



全一海运市场周报

2021.04 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021.03.29 - 04.02\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求总体稳定 航线运价走势分化】

本周，中国出口集装箱运输市场运输需求总体平稳，但受市场持续缺箱状况影响，多数航线舱位仍处偏紧状态。因各家班轮公司装载率分化，不同航班订舱运价涨跌互现，综合指数总体微升。4月2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2585.42点，较上期微升0.6%。

欧洲航线：受近期新冠肺炎确诊人数上升影响，多个国家将实施更严格的防疫措施，这对于国际贸易以及货物运输形成抑制影响。同时，受此前苏伊士运河堵塞事件影响，部分货主为避免后续可能的运力和空箱不足状况，已开始加快出货步伐，市场运输需求总体增长。本周，上海港船舶平均舱位利用率接近满载。多数航班订舱运价保持平稳，少数航班略有调整，总体回落。4月2日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为3651美元/TEU，较上期下跌2.4%。地中海航线，市场基本面与欧洲航线基本相似，运输需求小幅上升。本周，上海港船舶平均舱位利用率几近满载。多数航班订舱运价维持此前价格，少数航班有小幅涨跌，即期市场运价总体小幅上升。4月2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3962美元/TEU，较上期上升1.6%。

北美航线：当地对于各类物资需求依旧强劲，推动市场运输需求持续高企。此外，持续的港口拥堵和空箱回运不足导致船期延误和运能减少，致使出口市场运力持续处于短缺状态。本周，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率均保持在满载水平。大部分航班订舱运价保持稳定，小部分航班订舱运价略有波动。

波斯湾航线：市场货量总体稳定。但是，鉴于苏伊士运河堵塞事件对该航线船舶周转形成巨大影响，部分班轮公司已开始收紧甚至取消部分港口的接载，市场可用运力迅速减少。本周，上海港船舶平均舱位利用率约为95%。受运力供不应求且短期内可能进一步紧张的影响，多数航班订舱运价上涨。4月2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1504美元/TEU，较上期大幅上升11.0%。



澳新航线：市场运输需求总体平稳，供需关系总体保持在较好水平。本周，上海港船舶平均舱位利用率在 95%左右。由于市场供需关系趋于稳定，部分装载不足的航班订舱运价略有回落，即期市场运价小幅下跌。4 月 2 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1832 美元/TEU，较上期下跌 2.4%。

南美航线：目的地疫情依然较为严峻，基本生活物资以及医疗用品的对外需求保持高位，市场运输需求稳中有升。本周，上海港船舶平均舱位利用率接近满载。多数航班订舱运价有不同程度上调，即期市场运价小幅反弹。4 月 2 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 6895 美元/TEU，较上期上升 1.5%。

日本航线：本周运输需求平稳，市场运价小幅上升。4 月 2 日，中国出口至日本航线运价指数为 926.22 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【下游观望情绪略有升温 沿海运市步入震荡行情】

本周，由于煤炭价格持续上涨等原因，下游用煤企业观望情绪有所升温，沿海散货运输需求表现趋弱，船货双方僵持，运价小幅波动。4 月 2 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 1280.66 点，较上周微涨 0.5%。

煤炭市场：市场需求方面，目前，经济向好趋势明显，国内工厂生产热情普遍较高，工业用电延续较好表现，电厂日耗煤量明显高于往年同期。此外，“两会”已过，各地基建项目加速建设，煤炭需求淡季逆势增长。不过，由于产地安全检查限制煤炭产量，煤炭价格持续攀升，下游电厂已经出现抵触情绪，市场货盘采购减少。煤炭价格方面：安全生产成为保供季结束后煤炭行业管控的主基调，环保以及安全检查对产地产能释放限制较大，加上月底煤管票不足，部分煤矿选择停产，煤炭供应不足。另外，近期进口煤价格优势并不明显，难以填补国内煤炭供给缺口。反观煤炭需求淡季向好，供需矛盾仍存，贸易商捂盘惜售，煤炭现货价格大幅上涨。运价走势方面：当前，下游电厂处境略显尴尬。一方面，耗煤量明显高于往年，库存并不充裕，采购需求尚在。但另一方面，面对煤炭价格持续攀升，抵触情绪升温，且鉴于后期调控风险，多数电厂以长协兜底，对市场货采购较为谨慎。运输需求略显疲弱，不过船东方面仍看好后市，报价坚挺，船货双方博弈加剧，沿海煤炭运价小幅震荡。



4月2日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1358.44点，较上周微涨0.4%。4月2日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收1167.95点，较上周五微跌0.2%。其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为50.1元/吨，较上周五下跌0.7元/吨。华南航线运输需求相对较好，且大量兼营船仍在外贸航线上运营，运力供给偏紧。秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为59.6元/吨，较上周五上涨1.6元/吨。

金属矿石市场：下游钢材端需求季节性回暖，且表现较为强劲，总库存降幅明显扩大，叠加利润持续回升，钢厂生产积极性提升，铁水产量止降转增。钢厂生产需求回暖，铁矿石运输需求逐渐转好。不过当前运价高位，钢厂采购成本增加，一定程度限制了铁矿石运输需求的释放。4月2日，沿海金属矿石货种运价指数报收1193.53点，较上周上涨1.3%。

粮食市场：饲料企业采用小麦及其他谷物替代玉米已经成为主流方向，多数饲料企业生产中，小麦对玉米替代比例已超过50%。除小麦之外，进口高粱、玉米、大麦也在大量挤占国产玉米的市场份额，导致玉米需求减少。下游采购热情偏低，南北玉米贸易难以有效开展，粮食运输需求疲软态势延续。运价走势方面，前期煤炭运价持续上涨，粮食运价目前仍在跟涨过程中。4月2日，沿海粮食货种运价指数报1276.57点，较上周上涨3.2%。

成品油市场：天气转暖，居民外出踏青，支撑汽油终端需求。工矿、基建等户外作业开工率不断提升，尤其两会过后，大面积开工现象也较好地带动了柴油需求。不过国内成品油批发市场、加油站前期备货较多，而终端需求仍处于恢复过程中，社会库存尚需时间进行消化。库存压力仍然较大，部分主营炼厂及地方炼厂陆续开启检修。此外，成品油价格下调，贸易商操作趋于谨慎。运输需求表现较为疲软，沿海成品油运价下跌。4月2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1066.37点，较上周下跌1.6%。

(3) 远东干散货运输市场

【各船型运价涨跌互现 综合指数小幅回调】

本周国际干散货运输市场各船型有涨有跌，海岬型船市场活跃度上升，运价上涨；巴拿马型船和超灵便型船活跃度下降，租金回归理性，远东干散货指数小幅回调。4月1日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为1667.13点，运价指数为1310.89点，租金指数为2201.50点，较上周四分别下跌3.7%、0.1%和6.9%。



