



全一海运市场周报

2016.10 - 第2期

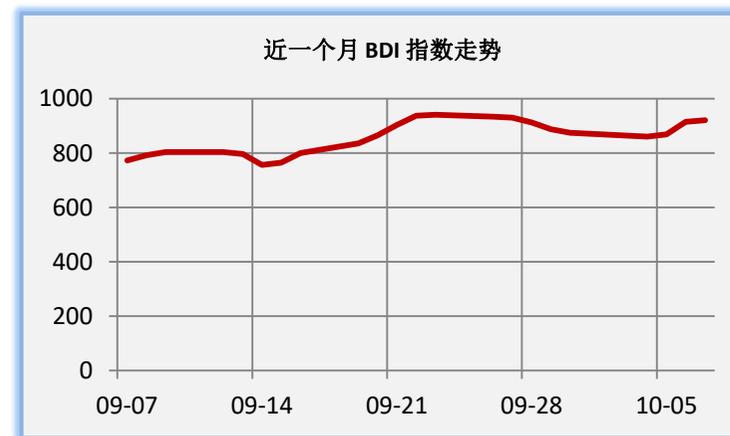
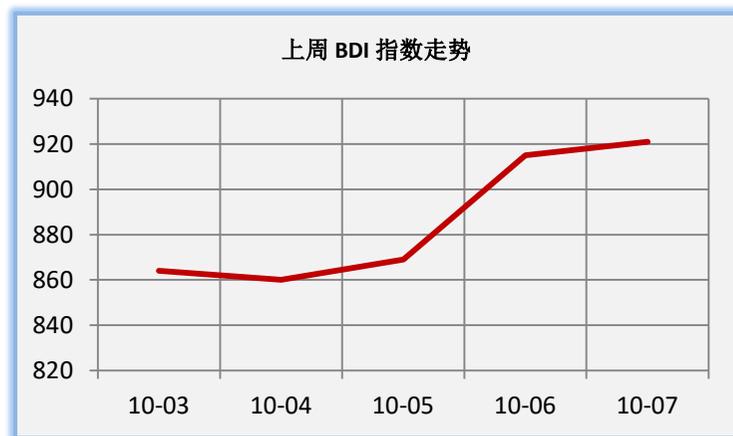


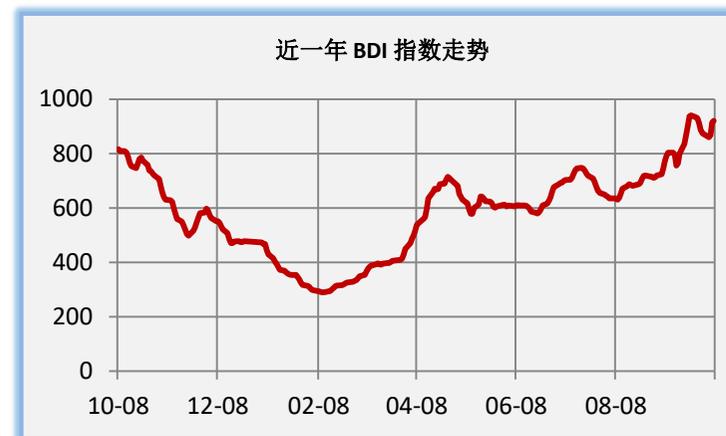
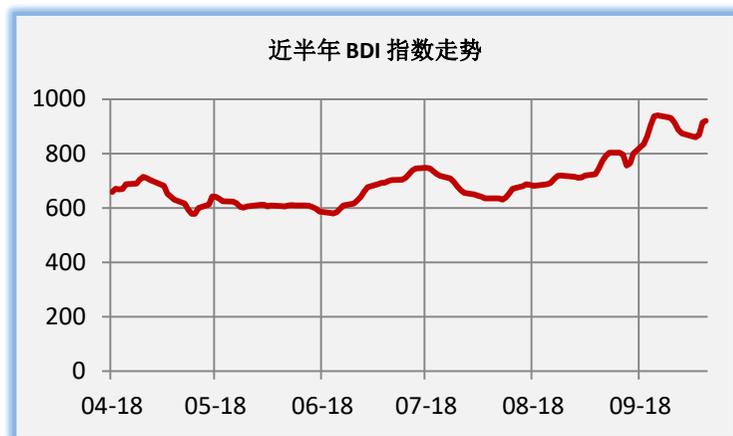
◆ 国内外海运综述

