



全一海运市场周报

2019.07 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2019.07.15 - 07.19\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场基本平稳 多数航线运价下跌】

本周中国出口集装箱运输市场行情基本平稳，多数航线运价走低，拖累综合指数小幅下跌。7月19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790.77点，较上期下跌3.3%。

欧洲航线：据欧洲经济研究所（ZEW）发布的数据显示，欧元区7月份ZEW经济景气指数为-18.7，环比下降6.1个点，显示欧元区经济前景并不乐观，对欧洲航线运输需求的增长态势产生不利影响。运输需求较为疲软，部分航商减少运力投放，但供需基本面仍面临一定压力，上海港船舶平均舱位利用率徘徊在90%~95%之间。为保持市场份额，航商采取降价揽货的策略，市场运价走低。7月19日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为672美元/TEU，较上期下跌0.6%。地中海航线，市场情况与欧洲航线基本同步，上海港船舶平均舱位利用率维持在90%左右的水平，市场运价下跌。7月19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695美元/TEU，较上期下跌0.3%。

北美航线：据美国劳工部周五公布的数据显示，美国6月非农就业人数增加22.4万，为五个月以来最高，显示出美国经济增长步伐稳固，有利于居民消费需求 and 运输需求的增长，加之北美航线开始进入运输旺季，货量持续增长，供求关系略显紧张。上海港船舶平均舱位利用率在95%以上，部分航班满载出运。由于运价水平处于高位，美西、美东航线市场运价出现分化，美西航线有所回落，美东航线基本持平。7月19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1539美元/FEU、2891美元/FEU，较上期分别下跌7.2%、微涨0.9%。

波斯湾航线：目的港地区地缘风险持续升温，对市场产生较大不确定性。货量增长乏力，部分航商通过执行运力控制措施控制总体运力规模，但供求关系未能有效改善，上海港船舶平均装载率徘徊在90%左右的水平，市场运价继续下跌。7月19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738美元/TEU，较上期下跌4.5%。

澳新航线：近期运输需求回暖，货量持续增长，部分航商继续控制运力投放，运力过剩的现象得到明显改善，上海港船舶平均装载率升值90%以上的水平，市场运价继续上涨。7月19日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为464美元/TEU，较上期上涨11.5%。



南美航线：货量表现总体平稳，部分航商采取措施控制运力规模，供求关系平衡，上海港船舶平均装载率维持在 95%左右的水平。由于前期运价涨幅较大，本周市场运价有所回落。7 月 19 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1958 美元/TEU，较上期下跌 10.2%。

日本航线：本周货量基本平稳，市场运价保持稳定。7 月 19 日，中国出口至日本航线运价指数为 725.38 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【煤炭需求有所回暖 综合指数企稳回升】

本周，沿海散货运输市场在煤炭需求回暖以及兼营运力转向外贸市场的带动下，商谈气氛有所升温，综合指数企稳反弹。7 月 19 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 960.72 点，较上周上涨 1.4%。其中煤炭、粮食、金属矿石运价指数上涨，成品油运价指数上涨，原油运价指数维稳。

煤炭市场：本周，华东地区气温升高，华南地区受到台风天气影响，下游需求回暖，市场中兼营运力大部分已投放至外贸市场，导致内贸即期运力收紧，市场商谈氛围回暖，尤其华南市场在台风天气影响下，运价水平明显回升。沿海六大电厂日耗煤量本周逐步从 60 万吨以下回升至 65 万吨，仍低于上年同期水平；沿海六大电厂库存本周从上周 1850 万吨左右的高位下降至 1780 万吨上下，明显高于上年同期。受上述因素影响，下游电力企业需求提升，市场商谈氛围回暖，市场运价水平由低位小幅反弹，尤其华南航线，在第 5 号台风“丹娜丝”的影响下，船东对于华南航线的挺价意愿增强，运价反弹较为明显。另一方面，由于长江内电厂及港口库存仍处于高位，贸易商囤煤也接近上限，需求的回暖较为有限，这也是限制沿海运输市场进一步反弹的原因之一。

7 月 19 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 957.00 点，较上周上涨 1.8%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，秦皇岛-上海（4-5 万 dwt）航线运价为 20.4 元/吨，较上周上涨 1.2 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 22.2 元/吨，较上周上涨 0.9 元/吨；秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 29.5 元/吨，较上周上涨 2.2 元/吨。

金属矿石市场：本周铁矿石需求略有下滑，主要受限于钢厂的年中检修，现阶段港口铁矿石库存仍在下滑，主流高品味粉矿仍然紧俏。沿海金属矿石运输方面，虽然需求总体有小幅下滑，但鉴于沿海市场总体运力较前期有所收紧，二程矿运输价格企稳并小幅反弹。7 月 19 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 943.87 点，较上周上涨 0.8%。

粮食市场：近期南方猪瘟疫情有加重趋势，饲料需求仍然不济，下游采购意向仍偏弱势，但受港口到港成本支撑，玉米价格相对稳定。粮食运输方面，受北方下水煤运价有所回升，南粮北运航线运价企稳反弹。7 月 19 日，沿海粮食货种运价指数报收 758.00 点，较上周上涨 2.7%。



成品油市场：国际油价先涨后跌，原油变化率由负转正后正值内回落，国内成品油零售限价仍存上调预期，但上调幅度不断收窄。运输方面：本周，受恒力石化、中石油、中石化集中拉货影响，市场大船略显紧俏。同时，下游企业在低价刺激下加紧囤货，导致下游卸港压港严重，进一步消耗市场可用运力，成品油运输价格直线上扬。7月19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984.46点，较上周上涨0.9%；其中市场运价成分指数报收933.75点，较上周上涨2.0%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【三大船型齐头并进 综合指数再创新高】

本周国际干散货运输市场依旧延续火爆行情，三大船型齐头并进，远东干散货指数在三大型船市场的带动下再刷新高，涨幅较上期扩大。7月18日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为1309.62点，运价指数为1147.40点，租金指数为1552.94点，较上周四分别上涨16.1%、14.7%和17.8%。

