



# 全一海运市场周报

2020.10 - 第1期

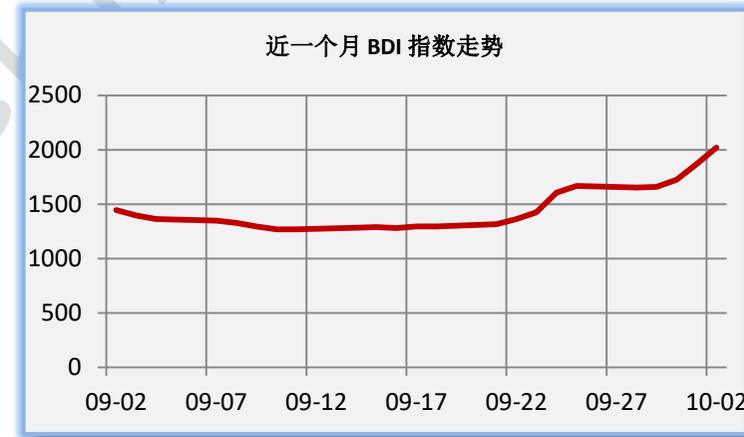
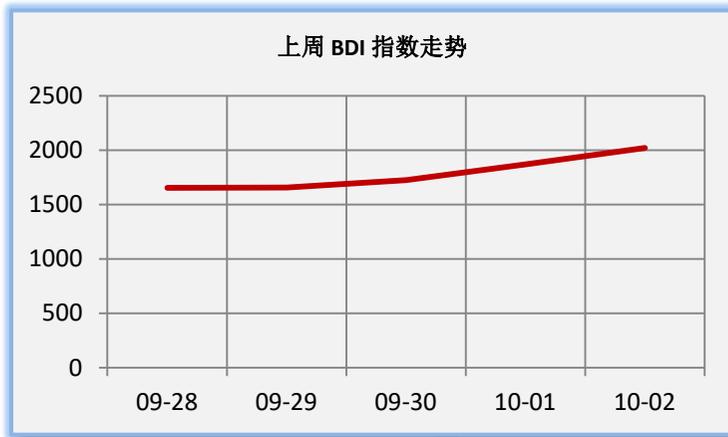


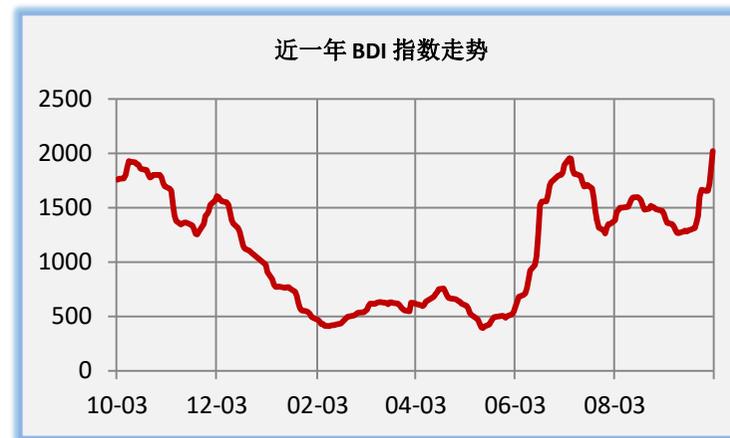
### ◆ 国内外海运综述

#### 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28日		9月29日		9月30日		10月1日		10月2日	
BDI	1,654	-13	1,658	+4	1,725	+67	1,869	+144	2,020	+151
BCI	2,862	-53	2,871	+9	3,091	+220	3,537	+446	3,987	+450
BPI	1,390	+10	1,391	+1	1,374	-17	1,364	-10	1,373	+9
BSI	998	+6	999	+1	995	-4	992	-3	991	-1
BHSI	587	+2	589	+2	591	+2	592	+1	593	+1





