



全一海运市场周报

2019.07 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2019.07.22 - 07.26\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场表现总体平稳 航线运价涨跌互现】

本周,中国出口集装箱运输市场表现总体平稳,各市场运价涨跌互现,综合指数与上期基本持平。7月26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788.93点,较上期微跌0.2%。

欧洲航线: 市场进入传统旺季,但欧元区经济前景受全球经济不稳定因素影响,市场表现不及往年,航线上仍有富余舱位出现。上海港船舶平均舱位利用率在95%以上,部分班次满载出运。运价在连续数周小幅回调后,部分航商月初推涨,即期市场运价出现较大幅度上涨。7月26日,上海出口至欧洲基本港市场运价(海运及海运附加费)为754美元/TEU,较上期上涨12.2%。地中海航线,市场表现不及欧洲航线,上海港船舶平均舱位利用率在90%左右。航商为维持运价稳定不断出台停航等运力控制措施,即期市场运价小幅上涨。7月26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718美元/TEU,较上期上涨3.3%。

北美航线: 航线转入传统旺季以来总体货量较为稳定,但局部不平衡。本周,上海港船舶平均舱位利用率在95%以上,部分班次满载。市场竞争有所加剧,多空博弈迹象有所显现。一方面有部分船航商试图推涨运价,另一方面部分航商采取降价揽货策略以扩大市场占有率。市场运价跌多涨少,即期市场订舱价格总体回落。7月26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1433美元/FEU、2800美元/FEU,较上期分别下跌6.9%、3.1%。

波斯湾航线: 目的地区域局势较为紧张,后市发展难以预料。但市场货量尚能保持平衡,航线上不断有航商停航班次以控制运力,供需维持稳定,上海港船舶平均舱位利用率在95%以上。部分航商小幅降价揽货,即期市场运价下跌。7月26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720美元/TEU,较上期下跌2.4%。

澳新航线: 货量总体平稳,运输需求逐步复苏。部分航商持续进行运力控制,航线整体装载情况有所提升,上海港各航班舱位利用率提升至90%以上,部分航次满载出运。由于航线整体运价水平处于历史较低水平,部分航商再次在月初推涨运价,即期市场运价走高。7月26日,上海出口至澳新基本港市场运价(海运及海运附加费)为525美元/TEU,较上期上涨13.1%。



南美航线：市场货量保持稳定，供需关系稳中向好。上海港船舶平均舱位利用率在 95%~100%水平，不少班次满载。航商对后市的订价策略有所分化，部分航商在月初推涨，部分则跟进上周回调运价，市场运价涨跌互现，但即期运价总体上涨。7 月 26 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2052 美元/TEU，较上期上涨 4.8%。

日本航线：本周货量基本平稳，市场运价保持稳定。7 月 26 日，中国出口至日本航线运价指数为 723.23 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【旺季需求总体向好 沿海运价大幅上涨】

本周，煤炭市场旺季特征持续，沿海散货运输需求总体较好，运力供给较为紧张，运价持续攀升。7 月 26 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 1019.52 点，较上周上涨 6.1%。

煤炭市场：本周，沿海煤炭运输市场延续上涨行情，不过临近周末，运输需求向好趋势难以持续，上涨势头有所削弱。具体情况来看，需求层面：随着大伏天的来临，沿海大部分地区气温明显升高，制冷用电需求随之提振，电厂耗煤量迎来较好增长空间。据统计，26 日，沿海六大电厂日耗煤量飙升至 79.95 万吨，较上周同期上涨 22.7%。用煤需求刺激下，电厂补库需求明显提升，拉运计划普遍展开。同时近期非煤货种表现强劲，海砂市场监管力度略有放松，开采力度加大，运输需求释放。运力方面，前期国际运输市场运价大幅上涨，大量兼营船舶转运外贸航线。该因素影响在近期内贸运输需求明显转好的情况下充分体现，面对集中释放的运输需求，当前可供运力不足，供不应求格局加剧。旺季市场特征显现，市场“天平”逐渐倾向于船东，沿海煤炭运价连续多天大幅上涨。然而目前来看，高温天气持续时间相对较短，且伴随多雨，电厂总体耗煤水平相对于去年同期仍有一定差距，电厂存煤量仍平稳运行于高位。在一波拉运高潮结束后，下半周，尤其临近周末，货主开始适当放缓节奏，沿海煤炭运价趋于平稳。

7 月 26 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1041.41 点，较上周上涨 8.8%。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 28.2 元/吨，较上周五上涨 7.8 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 30.7 元/吨，较上周五上涨 8.5 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 36.4 元/吨，较上周五上涨 7.4 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 34.6 元/吨，较上周五上涨 5.1 元/吨。

金属矿石市场：鉴于铁矿石价格居高不下，环保限产收严，监管层面干预，对铁矿石需求以及价格上涨形成一定阻力。然而钢材利润较好，钢厂生产的意愿持续提高，非限产地区钢厂受利润驱动，生产积极性仍维持高位。综合上述情况，近期铁矿石运输需求总体平稳，金属矿石运价跟随煤炭运价上涨。7 月 26 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 970.44 点，较上周上涨 2.8%。