海岬型船市场：海岬型船两洋市场先抑后扬。太平洋市场，上半周澳大利亚铁矿石货盘一般，澳大利亚至青岛航线运价温和下跌至 8.9 美元/吨左右；临近周末，复活节假日前出货增加，市场活跃度明显上升，且国内长江口因大雾天气导致船舶周转放缓，澳大利亚至青岛航线运价再次上扬至 9.5 美元/吨左右。4 月 1 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 22288 美元，较上周四上涨 11.1%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 9.579 美元/吨，较上周四上涨 8.7%。远程矿航线，上半周仅巴西淡水河谷在市场询船，缺乏 op 参与，市场活跃度欠佳，租家压价，巴西图巴朗至青岛航线运价从周初 21 美元/吨下跌至 20.5 美元/吨左右，周末再次上行至 21.5 美元/吨左右。4 月 1 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 21.428 美元/吨，较上周四上涨 4.7%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场和粮食航线运价延续上周末下跌走势。尽管上半周北太平洋市场货盘尚可，但由于印尼煤炭货盘不多，且南美市场气氛转弱，巴拿马型船太平洋市场租金稳中小跌。下半周北太平洋市场货盘也减少，FFA 远期合约价格下滑，市场可用运力略有增多，太平洋市场租金跌势有所扩大。4 月 1 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 24157 美元，较上周四下跌 12.6%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 22893 美元，较上周四下跌 13.1%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 11.528 美元/吨，较上周四下跌 5.9%。粮食航线，本周 FFA 远期合约价格和国际油价下跌，即期市场货盘不多，且前期市场上涨有些超出市场基本面的支撑，船东租家报价均有下降，粮食航线运价理性回归。4 月 1 日，巴西桑托斯至中国北方港口 6 万吨货量的粮食航线运价为 54.000 美元/吨，较上周四下跌 2.8%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场高位回落。本周东南亚市场即期货盘不多，市场活跃度下降，即期运力压力增大，东南亚市场租金高位回落。4 月 1 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 20600 美元，较上周四下跌 12.6%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 23873 美元，较上周四下跌 10.9%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 19313 美元，较上周四下跌 10.6%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 14.521 美元/吨，较上周四下跌 4.8%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 19.656 美元/吨，较上周四下跌 4.1%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价先涨后跌 成品油运价小幅回调】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 3 月 26 日当周美国除却战略储备的商业原油库存下滑但降幅不及预期、汽油库存意外减少、精炼油库存大增。上周美国国内原油产量增加，创 2020 年 12 月 4 日当周以来最高，原油出口增加，原油产品四周平均供应量较去年同期减少。欧佩克+将 2021 年全球石油需求增长下调，尽管不少产油国家已经开始进行原油去库存操作，但当前库存水平仍高于 2015-19 年期间的平均水平。周四欧佩克+会议最终决定未来三个月内



逐步增加产量，从而打破了不增产的预期，但逐渐增加的石油供应被认为不足以满足不断增长的需求，本周原油价格波动上行，布伦特原油期货价格周四报 64.86 美元/桶，较 3 月 25 日上涨 3.49%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价逐步回调，苏伊士型油轮运价止涨转跌，阿芙拉型油轮运价一落千丈。中国进口 VLCC 运输市场运价先涨后跌。4 月 1 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 586.90 点，较 3 月 25 日上涨 2.73%。随着苏伊士运河 Ever Given 搁浅集装箱成功恢复至正常航道，被积压的船只也开始恢复通航，市场不确定因素会减少，逐步回归基本面。以目前的出货量来看，市场走向仍倾向租家，船东将很难延长市场之前的上涨情绪。

超大型油轮（VLCC）：中东航线日均 TCE（等价期租租金）在保本线上方小幅波动，西非航线日均 TCE（等价期租租金）一度突破 1.2 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 WS33.57，较 3 月 25 日上涨 0.8%，CT1 的 5 日平均为 WS34.09，较 3 月 25 日上涨 10.0%，TCE 平均 0.2 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS39.87，上涨 5.0%，平均为 WS40.15，TCE 平均 1.1 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平止涨转跌。西非至欧洲市场运价下跌至 WS63（TCE 约 0.8 万美元/天）。一艘 14 万吨级船，安哥拉至地中海，4 月 15 至 16 日货盘，成交运价约为 WS62.5。黑海到地中海航线运价下跌至 WS78（TCE 约 1.0 万美元/天）。中国进口主要来自非洲，一艘 13 万吨级船，利比亚至中国宁波，4 月 4 至 5 日货盘，成交包干运费约为 315 万美元。一艘 13 万吨级船，利比亚至中国宁波，4 月 11 至 12 日货盘，成交包干运费约为 285 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线稳中有降，地中海及欧美航线全线下滑，综合水平一落千丈。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS83（TCE 约 0.1 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS117（TCE 约 1.7 万美元/天）。北海短程运价小幅下跌至 WS108（TCE 约 1.1 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS90（TCE 约 1.5 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价保持在 WS103（TCE 约 0.8 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS96（TCE 约 0.8 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线小幅波动，欧美航线涨跌互现，综合水平小幅回调。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS139（TCE 约 0.7 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS138（TCE 约 1.5 万美元/天），7.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS134（TCE 约 2.0 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS83 水平（TCE 依旧在保本线之下）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS143（TCE 约 0.9 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 1.0 万美元/天。



(5) 中国船舶交易市场

【综合船指稳定微涨 国际散货成交上扬】

3月31日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为1039.51点，环比上涨0.47%。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为719.44点、510.55点、1386.24点、1136.39点，环比分别涨跌-0.35%、+2.74%、+0.23%、+0.30%。

本周国际干散货运输市场，波罗的海干散货运价指数周一下跌，跌至3月中旬以来的最低水平，各船型运价指数均出现下滑。此外，阻塞埃及苏伊士运河近一周的巨型集装箱货轮“长赐”号已脱离海岸，运河有望很快重新开放，大量拥堵的船只得以通航。本周BDI指数大幅下跌，周二收于2103点，环比下跌7.40%。国际二手散货船成交价格全面上涨。本期，5年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1417万美元、环比上涨0.61%；57000DWT—1643万美元、环比上涨4.15%；75000DWT—2152万美元、环比上涨2.47%；170000DWT—2703万美元、环比上涨4.08%。本期，国际二手散货船市场成交量持续大幅上扬，共计成交74艘（环比增加45艘），总运力478.83万DWT，成交金额99790万美元，平均船龄10.60年。