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 39 周	第 38 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	22,000	18,750	3250	17.3%
	一年	17,250	15,250	2000	13.1%
	三年	15,000	14,000	1000	7.1%
Pmax (76K)	半年	11,750	11,250	500	4.4%
	一年	11,250	11,000	250	2.3%
	三年	10,500	10,250	250	2.4%
Smax (55K)	半年	11,750	11,500	250	2.2%
	一年	10,500	10,500	0	0.0%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	9,250	9,250	0	0.0%
	一年	8,750	8,750	0	0.0%
	三年	8,500	8,500	0	0.0%

截止日期: 2020-09-29



## 2. [租船信息摘录](#)

### (1) 航次租船摘录

'Bottiglieri Franco Vela' 2010 93274 dwt dely Manila 4/5 Oct trip via E Australia redel Singapore-Japan \$11,250 - Tongli

'Da Tong' 2013 81104 dwt dely passing Singapore 5 Oct trip via EC South America redel Singapore-Japan \$10,750 - cnr

'Rysy' 2011 79602 dwt dely Port Said 7 Oct trip via Black Sea & Jeddah redel Port Said intention grains \$11,500 - Langlois

'Mim Vangelis JR' 2005 76619 dwt dely Aps EC South America 20 Oct trip redel Skaw-Gibraltar \$14,900 - Cofco Agri

'Common Spirit' 2011 57079 dwt dely Amsterdam prompt trip redel east Mediterranean \$17,750 - cnr

## 3. [航运&船舶市场动态](#)

### 【疫情倒逼航运数字化 运去哪加速全球网络布局】

数字化物流平台运去哪与新加坡国际港务集团（PSA）签署战略合作协议，就 PSA 在华独资的星洲港供应链管理（广州）有限公司（PSA-CSCS）相关业务达成合作，双方将重点围绕数字化国际物流、供应链资源共享、海外服务网络建设等多个方面开展深度合作。

官方资料显示，“运去哪”上线于 2015 年 2 月，提供包括海运、空运、陆运、仓储、报关、保险等在内的一站式国际物流综合服务，实现对国际物流各环节的全覆盖，此前已完成 DCM、招商局创投、源码资本、住友商事亚洲资本等融资。2019 年，运去哪曾在半年内连续获得 3 轮融资，投资者包括红杉等明星资本，一度掀起互联网航运平台的投资热潮。



而 PSA 则是全球前三大港口运营商，其于 2019 年在中国全资设立的星洲港供应链管理（广州）有限公司（PSA-CSCS），负责统筹管理 PSA 在华的供应链资源，目前已在国内多个港口城市设立分支机构。

记者了解到，此次战略合作协议签署后，双方将重点围绕数字化国际物流、供应链资源共享、海外服务网络建设等多个方面，开展深度合作。双方将聚焦海运订舱、多式联运、物流仓储、特种运输等细分环节，合力推动数字化技术的深度应用和产品服务的合作创新。

在业内人士看来，自从去年以来，“运去哪”“运个货”等航运、货代领域互联网平台频获资本青睐，一场竞逐“中国版 Flexport（一家国际航运物流平台公司）”的战争已然打响，这也将是未来物流领域的“新大陆”。而如今在疫情对于行业数字化的催化下，数字化国际物流平台还将迎来新一轮的布局。

据运去哪透露，公司近年来的重点一直是搭建海外服务网络，除现有的墨西哥、巴西、日本等海外分支机构外，今年“运去哪”还将在美国、西非、南非、菲律宾、越南、泰国、新加坡等十余个国家地区设立分支机构，并计划在新加坡设立区域总部，通过新加坡这一关键的国际供应链节点串联起全球的业务网络。

值得一提的是，今年以来，受到疫情影响，国内及国外贸易、航运、空运均受到一定程度的影响，但是与此同时，疫情也大大加速了航运数字化进程，为数字化航运平台带来了更多的想象空间。