粮食市场：目前玉米下游需求疲软，部分深加工企业停机检修，以消耗库存为主。南方猪瘟疫情持续爆发，生猪存栏量下降，虽有利润刺激，但恢复过程比较缓慢。饲料企业备货意愿不强，短期内玉米维持阶段性供需宽松局面。加上南北港口玉米利润倒挂，贸易主体向港口拉货意愿较低，北方港口库存持续瘦身，粮食运输需求持续低迷。不过运价方面，受煤炭运输市场主导，粮食运价呈较好涨幅。7月26日，沿海粮食货种运价指数报收825.27点，较上周上涨8.9%。

成品油市场：本周，沿海成品油运输市场延续前两周特征，运输需求总体平稳，部分南下资源需求较好。而下游部分港口汽油卸货困难，船舶滞压。沿海成品油运力仍略显紧张，市场运价小幅上涨。7月26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984.77点；其中市场运价成分指数报收934.38点，较上周上涨0.1%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【大船运价冲高回落 综合指数小幅下探】

本周国际干散货运输市场各船型市场走势有所分化，海岬型船和巴拿马型船运价在延续上周火爆涨势后开始回调，超灵便型船市场依旧延续涨势。远东干散货指数受大中型船市场影响小幅下探。7月25日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为1231.09点，运价指数为1058.18点，租金指数为1490.46点，较上周四分别下跌6.0%、7.8%和4.0%。

海岬型船市场：本周海岬型船两洋市场行情有变，远程矿航线运价继上周大幅上涨后出现回调，太平洋航线运价周初惯性上涨后也逐步回落。远程矿航线，随着船东空放至大西洋的运力增多，大西洋区域可用运力有所增加，短期市场供需紧张局面逐渐缓解。FFA 远期合约价格持续下跌，租家以观望为主，市场成交清淡，运价承压下行。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为22.429美元/吨，较上周四下跌20.1%。太平洋市场，周初运价延续上周的涨势并刷新了2014年4月以来的高点。据悉，澳大利亚丹皮尔至青岛航线上有11.2美元/吨的成交。随后受远程矿航线运价大幅回落影响，市场观望情绪渐浓，澳洲主要矿商放缓出货节奏，运价下跌。24日市场报出，受载期为8月8-9日，澳大利亚丹皮尔至青岛航线成交价为9.40美元/吨。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为24949美元，较上周四下跌14.2%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为9.327美元/吨，较上周四下跌13.1%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船两洋市场冲高回落。大西洋市场，周初市场整体平稳，粮食货盘充足，运力供不应求的局面继续刺激运价上涨并创出新高。然而，随着周中粮食货盘减少市场开始走软，成交逐渐放缓，外加船东空放南美的运力增多，运价自高位回调，回吐部分涨幅。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为39.185美元/吨，较上周四上涨1.6%。太平洋市场，周初受到大西洋市场带动，运价创出年内新高。然而，由于国内港口煤炭库存较高，运输需求相对疲软，太平洋市场租金、运价先扬后抑，涨幅缩减。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为14645美元，较上周四上涨3.7%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为13522美元，较上周四上涨3.9%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为7.870美元/吨，较上周四上涨2.9%。



超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场延续涨势。本周市场船多货少局面继续改善，煤炭、镍矿、铝矾土和水泥熟料等货盘不少，尽管运价已处于高位，市场整体气氛依旧活跃，租金、运价继续上涨。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 9621 美元，较上周四上涨 10.4%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 11677 美元，较上周四上涨 9.5%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 6663 美元，较上周四上涨 6.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.364 美元/吨，较上周四上涨 6.4%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 8.596 美元/吨，较上周四上涨 4.7%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价低位徘徊 成品油运价持续回暖】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，7 月 19 日当周，美国原油库存较上周持续减少，但汽油和精炼油库存依旧增加。因市场需求高于预期，国际原油价格预期看涨。本周英国皇家海军在海湾地区增派该地区军事力量，同时伊朗称在波斯湾扣留一艘英国油轮，引发市场对霍尔木兹海峡安全的担忧，伊朗局势持续紧张支撑油市氛围。本周原油价格波动上行，布伦特原油期货价格周四报 63.15 美元/桶，较上期上涨 0.54%。全球原油运输市场大船运价低位徘徊，中型船运价大幅上升，小型船运价小幅下滑。中国进口 VLCC 运输市场运价小幅反弹后回落。7 月 25 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 705.89 点，较上期下跌 3.07%。

