这一问题在 2016 年会继续存在，而且还将延续下去。”

最近有预测称，2016 年全球集装箱船队运力将增长 4.6%，2017 年将再增长 4.7%。然而从去年开始，需求增长率只有预测数值的一半，所以主要航线的运价同比下降幅度高达 21%~41%。”

航运巨头马士基航运公司 2016 年第一季度数据显示，平均运价比上年同期下跌约 25.5%，平均每 40 英尺集装箱运价跌到 1,857 美元，创下了新低。

马士基认为，这样的运价水平反映出，由于需求疲软和运力供给的强劲增长，航运公司之间的价格战越来越激烈。据估计，全球集装箱航运业的运输需求增长大约为 1%，而同期全球集装箱船队运力的增长幅度却超过 7%。

Alix Partners 咨询公司指出：“从 2007-2009 年的经济大萧条开始，航运公司都在努力寻求解决这一系统性问题的方法。大多数公司选择优化自身业务活动，比如降低航速、封存船舶、削减组织管理成本、实行信息技术现代化等。尽管这些创新举措给航运公司带来了一些利润，但是航运公司可能还是会寻求合作伙伴结成体量庞大的联盟。”

Alix Partners 咨询公司的总经理福斯特·范莱指出，更多的航运公司的合并可能会减少对于价格竞争的需要。

毕马威（KPMG）在去年的一篇文章中指出，航运公司“都很关注大型船舶的经济效益，这些大型船舶的运行不仅可以降低管理费用，还为无大船的航运公司承揽世界最大的主要贸易航线上的运输业务提供了可能性。”

6 月 26 日，扩建后的巴拿马运河正式通航，以后通过这条水道的集装箱船舶最大规模将增加为过去的三倍。

毕马威的报告指出，许多航运公司都想建大型船舶，但是苦于缺乏资金，因为银行作为航运公司的主要资金来源，在经济危机之后纷纷减少了对于航运资产的投资。由于资金匮乏，一些航运公司可能会选择通过合并来增加资金来源。

不过，今年五月初，马士基集团的首席执行官安仕年在接受彭博新闻社的一次采访中表示，负利率水平拖延了航运公司迫切需要的合并活动，因为银行和投资人很容易拯救虚弱的航运公司，让他们苟延残喘。



Alix Partners 的范莱认为，尽管进入了全球并购浪潮，但是航运公司不太可能重获定价权。航运公司的合理定价，“在我看来，短期内不会太好。虽然航运公司十分乐于并购，但是我认为他们在短期内还不可能强大到足以马上结束运价下跌的势头而重振运价。”

2009 至 2011 年航运公司业绩过山车般的剧情大翻转的教训值得记取。在经历了 2009 年的低谷之后，航运公司大幅度削减了船舶数量。零售商和其他进口商都在节假日减少存货。在紧要关头，大家都在补货，减少了在役运力的航运公司终于能够主导整个行业并获得超额利润，从而造就了整个集装箱航运业所有主要承运商在 2010 年全部扭亏为盈。其中有些航运公司甚至获得了巨额利润。然而，到了 2011 年，剧情立刻翻转，重新陷入了全行业亏损。历史真的会重演吗？

来源：中国船检

【航运市场即将迎来反弹？】

随着各航运企业财务报告的陆续公布，航运市场的低迷状况被鲜活地呈现出来。中国远洋(股票)半年巨亏 72 亿、马士基航运二季度亏损 1.5 亿美元成为市场和投资人关注的焦点，但这仅是相关市场深度低迷的一个缩影。

由于经济复苏乏力、贸易增长缓慢，散货运输和集装箱运输需求萎靡，上半年企业散货船运输和集装箱船运输业务普遍亏损。油船运输则在低油价下保持盈利。那么，散货船和集装箱船运输的主要亏损船型是什么？油运市场盈利是否仍在持续？航运市场是否将迎来拐点？中船重工经研中心将带您一一解答。我们首先测算了三大主力船型在期租市场中的盈亏情况。在期租合同下，营运成本包括运营费用（operating cost）、折旧、利息，营运收入则是期租租金，据此可以计算出各船型的单日盈亏情况。