海岬型船市场：本周海岬型船依然冲劲十足，两洋市场运价继续大涨并创五年来新高。尽管本期国际燃油价格有所回落，但依然无法阻挡海岬型船市场的上升势头。国际铁矿石价格继续在五年以来的高位运行，澳洲和巴西矿商积极出货，市场可用运力依然紧张，情绪高涨，海岬型船运价均创新高。远程矿航线，巴西、南非市场对7月份底8月初船期的运力需求依然旺盛，而大西洋区域可用运力依然较少，短期市场供需的不平衡再次刺激远程矿航线运价大幅走高，创2014年1月中旬以来的新高。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为28.072美元/吨，较上周四大涨24.5%。太平洋市场，澳洲出货稳定，受远程矿航线继续大涨带动，太平洋市场整体气氛不错，运价继续上升，并创2014年4月以来的新高。18日市场报出，受载期为8月1-3日，澳大利亚丹皮尔至青岛航线成交价为10.75美元/吨。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为29065美元，较上周四大涨20.5%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为10.736美元/吨，较上周四大涨16.2%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船两洋市场继续强势上涨。太平洋市场，尽管煤炭货盘不多，但不少运力放至大西洋市场，太平洋市场可用运力较少，加上海岬型船运价继续刷新新高及南美市场继续走升等积极气氛拉动，租金、运价继续上涨。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为14118美元，较上周四上涨14.4%，为2018年11月以来的最高水平；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为13011美元，较上周四上涨16.0%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为7.650美元/吨，较上周四上涨12.7%。本周大西洋市场依然保持火热，运力供不应求的局面继续，市场情绪高涨，船东继续抬升报价，南美至中国粮食航线运价继续上涨。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为38.560美元/吨，较上周四上涨7.6%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场强劲反弹。大中型船持续创新高，南非、南美部分货盘流入超灵便型船市场，运力纷纷放至大西洋地区，东南亚地区运力减少，而市场煤炭、孰料等货盘相对稳定，前期船多货少局面明显改善，船东选择机会增多，信心增加，租金、运价强劲回升。周四，中国南方/印



尼往返航线 TCT 日租金为 8717 美元，较上周四大涨 21.6%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 10668 美元，较上周四上涨 15.7%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 6256 美元，较上周四上涨 9.2%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.864 美元/吨，较上周四上涨 13.5%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 8.208 美元/吨，较上周四上涨 5.9%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价不断下探 成品油运价持续下滑】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，7 月 12 日当周，美国原油库存比预期减少，但汽油和精炼油库存大幅增加。本周特朗普表示，美国与伊朗的关系已经取得了很大进展，伊朗紧张局势出现缓和的迹象，但伊朗方面否认美国说法。美国墨西哥湾原油生产活动逐步恢复，OPEC 及 IEA 月报均预计明年油市供应过剩问题仍将重新回归。本周原油价格波动下行，布伦特原油期货价格周四报 62.81 美元/桶，较上期下跌 6.17%。全球原油运输市场大船运价不断下探，中型船运价小幅上扬，小型船运价波动上行。中国进口 VLCC 运输市场运价持续探底。7 月 18 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 728.28 点，较上期下跌 4.76%。

超大型油轮（VLCC）：运力供过于求的局面短期难以改变，VLCC 运输市场依旧在底部徘徊。本周 VLCC 运输市场延续跌势，运价继续下探，平均 TCE 回落至 1.5-1.7 万美元/天。成交记录显示，中东至中国航线 7 月 28 至 30 日装期货盘成交运价为 WS45，西非至中国航线 8 月 17 日装期货盘成交运价为 WS46。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS44.35，较上周四下跌 6.1%，CT1 的 5 日平均为 WS45.40，较上周下跌 4.6%，等价期租租金平均 1.5 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS45.92，下跌 2.9%，平均为 WS46.35，TCE 平均 1.7 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价综合水平小幅上扬。西非至欧洲市场运价小幅上涨至 WS60 左右，TCE 约 1.0 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，7 月 28 至 30 日货盘，成交运价为 WS60。黑海到地中海航线运价小幅下跌至 WS73，TCE 约 0.9 万美元/天。亚洲进口主要来自非洲，一艘 13 万吨级船，利比亚至中国宁波，7 月 27 至 28 日货盘，成交包干运费为 275 万美元。一艘 13 万吨级船，刚果至印度西岸，7 月 31 至 8 月 1 日货盘，成交运价为 WS70。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线运价小幅下跌，地中海及欧美航线运价涨跌互现，综合水平波动上行。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS80（TCE 约 0.2 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS85（TCE 约 0.6 万美元/天）。北海短程运价维持在 WS88（TCE 约 0.4 万美元/天）。波罗的海短程运价稳定在至 WS63，（TCE 约 0.5 万美元/天）。该航线一艘 10 万吨级船，普里莫尔斯克至欧洲大陆，6 月 25 至 26 日货盘，成交运价为 WS65。波斯湾至新加坡运价小幅下跌至 WS108（TCE 约 1.0 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS95（TCE 为 1.0 万美元/天）。



国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线运价稳中有降，欧美航线不断下跌，综合水平持续下滑。印度至日本 3.5 万吨级船运价稳定在 WS105（TCE 约 0.3 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS95（TCE 约 0.6 万美元/天），7.5 万吨级船运价保持在 WS80（TCE 约 0.5 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS65 水平（TCE 跌破保本线）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价大幅下跌至 WS99（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

【国际船舶成交增多 散货船价低位震荡】

7 月 17 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 854.85 点，环比上涨 1.27%。其中，国际油轮船价综合指数微跌 0.37%，国际散货船价综合指数、沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别上涨 1.08%、2.11%、0.97%。

巴西铁矿商集中发货，南美粮食爆仓，东南亚煤炭货盘增多，国际干散货运输市场行情好转，加上 2020 年实施的“限硫令”日益临近，部分国际船舶开始集中安装脱硫塔，市场可用运力减少，国际干散货运价坚挺。BDI 指数连续反弹 20 天，周二收于 2011 点，环比上涨 14.33%，二手散货船价格涨多跌少。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1272 万美元、环比下跌 0.13%；57000DWT—1479 万美元、环比上涨 4.75%；75000DWT—1826 万美元、环比上涨 1.57%；170000DWT—3030 万美元、环比下跌 1.40%。当前，澳洲和巴西的铁矿石货盘充足，东南亚的煤炭、铝土矿、镍矿陆续放出，市场租船活跃，租金和运价大幅跳涨，船东普遍盈利，预计二手散货船价格短期低位反弹。本期，二手散货船市场成交量继续增长，共计成交 20 艘（环比增加 20 艘），总运力 162.38 万 DWT，成交金额 24010 万美元，平均船龄 11.20 年。

