



全一海运市场周报

2020.12 - 第2期



◆国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2020.12.07 - 12.11\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场保持高位运行 部分航线涨幅较大】

本周，全球新冠疫情累计确诊人数逼近 7000 万，中国出口集装箱运输市场总体保持高位。多数远洋航线运价运行平稳，部分涨幅较大，综合指数上涨。12 月 11 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 2311.71 点，较上期上涨 8.6%。

欧洲航线：临近年底，欧洲市场货量保持高位。新冠疫情的反复也刺激了当地进口需求增长，运输需求表现旺盛。市场缺箱的状况同样波及欧洲航线，供需矛盾仍未得到缓解。本周，上海港船舶平均舱位利用率基本保持满舱水平。受此影响，多数航商在月中大幅提涨运价，即期市场订舱价格大幅上涨。12 月 11 日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2948 美元/TEU，较上期上涨 24.2%。地中海航线，市场情况与欧洲基本一致，即期市场运价大幅上涨。12 月 11 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 3073 美元/TEU，较上期上涨 28.9%。

北美航线：美国新冠疫情呈现大爆发趋势，单日新增病例近日屡创新高，严重的疫情导致港口拥堵频现，物资开箱转运受阻。市场运力暂无大的变化，但由于市场缺箱状况始终得不到缓解，供需状况僵持不下。本周，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率仍维持接近满载水平。航线运价基本稳定，即期市场订舱价格与上期基本持平。12 月 11 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 3948 美元/FEU、4804 美元/FEU，其中美西航线较上期基本持平，美东航线上涨 2.2%。

波斯湾航线：市场表现总体平稳，需求保持稳定，市场运力保持在合理水平，供需关系相对平衡。本周，上海港船舶舱位利用率保持在 95%左右，个别班次满载。多数航商保持订舱价格与上期持平，个别略有调整，即期市场运价小幅上涨。12 月 11 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 1422 美元/TEU，较上期上涨 1.4%。



澳新航线：目的地市场受本轮疫情影响相对较小，运输需求基本稳定，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，多数班次满载。多半航商运维持运价不变，部分有所下调，即期市场运价小幅下跌。12 月 11 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2431 美元/TEU，较上期下跌 2.4%。

南美航线：疫情肆虐使得南美国家产能受到影响，对外物资依赖度较高，运输需求保持高位运行。本期，上海港船舶平均舱位利用多数处于满载水平。临近月中，多数航商上调订舱价格，即期市场运价上涨。12 月 11 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 5876 美元/TEU，较上期上涨 12.5%。

日本航线：本周运输需求基本平稳，市场运价小幅波动。12 月 11 日，中国出口至日本航线运价指数为 775.30 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【煤价上涨带动运价福利 综合指数继续大幅上扬】

本周，在年末多重因素影响下，大宗商品价格普遍大幅上涨，带动市场采购热情，拉动市场运输需求，沿海散货运输市场运价继续大幅上扬。12 月 11 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 1290.54 点，较上周上涨 7.7%。

煤炭市场：市场需求方面，随着全国大面积降温，冬季煤炭消费旺季特征逐渐显现，下游取暖用电需求提振，带动居民用电量大幅增长，同时，年底将至，部分基建项目进入最后的冲刺，用工业用电量也有所增加。据悉，近期各大电厂日耗煤量快速提升，部分电厂日耗煤量已超过去年水平。而沿海、沿江港口煤炭库存则整体低于去年同期水平。市场采购需求提升。煤炭价格方面：进入冬季后，一方面，下半年煤矿事故频发导致煤炭安全监管依旧较为严格，产地煤炭供应持续偏紧；另一方面，期货价格受下游采购需求影响，强势拉涨，使得一部分贸易商开始捂盘惜售。北方港口煤炭资源结构性偏紧，煤炭价格表现强势。进口煤方面，海关数据显示，11 月份，全国进口煤及褐煤 1167.1 万吨，月同比减少 911 万吨下降 43.8%，已连续 4 个月同比降幅超过 30%。运价走势方面：本周，受冬季用煤高峰期和煤价上涨带动，下游煤炭采购热情空前高涨，市场需求白热化。北方港口煤炭资源稀缺，船等货现象导致压港情况严重，市场运力严重不足，货主对高运价的接受度不得不逐步增加，本周，沿海煤炭运输市场大船价格率先跳涨，下半周，市场货源供应减少，部分零星货盘都由小船拉运，小船运价上涨。。



12月11日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1362.01点，较上周上涨9.1%。12月11日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收1199.77点，较上周五上涨16.4%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为51.8元/吨，较上周五上涨7.9元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为55.4元/吨，较上周五上涨7.4元/吨。

金属矿石市场：本周铁矿石价格总体处于持续上涨的状态。从需求端看，尽管本周部分钢厂高炉在周初和周中进行了检修，叠加天气因素，产量受到一定的影响。但是受钢材价格上涨带动，钢厂生产积极性较高，供应端维持紧平衡，基本面仍旧偏强。沿海矿石运输市场受煤炭运输市场运力紧缺影响，也是一船难求，运价处于高位。12月11日，沿海金属矿石货种运价指数报收1231.95点，较上周上涨6.8%。

粮食市场：今年玉米行情远超市场预期，价格上涨主要源于补库预期。据悉，玉米此轮上涨基于市场预计2020/2021年度存在供应缺口，因此屯粮看涨的心态强烈。目前东北产区包括用粮企业和贸易商仍在加价抢收，华北地区饲料企业使用小麦替代玉米，使得流向深加工企业的粮源有所增加。沿海粮食运输市场需求平稳，受煤炭运输市场价格带动，运价在华南地区本周大船较为紧张的情况下大幅上涨。12月11日，沿海粮食货种运价指数报1214.05点，较上周上涨13.3%。

成品油市场：进入秋天后，华南地区汽油随着空调用油减少，需求转淡；而柴油需求依旧稳健，并且南方地区临近年底仍有赶工期现象存在，户外工程开工平稳，柴油需求有刚需支撑，并且主营单位相继进入年底盘点，挺市意向明显，加上市场进入传统旺季，下游满库情况大有改善，运输情况大有好转。本周，成品油运输市场货源较多，成交火热，运价继续上涨。12月11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1100.68点，较上周上涨1.9%。

