



全一海运市场周报

2020.10 - 第5期



◆国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2020.10.26 - 10.30\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【疫情致市场高位运行 多航线运价小幅上升】

本周，全球新冠疫情累计确诊人数已突破 4500 万人，受疫情影响，中国出口集装箱运输市场总体保持高位运行。临近月初，多数远洋航线运价有所上升，综合指数上涨。10 月 30 日，上海航运交易所发布的上海出口集装箱综合运价指数为 1529.99 点，较上期上涨 4.1%。

欧洲航线：欧洲地区疫情近期出现大幅度反弹，经济运行受到较大影响，而生活必需品进口需求也随之上升，总体货量保持相对稳定，市场供需总体稳定。本周，上海港船舶平均舱位利用率总体保持在 95%以上。有部分航商在月初到来之际提涨运价，另有部分航商维持原有运价，即期市场运价总体上涨。10 月 30 日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1140 美元/TEU，较上期小幅上涨 3.6%。地中海航线，市场情况总体与欧洲相似，即期市场运价上涨。10 月 30 日，上海出口至地中海基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1329 美元/TEU，较上期上涨 5.4%。

北美航线：近日美国新冠疫情加剧，确诊人数总数突破 900 万，居全球首位，单日新增病例再创新高，突破 9 万。由于大量物资依赖进口，市场运输需求保持在高位。为缓解运输压力，航线上有不少加班船出现，航线运力有所提升，供需状况基本稳定。本周，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率依然接近满载。航线运价保持稳定，即期市场订舱价格与上期基本持平。10 月 30 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）分别为 3849 美元/FEU、4641 美元/FEU，较上期分别下跌 0.4%和上涨 0.3%。

波斯湾航线：市场表现总体平稳，需求和航线运力基本保持稳定，运输市场供需平稳运行。本周，上海港船舶舱位利用率保持在 95%的水平，部分班次满载。多数航商运价略有上调，即期市场运价小幅上涨。10 月 30 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 1085 美元/TEU，较上期上涨 2.2%。



澳新航线：目的地由于地理优势受本轮疫情影响较轻，市场处于圣诞前运输旺季，运输需求上升，供需关系保持良好。本周，上海港船舶平均舱位利用率保持在 95%以上，较多班次满载。多数航商月初推涨运价，即期市场订舱价格大幅上涨。10 月 30 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2118 美元/TEU，较上期上涨 10.4%。

南美航线：目的地国家疫情较高峰期略有缓和但形势依然较严峻，由于自身产能受疫情影响下降，对各类物资的进口需求保持在高位。本期，上海港船舶平均舱位利用率接近满载水平。受此影响，部分航商小幅推涨运价，航线运价在上期小幅回调后继续上涨。10 月 30 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 4090 美元/TEU，较上期上涨 3.4%。

日本航线：本周运输需求基本平稳，市场运价小幅波动。10 月 30 日，中国出口至日本航线运价指数为 741.95 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【环保趋严需求偏弱 沿海运价继续下跌】

月末，下游拉运计划基本排完，新的月度计划尚未开始，拉运需求整体偏弱。加上年末环保要求趋严，工厂开工受限，沿海散货运输市场货少船多，运价延续下跌走势。10 月 30 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 1049.76 点，较上周下跌 0.4%。

煤炭市场：市场需求方面：临近 11 月，沿海地区气温整体适宜，从部分电厂的日耗水平看，较往年同期依旧偏低。不过，电厂库存在连续消耗下，有所降低。而大秦线检修，又使得北方港口煤炭调入减少，港口货源呈现结构性紧缺状态。上下游港口库存双低，运输形态保持弱势平衡。不过，随着马上到来的“取暖季”和预计中的“冷冬”，下游需求预计会有所上升。煤炭价格方面：近期，煤炭保供稳价政策成效渐显，内蒙古等产地煤炭增产增量，但因大秦线检修的影响，货源集港量受到限制。另一方面，进口政策逐渐明朗化，年底前进口总量仍以平控为主，东北口岸供应有所增加。华南地区进口额度紧缩，使得华南地区煤炭需求逐渐向内贸转移。煤炭供需格局总体宽松，本周煤炭价格继续平稳运行。运价走势方面：煤炭需求仍延续低迷态势，电厂日耗徘徊于较低水平，采购热情不高。且正值月底，月度计划多已完成，运输需求难有改善。不过鉴于煤炭紧张格局以及冬储煤临近，船东挺价心态较强，加上近期北方港口煤炭资源紧张，船舶等泊时间较长，周转减慢。沿海煤炭运输市场呈船货双弱格局，运价小幅波动。



10月30日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1047.00点，较上周下跌0.7%。10月30日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收703.11点，较上周五上涨0.1%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为28.6元/吨，较上周五下跌0.1元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为32.8元/吨，较上周五上涨0.2元/吨。

金属矿石市场：本周国内钢材产量小幅增加，央行净投放900亿，宏观整体向好。钢材库存延续下降，且本周库存降幅扩大至114万吨，主要来自螺纹钢去库存，且表观需求达到5月旺季水平，钢材表观消费量明显增加，表明下游需求继续放量。目前来看，旺季需求仍在延续，对钢材现货价格形成有力支撑。不过，受环境因素影响，秋冬限产频率加快，钢厂产量回升空间有限，运输需求总体平稳。10月30日，沿海金属矿石货种运价指数报收1039.24点，较上周上涨0.1%。

粮食市场：本周玉米价格呈现偏强态势，从供给端看，本周周初随着收割工作的顺利进行，农户开始积极出货，市场供给量增加。从需求端看，虽然供给量有所上涨，但是用粮企业的到货量依旧不理想，采购需求继续提升。港口方面，港口玉米价格行情平稳运行，并且很多企业有收粮任务加强了对玉米的价格支撑。饲料养殖方面的需求日益提升，随着生猪存栏量的增加，玉米在饲料端的消费，长期向好而行。10月30日，沿海粮食货种运价指数报收880.06点，较上周上涨0.3%。

成品油市场：自进入2020年以来，国内油价共经历过20次调整，呈现“四涨四跌十二搁浅”的局面，每升92号汽油仍比年初降低1.40元，每升95号汽油比年初降低1.46元，油价基本上处于近4年的低谷。据国家发展改革委价格监测中心预计，新冠肺炎疫情抑制需求和“欧佩克+”推进减产仍将是影响后期油价的两大主要因素，短期油价难改震荡偏弱走势。本周成品油运输市场供大于求的基本形态仍未有明显好转，下游饱和的库存仍需要一定时间消化，沿海成品油运价继续小幅下跌。10月30日，上海航运交易所发布的中国沿海成品油运价指数（CCTFI）报收1105.02点，较上周下跌0.3%。