超大型油轮（VLCC）：尽管供需状况短期内未有显著变化，但 VLCC 运输市场周中货盘成交量逐步增长，出现回暖迹象。本周 VLCC 运输市场运价小幅反弹后回落，平均 TCE 为 1.3-1.7 万美元/天。成交记录显示，中东至中国航线 8 月 8 至 10 日装期货盘成交运价为 WS43；西非至中国航线 8 月 18 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 WS42.54，较上周四下跌 4.1%，CT1 的 5 日平均为 WS42.98，较上周下跌 5.3%，等价期租租金平均 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 WS45.12，下跌 1.8%，平均为 WS45.62，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大幅上升。西非至欧洲市场运价大幅上涨至 WS77 左右，TCE 约 2.0 万美元/天。黑海到地中海航线运价小幅上涨至 WS76，TCE 约 1.1 万美元/天。亚洲进口主要来自中东，一艘 13 万吨级船，阿拉伯湾至澳大利亚，8 月 8 至 10 日货盘，成交运价为 WS75。一艘 13 万吨级船，阿拉伯湾至远东，8 月 4 日货盘，成交运价为 WS72.5。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线运价涨跌互现，地中海及欧美航线运价稳中有降，综合水平小幅下滑。7 万吨级船加勒比海至美湾运价小幅上涨至 WS81（TCE 约 0.3 万美元/天）。跨地中海运价维持在 WS85（TCE 约 0.6 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS84（TCE 约 0.1 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，挪威至欧洲大陆，7 月 26 至 27 日货盘，成交运价为 WS85。波罗的海短程运价小幅下跌至 WS61（TCE 约 0.4 万美元/天）。该航线一艘 10 万吨级船，波罗的海至欧洲大陆，8 月 4 日货盘，成交运价为 WS60。波斯湾至新加坡运价小幅上涨至 WS111（TCE 约 1.2 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS92（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升，欧美航线涨势连连，综合水平开始回暖。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 万吨级船运价小幅上涨至 WS96 (TCE 约 0.7 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 万吨级船柴油运价大幅上涨至 WS90 水平 (TCE 约 0.3 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS106 (TCE 约 0.5 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 1.1 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【成品油轮船价反弹 内贸船舶价格上涨】

7 月 24 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 864.38 点，环比上涨 1.11%。其中，国际散货船价综合指数下跌 2.02%，国际油轮船价综合指数、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 0.95%、0.98%、2.02%。

国际干散货运输市场行情依旧坚挺，运价上涨，BDI 指数再创新高，周二收于 2165 点，环比上涨 7.66%，但二手散货船价格以跌为主。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1273 万美元、环比上涨 0.04%；57000DWT--1452 万美元、环比下跌 1.77%；75000DWT--1753 万美元、环比下跌 3.99%；170000DWT--2962 万美元、环比下跌 2.25%。当前，铁矿石、粮食、煤炭和镍矿货盘尚可，即期运价阶段性高位震荡回撤，但干散货船 1 年期租费率多数上涨，预计二手散货船价格短期震荡反弹。本期，二手散货船市场成交量维持活跃，共计成交 18 艘 (环比减少 2 艘)，总运力 132.14 万 DWT，成交金额 20040 万美元，平均船龄 11.94 年。

市场对原油需求前景的担忧情绪施压油价下行，布伦特原油期货收于 62.47 美元/桶 (周二)，环比下跌 2.92%。本期，原油轮运价持续探底，成品油轮运价小幅下滑，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--2285 万美元、环比上涨 4.39%；74000DWT--2183 万美元、环比下跌 1.12%；105000DWT--3181 万美元、环比下跌 0.17%；158000DWT--4209 万美元、环比下跌 0.08%；300000DWT--6545 万美元、环比上涨 0.58%。当前，国际原油供应和需求双弱，中国原油加工量在接下来的几个月内都可能无法再创新高，因柴油和汽油库存高企以及国内燃油需求放缓令炼厂计划放慢加工脚步。国际油轮运输市场货少船多的局面短期难以改善，运价低位震荡，国际油轮 1 年期租费率小幅下滑，预计二手油轮价格短期稳中看跌。本期，二手国际油轮成交量有所下滑，共计成交 7 艘 (环比减少 3 艘)，总运力 47.18 万 DWT，成交金额 68.90 万美元，平均船龄 14.43 年。

国内沿海散货运输市场需求小幅回暖，运价企稳回升，二手沿海散货船价格小幅上涨。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--164 万人民币、环比上涨 0.79%；5000DWT--736 万人民币、环比上涨 1.34%。当前，高温季节来临，火电日均耗煤增多，煤炭需求回暖，内外贸兼营船舶大部分投放国外市场，造成国内可用运力相对吃紧，沿海散货运价反弹，预计散货船价格短期稳中有涨。本期，沿海散货船成交 3 艘，总运力 18754DWT，成交金额 2030 万元人民币，平均船龄 9.30 年。



内河散货运输市场基本平稳，二手散货船价格全体上涨。本期，5年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--55万人民币、环比上涨3.55%；1000DWT--98万人民币、环比上涨1.60%；2000DWT--209万人民币、环比上涨1.52%；3000DWT--291万人民币、环比上涨1.49%。目前，户外基建施工增加，内河建材运输需求尚好，航程增长，运价小幅回升，预计内河散货船价震荡盘整。本期，内河散货船成交量有所萎缩，共计成交46艘（环比减少29艘），总运力6.35万DWT，成交金额6704万元人民币，平均船龄9.80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

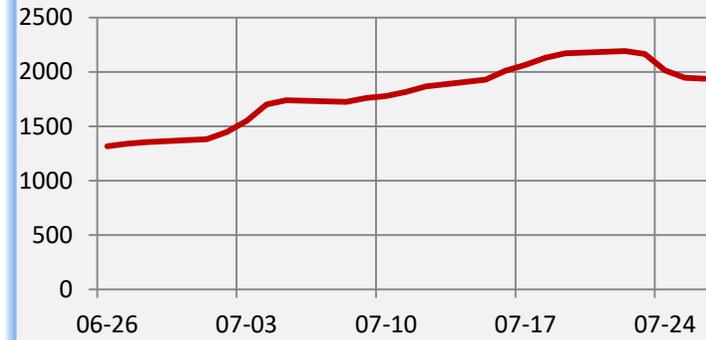
波罗的海指数	7月22日		7月23日		7月24日		7月25日		7月26日	
BDI	2,191	+21	2,165	-26	2,014	-151	1,947	-67	1,937	-10
BCI	4,438	+59	4,315	-123	3,808	-507	3,609	-199	3,647	+38
BPI	2,201	+31	2,219	+18	2,209	-10	2,180	-29	2,109	-71
BSI	1,002	+20	1,017	+15	1,019	+2	1,012	-7	1,005	-7
BHSI	497	+5	503	+6	506	+3	512	+6	515	+3