受美国石油企业关停离岸产能刺激，国际油价一度大幅上行至 67.01 美元/桶，国际能源署(IEA)月报强调明年原油供应再度过剩的担忧，以及中东紧张局势略有缓和迹象，令油价承压下跌，并开启多空拉锯走势。布伦特原油期货收于 64.35 美元/桶（周二），环比上涨 0.30%。本期，原油轮运价持续探底，成品油轮运价不断下行，二手国际油轮船价以跌为主。5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2189 万美元、环比下跌 0.10%；74000DWT—2208 万美元、环比下跌 2.66%；105000DWT—3187 万美元、环比下跌 0.52%；158000DWT—4213 万美元、环比下跌 0.55%；300000DWT—6507 万美元、环比上涨 1.24%。当前，受需求和供给双弱影响，国际油轮运输市场货少船多的局面短期难以改善，运价低位徘徊，国际油轮 1 年期期租费率稳中有跌，预计二手油轮价格短期平稳看跌。本期，二手国际油轮成交量有所增加，共计成交 10 艘（环比增加 5 艘），总运力 129.47 万 DWT，成交金额 246.10 万美元，平均船龄 10.50 年。

国内沿海散货运输市场需求依旧低迷，运价低位震荡，二手沿海散货船价格涨跌互现。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—163 万人民币、环比上涨 3.57%；5000DWT—726 万人民币、环比下跌 0.63%。当前，国际干散货运输市场运价坚挺，内外贸兼营船舶转战国外市场，国内可用运力相对减少，煤炭、粮食和铁矿石货盘供应时有增加，船东挺价心态强烈，运价或止跌回稳，预计散货船价格短期震荡回稳。本期，沿海散货船成交 3 艘，总运力



2448DWT，成交金额 368 万元人民币，平均船龄 12.28 年。

内河散货运输市场基本平稳，二手散货船价格涨多跌少。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--53 万人民币、环比上涨 4.64%；1000DWT--96 万人民币、环比上涨 1.82%；2000DWT--206 万人民币、环比上涨 0.32%；3000DWT--286 万人民币、环比下跌 2.50%。目前，梅雨季节结束，户外基建施工增加，内河建材运输需求好转，运价止跌回稳，预计内河散货船价震荡盘整。本期，内河散货船成交量维持活跃，共计成交 75 艘（环比增加 9 艘），总运力 15.14 万 DWT，成交金额 13887 万元人民币，平均船龄 8.41 年。

来源：上海航运交易所

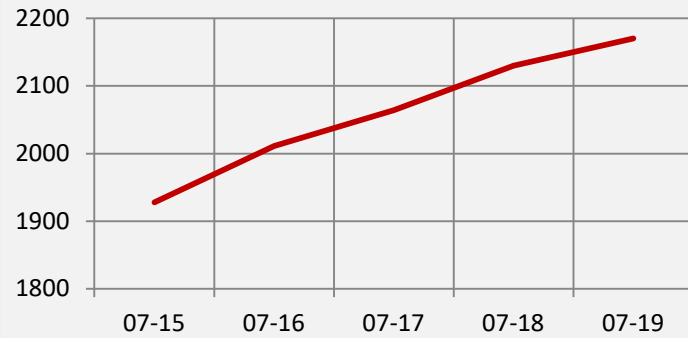
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

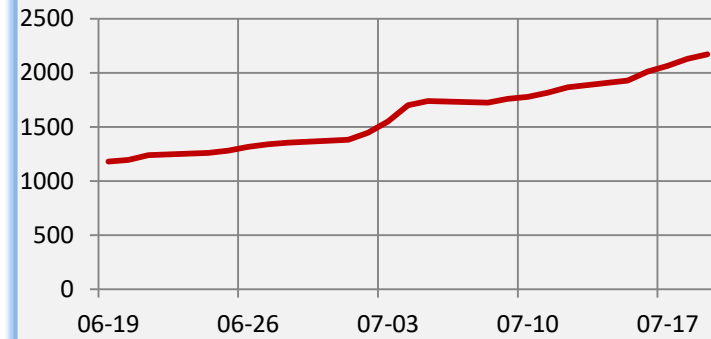
波罗的海指数	7 月 15 日		7 月 16 日		7 月 17 日		7 月 18 日		7 月 19 日	
BDI	1,928	+63	2,011	+83	2,064	+53	2,130	+66	2,170	+40
BCI	3,724	+183	3,968	+244	4,095	+127	4,256	+161	4,379	+123
BPI	1,992	+47	2,052	+60	2,085	+33	2,134	+49	2,170	+36
BSI	888	+9	905	+17	928	+23	953	+25	982	+29
BHSI	472	0	477	+5	481	+4	486	+5	492	+6



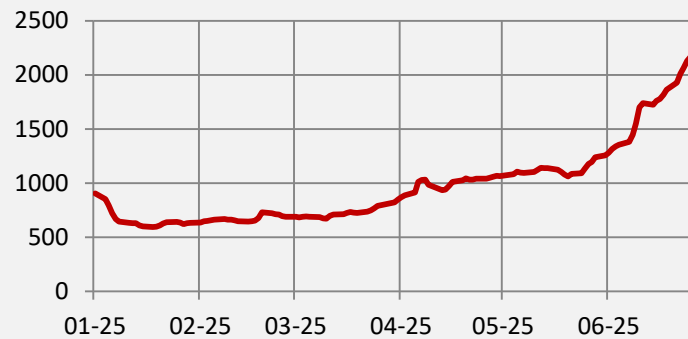
上周 BDI 指数走势



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 28 周	第 27 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	27,000	23,000	4000	17.4%
	一年	24,000	24,000	0	0.0%
	三年	16,500	16,000	500	3.1%
Pmax (76K)	半年	14,000	12,000	2000	16.7%
	一年	12,750	12,250	500	4.1%
	三年	12,500	11,750	750	6.4%
Smax (55K)	半年	12,000	10,750	1250	11.6%
	一年	11,250	11,000	250	2.3%
	三年	10,500	10,500	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	9,500	9,500	0	0.0%
	一年	9,500	9,500	0	0.0%
	三年	9,250	9,250	0	0.0%