(3) 远东干散货运输市场

【海岬型船反弹结束 综合指数小幅波动】

本周国际干散货运输市场走势疲软，海岬型船市场下跌调整，巴拿马型船太平洋市场延续跌势，超灵便型船市场表现平稳，远东干散货指数（FDI）综合指数小幅波动。10月29日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为969.95点，运价指数为830.56点，租金指数为1179.03点，较上周四分



别下跌 1.7%、1.7%和 1.8%。

海岬型船市场：海岬型船两洋市场下跌调整。太平洋市场，周初市场活跃度略有好转，西澳主要矿商陆续出现在市场询船，即期成交水平有所回升。但下半周 FFA 远期合约价格持续下跌且国内铁矿石库存高位徘徊，市场氛围走软，加之欧洲疫情加重，部分国家再次实施封锁政策，抑制燃油需求回暖，国际燃油价格下滑，太平洋市场运价承压下行。10 月 29 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 18328 美元，较上周四下跌 2.2%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 7.466 美元/吨，较上周四下跌 2.3%。远程矿航线，由于东澳煤炭运需减少，部分太平洋市场可用运力空放至南美，且不少船东对于淡水河谷 4 季度发货量仍持乐观预期，空放南美运力仍偏多；另一方面，11 月装期的巴西铁矿石货盘略显不足，且 FFA 远期合约价格呈现贴水走势，11 月份合约价格跌幅明显，租家借机压价，远程矿航线运价下探。10 月 29 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 16.154 美元/吨，较上周四下跌 3.7%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场延续跌势，南美市场继续下探。太平洋市场，受澳洲煤炭进口限制影响，本周澳洲回中国煤炭货盘稀少。印尼煤炭货盘前期集中发货，本周发货节奏有所放缓，11 月初装期的印尼煤炭货盘偏少，且印尼回中国运距较澳洲回中国运距明显缩短，市场总体运输需求疲软，加之美西粮食货盘表现平平，北太平洋市场活跃度一般，市场可用运力供给偏多，太平洋市场租金延续跌势。10 月 29 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 11431 美元，较上周四下跌 2.8%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 10514 美元，较上周四下跌 2.6%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.383 美元/吨，较上周四下跌 2.1%。粮食航线，本周南美市场粮食运需仍旧稀少，北美市场有不少运需释放，但运力供给相对充裕。受 FFA 远期合约价格持续下跌及国际燃油价格下跌影响，市场氛围不佳，粮食航线运价继续下滑。10 月 29 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 29.670 美元/吨，较上周四下跌 1.0%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场表现平稳。本周，菲律宾镍矿货盘较少，印尼回国煤炭货盘不多，水泥熟料货盘表现平平，市场船货供给相对平衡，且印度洋市场活跃度一般，东南亚市场租金、运价小幅波动。10 月 29 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 8896 美元，较上周四微涨 0.1%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 10604 美元，较上周四微跌 0.4%；中国渤海湾内至东南亚航线 TCT 日租金为 6075 美元，较上周四微涨 0.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.849 美元/吨，较上周四微跌 0.1%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.266 美元/吨，较上周四微跌 0.6%。



(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位下探 成品油运价波动下行】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示,截至 10 月 23 日当周美国除却战略储备的商业原油库存增幅远超预期,精炼油库存和汽油库存意外减少。美元走弱和对热带风暴造成供应中断的担忧,令油价在周初出现反弹,但随着美国原油产量的创纪录增幅,以及欧美新冠病例数激增促使政府重新实施停摆措施,加剧了市场的低迷情绪。美国总统特朗普承认可能要在大选后才能就新冠援助计划达成协议,预计在此之前,油价仍将不断承压。本周原油价格大幅跳水,布伦特原油期货价格周四报 37.80 美元/桶,较上期下跌 11.02%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价低位下探,苏伊士型油轮运价小幅上涨,阿芙拉型油轮运价小幅波动。中国进口 VLCC 运输市场运价再度下滑。10 月 29 日,上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 518.62 点,较上期下跌 10.10%。VLCC 市场已经进入四季度,通常情况下需求和费率都会上升,然而疫情的持续,使得需求一落千丈。在这种萧条的环境下,许多船东利用这个机会做出水检查,但极低的拆解率使可用运力依旧在高位,周初运价还相对稳定,临近周末再度下跌。

超大型油轮(VLCC):中东航线日均 TCE(等价期租租金)止涨回调,跌破 1 万美元大关;西非航线 TCE 小幅下跌,在 1.2-1.3 万美元之间波动。周四,中东湾拉斯努拉至宁波 27 万吨级船运价(CT1)报 WS26.38,较上期下跌 11.5%,CT1 的 5 日平均为 WS28.17,较上期下跌 4.8%,TCE 平均 1.0 万美元/天;西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价(CT2)报 WS28.73,下跌 8.3%,平均为 WS29.86,TCE 平均 1.2 万美元/天。

苏伊士型油轮(Suezmax):运输市场综合水平小幅上涨。西非至欧洲市场运价小幅上涨至 WS32,TCE 约 0.4 万美元/天。一艘 13 万吨级船,尼日利亚至鹿特丹,11 月 6 至 7 日货盘,成交运价约为 WS32.5。黑海到地中海航线运价小幅上涨至 WS45(TCE 约 0.1 万美元/天)。中国进口主要来自中东和非洲,一艘 13 万吨级船,阿拉伯湾至中国,11 月 10 至 12 日货盘,成交运价约为 WS42.50。一艘 13 万吨级船,埃及至中国,11 月 8 至 10 日货盘,成交包干运费约为 205 万美元。

阿芙拉型油轮(Aframax):运输市场亚洲航线保持稳定,地中海及欧美航线涨跌互现,综合水平小幅波动。7 万吨级船加勒比海至美湾运价稳定在 WS45(TCE 依旧在保本线之下)。跨地中海运价上涨至 WS66(TCE 约 0.5 万美元/天)。北海短程运价小幅下跌至 WS73(TCE 徘徊在保本线附近)。波罗的海短程运价小幅下跌至 WS43(TCE 约 0.2 万美元/天)。波斯湾至新加坡运价稳定在 WS55(TCE 约 0.4 万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价维持在 WS54(TCE 为 0.4 万美元/天)。中国进口主要来自亚洲,一艘 8 万吨级船,越南至中国,11 月上旬货盘,成交运价约为 WS65。



国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线持续下滑，欧美航线稳中有降，综合水平波动下行。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS72（TCE 约 0.3 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS59（TCE 约 0.5 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS57（TCE 约 0.7 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价维持在 WS55 水平（TCE 约 0.1 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅下跌至 WS74（TCE 约 0.4 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 0.6 万美元/天。

（5）中国船舶交易市场

【综合指数高位徘徊 船市成交小幅回落】

10 月 28 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数依旧处于一千点以上，为 1023.04 点，环比下跌 0.11%。其中，国际油轮船价综合指数、内河散货船价综合指数下跌 0.49%、0.94%，国际散货船价综合指数、沿海散货船价综合指数分别上涨 0.10%、1.03%。