上周 BDI 指数走势



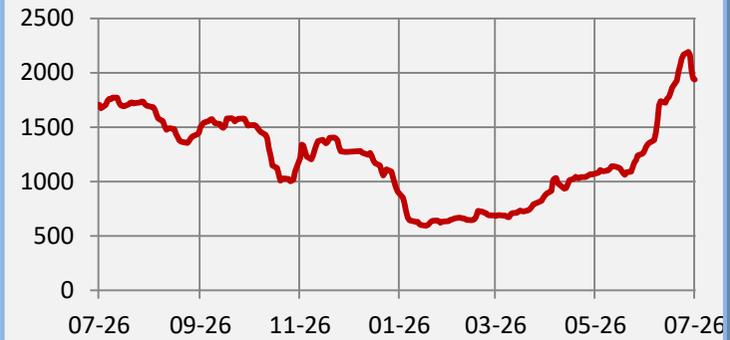
近一个月 BDI 指数走势



近半年 BDI 指数走势



近一年 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 29 周	第 28 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	27,000	27,000	0	0.0%
	一年	21,000	24,000	-3000	-12.5%
	三年	16,500	16,500	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	14,500	14,000	500	3.6%
	一年	13,500	12,750	750	5.9%
	三年	12,500	12,500	0	0.0%
Smax (55K)	半年	12,500	12,000	500	4.2%
	一年	11,500	11,250	250	2.2%
	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: 2019-07-23

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Prabhu Shakti' 2009 83690 dwt dely Nagoya 27/29 Jul trip via NoPac with coal redel India \$15,000 - Cargill

'Estela Claire' Cargill relet 2017 81886 dwt dely Taeon 27/28 Jul trip via Australia redel Continent \$8,250 first 72 days balance \$18,000 - Jera Trading

'Shandong Hai Xing' 2014 75491 dwt dely Singapore prompt trip via ECSA redel Singapore-Japan \$14,650 - cnr

'Strategic Harmony' 2014 39880 dwt dely N Brazil end July trip redel Continent - Mediterranean intention grains \$18,000 - cnr



4. [航运市场动态](#)

【重磅！顺丰进军国际海运市场】

7月24日晚，顺丰官方发布公告称，进军国际空运/海运货运市场，首先提供的是从香港/澳门/中国内地启运至美国的海运（整箱）和空运（200公斤起）服务。

顺丰表示，将有稳定的货运能力，提供至美国主要港口的服务。同时，实时跟踪系统还可以在整个货运过程中，保证货物可视性。此外，两端的精细化服务更是顺丰的强项，可根据客户需求，提供定制服务。

截至发稿前，顺丰方面未对此事予以进一步回应。

值得关注的是，去年，顺丰曾参投美国物流服务平台 Flexport，投资规模为1亿美元。

有媒体报道称，这条服务产品线正是顺丰战略投资 Flexport 后，强强联合的产物。顺丰通过投资 Flexport，尝试海运整箱业务，大概率是补齐市场短板。

顺丰创始人王卫也曾称：“顺丰未来将致力于提供综合物流服务，所对标的不仅是4000亿传统快件配送市场，而是12万亿大物流市场。”

来源：中国航务周刊

【减排措施或将导致未来散货船和油轮船队价值减半！】

据国际海事战略公司（MSI）最新研究显示，航运业的环保举措可能会对油轮和散货船船东造成深远影响，他们的船队价值也许会因此大打折扣。研究报告指出：“现在就是应对的时候。”

如果航运业要满足在2050年之前使全球气温上升不超过1.5°C的目标，干散货和油轮船东的未来就会十分惨淡。在这种情况下，煤矿和石油的需求将剧烈下滑，船舶价值和收益都会跌入谷底。

对于干散货而言，在需求重新开始回升之前，缓解气候变化的环保举措连同其他因素将导致船队价值在未来11年内大幅下跌，从目前的1950亿美元降至900亿美元，船队贬值过半。



油轮也面临着相同的命运，预计到 2045 年油轮船队价值相比去年水平将下降 28%。

根据 MSI 的分析，如果航运业遵循联合国政府间气候变化专门委员会 (IPCC) 设定的在 2050 年之前全球升温不超过 1.5°C 的要求，油轮和散货船市场必定将出现显著衰退。

气候也是投资应考虑的一部分

环保举措可能导致干散货船和油轮船队价值暴跌的推断是基于它将造成这些领域货运需求下降的预测，货运需求一旦减小，船队收益也会相应下降。报告指出：“需求的破坏将给船东和船舶出资方造成严重的影响，有损船队使用率，油轮和散货船的盈利能力也会随之崩塌。” MSI 总结道：“是时候开始应对了。”

如今，船东在评估投资时通常按照 20 年的船舶生命周期来计算。但是考虑到要实施环保举措，除了最老旧的船只以外，投资任何船舶都会受到环保转型的影响。“为了应对这些难题，投资人和银行需要将气候相关的风险纳入金融分析当中。”气候变化非政府组织高级分析师 Christian Wilson 在评论 MSI 的研究时说道。