截止日期: 2019-07-16

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Navios Gemini' 2018 82000 dely Gijon 24 Jul trip via NCSA redel Skaw-Gibraltar \$ 22,500 - Cofco

'Medi Sydney' 2015 81788 dely Masinloc 19/24 Jul trip via Indonesia redel Philippines \$ 18,750 - Klaveness

'Tai Hang 1' 1996 73218 dely Zhoushan 21 Jul trip via CIS redel S.China \$ 12,500 - Tongli

'Mystic Eagle' 2013 63301 dely Recalada prompt trip redel India \$ 15,500 plus \$ 550,000 bb - cnr

'Ever Reliance' 2011 57991 dely Haldia 23 Jul trip redel China \$ 15,500 - cnr



'Magia' 2015 57586 dely EC India prompt trip WC India intention iron ore \$ 13,000 - Seacoast

'Poseidon S' 2007 53482 dely N China prompt trip redel WC India intention fertiliser \$ 6,500 - Seacoast

'Couga' 2010 50806 dely US Gulf prompt trip redel EMediterranean \$ 15,750 - CIM

(2) 期租租船摘录

'Jin Lang' 2010 93280 dely S Korea early Aug 7/9 months redel worldwide \$ 12,500 - Tongli Singapore

'Emerald Star' 2014 82023 dely Umm Qasr 27/30 Jul 2/3 laden legs redel Singapore-Japan \$ 16,000 - Cargill

'King Loong' 2006 77430 dely Singapore end Jul-early Aug 9/13 months redel worldwide \$ 12,300 - NYK

'Virgo Confidence' 2019 63200 dely CJK prompt 16/20 months redel worldwide \$ 12,000 - Susesea Bulk

'STH Tokyo' 2016 60309 dely N China prompt 12/16 months redel worldwide 11,900 - cnr

4. [航运市场动态](#)

【搁浅资产风险来袭!全球低碳转型恐令散货船和油轮行业面临长期衰退】

伴随全球低碳转型，搁浅资产风险已经扩散到化石燃料的全行业链条之中。

航运业最重要的独立研究和咨询机构——国际海洋战略机构(MSI)在最新报告《快速低碳转型对航运业的影响》(下称“报告”)中指出，化石燃料是依赖海运进行交易的大宗商品，占全球海运货物总量的40%。

报告指出，旨在解决气候变化的全球能源供应去碳化将对全球海运业产生根本性影响。如果《巴黎协定》设立目标可以实现，在低碳转型的情况下，世界煤炭消费将下降80%，石油消费将下降一半，液化天然气需求将在近期达到峰值，然后开始下降。为此，干散货船和油轮行业恐将出现史无前例的长期衰退，对航运业和港口带来重大的财务风险。



MSI 还在该报告中表示，液货船市场最易受到低碳转型影响，因为液货船的货物全部由化石燃料构成。而在大规模电气化和可再生能源转型下，即使生物燃料快速增长，也无法抵消大宗液体能源运输的需求萎缩。

减排目标促全球能源需求大规模重构

“搁浅资产”被用来形容那些在减排监管从严后变得没用的化石燃料项目。当下全球所进行的从化石燃料向可再生能源的转型，意味着航运业和港口投资者将面临重大财务风险，而此前行业内缺乏对该风险的充分评估。

报告指出，全球将近一半的原油在被加工然后用于消费之前，会先被运输到炼油厂。全球四分之一的石油消费包含从炼油厂运往使用终端的精炼产品。全球煤炭生产中大概有 15% 使用海运，而被输进液化天然气罐的天然气体额刚刚超过 10%，且在迅速攀升。

然而，海运是资本密集型产业。商船的价值超过 7000 亿美元，维持和扩大承载量都要求大量资金。同时，海运投资者也承担着大量风险：市场很容易受到供过于求的影响，船只的超额订单和需求的大幅波动都会引发设备使用率的剧烈变化。

譬如，在强劲的市场中，当收入潜力推高售价时，船只价格会随之迅速上涨。最显著的例子之一是 21 世纪头十年中段的繁荣。

在 2003 年 8 月，一艘五年新的海岬型干散货船报价是 3300 万美元，这是一种较大的干散货船，主要用来从巴西和澳大利亚向中国运输铁矿石。五年后的 2008 年 8 月，同一船型的价格已经飙升至 1.55 亿美元，实现了将近 5 倍的增长。在又过了 5 年的 2013 年，这种船只的价格回落到 3000 万美元。最近的五年里，价格降到 2500 万美元以下。等到了 2018 年第三季度，价格又回升至 3500 万美元左右。

对于一些投资者来说，正是这种不稳定性让海运成为一个具有吸引力的投资市场。在恰当的时机，你可以在顶峰和低谷期卖出买进，进行资产交易。海运通过超额订单创造自身周期的能力，为运营者提供了他们可以(或认为他们可以)利用的不稳定性。

然而，虽然订单和海运需求的波动创造了动荡的市场环境，但在大部分主要市场中，海运已经能够依赖于需求的长期增长趋势。随着时间的推移，货运量会增加。尽管货运增长率会随着国内生产总值(GDP)和对特殊货物的地区性供需波动而变化，但长期趋势是上扬的。

不过，正如报告所指出的，伴随着“史上最严”的《巴黎协定》减排目标出台，全球能源需求大规模重构，海运市场在此方面的外部性将极大增强，全球需求下滑将改变区域间大宗商品贸易流量，以及航运业所有细分领域所需的航运能力、行业收益及资产价格。



航运业和港口重大财务风险

整体而言，MSI 模型表明，在可再生能源产能继续加速上升，同时各国政府履行《巴黎协定》承诺的 1.5 摄氏度减排情景下，全球油轮总价值从 2025 年起将一蹶不振，从 2018 年的 1850 亿美元，到 2050 年降至 1000 亿美元左右。