运去哪联合创始人&COO 徐杨在接受媒体采访时表示，在疫情的倒逼下，船公司也在加速推动线上化，码头、港口等其他各个角色都在推动，而航运数字化平台在数字化能力和技术能力上的积累可以实现与各个环节的无缝对接，对于数字化航运平台来说正在迎来新的机遇。

“底层逻辑上讲，航运数字化平台要满足用户整个一站式国际物流的需求，而在过去相当长一段时间，国际物流价格不透明、也没有标准化，这其实就是产业互联网升级过程当中必然要导出的一个数字化结构。未来我们相信当数据体量更大，平台连接更多、网络的覆盖度越强的时候，数字化航运平台还会有很多新的业务结构，甚至还会有行业原来从来没有过的一些新产品的诞生。”徐杨表示。

来源：每日经济新闻



## 【航运去碳化，未来燃料最佳选项会是它吗？】

想要找到一种解决温室气体排放问题的良方并不容易，航运业去碳化之路可谓道阻且长。新船或许被设计成“零碳”或“碳中和”，但是能够降低排放的能源又来自何处呢？将废气排放从海洋推向陆地、依靠密度低且断断续续的可再生能源也并非长久之计。于是，一些人将目光投向了原子能。

能源技术公司 CORE-POWER 正在积极研发船用 m-MSR (船用熔盐反应堆) 原子能电池。该公司首席执行官 Mikal Bøe 认为，原子能是唯一能够实现近零排放、具备船用可行性、自动安全性和经济竞争力的技术。

与传统核能大不一样

CORE-POWER 指出，与在海军潜艇、航空母舰以及破冰船上使用的那种完全不适合商业运输的“传统核能”技术不同，m-MSR 是一种更加先进的新型“原子能电池”技术。该技术能够提供原子能具有的所有益处，却不会带来传统核能伴随的消极影响。

传统核能给人的印象并不好，需要花费数十亿美元来控制，才能确保它们不发生爆炸。实际情况并非如此，但公众舆论确实成了核能应用的一大障碍。大多数人仍然担心会遭受核爆炸事故的强烈辐射，担心核材料会落入“别有用心”的人手中。

m-MSR 装置使用的是加入了“热”裂变材料的非常热的氟化物或氯化物盐形式的流体燃料，而不是传统压水反应堆 (PWR) 中使用的固体燃料棒。核反应堆如果丧失冷却剂就可能造成灾难性的后果，这也是传统核能在公众眼里形象欠佳的一大原因。然而，在 m-MSR 原子能电池中，燃料就是冷却剂，而冷却剂也就是燃料，所以冷却剂不会丢失，这就是我们所说的自动安全 (walk-away safety)。很难想象使用 m-MSR 装置时会发生切尔诺贝利或福岛那样的事故。因此，m-MSR 原子能电池技术的安全很有保障。

能源成本低

据 CORE-POWER 介绍，m-MSR 没有活动部件，可在环境压力下以超高的温度运行，并且尺寸足够小，能够为大型船舶等耗能资产提供“微电网规模”的电力。因此，该装置可以批量生产，其能源成本比天然气、柴油甚至可再生能源都要低，比大型化石燃料发动机便宜三分之一。m-MSR 已经完全超越了我们今天所



熟知的常规原子能技术，它是一种能够逆转气候变化、开启“第二个原子能时代”大门的技术。

## 环保可持续

m-MSR 能够为大型电动船(如 VLCC、VLOC 等)提供充足、可靠的能源，而且续航能力长达 30 年。既然无需补充燃料，也就不必处理乏燃料(spent fuel, 指经受过辐射照射、使用过的核燃料)，因此也没有处理原子能材料扩散问题的需求。m-MSR 原子能电池能够轻松提供可供一艘 35MW 的 VLCC 运行 20 年所需的巨大液态能量，其成本比超低硫油近 30%，比绿色氨气便宜 70%，而且不会造成污染，零排放也自然而然成了标配。