上个月，全球 11 大航运融资银行携手发起了一项名为“波塞冬原则”的环保倡议，为航运公司制定了一系列环保要求。上个星期，美国富国银行宣布将把环境影响纳入后续的航运公司评级当中。

全球能源消耗发生变化

MSI 关于航运业环保举措影响研究的中心思想就是航运业环保转型过程中导致的能源需求变化。据 MSI 分析，如果航运业要实现升温不超过 1.5°C 的目标，2050 年之前总体能源需求就会维持现状，但是能源来源将发生变化，碳氢化合物的使用也将大幅减少。

报告指出：“最明显的例子就是煤炭，以前煤炭能够满足大约全球四分之一的能源需求，到了 2050 年它们在全球能源中的占比将不足 5%。”

MSI 表示，全球能源将在一定程度上保持稳定，但是可再生能源的使用将会更为普遍。同一时段内，石油的使用将会减半，在全球能源需求中的占比将从原先的三分之一降为不到 20%，而可再生能源和生物燃料的使用则会大幅上涨。

在研究报告中，MSI 还分析了另一种参考情况——假设船舶排放降低不明显。在这种情况下，能源消耗在 2030 年之前仍将持续走高，化石燃料消耗的下降幅



度也会小一些。

集装箱和其他船型迎来快速增长

新的市场条件肯定会刺激航运公司在供应端做出反应，新船订造活动将陷入停滞，航运公司不得不拆除经济效益不佳的船舶。

据 MSI 预测，油轮船队的规模将在 2030 年之后减少将近三分之一，干散货船队则会在 2025 年之后开始下降，其运力相比 2024 年巅峰时期的数量将减少 14%。与此相反，集装箱船队和其他船型将在未来许多年里迎来快速增长。

全球商船船队的规模必然会持续增长，但是油轮和干散货船在整个船队中的占比将会减小。

来源：中国船检

【全球最大航运国家排名出炉丹麦跃升第五】

丹麦已经超越了美国再次提高了其在全球最大航运国家的排名，位居全球第五位。

最新数据显示，按照悬挂本国船旗的商船吨位计算，希腊位居榜首，以 3.004 亿载重吨成为全球最大航运国家。新加坡、中国和日本紧随其后，成为全球第 2、3、4 位。

数据统计显示，2018 年丹麦拥有 8380 万载重吨的商船，丹麦超越美国位列第五。而仅在一年半之前，丹麦刚刚超越德国成为全球第六大航运国家。

丹麦航运业发展迅速，2018 年实现出口 1880 亿丹麦克朗（284 亿美元），航运业成为丹麦最大出口行业之一。

丹麦船东协会首席执行官 Anne H. Steffensen 表示，丹麦航运公司运营的船舶数量增长显著，标志着丹麦的航运战略是有效的。

据悉，丹麦正在努力增加船舶注册的吸引力，计划在 2020 年底前发展航运数字注册。

来源：国际船舶网



5. 船舶市场动态

【转型造船惹的祸？福建最大民营船东倒了】

盲目扩张转型造船“吃螃蟹”，大量贷款，经营不善导致资金链断裂，沉重的债务负担演变成为“企业倒闭的最后一根草”，让一度拥有 32 艘船的福建省最大海运企业——福建冠海海运终于轰然倒下。而冠海海运的破产也将旗下船厂，最多时曾经拥有超过 70 亿元订单的福建最大民营船企——冠海造船拖下了水。

冠海海运曾是福建最大海运企业，国内排名第六

7 月 17 日，福建省连江县人民法院发布《（2019）闽 0122 破 1 号》公告，公告称：2019 年 4 月 16 日，连江县人民法院根据债权人的申请，裁定受理福建冠海海运有限公司破产清算申请，并于 2019 年 7 月 5 日指定福建冠海海运有限公司清算组为管理人。同时，作为冠海海运附属子公司的福建省冠海造船工业有限公司也同时被批准破产清算。

根据公告，冠海海运和冠海造船的债权人应在公告发布之日起向管理人申报债权，申报期截止 2019 年 10 月 8 日。冠海海运将在 2019 年 10 月 16 日 9 时将在福建省福州市连江县健兴路 1 号体育公园综合馆召开第一次债权人会议，冠海造船第一次债权人会议则将在当天 10 点 30 分召开。

冠海海运成立于 1990 年，是一家拥有 29 年海运经验的企业，在改制前为福建省瑛头海运总公司，注册在福州市连江县，从事国际、国内沿海、港澳台航线运输。国内沿海航线主要从事秦皇岛、天津等北方各大港口到华东、华南线各电厂的煤炭和钢厂矿石运输，特别是到上海宝钢集团的原材料运输以及如漳州后石电厂等大型电厂的电煤运输。

资料显示，冠海海运曾是福建省规模最大的海上运输企业，运力规模根据交通部 2010 年的“中国航运发展报告”中统计，在全国所有航运企业规模中排名名列第六位，拥有固定资产 29 亿元，好望角型、巴拿马型、灵便型散货船及集装箱、客轮等各类船舶 32 艘，总载重吨近 200 万吨，从事国际远洋、港澳及国内沿海货物运输。