在这一情景下，当目前制造的液货船年龄到达 10 至 15 年时，价值仅比废金属高一点(通常液货船的生命周期为 25-30 年)。

不过，虽然煤炭需求出现最大幅度下滑，散货船细分领域可根据船舶体积大小，转而运输其他非煤炭散装货物(如铁矿石、谷物、金属)，从而受到一定保护。

此外，在 1.5 摄氏度减排情景下，散货船煤炭运输需求将下降一半左右，但由于谷物和小型散货贸易的扩张超过煤炭货物的下滑，2022 年至 2035 年，散货船总需求仅会下降 14%。

在煤炭基础设施方面，煤炭出口港比煤炭进口港更易受到能源转型的影响，因为后者的大宗商品吞吐量更加多元化。

整体而言，2018 年至 2030 年，全球干散货船的价值将从 1950 亿美元下降至 900 亿美元。

报告还指出，航运市场一直处于波动，但之前从未出现大宗商品需求长期下降的情况。鉴于陆上运输正在根据 1.5 摄氏度升温目标实现去碳化，MSI 预测，干散货船和油轮行业将出现史无前例的长期衰退。干散货船和油轮的利用率将长期维持较低水平，对投资者收益造成威胁，同时增加借贷者的拒付风险。

航运业和投资者应如何应对这一难题

MSI 指出，历史证明，越新、效率越高、排放越低的船舶越能在低谷期保持价值。与扩大船队相比，在提高效率和减排技术方面进行投资也许是更好的选择。

对于投资者而言，了解每个细分领域的不同风险以及各细分领域大型航运公司面临的风险愈发重要。

MSI 指出，集装箱货船和化学品货船不但丝毫未受能源转型影响，反而直到 2050 年，都将继续保持绝对增长，并且不断扩大市场份额。特别是通过向低碳和零碳型燃料转移、提高运营效率，这些细分领域在连接低碳全球经济方面前景光明。

在液货船和散货船方面，供给侧约束是关键。只有减少订单(大规模淘汰)，液货船和散货船才能从低碳转型的冲击中恢复，船舶使用率才能恢复到当前水平。



同时，船舶的选择也变得十分重要：大型散货船易受煤炭影响，在减排情景下的前景尤其暗淡。而小型散货船更容易向非煤炭散装货物转移，因此更具韧性。

MSI 认为，现在就必须采取行动：大部分船东在进行投资评估时，认为船舶的最短生命周期为 20 年，这就意味着除非投资目前最老旧的船舶，否则所有投资的船舶都将受到低碳转型的重大冲击。然而，目前航运业和投资者对需求侧动态的讨论依然接近空白。

来源：第一财经

【五年，中国和美国将成为全球最大 LNG 需求国】

2018 年中国 LNG 进口量同比上涨 40.4%，达到 5380 万吨。今年前 5 个月，中国 LNG 进口量同比增长 20.4% 达到 2390 万吨。而全球 LNG 最大进口国日本的进口量则减少 1% 至 8290 万吨。

近年来，全球天然气产业快速发展，供应和需求规模持续扩张。在中国政府的环保政策驱动下，中国的 LNG 需求不断增长，进口量正快速逼近日本，有望在短期内成为全球最大 LNG 进口国。

根据中国“十三五”规划，LNG 在中国的主要能源消费中的比例将在 2020 年底前达到 8.3-10%，目前这个比例为 6.6%。照此预测，2019 年中国 LNG 进口量将达到 6843 万吨，2020 年达到 7500 万吨。

国际能源署（IEA）日前发表预测称，美国和中国五年后将分别成为全球最大的 LNG 出口国和进口国。中国的 LNG 进口量到 2024 年将升至 1000 亿立方米以上。

为了适应进口量激增，中国已经在全国范围内建造了 19 个 LNG 接收站，同时也在开发更多的设施以支持需求增长。

今年初，烟台港集团与中石油签约烟台港西港区 LNG 接收站项目和烟台港西港区 LNG 接收站项目。5 月，广汇能源宣布建造岳阳 LNG 接收站，支撑其在南通启东市的 LNG 接收站项目。岚桥港也在 7 月与北京能源集团签订了战略合作协议，建造 LNG 接收站。

未来数十年，LNG 海上运输将站上风口。中国主要的 LNG 船舶运营商正致力于 LNG 船运业务的扩张。

来源：中国远洋海运 e 刊



【中国航运业如何加速前行 破解产能运力过剩难题】

从海洋经济持续向好到海洋科技不断突破，从航运船只驰骋碧海到资源配置不断完善……在走向海洋强国的新航程上，中国航海人正不断加速前行。7月11日至12日，2019年中国航海日论坛在浙江宁波举行，多位来自航运业的专家学者针对“推进航运业高质量发展”主题建言献策。

从航运大国向航运强国跨越

航运业运量大、运价低、运输范围广、适货性强，是国际贸易的主要运输方式，也是国际产业分工和跨国企业全球分割化生产的重要支撑。数据显示，我国的人均海运物资达2.5吨，广大人民群众正在不断通过海运享受到贸易全球化带来的福利。近年来，我国航运事业取得了重大成就，全球港口吞吐量和集装箱吞吐量排名前10的港口中，中国港口均占7席，港口货物和集装箱吞吐量连续16年居世界第一。中国的国际运输航线往来100多个国家和地区，海运服务网络遍布全球，航运业在服务“一带一路”建设、促进世界经济贸易繁荣中发挥了重要作用。

“向海而兴，背海而衰。纵观世界历史、交通，尤其是海运，向来都是国家强盛的先行引领和战略支撑。”交通运输部副部长刘小明在主旨演讲中指出，这些成绩来之不易，但也要清醒认识到，我国目前只是航运大国，还不是航运强国，与世界航运强国相比，我们还有不小的差距，必须加快推动航运业高质量发展，实现由航运大国到航运强国的跨越升级。

“推动航运业高质量发展，有利于降低世界经济贸易一体化的成本，使企业可以在更大范围内更有效地配置资源。”刘小明强调，特别是在当前形势下，贸易保护主义抬头、关税壁垒有所增加、多边贸易体制受阻，更需要航运业向着更高质量和效率、更低成本和风险、更强适应性和创新性的方向加快发展。

