



全一海运市场周报

2020.12 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2020.11.30 - 12.04\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【出口市场保持平稳 航线运价互有涨跌】

近期，疫情持续在世界范围内高速蔓延，全球新冠疫情累计确诊人数接近 6400 万，全球经济复苏继续面临着疫情的考验。由于中国疫情得到有效控制，本周，中国出口集装箱运输市场表现稳定，运输需求保持平稳，多数航线市场运价走高，带动综合指数上涨。12 月 4 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 2129.26 点，较上期上涨 4.0%。

欧洲航线：由于欧洲地区疫情大幅反弹，多国再次采取措施加强管控力度，刺激生活必需品和医疗物资的需求增加，加之运输需求在传统运输旺季持续增长，供求关系良好，上海港船舶平均装载率继续保持在 95%以上，部分航班满载出运，市场运价大幅上涨。12 月 4 日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2374 美元/TEU，较上期大幅上涨 13.5%。地中海航线，市场行情基本与欧洲航线同步，货量表现较好，供需基本面稳固，本周即期市场订舱价格上涨。12 月 4 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 2384 美元/TEU，较上期上涨 7.4%。

北美航线：近期美国单日确诊人数连续突破 10 万人，疫情呈现加速蔓延迹象，据统计美国新冠确诊病例突破 1400 万例，在各国中继续排名第一，但美国并未加强管控力度，继续尝试推动经济复苏。据美国供应管理协会（ISM）公布的数据显示，11 月美国 ISM 服务业指数为 55.9，跌至半年新低，显示经济复苏出现放缓迹象。运输需求总体稳定，供求关系稳固，上海港船舶平均装载率保持在 95%以上的水平，市场运价继续在高位徘徊。12 月 4 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 3947 美元/FEU、4700 美元/FEU，较上期分别上涨 1.7%、下跌 0.2%。

波斯湾航线：疫情在目的地国家逐步趋稳，运输市场保持平稳，部分航商通过控制总体运力规模以保持供求关系平衡，上海港船舶平均装载率约为 95%。市场运价徘徊在近期高位。12 月 4 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 1402 美元/TEU，较上期下跌 0.7%。



澳新航线：疫情传播在目的地逐步转好，加之运输需求在传统运输旺季期间保持增长，供求关系良好，上海港船舶平均舱位利用率保持在 95%以上，市场运价上涨。12 月 4 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2490 美元/TEU，较上期上涨 2.5%。

南美航线：疫情在目的地国家继续高速传播，刺激部分生活必需品和医疗商品的需求。运输需求继续保持高位，供求关系良好，上海港船舶平均舱位利用率保持在 95%以上。本周市场运价继续走高。12 月 4 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 5225 美元/TEU，较上期上涨 8.7%。

日本航线：本周运输保持稳定，市场运价平稳。12 月 4 日，中国出口至日本航线运价指数为 764.86 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【冬储旺季开始发力 沿海运价大幅上涨】

本周，寒冷空气席卷，沿海地区气温大幅下滑，取暖用电需求明显增长，并持续拉升煤炭耗量。加上煤炭供给依旧紧张，下游采购积极性不断升温，租船需求提振，沿海散货运输市场旺季特征显现，运价大幅上涨。12 月 4 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 1198.49 点，较上周上涨 3.4%。

煤炭市场：市场需求方面，进入 12 月，冬储煤旺季特征开始显现，冷空气影响下，各地均开启取暖模式，用电需求增长空间释放。尤其随着降温区域南扩，沿海电厂日耗煤量增长明显。而水力发电迎来枯水期，此消彼长，冬季用煤高峰期开启。此外，由于煤炭供给恢复跟不上需求增长步伐，煤炭紧缺情况加剧，煤炭现货价格持续上涨。加之部分沿海电厂煤炭库存不断下探，保供压力骤增。多方利好影响下，下游补库积极性明显提升。煤炭价格方面：在保供稳价政策的推动下，大秦线持续发力，日均调入量攀升至高位。但今年“拉尼娜”现象影响下的冷冬初步显现，尤其进入 12 月后，大范围降温降雪天气对煤炭需求的提振效果明显。环渤海港口日均调出量相较调入量增长更快，调入不及调出，部分优质煤种缺货严重。而贸易商也在捂盘惜售，供需紧张格局加剧，煤炭价格大幅上涨，发热量 5500 大卡动力煤现货价格环比上涨 17 元/吨。运价走势方面：冬季天冷因素持续发力，供暖需求出现较快增长，电厂日耗明显提升。煤炭价格维持偏强走势，下游采购积极性明显升温，租船热情提振。而运力方面，受北方港口现货资源紧张、寒冷空气以及安全事故等因素影响，船舶等港时间普遍拉长。运力供不应求，船东挺价情绪较浓，沿海煤炭运价加速上涨。



12月4日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1247.87点，较上周上涨3.6%。12月4日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收1030.61点，较上周五上涨7.7%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为43.9元/吨，与上周五上涨2.9元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为48.0元/吨，较上周五上涨4.2元/吨。

金属矿石市场：近期，全国各地气温迅速下降，北方飘雪，建筑工地施工受到天气影响，终端需求出现走弱的迹象。加上秋冬季环保限产、钢厂利润有所缩减、成材高库存等情况，影响钢厂采购热情。不过，国内经济加速恢复，下游用钢行业表现均较为亮眼，钢厂情绪较为乐观，冬储累库积极。在下游钢材需求支撑下，钢厂方面冬储补库节奏平稳，铁矿石运输需求不减，运价稳步上涨。12月4日，沿海金属矿石货种运价指数报收1153.87点，较上周上涨3.1%。

粮食市场：目前，产区挺价氛围强烈，玉米价格攀升高位，部分饲料企业使用小麦替代玉米，进口玉米及进口替代谷物数量也明显增加，南方销区对采购玉米的迫切性有所减弱。北方锦州、鲅鱼圈等港口库存积压，库存水平逼近历史同期高位。受南方销区将需求转向替代谷物及进口粮食，南北贸易需求不强，销区到货仍以陈粮为主，粮食运价跟涨煤炭运价。12月4日，沿海粮食货种运价指数报1071.29点，较上周上涨12.4%。

成品油市场：北方正式入冬，受低温影响，部分工矿企业、基建项目柴油刚性需求有所下滑，汽油需求较为平稳。不过，原油价格提振，全国油价12月4日零点相继上涨，92号汽油每升上涨0.2元；95号汽油每升上涨0.21元；0号柴油每升上涨0.21元。终端客户提前补货，也有个别贸易商有囤货行为。原油强势反弹对汽油投机需求提振更为明显，贸易商抄底及主营外采均有增加，运输需求转好，运力略显紧张，运价上涨。12月4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1080.15点，较上周上涨1.3%。

(3) 远东干散货运输市场

【海岬型船表现欠佳 综合指数有所回落】

本周国际干散货运输市场表现有所分化，海岬型船市场维持弱势，巴拿马型船和超灵便型船市场高位波动，远东干散货指数（FDI）综合指数受海岬型船市场走软影响，小幅下跌。12月3日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为953.75点，运价指数为799.28点，租金指数为1185.46点，较上期分别下跌0.5%、0.2%和0.8%。