冠海海运共拥有 27 个自然人股东，法人林财龙持股 50.97%，是最终受益人，其他 26 人股权较为分散。林财龙从 1981 年开始进入航运业，是冠海海运及冠海造船董事长。2009 年，林财龙曾获年度“海西新经济十大英雄称号”，这是福建船舶界唯一获此殊荣的人。

船老板转型造船“吃螃蟹”，打造福建最大民营船企



2006 年，已经在航运业打拼了 25 年，福建冠海海运董事长林财龙投资 5 亿元建设冠海造船工业有限公司，并兼任该公司的董事长。

2006 年 1 月，冠海造船进入筹备阶段，5 月奠基，9 月便开始下料生产，实现了当年规划、当年建设、当年接单、当年投产的预期目标。船企做到“四个当年”在福建船舶界乃至全国也是一个大跨越。

自成立以来，冠海造船始终追求造大船的“梦想”。2008 年，冠海造船为香港龙运船务有限公司首次建造 8.03 万吨散货船“寿山”轮，这是自福建船政创办以来首次建造的最大吨位的船舶，填补了福建船舶工业建造 8 万吨级船的一项空白。“寿山”轮的建造使香港龙运船务坚定了与冠海造船继续合作的信心，前后共承造了 5 艘同型的 8.03 万吨级船，也成为福建此种船出口最多的企业。

冠海造船曾一度是福建省最大的民营造船企业，并创下多项第一：建造了福建省单船吨位最大（8.03 万吨级）的散货船；兼具 3 万吨级、5 万吨级、8 万吨级船台，年产能最大，2011 年建造的船舶总载重达 45 万吨。

在市场最好时，冠海造船承接了 36 艘船舶订单，合同金额达到 70 亿元人民币。然而，自 2012 年年底以来，冠海造船再未接获任何 1 艘订单。

据介绍，为了做大做强，冠海造船前期投入过大，导致产能过剩。

2011 年开始，由于市场低迷，加上经营不善等原因，冠海造船资金链断裂。从 2013 年 10 月开始冠海造船全面停产，虽然船厂已经无法继续正常运营，但是并没有申请破产。冠海造船的一部分场地在 2014 年 7 月租给马尾造船制作分段，作为马尾造船三个生产基地之一。

2014 年起，冠海造船拖欠员工工资被曝光。2015 年大批冠海员工控诉林财龙一伙拖欠上亿员工集资款，2015 年底冠海造船“欠薪案”进入法院强制执行阶段。截至 2015 年 8 月，冠海造船共拖欠 180 余人工资 670 万元、医社保 60 余万元、公积金 50 余万元。其中调节、仲裁成功 21 人，追回工资 150 余万元。

冠海造船原本希望通过资产重组的方式，补齐拖欠工人的工资。冠海造船曾与福建省船舶集团签订了重组并购框架协议，按照协议，福建省船舶集团将以不低于 5.1 亿元资金重组并购。重组工作原本计划于 2015 年 9 月份全面完成，但资产重组计划最终流产。目前，冠海基地由福建东南造船托管。不久前，东南造船党委组织召开“托管冠海基地 推进转型升级”专题研讨会。

资金链断裂，拖欠员工工资旗下资产被强制拍卖

由于经营不善等原因，冠海海运资金链断裂，从 2013 年开始拖欠工资。目前仍有部分离职员工的工资只发到 2014 年 6 月份。在此期间，冠海海运原员工与



公司老板多次协商，但是至今仍然没有结果。

2017 年 4 月，冠海海运 1 艘散货船“冠海 308”轮在淘宝网司法拍卖网络平台上被公开拍卖。公告显示，因被执行人冠海海运、冠海造船、林财龙、冠海海运股东俞宝钗至今未履行生效法律文书所确定的义务，厦门海事法院公开拍卖被执行人抵押给中信资产管理有限公司的“冠海 308”轮。

“冠海 308”轮由冠海造船于 2011 年 12 月 31 日建成，是一艘 47500 载重吨散货船。这艘船最终以 8257.69 万元的价格被舟山市普陀中昌海运有限公司拍下。

值得一提的是，2016 年 3 月，由于冠海海运拖欠船员工资，“冠海 308”轮船员全部离船，船舶处于无人值守状态，某海事局委托上海某海洋工程有限公司对该船进行现场守护，半年就产生了 800 多万的救助费用。

除了“冠海 308”轮之外，2017 年 10 月，冠海海运另一艘散货船“冠海 228”轮也被公开拍卖，成交价 9950 万元。根据厦门海事法院的公告，“冠海 228”轮由被执行人冠海海运、冠海造船、林财龙等抵押给人中国民生银行股份有限公司厦门分行。“冠海 228”轮同样由冠海造船建造，在 2012 年交付，载重量 80012 吨。

2017 年在淘宝司法拍卖平台上，还显示有关冠海的另一个拍卖标的——冠海海运持有的上海宝江航运有限公司 20% 的股权。

同时，冠海海运位于福州的办公大楼也已经被福州市中级人民法院查封，抵押于华夏银行股份有限公司福州华林支行，在 2016 年 9 月被法院强行拍卖，成交价 2549.85 万元。

盲目扩张大量贷款，资金链断裂

据了解，福建中小航运企业数量占航运企业总数超过 98%，大多为民营企业。他们是活跃经济、增加就业和航运产业发展的中坚力量。在航运市场低迷态势下，船公司呈现两极发展，两头小中间大的趋势。一极是部分企业逆势前行，继续良性发展；一极是部分企业的破产重组或退出航运界。