欧佩克会议前期油价呈现出弱势的走势，盘中价格几乎没有任何的反弹形式，美元成为打击美元计价的大宗商品价格表现的直接原因。但油价的谨慎显示，市场更迫切的需要从宏观和基本面来获得更多指引，从目前已知的信息上来看，5月份欧佩克仍将会维持当前的减产规模，并不会进行大幅度增产，OPEC也认为有必要下调2021年的需求增速预期，整体的需求增速因为疫情的再次发酵而令人担忧。布伦特原油价格周二收于64.17美元/桶，环比上涨5.98%。国际二手油轮成交价格跌多涨少。本期，5年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2178万美元、环比上涨0.24%；74000DWT—2405万美元、环比下跌0.24%；105000DWT—2941万美元、环比下跌0.15%；158000DWT—3812万美元、环比上涨0.03%；300000DWT—6849万美元、环比下跌1.40%。本期，二手油轮市场成交量34艘（环比增加30艘），总运力458.85万DWT，成交金额86067万美元，平均船龄12.15年。

本周，沿海散货运输市场，3月份以来，煤炭需求并未因气温上升出现季节性回落。由于国内经济稳步向好，工业用电增长明显，对煤炭需求形成较强支撑。大量进口玉米及其替代品流入饲料领域，削弱了市场对饲料玉米的整体需求。本期，5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—200.46万人民币、环比下跌0.62%；5000DWT—1157.04万人民币、环比上涨1.55%。本期，沿海散货船市场成交量回落，共计成交4艘（环比减少6艘），总运力3.023万DWT，成交金额3052万元人民币，平均船龄9.22年。



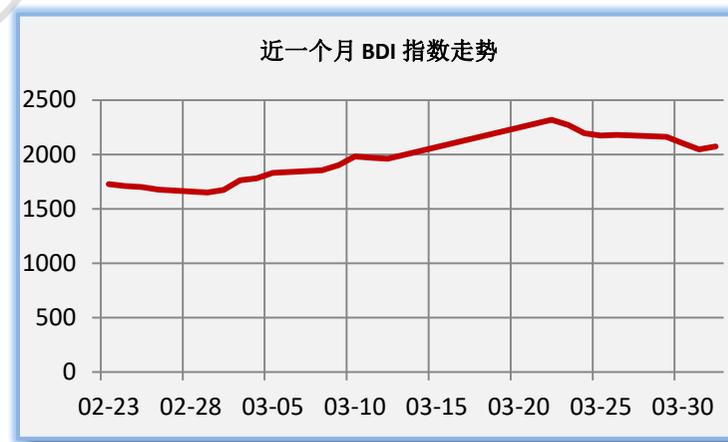
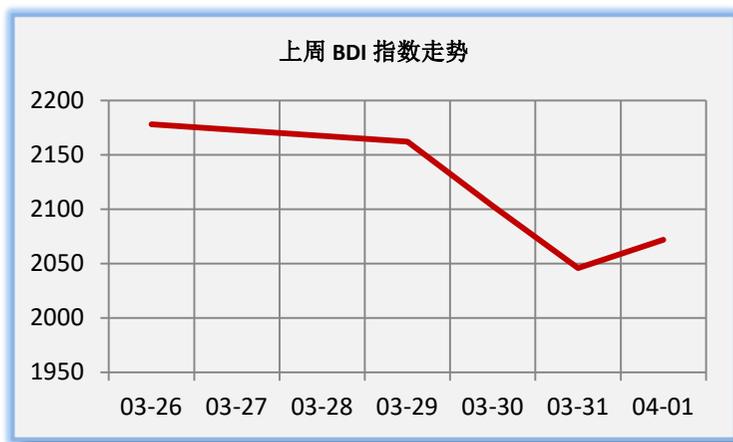
近期，二手内河散货船价格有涨有跌。本期，5年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—59.29万人民币，环比下跌0.46%；1000DWT—139.89万人民币，环比上涨3.51%；2000DWT—243.75万人民币，环比下跌2.26%；3000DWT—339.89万人民币，环比上涨0.19%。本期，内河散货船市场成交量止跌回升，共计成交104艘（环比增加16艘），总运力22.76万DWT，成交金额25158.40万元人民币，平均船龄9.16年。

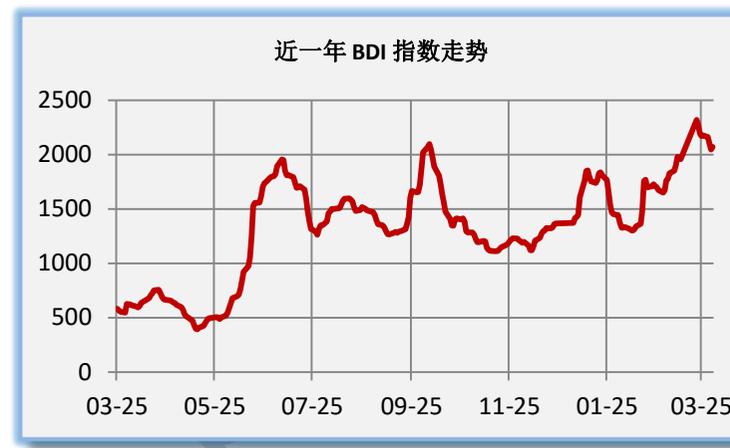
来源：上海航运交易所

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	3月29日		3月30日		3月31日		4月1日	
BDI	2,162	-16	2,103	-59	2,046	-57	2,072	+26
BCI	2,289	-4	2,217	-72	2,210	-7	2,394	+184
BPI	2,812	-15	2,723	-89	2,576	-147	2,484	-92
BSI	1,951	-32	1,916	-35	1,871	-45	1,840	-31
BHSI	1,245	-27	1,201	-44	1,167	-34	1,137	-30





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	26/03/21	19/03/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	25,500	25,500	0	0.0%
	一年	21,500	22,500	-1000	-4.4%
	三年	18,250	18,250	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	21,000	20,250	750	3.7%
	一年	17,750	18,500	-750	-4.1%
	三年	12,750	12,750	0	0.0%
Smax (55K)	半年	23,000	24,750	-1750	-7.1%
	一年	16,500	18,000	-1500	-8.3%
	三年	12,250	12,250	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	16,500	19,250	-2750	-14.3%
	一年	15,000	16,000	-1000	-6.3%
	三年	9,750	9,750	0	0.0%

截止日期: 2021-03-30



3. [航运&船舶市场动态](#)

【克拉克森研究：苏伊士运河影响全面分析】

苏伊士运河堵塞事件回顾

2021年3月23日超大型集装箱船“长赐”号（Ever Given）在途径苏伊士运河时因突发天气状况意外搁浅，造成苏伊士运河双向封闭，严重拥堵。经过挖掘机和拖轮持续几天的努力，“长赐”号于2021年3月29日成功脱浅。

克拉克森研究预计运河恢复通行后，船舶通行量可恢复至每天80-100艘，当前拥堵情况在4-5天将得到解除。3月30日Sea/Net数据显示已有100余条船舶通过运河。