海岬型船市场：海岬型船太平洋市场运价持续下挫，远程矿航线运价承压下行。太平洋市场，临近年底，国际铁矿石价格持续高位徘徊，刺激西澳主要矿商加快发货节奏，西澳铁矿石货盘尚可。但由于 FFA 远期合约价格持续下跌，市场活跃度欠佳，且巴西远程矿航线走势疲软，加之市场可用运力供给相对充裕，船东挺价意愿不强，澳大利亚至青岛航线运价难以维持在 7 美元/吨左右，持续下挫。12 月 3 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 13817 美元，较上期下跌 8.0%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 6.767 美元/吨，较上期下跌 5.1%。远程矿航线，巴西铁矿石货盘运需欠佳，淡水河谷虽仍在市场询船，但市场船多货少格局犹存，且受部分泊位故障影响，铁矿石发货节奏预期放缓，市场成交水平连续下滑，巴西图巴朗至青岛航线运价承压下行。12 月 3 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 13.263 美元/吨，较上期下跌 2.0%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场高位小幅波动，粮食航线运价稳中有跌。太平洋市场，自上周国内放松进口煤炭额度后，本周市场活跃度明显回升。随着南方地区气温骤降，电厂日耗水平持续增长，国内贸易商采购意愿增强，进口煤炭货盘运需持续释放，市场运力供给阶段性不足。另一方面，随着国内加快煤炭通关速度，政策利好效应逐渐释放，市场供需错配情况有望缓解，前期滞港运力逐渐回归市场，预期未来运力供给增多，租家有意放缓租船节奏，市场上涨动力略显不足，太平洋市场租金水平高位小幅波动。12 月 3 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 12499 美元，较上期上涨 2.0%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 11679 美元，较上期上涨 1.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.187 美元/吨，较上期上涨 3.5%。粮食航线，本周美湾粮食货盘不多，美西表现相对安静，南美粮食货盘稀少，由于 FFA 远期合约价格持续下跌叠加国际燃油价格走软，市场整体活跃度欠佳，租家报价水平有所回落，粮食航线运价稳中有跌。12 月 3 日，美西塔科马至中国北方港口粮食航线运价为 22.683 美元/吨，较上期微跌 0.2%；美湾密西西比河至中国北方港口 6.6 万吨货量的粮食运价为 40.140 美元/吨，较上期微跌 0.7%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场高位徘徊。东南亚市场受进口煤炭额度放开政策刺激，市场氛围表现活跃，但水泥熟料货盘及镍矿货盘由于季节性原因表现平平，随着煤炭进口通关效率提升，市场阶段性运力紧张的格局有望缓解，市场上涨空间受限，此外，受煤炭货盘持续释放刺激，船东挺价信心充足，东南亚市场租金、运价高位徘徊。12 月 3 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 10913 美元，较上期上涨 4.9%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 12991 美元，较上期上涨 2.5%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 8538 美元，较上期上涨 3.9%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.379 美元/吨，较上期上涨 11.9%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.333 美元/吨，较上期微涨 0.6%。



(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价持续回暖 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11月27日当周美国除却战略储备的商业原油库存降幅不及预期,精炼油及汽油库存均超预期增长。经济合作与发展组织(OECD)本周二发布经济展望称,在中国增长的带动下,全球经济到2021年年底有望恢复至新冠疫情前的水平,但全球公共卫生事件持续扩散拉低增长率的风险仍未消除。尽管因为各国在产量问题上争执不下,导致OPEC+会期推迟,但美国推出财政刺激措施的乐观预期仍支撑油价,本周原油价格波动上行,布伦特原油期货价格周四报48.97美元/桶,较上期上涨2.21%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价持续上涨,苏伊士型油轮运价小幅下跌,阿芙拉型油轮运价止涨回落。中国进口VLCC运输市场运价持续回暖。12月3日,上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报599.91点,较上期上涨10.49%。VLCC市场受巴西和西非长航线拉动,气氛较之前有所活跃,船东挺价情绪升温,运价持续回暖。

超大型油轮(VLCC):中东航线日均TCE(等价期租租金)直线上升,即将突破1.0万美元;西非航线TCE大幅上涨,突破1.5万美元。周四,中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价(CT1)报WS29.98,较上期上涨7.7%,CT1的5日平均为WS29.28,较上期上涨9.5%,TCE平均0.9万美元/天;西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价(CT2)报WS33.96,上涨14.1%,平均为WS32.32,TCE平均1.3万美元/天。

苏伊士型油轮(Suezmax):运输市场综合水平小幅下跌。西非至欧洲市场运价小幅下跌至WS37,(TCE约0.3万美元/天)。该航线一艘14万吨级船,西非至地中海,12月12至14日货盘,成交运价约为WS32.5。黑海到地中海航线运价小幅下跌至WS51(TCE刚过保本线)。亚洲进口主要来自中东和北美,一艘13万吨级船,阿曼至印度,12月16至17日货盘,成交运价约为WS48。一艘13万吨级船,墨西哥至印度,12月31日至2021年1月1日货盘,成交包干运费约为244万美元。

阿芙拉型油轮(Aframax):运输市场亚洲航线稳中有降,地中海及欧美航线几乎全线下挫,综合水平止涨回落。7万吨级船加勒比海至美湾运价大幅下跌至WS90(TCE约1.1万美元/天)。跨地中海运价稳定在WS60(TC徘徊在保本线附近)。该航线一艘8万吨级船,利比亚至地中海,12月7日货盘,成交运价约为WS62.5。北海短程运价下跌至WS75(TCE跌破保本线)。波罗的海短程运价下跌至WS45(TCE约0.1万美元/天)。波斯湾至新加坡运价维持在WS56(TCE约0.1万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价下跌至WS53(TCE为0.1万美元/天)。



国际成品油轮 (Product)：运输市场亚洲航线涨跌互现，欧美航线持续下滑，综合水平波动下行。印度至日本 3.5 万吨级船运价保持在 WS96 (TCE 约 0.6 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS84 (TCE 约 1.0 万美元/天)，7.5 万吨级船运价下跌至 WS65 (TCE 约 0.8 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS46 水平 (TCE 仍然在保本线之下)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅下跌至 WS76 (TCE 约 0.3 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 0.4 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数全面下跌 内河船市成交回暖】

12 月 2 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数持续下滑，为 1018.92 点，环比下跌 0.98%。其中，国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数、沿海散货船价综合指数、内河散货船价综合指数分别下跌 0.45%、0.77%、1.03%、1.31%。

国际干散货运输市场整体持续回暖。海岬型船运价继续上涨，远程矿航线运价仍处低位。太平洋市场涨势迅猛，粮食航线运价有所回升。南美、美西粮食运输市场维稳，运价小幅波动。东南亚市场运价大幅上涨。本周 BDI 指数持续大幅回升，周二收于 1227 点，环比上涨 4.16%。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—1153 万美元、环比上涨 0.20%；57000DWT—1236 万美元、环比上涨 0.71%；75000DWT—1774 万美元、环比下跌 3.11；170000DWT—2348 万美元、环比下跌 0.31%。本期，国际二手散货船成交量大幅回落，共计成交 9 艘 (环比下跌 14 艘)，总运力 56.75 万 DWT，成交金额 11710 万美元，平均船龄 9.56 年。