(3) 远东干散货运输市场

【海岬型船延续弱势 综合指数小幅下跌】

本周国际干散货运输市场巴拿马型船煤炭行情火热，海岬型船远程矿航线运价跌幅明显，超灵便型船市场稳中有跌，远东干散货指数（FDI）综合指数受海岬型船市场走弱影响有所回落。12月10日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为938.42点，运价指数为781.01点，租金指数为1174.53点，较上期分别下跌1.6%、2.3%和0.9%。



海岬型船市场：海岬型船太平洋市场运价稳中有跌，远程矿航线运价延续跌势。太平洋市场，本周国际铁矿石价格上涨至年内高位，西澳主要矿商发货意愿较强，但受台风天气影响，西澳部分港口运营受阻，铁矿石发货节奏有所放缓。运力方面，一方面部分滞港煤炭船舶完成通关后回归市场，另一方面，有一些空放南美运力回流太平洋市场，市场可用运力供给相对充裕，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价水平自 7 日 7.688 美元/吨左右快速回落至 9 日 6.480 美元/吨左右。临近周末，随着 FFA 远期合约价格企稳，加之租家急于发货，船东挺价意愿走强，太平洋市场运价有所反弹。12 月 10 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 12797 美元，较上期下跌 7.4%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 6.605 美元/吨，较上期下跌 2.4%。远程矿航线，受港口泊位维护影响，巴西铁矿石发货节奏放缓，铁矿石货盘不多，主要发货人踪影难觅，且远程矿航线运价水平低位徘徊，两洋市场租金水平相差较大，部分空放南美运力选择回流太平洋市场，远程矿航线运价延续跌势。12 月 10 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 11.793 美元/吨，较上期下跌 11.1%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场持续上攻，粮食航线运价小幅波动。太平洋市场，随着国内煤炭价格高企叠加电厂补库需求释放，国内贸易商采购意愿持续增强。本周印尼煤炭货盘表现活跃，发往中国、印度及日本的煤炭货盘较多，且澳洲至日本的煤炭货盘也不少，市场即期运力供给持续偏紧，吸引印度及新加坡的可用运力回流，市场成交活跃，量价齐升，太平洋市场租金上涨至年内高位。12 月 10 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 13234 美元，较上期上涨 5.9%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 12606 美元，较上期上涨 7.9%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.726 美元/吨，较上期上涨 8.7%。粮食航线，本周美湾粮食货盘略显活跃，市场抛出一些 1 月份装期的新增货盘，但租家报价水平相对较低，随着北大西洋市场氛围回暖，美湾粮食航线运价企稳迹象渐显。另一方面，美西粮食运需持续释放，受印尼煤炭行情火热所带动，美西粮食航线运价小幅上涨。12 月 10 日，美西塔科马至中国北方港口粮食航线运价为 22.757 美元/吨，较上期微涨 0.3%；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 40.093 美元/吨，较上期微跌 0.1%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场稳中有跌。东南亚市场印尼煤炭运需持续释放，前期运力供给紧张情况有所缓解，市场可用运力供给有所增多，船多货少格局渐显。此外，印东铁矿石货盘表现尚可，水泥熟料、钢材等货盘表现平平，市场整体表现平稳，但氛围略显安静，东南亚市场租金、运价稳中有跌。12 月 10 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 10653 美元，较上期下跌 2.4%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 12636 美元，较上期下跌 2.7%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 8238 美元，较上期下跌 3.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.325 美元/吨，较上期下跌 0.6%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.322 美元/吨，较上期微跌 0.1%。



(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价继续攀升 成品油运价波动上行】

美国能源信息署（EIA）公布数据显示，截至 12 月 04 日当周美国除却战略储备的商业原油库存意外暴增 1518.9 万桶，精炼油及汽油库存均超预期增加。然而，新冠疫苗已经在欧美地区进入审核或已经接种阶段，乐观前景提振市场对 2021 年的原油需求预期；“欧佩克+”就明年初逐步收缩减产达成一致，本周原油价格先抑后扬，布伦特原油期货价格自 3 月初来首次突破 50 美元，周四报 50.41 美元/桶，较上期上涨 3.49%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价续涨，苏伊士型油轮运价止跌反弹，阿芙拉型油轮运价全线下跌。中国进口 VLCC 运输市场运价继续攀升。12 月 10 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 663.45 点，较上期上涨 10.6%。VLCC 市场中东航线量价齐升，船东信心增强，运价延续反弹走势。西非航线冲高后回调。

超大型油轮（VLCC）：中东航线日均 TCE（等价期租租金）继续攀升，升破 1.0 万美元至 1.37 万美元；西非航线 TCE 冲高回落至 1.7 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 WS34.17，较上期上涨 14.0%，CT1 的 5 日平均为 WS33.27，较上期上涨 13.6%，TCE 平均 1.3 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS36.17，上涨 6.5%，平均为 WS36.58，TCE 平均 1.8 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场受 VLCC 市场上涨以及月底月初货盘入市提振止跌反弹。西非至欧洲市场运价强势上涨至 WS42（TCE 约 0.6 万美元/天）。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，12 月 20 日货盘，成交运价为 WS40。黑海到地中海航线运价上涨至 WS55（TCE 约 0.3 万美元/天）。亚洲进口主要来自非洲和中东，一艘 13 万吨级船，西非至泰国，12 月 27 日货盘，成交运价为 WS45。一艘 13 万吨级船，阿尔及利亚至印度科钦，12 月 25 日货盘，成交包干运费约为 187.5 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场因运力过剩亚洲、地中海及欧美航线几乎全线下跌。7 万吨级船加勒比海至美湾运价大幅下跌至 WS53（TCE 约-2278 美元/天）。跨地中海运价下滑至 WS58（TCE 约-1779 美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，阿尔及利亚至希腊，12 月 15 日货盘，成交运价约为 WS51.5。北海短程运价下跌至 WS72（TCE 约-0.4 万美元/天）。波罗的海短程运价围绕 WS45 小幅波动（TCE 守住保本线）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS53.5（TCE 约 190 美元/天）。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS51.5（TCE 为 574 美元/天）。科兹米诺至中国北方港口包干运费下滑至 365 万美元。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线普涨，欧美航线涨跌互现。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS111.5（TCE 约 0.8 万美元/天）。波斯湾