首先看上半年各船型运营情况。散货船和集装箱船各船型租金皆位于保本线之下，而油船除灵便型略微收不抵支外，都有一定盈利，这与上半年航运业油运业务普遍盈利、散运和集运业务全线亏损的情况相吻合。在亏损船型上，散运市场呈现“船型越大亏损越多”的特点，而集运业务则在中型集装箱船上亏损巨大。

再来看当下的市场行情。散运市场在年初跌入谷底，BDI 一度降至 300 点，当前的租金水平较上半年已有提升，但企业仍处于大幅亏损状态。油运市场较之上半年出现了质的变化：过去一段时间市场的强势表现使得油船交付稳步提升，而拆解寥寥无几，运力过剩的迹象开始显现。油船租金水平正大幅走低，VLCC 单日租金较年初已下跌逾两万美元，油船运输业务已呈小幅亏损状态（若不考虑折旧，油运业务仍在盈利），油运市场的好时光可能即将结束。集装箱运输市场乏善可陈，各船型租金水平继续下跌，亏损幅度进一步增加。



各船型全线亏损、市场持续低迷的一个体现是克拉克松指数持续走低。当下的克拉克松指数已降至 7400 美元/天，较 2015 年的小高峰下降近 60%，且仍处于下降区间中。

那么，市场何时会触底反弹呢？从历史数据的走势可得到一些启发。1990 年以来克拉克松指数大体经历了 5 次高位回落，分别是 1991 年 2 月、2001 年 1 月、2004 年 11 月、2008 年 5 月、2015 年 7 月。我们将这 5 个周期的数据进行标准化。

可见，历次船市周期呈现惊人的相似性：都是在持续一年左右的衰退之后开始反弹。这背后的机制可能是，当市场走低后，船东对市场的反应速度是稳定的，船东加速拆解、延迟交付等行为使市场触底反弹所需的时间也是相似的。即市场机制自发实现短期供求平衡，所需的时间是稳定的。在这个意义上，根据历史走势，已经衰退一年之久的航运市场即将迎来反弹。但即便如此，这也仅是围绕当下市场基本面的周期性回暖，而市场何时能从基本上走向繁荣，尚不可预期。

来源：中船重工经济研究中心

3. 船舶市场动态

【航运业造船业集体陷入危机 韩国经济或崩塌？】

日前，韩国航运及造船业的负面新闻纷纷涌来，先是韩进海运申请破产保护，然后是大宇造船出现危机征兆，9 月 9 日韩国 STX 海洋造船向首尔中央地方法院提交了自救计划。面对举步维艰的航运市场，韩国企业不堪重负纷纷倒下。

根据各国运企业财务报告的陆续公布，航运市场的低迷状况被鲜活地呈现出来。中国远洋半年巨亏 72 亿、马士基航运二季度亏损 1.5 亿美元成为市场和投资人关注的焦点，但这仅是相关市场深度低迷的一个缩影。

分析认为，由于经济复苏乏力、贸易增长缓慢，散货运输和集装箱运输需求萎靡，另外全球船舶大型化运力过剩也是市场不振的主要原因，上半年企业散货船运输和集装箱船运输业务普遍亏损。

韩进海运负债与股东权益比例高达 850%

韩进海运是韩国最大的航运企业，旗下拥有 101 艘各类集装箱船，总运力达到 62.54 万标准箱，运力位列全球第 7 位。韩进海运所持有的市场份额主要在



全一海运有限公司



跨太平洋航线及亚欧线，该公司在跨太平洋航线运力占该航线全球运力的 6.7%，在亚欧线运力占 4.9%。

截至 2015 年年底，韩进海运共计债务 6.6 万亿韩元(约合 59 亿美元)，负债与股东权益比率将近 850%。截至今年 6 月底，韩进海运背负的债务余额为 12000 亿韩元。此前债权人一直要求母公司注资 4000 亿韩元(合人民币 24.6 亿元)，帮助韩进海运解决部分流动性问题。但这一请求没有得到韩进集团的支持。这也将韩进海运直接推入绝境。