m-MSR 技术不仅可为大型船舶提供电力推进，而且可以用来提供绿色电力以便快速大量生产合成电子燃料，例如用于小型船舶的绿色氨气。CORE-POWER 已有计划在浮动生产船上安装 m-MSR 装置来为较小的船舶生产合成绿色燃料，与其他天然能源(例如密度超低的太阳能和风能)相比，使用 m-MSR 技术可大幅降低基础设施成本。

m-MSR 的乏燃料可以循环利用到地面电力生产中，并且每次装载可使用长达 150 年，仅产生少量废物。因此，船舶对烟囱或排气系统的需求有望被消除，这样可以减小船舶的机舱尺寸，增加更多空间来装载货物。船上工程师的人数也可以减少，因为只有涡轮机和电气系统需要定期维护。

港口也将能够通过反向冷熨烫(reverse cold ironing)，利用船上的 m-MSR 能源，在船舶靠港时为设备和机械提供动力。与港口可用的地面能源相比，m-MSR 产生的电力更具成本竞争力。船舶运营商也有机会以能源供应为交换，降低港口收费，同时港口也可以减少其碳足迹。

过去 20 年间船用燃料成本的波动一直困扰着船舶运营商和托运人，但 m-MSR 电池的推进成本却能够实现零波动，因而无需燃油附加费或费率调整即可达成长期期货合同，船舶的利润和融资情况都能得到改善。

虽然关于航运业未来应开发哪种燃料或能源的争论仍在继续，但 m-MSR 原子能电池似乎能满足业界的所有要求。这种环保、安全、便宜的船用能源技术也许会在海运行业掀起一场变革。

来源：中国船检



### 【前景不明朗，托克、贡渥等大租家纷纷退租 VLCC】

由于运价疲软以及库存套利机会有限，目前各大租家并不愿意拿船，近日贸易巨头托克集团 Trafigura 和贡渥 Gunvor 就相继放弃了一些 6 个月的 VLCC 租约。

市场消息人士称，由于运价下降，套利和期货溢价交易的机会有限，一些贸易公司已经退出了近期的几份 VLCC 租约。

原本此前至少有 3 艘新造 VLCC 已经获得至少 6 个月的租约用于海上储油或者运输。

但根据最新消息称，Gunvor 集团旗下的子公司 Clearlake 海运公司并没有履行与 Navios Maritime Acquisition 关于一艘名为 Baghdad 的 VLCC 的租期为 6-9 个月，租金为每天 4.2 万美元的租约。

原本该轮预计下月将在日本你的今治造船交付。

另据称，托克集团也放弃了与一艘名为 Seavoice 的 VLCC 的租约，该租约原本也为 6 个月场，租金也在 4.2 万美元/每天。

该轮预计将在接下来的 10 月份在大宇造船海洋交付。

一些经纪人称，运价的疲软是这些贸易商最终选择放弃租约的主要原因。

经纪公司 SSY 在发给信德海事网的最新一份周度市场报告中就介绍到，“（VLCC）中东市场询盘较少，租家持续压低运价，中东到中国航线，一路走低，到周末终于再次跌到了历史低位，收在 WS25 点，TCE 亦回到每天 0.7 万美元的水平；西非市场，由于船东十分抗拒在市场低位将船锁定一票较长的航次，因此，西非到中国航线的运价，跌幅较中东到中国小一些，收在 WS32.5 点，TCE 每天 1.65 万美元；而美湾到中国航线，有一些询盘，支撑运费与上周持平，包干运价 460 万美元，TCE 约为每天 2.0 万美元。”

分析师表示，货运市场继续受 Opec 减产及第二波冠状病毒大流行期间石油需求再度疲弱所影响。



关于 VLCC 期租市场，SSY 介绍到，本周期租市场上依然有一些询盘，但达成交易却十分困难，主要的是因为租家对未来的市场渐近丧失信心。

有两条新造船 VLCC，谈定了 6 个月的期租，运输清洁油，租金每天 4.25 万美元，租金都是 CSSA，但最终仅有一条船通过了管理层的批准。

另一为经纪人表示，近期大多数的租约都是投机行为。

石油市场人士曾认为，北半球即将到来的冬季将使得油价会更高，这将促使更多的船舶被用于在 ARA 地区（Amsterdam-Rotterdam-Antwerp）进行储油。