国际干散货运输市场有涨有跌。太平洋市场受澳煤进口禁令影响叠加国内港口铁矿石库存高企，整体氛围不加；远程矿航线发货量低于预期，运力供给过多，运价跌落。南美市场发货量少，粮食航线运价走势疲软。东南亚市场整体氛围欠佳，运价持续下跌。BDI 指数大幅下跌，周二收于 1413，环比下跌 4.67%。国际二手散货船成交价格有涨有跌。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1090 万美元、环比上涨 0.08%；57000DWT—1411 万美元、环比上涨 2.50%；75000DWT—1751 万美元，环比下跌 2.28；170000DWT—2404 万美元、环比上涨 0.46%。本期，国际二手散货船成交量稍有回落，共计成交 17 艘（环比减少 2 艘），总运力 131.16 万 DWT，成交金额 16658 万美元，平均船龄 12.18 年。

由于热带风暴泽塔对美国墨西哥湾海上原油生产带来显著影响，泽塔导致海上油井关闭可能影响国际原油供应，将有望推动油价反弹。由于疫情继续传播，欧佩克产量继续增加的概率正在降低，为市场提供一些平衡。但随着新冠病毒感染人数的增加和道路用油需求的恶化，炼厂降低开工率再次成为焦点，更长期的炼厂整合问题也受到关注。布伦特原油价格小幅上涨，周二收于 41.61 美元/桶，环比下跌 3.70%。能源需求始终面临着新冠肺炎疫情的考验，经济前景的不确定使得脆弱的供需平衡形势难以打破。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2147 万美元、环比下跌 0.17%；74000DWT—2325 万美元、环比上涨 0.00%；105000DWT—3365 万美元、环比下跌 0.18%；158000DWT—4517 万美元、环比下跌 0.02%；300000DWT—6387 万美元、环比下跌 1.85%。本期，二手油轮市场小幅增加，成交 12 艘（环比增加 7 艘），总运力 263.16 万 DWT，成交金额 26570 万美元，平均船龄 15.33 年。



现煤炭淡季行情下，电厂日耗煤量处于低水平运行，煤炭现货价格持续下跌。粮食市场供不应求，新季玉米因灾减产，新粮价格上涨预期较强。大多饲料厂仍在积极采购原料，但上游惜售心态较强，供给趋弱，运输需求难有改善。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—218.82 万人民币、环比上涨 1.02%；5000DWT—1200.38 万人民币、环比上涨 1.04%。本期，沿海散货船市场成交 1 艘（环比减少 1 艘），总运力 0.33 万 DWT，成交金额 350 万美元，船龄 12.14 年。

近期，二手内河散货船价格有涨有跌。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—5446 万人民币，环比上涨 1.56%；1000DWT—128.38 万人民币，环比下跌 2.45%；2000DWT—239.76 万人民币，环比上下跌 1.81%；3000DWT—331.13 万人民币，环比下跌 0.26%。本期，内河散货船市场成交量大幅减少，共计成交 38 艘（环比减少 25 艘），总运力 8.01 万 DWT，成交金额 8838.38 万元人民币，平均船龄 9.65 年。

来源：上海航运交易所

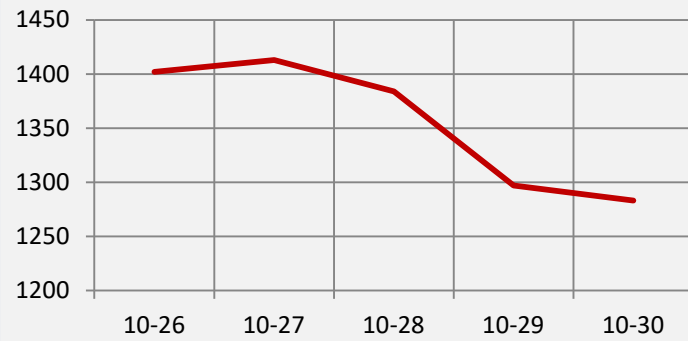
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

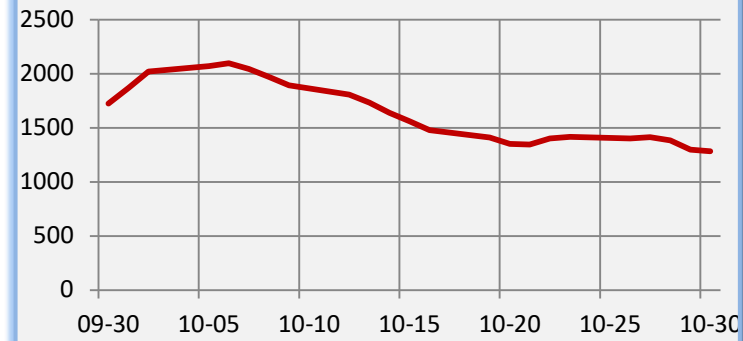
波罗的海指数	10 月 26 日		10 月 27 日		10 月 28 日		10 月 29 日		10 月 30 日	
BDI	1,402	-13	1,413	+11	1,384	-29	1,297	-87	1,283	-14
BCI	2,207	-54	2,244	+37	2,156	-88	1,903	-253	1,875	-28
BPI	1,291	+17	1,295	+4	1,300	+5	1,297	-3	1,289	-8
BSI	972	0	968	-4	962	-6	958	-4	949	-9
BHSI	596	-1	596	0	596	0	594	-2	591	-3



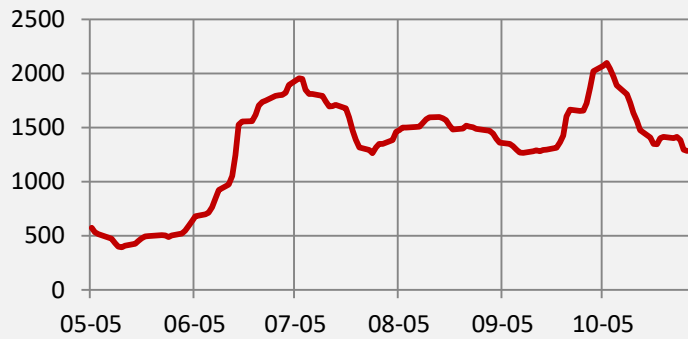
上周 BDI 指数走势



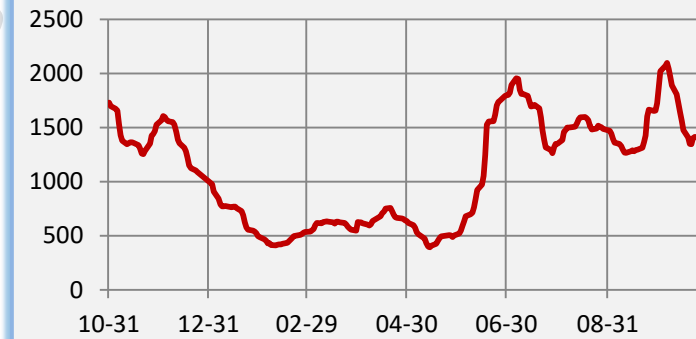
近一个月 BDI 指数走势



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 43 周	第 42 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	18,000	19,500	-1500	-7.7%
	一年	15,250	16,000	-750	-4.7%
	三年	14,500	14,500	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	11,500	11,500	0	0.0%
	一年	11,000	11,000	0	0.0%
	三年	10,250	10,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	11,500	11,750	-250	-2.1%
	一年	10,250	10,500	-250	-2.4%
	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： 2020-10-27