至日本航线 5.5 万吨级船运价直线拉升至 WS111 (TCE 约 1.6 万美元/天)，7.5 万吨级船运价上涨至 WS81 (TCE 约 1.3 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS42 (TCE 约-0.3 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价走高至 WS84 (TCE 约 0.4 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 稳中有跌至 0.4 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数全面下跌 散货船市成交上扬】

12 月 9 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数持续跌落，为 1009.01 点，环比下跌 0.97%。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 0.86%、2.25%、1.75%、0.30%。

本周，国际干散货运输市场受地区影响，活跃程度有较大差异。海岬型船运价受挫下行，远程矿航线运价仍处低位。太平洋市场运力充足运价小幅下滑，粮食航线运价稳中有跌。南美、美西粮食运输市场整体活跃度欠佳，运价小幅滑落。东南亚市场运价受进口煤炭额度放开政策刺激，市场交易活跃，运价持续上涨。本周 BDI 指数大幅跌落，周二收于 1162 点，环比下跌 5.30%。国际二手散货船成交价格跌多涨少。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1092 万美元、环比下跌 5.29%；57000DWT—1251 万美元、环比上涨 1.28%；75000DWT—1706 万美元、环比下跌 3.83%；170000DWT—2338 万美元、环比下跌 0.42%。本期，国际二手散货船成交量回暖上扬，共计成交 24 艘（环比增加 15 艘），总运力 171.54 万 DWT，成交金额 3.248 万美元，平均船龄 10.38 年。

上周美国原油库存意外增加，汽油库存增幅超预期。库存持续上升表明，全球最大经济体的需求再度疲软，可能是由于冠状病毒的复燃。尽管这有利于油价下跌，但由于美元疲软，油价的下行空间受限。布伦特原油价格周二收于 47.42 美元/桶，环比下跌 2.35%。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2326 万美元、环比下跌 0.71%；74000DWT—2399 万美元、环比上涨 2.86%；105000DWT—2985 万美元、环比上涨 4.29%；158000DWT—4418 万美元、环比下跌 0.44%；300000DWT—6129 万美元、环比下跌 0.88%。本期，二手油轮市场成交量小幅上涨，成交 13 艘（环比增加 4 艘），总运力 159.83 万 DWT，成交金额 17605 万美元，平均船龄 14.85 年。

12 月开始，冬季煤炭需求进入旺季，再加之西北冷空气来袭，各地取暖用电量大幅增加，煤炭供不应求，运价持续飙升。玉米市场，价格高位坚挺；粮食市



场，粮食运价跟涨煤炭运价。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—212.41 万人民币、环比下跌 2.76%；5000DWT—1177.11 万人民币、环比下跌 0.11%。本期，沿海散货船市场成交量止跌微涨，共计成交 8 艘（环比增加 7 艘），总运力 3.9 万 DWT，成交金额 4781.2 万元人民币，船龄 9.52 年。

近期，二手内河散货船价格跌多涨少。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—54.54 万人民币，环比下跌 2.17%；1000DWT—125.33 万人民币，环比上涨 4.08%；2000DWT—240.06 万人民币，环比下跌 0.93%；3000DWT—320.97 万人民币，环比下跌 2.62%。本期，内河散货船市场成交大幅减少，共计成交 45 艘（环比减少 50 艘），总运力 12.03 万 DWT，成交金额 11720.36 万元人民币，平均船龄 8.75 年。

来源：上海航运交易所

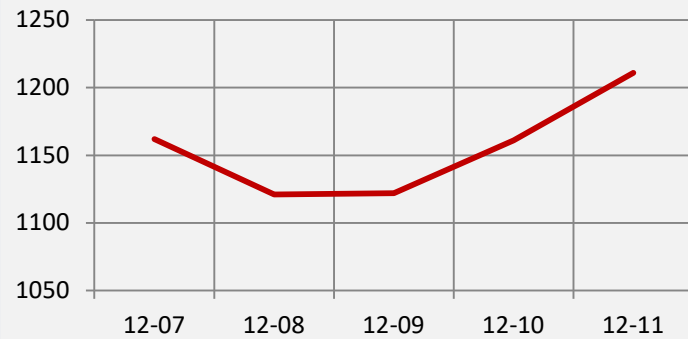
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

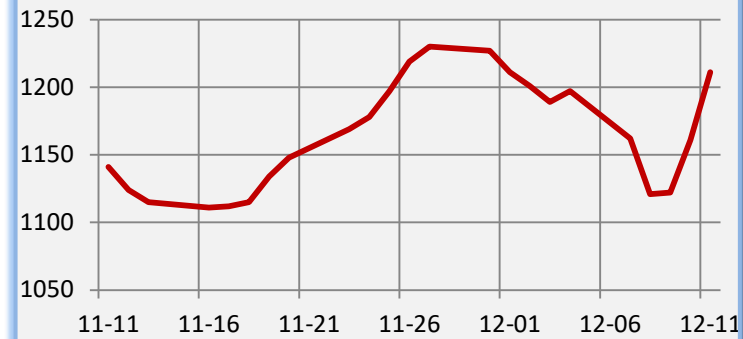
波罗的海指数	12 月 7 日		12 月 8 日		12 月 9 日		12 月 10 日		12 月 11 日	
BDI	1,162	-35	1,121	-41	1,122	+1	1,161	+39	1,211	+50
BCI	1,419	-101	1,279	-140	1,241	-38	1,320	+79	1,434	+114
BPI	1,325	-6	1,344	+19	1,388	+44	1,427	+39	1,465	+38
BSI	1,011	0	1,012	+1	1,017	+5	1,023	+6	1,031	+8
BHSI	664	0	663	-1	663	0	666	+3	668	+2