但一些分析师表示，实际进入库存的油量可能低于预期。此外，欧洲需求疲软，将导致来自亚洲的套利运输也将减少。

其中一位分析师表示，我对这些租约的失效并不以外，因为目前的溢价并不那么有利，而套利窗口还并不够宽。

另一位分析师表示：“我认为第二波海上浮动存储的经济前景并不乐观。”

来源：信德海事网

### 【止跌回升！最新全球造船业月报出炉】

新签订单环比上升 144.67%

根据克拉克森最新数据统计(截至 2020 年 9 月 16 日),2020 年 8 月份全球新签订单 61 艘,共计 1918643CGT。与 2020 年 7 月份全球新签订单 33 艘,共计 784178CGT 相比较,数量环比增加 28 艘,修正总吨环比上升 144.67%。与 2019 年 8 月份全球新签订单 71 艘,共计 1530842CGT 相比较,数量同比减少 10 艘,修正总吨同比上升 25.33%。

从船型上来看,散货船 11 艘,共计 766500 载重吨;油船 2 艘,共计 173000 载重吨;化学品船 19 艘,共计 734770 载重吨;集装箱船 8 艘,共计 12136 标箱;液化气船 17 艘,共计 2471000 立方米;海工船 3 艘,共计 43193CGT;其他船型 1 艘,共计 4267CGT。



从订单类型来看, 散货船新签 4 艘卡姆萨尔型和 7 艘超灵便型散货船; 油船新签 1 艘苏伊士型油船和 1 艘灵便型油船; 集装箱船新签 6 艘灵便型集装箱船和 2 艘支线型集装箱船。

按接单船厂国家来看, 8 月份全球新船订单 61 艘, 合计 1918643CGT, 其中中国船厂接获 26 艘, 合计 408299CGT; 日本船厂接获 1 艘, 合计 7373CGT; 韩国船厂接获 23 艘, 合计 625965CGT。修正总吨分别占全球新船订单量的 21.28%、0.38%和 32.63%。

2020 年 1-8 月新船订单 465 艘, 合计 24422767 载重吨, 与 2019 年同期的新签订单 1021 艘, 合计 44198652 载重吨相比, 艘数和载重吨分别同比下跌 54.46%和 44.74%。从船型上来看, 散货船 112 艘, 共计 7870980 载重吨; 油船 73 艘, 共计 9113677 载重吨; 化学品船 58 艘, 共计 2074420 载重吨; 集装箱船 28 艘, 共计 173634 标箱; 液化气船 44 艘, 共计 4720520 立方米; 海工船 54 艘, 共计 555279CGT; 其他船型 96 艘, 共计 798476CGT。从国家来看, 中国新签订单 222 艘, 合计 4627941 CGT; 日本新签订单 56 艘, 合计 824223CGT; 韩国新签订单 75 艘, 合计 2389621CGT; 修正总吨分别占全球新船订单量的 49.88%、8.88%和 25.76%。

全球手持订单 2833 艘环比下跌 2.31%

克拉克森数据统计显示, 截至 2020 年 9 月 16 日全球船厂手持订单 2833 艘, 共计 69934167CGT。和 2020 年 8 月 15 日统计的 2900 艘, 合计 71266488CGT 相比, 手持订单数量环比下跌 2.31%, 修正总吨环比下跌 1.87%。

其中中国船厂手持订单量为 1383 艘, 共计 25607852CGT, 艘数占全球市场份额的 48.82%, CGT 占 36.62%; 日本船厂的手持订单量为 544 艘, 共计 9279736CGT, 艘数占全球市场份额的 19.20%, CGT 占 13.27%; 韩国船厂的手持订单量为 408 艘, 共计 18899970CGT, 艘数占全球市场份额的 14.40%, CGT 占 27.03%。