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Nympe' Uniper relet 2009 180018 dwt dely Yuzhny prompt trip via Black Sea redel Singapore-Japan \$45,000 - Fayette

'MG Mercury' 2016 84790 dwt dely CJK end Oct trip via EC Australia redel India \$12,000 - cnr

'Artemis' 2019 82000 dwt dely Taichung 3/5 Nov trip via Indonesia redel South Korea \$10,200 - Hyundai Glovis



'Coral Jasper' 2012 78078 dwt dely Tarragona mid Nov trip via Baltic redel Red Sea \$14,000 - cnr

'Star Emily' Klaveness relet 2004 76339 dwt dely US Gulf mid Nov trip redel Singapore-Japan \$15,250 + \$525,000bb - Olam

'Nicos L' 2002 73193 dwt dely Panjin spot trip via Vancouver redel China \$8,000 - Glencore

4. [航运&船舶市场动态](#)

【集装箱船安装洗涤塔数量已翻番】

自 2020 年初以来，安装洗涤塔的集装箱船数量已经增加了一倍多。据 Alphaliner 数据显示，目前安装洗涤塔的集装箱船舶数量已增至 652 艘，比年初增加了 395 艘。

在新安装的船舶中，67 艘是新造船，328 艘是改装船。但随着运营商在全球航线增投运力，洗涤塔安装量激增的趋势已经放缓。Alphaliner 表示，正在安装系统的船舶数量已从 3 月份 117 艘的峰值降至目前的 9 艘，主要归因于货运需求旺盛，运营商希望在航线上部署尽可能多的运力。

此外，在低硫燃料和高硫燃料之间的价差急剧下降之后，洗涤塔的经济效益也在发生变化。Alphaliner 指出，目前价差已降至 50- 60 美元，而一年前为 180 美元，价差越低，洗涤塔投资回笼的时间就越长。

尽管如此，一些运营商仍在推进洗涤塔的研发，以满足 IMO 的要求。地中海航运是安装洗涤塔系统的最大支持者，该公司有 170 艘船安装了洗涤塔，占其运力总数的 43%。马士基在这项技术上的投资规模也大得惊人，尽管它在早期对洗涤塔持怀疑态度。据 Alphaliner 称，马士基当前的安装数量已达 97 艘，相当于 120 万标箱，占其总运力的 30%。其他积极安装洗涤塔的公司还包括现代商船，该公司 80% 的运力都安装了洗涤塔，其中包括 12 艘 24000TEU 集装箱船。截至目前，全球排名前十的班轮公司都已经安装了洗涤塔，并且范围和数量仍在扩大。

来源：劳氏日报



【赫伯罗特的订船逻辑】

对于赫伯罗特及其所在航运联盟而言，超大型运力是实现运力扩张的必须做法和必要手段。对此，我们可以借助“放大镜”来重点观察。

由于赫伯罗特还没有符合当前集装箱运输市场定义的超大型集装箱船，如果不采取任何行动，就可能处于竞争劣势，进而无法在远东-西北欧航线市场展示其应有的强势。

反复之后的决定

在对市场做出客观与有效的评估后，赫伯罗特认为旗下船队可能真的需要超大型集装箱船来稳定其运力市场份额了。9月27日，多家境外媒体最先以“赫伯罗特向造船企业询价”为题进行了报道，称这家德国航运企业正在与多家船厂洽谈，要求对方提供超大型集装箱船的单船价格。只是，赫伯罗特一如既往地谨慎，并未对是否订造船舶进行正面回应，仅表示“尚未在当前做出订购大船的决定，因为这并非迫在眉睫”。

不过，赫伯罗特则在一份书面声明中评论道：“正如此前一段时间那样，我们会定期评估超大型集装箱船及有关此类型船舶的最新设计和最新船型。可以肯定的一点是，我们的确于最近就船舶价格等问题联系了多家造船厂。”

最近两年时间，赫伯罗特反复多次。当该公司于2018年公布其“2023年战略”时，首席执行官拉尔夫·詹森(Rolf Jansen)更多地强调将赫伯罗特的发展重心放在提升服务质量上，在收购和运力扩张方面则鲜有提及，仅表示只有在市场情况允许时才会考虑订造新船，中短期内没有订船计划。其实自2015年开始，赫伯罗特就没有任何新造船行动，时至今日，其旗下单船载箱量最大的集装箱船也并非来自于自己，而是当时收购阿拉伯轮船(UASC)时得到的那批19000TEU型运力。然而在2019年6月，赫伯罗特首次与多家亚洲船厂联系订造最多6艘23000TEU型集装箱船一事被曝光。拉尔夫·詹森事后解释：“如果业绩还不够好，却进行很多投资，那么当危机出现时，覆灭的风险就很高。赫伯罗特向来行事谨慎，如果未来几年内的市场环境不那么糟糕，而且公司有升级运力的需求，我们会在不影响业务的情况下进行投资。”那时，很少有人质疑赫伯罗特的新造船计划。2018年财报显示，赫伯罗特净收益增值4600万欧元，比上一年(3300万欧元)增长了1300万欧元。税息折旧及摊销前利润(EBITDA)增至11.38亿欧元(2017年为10.55亿欧元)。息税前利润(EBIT)增至4.43亿欧元(2017年为4.11亿欧元)。EBITDA和EBIT均达到预期最高值。“2018年下半年，全球运输量走高、市场运价上涨和运营成本的改善，或多或少抵消了此前面对的不利因素。总体来看，我们对2018年的业绩表示满意。”拉尔夫·詹森这番话，似乎让业界看到了赫伯罗特对于超大型集装箱船的需求，毕



竟财报显示其业绩“够好”。

半年后的全球突发公共卫生事件，让赫伯罗特被迫中断扩张计划。新冠肺炎疫情一时间对世界经济及全球航运业造成了非常严重的负面影响，市场需求骤降、货运量不足，航运企业陆续出台停航计划。在这样的大背景下，赫伯罗特不得不中止新造船计划——新订及招标计划将另作通知，目前还没有确定日期——这是赫伯罗特在疫情爆发时给出的答复。据了解，包括两家中国船厂在内的一些造船企业于今年初已向德国人提交了相关船舶的设计思路和报价，并认为合同会在年中签订。可惜的是，突发因素打乱了赫伯罗特当时的节奏。