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	10月3日		10月4日		10月5日		10月6日		10月7日	
BDI	864	-11	860	-4	869	+9	915	+46	921	+6
BCI	1,971	-37	1,970	-1	2,012	+42	2,218	+206	2,245	+27
BPI	713	-13	705	-8	699	-6	704	+5	717	+13
BSI	681	+2	681	0	680	-1	678	-2	677	-1
BHSI	417	-4	415	-2	413	-2	411	-2		-411





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 40 周	第 39 周	浮动	%
Cape (170, 000)	半年	9, 500	9, 500	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, 750	6, 500	250	3. 8%
	一年	6, 750	6, 750	0	0. 0%
	三年	7, 250	7, 250	0	0. 0%
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, 250	6, 250	0	0. 0%



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

截止日期： 2016-09-30

2. 航运市场动态

【散运市场“基本面”已经向好？】

近日来，BDI 指数节节攀升，已从 8 月份的 700 点攀升至当下的 900 点左右，较年初的 300 点更是成倍增长。目前的市场回暖是船市的周期性波动，还是市场已从基本上复苏，无疑是船东和投资者最关心的问题。这里，中船重工经研中心将通过经济学模型给出一些启发。

我们都知道，市场的基本面取决于总供给和总需求，但如何将“供求决定市场”的机制量化，则有一定难度。对此，我们对海运市场建立了一个经济学模型，并通过均衡分析发现：运费的增长率，取决于船队的增长率和海运贸易量的增长率，并且，只要船队增长率小于海运贸易量增长率，则运费增长率一定为正。

换句话说，只要船队增速低于贸易增速，运费水平就会上涨。我们通过散运市场的历史数据验证这个简洁有力的结论。

自 2000 年以来，除了 2002 年和 2010 年这两个萧条期的异常值外，其余 15 年的情况都与我们的结论相吻合：当贸易增长率大于船队增长率时，运费增长率为正。由此可见，上述结论总体上是稳健的。

这个结论显然对未来的市场走势有一些启示。由于过去一段时间散运市场不景气，船东一方面暂停下单，另一方面推迟交付、加速拆解，散运市场运力过剩正在缓解。对此，克拉克松预计 2017 年散货船运力增长仅为 0.76%。

因此，只要干散货贸易增长不接近于停滞，散运市场行情就会进一步好转。在 IMF 预计明年世界经济增速 3.4% 的背景下，我们对散运市场的好转是有信心的。

随着船队规模停止扩张和市场需求逐渐复苏，散运市场结构性运力过剩已开始消解，市场基本面已开始向好。购买二手船进入散运市场，或许可以成为投资者的选项之一。

来源：中船重工经济研究中心



【VLCC 运价跌至近两年来低谷】

据贸易风报道，由于 VLCC 运价近期跌至近两年来低谷，而苏伊士型油船运价出现大幅飙升，货主开始倾向于签订 VLCC 租约，取代苏伊士型油船。

据波罗地海交易所估计，中东-远东航线 VLCC 现货运价在上周跌至 7800 美元/天，而目前该型船运价恢复至 10500 美元/天。波交所称，VLCC 此前低谷运价已跌至自 2014 年 10 月以来的最低水平。

而在 VLCC 运价回升之前，苏伊士型油船自今年 9 月下半年出现近 6 倍增长，达到 39000 美元/天。经纪人称，苏伊士型油船运价持续上升受益于尼日利亚原油运输需求大幅上升，从而使大西洋沿岸油船市场受益。波交所估计，苏伊士型油船现货运价目前维持在 35700 美元/天水平。

由于苏伊士型油船运价短期内激增，货主更倾向于选用运价较低的 VLCC 运货。据 MJLF 研究员称，由于苏伊士型油船运价短期内大幅上升，近期 VLCC 货运量已达到过去两倍水平。而货主们签订 VLCC 租船协议也有助于推升 VLCC 运价，但预计将对苏伊士型油船运价造成影响。

拥有 10 艘在营苏伊士型油船的 Diamond S Shipping 租船部门总经理 Robin Heath 表示，近期 VLCC 船舶运价处于较低水平在一定程度上对苏伊士型油船市场造成影响，尤其是苏伊士型油船过去一段时间内持续保持强劲状态。