破解产能运力过剩难题

运力过剩是多年来困扰我国航运业发展的最重要因素，也是航运业产能过剩的最突出表现。“在行业产能‘过剩化’的状态下，航运业高质量发展就无从谈起。”在中国航海日论坛主论坛上，中国远洋海运集团有限公司董事长许立荣这样说。

根据行业权威机构统计，2008年至2018年，全球海运运力增长了75.3%，而同期全球海运贸易量只增长了40.6%。2018年，全球完成新造船8040万载重吨，但相对于庞大的造船产能，产能利用率也只有48%；全球集装箱港口产能利用率只有70.3%。

“消除运力过剩是一项复杂的系统工程，缺少的不是办法和思路，而是共识和行动。共同致力于产业供需平衡，才能真正助力航运行业的高质量发展。”许立荣说，获取运力，倡导更多通过存量市场来获取，而不是增加订单、扩大规模；要倡导通过业务互补组合配置，更快地实现规模效应。宁波—舟山港就是



很好的例子，去年吞吐量已达 10.8 亿吨，居全球之首。

此外，推动航运业高质量发展，还要持续坚持创新，加快推进人工智能、5G、北斗导航等高新技术在航运领域创新应用，大力推进智能航运发展，不断提升航运要素信息化、网络化、智能化水平。

“在新一轮科技革命中，航运业和其他产业相比对新技术的应用提升空间还很大。大数据、云计算、区块链、无人驾驶、人工智能……新技术与古老的航运业相结合，很有可能就是航运业发展的下一个风口。”许立荣说。

让船员获得更多幸福感

随着航运事业飞速发展，近年来，我国船员队伍规模也在不断扩大。交通运输部海事局局长曹德胜介绍，在我国，海运承载着 50%以上的国内贸易运输和 90%的国际贸易运输，许多商品都是通过海运进入大众的生活，所以，船员也与我们每个人的生活息息相关。

《2018 年中国船员发展报告》白皮书显示，截至 2018 年年底，我国共有注册船员 157.5 万人，位居世界第一，其中外派海员 14.6 万人次。

“应该说，中国船员队伍经过多年的建设，走过了一段不平凡的发展历程。”曹德胜说，过去船员来源基本集中在沿海、沿江地区，这几年随着精准扶贫、脱贫攻坚的支持力度不断增加，我们有意识地在西部培养船员，从目前情况来看，船员在从东部向西部进行转移。

但是，随着就业渠道不断拓宽，船员市场也受到了一些影响。据统计，我国国际航行船员平均年龄为 36 岁，沿海船员和内河船员分别为 43 岁和 46 岁，就业年龄偏大。总体上看，年龄问题既反映了我国船员队伍不断成熟，也说明这几年船员市场后继乏力。

曹德胜表示，作为航运的直接从业者，船员是“21 世纪海上丝绸之路”的辛勤耕耘者，为全球经济繁荣和人类文明发展作出了杰出贡献，未来，相关部门将在加大对船员培养的同时，更好地保障船员的权益。“特别是在为船员争取平等劳动权利、平等劳动待遇、体面的生活、体面的工作方面，我们要做积极的努力，让船员在工作中可以获得更多幸福感。”曹德胜说。

来源：光明日报



5. [船舶市场动态](#)

【三菱重工时隔 8 年重返 VLCC 建造市场】

欲放弃商船建造业务的三菱重工长崎香烧工厂有望在时隔 8 年半之后重新开始进行 VLCC 建造工作。

6 月 27 日，今治造船宣布，计划将希腊船东 Navios 订造的一系列 4 艘 310000 载重吨 VLCC 中的最后一艘，委托给三菱重工长崎造船所（香烧工厂）建造，新船预计将在 2021 年秋季完工交付。

去年，Navios 曾经在今治造船下单订造了 1+3 艘 310000 载重吨 VLCC，这是今治造船首次接获来自海外客户的 VLCC 订单。今年 5 月，Navios 宣布执行备选订单，增订 1 艘 VLCC。

Navios 的这一系列 VLCC 设计将采用优化船体和节能技术，反映出船东和运货商的需求。该船将根据国际船级社协会（IACS）共同结构规范和 IMO NOx Tier III 标准建造，配备废气洗涤器，满足硫氧化物和氮氧化物的排放规则要求。

船上的货舱和燃料舱将使用新日铁和住友金属开发的钢材建造，这些钢材具有较强的抗搁浅和碰撞损坏能力。今治造船还采取了进一步措施保护货舱不受腐蚀。

据了解，2017 年，三菱重工曾经与今治造船、名村造船、大岛造船三家船厂分别签署了合作协议，在商船业务上组建技术联盟，致力于开发新船型和新技术、共享设计和员工、实现工程工具的标准化和装备的共通化，灵活地应用各公司的建造能力，提高各成员在全球船舶建造市场上的竞争力。

三菱重工与今治造船的此次合作正是基于 2017 年的协议，这也意味着长崎造船所将重启 VLCC 建造。目前，长崎香烧工厂主要负责建造 LNG 船和 LPG 船，每年约能建造 4 艘船。

位于长崎的造船业务曾是三菱重工的祖业。然而，由于主力的 LNG 船收益因韩国船企的价格竞争影响而逐渐恶化，三菱重工去年决定大幅缩减香烧工厂的商船业务，计划到 2020 年将造船比例降低到香烧工厂业务结构的 50%，甚至考虑不再涉及民船建造业务，转向桥梁、码头等土木工程结构的建造和客船修理工作等。

来源：国际海事信息网



【2019 年上半年全国造船三大指标一升两降 国际市场份额继续保持领先】

2019 年 1-6 月，全国造船完工量 1966 万载重吨，同比增长 4.2%，其中海船为 571 万修正总吨；新承接船舶订单量 1206 万载重吨，同比下降 46.9%，其中海船为 393 万修正总吨。截至 6 月底，手持船舶订单量 8172 万载重吨，同比下降 10.3%，其中海船为 2684 万修正总吨，出口船舶占总量的 90.8%。今年上半年，我国造船完工量、新接订单量、手持订单量以载重吨计分别占世界市场份额的 37.7%、51.8%和 42.9%，继续保持国际领先。