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 49 周	第 48 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	13,750	13,750	0	0.0%
	一年	14,250	14,250	0	0.0%
	三年	14,000	14,000	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	11,250	11,500	-250	-2.2%
	一年	10,750	11,000	-250	-2.3%
	三年	10,250	10,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	10,750	10,750	0	0.0%
	一年	9,750	9,750	0	0.0%
	三年	9,250	9,250	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	9,000	9,000	0	0.0%
	一年	9,000	8,750	250	2.9%
	三年	8,250	8,250	0	0.0%

截止日期: 2020-12-08

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Ultra Tiger' 2009 83611 dwt dely aps SW Pass 10/15 Jan trip via Cogh redel SE Asia \$15,250 + \$525,000 bb - Omega

'KM Keelung' 2010 82072 dwt dely Cjk 15/16 Dec trip via East Australia redel Japan \$12,900 - Asahi

'Panstar' 2005 76629 dwt dely Port Dickson 19/25 Dec trip via Indonesia redel Hong Kong \$16,250 - Norden



'Shail Al Khor' 2001 75259 dwt dely Dangjin 16 Dec trip via Indonesia redel South Korea \$11,750 - cnr - <corrects 10/12>

'Beks Nazik' 2012 57347 dwt dely Chornomorsk prompt trip via Black Sea redelivery Abidjan \$17,000 - Weco Bulk

'Royal Fairness' 2011 55654 dwt dely Villanueva prompt 3/5 months timecharter redelivery Singapore- Japan \$10,500 - Five Ocean

'Genco Predator' 2005 55407 dwt dely Zhoushan prompt trip via Indonesia redel WC India approx. \$7,250 - cnr

'SSI Reliance' 2015 36058 dwt dely Rotterdam prompt trip redel Turkey intention scrap \$16,000 - POLA

'Pollux' 2007 32017 dwt dely Caribbean 13/19 Dec trip redel Cristobal \$11,500 - cnr

(2) 期租租船摘录

'BK Alice' 2012 81970 dwt dely Haldia 17/18 Dec 1 year redel Worldwide \$10,750 - Phaethon

4. [航运&船舶市场动态](#)

【中国船东，依然是油轮市场的“救世主”】

分析师 Poten&Partners 表示, 尽管全球经济增长放缓, 但全球范围内许多石油生产商已高度依赖中国, 预计中国将对航运油轮市场产生越来越大的影响。

自 21 世纪初以来, 中国凭借其庞大的规模和快速的经济发展为全球航运需求增长提供动力, 使得油轮、干散货和集装箱市场都受益匪浅。中国是 21 世纪初航运业“超级周期”的推动者, 该周期以 2008 年全球金融危机告终。



然而,即使在中国经济增长开始放缓之后,中国经济规模的不断扩大也确保了**中国仍然是大宗航运市场的主导力量**。

近年来,中国也成为成品油市场的重要因素,燃料油、汽油和柴油的进出口量都在不断增长。

“展望未来,随着中国经济继续以远高于欧洲和北美发达经济体的速度扩张,我们预计中国**在石油市场中的作用将进一步增强**。这意味着,已经在原油轮市场上占据主导地位的中国,在未来几年中将对成品油油轮市场产生越来越大的影响。”

该分析师观察到,自 2015 年以来,在炼油能力增长和产品市场部分自由化的推动下,中国产品出口量迅速增长。

然而,当新冠疫情在全球爆发时,这一增长趋势戛然而止,因为广泛的停工影响了全球产品需求,导致出口利润下降。

新冠疫情的情况有所稳定后,10 月份的初步数据显示出口大幅增长,主要是由于汽油和柴油出货量反弹。

“中国产品出口的中长期前景依然看好,中国的成品油出口已经与韩国和新加坡等区域大国齐名,根据中国炼油能力的预期增长,我们预计一旦新冠疫情过去,中国将成为该地区最大的成品油出口国。

“一旦需求恢复,日本、新加坡、澳大利亚、新西兰以及美国和欧洲炼油产能的永久性削减都可能使中国炼油企业受益。这也有利于 MR、LR1 和 LR2 型油轮的长途产品贸易。

在原油方面,预计近期中国对原油的需求不会减弱。据说到 2024 年,中国的日炼油能力将比 2019 年增加 260 万桶/天。所需额外原油的绝大多数将通过海运进口。

“从中东和西非的传统进口商品受到来自巴西、美国(美国海湾和阿拉斯加)、哥伦比亚以及挪威和英国的桶装产品的称赞。其中一些交易代表了长距离运输,因此它们为油轮市场提供了重要的支持。”



尽管中国不能独自做到这一点,但它无疑是未来油轮需求的主要推动力,无论是原油还是成品油油轮。

来源: 海事服务网

【运费再度涨价! 东南亚暴涨超 390%! 地中海超 200%!】

受到疫情反弹的影响,越来越多国家只能再次紧急宣布“封国”,导致不少国家港口出现箱满为患的现象。

全球多国都面临相似的难题,运力供需不匹配是运价上涨的直接原因。

集装箱周转不畅等因素间接推高了航运成本、降低了物流效率。

欧洲、地中海航线运价进一步飙升后,根据数据显示,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,其涨幅较大的是:

01、北欧的同比增长率为 196.8%;

02、地中海的同比增长率为 209.2%;

03、美西和美东的同比增长率分别为 161.6%和 78.2%;

04、最为夸张的东南亚各地运价上升了惊人的 390.5%...

大家是否已经有提前过年的想法了???...