来源：贸易风

【WTO 下调全球增长预测 航运需求疲软】

世界贸易组织(WTO)下调 2016 全球贸易增长预测至 1.7%，远低于 4 月份 2.8%的预测。同时 WTO 还下调了 2017 年的贸易增长，介于 1.8%-3.1%之间，低于先前预测的 3.6%。

Affinity 分析师 Fotios Katsoulas 表示，受到国际贸易的影响，航运前景并不看好。预测对航运所有部门都非常重要，尤其是集装箱运输方面。

目前，政府不断增加的保护政策，限制国际贸易和就业，影响着经济增长。

WTO 表示，今年可能是自 2009 年金融危机以来贸易增长和输出最慢的一年，全球 GDP 增长预测仅为 2.2%。

这个数据的下滑表示贸易增长和全球 GDP 之间的比率低于 1：1。一般来说，贸易增长应比 GDP 快 1.5 倍。



航运协会 BIMCO 表示，WTO 和 IMF 对国际贸易预测的下调对航运来说并不是个好兆头。他们敦促船东可以尽快调整到一个“新的常态”。

BIMCO 首席航运分析师 Peter Sand 表示，航运市场需求疲软，这是非常现实的事。

来源：中国船检

3. 船舶市场动态

【繁荣不再！成品油船市场预计 2018 年复苏】

2015 年成品油船的繁荣未来不太可能再重现，因为到 2018 年之前成品油船船队运力将超过市场需求的增长，运力过剩将依然持续。

据贸易风报道，DVB 集团研究部表示，展望未来，全球成品油船整体利用率大概维持在 89%。同时由于成品油船市场预计在 2018 年可能出现复苏，未来成品油船运价预计将进一步下降。

今年上半年，新造船市场上共有 123 艘成品油船交付，交付总运力达到 680 万载重吨。而在今年其余时间内预计还将有另 117 艘成品油船交付，总运力为 770 万载重吨。这意味着今年成品油船船队出现了大规模快速增长。今年交付的这 300 艘成品油船总运力达到 1450 万载重吨，相比 2013-2015 年期间的新船交付量出现大幅增长。在 2013-2015 年期间，新造船市场上成品油船年交付量维持在 200 艘左右，交付运力维持在 700-1070 万载重吨之间。

然而，中东地区炼油厂的投资规模意味着这些炼油厂在未来 5 年内的增产量为 20%，预计到 2020 年成品油出口量将增长 8%。而炼油厂产能利用率预计维持在 80%左右。作为中东石油产品最大的亚洲客户，中国在今年的油产品进口量预计仅出现 5%的缓和增长。

而北美地区油产品的出口量预计在未来 5 年内也将出现 8%的增长，这些油产品主要将通过 MR 成品油船运往欧洲和南美。

但 DVB 银行预计，LR 成品油船预计将比 MR 成品油船获得更多业务量。MR 成品油船占据了成品油船船队 55%的规模，DVB 银行预测，该型船在 2017 年将较为艰难，到 2018 年预计才会有所改善。LR2 成品油船占据全球船队规模的 19%，而该型船在新造成品油船订单量中也维持着 19%的份额。DVB 银行预计 LR 成品油船在 2017 年仍将保持稳定。

目前成品油船的平均拆船船龄为 28 年，未来该型船的拆船活动预计将受到老龄船数量越来越少的限制。但 DVB 表示，收益下降、入坞成本较高，将促使



约 96 艘成品油船在今年第四季度进入拆船行列。

来源：国际船舶网

【11 家船厂合并！传中远海运明年初宣布】

据外媒消息，中远海运集团将在明年年初宣布整合旗下全部 11 家船厂的修造船业务，将打造中国第三大造船集团，同时该方案一旦实施将成行业内最大的重组方案。受消息刺激，中海及中远系股票昨天应声大涨。

11 家船厂合并打造中国第三大造船集团

华尔街日报引述知情人士透露，中远海运集团计划将原中国远洋运输（集团）总公司与中国海运（集团）总公司旗下 11 家船厂合并为一家实体，合并船厂的消息预计将于明年年初前宣布。

两家集团已于去年合并了船队和港口业务，以打造中国远洋控股，后者按运力计算成为全球第四大集装箱运营商，两家公司合并修造船业务后将打造中国第三大造船集团。该方案一旦实施也将成行业内最大的重组方案。