谁都没想到市场会有戏剧性的反转。一些分析机构于近期修正了对于今年集装箱运输市场形势的预期，且认为行业前景要比想象明朗。与此同时，各大航运企业的财务报告也勾勒出相似图景。正因如此，当赫伯罗特日前再次向多家造船厂询价时，多位业内消息人士认为这家德国航运企业扩张船队的计划将敲定。

时间节点恰到好处

单纯从拉尔夫·詹森发表的关于订船的言论来看，赫伯罗特似乎将会做出订造大船的动作。拉尔夫·詹森于 2019 年 6 月给出的不订船理由中提到，如果业绩不好却进行大额投资，面临风险很高，市场不差且公司有运力需求，才会考虑投资。而业界当前观察到的集装箱运输市场情况和走势，以及赫伯罗特的业绩与业务发展，恰是赫伯罗特考虑运力升级的重要出发点。

在新冠肺炎疫情发生初期，各种恐慌因素导致市场预期全球集装箱量和运价断崖式下跌，集装箱运输市场全年损失或超 230 亿美元。相关数据显示，全球集装箱海运量在今年第一季度同比下降 5%，上半年降幅达到 8.1%，最严重时的降幅则接近 17%(4 月份)。在需求极速萎缩和运力大量存在的情况下，市场会严重失衡，一些分析机构于是做出全年集装箱海运量下滑约 10% 的判断。然而，班轮公司通过一些有效手段削减运力，及时控制了运价。丹麦海事咨询机构 SeaIntelligence 在一份分析报告中也修正了此前假设，并根据新模型测算出班轮公司在今年的总体利润有可能超过 59 亿美元。退一步讲，即便班轮公司放弃运力控制，运价暴跌，行业总亏损的上限也可能仅为 70 亿美元。当然，从目前情况来看，这种情况发生的可能性极低。

在咨询机构假设市场情况已定的基础上，就可以再从赫伯罗特自身发展的角度来讨论其订造超大型运力的可能性了。

2020 年上半年，赫伯罗特收入约为 70 亿美元，仅较 2019 年同期水平降低不到 1%，EBITDA 和 EBIT 分别增至 12.9 亿美元和 5.63 亿美元。“虽然新冠肺炎疫



情影响了第二季度的运输量，但燃油价格突然下跌，我们适时调整运力，并采取了其他有效的削减成本措施，因此从中受益。”在拉尔夫·詹森看来，国际油价及船用燃料油价格的下跌冲抵了运量的回落，在一定程度上也对收入产生了积极影响，赫伯罗特于是有了一个很不错的上半年。与此同时，赫伯罗特当前的现金流充足，达到 12 亿美元，储备资金约为 19 亿美元。根据财务报告，赫伯罗特预计本年度 EBITDA 在 18.4 亿-23.8 亿美元之间，EBIT 在 5 亿-10 美元之间。据悉，赫伯罗特还在现有储备资金的基础上增加了数亿欧元，并表示如果疫情持续，其业务可在未来 12-18 个月内不受阻碍地运营。如果疫情出现恶化，则将退租一部分到期的租赁运力。

运力升级需要富余的资金储备，这方面，赫伯罗特显然具备。而运力升级的目的在于恢复原有市场格局，然后择机扩大运力市场份额。今年，东西向主干航线市场运力平均减少了 15%-20%，赫伯罗特则在远东-西北欧航线(包括远东-地中海航线)市场调整了约 20%的运力。当经济及需求改善、原本停航的航线重新回归时，市场运力被认为将快速激增。与此同时，那些受新冠肺炎疫情影响而难以尽快恢复业务的中小型班轮公司的市场份额，或将被更多的大型运力填补。上海国际航运研究中心国际航运研究所所长助理郑静文表示：“通过不同手段，集运业在今年已经撤出了很多运力，并且各大航运联盟及班轮公司仍在调整布局以降低运营成本。由于大多数运力只是处于闲置状态，重新部署不成问题，这意味着当需求再次改善时，运力增长会相当快。快速进入市场并恢复服务，是班轮公司掌握市场份额的关键。”在郑静文看来，赫伯罗特在东西向主干航线市场中的运力调整力度较大，因此需要之后的更多介入。“23000TEU 型集装箱船已经成为远东-西北欧航线市场的主流，而赫伯罗特又缺少这种超大型运力，它与其所在联盟 (THE Alliance) 的市场竞争力在未来可能会出现问題。这也是业界认为赫伯罗特决心订造超大型集装箱船的一个主要原因。”

市场与竞争的必要

2017 年 4 月，三家航运联盟 (2M/OCEAN Alliance/THE Alliance) 正式运营，远东-西北欧航线市场始终是参与者的竞争焦点。由于马士基航运和地中海航运组建 2M 已多年，且这两家班轮公司旗下超大型集装箱船数量众多，其远东-西北欧航线市场的地位多年未被真正撼动。“但在此次疫情爆发后，多家班轮公司为降低成本、盘活运价采取了停航策略，2M 甚至于今年第二季度取消了远东-西北欧航线(包括远东-地中海航线)市场约 1/5 的运力，其中就包括由 23000TEU 型船组成 AE2/Swan 航线和由 13000TEU-16650TEU 型船组成的 AE2/Dragon 航线。而 OCEAN Alliance(由中远海运集运<包括东方海外>、达飞轮船和长荣海运组成)并不显得激进。据 Alphaliner 统计，该联盟在远东-西北欧航线市场的运力份额于今年第二季度末超过了 2M，从一年前的 37%，提升至如今的 39%。与此同时，由赫伯罗特、日本海洋网联船务公司 (ONE)，阳明海运和现代商船组成的 THE Alliance 在远东-西北欧航线市场的运力份额则因停航而下降两个百分点，至 23%。”郑静文说。更何况，长荣海运于去年 8 月份宣布投资 17.59 亿美元、订造并租赁最多 11 艘 23000TEU 型运力，东方海外也于今年第一季度下单订造了 5 艘同型船舶。换个角度来想，上述 16 艘船舶总运力几乎相当于增开 2 条远东-西北欧航线。另有消息称，东方海外另计划在远东-西