美国原油库存延续上周增加 380 万桶的升势，意外增加 414.6 万桶，而市场原本预期会减少 272.2 万桶。市场普遍预期，由于全球确诊人数攀升，越来越多的地区重启封锁或限制措施，需求将受到打击，因此欧佩克将延长当前减产规模。布伦特原油价格周二收于 47.42 美元/桶，环比微跌 0.75%。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2342 万美元、环比下跌 0.05%；74000DWT—2333 万美元、环比下跌 0.19%；105000DWT—3119 万美元、环比上涨 0.15%；158000DWT—4437 万美元、环比下跌 0.62%；300000DWT—6284 万美元、环比下跌 1.52%。本期，二手油轮市场成交量小幅波动，成交 9 艘 (环比增加 2 艘)，总运力 185.65 万 DWT，成交金额 23865 万美元，平均船龄 12.56 年。

本周，全国北方开始大范围降温降雪，冬季煤炭需求进入旺季，电厂日耗煤量节节攀升，煤炭运价持续上涨。东北地区大范围雨雪天气影响玉米购销，但市



市场前景较好，抢购情绪依然高，东北锁粮意愿强。本期，5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—218.43万人民币、环比下跌0.03%；5000DWT—1178.42万人民币、环比下跌2.54%。本期，沿海散货船市场船东观望情绪较浓，共计成交1艘，总运力0.53万DWT，成交金额490万元人民币，船龄9.25年。

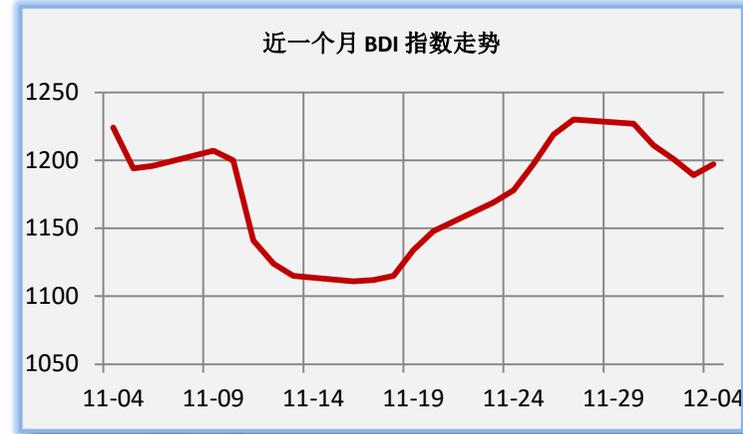
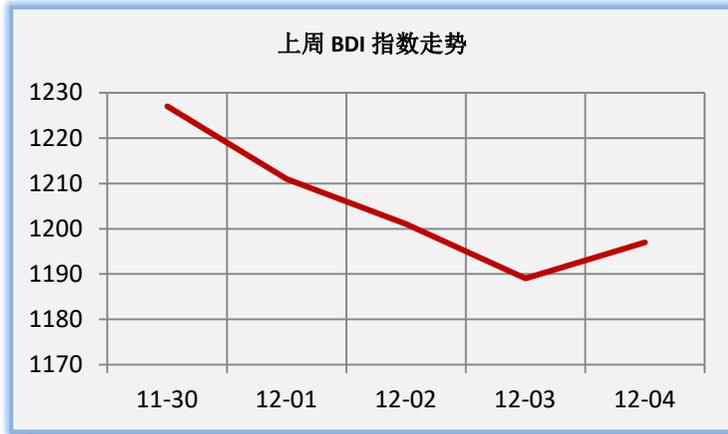
近期，二手内河散货船价格有涨有跌。本期，5年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—55.75万人民币，环比下跌2.95%；1000DWT—120.42万人民币，环比上涨0.83%；2000DWT—242.32万人民币，环比下跌1.04%；3000DWT—329.59万人民币，环比下跌2.37%。本期，内河散货船市场成交大幅上涨，共计成交95艘（环比减少46艘），总运力19.10万DWT，成交金额21708.94万元人民币，平均船龄7.56年。

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 | 11月30日 | | 12月1日 | | 12月2日 | | 12月3日 | | 12月4日 | |
|--------|--------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|
| BDI | 1,227 | -3 | 1,211 | -16 | 1,201 | -10 | 1,189 | -12 | 1,197 | +8 |
| BCI | 1,522 | -11 | 1,487 | -35 | 1,486 | -1 | 1,480 | -6 | 1,520 | +40 |
| BPI | 1,427 | -2 | 1,410 | -17 | 1,379 | -31 | 1,345 | -34 | 1,331 | -14 |
| BSI | 1,022 | +4 | 1,020 | -2 | 1,019 | -1 | 1,015 | -4 | 1,011 | -4 |
| BHSI | 654 | +5 | 658 | +4 | 660 | +2 | 663 | +3 | 664 | +1 |





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

| 船型 (吨) | 租期 | 第 48 周 | 第 47 周 | 浮动 | % |
|-------------|----|--------|--------|-----|------|
| Cape (180K) | 半年 | 13,750 | 13,750 | 0 | 0.0% |
| | 一年 | 14,250 | 14,000 | 250 | 1.8% |
| | 三年 | 14,000 | 14,000 | 0 | 0.0% |
| Pmax (76K) | 半年 | 11,500 | 11,250 | 250 | 2.2% |
| | 一年 | 11,000 | 11,000 | 0 | 0.0% |
| | 三年 | 10,250 | 10,250 | 0 | 0.0% |
| Smax (55K) | 半年 | 10,750 | 10,750 | 0 | 0.0% |
| | 一年 | 9,750 | 9,500 | 250 | 2.6% |
| | 三年 | 9,250 | 9,250 | 0 | 0.0% |
| Hsize (30K) | 半年 | 9,000 | 9,000 | 0 | 0.0% |
| | 一年 | 8,750 | 8,750 | 0 | 0.0% |
| | 三年 | 8,250 | 8,250 | 0 | 0.0% |

截止日期: 2020-12-01

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Alexandria' 2012 82852 dwt dely Gibraltar 7/8 Dec 2-3 laden legs redel Skaw-Gibraltar \$13,250 - Oldendorff

'Yasa Neslihan' 2005 82849 dwt dely Aps Richards Bay 16 Dec trip redel India \$13,000 + \$300,000 bb - Fastfreight

'Smirni' 2020 81834 dwt dely Qinzhou 8 Dec trip via E Australia redel Japan \$13,250 - Daiichi



'Flag Mette' 2016 81200 dwt dely Immingham 12/14 Dec trip via Baltic redel Skaw-Ushant \$19,000

'Nord Fortune' 2008 76596 dwt dely Davao 14 Dec trip via Indonesia redel Malaysia \$13,750 - K-Line

'Omicron Atlas' 2008 76554 dwt dely Karaikal prompt trip via W Australia redel China \$11,750 - cnr

'Sitic Huashan' 2012 76249 dwt dely Aps US Gulf 25 Dec trip via Cogh redel Singapore-Japan \$14,350 + \$435,000 bb - Comerge

'Agios Sostis' Oceanways relet 2009 76000 dwt dely Shanghai 7/8 Dec trip via Indonesia redel China \$11,500 - Jus Lordship

'IVS Prestwick' 2019 61305 dwt dely Mina Saqr prompt trip via Arabian Gulf redel WC India intention limestone \$14,000 - Seacon