这几年福建良性发展的航运企业，有在政府指导下实现联盟整合，运力达 120 万净载重吨福建海运集团；有在化学品运输专业市场做专，在全国水路化学品运输企业中排名第 5 位的泉港兴通集团；有世界排名 28 位集装箱规模企业，全省第一家民营航运物流在上海证券交易所成功上市的安通控股股份有限公司，有在在三板挂牌上市，控制运力 300 万吨，运力规模近年来一直位列全国第五、六名，的福建国航远洋运输股份有限公司；还有在在三板挂牌上市，专注于国内外大宗散货运输业务的综合性现代海运集团，总运力增加到 52.80 万吨的福建海通发展股份有限公司等。



但另外一极的航运企业特征是资金链断裂，它们在市场小阳春时盲目接受银行贷款，运用贷款资金和融资租赁模式发展扩大企业规模，几个亿的贷款加上社会集资，现在都到了还款期，面对市场下滑，企业亏损，船价萎缩，资金短缺、资金链断裂，无法按期归还银行贷款或者其他借款，还拖欠了大量船员工资，因此被银行或其他债权人起诉，结果导致海事法院扣押、拍卖的船舶数量激增。在银行催债中，船舶被低价拍卖，公司迅速破产、倒闭。沉重的债务负担演变成成为“企业倒闭的最后一根草”。

曾经拥有以海运业为主，包括冠海造船工业公司、商贸、茶行业、旅游业、房地产开发等 16 家公开注册公司得企业集团，由于信用意识淡薄，盲目扩张，大量运用贷款，最后丧失自身的融资信用，在市场剧变时，企业亏损，银行抽贷，资金链断裂，融资渠道完全被堵死，所有的银行都不再给冠海提供贷款支持，并且原本贷款给冠海的银行，都成为债主，沉重的债务负担压垮曾经红红火火的船公司，这是一个典型案例，也是福建海运发展之痛。

来源：国际船舶网

【韩媒：中国船企整合威胁韩国中型船企】

中国船企的一系列整合正威胁着本已举步维艰的韩国中型船企。韩媒认为，对于现代重工与大洋造船而言，中国船企的整合将使韩国两大巨头的合并更容易获得中国政府批准；不过，韩国中型船企则可能会在油船建造市场上输给中国。

7 月 1 日，中船重工与中船集团宣布正在筹划战略性重组。之后不久，有消息称，作为国内第四大造船集团的招商工业有望整合中集集团、中航国际的船舶海工业务。

韩国业内人士认为，中国船企的整合举措对于韩国造船业的影响好坏参半。这将对韩国反垄断机构审查现代重工与大洋造船合并提议产生积极影响，因为中国政府在这样的情况下很难反对韩国两大船企的合并。另外，三星重工也不会因此受到太大影响。一些专家甚至认为，由于中韩两国船企之间存在巨大的技术差距，韩国船企合同价格反而会会上涨。

然而，中国船企的合并很可能对韩国中型船企构成严重威胁。此前，韩国中型船企已经在散货船建造领域输给中国，而现在这些韩国船企的油船市场也正面临威胁。一家韩国中型船企高管表示，希腊船东 6 月在中国船企订造了大量阿芙拉型油船，价格比韩国低 5%至 10%；继散货船之后，中国船企正在大举进军油船市场。

来源：国际船舶网



【“黎明之前”新造船订单减半】

上半年，全球新造船市场成交船舶 366 艘、2493 万 DWT。以数量计，同比下降 49.17%，以载重吨计，同比下降 53.63%

“黎明之前”新造船订单减半

2019 年是造船人寄予厚望的一年——新造船市场经历 10 年低位徘徊；上一轮景气期建造的船舶到了退出运营的时间窗口；压载水和脱硫等严苛环保公约即将正式实施……

然而，市场走势永远出乎预料，上半年，全球新造船市场成交船舶 366 艘、2493 万 DWT。以数量计，同比下降 49.17%，以载重吨计，同比下降 53.63%。受新造船订单锐减影响，6 月底，全球船厂手持订单降至 3172 艘、1.98 亿 DWT。以数量计，同比下降 11.86%，以载重吨计，降幅为 12.38%。上半年，新船交付 694 艘、5090 万 DWT。以数量计，同比下降 8.32%，以载重吨计同比上涨 9.25%，船舶大型化趋势明显（见图）。

尽管市场总体弱势，但中国船企摆脱 2018 年的颓势，重回全球第一的位置。而从细分船型来看，LNG 船一枝独秀，正向常规船型阵营冲击。

中国重回第一

上半年订单锐减，中国却重回第一！上半年，中国船企承接船舶订单 176 艘、韩国船企承接 69 艘、日本船企承接 62 艘，市场份额分别为 48.09%、18.85%和 16.94%。以承接订单数量计算，中国再次将日韩远远甩在后面。

2019 年，尽管中国新接订单量大幅下降，但是显著好于全球同行。上半年，中国船企承接船舶订单 176 艘、1372 万 DWT。以数量计，同比下降 36.00%，以载重吨计，同比下降 24.58%。截至 6 月底，中国船企手持船舶订单 1433 艘、8837 万 DWT。以数量计，同比下降 10.77%，以载重吨计，同比下降 8.84%。上半年，中国船企交付新船 262 艘、1988 万 DWT。以数量计，同比下降 18.89%，以载重吨计，同比下降 6.27%。总体来看，中国船企不但在新接订单量上跑赢市场，其余两大造船指标也较为稳健。