据了解，达飞已停止接受未来 3 周从亚洲至欧洲的订舱需求。

根据通知显示，最早船期从 52 周开始直接跨年：

集装箱短缺的问题已经引起商务部关注

12 月 3 日，在商务部例行新闻发布会上，商务部发言人指出关于外贸物流问题并表示：

我们将会同有关部门，在前期工作的基础上，继续推动加大运力投放，支持加快集装箱回运，提高运转效率，支持集装箱制造企业扩大产能。

同时加大对市场监管的力度，努力稳定市场价格，为外贸平稳发展提供有力的物流支撑。

根据国家统计局公布的数据，11 月我国制造业采购经理指数 (PMI) 新出口订单指数和进口指数为 51.5% 和 50.9%，比上月分别提高 0.5 和 0.1 个百分点。

对于涨价、缺箱等一系列问题，有不少网友纷纷表示，海外拥堵问题依然加剧，只造箱无法解决根本问题。

全球疫情是否能够控制，海外港口何时能够恢复正常其才是真正该思考的问题。

来源： 运去哪

【VLCC 运费再次上升】

VLCC

上周，VLCC 运费再次上涨，这意味着中东和西非的日均期租收益 (TCE) 上升了 45%-50%。中东海湾至中国的 27 万吨船型运费上升 2.5 点至 WS31 (约 11500 美元/天)，而中东海湾经好望角至美湾的 28 万吨船型运费约为 WS16.5，上升了一个点。在大西洋，西非至中国的 26 万吨船型运费上升 4.5 个点至 WS35 左



右（约 17500 美元/天）。美湾到中国的 27 万吨船型合同运价接近 470 万美元，比一周前高出约 8 万美元。

苏伊士型

黑海至地中海的 13.5 万吨船型运费下跌 2 个点至 WS51 水平，而尼日利亚至英国和欧洲大陆的 13 万吨船型运费目前在 WS37 左右，也下跌了几点。在中东市场，巴士拉至地中海的 14 万吨船型运费保持在 WS18-19 左右。

阿芙拉型

杰伊汉至拉瓦拉的 8 万吨船型运费维持在 WS60。在北欧，跨北海 8 万吨船型运费下滑了几个点至 WS75 以下，而波罗的海至英国和欧洲大陆的 10 万吨船型运费则微跌 1 点至 WS45。在大西洋彼岸，感恩节的推动力消退后，租船费率大幅下跌。加勒比海至美湾的 7 万吨船型运费下跌 15 个点至 WS90，而美湾至英国和欧洲大陆的 7 万吨船型运费下跌 17 个点至 WS62.5-65。

成品油轮

在中东海湾至日本航线上，租方设法进一步压低运费，7.5 万吨船型运费从 WS70 减至 WS67.5。相比之下，上周 LR1 型油轮的运费表现更好，至日本的 5.5 万吨船型运费徘徊在 WS80/82.5 之间，上涨了约 5 个点。MR 市场活跃度较高，阿拉伯海湾至东非的 3.5 万吨运费从 WS135 攀升至 WS160。英国和欧洲大陆至美国大西洋海岸的 3.7 万吨船型运费稳定在 WS75 附近。感恩节假期后，从美湾到英国和欧洲大陆的回程运费降至 WS45/46 左右。美湾至巴西航线的 3.8 万吨船型运费下浮约 1.5 点至 WS65。

来源：中国远洋海运 e 刊

【今年 47%新交付干散货船装有脱硫塔】

来自 BIMCO 的数据显示，在 2020 年交付的所有新造干散货船中，约 47%安装了脱硫塔。



在 2020 年 1 月限硫令正式生效之前，市场对脱硫塔的兴趣在 2018 年和 2019 年达到顶峰。在所有船型中，散货船安装的脱硫塔数量最多，其次是集装箱船和油轮。其中原油轮新造船的脱硫塔安装比例最高。

根据挪威船级社（DNV GL）的数据，到 2020 年底，运营船舶和手持订单中将有 4047 艘装有脱硫塔。

国际海事组织（IMO）全球综合航运信息系统（GISIS）3 月份的数据显示，到 2020 年第一季度末，共 2045 套脱硫塔完成安装并获批准。

在干散货船板块，2020 年共交付了 150 艘巴拿马型，其中 81 艘安装了脱硫塔，占比 54%；超过 1/3 的超灵便型新船装有脱硫塔，而新交付的灵便型船中只有 3 艘装有脱硫塔；大船型（包括好望角型、VLOC 和 Valemax）新船安装脱硫塔的比例在 85%至 100%之间。96 艘燃油消耗最多的新船中，只有 13 艘选择使用低硫燃油（VLSFO），而不是投资脱硫塔。

限硫令生效前，合规燃料的价格和质量一直是航运公司最关心的问题之一。但随着油价暴跌及合规燃料价格的下跌，高硫燃油（HSFO）与 VLSFO 之间的价差已经大大缩小。

BIMCO 首席航运分析师 Peter Sand 表示：“低硫燃油和高硫燃油之间的价差低于最初的预期。目前新加坡港的价差为 72 美元/吨，而 2019 年 8 月 1 日至 12 月 31 日期间的平均水平则高达 185 美元/吨。”

值得一提的是，2020 年迄今为止，装有脱硫塔的好望角型在即期市场的日平均收益已比未安装的同型船多 2818 美元，增幅达 27%。

BIMCO 认为，目前对 2021 年干散货航运市场的所有预测都指向缓慢复苏。

来源：中国远洋海运 e 刊

【我国发力双燃料集装箱船市场】

11 月 27 日，中国船舶集团旗下沪东中华为法国达飞集团建造的全球最大 23000TEU 双燃料集装箱船“达飞皇家宫殿”号在长兴岛命名交付。该船是沪东中华



今年交付的第 2 艘同类型箱船。此前，南通中远川崎向挪威船东欧洲联合汽车运输公司交付全球首制 4000 车位 LNG 双燃料汽车运输船；沪东中华为法国达飞集团建造的世界首艘 23000TEU 双燃料动力集装箱船也已顺利交付。这标志着我国正发力双燃料船市场。

认识一下双燃料集装箱船

双燃料集装箱船是采用薄膜型燃料舱、双燃料推进的超大型集装箱船，以 LNG 为主要燃料，传统柴油为辅，其不仅采用了 WinGD 的双燃料主机，还配置了全球首型 GTT MARK III 薄膜式燃料舱，容量达 18600 立方米，可支持船舶往返亚欧航线。该船满足全球最严格排放标准（IMO 2020 年最新实施的全球硫排放限制指标），与传统燃油集装箱相比，可减少 20%的碳、85%的氮氧化物和 99%的硫排放。