'Strategic Tenacity' 2012 36851 dwt dely Recalada 5/10 Dec trip redel UK/Continent \$12,000 - Meadway

4. [航运&船舶市场动态](#)

【亚欧航线运价创新高，供需结构短期难改变】

从亚洲到北欧的集装箱现货运费 10 年来首次突破 2000 美元/TEU 的水平，本周上涨逾 25%。

上海集装箱运价指数显示，亚欧航线的集装箱现货运价当前为 2091 美元/TEU，运价上一次达到如此高的水平是在全球金融危机后的反弹期间，2010 年 5 月超过 2100 英镑/TEU。

本周，亚洲至地中海地区的运价涨幅略小，上涨 422 美元，至创纪录的 2219 美元/TEU，涨幅为 23.5%。



然而，运价长期维持在高位的可能性并不大，Xeneta 预计 12 月份的运价水平将在 2100 美元/TEU 附近。Xeneata 认为，运价高企、运力趋紧、需求暴涨这些此前发生在太平洋航线的现象正在亚欧航线重演。由于供需结构短期内难有实质性的改变，该机构预计运价将至少在 2020 年维持在高水平，甚至有可能延续到 2021 年。

普氏能源资讯分析师指出，从亚洲到英国的运费已大幅上涨，预计在新年前还会进一步上涨。英国退出欧盟的最后期限迫在眉睫，英国进口商正寻求在此之前填满库存，进而导致近几周需求大幅飙升，货物都在提前装船。除了需求增加之外，英国港口还出现了物流拥堵问题，导致船舶在英国港口的等待时间大大延长，进一步刺激运费的上涨。一些运营商已经开始在亚欧航线收取拥堵附加费。

来源：劳氏日报

【船东最青睐哪一种？520 艘在建船采用替代燃料】

面对日益增长的环保监管压力和全球航运业脱碳化的趋势，船东正在探索不同的替代燃料选项，替代燃料的吸引力正在迅速上升，而 LNG 也成为目前最受欢迎的替代燃料。

根据克拉克森的统计数据，按 GT 计算，目前现有船队中有 3.5% 使用替代燃料，而在手持订单中有 27.2% 使用替代燃料。按艘数计算，现有船队中共有 776 艘使用替代燃料，占比 0.8%；手持订单中有 520 艘使用替代燃料，占比 15.2%。

LNG 是目前最受欢迎的替代燃料，已经有 227 艘在建新船（1510 万 GT）使用 LNG 作为船用燃料，这之中还不包括 LNG 船。相比之下，现有船队中 LNG 动力船数量为 202 艘（不包括 LNG 船）。

克拉克森数据显示，按照船型划分，LNG 动力船中最多的是油船（包括 34 艘在运营船舶和 72 艘在建新船），其次是渡船（50 艘在运营船舶和 24 艘在建新船）、集装箱船（11 艘在运营船舶和 30 艘在建新船）、海工船（32 艘在运营船舶和 19 艘在建新船）以及邮轮（7 艘在运营船舶和 28 艘在建新船）。

除了 LNG 燃料之外，LPG 燃料成为 LPG 船船队中极具吸引力的燃料选择。目前 LPG 船船队中已经有 1 艘 LPG 动力在运营船舶，还有 37 艘 LPG 动力在建新船，以及 11 艘船待改装为 LPG 动力。



其他替代燃料包括生物燃料（23 艘在运营船舶和 7 艘在建新船，不包括最近使用生物燃料混合物的船舶试验），甲醇（12 艘在运营船舶和 11 艘在建新船），乙烷（7 艘在运营船舶和 13 艘在建新船），氢气（3 艘在建新船）和电池混合动力（141 艘在运营船舶及 109 艘在建新船）。

克拉克森认为，LNG 作为船用燃料已经被业界确定为可能的过渡燃料，其背后的主要原因之一在于过去几年里 LNG 燃料补给基础设施得到了相当大的发展。虽然 LNG 不是理想的零排放解决方案，但这种燃料实际上不含硫，可以显著减少颗粒物和氮氧化物排放。

克拉克森研究公司全球负责人 Steve Gordon 指出：“LNG 作为实现减排目标的合法‘跳板’，得到了港口设施投资的支持：我们现在记录了 124 个拥有 LNG 加注设施的港口，高于今年年初的 114 个，预计到 2022 年将增加至 170 个。另外，我们预计未来两年 LNG 加注船队规模将会扩大一倍。”据克拉克森统计，目前，全球船队中有 24 艘 LNG 加注船。

不过，也有业界专家认为，LNG 作为过渡燃料有其局限性，LNG 的生产和生命周期都存在温室气体足迹问题。一些研究甚至声称，在船舶运营 20 年的情况下，LNG 燃料可能会增加温室气体排放。另外，由于基础设施不足，LNG 燃料也不适合不定期航运。

此前，全球最大的航运公司马士基也表示，不看好 LNG 燃料。马士基首席执行官施索仁（Søren Skou）在三季度业绩发布会上称：“我们认为，LNG 作为过渡燃料，不会对我们起到很大的作用，因为 LNG 仍然是一种化石燃料。我们更愿意直接从现有的船用燃料直接转向一种碳中和燃料。”

来源：国际船舶网

【今年新造船市场哪两种船型最吃香？】

3000TEU 以下的小型集装箱船，逐渐与大型集装箱船平分秋色，成为新造船市场的主力。

日前，东方海外宣布订造 7 艘 23000TEU 超大型集装箱船，目的是优化船队结构及运力，提升成本竞争力和经营效益。

这是 2020 年最新一笔超大型集装箱船订单，也延续了过去几年，新造集装箱市场对超大型船舶热捧的趋势。



但值得注意的是, 根据船舶估值和航运大数据公司 VesselsValue 的新造船订单数据, 3000TEU 及以下的小型集装箱船, 由于在区域性近洋航线上扮演越来越重要的角色, 逐渐与大型集装箱船平分秋色, 成为新造船市场的主力。

大型和小型集装箱船更受青睐

随着运输需求的增长, 造船技术的提升, 以及班轮公司对规模效应和单位运输成本的考量, 近年来, 船舶大型化趋势明显。拥有超大型集装箱船, 已成为顶级班轮公司的标配。

根据 VesselsValue 对 2015 年至 2020 年间的新造集装箱船船型统计, 从 2015 年开始, 10000TEU 以上的大型集装箱船订单, 包括 15000~24000TEU 的超大型集装箱船和 10000~15000TEU 的新巴拿马型集装箱船, 在所有新造集装箱船订单中, 都占有相当大的比重。

而另一方面, 2000~3000TEU 的次巴拿马型、1250~2000TEU 的灵便型和 500~1250TEU 的支线型集装箱船等小型船舶的新造船订单量, 也保持在高位。特别是从 2018 年开始, 这类船舶的新造船订单量占比, 甚至超过了大型船舶。

从目前全球集装箱船船队的发展趋势看, 超大型集装箱船一直处于增长和扩张的最前沿, 而 3000TEU 以下的较小型集装箱船, 在近洋航线上仍扮演着重要的角色, 随着区域市场需求的增长, 开始呈现出快速增长的态势。