从主要船型来看, 散货船手持订单量为 650 艘, 共计 61517559 载重吨; 油船手持订单量为 600 艘, 共计 48211723 载重吨; 集装箱船手持订单量为 312 艘, 共计 1961008TEU。

完工量环比上升 6.47%

克拉克森数据统计显示, 2020 年 8 月份全球船厂共交付新船 102 艘, 共计 6789261 载重吨。与 2020 年 7 月份全球新船交付订单 124 艘, 共计 6376453 载重吨相



比较,数量环比下跌 17.74%,载重吨环比上升 6.47%。与 2019 年 8 月份全球船厂共交付新船 188 艘,共计 6816043 载重吨相比较,数量同比下跌 45.74%,载重吨同比下跌 0.39%。

从船型来看,散货船的交付数量为 29 艘,共计 3079621 载重吨;集装箱船的交付数量为 14 艘,共计 112466TEU;油船的交付数量为 17 艘,共计 1749536 载重吨;化学品船的交付数量为 14 艘,共计 424450 载重吨;液化气船交付数量为 4 艘,共计 350717 立方米;海工船交付数量为 15 艘,共计 5506 载重吨;其他船型交付数量为 9 艘,共计 141281 载重吨。

2020 年 1-8 月全球船厂共交付新船 1077 艘,共计 62051135 载重吨。与 2019 年同期的全球新船交付订单 1568 艘,共计 68973245 载重吨相比较,数量同比下降 31.31%,载重吨同比下跌 10.04%。

从船型来看,散货船的交付数量为 350 艘,共计 35097524 载重吨;集装箱船的交付数量为 80 艘,共计 533316TEU;油船的交付数量为 107 艘,共计 13549017 载重吨;化学品船的交付数量为 117 艘,共计 3645915 载重吨;液化气船交付数量为 60 艘,共计 5180806 立方米;海工船交付数量为 201 艘,共计 341068 载重吨;其他船型交付数量为 162 艘,共计 702860 载重吨。

油船价格下跌,散货船和集装箱船价格持平

克拉克森数据统计显示,8 月份散货船和集装箱船新船价格指数分别为 123 点和 77 点,与上月持平,油船新船价格指数下跌 1 点至 147 点。

8 月份,各型散货船新船价格环比均持平。其中好望角型散货船(176/180KDWT)、巴拿马型散货船(75/77KDWT)、大灵便型散货船(61/63KDWT)和灵便型散货船(25/30KDWT)新船价格分别为 4650 万美、2550 万美元、2400 万美元和 2065 万美元;

油船新造船价格,除巴拿马型和灵便型油船新船价格环比持平于上月外,其余各型油船新船价格环比均有所下跌,其中 VLCC(315-320KDWT)、苏伊士型油船(156-158KDWT)和阿芙拉型油船(113-115KDWT)新船价格分别下跌 50 万美元至 8700 万美元、5650 万美元和 4800 万美元,巴拿马型油船(73-75KDWT)和灵便型油船(47-51KDWT)新船价格分别为 4300 万美元和 3400 万美元。



集装箱船新船价格, 除灵便型集装箱船新船价格环比有所下跌外, 其余各船型集装箱船新船价格均持平于上月, 其中超巴拿马型集装箱船(11000-12000TEU、13000-14000TEU 和 20000-22000TEU)新船价格分别为 9600 万美元、1.08 亿美元和 1.44 亿美元; 巴拿马型集装箱船(3600-3800TEU 和 6600-6800TEU)新船价格分别为 4200 万美元和 7150 万美元; 次巴拿马型集装箱船(2600-2900TEU)新船价格为 3000 万美元, 灵便型集装箱船(1000-1100TEU 和 1850-2100TEU)新船价格分别下跌 0 万美元和 25 万美元至 1775 万美元和 2350 万美元。