所谓双燃料，除了 18600 立方米 LNG 燃料舱提供主要动力之外，23000TEU 双燃料动力集装箱船还配备 2500 立方米燃油舱和 1500 立方米的汽油仓作为传播动力输出的备选方案。

LNG，液化天然气(Liquefied Natural Gas)的简称，主要成分是甲烷，被公认是地球上最干净的化石能源。2018 年开建的 23000 箱集装箱船，是世界上首个以液化天然气为主要动力，集成世界最先进技术，环保性能最优的超大型双燃料集装箱船项目。航行时通过安全可靠的燃气供给系统将 LNG 输出升温气化提供给主机和发电机燃烧获得动力。

在此之前，韩国造船企业始终牢牢占据着全球超大型集装箱船建造的垄断地位。沪东中华承接该项目，打破了日韩等国在该领域的技术封锁，标志着我国高端海洋装备制造实现从“跟跑”到“领跑”飞跃。

双燃料动力船舶将成市场主角

在绿色节能日益成为主流旋律的今天，航运业面临的压力越来越大。面对节能减排的压力，LNG（液化天然气）船以及双燃料动力船舶有望成为未来航运业的主力角色。

作为船用燃料，LNG 可以降低 15%—20%二氧化碳的排放，降低 98%以上的硫氧化物排放、减少 85%—90%氮氧化物，且着火点和爆炸极限高于柴油（柴油着火



点 260℃, 爆炸极限 0.5—4.1%, 天然气着火点 650℃, 爆炸极限 4.6—14.57%)。因其属低温液体, 泄漏时自然气化快, LNG 不会对水体造成巨大的危害)。所以采用液化天然气作为船燃料, 是航运业降低成本、安全环保的一条路径。

近年来, 随着船舶 LNG 动力技术的不断发展成熟, 其应用也不再局限于渡船等小型船舶, 逐渐向散货船、油船、集装箱船、汽车运输船等大型船舶扩展。除 LNG 运输船外, 其他商船通常采用 LNG 双燃料主机和发电机, 将燃油和 LNG 结合使用, 能够较好地解决续航力问题。

据克拉克森数据显示, 截至 2020 年 7 月底, 全球 LNG 双燃料船为 573 艘, 同比 2019 年增加 13%; 在手订单 360 艘, 同比增长 16.5%。在手双燃料船订单占全球在手订单的比重 (以 GT 计) 从 2019 年 6 月的 15.4% 提高到 23.1%。同期苏伊士油轮的船队数量增速仅为 1.7%。2019 年, VLCC (大船集团)、苏伊士型油船 (广船国际)、好望角型散货船 (现代重工) 和 Newcastlemax 型散货船 (外高桥造船) 领域都迎来了首批 LNG 动力双燃料船订单。

多家船企全力打造绿色环保船

事实上, 我国船企在双燃料动力船舶方面已经形成了突破。早在 2016 年, 全球首制 4000 车位 LNG 双燃料汽车运输船在南通中远川崎船舶工程有限公司顺利建成, 并交付挪威船东欧洲联合汽车运输公司 (United European Car Carriers)。

今年 10 月 27 日, 由江南造船为法国达飞集团建造的 23000TEU 超大型双燃料集装箱船“达飞香榭丽舍”号正式交付。该船载重量近 22 万吨, 可装载 23112 个标准集装箱。“达飞香榭丽舍”集装箱船由中国船舶集团旗下七〇八所研发设计, 中国船舶集团拥有完全自主知识产权, 入级法国船级社 (BV)。总长 399.9 米, 型宽 61.3 米, 服务航速 22 节, 载重量近 22 万吨, 载箱量达 23000TEU (TEU 为国际标准箱单位), 可运载 2200 个 40 英尺冷藏集装箱, 是目前世界上最大的双燃料集装箱船型。

据了解, 达飞集团在中国船舶集团订造了 9 艘 23000TEU 双燃料集装箱船, 其中江南造船建造 4 艘, 沪东中华建造 5 艘。其中首制船“达飞雅克·萨德”号已经在今年 9 月交付运营。“达飞香榭·丽舍”号是 9 艘船中的第二艘, 是江南造船建造交付的第一艘。

作为我国双燃料集装箱船建造大户的沪东中华, 目前已经交付两艘此型船。该公司总经理陈军表示, 此次“达飞皇家宫殿”号成功命名交付, 标志着我国 23000TEU 双燃料动力集装箱船的建造经验已经成熟。该型船革命性的动力方式并非其唯一技术亮点, “达飞皇家宫殿”及其姐妹船, 都是真正的创新型船舶。



她们凝聚了行业各方团队历时 7 年共同研发的成果，配备了最先进的降低能耗技术，她们将成为世界绿色能源动力、净零排放航运的引领者。沪东中华作为中国领先的造船企业，23000TEU 双燃料动力集装箱船是公司在 LNG 装备和超大型集装箱船领域深耕多年的集大成之作。

来源：中国水运报

【临近年底，新造船市场开始活跃】

2020 年底前，船东们似乎在新造船业市场做最后的努力，以期市场状况改善。

船舶经纪公司 Allied Shipbroking 在其最新周报中表示：

过去一周左右的时间里，有大量新交易曝光，显示出对新造船市场强劲的推动力，尽管上周成交量有所回落。我们距离年底越来越近，可以期待新订单市场再次活跃起来，即使市场仍有相当大的波动性。对于干散货板块，重点都在 Kamsarmax 船型上，新订单数量很可观。在油轮板块，新订单更为分散，既有大型油轮，也有小型油轮。诚然，运费收益的长期看跌情绪并没有支撑不同规模的造船市场。至于其他主要板块，集装箱市场在过去一周进一步推高了走势，目前市场兴趣旺盛。而在气体船市场，我们预计情况将继续在目前积极的轨道上发展。