此外, 根据集装箱船的资产价值预测, 灵便型和支线型集装箱船的资产增长势头十分强劲, 预计未来 4 年, 资产将增值约 30%。

这主要由于中国乃至整个亚洲区域市场的强劲需求, 以及欧洲仍保有较高的消费者信心。

同时, 预计非洲贸易将持续强劲增长, 拉美贸易预期也会在明年出现反弹。这都给小型集装箱船运输市场带来利好。

因此, 小型集装箱船的交付量在保持高位的同时, 其资产价值也将坚挺。



新船订单量跌至 20 年来最低

自 2010 年以来,随着超大型集装箱船和较小的支线型集装箱船投放市场,集装箱船队的规模持续增加。

但 2020 年,受新冠肺炎疫情影响,全球经济遭受重创,市场的不确定性增大。在这一背景下,班轮公司在经营方面更加谨慎,订造新船的意愿明显下降。

数据显示,2020 年 1-10 月的新集装箱船订单量明显下降,仅为不足 50 艘,已跌至 20 年来的最低水平。分船型看,2020 年的新增订单,几乎都是 10000TEU 以上的大型集装箱船以及 3000TEU 以下的较小型集装箱船。

运力“刹车”或许有助于稳定全球船队规模,并保持较为健康的市场供需关系,从而有利于班轮公司运营。

计划交付运力方面,2020 年,共有 201 艘集装箱船交付,其中 72%是 3000TEU 以下的小型集装箱船,25%是 10000TEU 以上的大型集装箱船,其余为中型集装箱船。

展望 2020 年到 2024 年间计划交付的集装箱船,仍以 3000TEU 以下的小型集装箱船为主。特别是 2018 年和 2019 年订造的这一规模的新船,将开始集中交付,2021 年有望迎来小型集装箱船的交付高峰。

而在过去 15 年中,3000TEU 以下的小型集装箱船数量,明显不足。从各类型集装箱船的船龄分布上可以看出,3000TEU 以下的小型集装箱船的平均年龄,总体偏高,多数集中在 10~15 年。

全球 5500TEU 以下的船舶中,仅有 27%的船舶船龄为 10 年或以下,绝大多数船舶是老旧的非节能型船舶。

随着该规模运力的更新,新造船舶数量稳步增长,将在未来几年拉低船队的平均年龄。

班轮公司运力策略不同



在订造新船策略方面,班轮公司也有着不同的选择。

马士基首席执行官施索仁日前就明确表态称,马士基短期内没有订造新船的计划。他还表示,由于无法确定从 2030 年起将使用哪种燃料,现在订购新船有技术风险。

马士基做出这一决定,也与市场前景有关。尽管预计未来几年,货量都将处于增长通道,但 2021 年的货量可能和 2019 年相当,即比今年高出 4%~5%。

马士基 2019 年的运力规模,已足够支撑其当年的货量。因此,预计 2021 年,其运力水平依然可以满足运输需求。

但马士基同时表示,其可能会替换一些规模较小的老旧船舶。

与马士基在运力赛道上的“刹车”不同,地中海航运则在积极扩充船队规模。

据不完全统计,过去几周,地中海航运已购入了至少 9 艘二手船。此外,还有消息称,该公司还将订造 5 艘 23000TEU 超大型集装箱船,目前正在与船厂进行谈判。预计这批超大型船舶将配备脱硫装置,造价在 1.45 亿至 1.48 亿美元之间,总金额将达到 8.9 亿美元。

而目前运力排名全球第三的中远海运,则通过东方海外,已在今年订造了 12 艘 23000TEU 超大型集装箱船,这批新船完全可以开辟一条新的亚欧周班航线。

这三家位居运力排行榜前三位的班轮巨头,在自有船舶数量上有明显优势,并都拥有相当数量的超大型集装箱船,同时也都对小型支线集装箱船进行了投资。

不过,对运力市场的不同策略,将影响各家企业未来的发展走向。

来源: 中国航务周刊



【667 艘订单？！未来 5 年这个市场将“像海啸一样奔涌”】

667 艘订单？！未来 5 年这个市场将“像海啸一样奔涌”

虽然受到新冠疫情因素的影响，LNG 海运贸易增长短期内或将停滞，但今后 5 年内 LNG 运输市场将逐步迎来超景气期。预计到 2026 年底，全球市场将需要 667 艘 LNG 船。

韩国媒体援引挪威投资银行 CleavesSecurities 的预测指出，从 2021 年到 2025 年，LNG 的生产量将“像海啸一样奔涌”，而 LNG 运输市场也将迎来超景气期。

近年来全球 LNG 海运贸易显著增长，2015 年至 2019 年期间贸易量增长 43% 达 3.56 亿吨，主要是因为美国、澳大利亚和俄罗斯出口项目的推动以及中国、其他亚洲发展中国家和欧洲日益增长的进口需求。新冠疫情前克拉克森曾预计 2020 年全球 LNG 海运贸易将同比增长 7%，尽管疫情前就已存在的天然气价格疲软导致市场情绪普遍陷入低迷。目前克拉克森最新预测表明 2020 年全球 LNG 海运贸易量的增速将降至约 1%，明年有望恢复正增长。

克拉克森此前表示，虽然短期来看 LNG 市场将承受一定的压力，但是许多潜在的积极因素似乎仍在继续发挥作用。海运贸易量预计仍将继续增长，到 2030 年总量或将达 5-7 亿吨。目前 LNG 项目的进展情况表明 2025 年左右将出现一次更大规模的出口增长。

目前，LNG 的需求仍然呈上升趋势。随着美国 LNG 出口站停止装载 LNG，过去 2 个月期间的即期（Spot）运费上涨。因此，LNG 船船东的航运收入以及公司股价均面临下跌的风险。从运费的平均值来看，明年的行情会与今年相近，但预计市场基本面会逐渐恶化，直到 2023 年。。

虽然接近季节性旺季，但在今后 3 个月期间，LNG 即期运费可能会下降 50%。目前，全球 LNG 船船队总运力为 9200 万立方米（CBM）。而 2018 年~2019 年 LNG 船新船订单量的总运力为 2100 万立方米，因此 2021~2022 年新造 LNG 运输船的交付量将达到历史最高水平。

业界人士分析认为，2021 年和 2022 年的 LNG 船船队运力增长率将分别达到 9% 和 6%。但即使 LNG 运输需求增加，也不能完全吸纳新投入航运市场的 LNG 船，因此船队闲置率增长的可能性也很大。一个积极的因素是，到 2023 年之前运费率疲软的局面可能导致船东对运力的投资不足，从而再次提高船队利用率。



Cleaves Securities 董事总经理兼研究主管、全球知名航运股票分析师 JoakimHannisdahl 表示：“预计到 2025 年左右，随着新启动的 LNG 项目增加，运费收入也将增长，LNG 船的超级周期将会到来。预计到 2026 年年底，全球 LNG 运输市场还需要 667 艘 LNG 船。”

克拉克森的数据显示，LNG 船新船订单量自 2018 年以来一直维持在较高水平。2018 年新船订单总计 77 艘，其中 14 万立方米以上的大型 LNG 船订单共 66 艘；2019 年 LNG 船订单总计 60 艘，其中 14 万立方米以上大型 LNG 船订单为 50 艘；今年至今 LNG 船订单共 29 艘，其中 25 艘为 14 万立方米以上的大型 LNG 船。