消息称，中远集团拥有六家船厂，中海集团拥有五家船厂。中远集团还与日本川崎重工成立了两家合资船厂。目前尚不清楚上述两家合资造船厂是否也会涉及合并交易。川崎重工周一表示，可能会退出造船业。

报道引述其中一家企业的高层指出，要把造船业务扭亏为盈是一个主要挑战，但通过合并，协同效应将可减少两家企业的营运成本。该消息人士又称，政府将继续援助部分表现严谨的国有造船企业，并会致力推动重组，但其他造船企业将须靠自己营运。

知情人士称，上述合并交易将为中国两大造船集团——中船集团和中船重工合并的更庞大计划提供样板。

工业板块重组整合已经正式启动

据了解，中国远洋和中国海运重组后，陆续完成了集装箱运输、码头运营、航运金融、油气运输等主要业务整合，产业协同效应显著增强，而修造船板块迟迟未见动静。



就在不久前，业内传出中远海运集团欲整合工业板块的消息。8月中旬，中远海运集团召开工业板块重组整合现场启动会，成立了工业板块重组整合项目制定方案工作领导小组和工作小组。9月12日，中远海运集团整合管理办公室已正式提交集团领导审议《工业板块业务整合总体建议方案》。

方案称，到2017年底，中远海运集团造船产能将由1205万载重吨压缩至1060万载重吨，压缩145万载重吨；到2020年底，商船产能进一步压缩至960万载重吨。海工建造企业由5家压缩为2家，年完成交付海工产品的生产能力由18个压缩到9个。修船业务板块，通过上海地区船厂搬迁、整合，淘汰3万吨及以下船坞3座。新造或改造30万吨浮船坞1座，适应船舶大型化需求。对广东地区广东中远船务、菠萝庙船厂修船业务进行整合，通过收购、兼并等方式开拓广东、福建地区大型船舶修船能力。

据了解，中远海运集团工业板块包括中远船务、中远造船、中海工业三家公司，主要从事造船、海工、修理改装、配套等业务。目前工业板块拥有造船产能1155万载重吨/年，修船产能1500艘/年，年可完工交付海工产品20个。截止到2015年8月底，共拥有各类企业44个，其中全资子公司17个，控股公司17个，参股公司10个；共有员工57405人，其中合同制员工17065人，劳务派遣制员工2472人，分承包方员工37868人，3家公司总部共有在岗员工411人，其中管理人员（含公司领导28人）202人。

来源：国际船舶网

【“助力”中远海运？川崎重工欲退出造船业】

日圆走强，市场低迷，业绩大幅恶化，日本老牌船企川崎重工准备退出造船业，未来或将造船业务全部转移至中国，“助力”中远海运集团建设世界一流船厂。

业绩大幅恶化考虑退出造船业

9月30日，日本川崎重工发布公告称，由于造船业务业绩大幅恶化，“将考虑包括业务能否持续在内的今后的方针”。

公告称，公司将今年度的营业额预估狂砍5成，并将日元相对于美元在今年的平均汇价上修7%。

路透社报道称，川崎重工将本会计年度（截至2017年3月底为止）的营业额预估值由原先的70万亿日元下调51%至34万亿日元，理由是日元强升。

除了日元走强外，全球航运业产能过剩，也让川崎营运雪上加霜。川崎表示，由于造船部门的获利能力越来越差，未来或许会退出造船业，预计明年3月底前会做出决定。据悉，该公司将成立以社长为首的“结构改革会议”，把结束造船业务放入议事日程进行探讨。



巴西造船业务损失严重

据悉，巴西钻井船建造业务给川崎重工带来巨额损失。据了解，2015年4月至12月，巴西造船业务产生的亏损高达221亿日元（约合1.875亿美元）。

川崎重工与巴西公司Odebrecht共同成立了Enseada Industria Naval (EIN)船厂，并拥有该船厂30%的股份。EIN船厂在2013年获得了巴西国油附属公司Sete Brasil的钻井船订单，相关钻井船预定在川崎重工坂出工厂建造，并于2015年3月交付。

然而，由于巴西国油的腐败问题，自2014年11月以来，EIN船厂和川崎重工未收到任何分期付款，建造工作也在2015年11月中断。当时，第一艘钻井船建造工作完成了95%，第二艘钻井船建造工作完成了45%。