2019 年上半年，造船完工量前 10 家企业集中度为 69%，比 2018 年底微降 0.8 个百分点；新承接订单量前 10 家企业集中度为 80.8%，比 2018 年底提高 4 个百分点；手持订单量前 10 家企业集中度为 65%，比 2018 年底提高 1.1 个百分点。

来源：中国证券报

【中国船企有望包揽 14 艘大单！必和必拓招标建造全球最大“绿色”散货船】

中国船企有望包揽 14 艘大单！必和必拓招标建造全球最大“绿色”散货船

矿业巨头必和必拓全球首批“绿色”矿砂船正式启动，中国船企有望获得总计 14 艘全球最大的 LNG 动力 Newcastlemax 型散货船大单。

全球最大 LNG 动力散货船招标，中国船企有望揽获订单

澳大利亚矿业巨头必和必拓（BHP）日前正式发布了全球首个 LNG 动力散货船招标。必和必拓表示，这一招标将对来自船东、银行和 LNG 燃料网络供应商的部分行业领导者开放。

据外媒消息，必和必拓已经联系多家航运公司，其中包括中远海运集团、日本商船三井及日本邮船、台湾裕民航运、新加坡 Eastern Pacific Shipping 以及挪威 Golden Ocean Group 和 2020 Bulkers。

必和必拓称，此次订单将每年为其运输 2700 万吨铁矿石，约占年产量的 10%。消息人士透露，必和必拓将租赁 10+2+2 艘新建 LNG 动力 210000 载重吨 Newcastlemax 型散货船，租期为 15 年，用于将铁矿石从澳大利亚运往中国。这批双燃料散货船造价将超过每艘 6000 万美元，相比之下，同样规模的使用废气洗涤器的散货船造价约为每艘 5500 万美元。这些新船将有望成为全球最大的 LNG 动力散货船。

消息人士预测，相比韩国和日本船企，中国船企最有可能赢得必和必拓的 LNG 动力散货船订单。必和必拓之前参与的“绿色走廊”联合行业项目已经研发了



21 万载重吨 LNG 动力散货船，该船型以上海船舶研究设计院高效能的“绿色海豚”设计为基础。据介绍，该船型总长 300 米，型宽 50 米，型深 25.2 米，结构吃水 18.5 米，载重 21 万吨，货舱容积 22.5 万立方米。

据国际船舶网了解，包括外高桥造船、大船集团、江南造船等中国船企已经相继开发了 21 万载重吨 LNG 动力散货船设计，并获得了相关船级社认证。扬子江船业去年接获 84000 载重吨 LNG 动力 Kamsarmax 型散货船 ProjectForward 项目，这一 LNG 动力散货船概念设计适用于 82000 载重吨至 210000 载重吨的船舶。

另外，参与必和必拓此次招标的中远海运集团旗下船厂中远海运重工也有建造 LNG 动力船的经验。南通中远海运川崎设计建造了 4000 车位 LNG 双燃料汽车运输船，这是全球最大的双燃料汽车运输船。

除了中国船企之外，截至目前，只有现代三湖重工有建造大型 LNG 动力散货船的经验。目前，现代三湖重工正在为韩国航运公司 H-Line Shipping 建造一系列 4 艘 180000 载重吨 LNG 动力散货船，计划从明年下半年开始交付。

另外，韩国船企现代重工和大宇造船已开发了 Newcastlemax 型 LNG 动力散货船。日本川崎重工开发的 207000 载重吨 LNG 动力散货船设计、以及日本邮船与日本造船联合（JMU）合作开发的 20 万载重吨散货船设计都已经获得了日本船级社原则性认可。

必和必拓开发 LNG 动力船打造“绿色走廊”

必和必拓在澳大利亚—中国铁矿石和煤炭航线上开发营运 LNG 燃料船舶的想法由来已久，必和必拓一直对 LNG 动力船的前景充满信心，认为 LNG 动力船比使用低硫燃料油的新船更值得投资。通过将 LNG 动力船引入航运供应链，必和必拓计划在全球最繁忙的散货运输航线上消除氮氧化物和硫氧化物排放，并减少二氧化碳排放。

必和必拓 2017 年曾与 FMG 集团、力拓集团、商船三井、裕民航运、Woodside Energy、上海船舶研究设计院以及 DNV GL 等合作伙伴共同进行了“绿色走廊”联合行业项目，决定联手建造 LNG 动力散货船，执行澳大利亚至中国航线铁矿石和煤炭运输。

“绿色走廊”联合行业项目推出了 210000 载重吨 LNG 动力散货船设计，基于上海船舶研究设计院高效能的“绿色海豚”设计开发。燃料消耗分析表明约 6000 立方米尺寸的 LNG 燃料液舱是最佳方案，可以在澳大利亚加气后完成往返航次。这种设计采用两个 LNG 燃料液舱，直接位于机舱上部、罐体底部位于主甲板以下几米。



必和必拓副总裁 Rashpal Bhatti 表示，必和必拓产品运输和分销过程中产生的排放是其价值链排放的一个主要来源；通过此次 LNG 动力散货船招标，必和必拓正在寻找有潜力的合作伙伴，共同致力于降低航运供应链的排放量。

除了 LNG 动力散货船之外，必和必拓的招标还寻求其他创新解决方案，以降低温室气体排放，提高必和必拓货运需求的生产率。

Bhatti 指出：“我们完全支持国际海事组织（IMO）降低船用燃料硫含量最低标准的决定。我们认识到我们在管理方面的作用，与我们的客户、供应商和其他方面合作，在我们产品的整个生命周期内实现减排。”

必和必拓认为，虽然 LNG 动力船并不是一个零碳排放的解决方案，但 LNG 燃料能够消除氮氧化物和硫氧化物排放，同时大幅减少二氧化碳排放，直到有其他燃料选择。Bhatti 之前曾预期：“LNG 将在接下来几年内得到突飞猛进的发展，之后我们将迎来氢能源时代。”