目前，全球 LNG 船的手持订单总量为 123 艘，LNG 船船队的规模为 557 艘。而全球计划到 2029 年完成或正在推进的 LNG 项目很多，自 2020 年以后每年的 LNG 新增运输量将达到 3300 万吨，因此预计 LNG 船船东还会追加订造新船。另外卡塔尔、北极以及莫桑比克等地的大型 LNG 项目仍在推进中，有望提供更多新船订单。此外考虑到近年来 LNG 船动力系统的技术革新，船队运力更新可能成为市场未来关注的焦点（目前仍有 40%的船队运力使用蒸汽涡轮机）。特别是在市场迎来超景气期之前，新造 LNG 运输船的订单将非常充裕。

此外，随着美国政府在 2016 年解除能源出口限制，LNG 出口终端设施建设规模不断扩大，在全球需求增长等因素的影响下，美国的 LNG 出口量每年都在刷新历史最高值。

克拉克森表示，LNG 作为清洁低碳的化石能源将继续在能源结构转型过程中发挥桥梁作用，推动由传统化石能源转向新能源和可再生能源的转变；船用燃料方面也存在巨大潜力，目前全球手持订单中约 23%为 LNG 动力船。此外天然气资源在地理位置上的分布情况也意味着它会为 LNG 运输市场带来巨大的增长潜力，即便对不同地区和不同船型板块的推动作用不尽相同。

来源：国际船舶网

【“抢船大战”原因几何？】

近日，集装箱运费狂飙！市场空船大幅减少，为了保住舱位，集运公司纷纷在租赁市场出手“抢船”。

而在这样的情况下，世界第二大集装箱航运公司地中海航运 MSC 更是开启直接买船模式，再次购入两艘集装箱船舶。值得一提的是，这已经是该公司近段以来短时间内购入的第 11 艘船舶。



Alphaliner 表示，当前可用的大型集装箱船不足，大多数航运公司都创下了每日租金的新记录。特别值得注意的是，连遭受“多年苦难”的 4,000-5,300TEU 的经典巴拿马型船，现在的租金都上涨到了不可思议的程度，这在几个月前是不可想象的。

市场旺盛需求的驱使，集运公司开始想方设法调集所有能动用的集装箱船。

业内人士指出，全球集运市场再现“一船难求、一箱难求”的情况，主流船公司订舱已至 12 月下旬，预测高运价将持续到春节前后。高运价与高运量将驱动航运公司四季度业绩爆发式增长。

“最大”头衔易主？

近期，MSC 连续出手，购入多艘集装箱船，令人浮想联翩：世界最大集装箱航运公司头衔要易主？

除前文所述 MSC 新近购进两艘两艘集装箱船舶外，近期 MSC 还从日本船东 Doun Kisen 那里购买了另外一艘更大的 5,642 TEU 的巴拿马型集装箱船舶 Granville Bridge 轮（2006 年建造），同样目前各方均未公布售价。

值得一提的是，Granville Bridge 轮的姐妹船，Greenville Bridge 轮也在本月早些时候也由 Doun Kisen 卖给了 MSC，披露售价为 1400 万美元。

与 Greenville Bridge 轮同期，MSC 还购买了另外一艘名为 Bomar Hermes 的 2510TEU 的支线型集装箱船舶。

而上月末，MSC 还花费 1.58 亿美元一次性打包从德国船东公司购买了 6 艘 7500-8500TEU 的大型集装箱船舶。

其中 MSC 为 4 艘 8,200TEU -8,500TEU 的船舶支付了 1.14 亿美元，这 4 艘船舶分别为 8,200TEU ER Tianping 和 R Tianshan 轮以及 8,500TEU ER Tokyo 和 ER Texas 轮，以上 4 艘船舶均建造于 2006 年。

以及均为 2003 年建造的 7,849TEU 的 ER Vancouver 和 2004 年建造的 ER Yokohama，打包售价为 4400 万美元。



在此之前两天，MSC 还从韩国长锦商船花费 1000 万美元购入了另外一艘名为 Baltic East 的 Panamax 集装箱船舶。

也就是说，MSC 在 20 多天时间里“狂买”11 艘船。

此外，还有业内人士称，MSC 还极有可能在最近签署一系列 23,000 teu 集装箱船的大订单。

相比之下，世界最大集运公司马士基则很“淡定”。近日，马士基发布了今年第三季度财务报告，该公司首席执行官施索仁在介绍公司第三季度业绩报告时补充称，目前马士基没有再订造 2 万+标箱船舶的计划。该公司只表示部分 1 万标箱至 1.5 万标箱船舶老化，需要更换，因为作为原始船东比租船更具成本效益。公司将保持目前 400 万标箱左右的船队运力。

施索仁表示，“我们非常清楚目前订购船舶的技术风险”，他补充道。

总部位于哥本哈根的 sea intelligence 的分析师在近日发布的一份报告中指出，MSC 可能很快就会取代马士基，成为全球最大的航运公司。

根据 Alphaliner 最新数据显示，目前地中海航运所掌握的集装箱船舶运力为 3855684TEU，而该公司还有 5 艘新造大型船舶等待着交付，这 5 艘新造船总计运力为 115000TEU，等待所有船舶交付后，MSC 的运力和将达到 3970684TEU。

而马士基目前经营运力为 4094302TEU，订单运力为 46140TEU，包括新船订单在内的合计运力为 4140442TEU。

集运市场火热

近期集运市场价格持续高位运行。11 月 13 日，上海航运交易所发布的最新一期上海出口集装箱综合运价指数（SCFI）为 1857.33 点，较上期上涨 11.6%。SCFI 指数已经创下 2008 年金融危机以来的新高。

上海国际航运研究中心国际航运研究所所长张永锋向中国证券报记者分析，近期欧美地区疫情大幅反弹，生活必需品等进口需求较旺盛，市场货量上升，集



装箱供应量较紧张，即期市场运价大幅上涨，带动综合运价指数走高。

“11 月份开始一般是传统的集运淡季，今年的市场情况远超预期。目前集运市场货量比较充裕，运价较高，延续了前期火热态势。”张永锋说。

中国港口协会数据显示，近期我国外贸进出口持续改善，尤其是出口进一步提速。11 月上旬，八大枢纽港口集装箱吞吐量同比增长 13.1%，较前期提升 6 个百分点。八大枢纽港口外贸集装箱吞吐量同比增长 11.5%，内贸同比增长 18.3%，均明显快于前期。分区域看，长三角及珠三角地区外贸业务增势强劲，上海、宁波、广州、深圳四港增速超过 10%。其中，宁波舟山港增速达到 33%。

在集运市场需求旺盛的情况下，今年 6 月份以来国际航运运费价格持续上涨，欧洲航线、波斯湾航线、南美航线航运价格均大幅增长。同时，国内出口集装箱运价指数也在大涨。

中信建投交运首席分析师韩军认为，从目前情况看，大多数船公司的舱位已经订到 12 月下旬。11 月 22 日欧线等主要航线仍将迎来运价上涨。根据主要班轮公司的信息，春节前运价仍将处在高位水平。明年春节期间，船公司将照例执行停航计划。三月份后的运价维持在高位水平是大概率事件。

对于近期集运市场火爆的原因，张永锋认为是多种因素叠加的结果。一方面，受全球疫情影响，上半年需求受到抑制，不少商家有补库存的需求；另一方面，防疫物资大量出口，海外市场居家购物需求升高。此外，船运集装箱周转不畅进一步推高运价。