另外，导致韩进海运破产的另一重大阻碍是其船队减租谈判一直不顺利。韩进海运的租船费率谈判主要涉及 22 家船东，谈判目标是把未来 3 年半内需要支付的 22.49 亿美元租金调降 30%。但是船东塞斯潘航运集团(Seaspan)明确拒绝韩进海运的减租请求。

韩进海运 8 月 31 日日上午宣布向韩国首尔中央地方法院提交破产保护申请。紧跟破产受管申请而来的是全球供应链上的多重混乱，韩进的船舶在世界各地被搁置。

大宇造船被曝 2008 年已出现危机征兆

据韩媒 9 月 8 日报道，韩国反对党议员透露，早在 2009 年，大宇造船的债务就开始像滚雪球一样增加。然而，韩国产业银行(KDB)只在 2015 年 6 月才开始为可能出现的债务违约做准备。

从 2008 年到 2009 年，大宇造船的贷款翻了两番。数据显示，截止 2008 年底，大宇造船未偿还贷款为 2196 亿韩元(约合 2.0095 亿美元)，而 2009 年底这一数字增至 8630 亿韩元(约合 7.897 亿美元)。

与此同时，大宇造船在 2009 年底还发行信用证和商业票据，分别募资 9999 亿韩元、5000 亿韩元；而 2008 年底大宇造船并无任何因信用证或商业票据产生的债务。

共同民主党议员认为，大宇造船在 2008 年就已经出现了危机征兆，然而，财政机关、会计事务所和信用评级机构一起向公众隐瞒了这一事实。

STX 海洋造船向首尔中央地方法院提交了自救计划

9 月 9 日，韩国 STX 海洋造船向首尔中央地方法院提交了自救计划。首尔中央地方法院将对 STX 造船的计划进行审查，并在今年晚些时候决定是否进行 STX 造船的债务重组和复原程序或是直接宣布破产。



STX 造船曾一度是全球第四大船企，然而，由于亏损增加，STX 造船在今年 5 月向首尔中央地方法院申请进行法院主导的重组程序。STX 造船的一位发言人称，自救计划已经于上周五提交给首尔中央地方法院，这一计划中还包括在今年年底之前出售 STX 法国。

2008 年，STX 造船收购了 STX 法国 67% 的股份，这家船厂主要建造邮轮和军舰。STX 计划在 10 月开始接收竞标人的投标，并在 11 月选出优先竞标人。不久前，STX 集团证实，STX 法国两大潜在买家是荷兰达门造船集团和意大利 Fincantieri 集团。

分析认为，当前航运及造船业盈利能力大幅下降，控制运力优化航线是改善当前局面的重要举措。如果持续船舶大型化，运力过剩的局面将加剧，航运市场更加苦不堪言。

来源：中国航贸网

【从买船运输到造船出租金坛船民抓住商机求转型】

9 月 9 日，金坛地区的数千船民都在热议一艘船，那就是刚刚在江苏省常州市金坛安顺造船有限公司下水的一艘造价达 400 多万元的特种船。这艘船受到关注是因为投资建造这艘船的船主不是有实力的企业或单位，而是一位船民何广牌，他以前是买船搞运输，而这次却造船搞起了出租。

笔者采访得知，何广牌已步入花甲之年，有着丰富的水上运输经验。说到当下的水运市场，何广牌语气沉重，他说：“现在水运这碗饭难吃呀！”以前，何广牌是金坛区最早购置灌装水泥船运输水泥的船民。然而，这几年水泥产能过剩，运输量锐减，以前，每月可跑四五趟运量的何广牌，现在只有一两趟，闲的时候，一个月都接不到一趟运单。这样疲软的市场，迫使何广牌另辟路径，寻找新的方向。