川崎重工为EIN船厂提记的坏账准备及在建钻井船的评估损失约为192亿日元，此外贷款及股金方面的评估损失约为28亿日元。

将与中远海运集团展开全面合作

作为日本老牌船企，造船业是川崎重工的主要业务，川崎重工不太可能全部退出造船业，更大的可能是把造船业转移到造船成本更低的中国，以便在订单竞争中抗衡中国和韩国船厂。

据悉，今年5月10日，川崎重工业株式会社代表取缔役副社长井城让治一行访问中远海运集团，董事长许立荣亲自会见来访嘉宾。双方回顾了长期以来互利共赢的合作模式，并一致同意，将进一步利用川崎重工的先进技术推动中远海运集团“6+1”产业布局中装备制造板块的整体发展，建设世界一流船厂。同时，充分利用供给侧改革带来的新机遇，进一步开展全面合作。

据了解，川崎重工目前在中国有两家合资船厂，分别是南通中远川崎船舶工程公司和大连中远川崎船舶工程有限公司。

1995年成立的南通中远川崎造船能力超过150万总吨。大连中远川崎前身是2007年成立的大连中远造船，2012年6月，中远造船工业向日本川崎重工出让大连中远造船工业34%的股份，并且正式更名大连中远川崎，新船坞投入使用后造船能力预计将达到150万总吨左右。

今后川崎重工将把大型船业务转移到大连中远川崎，而南通中远川崎主要集中建造中型以下的船舶。



川崎重工目前在日本的神户市和香川县坂出市拥有造船厂，在中国的造船能力是日本的 3 倍，建设新船坞后将扩大至日本的 5 倍。

起家于明治维新时代的百年造船企业

川崎重工起家于日本明治维新时代，1878 年川崎正藏在大藏省的帮助下建立了川崎筑底造船所，1896 年更名为株式会社川崎造船所，这就是川崎重工的前身，至大正时代的第一次世界大战期间已有蓬勃的造船业，经历昭和时代的二战、战后的日本经济急剧增长以至日本近代史及工业史，川崎重工仍为日本企业中的老字号之一。

川崎公司成立后借助政治关系，迅速成为日本最重要的重工业企业之一，1906 年向日本军队交付了第一艘国产潜艇，并于当年建造了第一台国产蒸汽机车，1939 年公司更名为川崎重工株式会社。二战期间该公司为日本军队提供了“飞燕”战斗机、五式战斗机、一式运输机等空军装备，还建造了著名的“榛名”号战列舰和“加贺”号航母。二战结束后，川崎重工仍然保持重要地位，其业务涵盖航空、航天、造船、铁路、发动机、摩托车、机器人等领域，代表了日本科技先进水平。

目前川崎重工是日本军工产业的重要成员，仅次于三菱重工，是日本自卫队飞机和潜艇的主要生产商。

120 多年来，川崎重工一直是亚洲领先的造船厂之一，建造过多种多样的船舶，川崎重工强大的专业技术和船舶设计能力正是基于这悠久而丰富的历史。

来源：国际船舶网

【三星重工接获一年来首笔订单】

9 月 30 日，三星重工宣布，与摩纳哥船东 GasLog 签署 2 艘 180000 立方米 LNG 船建造合同，价值 4200 亿韩元(合 3.8 亿美元)，新船将在 2018 年交付。这是三星重工在过去近一年来获得的首笔订单。

这 2 艘 LNG 船将成为全球首批使用 Mark V 系统的船舶，能够显著减少货舱内部的自然蒸发率。通常而言，LNG 船货舱内平均每天有 0.09%至 0.1%的 LNG 自然蒸发为天然气。使用这种新的货舱，可以将这一比例减少为 0.075%，使自然蒸发气体降低 25%。

另一方面，新的货舱不仅能减少自然蒸发率，还能够降低剩余气体排放，相应地提高运输效率。这种 LNG 船每年能够削减 100 万美元的成本，当运营 20 年后，节省的成本总计可达 2000 万美元。



由于造船业持续低迷、新船订单量暴跌，三星重工自去年 10 月以来未能接获任何订单。连续 11 个月订单颗粒无收，已经成为三星重工有史以来最差的订单业绩。

此前，三星重工将今年年度接单目标下调至 53 亿美元。在接获上述 LNG 船订单之后，目前，这一目标已经完成了 7.2%。

另外，三星重工与法国工程公司 Technip 和日本企业 JGC 联手组成的财团有望获得意大利 ENI 公司的订单，为 ENI 建造一座浮式液化天然气装置，部署在莫桑比克附近的海上天然气田，价格约为 54 亿美元。其中，三星重工获得的合同价值接近 30 亿美元。