来源：国际船舶网

6. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	453.00	495.00	595.00	590.00
Hong Kong	n/a	n/a	n/a	n/a
Tokyo	468.00	478.00	n/a	755.00
Hamburg	393.00	n/a	585.00	n/a
Fujairah	415.00	465.00	705.00	n/a
Istanbul	410.00	n/a	630.00	n/a
Rotterdam	378.00	413.00	557.00	n/a
Houston	375.00	n/a	590.00	n/a
Panama	380.00	n/a	580.00	n/a
Santos	465.00	496.50	n/a	768.00

截止日期： 2019-07-19



◆ 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 28 周	第 27 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	5,100	5,100	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,900	2,900	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,700	2,700	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,300	2,300	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 28 周	第 27 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	9,000	9,000	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	6,000	6,000	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,800	4,800	0	0.0%	
MR	52,000	3,500	3,500	0	0.0%	

截止日期: 2019-07-16

(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	158,000	Samsung, S. Korea	2021	Enesel - Greek	6,210	
2+2	Tanker	113,500	COSCO, China	2020	Union Maritime - UK based	4,400	
2+2	Tanker	110,000	New Times, China	2021	Bihar Shipping - U.A.E	4,800	scrubber fitted
2+2	Tanker	50,000	New Times, China	2021	Bihar Shipping - U.A.E	3,700	scrubber fitted
4	Tanker	19,000	Nantong Xiangyu, China	2022	Nisshin Shipping - Japanese	Undisclosed	StSt, dual fuelled
4	Bulker	325,000	Jiangsu Yangzijiang, China	2022	Kmarin - S. Korean	Undisclosed	against long T/C
4	Bulker	325,000	Qindao Beihai, China	2022			to Vale
1	Bulker	211,000	JMU, Japan	2021	NYK Line - Japanese	Undisclosed	against long T/C to JFE steel, scrubber fitted



2	Bulker	180,000	Hyundai Samho, S. Korea	2021	H-Line Shipping - S. Korean	Undisclosed	LNG 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
NORD STEEL	BC	180,230		2007	Japan	1,725	Greek	
MSXT VIVIENNE	BC	175,085		2004	China	1,250	Undisclosed	
SUNNY SMILE	BC	95,768		2013	Japan	2,150	Greek	
OCEAN TOPAZ#	BC	92,859		2013	China	1,500	Chinese	
FH FANG CHENG	BC	81,458		2015	China			
FH RI ZHAO	BC	79,489		2015	China	4,500	CBD Leasing - Chinese	en bloc
ZHEN BANG	BC	79,343		2015	China			
FEDERICA PRIMA	BC	76,596		2005	Japan	850	Chinese	
STAR GAMMA	BC	53,098		2002	Japan	700	Russian	
CRANE ISLAND	BC	32,154		2009	Japan	880	Undisclosed	
JUDI ALAMAR	BC	28,760		1995	Japan	370	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
SM NEW YORK	CV	102,518	8,586	2010	S. Korea			
MSC SAVANNAH	CV	101,310	8,586	2011	S. Korea	3,300	Far East	en bloc each, incl 5yr TC at 19k pd
SM SAVANNAH	CV	101,310	8,586	2011	S. Korea			
STRAUSS	CV	33,900	2,478	2005	Germany	820	Greek	
HANSA MARBURG	CV	23,419	1,740	2007	China	580	Okee Maritime - German	

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
AQUARIUS WING	TAK	299,990		2005	Japan	3,500	Greek	
DAEHAN 5038	TAK	113,700		2020	S. Korea	5,000	Andromeda - Monaco	en bloc each, charter
DAEHAN 5037	TAK	113,700		2020	S. Korea	5,000	Andromeda - Monaco	back to Clearlake
OLYMPIA I	TAK	107,181		1999	Japan	790	Sea Lead Shipping	
LOENGO	TAK	73,626		2007	China	1,050	Danish	
BIENDONG MELODY	TAK	45,937		2004	Japan	800	Greek	
SU-B	TAK	1,845		2009	Turkey	340	Greek	



SABARIMALA GAS	TAK/LPG	25,926	1994	Japan	780	Spanish
MATHRAKI	TAK/LPG	19,621	2003	Japan	1,600	Indonesians
LUBERSAC	TAK/LPG	9,200	2012	Japan	undisclosed	Geogas - Swiss

◆ 上周拆船市场回顾

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
OMAR B	BC	11,702	3,581	1983	Spain	375.00	
LUKA	GC	20,501	5,307	1999	Germany	328.00	as is Piraeus
HOJIN	PCC	18,273	15,194	1990	Japan	410.00	HKC NK Green India

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
ANANGEL HAILI	BC	260,726	39,284	1995	Japan	430.00	as is Singapore, incl 850t ROB
VSEVOLOD BELETSKIY	BC	33,324	9,425	2010	China	396.00	as is Kolkata, India via online auction
MERATUS AMBON	CV	8,122	3,334	1982	Singapore	370.00	as is Spore, incl 150t IFO + 25 MGO
ALIZEA	TAK	46,801	9,044	1995	S. Korea	420.00	Indian Subcontinent

◆ ALCO 防损通函

【在菲律宾或印度尼西亚装载镍矿石】

针对在菲律宾和印度尼西亚装船的镍矿石的运输，GARD 协会的强制性申报要求仍然适用。这项重要的防损举措于 2012 年开始实施，让我们能够尽早与船舶经营人交互信息，并有机会降低此类货物带来的风险。

因矿石液化导致船货位移和失去稳性，数十年来一直是造成海上重大事故的主要原因。近十年以来，印度尼西亚和菲律宾镍矿的装船和运输一直备受关注。

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
2019-07-19	686.350	772.720	6.389	87.844	860.660	59.912	915.020	484.830	526.430
2019-07-18	687.610	771.860	6.370	88.024	854.630	59.828	915.660	481.990	526.650
2019-07-17	688.270	771.670	6.361	88.070	854.320	59.728	915.490	482.880	526.010
2019-07-16	687.100	773.780	6.369	87.784	860.230	59.796	911.640	483.800	526.690
2019-07-15	686.770	773.930	6.366	87.726	863.250	59.876	918.540	482.000	526.910

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	2.36063	1 周	2.377	2 周	--	1 个月	2.2715
2 个月	2.27988	3 个月	2.27763	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.17425	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.19213		

2019-07-18

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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