苏伊士运河：全球海运咽喉航道

根据克拉克森研究数据统计，2020年约有2万艘船舶通过苏伊士运河，总吨位累计达到12亿总吨，平均每天通过56艘船。按通过船舶的总吨计算，2020年集装箱船的占比达到51%，散货船和油轮占比分别为17%和16%。

克拉克森研究预计全球海运贸易的9%（2019年约10亿吨）通过苏伊士运河运输，其中超过20%为集装箱贸易，8%为石油贸易，9%为液化天然气贸易。

影响分析：船舶压港

截止至2021年3月29日，共有384艘船计2160万总吨的船舶在此等待；按总吨计，占全球船队1.5%（在运河正常通行条件下，船队占比应小于0.5%）。

船型分析：克拉克森船舶定位系统Sea/Net分析显示截至3月29日，运河周围压港船舶为384艘2160万总吨的船（占总船队量的1.5%），其中88艘集装箱船（占吨位的4.2%），101艘散货船（0.8%），49艘油轮（0.9%），11辆LNG船（1.9%），11辆LPG船（1.2%）和18辆汽车（2.9%）。“等待”



船只的总价值估计为 120 亿美元，涉及等待船员总数超过 8,000 人。

花名册分析：所有压港船舶中，希腊为最大的船东国（占总数 20%），日本船东和丹麦船东分别占 12%和 10%；船级社排名为 DNV（27%），ABS（22%）和 NKK（14%）；作为受影响最大的集运板块，马士基、地中海和中远海运为受影响最大的三家班轮公司，其船队占比分别为 26%，24%和 12%。

影响分析：更改航道-时间和燃料成本的增加

许多船只不得已改航绕道开普敦；单程额外增加约 3,000-7,000 海里（取决于具体航程）海运距离。克拉克森研究粗略推算一艘航行于远东-欧洲的集装箱船以每小时 16 节航速航行，此举多增加航行时间 8 天；一艘以 12 节航速于地中海航线上的 Suezmax 型油轮额外增加超 20 天航行时间。以新加坡-鹿特丹路线的 20,000 TEU 的大型集装箱船为例，额外增加航次燃料成本 48 万美金；以 2010 年建英国-亚洲路线 LR2 为例，航次燃料成本额外增加 20 万美金。此外，还需要支付额外的船期费用（尽管可以豁免苏伊士运河的通行费）。

影响分析：运费和原油价格等

运河堵塞的最初影响包括油轮市场中一些收益的显著上涨，例如 Suezmax 型油轮和 LR2 型成品油轮。与此同时，运河拥堵也进一步推涨了集装箱船的期租租金，集装箱船租船费率指数在 3 月上升 14%；虽然集装箱船即期运费目前看来较为稳定，但也有上升潜力。另一方面，尽管此前疫情为全球石油需求复苏带来了持续性压力，原油价格承压。但是在此次运河堵塞事件的影响下原油价格出现剧烈波动，3 月 24 日的价格较 3 月 23 日上涨 6%。目前苏伊士运河已经恢复通行，后续将持续关注港口拥堵，船期延误等以及其连锁产生的商业问题。

更多影响分析和后续追踪请联系克拉克森研究获取更多。

来源：克拉克森研究

【船舶大型化应该“消停”了？】

苏伊士运河因“长赐”号集装箱船搁浅被堵多日，该船如何脱困牵动着全球目光。根据埃及苏伊士运河管理局 3 月 29 日发布的公报，该船已完全脱困，苏



伊士运河恢复通航。

尽管此次事故原因尚无定论，但是业内早已议论纷纷。此次事故可能成为自 2004 年利比亚籍 10 万吨油船“Tropic Brilliance”号搁浅导致苏伊士运河中断 3 天以来，发生的最严重事故。业内专家表示，无论调查结果如何，这次事故都会成为一个引起行业深思的重大事件。

思考一：超大商船是否遇到了瓶颈？

根据世界航运理事会的数据，每天大约有 50 艘船舶通过全长约 120 英里的苏伊士运河，平均花费的运输时间为 14 小时。据《劳氏日报》估算，苏伊士运河“堵船”后，给世界贸易造成的损失达到每小时 4 亿美元（约合人民币 26.18 亿元），这成为了“时间就是金钱”的真实案例。

从事件经过可以看到，搁浅发生后，运河管理方千方百计起浮“长赐”号，希望尽快恢复航道通航。但这是一艘载货量超 2 万 TEU 的超大型集装箱船，总长约 400 米，型宽 59 米，吃水约 16 米。与这艘“巨无霸”相比，无论是前来支援的拖船，还是岸边开挖土方的挖掘机，都显得那么“可怜弱小又无助”。

近年来，船舶大型化趋势明显，为了不断提高船舶经济性，远洋航运集装箱船甚至已达 2.4 万箱，目前全球已经有数百艘超大型集装箱船在运营。为了增加装载量，超大型集装箱船的尺度不断增大，船舱内集装箱堆叠层增至 12 层，通过应用更高的船桥绑扎，甲板层也增至 12 层。

据介绍，出于经济性考虑，商用船舶的船舶性能在设计过程中冗余量较少（如一般采取单机单桨设计），一旦发生事故，无论是机械故障还是遭遇不可抗力意外，都容易陷入失控的境地。尽管这次“长赐”号事故原因众说纷纭，有报道称怀疑该船受到突发强风袭击，导致船体偏离水路而意外撞到底部并搁浅；也有说法是该船机舱故障失电，导致船舶失控（随后船东澄清，否认了该说法）。但大尺度的船体、堆高的甲板层，毫无疑问将大大增加船舶的受风面积，加上在运河航行过程中船速较慢、操纵性降低，即使“长赐”号的事故原因确定是强风吹袭，大受风面积也难辞其咎。

这次事故虽是个例，却应引起警惕。超大型商船靠泊的同样是大型港口的大型泊位，如果这次事故发生在任何一个港口，影响同样不会小。业内专家认为，就如每次重大海难带来对《1974 年国际海上人命安全公约》的不断修正、原油泄漏事故推动双壳油船的法规落实一样，“长赐”号事件会不会推动相关规则规范增加大型商船的安全性要求？



这次事故必将再次引起业内对如何平衡商船经济性与安全性的思考：船舶尺度是不是已到瓶颈？甲板层数是不是应该加以限制？船舶性能的冗余度是不是应该增加？

正如在环保规则不断收紧的当下，船东出于对未来的考虑，为各种废气后处理装置、双燃料 ready 设计、新能源动力加大投资一样，安全性，或许也应该成为船东未来必须“买单”的一个重要考量。

思考二：超大商船是否该限制通航？

苏伊士运河与巴拿马运河，是扼住全球海运咽喉的两条重要航道。为此，甚至有专门设计的苏伊士型船舶和巴拿马型船舶，目的就是为了让在宽度和吃水等设计上尽可能地利用这两条航道，实现海运的最大经济性。