船舶经纪公司 Banchemo Costa 在另一份报告中补充道，中国收到了 10 艘 VLCC(4+6)的大订单。这份订单来自荣盛石化，大连造船厂和上海外高桥船厂平分订单。先期 4 艘将于 2022 年下半年交付，每艘价格为 8500 万美元。希腊 Unisea Shipping 在三星追加了 1 艘 15.6 万吨苏伊士型油轮，价格为 6000 万美元，2023 年 5 月交货。Golden Energy Management 以 3650 万美元的价格在韩国 STX Offshore 追加了 1 艘 MR2，将于 2021 年 11 月交付，船舶将安装脱硫塔。

在气体船板块，Maran Gas 以 1.85 亿美元的价格在韩国三星订购了 1+2 艘 17.4 万立方米 LNG 运输船，计划 2023 年 7 月交付。该船将以天然气为燃料，并将配备再液化系统。船东已从道达尔公司获得了一份期租合同。希腊 Evalend 订购了 2 艘 4 万立方米 LPG 运输船，每艘价格为 4570 万美元。

对于二手船交易市场，Allied 指出：

在干散货板块，目前无论是在市场活跃度还是购买兴趣方面都没有明确的趋势。大多数类型的船舶(各种大小，船龄，设计等)交易状况都不错。我们很可能会



在今年余下的时间里看到大量活动。

在油轮方面,各细分市场 and 不同船龄段的购买意愿似乎各不相同。近期船舶低迷的盈利状况是否会持续还有待观察。尽管如此,考虑到距离年底还有一段时间,可以期待更多有趣的交易曝光。

Banchero Costa 补充道,在干散货板块,2020年12月1日邀请报价后,2006年在Namura建造的一艘22.9万载重吨日本矿石运输船Gaia Celeris 轮以1170万美元的价格出售。此外,2012年在广州建造的8.1万载重吨的Wookie 轮以1200万美元的低价卖给了Modion Maritime。Scorpio 继续减少其干散货船队的运力,出售了3艘Ultramax:2015年建造的6.3万载重吨Sbi Gemini 轮、2016年建造的6万载重吨Sbi Poseidon 轮和Apollo 轮。

在油轮市场,2000年在现代建造的30.8万载重Najaf 轮以1970万美元的价格卖给了希腊买家。此外,1998年在福冈建造的一艘1.1万载重吨化学品船Stolt Botan 轮以300万美元的价格出售。

来源:中国远洋海运 e 刊

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	351~353	411~413	445~450		Firmer.
Tokyo Bay	341~343	395~400	605~610	Plus oil fence charge if any.	Steady.
Shanghai	356~358	412~414	460~465	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	314~319	380~385	393~398	MGO Sul max 0.05%	Softer.
Kaohsiung	349.00	405.00	460.00	+ oil fence charge usd 75 (Eff. 16/Nov)	LSFO soft.
Fujairah	S. E.	399~403	470~475		Firmer.
Rotterdam	295~300	368~373	415~420		Firmer.
Malta	S. E.	390~395	425~430		Firmer.
Istanbul	S. E.	414~419	455~460	Ex Wharf Price	Firmer.



Buenos Aires	N/A	430~435	520~525		Steady.
--------------	-----	---------	---------	--	---------

截止日期: 2020-12-10

◆ 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 49 周	第 48 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 49 周	第 48 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: 2020-12-08

(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	Tanker	156,000	Samsung, S. Korea	2022	Unisea - Greek	Undisclosed option declared
2+2	Bulker	85,000	Shanhaiguan,	2022-2023	CSSC Leasing - Chinese	Undisclosed
1	LNG	174,000 cbm	Samsung, S. Korea	2023	Maran Gas - Greek	18,600
2	LPG	40,000 cbm	Hyundai Mipo, Korea	2022-2023	Evalend - Greek	4,570
1	Container	2,700 teu	Jiangsu Yangzijiang, China	2021	SITC - Hong Kong based	2,800



4	Container	2,400 teu	Jiangsu Yangzijiang, China	2022	SITC - Hong Kong based	2,750
2	Container	1,800 teu	Jiangsu Yangzijiang, China	2022	SITC - Hong Kong based	2,100

◆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
TIGER GUANGDONG	BC	180,099		2011	China	1,575	Greek	
BULK HARVES	BC	175,617		2012	China	2,220	Chinese	en bloc each*
BULK JOYANCE	BC	175,617		2012	China	2,220	Chinese	
SANGEET	BC	95,655		2012	Japan	1,550	Polembros - Greek	BWTS fitted
KEY EVOLUTION	BC	83,416		2010	Japan	1,470	Undisclosed	
AM UMANG	BC	81,788		2017	Japan	undisclosed	Far East	
WOCKIE	BC	81,755		2012	China	1,230	Greek	
CORAL AMBER	BC	78,072		2012	Japan	1,385	Undisclosed	BWTS fitted
GOLDEN SHEA	BC	76,939		2007	Japan	990	Chinese	
ADS ARENDAL	BC	76,830		2004	Japan	700	Undisclosed	
RED ROSE	BC	76,629		2003	Japan	680	Chinese	
RED DAISY	BC	61,254		2016	Japan	1,860	Japanese	
QATAR SPIRIT	BC	56,882		2009	China	740	Undisclosed	
GLOVIS MADRID	BC	56,605		2013	China	970	Chinese	Tier II, BWTS fitted
PANGAEA	BC	55,660		2012	S. Korea	980	Undisclosed	
LOUISE B	BC	55,625		2011	Vietnam	960	Undisclosed	BWTS fitted
OCEAN PEARL	BC	55,557		2004	Japan	780	Turkish	BWTS fitted
JAG ROOPA	BC	52,454		2006	Japan	690	Chinese	
ANDES QUEEN	BC	52,333		2013	Japan	1,100	Greek	BWTS fitted
AZZURA	BC	52,050		2004	Japan	650	Far East	
GIOVANNA	BC	34,146		2011	S. Korea	845	Lebanese	
BALTIC HARE	BC	31,887		2009	Japan	780	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
TEXAS TRADER	CV	67,601	5,000	2005	S. Korea	1,600	Swiss	