自 2008 年以来，韩国造船业一直面临着严重的资金压力。去年，韩国三大船企营业亏损总计达到 8.5 万亿韩元，其中大宇造船的营业亏损就高达 5.5 万亿韩元。造成巨额亏损的主要原因在于海工装备建造延期导致的成本增加和造船业整体低迷。

近期，韩国三大船企起草了各自的自救重组计划，共计 10.35 万亿韩元，希望通过重组度过困境、减少亏损。

来源：国际船舶网

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	0		267.50	0		0.00			393.00	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	0.00			0.00			0.00			0.00		
Panama	260.00	0		n/a			n/a			515.00	0	
Shanghai	0.00			0.00			0.00			0.00		
Singapore	283.00	10	↑	292.00	10	↑	450.00	5	↑	460.00	5	↑
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0	
Tokyo	310.00	12	↑	320.00	12	↑	0.00			550.00	-20	↓

来源：Bunker Ports News Worldwide

截止日期：

2016-10-07



◆ 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 40 周	第 39 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	8,500	8,552	-52	-0.6%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,500	5,500	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,500	4,500	0	0.0%	
LR1	75,000	4,100	4,100	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
2+2	TAK	6,500	Fujian Southeast, China	2018	Malaysian	Undisclosed	
2	TAK/LNG	180,000	Samsung, S. Korea	2018	GasLog - Greek	19,000	
2	BC	25,600	Jinling, China	2017-2018	ESL Shipping - Finnish	3,180	changed yard, dual fuel, ice class 1A
2+4	ROR	6,700 1m	Jinling, China	2019	DFDS - Danish	7,550	



◆ [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
KARUNA NAREE	BC	64,000		2016	China	3,300	Celsius	*
KAVITA NAREE	BC	64,000		2016	China	3,300	Celsius	
LOG-IN TUCUNARE	BC	80,000		2016	Brazil	1,780	Hidrovias do Brasil - Brazilian	**
LOG-IN TAMBAQUI	BC	80,444		2012	Brazil	1,300	Hidrovias do Brasil - Brazilian	
MARBACAN	BC	29,618		2010	China	Undisclosed	Navibulgar - Bulgarian	***
MARBIOKO	BC	29,720		2010	China	Undisclosed	Navibulgar - Bulgarian	
BOREAS VENTURE	BC	43,500		2016	China	Undisclosed	French	
VENTURE JOY	BC	43,500		2016	China	Undisclosed	French	en bloc
EURUS VENTURE	BC	43,500		2016	China	Undisclosed	French	
VENTURE SPIRIT#	BC	43,500		2016	China	Undisclosed	French	
SAINTY VALIANT	BC	63,308		2014	China	1,250	Celsius - Danish	en bloc each*
SAINTY VICTORY	BC	63,326		2014	China	1,250	Celsius - Danish	
GENCO SUGAR	BC	29,952		1998	Japan	255	Egyptian	en bloc each**
GENCO PIONEER	BC	29,952		1999	Japan	255	Egyptian	
KARSIYAKA	BC	45,547		1999	Japan	305	Aden Shipping - U. A. E	
C. FRIEND	BC	45,675		1996	Japan	260	Undisclosed	
NEW SPIRIT	BC	48,183		2002	Japan	460	Far East	
RACHEL	BC	52,481		2006	Japan	820	Meghna Group - Bangladeshi	
FANTASY STAR	BC	56,029		2005	Japan	810	Bangladeshi	
SUNBAY	BC	56,843		2008	China	580	Singaporean	
BAO FORTUNE	BC	63,800		2016	China	1,800	Eagle Bulk - U. S. A	
OCEAN CRYSTAL	BC	73,688		1999	Japan	375	Undisclosed	
THAMES	BC	74,444		2006	China	400	Undisclosed	
THEOFANO	BC	76,015		2002	Japan	450	Greek	at auction
BAVANG	BC	82,028		2016	China	1,920	Greek	
TEN MARU	BC	82,687		2008	Philippines	1,110	Blystad - Norwegian	
E. R. BORNEO	BC	178,978		2010	S. Korea	2,100	Greek	
CORAL DREAM	BC	180,200		2013	Japan	2,860	Sinokor - S. Korean	
SAMPAGUITA DREAM	BC	180,694		2014	Philippines	2,800	Far East	