中集集团近期在接受投资者调研时表示：“目前我司集装箱订单已排至明年春节前后。集装箱市场近期需求明显增长。究其原因，一是受疫情影响，出口的集装箱散落在全球各地，回流不畅；二是国外政府出台疫情纾困计划等财政刺激，导致短期内需求端（例如生活和办公用品）超强表现，宅经济火爆。目前判断‘缺箱’局面至少会持续一段时间，但明年全年情况并不明朗。”

中信建投研报认为，根本原因是需求端的持续快速增长。根据集装箱贸易统计公司（CTS）数据，2020 年 7 月全球集装箱海运贸易量增速持平，8、9 月份货量加速上行，9 月份货量同比增速近 8%。从东西主干航线的同比增速看，两大航线需求持续扩张，美线甚至扩张至 20%以上的增速。

该研报指出，从中期看，美国零售业批发业补库存尚未结束，库存周期至少持续大半年以上时间，奠定需求持续改善基础。RCEP 的达成能显著降低关税和非



关税贸易壁垒，进一步强化了远东区域的制造中心地位，奠定了区域海运贸易量增长的基础。此外，从供给端来看，造船手持订单比例处于历史最低，即使考虑新造船影响，交付期限也在 2023 年下半年以后，不存在大规模投放运力的基础。

“现在还难言航运行业全面回暖。总体看，全球疫情对航运业是利空因素。疫情改变了货物出货周期，传统的航运季节性特征没有那么明显。”张永锋说。

集运公司大赚

在刚刚过去的第三季度，集运市场经历了集装箱短缺、海运费暴涨。同时，各班轮公司继续实行严格的运力管理和成本把控，在此背景下，班轮公司的业绩大幅提升。

尽管货量下跌，但通过梳理各班轮公司业绩，2020 年第三季度，全球 10 家主要班轮公司的营收，仍整体高于去年同期。10 家班轮公司在第三季度全部实现盈利，利润总额达到 34.12 亿美元，去年同期为不到 8 亿美元，是去年同期的 4.27 倍。

其中，马士基的利润最高，达到 10.43 亿美元，也是唯一一家利润达到 10 亿规模的班轮公司。长荣海运的利润增幅最大，同比增长达到近 60 倍。

除此之外，还有三家班轮公司，格外引人关注。

其中，以星航运第三季度业绩增长达到 28 倍，谁能想到，这家公司曾一度濒临破产。更重要的一点是，以星航运抓住了电商市场这一机遇，在今年连开多条电商航线，带动业绩大幅提升。

此外，阳明海运结束了长期亏损状态，首次实现季度盈利。但就在公布业绩前的 9 月末，阳明海运宣布原董事长谢志坚退休。但这份成绩，老师谢志坚功不可没。

最后，HMM 稳定住了盈利状态。HMM 曾在今年第二季度结束了连续 21 个季度的亏损，当时对于其第三季度能否延续盈利，业界看法不一。市场形势给 HMM 创造了机会。



整体看来，在营业收入基本保持稳定的情况下，各大班轮公司都取得了同比几倍甚至几十倍的利润，可谓赚得盆满钵满。

展望明年，分析机构 Sea-Intelligence 也一改此前预测，预计 2020 年集运业的息税前利润(EBIT)，将达到 142 亿美元。而在今年 4 月份，该机构曾预测疫情产生的影响，可能给整个集运业带来 230 亿美元的损失。

Sea-Intelligence 表示：“毫无疑问，2020 年班轮公司的业绩不仅会远超过去年，甚至会比过去 8 年来的水平都要好。”

此预测结论基于运费的上涨和货运量的增长而得出。

Container Trades Statistics 的数据则显示，2020 年前 9 个月，全球集装箱海运量下降了 3.4%。但近几个月的货量状况急剧逆转，今年 9 月份，全球集装箱海运量已增长 6.9%。

基于此，Sea-Intelligence 认为：“如果在第四季度保持这种增长，2020 年全球集装箱海运量仅下降 0.8%。”

在第三季度结束后，一些大型班轮公司如马士基和赫伯罗特，也提高了全年盈利预期。达飞也表示，今年接下来的时间里，市场都将保持强劲。

虽然大部分班轮公司仍对市场前景较为谨慎，认为明年的情况难以预测，但德路里认为，尽管第二波疫情再度来袭，但对 2021 年班轮公司的收益持乐观预期。

来源：中国水运报



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 | 346~348 | 393~395 | 425~430 | | Firmer. |
| Tokyo Bay | 340~342 | 395~400 | 610~615 | Plus oil fence charge if any. | Firmer. |
| Shanghai | 354~356 | 398~400 | 455~460 | Barging usd 5 or 7/mt, min100mt | Firmer. |
| Hong Kong | 320~325 | 382~387 | 393~398 | MGO Sul max 0.05% | Firmer. |
| Kaohsiung | 336.00 | 385.00 | 440.00 | + oil fence charge usd 75 (Eff. 16/Nov) | LSFO soft. |
| Fujairah | S. E. | 388~393 | 470~475 | | Firmer. |
| Rotterdam | 285~290 | 365~370 | 400~405 | | Firmer. |
| Malta | S. E. | 375~380 | 405~410 | | Firmer. |
| Istanbul | S. E. | 392~397 | 435~440 | Ex Wharf Price | Firmer. |
| Buenos Aires | N/A | 415~420 | 505~510 | | Softer. |

截止日期: 2020-12-03

◆ [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 48 周 | 第 47 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 48 周 | 第 47 周 | 浮动 | % | 备 注 |
| 巨型油轮 VLCC | 300,000 | 8,500 | 8,500 | 0 | 0.0% | |
| 苏伊士型 Suezmax | 160,000 | 5,600 | 5,600 | 0 | 0.0% | |



| | | | | | |
|--------------|---------|-------|-------|---|------|
| 阿芙拉型 Aframax | 115,000 | 4,650 | 4,650 | 0 | 0.0% |
| MR | 52,000 | 3,300 | 3,300 | 0 | 0.0% |

截止日期: 2020-12-01

(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 |
| 3+3 | Tanker | 300,000 | DSME, S. Korea | 2022 | Adnoc - U.A.E based | Undisclosed | letter of Intent option declared, |
| 1 | Tanker | 50,000 | STX Offshore, S. Korea | - | Golden Energy - Greek | Undisclosed | scrubber fitted, IMO III |
| 2 | Bulker | 82,000 | Yangzijiang, China | 2022 | Lepta Shipping - Japanese | 2,650 | |
| 2 | LPG | 40,000 cbm | Hyundai Mipo, S. Korea | 2022 | Trafigura - Swiss based | 5,200 | dual fuelled |