北欧航线建立一条航线，为此可能额外订造 7 艘 23000TEU 型集装箱。沉寂多时的超大型集装箱船订造热情，或将因这些大型班轮公司的市场和竞争需求而重新燃起。

“可以想象，虽然在很长一段时期内，2M 和 OCEAN Alliance 依旧在最主要的东西向主干航线市场拥有很高的运力市场份额，但 THE Alliance 成员若无更多的超大型运力投入，一旦行情走高，原有市场将被其它班轮公司或航运联盟更快地抢占。”郑静文说。竞争激烈的集装箱运输市场形势虽然很难预判，但其格局则如推测得那样顺理成章。10 月初，地中海航运在新造船方面突然发力，计划订造 5 艘 23000TEU 型集装箱船。据消息人士透露，地中海航运正寻求与中国金融机构合作，再通过长期租约的形式租赁船舶。值得注意的是，地中海航运是最先订造并拥有当时全球最大集装箱船的班轮公司，其“MSC Oscar”轮(载箱量为 19224TEU)和“MSC Gulsun”轮(载箱量为 23000TEU)似乎均为其它竞争者首先参考的新造船目标。在郑静文看来，这两种系列船舶分别在不同的时代为市场设立了新标准，尤其是在运力、船型和环保性能方面。这样看来，赫伯罗特及其它班轮公司相继打造 23000TEU 型船队的行为将是维持运力市场份额的重要保障。

另外，由于跨太平洋航线市场行情远高于预期水平，单箱运费几近历史最高点。曾任职于某知名班轮公司的业内人士预估，为赶旺季出货，远东-北美东海岸航线市场运价将涨至 5000 美元/FEU 以上，远东-北美西海岸航线市场运价或将突破 4200 美元。“一旦停航运力回归，不敢排除 19000TEU 以上型集装箱船进入跨太平洋航线市场的可能，毕竟早前已有此类集装箱船靠泊(或尝试运营)的先例。如果这被认为是短期(抢占市场)的可行方案，那么，也不排除其他班轮公司试行或进行船舶替换的可能。而在这种情况下，赫伯罗特及其所在的 THE Alliance 就更有可能订造 23000TEU 型集装箱船来充实其远东-西北欧航线市场的运力份额了。”

来源：中国船检

【美国大豆旺季来临，出口量创历史新高】

美国在 9 月 1 日开始的 2020/2021 大豆销售年度的前 7 周，创下历史最高出口量。

截至 10 月 15 日，美国出口大豆 1140 万吨，较上一个销售年度的前 7 周出口量猛增 85.3%，比 2017/2018 销售年度同期出口 960 万吨大豆的纪录高出了 19.4%。



在这 7 周时间，美国大豆平均每周出口量为 160 万吨，即 22 艘巴拿马型散货船的载货量，几乎是去年周平均 88.0692 万吨的两倍。

在截至 10 月 15 日的一周内，美国出口了 250 万吨大豆，其中 77.9% 流向了美国。前 7 周累计对美国的出口量为 820 万吨，占美国大豆总出口量的 71.9%。

BIMCO 首席航运分析师 Peter Sand 表示：美国大豆旺季的强劲开局打破了以往的纪录，标志着美国出口商和中国大豆进口商之间的业务已恢复。

Sand 指出，在这特殊的一年里，中国大豆进口量恢复正常，且交易强劲，为干散货船东消除了贸易战和新冠肺炎疫情带来的一些不确定性因素。

Sand 分析称：与贸易战前相比，美国对中国的大豆出口增长了近 30%，而对世界其他地区的出口一直保持稳定。以吨海里计算，给航运业带来了极大的提振，因为运往中国的额外货物给吨海里需求带来了更高的增长。

今年除了 1 月和 2 月，中国大豆进口总体表现强劲。今年前 9 个月，中国大豆进口总量较去年同期增长了 15.5% 至 7450 万吨，增加的 1000 万吨相当于 134 艘巴拿马型散货船的运量。

今年中国从巴西进口的大豆也呈上升趋势。前三季度，巴西已向中国出口大豆 5780 万吨，同比增长 25.9%，占巴西大豆出口总量的 72.8%。尽管数量增长强劲，但仍未达到 2018 年 82.3% 的峰值。今年以来，巴西出口到所有目的地的大豆总量增长了 30.5%，达到 7930 万吨。

Sand 认为，对于干散货来说，中国因素在这一年变得更加重要，因为与世界其他地区需求下降相比，中国的需求在增长。但大豆的情况较为特殊，在中国面临着需求下降的趋势。然而，鉴于美国出口旺季开局强劲，加上已经有 1670 万吨大豆签订了销售合同（去年同期仅为 460 万吨），今年余下时间的进口量预计将继续保持强劲。

美国农业部预计明年美国玉米和大豆出口表现出色。据该部门预测，2020-2021 年美国玉米出口将达到 5910 万吨，较上一年度增长 31%；大豆出口预计为 5990 万吨，同比将增长 31%。

来源：BIMCO



【集装箱运力四季度有望破纪录】

尽管人们担心经济衰退加剧，消费者需求疲弱，但跨太平洋航线上的集装箱运力在今年第四季度有望创造新纪录。

Sea Intelligence 分析师表示：

通常来说，主干航线的运力投放在第三季度收紧，然后在第四季度再增加，但当前太平洋航线的运力增长模式打破了这一惯例。

根据 Sea Intelligence 的数据，到 2020 年年底，美国东海岸和西海岸的跨太平洋航线运力连续 8 周滚动平均值将达到每周 50 万标准箱。班轮公司的运力投放通常在春节后下降，并在旺季期间恢复，但 2020 年的走势因为叠加疫情而被放大。今年的运力水平一度回到 2015 年的水平，抹去了 5 年来的市场增长，而随后因需求暴涨运力随之大幅增加，同期水平超过了 2019 年。当前太平洋航线运力水平同比增加了 20%。

Sea Intelligence 指出，集装箱班轮公司并未为提高运价而抑制运力的投放，事实正好相反，他们不仅恢复了运力，甚至还以历史罕见的速度增加运力。这或许是考虑到当需求恢复时，班轮公司无法快速提高运力，跟上需求的增长速度。除了太平洋航线以外，亚欧和亚洲至南美洲航线上的运力也在恢复。

Sea Intelligence 表示，

假设这一运力增长与第四季预期的潜在需求相匹配，那么这确实将是一个前所未有的变化。对于其他市场来说，即使在正常年份，7%到 10%的需求增长也是相对较高的，何况所有指标都表明 2020 年全球经济面临衰退。