2015 年苏伊士运河改造工程完工后，其河道水面的最大宽度超过 410 米，平均水深约 20 米，最大吃水深度也达到了 23 米以上。但这只是平均数据，运河的横截面是扁平的倒梯形，这次卡住了的超大型集装箱船“长赐”号所处的河段，水面宽度 256 米，但底部只有 121 米，最大深度 24 米。也就是说只有 121 米的中心航道水深达到 24 米，航道两边水深会迅速变浅。因此，当这艘全长约 400 米的船舶姿态不正确时，船艏船艉便搁浅在水深较浅的位置，整船“横亘”在运河之上，完全挡住了其他船舶的去路，形成双向堵塞。

对这样的大型船舶实施救援拖拽非常艰难。“长赐”号装载了大量货物，吃水超过 15 米，船艏船艉部大面积搁在航道边缘水深较浅的位置，到场的拖船功率不足以将这艘“巨无霸”强行拖出；增援之后的挖掘机开挖土方的效率也十分堪忧。为了给该船减重，苏伊士运河管理局在 27 日表示，救援人员已经抽走压载舱中 9000 吨的水。甚至一度还考虑是否需要卸下部分集装箱，而这可能要花费 30 天到 45 天的时间，并且苏伊士运河管理局的现有设备也无法完成。

尽管“长赐”号已经脱困，而且苏伊士运河管理局主席拉比耶表示，这是世界上首次在没有卸货的情况下，使 1 艘巨型搁浅集装箱船脱困，没有造成机械故障，也没有造成人员伤亡以及油气泄漏。但人们还是担心苏伊士运河两岸的基础建设能否满足超大商船未来遭遇突发事件时的救助需求。这次是集装箱船，卸货可用浮吊、大型汽车吊等完成。如果运河管理方连这类设备都难以提供，那遇上散货船、油船，甚至装载其他特种货物的船舶，比如大型液化天然气（LNG）船、化学品船等，又如何保证能够安全地进行卸货？



业内专家认为，超大型船舶的运河通航管理问题可能会成为这次“长赐”号事件带来的又一个思考。超大型船舶进入运河，是否应该对其装载量进行限制？是否应该为其制定专门的安全应急预案？是否应该限制超大型特种货物运输船舶进入运河？运河管理方是否应该增添专门的救援装备，甚至在运河沿岸设置救援站点（可能会增加运河通航费用）？

两大运河通航的一百多年，随着国际海运的发展进行过船闸升级、航道改造等不同工程，在航运技术日新月异的今天，不仅在硬件设施和营运管理方面要跟上最新技术发展趋势，更应在智能船舶、智慧海事等方面着力提升，“长赐”号事件或会是一次惨痛的教训。

思考三：超大商船海员培养如何跟上？

应该看到，随着船舶大型化的发展，无论是三大主力船型，还是 LNG 船等特种运输船舶，都在不断刷新装载量纪录。但是，船越造越大，海运规模日益发展，人的培训却还没跟上。

据介绍，《1978 海员培训、发证和值班标准国际公约》（《STCW 公约》）为船员培训提供了基本的技术规范，但这些技术规范已经开始滞后于航海技术的发展，船舶大型化、特殊货物运输而采用的特殊构造及专用设备、国际公约对海洋污染日益严格的控制等，都对船员知识和技能提出了高于 STCW 公约的要求。

装载量 2 万标准箱的“长赐”号，该航程配置船员仅 25 人。这固然是船舶自动化技术不断提升的一个标志，但同时也意味着对船员素质的更高要求。尤其是在这次事件中，运河的狭窄航道、突如其来的强风、超大型的船舶，这样的“地狱级”难度中，对整个团队的要求同样是“地狱级”。

“长赐”号事件是否有人为操作失误或者不良天气下应对措施不力的因素，目前还没有明确的结论。记者了解到一位船长对这次事件的评价，他认为大型集装箱船通过运河时保持航道中线（倒梯形河道）航行是关键，他猜测：“长赐”号 AIS 航迹图显示该船入河后过第一湾时，船舶可能偏离中心航道靠右侧，引水企图压舵向左，由于船速快（最后显示船速为 13.5 节）和用舵不当，船舶过于偏向左岸浅水区，出现岸壁效应（岸推、岸吸），造成船舶从左岸弹出，在风力和船舶本身惯性作用下失控，导致搁浅。

如果这个猜测成立，那么哪怕不是主观失误，船员的素质问题也会成为事故的原因之一。三大主力船型尚且如此，特种货物运输船舶的航行操作如何？货物



管理如何？安全管理如何？故障排除如何？都令人细思极恐。

因此，业内专家认为，针对超大型商船的通航、靠泊操作规范，日常运营管理、船员素质等问题，应以这次事件为鉴，推动持续性的改进完善。

在国际航运逐渐复苏的关键阶段，“长赐”号事件毫无疑问是对全球海运的一个痛击。前事不忘，后事之师。在超大型商船纵横四海、推动国际航运不断攀上新台阶的今天，围绕超大型船舶的安全、管理、人才培养，也应不断深入完善、改进，取得经济性与安全性双方面的新的平衡。

来源：中国船舶报

【国际 LNG 运输市场的一周“双王炸”】

这一周国际 LNG 运输市场最吸引世界眼球的莫过于卡塔尔石油公司 (QP, Qatar Petroleum) 连续发布的两则重磅新闻，一则新闻是卡塔尔石油公司向一大批船东发布了 LNGC 长期租约招标邀请 (Invitation to Tender, ITT)，以获得匹配其今年 2 月初发布的两期液化天然气产能扩张计划 (NorthField South 和 North Field East) 所需的运力 (以下称为运力扩张计划)，市场预计卡塔尔的这次产能扩张将为运输市场和新造船市场带来多达 100 艘液化天然气运输船的新订单。另一则新闻是卡塔尔石油公司联合 LNT Marine、美国船级社 (ABS) 以及中船集团 (CSSC) 旗下的上海外高桥造船公司 (SWS) 和上海船舶研究院 (604 院) 签署多方合作框架协议 (HOA)，联手开发全新的中型和大型液化天然气运输船的设计。参与方将开启“联合开发项目 (JIP)”，利用全新的 LNT A-BOX® 液货围护系统，开发覆盖全系列的液化天然气运输船设计方案。

不难发现两则新闻其实具有高度的关联性，本文将探讨其背后的项目逻辑。

一、卡塔尔液化天然气产能扩张计划

卡塔尔天然气资源丰富，已探明的天然气储量占世界总储量的 12%，排名世界第三，仅次于俄罗斯和伊朗。相对于与其相邻的其他海湾国家，卡塔尔更专注于天然气的开发和生产，卡塔尔石油公司旗下的卡塔尔天然气公司是世界最大的液化天然气生产商和销售商。