◆ 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 |
| GAIA CELERIS | BC | 229,045 | | 2006 | Japan | 1,200 | Undisclosed | |
| SHOYO | BC | 77,008 | | 2008 | Japan | 1,150 | Minoa - Greek | SS/DD passed, BWTS fitted |
| OCEAN EAGLE | BC | 74,082 | | 2001 | S. Korea | 710 | Hoanh Son Group - Vietnamese | 4*30t cranes |
| HAI JI | BC | 73,601 | | 2004 | China | 663 | Undisclosed | at auction |
| HAPPY CLIPPER | BC | 73,414 | | 2001 | Japan | 520 | Undisclosed | |
| SBI GEMINI | BC | 63,655 | | 2015 | China | 1,600 | Undisclosed | |
| SBI ANTARES | BC | 61,593 | | 2015 | China | 1,675 | Pacific Basin - Hong Kong | |
| SBI BRAVO | BC | 61,587 | | 2015 | China | 1,675 | Pacific Basin - Hong Kong | ** |
| SBI HYDRA | BC | 61,115 | | 2015 | China | 1,675 | Pacific Basin - Hong Kong | |
| SBI MAIA | BC | 61,105 | | 2015 | China | 1,675 | Pacific Basin - Hong Kong | |
| SBI APOLLO | BC | 60,437 | | 2016 | Japan | 1,920 | Undisclosed | |
| SBI POSEIDON | BC | 60,432 | | 2016 | Japan | 1,920 | Undisclosed | en bloc each* |
| QUEEN JHANSI | BC | 58,758 | | 2007 | China | 750 | Undisclosed | |



| | | | | | | | |
|-----------------|----|--------|------|-------|-------------|----------------|-------------|
| SEA MELODY | BC | 58,117 | 2010 | Japan | 1,100 | Greek | BWTS fitted |
| INDIGO DEVOTION | BC | 55,623 | 2011 | Japan | 1,100 | Greek | BWTS fitted |
| ORIENT IRIS | BC | 55,464 | 2014 | Japan | 1,450 | Greek | |
| SHRIKE | BC | 53,343 | 2003 | Japan | 530 | Vietnamese | |
| COLSPRING | BC | 45,428 | 1997 | Japan | undisclosed | Undisclosed | |
| FEARLESS | BC | 30,778 | 2001 | Japan | 420 | Middle Eastern | |

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 |
|--------------------|----|--------|-------|------|----------|---------|--------|---------|
| ZHEJIANG OUHUA 725 | CV | 63,868 | 5,300 | 2021 | China | 3,650 | U.K | *** |
| YANGTZE SHANGHAI | CV | 63,866 | 5,300 | 2020 | China | 3,650 | U.K | |
| MORGANA | CV | 51,693 | | 2010 | S. Korea | 1,430 | German | |
| NORDCLAIRE | CV | 23,512 | 1,756 | 2016 | China | | | |
| NORDEMILIA | CV | 23,476 | 1,756 | 2016 | China | 3,380 | Asia | en bloc |

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 |
|------------------|---------|---------|-----|------|----------|-------------|-------------------|--------------------------|
| KUN LUN SAN | TAK | 318,757 | | 2011 | China | 3,500 | Israel | en bloc each, at auction |
| WU TAI SAN | TAK | 318,663 | | 2011 | China | 3,500 | Israel | |
| JING GANG SAN | TAK | 318,448 | | 2013 | China | 4,520 | Pantheon - Greek | at auction |
| SUNNY ATLANTICA | TAK | 114,896 | | 2006 | S. Korea | 1,550 | FGAS - Vietnamese | |
| ANTARCTICA# | TAK | 114,849 | | 2006 | S. Korea | 1,550 | FGAS - Vietnamese | *ICE-1A |
| CHAMPION PRINCE | TAK | 105,258 | | 2012 | Japan | 2,450 | Greek | |
| GUNESHLI | TAK | 104,403 | | 2002 | Japan | 850 | Russian | |
| MARITINA | TAK | 74,993 | | 2006 | Japan | 1,250 | Undisclosed | |
| FS SINCERITY | TAK | 48,045 | | 2009 | Japan | 1,370 | Undisclosed | |
| BALOS | TAK | 45,729 | | 2004 | Japan | 950 | Indonesian | BWTS fitted |
| VALLE DI ARAGONA | TAK | 42,721 | | 2001 | S. Korea | 700 | Indonesian | |
| BHAIRAVI | TAK | 13,140 | | 2009 | S. Korea | undisclosed | Undisclosed | |
| STOLT BOTAN | TAK | 11,553 | | 1998 | Japan | 300 | Undisclosed | |
| BW BOSS | TAK/LPG | 54,800 | | 2001 | Japan | undisclosed | U. A. E | |
| BW CONFIDENCE | TAK/LPG | 54,490 | | 2006 | Japan | 4,500 | Undisclosed | |



◆ [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 |
| BOSPORUS | TAK | 96,755 | 14,142 | 1994 | S. Korea | 400.00 | |

| 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 |
| ANGELIS | OTHER/ROR | 3,522 | 3,358 | 1978 | Japan | undisclosed | |
| MGS SAGAR | SEISMIC | 924 | 2,152 | 1986 | Norway | 440.00 | |
| CARTOLA | TAK | 153,071 | 22,110 | 2000 | S. Korea | 388.00 | as is Galang, incl. 1,150 Tons |
| SULPHUR GARLAND | TAK | 4,965 | 2,414 | 1999 | Japan | undisclosed | |

| 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 |
| BERGE LHOTSE | BC | 269,958 | 38,832 | 1995 | Japan | 420.00 | as is Singapore |
| ROPOLIS | OTHER/PAS | 3,472 | 8,000 | 1972 | Japan | undisclosed | as is Hong Kong |

◆ [ALCO 防损通函](#)

【当事人调查船舶？这可能吗？】

在新的 Orient Overseas Container Line Ltd v ANL Singapore Pte Ltd and Others (The “APL England”) - Federal Ct (Stewart J) [2020] FCA 921-30 - 30 June 2020 一案中，法官判决向原告提供临时命令，允许检验人在遭到被告拒绝时登船寻求文件以供调查。

这是原告寻求紧急中间救济时提出的申请，除此之外，还要求原告指定的海事检验人被允许进入船舶调查损失情况，并要求被告向检验人提供一切合理的协助，包括提供资料、文件、往来信函、电子邮件和船舶记录(包括计算机记录、航海日志和其他记录)，以及调查该船的任何位置和被合理要求的货物。

详细信息请索取附件。



◆ 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 |
|------------|---------|---------|-------|--------|---------|--------|----------|---------|---------|
| 2020-12-04 | 655.070 | 795.680 | 6.308 | 84.510 | 881.350 | 62.091 | 1135.700 | 487.240 | 509.160 |
| 2020-12-03 | 655.920 | 794.230 | 6.277 | 84.614 | 876.740 | 62.119 | 1143.910 | 486.160 | 507.680 |
| 2020-12-02 | 656.110 | 791.540 | 6.289 | 84.635 | 880.260 | 62.148 | 1154.790 | 483.920 | 507.050 |
| 2020-12-01 | 659.210 | 786.770 | 6.319 | 85.041 | 878.870 | 61.812 | 1159.060 | 484.660 | 507.180 |
| 2020-11-30 | 657.820 | 787.190 | 6.318 | 84.867 | 877.020 | 61.846 | 1152.940 | 486.750 | 506.850 |

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 | 0.0815 | 1 周 | 0.10325 | 2 周 | -- | 1 个月 | 0.15213 |
| 2 个月 | 0.188 | 3 个月 | 0.2305 | 4 个月 | -- | 5 个月 | -- |
| 6 个月 | 0.25825 | 7 个月 | -- | 8 个月 | -- | 9 个月 | -- |
| 10 个月 | -- | 11 个月 | -- | 12 个月 | 0.33438 | | |

2020-12-02