AQUARIUS DREAM	BC	181,387		2014	Japan	2,850	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
MAERSK SINGAPORE	CV	97,552	8,466	2007	Japan	24,800	Asian Based	
MAERSK SEVILLE	CV	97,552	8,466	2006	Japan	24,800	Asian Based	
MAERSK SANA	CV	102,861	8,450	2004	Japan	24,800	Asian Based	en bloc*
MAERSK SARNIA	CV	102,861	8,450	2005	Japan	24,800	Asian Based	
MAERSK SYDNEY	CV	102,861	8,450	2005	Japan	24,800	Asian Based	
MSL ADVENTURE	CV	15,219	1,060	2005	Japan	650	S. Korean	

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
NAVE CONSTELLATION	TAK	45,000		2012	S. Korea	3,500	Ocean Yield - Norwegian	12-yr BB to Navig8, incl. purchase option, Chronos8 pool
NAVE UNIVERSE	TAK	45,000		2012	S. Korea	3,500	Ocean Yield - Norwegian	
SKAZOCHNYJ MOST	TAK	47,357		1998	Croatia	550	Undisclosed	DD overdue on subs
BRITISH ESTEEM	TAK	37,220		2003	S. Korea	1,080	Soechi Lines - Indonesian	en bloc each, sub
BRITISH EXPLORER	TAK	37,321		2003	S. Korea	1,080	Soechi Lines - Indonesian	inspection
MINITANK FIVE	TAK	8,084		2007	S. Korea	800	Italian	en bloc**
MINITANK SIX	TAK	8,084		2007	S. Korea	800	Italian	
EROWATI	TAK	6,688		1999	Japan	Undisclosed	Undisclosed	
HUGLI SPIRIT	TAK	46,889		2005	S. Korea	1,325	Greek	
NAVIG8 TURMALINE	TAK	49,000		2016	S. Korea	Undisclosed	Ocean Yield - Norwegian	
NASSAU ENERGY	TAK	107,181		1998	Japan	1,180	Karadeniz - Turkish	
JIANG ZHOU	TAK/ASP	4,923		2008	China	535	Greek	en bloc each***
BAO ZHOU	TAK/ASP	4,999		2008	China	535	Greek	
ZIRCON	TAK/CHE	8,100		1993	Italy	400	Undisclosed	
CHARLOTTE KOSAN	TAK/LPG	3,857		2003	Japan	600	Undisclosed	
POULOPOM	TAK/PRO	37,270		2001	S. Korea	1,050	Soechi Lines	



◆ 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
THIGAYU	BC	8,964	2,888	1982	Japan	238	
SEA WELLINGTON	BC	42,004	6,750	1990	Japan	250	
SINO 6	BC	83,155	16,825	1994	Denmark	290	as is OPL Chittagong
C. QUEEN	BC	151,330	19,547	1994	Japan	279	
MARY	BC	152,107	18,194	1993	Taiwan	310	
NPS ORANA	GC	44,849	8,950	1991		299	Option delivery India, woodchip

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
SEA AMORE	BC	19,505	4,375	1984	Japan	277	
GASPAR	BC	73,317	10,504	1997	S. Korea	308	
CMA CGM IMPALA	CV	22,990	7,845	1996	Poland	undisclosed	
MICHAELA S	CV	33,976	10,550	1997	Germany	308	as is Singapore
MARE ATLANTICUM	CV	52,248	16,180	2000	S. Korea	301	as is Shanghai incl. 200t ROB
APL CYPRINE	CV	64,145	22,614	1997		315	as is Singapore (green)

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
ZETA	TAK	45,550	8,230	1988	Japan	292	

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
APULIA	CV	35,741	12,850	2005	Poland	315	as is Hongkong incl. 250t ROB
BONNY	CV	36,019	12,404	2004		306	



◆ 融资信息

(2) LIBOR 数据:

2016-10-07

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	0.42656	0.45533		0.529	0.65589	0.87606		
	6 月期	7 月期	8 月期	9 月期	10 月期	11 月期	12 月期	
美元	1.26222						1.58711	

Total Shipping