为积极响应全球气候变化环境保护协定《巴黎协定》，满足全球第三次能源结构战略转型的需求，卡塔尔能源和工业部长穆罕默德·萨利赫·萨达于 2018 年



10 月在日本名古屋举行的液化天然气生产商和消费者大会上表示，该国将扩大液化天然气产能 43%，至每年 1.1 亿吨。卡塔尔经过历时 4 年多的精心筹划和产业资源整合，制定了完整的产能扩张计划并于今年年初进入具体实施阶段。我们以时间线为轴来呈现这次可以载入世界能源发展史和航运史册的最恢弘庞大、最具长远深刻影响力的能源扩张计划。

二、LNT A-BOX®液货围护系统对运力扩张计划的意义

为什么卡塔尔石油公司对 LNT A-BOX®产生兴趣？LNT A-BOX®对运力扩张计划有何意义？显然，这两个问题的答案是卡塔尔石油公司与各方签订 HOA 和 JIP 的关键所在。

据悉，在运力扩张计划的前期调研中，卡塔尔发现选用 MOSS 舱型的 LNGC 造价成本显著高于法国 GTT 的薄膜型（NO.96 和 MARK III 两种舱型），而且近年来日本 MOSS 舱型的液货维护系统的产业链严重萎缩，产业工人的数量也急剧下降，曾经风光一时的日本大型液化天然气运输船建造产能已不具备承接大批量新船订单的条件，无法满足卡塔尔的运力扩张计划。于是他们把希望寄托于卡塔尔第一次运力扩张时的合作伙伴，韩国现代重工业、三星重工和大宇造船与海洋。此时的韩国三大船企业历经多年的快速发展，已今时不同往日，凭借与法国 GTT 的长期深度合作，一度垄断了大型液化天然气运输船的建造市场和薄膜舱型液货维护系统的配套产业链，并一再尝试挑战卡塔尔的项目主导权。在此背景下，中船集团旗下的沪东中华造船集团抓住机遇，凭借出色的建造质量和更有竞争力的造价迅速获得卡塔尔石油公司的认可，并率先完成与卡塔尔石油公司的项目谈判，于 2020 年 4 月份成功云签了建造意向书（Letter of Intent, LOI），足足领先韩国三大船企一个月。

但是，在成功破解韩国的造船垄断后，摆在卡塔尔石油公司面前的新问题是法国 GTT 的技术垄断。据了解，包括沪东中华造船集团在内的四大船企全部选用基于法国 GTT 薄膜舱型液货维护系统的船型方案，为数不多的备选船厂和高昂的造价是卡塔尔石油公司和他的船东伙伴面临的新挑战。挪威 LNT 公司凭借新颖的设计、优异的性能指标和相对较低的建造准入门槛得到了卡塔尔石油公司和中国船厂的强烈关注。全球首艘使用 LNT A - box®货物围护系统的 45,000 立方米 LNG 船“Saga Dawn”号在经过一年多时间、共 14 个航次的实际运营数据表明，该液货围护系统在货舱冷却、装卸货效率、蒸发率、货舱保冷以及货舱承压等一系列指标均表现出色，而且 A 型舱没有货物装载的比例限制，为货主按需采购量带来了更大的使用灵活性。LNT A - box®的货舱采用的 304L 不锈钢板的结构设计也极大的节省了造价成本和降低了材料焊接难度，而且货舱与船体结构具备各自独立建造和组装的施工方案也大大缩短了造船周期，得到了众多船厂的充分肯定和青睐。



或许在不久的将来，基于 LNT A - box®液货围护系统的船型方案会在卡塔尔的运力扩张计划中占据一席之地，LNT Marine 也为卡塔尔石油公司顺利完成运力扩张助一臂之力。

来源：上海泾湾新能源科技中心

【交付船舶 32 艘！国银租赁 2020 年实现稳健增长】

3 月 3 0 日，国银金融租赁股份有限公司（以下简称“国银租赁”）公布了 2 0 2 0 年全年业绩。

2 0 2 0 年，国银租赁的年度经营业绩逆势再上台阶，公司总资产首次突破 3 0 0 0 亿元人民币，达 3 0 3 3 亿元人民币，同比增长 1 6 . 0 8 %；营业收入为 1 9 3 . 2 9 亿元人民币，同比增长 5 . 3 7 %；净利润 3 2 . 6 8 亿元人民币，同比增长 1 1 . 2 4 %；平均权益回报率为 1 2 . 5 0 %，较去年上升 0 . 7 2 个百分点；新增业务投放 1 0 4 4 亿元人民币，同比增长 1 1 . 9 6 %；不良资产率 0 . 8 0 %，较去年下降 0 . 0 9 个百分点。国银租赁顶住新冠疫情的严重冲击，在扎实做好疫情防控的前提下，狠抓经营管理，年度经营业绩逆势再上台阶，实现高质量发展。

服务疫情防控 践行责任担当

2 0 2 0 年，国银租赁主动加强与合作客户的对接，快速制定疫情防控期间的支持政策，精心设计、主动实施普惠型客户租金延期支付优惠方案，降低客户资金流动性风险；快速受理约 4 0 0 0 个中小微客户的展期申请并完成租金调整工作；以多种租赁方式支持中小微客户的新增租赁需求，持续保障小微金融的资金供给；累计为 5 0 余个受疫情影响较大的重点项目提供专项金融解决方案，缓解企业资金压力。

疫情期间，航空运输业受损严重，国银租赁主动与现有和新增航空公司客户及行业相关方合作，积极助力航空业复苏。与此同时，国银租赁加大与国内船企合作，支持船企复工复产，以租赁方式灵活地为造船企业解决融资困境，不仅在短期内为船厂提供了更充足的资金，更是通过在国内船厂下单建造节能环保型船舶，支持了我国船舶工业的转型升级发展。公司顺利完成了 3 1 艘期租船舶合计 6 2 0 名船员的换班，未发生一起因新冠疫情造成的感染事件或安全事故。

以客户为中心 构建新发展格局



据悉，国银租赁主动服务构建新发展格局，积极支持实体经济，着力打造“以客户为中心”的业务发展模式，围绕长江经济带等国家重大战略区域，聚焦新能源、环保等国家重点发展的战略性新兴产业，积极响应共建“一带一路”倡议，在金融租赁行业中率先实现全年投放超千亿元。

航空业务方面，国银租赁系统推进5年规划编制，稳步开展业务投放以及到期飞机续转租等业务，2020年与20家客户就77架飞机签署了新租赁合同，并成功出售18架飞机，机队结构进一步优化。截至2020年末，公司共有238架自有及托管飞机，覆盖37个国家及地区的74家承租人。同时，境外航空子公司继续强化自身平台业务能力和财务状况，维持标普A、惠誉A+及穆迪A1的高水准信用复评。