风力发电是近年来，我国大力发展的一大新能源产业，苏北大丰地区的近海海域，近年来建成了大规模的海上风电电场。海上风电电场，常年急需特种船舶对风电机组进行巡查维护。然而，这种名为双体运维船的特种船舶，许多都是租用的。何广牌了解到这一情况后，便登门了解考察，风电场方把租船合作的详细情况向何广牌作了解说，这使得何广牌对造船出租有了信心。风电场方在合同中明确告诉何广牌，400 多万元投资可 4 年内收回。

何广牌造船出租的想法一时受到家人的阻拦，但何广牌向家人解释，风力发电是新能源，是国家大力发展的朝阳产业，在这个时间节点上，要抢市场制高点，做第一个吃螃蟹的人，于是他投资 400 万开始了造船出租的大胆转型。

而金坛地区的数千船民也在看着他的转型之路，思考着自己的出路。

来源：中国水运报



4. 世界主要港口燃油价格

Bunker Ports News Worldwide BUNKER PRICES												
PORTS	IFO380			IFO180			MDO			MGO		
Amsterdam	285.00	0		315.00	0		n/a			n/a		
Antwerp	237.50	-2	↓	267.50	0.5	↑	0.00			393.00	-0.5	↓
Gibraltar	275.00	0		310.00	0		n/a			495.00	0	
Hamburg	288.00	0		318.00	0		n/a			n/a		
Panama	260.00	0		n/a			n/a			515.00	0	
Singapore	252.00	5	↑	262.00	5	↑	393.00	-5	↓	403.00	-5	↓
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0	
Tokyo	280.00	0		290.00	0		0.00			560.00	0	

来源: Bunker Ports News Worldwide

截止日期:

2016-09-16

◆ 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 37 周	第 36 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,150	4,150	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,400	2,400	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,200	2,200	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	1,950	1,950	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 141 周	第 140 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,550	8,600	-50	-0.6%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,550	5,600	-50	-0.9%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,550	4,600	-50	-1.1%	



全一海运有限公司



LR1	75,000	4,150	4,150	0	0.0%
MR	52,000	3,300	3,300	0	0.0%

截止日期: 2016-08-26

(2) 新造船成交订单

新造船							
数量	船型	载重吨	船厂	交期	买方	价格(万美元)	备注
1	TAK	300,000	JMU, Japan	-	Sun Enterprises - Greek	undisclosed	
2+2	TAK	115,000	Hyundai, S. Korea	2018	Sun Enterprises - Greek	4,700	LOI stage
2+2	TAK	115,000	Hanjin, Philippines	-	Eastern Pacific - Singaporean	4,250	
2+2+2+2	TAK	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	-	Navig8 - Singaporean	3,650	IMO 2, 18 tank design, LOI stage
1	TAK	37,000	Chengxi, China	2018	Kumiai Senpaku - Japanese	undisclosed	asphalt carrier
2	BC	63,000	Imabari, Japan	2019	Wisdom Marine Lines - Taiwanese	2,400	
3	CV	1,900 teu	Jiangsu New Yangzijiang, China	2017-2018	Jiangsu Ocean - Chinese	undisclosed	
1	TAK/GAS	83,000 cbm	Mitsubishi HI, Japan	2019	JX Ocean - Japanese	7,500	

◆ 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
E. R. BAVARIA	BC	178,838		2010	Japan	2,090	Seanergy Maritime Holdings Corp. - Greek	en bloc each*
E. R. BOSTON	BC	178,978		2010	Japan	2,090	Seanergy Maritime Holdings Corp. - Greek	
E. R. BAYERN	BC	178,978		2010	Japan	2,090	Seanergy Maritime Holdings Corp. - Greek	
PRIMROSE	BC	74,716		2001	China	320	Undisclosed	overdue surveys
KARINE BULKER	BC	32,271		2008	Japan	825	Taylor Maritime - Hongkong	
VIRGINIA#	BC	50,175		2001	Japan	420	Chinese	
FLEET PHOENIX	BC	55,903		2006	Japan	885	Bangladeshi	