来源: 国际船舶网

## ◆ 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39周	第38周	浮动	%	备注
好望角型 Capesize	180,000	4,700	4,700	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,600	2,600	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,300	2,300	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,200	2,200	0	0.0%	
油轮						
船型	载重吨	第39周	第38周	浮动	%	备注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,600	8,600	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,600	5,600	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,750	4,750	0	0.0%	
MR	52,000	3,300	3,300	0	0.0%	

截止日期: 2020-09-29

### (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	Tanker	300,000	Hyundai HI, S. Korea	2022	Top Ships - Greek	Undisclosed	



2	Tanker	157,000	Samsung, S. Korea	2022	Nordic American - Norwegian	5,500	
2	Tanker	157,000	Samsung, S. Korea	2022	Pantheon Tankers - Greek	5,800	scrubber fitted
2	Tanker	115,000	Samsung, S. Korea	2022	Unisea - Greek	Undisclosed	
2	Tanker	115,000	Daehan, S. Korea	2022	Atlas Maritime - Greek	4,700	

◆ 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
NAVIOS GEM	BC	181,336		2014	Japan			
NAVIOS VICTORY	BC	77,095		2014	Japan	5,100	Undisclosed	en bloc**
E. R. AMERICA	BC	179,570		2010	Romania	2,075	Tsakos - Greek	BWTS & scrubber fitted
GIUSEPPE BOTTIGLIERI	BC	175,243		2011	China	1,570	Zodiac - U.K	
SBI ROCK	BC	82,057		2016	China	1,810	Alpha Bulkers - Greek	basis ss/dd due
SBI SOUSTA	BC	81,175		2016	China	1,850	Undisclosed	basis ss passed/BWTS fitted
WESTERN MONACO	BC	81,112		2016	China	1,910	Leasing Company - Chinese	
HANTON TRADER I	BC	63,518		2014	China	1,590	Leasing Company - Chinese	*
WESTERN SEATTLE	BC	57,936		2014	China	1,450	Leasing Company - Chinese	
TRITON HAWK	BC	78,833		2010	Japan	1,380	Castor - Greek	basis ss passed/BWTS fitted
ECOSTAR G. O.	BC	75,149		2007	China	875	Undisclosed	
ELLIE	BC	57,045		2011	China			
DIMI	BC	57,034		2012	China	1,780	Undisclosed	en bloc
VEGA LIBRA	BC	53,743		2010	China	700	Undisclosed	basis ss/dd due
GENCO NORMANDY	BC	53,596		2007	China	585	Undisclosed	
HONG KAI	BC	45,654		1996	Japan	260	Chinese	
ROSINA TOPIC	BC	45,251		2000	Japan	510	Undisclosed	
CAPETAN COSTIS	BC	34,146		2011	S. Korea	825	Kouros - Greek	Tier II
IVS TRIVIEW	BC	32,282		2009	Japan	700	Undisclosed	
APOLLONIA	BC	28,741		2002	S. Korea	410	Undisclosed	
LAGONDA	BC	28,186		2001	Japan	350	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
KOTA PEMIMPIN	CV	132,736	11,923	2018	China	8,900	Seaspan	en bloc*
KOTA PETANI	CV	132,712	11,923	2018	China			
RIO BLACKWATER	CV	68,121	5,447	2000	S. Korea	1,010	Greek	
KOTA GEMAR	CV	37,115	2,607	2002	Japan	undisclosed	Middle Eastern	
KOTA GUNAWAN	CV	37,115	2,607	2003	Japan	undisclosed	Middle Eastern	
SINAR SANGIR	CV	21,937	1,708	2008	Japan	650	Chinese	en bloc each*
SINAR SUBANG	CV	21,935	1,708	2008	Japan	650	Chinese	
ONEGO BAYOU	CV	10,758	671	2007	China	380	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
MARMACTAN	GC/MPP	11,149	667	2008	China	380	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
SEAWAYS MULAN	TAK	318,518		2002	S. Korea	2,350	Far East	
SEAWAYS ROSALYN	TAK	317,972		2003	S. Korea	2,500	Far East	
TAKAOKA	TAK	311,061		2011	Japan	4,500	Greek	
TOKITSU MARU	TAK	305,484		2011	Japan	4,500	Dynacom - Greek	
CHRYSSI	TAK	298,920		2000	Japan	2,200	Undisclosed	
ALTEREGO II	TAK	159,924		2002	S. Korea	1,600	Undisclosed	
OCEAN LADY	TAK	108,942		2008	China	2,000	Bull - Indonesian	en bloc each
OCEAN ODYSSEY	TAK	108,817		2008	China	2,000	Bull - Indonesian	
MINERVA CONCERT	TAK	105,845		2003	Japan	1,300	Vietnamese or M. Eastern	
NORD SAKURA	TAK	45,953		2012	Japan	1,620	Greek	
PACIFIC SAPPHIRE	TAK	19,814		2008	Japan	1,180	ACE - Dutch	
HEREDIA SEA	TAK	7,550		2008	China	300	Consort Bunkers - Singaporean	