多数机构认为目前的货运繁荣不可持续，在经济衰退期，20%的需求增长率可能会在短期内实现，但不会长期持续。

来源：劳氏日报



【2020 年第三季度航运市场稳步恢复态势】

最新发布的 VesselsValue 联合 ViaMar 做出的季度性预测报告显示世界经济和海上运输已呈稳步恢复态势。

干散货船：明年需求或增 9%

为了应对疫情对经济的影响，中国政府实施了一系列的财政和货币刺激措施。预计今明两年中国钢铁产量将以 4-5% 的速度增长。

今年第三季度，全球钢铁产量增加，对铁矿石和冶金用煤的需求趋稳。

印度在实行全国封锁之后，3 月下旬至 5 月对动力煤的需求减弱，但预计未来 6-12 个月将逐步恢复。

巴西铁矿石的产量和印度对煤炭需求的恢复、中国实行的一系列刺激计划，以及各国经济活动的重新开放，将共同为干散货船运价的反弹提供进一步支持。

2021 年预计需求总量增幅约为 9%，高于预期供应增幅。随着需求超过供应，预计到 2023 年，干散货船运费将保持复苏态势。

油轮：供需收紧，市场或触底反弹

2020 年第二季度油轮拆船活动仍然处于低位，拆除总量不到 100 万载重吨位。

预计今年秋冬季的拆船活动将有所增长，主要原因是油轮市场运费低迷，以及许多船只即将迎来第四次或第五次特检。此外，一些较旧的油轮将会结束浮仓工作，很有可能被拆除。

随着油轮订购活动和预期收益难以支持对船厂服务的更高需求，资产价值将面临持续的下行压力。



尽管近期油轮的租金有所下降，下半年的季节性增长幅度预计收紧，但 2020 年的平均收益或将是 2015 年以来最强劲的。

预计 2021 年起各类型油轮的租金都将走弱，随后在下半年反弹，并持续至本预测周期截止（2023 年）。2020 年和 2021 年，油轮领域新船订购活动较少，也将导致本预测周期内的供需平衡收紧。

由于 2020 年的基数较低，2021 年和 2022 年我们可预见明显的增长。在带来了巨大不确定性的疫情结束之后，市场将随着运输正常化和运输燃料需求增加而触底反弹。

此外，工业活动和消费者需求的重归上升轨道也将进一步助力市场的积极发展，其前提是海上和陆上的石油库存得以脱离高位，不再对进口需求产生威胁。

集装箱船：运力恢复致市场反弹遇阻

随着美国逐渐放宽防疫限制，同时更多商品消费转至线上，7 月至 8 月跨太平洋东行航线出现了强劲的增长势头。

亚洲拆船市场重启之后，近几个月的集装箱船拆船活动有所增加。

8 月，9600 标准箱的 Sine Maersk（1998 年造）被送往土耳其进行绿色环保拆船。该船是欧登赛造船厂建造的总计 25 艘系列船舶中的一艘，同时也是迄今被拆除的最大集装箱船。船舶闲置率自 5 月达到惊人的 11.5% 以来，8 月份已降至 3.8%，与往年同季度水平基本持平。

新冠疫情给美国史上最长时间的经济扩张期按下了暂停键。美国消费者信心和零售业在经历了 4 月份的暴跌之后，夏季出现了大幅回升。随着美国放宽防疫限制并推出强有力的经济刺激措施，消费者需求，尤其是耐用商品的需求得以恢复。

2020 年因为燃油价格较低，大量集装箱船选择改道绕行好望角以避免苏伊士运河的费用，因此船舶航行距离增加，从而降低了运力的供应。但是这一局面可能在明年有所转变。



在当前旺季运费价格大幅上涨之后，预计第 4 季度的收益将有所下降。随着更多完成脱硫塔、压载水处理系统等改造的船只，以及现处于闲置状态的船只陆续返回集运市场，明年的市场反弹势头将遭受一定阻力，更大规模的复苏预计将在 2022 年出现。

液化石油气船：资产价值回升

随着欧佩克+减产计划的逆转，中东的液化石油气出口量将有所增加。而美国方面的石油减产以及更长距离的航线很可能导致美国液化石油气出口量下降。

两相抵消之下，全球总体的液化石油气贸易增长或难以支撑短期内的船队增长，从而导致市场平衡减弱。

由此导致的较低收益可能会对超大型液化气船 (VLGC) 造成影响，而大型液化气船 (LGC) 和中型液化气船 (MGC) 的前景则看起来比较平稳。此外，这两类船型也可以在液氨贸易中找到一些支撑。

液化石油气船的拆船活动预计增加，而新造船活动仍不活跃。

2021 年年底，液化石油气船的订单量或触底反弹，加上新增造船订单数量的增长，船厂的利用率将明显提高，最终或将推动资产价值回升。

经历衰退后，经济何时恢复增长以及其势头如何？

在重大贸易谈判推迟，全球贸易环境可能进一步恶化的整体环境下，航运市场面临有怎样的风险和机遇？

来源：VesselsValue

【印尼总统下令减少原煤出口，对海运市场影响几何】

印尼总统佐科日前命令内阁部长制定目标，削减未加工煤炭的出口，并加快制定计划发展煤炭加工衍生产业，对煤炭进行升级、液化和气化。



印尼政府急于减少作为家庭燃料使用的液化石油气 (LPG) 进口，是希望利用从煤炭中提炼的乙二醇二甲醚 (DME) 来代替液化石油气。印尼国营煤炭公司 PT Bukit Asam 目前正在修建煤炭气化工程，有望在 2025 年开始商业化运营，每年将生产 140 万吨乙二醇二甲醚。

印尼是全球最大的动力煤出口国。全球航运信息公司 Kpler 的船舶追踪数据显示，2020 年 9 月份，印尼煤炭出口 2473.08 万吨，比上年同期下降 32.17%。1-9 月累计出口 2.69 亿吨，同比下降 17.11%。

印尼减少煤炭出口将减少太平洋地区的短距离海运贸易供应，加上此前中国停止进口澳煤，由此产生的市场缺口受到其他煤炭出口大国的关注。澳大利亚贸易数据显示，澳大利亚 2019 年的煤炭出口量为 3.95 亿吨，同比增加 2.2%。其中，向日本出口 1.1 亿吨，向中国出口 9247.8 万吨。据海关数据，2020 年 1-8 月中国进口澳煤数量为 7072 万吨。这个缺口，将让俄罗斯等煤炭储备大国成为新的受益者。

来源：船货易平台

5. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES					
PORT	IF380CST (USD/MTD)	VLSFO 0.5% (USD/MTD)	MGO 0.1% (USD/MTD)	Remark (Barging or Special condition etc)	Comment
Busan	310~312	332~334	360~365		Softer.
Tokyo Bay	311~313	350~355	580~585	Plus oil fence charge if any.	Steady.
Shanghai	301~303	338~340	415~420	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Softer.
Hong Kong	276~282	300~305	325~330	MGO Sul max 0.05%	Softer.
Kaohsiung	298.00	344.00	375.00	+ oil fence charge usd 59	Softer.
Fujairah	S. E.	340~345	440~445		Softer.
Rotterdam	256~260	305~310	328~333		Softer.
Malta	S. E.	310~315	338~343		Softer.
Istanbul	S. E.	330~335	380~385	Ex Wharf Price	Softer.
Buenos Aires	N/A	360~365	475~480		Softer.