基础设施租赁业务聚焦重点领域、薄弱环节，支持长江经济带、粤港澳大湾区、京津冀等重点区域，服务区域协调发展，全年在中西部地区投放超500亿元人民币，占人民币投放的61.0%。此外，国银租赁加强了新能源项目开发，针对不同客户分层分类推进业务开发，全年投放光伏电站、风电站24个，支持电站建设1.8GW。

船舶业务板块及时有效应对疫情，在航运市场受疫情影响显著低迷的情况下，一是加强了制度建设，启动了船舶租赁业务系统的建设，强化了对航运市场发展态势的跟踪研究，提高了船舶业务板块的管理水平和专业化能力。二是推进事业部授权体系，研究了经营租赁业务预授信机制，夯实了船舶租赁业务长远发展基础。2020年，国银租赁交付船舶共32艘，主流船型占比进一步提升。全年接收19艘新造船舶，价值6.2亿美元；签署8艘新造船合同，项目金额4亿美元。

普惠金融业务方面，国银租赁坚守职能定位，主动贴近市场，加强存量资产管理，优化增量资源配置，完善各项管理流程，有效推动普惠金融业务持续健康发展。同时大力推动普惠金融业务数字化转型，进一步强化业务全流程的精细化管理，为实现普惠金融业务数字化管理奠定坚实基础。普惠金融板块全年投放179亿元人民币，同比增长14%，在租设备超过4.1万台，服务中小微企业接近1.3万户。

强化融资节奏 完善风控体系

据介绍，国银租赁主动跟踪趋势变化，强化融资节奏和期限调度，人民币和美元综合成本同比大幅下降，继续保持行业领先。2020年9月，国银租赁成功发行7亿美元二级资本债。



国银租赁在内部管理方面狠抓稳健经营，加强资源统筹调度，推进全面预算管理、经营计划、绩效考核联动，保障经营和预算目标顺利达成；持续完善全面风险管理体系，强化重点行业风险排查和管控，加大风险及不良项目化解力度，全年化解处置不良资产约人民币14.68亿元，拨备覆盖率提升至625.95%。

“十三五”圆满收官 “十四五”砥砺前行

“十三五”以来，国银租赁坚持服务国家战略，支持实体经济发展，通过不断夯实资本根基、立足租赁业务本源，实现资产规模稳健增长、业务投放屡创新高、营业收入稳步提升、盈利能力持续增强的跨越式发展。资产规模较2015年改制上市前增长约95%，营业收入和净利润年均复合增长率分别达11.97%和25.44%；平均资产总额回报率为1.16%，平均权益回报率为12.50%，分别较2015年改制上市前提升0.45个百分点及5.24个百分点，不良资产率自上市以来一直控制在1%以下，圆满达成“十三五”规划目标。

站在“十四五”新发展阶段，面对较多影响公司发展的不确定因素，国银租赁方面表示，将始终秉承开行使命、立足租赁本源、服务实体经济，结合在航空、基础设施、船舶、普惠金融等专业板块的优势，不断提升专业化发展能力；强化风险与合规管理体系，保障发展行稳致远；加快数字化发展，打造未来高质量发展新引擎，努力实现“十四五”开好局起好步。

关于国银金融租赁股份有限公司

国银金融租赁股份有限公司（股份代号：1606.HK；简称“国银租赁”）是中国银保监会监管的全国性非银行金融机构，是境内第一家上市的金融租赁公司，是国家开发银行唯一的租赁业务平台及上市平台。公司租赁资产及业务合作伙伴遍及全球40余个国家和地区。公司享有较高国际信用评级，穆迪A1、标普A及惠誉A+。国银租赁成立于1984年，是中国租赁行业的开创者和领导者，及中国首批成立的租赁公司。国银租赁秉承引领中国租赁、服务实体经济的使命，致力于为航空、基础设施、船舶、普惠金融、新能源和高端装备制造等领域的优质客户提供综合性的租赁服务。

来源：国际船舶网



【士基：越来越多疫苗将通过冷箱海运进入市场】

随着更多新冠疫苗获批上市及疫苗产量逐步提高，全球范围内的疫苗运输被提上议事日程。

近日，马士基全球医药产品负责人 Hristo Petkov 在接受采访时表示：“在 2021 年第一季度，由于疫苗生产工厂主要位于欧洲、美国和印度，并接近早期疫苗使用人群，因此大多数疫苗都通过空运和陆运完成运输。但是从 2021 年第二季度开始，伴随更多疫苗获准进入市场，越来越多疫苗将通过冷箱海运进入非洲、亚洲和南美市场。这一过程可能需要三至四年时间。”

他强调：“此前，辉瑞/BioNTech 的疫苗需要在 -80°C 运送，Moderna 的疫苗需要在 -20°C 运送。但我们预计 2021 年获准进入市场的其他疫苗会更为稳定，并且运输温度只需控制在 2°C 至 8°C 之间。考虑到疫苗的分配计划，我们预计将看到两个高峰。”

Hristo Petkov 表示，第一个高峰是将现有疫苗迅速推向市场，该部署通过陆运和空运进行，目前这一进程正在加快。第二个高峰将在 2021 年第三至第四季度能够实现海运疫苗时到来。届时疫苗更稳定，同时生产能力得以提升。在未来 2 至 3 年中，运送 150 亿剂疫苗需要约 60,000 个温控箱，装入约 5,000-7,000 个冷箱中进行运输。我们预估实际需求将在 2000 至 2500 个冷箱之间，主要运送至非洲和拉丁美洲。此外，运输用于预防、控制（IPC）和个人防护设备（PPE）的物品需求将保持高位，因为在疫苗接种、诊断和治疗过程中所需的医疗相关产品种类多、数量大，这些产品使运输需求能够增加至 15 万个四十英尺集装箱（FFE），这其中大部分是干箱运输，但也包括需要进行温度控制的冷箱。基于空运的运力及价格，以上这些运输需求需要通过海运实现。

海运的冷箱可以保持 -35°C 至 $+25^{\circ}\text{C}$ 的温度，在 $2-8^{\circ}\text{C}$ 的温度下通过海运来运输医药产品在业界一直有着良好的记录。利用海运冷箱运输可以实现在目的地建立足够的温度控制存储的目的。当疫苗温控能够稳定在 -20°C ，甚至在 2°C 至 8°C 之间时，海运将是更合适的选择。

此前，马士基宣布与美国药品制造商 Covaxx 公司合作，为该企业生产的新冠疫苗全球运输提供物流支持。该合作协议涉及端到端的供应链管理、包装和运输、陆运、空运、海运、仓储配送等服务，以支持 Covaxx 对制药级温控的供应链要求。

来源：国际船舶网



4. 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	410~412	505~507	550~555		Softer.
Tokyo Bay	419~421	513~518	725~730	Plus oil fence charge if any.	Softer.
Shanghai	394~397	490~492	560~565	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Softer.
Hong Kong	390~395	478~483	502~507	MGO Sul max 0.05%	Softer.
Kaohsiung	440.00	511.00	565.00	+ oil fence charge usd 75	IFO firmer.
Fujairah	S. E.	500~505	630~635		Avails tight.
Rotterdam	365~368	465~470	495~500		Softer.
Malta	S. E.	480~485	530~535		Steady.
Istanbul	S. E.	495~500	545~550	Ex Wharf Price	Steady.
Buenos Aires	N/A	520~525	685~690		Steady.