◆ 上周拆船市场回顾

孟加拉

船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备注
PANAMAX ENERGY	BC	74,083	10,500	1998	Japan	385.00	



NINOS	CV	18,253	6,026	1990	Japan	400.00
PL YUI LAAM	CV	12,576	5,248	1994	Poland	368.00
SEVASTOPOL	GC/MPP/TWK	8,723	3,540	2001	China	315.00
ZERAN	OTHER/ROR	8,044	7,500	1987	Poland	360.00
SRI TAH THONG	TAK	1,868	732	1992	Japan	345.00

印度							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备注
MISSISSIPPI ENTERPRISE	BC	37,244	8,077	1980	Japan	317.00	

其它							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备注
LA REINA	OTHER/BARGE		5,990	1978	U. S. A	165.00	to US gulf
BERTINA	TAK	65,979	13,228	1982	Japan	240.00	as is Malaysia

## ◆ [ALCO 防损通函](#)

### 【燃油和残骸清除公约正式对日本生效】

会员应该知道，吨位超过 100GT 的外籍船只在进入或离开日本水域及其专属经济区 (EEZ) 时，目前的惯常做法是用协会的入境证书申请 MLIT 证书。当然，会员还知道，向协会申请燃油公约蓝卡和/或残骸清除公约蓝卡，并使用这些蓝卡从船旗国换取燃油/残骸清除公约证书。

从 2020 年 10 月 1 日起，《2001 年国际燃油污染损害民事责任国际公约》（简称“燃油公约”）和《2007 年内罗毕残骸清除国际公约》（简称“残骸清除公约”）正式对日本生效，日本国土交通省（MLIT）修订了其关于油污损害责任和沉船残骸清除的法律。

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
2020-09-30	681.010	799.410	6.443	87.872	875.770	61.032	1158.840	486.270	508.640
2020-09-29	681.710	795.570	6.461	87.962	875.970	61.200	1158.970	482.940	509.910
2020-09-28	682.520	793.980	6.465	88.065	871.010	61.062	1145.510	480.690	510.090
2020-09-25	681.210	794.810	6.459	87.896	868.740	61.180	1129.140	480.500	510.190
2020-09-24	680.280	793.440	6.460	87.776	865.120	61.087	1129.200	480.820	508.080

备注: 人民币对林吉特、卢布、兰特、韩元汇率中间价采取间接标价法, 即 100 人民币折合多少林吉特、卢布、兰特、韩元。

备注: 人民币对其它 10 种货币汇率中间价仍采取直接标价法, 即 100 外币折合多少人民币。

(2) LIBOR 数据

Libor (美元)							
隔夜	0.08175	1 周	0.096	2 周	--	1 个月	0.1395
2 个月	0.19225	3 个月	0.234	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.2505	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.35988		

2020-10-01