TEAL HUNTER	CV	52,788	4,178	2010	Taiwan, PRC	1,800	Wan Hai Lines - Taiwanese	
ALLEGRO N	CV	46,999	3,421	2014	China	1,350	Undisclosed	
NORDSPRING	CV	46,269	3,586	2007	S. Korea	1,100	MPC - Norweigan	*
NORDWINTER	CV	46,211	3,586	2008	S. Korea	1,100	MPC - Norweigan	
CASTOR N	CV	41,850	3,091	2007	Poland	900	Undisclosed	
BOMAR SPRING	CV	39,063	2,732	2006	Poland	750	MSC - Swiss	**
TELEMANN	CV	38,975	2,732	2006	Poland	750	MSC - Swiss	
FILOMATHIA	CV	23,200	1,800	2020	China	2,300	Chinese	
PHILEMON	CV	14,483	877	2010	China	undisclosed	ARA Group - Ducth	

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
NAJAF	TAK	309,498		2000	S. Korea	1,925	Greek	
EAGLE	TAK	309,064		2002	S. Korea	2,480	Undisclosed	Marshal Shipping - U. A. E
SUMAC	TAK	164,533		2003	S. Korea	undisclosed	Russian	
ENERGY TRIUMPH	TAK	157,470		2018	S. Korea	4,500	Undisclosed	basis 10yr BB back
MESAIEED	TAK	106,075		2006	S. Korea			
UMLMA	TAK	106,005		2006	S. Korea	2,750	Undisclosed	en bloc*
BAKU	TAK	105,387		2003	Japan			
AZERBAIJAN	TAK	105,250		2003	Japan	1,800	Undisclosed	en bloc
PAMISOS	TAK	105,335		2011	Japan	2,200	NGM - Greek	BWTS fitted
NORDMARS	TAK	74,999		2004	S. Korea	1,025	Undisclosed	
NORDMERKUR	TAK	74,999		2004	S. Korea	1,025	Undisclosed	
NORDNEPTUNE	TAK	74,999		2004	S. Korea	1,025	Undisclosed	en bloc each
NORDVENUS	TAK	74,999		2004	S. Korea	1,025	Undisclosed	
NORD PEARL	TAK	50,078		2009	S. Korea	1,630	Marflet - Spanish	BWTS & Scrubber fitted
TEAM CALYPSO	TAK	46,067		2010	Croatia	1,900	Chinese	
NORIENT SCORPIUS	TAK	40,405		2009	Romania	1,350	Undisclosed	
NORD BUTTERFLY	TAK	38,431		2008	China	900	Ancora Investment Trust - Greek	1yr tc back
BALTIC ADVANCE	TAK	37,332		2006	S. Korea	850	European	leaseback
WOOSHIN ACE	TAK	6,575		1998	Japan	160	S. Korean	
BW CEDAR	TAK/LPG	58,063		2007	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
CRYSTAL MARINE	TAK/LPG	53,395		2003	Japan	3,600	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
GERM SPRING	BC	44,950	8,066	1993	Japan	407.00	
ATLANTIC ENERGY	TAK/LNG	71,472	28,017	1984		451.00	
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
TRANS OCEAN	TAK	6,782	2,531	1992	Netherlands	750.00	Solid stainless-steel tanks, amounts unknown
ALAHAN	TAK	4,999	2,140	1988	Netherlands	755.00	Stainless-steel, amount unknown
ASPHALT ALLIANCE	TAK/ASP	5,261	2,385	1992	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
STELLAR MAGIC	BC	298,338	46,338	1994	S. Korea	422.00	as is Labuan
STELLAR NEPTUNE	BC	242,692	46,231	1993	Japan	422.00	as is Labuan, includes bunkers for voyage to sub-cont destination
EVANGELISTAS	OTHER/ROR		3,358	1972	Netherlands	undisclosed	as is Chile
PETROLEUM 115	TAK	109,280	19,468	2000	China	431.00	as is Indonesia
GULF ADVENTURE	TAK	9,241	3,552	1994	S. Korea	410.00	as is U.A.E
PACIFIC ENERGY#	TAK/LNG	71,472	28,017	1981	Sweden	451.00	full subcontinent

◆ALCO 防损通函

【西非——海盗袭击风险加剧】

过去的三周中发生了三起海盗袭击油轮未遂事件，船东面临西非地区海盗袭击的风险加剧。安保顾问公司 Ambrey 表示在几内亚湾绑架勒索的风险逐渐升高。

Ambrey 已发布关于在贝宁湾以及尼日利亚巴耶尔萨州南部和西南部的两个活跃犯罪集团的情报。据报道，最近的一次袭击是 11 月 4 日，在巴耶尔萨以南 92 海里 (170 公里) 的一艘 1 万吨的成品油轮 NEFELI II (2003 年建造) 上。Ambrey 提到，船员在海盗登船时聚到安全舱，他们掠走了财物还损坏了一些设备。安



保顾问公司 DryadGlobal 表示船上船员有包括来自俄罗斯、格鲁吉亚和乌克兰。但是该公司发言人告知 TradeWinds，并没有发生海盗袭击，此次事件是由于错误操作导致激活船舶预警系统 (SSAS) 的警报。

【土耳其海峡 – 拖带救助案件增加】

本协会在 2019 年 4 月 25 日发布过土耳其海峡内的拖带救助引起的相关责任的文章。

协会注意到近期土耳其海峡的拖带救助案件数量略有上升，特别是在船舶无法维持要求的最低 4 节航速的情况下。该要求在条例第 13 条中有所规定。这个问题在海流湍急的博斯普鲁斯海峡尤其普遍。

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
2020-12-11	654.050	794.020	6.274	84.381	869.960	62.088	1116.810	492.400	513.260
2020-12-10	654.760	790.700	6.279	84.460	874.410	62.050	1125.000	486.840	510.400
2020-12-09	653.110	790.790	6.271	84.258	873.280	62.328	1123.700	484.170	509.640
2020-12-08	653.200	791.010	6.279	84.276	872.060	62.334	1129.340	484.430	510.070
2020-12-07	653.620	792.480	6.271	84.330	876.800	62.170	1134.740	485.670	511.330

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	0.08263	1 周	0.10525	2 周	--	1 个月	0.14788
2 个月	0.19388	3 个月	0.22063	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.25075	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.33588		

2020-12-9

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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