全一海运有限公司



DARYA MAYA	BC	64,000	2016	China	1,750	Celsius Shipping	en bloc each
DARYA RANI	BC	64,000	2016	China	1,750	Celsius Shipping	
JIANGSU RONGSHENG 1145	BC	75,750	2013	China	1,100	Chinese	uncompleted till 2017 /court sale
C GERRALD	BC	76,000	2014	China	950	Chinese	
HANJIN MATSUYAMA	BC	179,116	2011	S. Korea	2,275	Winning Shipping - Singaporean	

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
ANTHEA	CV	23,577	1,732	2000	China	390	Far East	

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
SIAN C	GC/MPP	13,479	172	2006	Japan	Undisclosed	British	
SPRING RETRIEVER	GC/SDK	7,734		2000	Japan	170	Undisclosed	
SN HARMONY	GC/TWK	10,683		1991	Japan	110	Undisclosed	
ATLANTIC PROGRESS	GC/TWK	17,451		2000	China	Undisclosed	Cyprus	

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
MID FORTUNE	TAK	19,945		2009	Japan	2,150	Celsius Shipping - Danish	stst
ARDMORE CENTURION	TAK	29,006		2005	S. Korea	1,570	Undisclosed	
SRIRACHA TRADER	TAK	47,629		1995	Japan	340	Chinese	

◆ 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
GAZ FOUNTAIN	TAK/GAS	49,999	18,962	1986	Japan	295	

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
DEEP TRUE	BC	26,541	5,666	1985	Japan	268	



全一海运有限公司



MITROPE	TAK	15,866	6,575	1999	Poland	278	
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
THE FORGIVER	BC	70,003	12,153	1994	China	302	incl. 300t ROB
DST DRAMMEN	BC	71,982	9,792	1998	Japan	235	
其它							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造国	价格(美元)/轻吨	备注
VIKTORIA WULFF	CV	58,200	21,191	2006	Poland	303	As is Shanghai, Bunkers included for voyage to India, final destination unknown

◆ 融资信息

(1) 国际货币汇率:

日期	美元	欧元	日元	港元	英镑	林吉特	卢布	兰特	韩元
2016-09-14	668.95	750.59	6.5279	86.223	883.23	61.454	974.34	215.43	16819.0
2016-09-13	667.26	750.01	6.5549	86.01	889.73	61.171	968.93	213.58	16621.0
2016-09-12	669.08	751.61	6.5321	86.256	887.87	60.655	967.35	215.49	16561.0
2016-09-09	666.84	751.34	6.5181	85.963	887.38	60.807	959.24	211.75	16447.0
2016-09-08	666.2	748.94	6.5485	85.899	888.83	60.654	963.85	210.48	16370.0
2016-09-07	665.55	748.81	6.5384	85.823	893.56	60.858	970.0	210.22	16465.0
2016-09-06	666.76	743.83	6.445	85.98	887.11	60.822	971.68	215.8	16560.0
2016-09-05	668.73	745.95	6.4345	86.225	889.05	60.973	975.66	216.69	16661.0
2016-09-02	667.27	747.11	6.4644	86.019	885.73	61.094	987.29	218.68	16760.0
2016-09-01	667.84	745.6	6.4678	86.097	877.65	60.909	977.84	220.03	16706.0



全一海运有限公司



(2) LIBOR 数据:

2016-09-15								
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	0.42156	0.45367		0.53094	0.66989	0.85656		
	6 月期	7 月期	8 月期	9 月期	10 月期	11 月期	12 月期	
美元	1.25217						1.55011	