截止日期: 2021-04-01

◆ 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	26/03/21	19/03/21	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	5,250	5,200	50	1.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,950	2,950	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,700	2,630	70	2.7%	
灵便型 Handysize	38,000	2,500	2,450	50	2.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	26/03/21	19/03/21	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	9,050	9,000	50	0.6%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	6,050	6,000	50	0.8%	



阿芙拉型 Aframax	115,000	4,950	4,900	50	1.0%
MR	52,000	3,500	3,450	50	1.4%

截止日期: 2021-03-30

(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	50,000	STX Offshore, S. Korea	2022	Island Navigation - HK based	3,400	
2	Bulker	85,000	CSSC Huangpu, China	2023	Seacon - Chinese	Undisclosed	options declared, TIER III
20	Container	15,000 teu	Samsung, S. Korea	2023-2025	Evergreen - Taiwanese	12,400	conventional fuelled, scrubber fitted
2+2	Container	15,000 teu	Hyundai Hi, S. Korea	undisclosed	JP Morgan - US based	Undisclosed	LOI stage, conventional fuelled
5	Container	13,200 teu	Hyundai Hi, S. Korea	2023	Wan Hai Lines - Taiwanese	11,000	conventional fuelled, scrubber fitted
2	Container	1,900 teu	CSSC Huangpu, China	2023	ASL - Hong Kong based	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
MP THE KRAFT	BC	209,199		2020	China	5,450	Citic - Chinese	*SS Jan-25
MP THE VRABEL	BC	208,214		2020	China	5,450	Citic - Chinese	*SS Aug-25
MP THE HARRISON	BC	208,000		2021	China	5,450	Citic - Chinese	*
MP THE VINATIERY	BC	208,000		2021	China	5,450	Citic - Chinese	
JL0251 (B)	BC	63,500		2021	China			
JL0252 (B)	BC	63,500		2021	China	5,400	Undisclosed	en bloc
SF130130	BC	63,345		2021	China	2,520	Undisclosed	
ULTRA SASKATCHEWAN	BC	61,484		2010	Japan	undisclosed	Greek	



HULL 098	BC	61,000	2021	China	2,750	Undisclosed	
EVER PRECIOUS	BC	56,140	2012	Japan	1,580	Undisclosed	
VOGE EMMA	BC	36,839	2011	S. Korea	1,450	Undisclosed	BWTS fitted
GLORIOUS SAWARA	BC	28,339	2009	Japan	890	Undisclosed	
FJ EMERALD	BC	28,193	2010	Japan	940	Vietnamese	

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
CSAV TRAIQUEN	CV	116,394	8,704	2013	S. Korea			
CSAV TOCONAO	CV	116,079	8,704	2013	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	en bloc*
CSAV TYNDALL	CV	116,058	8,704	2014	S. Korea			
MEDITERRANEAN BRIDGE	CV	102,518	8,586	2011	S. Korea	5,500	Seaspan - Canadian	scrubber fitted
GULF BRIDGE	CV	102,455	8,586	2011	Romania	5,000	JP Morgan - USA	TC Attached until Jan 2021
HANSA FALKENBURG	CV	23,415	1,740	2008	China	1,175	TS Lines - Taiwanese	
A ROKU	CV	21,935	1,708	2008	Japan	1,390	RCL - Thailand	
CSCL OSAKA	CV	12,562	908	2008	China	undisclosed	Undisclosed	
CSCL YOKOHAMA	CV	12,550	908	2009	China	undisclosed	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
ARGIRONISSOS	TAK	109,900		2018	China	4,100	Zodiac - UK	en bloc each
SALAMINA	TAK	109,898		2018	China	4,100	Zodiac - UK	
NAVIG8 TOURMALINE	TAK	49,513		2016	S. Korea	3,070	Navig8 - Danish	declaration of purchase option
GP B3	TAK	6,191		2000	China	260	Undisclosed	at auction
LOTUS GAS	TAK/LPG	53,067		2008	Japan	4,800	Foresight Shipping - Indian	
QUEEN ISABELLA	TAK/LPG	12,217		1996	Italy	undisclosed	U. A. E	

◆ 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
SUPER STAR 1	TAK	45,999	9,812	1995	S. Korea	510.00	



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
SC OCEAN LI	TAK	105,501	16,853	1999	S. Korea	485.00	as is Batam
FPSO LAYANG	TAK	68,139	14,315	1981	Japan	350.00	as is Dubai, auction sale

◆ALCO 防损通函

【“货物的表面状况”——基于谁的判断？】

最新的 Noble Chartering Inc v Priminds Shipping (HK) Co Ltd (“The Tai Prize”) – Court of Appeal ([2021] EWCA Civ 87) 一案于 2021 年 1 月 28 日做出判决，该案中，Noble Chartering 作为 Tai Prize 轮的二船东将该船转租给 Priminds Shipping (租家)，从巴西游载散装大豆运往中国(转租租约)，这是一份航次租船合同。大船东是这两方以外单独的一方，并且与二船东签订有单独的租船合同。

【时间损失——苏伊士运河因集装箱船搁浅而被封锁】

MV Ever Given 轮疑似遭突然的强风吹袭，导致船体偏离并意外撞到运河底部并搁浅。经过八艘拖船的努力以及挖土机楔入运河边清除沙子的方式，该轮已经成功浮起。

全球每天约有 3 成集装箱船通过这条运河，运送包括燃料到消费品的所有物品。执行亚洲和欧洲之间的航线，非洲好望角这条主要替代路线要多花一周的时间才能完成航行。

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
2021-04-02	656.490	773.080	5.935	84.435	908.210	63.126	1160.940	500.180	523.280
2021-04-01	655.840	769.050	5.920	84.368	903.920	63.192	1153.770	497.960	522.010
2021-03-31	657.130	770.280	5.955	84.518	903.130	63.155	1154.840	499.870	520.520
2021-03-30	656.410	772.460	5.976	84.437	903.800	63.076	1152.620	501.340	521.410
2021-03-29	654.160	771.040	5.960	84.198	902.000	63.371	1157.160	499.510	519.880

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	0.07475	1 周	0.08488	2 周	--	1 个月	0.11038
2 个月	0.13525	3 个月	0.19975	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.20125	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.2805		

2021-04-01