截止日期： 2020-10-29



◆ 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 43 周	第 42 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 43 周	第 42 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,500	8,550	-50	-0.6%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,600	5,600	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,650	4,650	0	0.0%	
MR	52,000	3,400	3,400	0	0.0%	

截止日期: 2020-10-27

(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	Tanker	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2022	Nissen Kaiun - Japanese	3,500	
1	Tanker	6,000	Astilleros Gondan, Spain	2022	Mureloil - Spanish	Undisclosed	bunkering tanker, hybrid battery
2	Bulker	61,000	DACKS, China	2022	Valhal Shipping - German	Undisclosed	
1+1	VLGC	91,000 cbm	DSME, S. Korea	2023	Lino Kaiun - Japanese	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
NSS HONESTY	BC	229,548		2007	Japan	1,350	Alberta - Greek	
TRUE DREAM	BC	180,694		2014	Philippines	2,300	Undisclosed	
TIGER GUANGDONG	BC	180,099		2011	China	6,400	Thenamaris - Greek	en bloc, subj inspection
TIGER JIANGSU	BC	180,096		2010	China			
TIGER SHANDONG	BC	180,091		2011	China			
TIGER LIAONING	BC	180,082		2011	China			
KING ORE	BC	176,944		2010	Japan	1,950	Golden Union - Greek	
CSSC WAN MEI	BC	176,460		2012	China	1,785	Undisclosed	
KURENAI	BC	86,041		2007	Japan	1,020	Chinese	
GEMINI OCEAN	BC	80,982		2017	Japan	2,500	Undisclosed	
SEAEAGLE	BC	71,663		1998	Japan	410	Chinese	
SEA MELODY	BC	58,117		2010	Philippines	1,050	Greek	BWTS FITTED
SHINANO	BC	56,676		2008	Japan	880	Undisclosed	
BRIGHT PHOENIX	BC	55,636		2011	Japan	1,150	Greek	BWTS FITTED
NERAIDA	BC	55,567		2005	Japan	780	Turkish	
GENCO LOIRE	BC	53,100		2009	China	770	S.E. AISA	USCG BWTS APPVD
ANGELA	BC	52,571		2004	Philippines	500	Undisclosed	
V ARCTIC TERN	BC	51,535		2002	S. Korea	505	U. A. E	grab fitted, BWTS fitted
INDIGO IMABARI	BC	38,271		2010	Japan	1,060	EUROPEAN	BBHP/BWTS FITTED
NEW EVEREST	BC	35,065		2009	Japan	800	Greek	BWTS FITTED
K A SP	BC	33,170		2011	Japan	700	Greek	
CHAMPION BAY	BC	32,835		2000	Japan	370	Undisclosed	
MS CHARM	BC	32,449		2010	China	650	Turkish	balance TC attached, BWTS FITTED
BALTIC HARE	BC	31,887		2009	Japan	770	Undisclosed	BWTS FITTED
FAIR WINDS	BC	28,434		2009	Japan	650	Undisclosed	
STAR AQUA	BC	28,225		2011	Japan	640	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
MAULLIN	CV	81,002	6,589	2010	Taiwan, PRC	2,600	Undisclosed	
OOCL KAOHSIUNG	CV	66,940	5,888	2006	Japan	1,510	Greek	



UTE	CV	65,965	5,041	2007	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
BALTIC EAST	CV	64,989	4,014	2005	S. Korea	1,000	MSC - Swiss	SS/DD overdue
GERHARD SCHULTE	CV	42,082	3,534	2006	China	750	Greek	
CAP PAPATELE	CV	13,950	1,118	2008	China	300	Goto Shipping - HK	
SONDERBORG	CV	13,710	1,118	2006	China	270	Contships - Greek	

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
SKOPELOS	TAK	319,360		2002	Japan	2,550	Undisclosed	
OLYMPIC LEGEND	TAK	309,270		2003	S. Korea	2,600	Chinese	
OLYMPIC LOYALTY II	TAK	306,999		2005	S. Korea	3,270	Greek	
OCEAN TRADER	TAK	108,770		2008	China	1,625	Undisclosed	
ATLANTIC MIRAGE	TAK	51,476		2009	S. Korea	1,635	Marflet - Spanish	
ECO CALIFORNIA	TAK	50,290		2019	S. Korea			
STENAWECO IMPULSE	TAK	49,762		2016	China			
STENAWECO EVOLUTION	TAK	49,750		2015	Vietnam	11,000	Greek	en bloc*
STENAWECO ENERGY	TAK	49,750		2014	Vietnam			
ZHU JIANG	TAK	50,192		2009	S. Korea	1,280	Greek	*
BEI JIANG	TAK	50,091		2009	S. Korea	1,320	Greek	
GLAFKOS	TAK	49,997		2013	S. Korea	2,300	Marflet - Spanish	
VALLE DI ARAGONA	TAK	42,721		2001	S. Korea	720	Indonesian	en bloc each
VALLE DI ANDALUSIA	TAK	42,721		2001	S. Korea	720	Indonesian	
VALLE DI SIVIGLIA	TAK	42,721		2001	S. Korea	720	Indonesian	

◆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
TIAN REN	OTHER/ROR	5,872	10,462	1990	Japan	356.00	

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
KARNIKA	OTHER/PAS	6,261	30,213	1990	ITALY	391.00	as is Mumbai at auction, high nonferrous content



巴基斯坦							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格 (美元) /轻吨	备 注
SANTA	CV	18,168	6,133	1995	Japan	390.00	

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
STELLAR OCEAN	BC	305,608	43,200	1994	Japan	392.00	full sub-continent delivery options
STELLAR LIBERTY	BC	291,435	46,194	1993	Japan	392.00	full sub-continent delivery options
NOBLE DANNY	OTHER/DRILLING	12,753	60,000	2009	China	undisclosed	en bloc, as ia U.S.A
NOBLE JIM DAY	OTHER/DRILLING		60,000	1999	China	undisclosed	en bloc, as ia U.S.A
DYNAMIC PRODUCER	OTHER/FPSO	111,567	33,032	1987	China	283.00	as is Brazil

◆ 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
2020-10-30	672.320	784.630	6.427	86.722	869.050	61.832	1174.050	472.730	504.620
2020-10-29	672.600	790.000	6.446	86.778	873.100	61.910	1176.120	474.110	505.020
2020-10-28	671.950	791.210	6.428	86.703	875.310	62.023	1150.740	478.330	509.260
2020-10-27	669.890	790.830	6.387	86.437	871.900	62.150	1139.580	476.990	507.210
2020-10-26	667.250	789.950	6.369	86.096	870.270	62.272	1141.470	475.470	507.250

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	0.08025	1 周	0.0995	2 周	--	1 个月	0.14775
2 个月	0.16638	3 个月	0.21438	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.24413	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--



全一海运有限公司



10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.32763		
-------	----	-------	----	-------	---------	--	--

2020-10-28

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

Web: www.totalco.com E-mail: snp@totalco.com

Total Shipping