在新造船市场“黎明之前”，中国船企也在加速整合，为新一轮景气周期蓄积力量。7 月 1 日，在中船重工与中船集团分拆 20 年之后，两大集团宣布将进行战略性整合。与此同时，招商局集团也在酝酿并入中国航空技术国际控股有限公司造船产能。优势产能的重组，在减少非良性竞争的同时，将提升各船企专业分工水平，提高中国船企整体竞争力。不过，国有资产竞争力的进一步增强，也引发民营资本的疑虑，如何共生将成为下一阶段的重要课题。



2018 年“风光无限”的韩国船企，2019 年骤然跌入深谷。上半年，韩国船企承接船舶订单 69 艘、772 万 DWT。以数量计，同比下降 53.69%，以载重吨计，同比下降 61.44%。截至 6 月底，韩国船企手持船舶订单 429 艘、5269 万 DWT。以数量计，同比下降 2.50%，以载重吨计，同比下降 10.47%。上半年，韩国船企交付新船 127 艘、1809 万 DWT。以数量计，同比上涨 19.81%，以载重吨计，同比上涨 54.77%。尽管上半年在新造船市场上表现不佳，从交付船舶数量来看，韩国船企基础实力十分强大。

韩国船企的购并酝酿多年，2019 年现代重工正式宣布收购大宇造船。韩国两大船企如果完成整合，在造船产能、优势船型和产业链协同等方面对其他船企将形成巨大威胁。

2019 年，日本船企在新造船市场的表现只能用“惨烈”来形容。上半年，日本船企承接船舶订单 62 艘、316 万 DWT。以数量计，同比下降 69.15%，以载重吨计，同比下降 77.94%。截至 6 月底，日本船企手持船舶订单 682 艘、4819 万 DWT。以数量计，同比下降 16.32%，以载重吨计，同比下降 16.09%。上半年，日本船企交付新船 203 艘、1191 万 DWT。以数量计，同比上涨 4.10%，以载重吨计，同比上涨 0.25%。

LNG 船一枝独秀

上半年，新造船市场成交干散货船 95 艘、集装箱船 53 艘、油轮 58 艘和 LNG 船 30 艘，各船型成交量同比增减分别为-62.75%、-41.11%、-53.60%和 7.14%。新造船市场，LNG 船一枝独秀。

上半年，全球干散货船成交 95 艘、1028 万 DWT，以载重吨计，同比下降 59.63%。中远海运集团订购 16 艘纽卡斯尔型干散货船，单艘造价近 5500 万美元。韩国 H-Line Shipping 表现十分活跃，订造 2 艘传统海岬型干散货船、5 艘纽卡斯尔型干散货船。

上半年，全球油轮成交 95 艘、747 万 DWT，以载重吨计，同比下降 56.47%。上半年，希腊和新加坡船东较为活跃，希腊船东 90%订单落入韩国船企。

上半年，全球集装箱船成交 53 艘、26 万 TEU，以标准箱计，同比下降 60.09%。达飞轮船在中国订造 10 艘 1.5 万 TEU 型船。其中，5 艘为沪东中华承建；5 艘为江南造船承建。

上半年，全球 LNG 船成交 30 艘、427 万立方米，以装载量计，同比下降 6.49%。目前，各国都寻求在 LNG 船的承建上获取优势，韩国现代重工并购大宇造船如果成功，将取得绝对优势地位；中国大连船舶重工、江南造船集团也意欲在 LNG 船的承建上取得突破；俄罗斯则通过北极 LNG 项目为红星造船厂争取 LNG 船订单。



尽管上半年市场的弱势再次打击市场信心，但是从开篇提到的三个因素判断，现在市场正处于“黎明之前”。船企需要提前积蓄力量，迎接新一轮景气周期，船东也应积极谋划，通过更优模式扩张船队。

来源：航运交易公报

【最新全球 TOP 50 船厂榜单出炉！中国船厂占半壁江山】

据克拉克森 7 月发布的一份报告，截至今年 6 月底，全球造船订单 50 强榜单中，中国船厂（含中日合资 3 家、台资 1 家）共有 26 家船厂上榜，占据半壁江山之多，来自日本的船厂 9 家、韩国的船厂 6 家。

就订单总量（CGT）而言，TOP 50 造船厂订单总量约占全球订单量的 74%（5864.5 万/7888.6 万），就造船数量（艘）而言，TOP50 造船厂订单总量约占全球订单量 52%（1646 艘/3172 艘）。

其中，中国造船厂订单总量为 2124.3 万 CGT，约占全球订单总量的 27%（2124.3 万/7888.6 万），位居榜首。

韩国、日本造船厂订单总量分别为 2023.5 万 CGT 和 780.3 万 CGT，各占全球订单量的 25.7%和 9.8%，分列第二、三位。

上榜的 26 家中国船厂中，大连中远海运川崎、南通中远海运川崎，及常石集团（舟山）造船，均为中日合资船厂。不难发现，上榜船厂名单较上一季度几乎没有太大变化，但排名顺序略有浮动。就订单总量（CGT）而言，外高桥造船厂依然位居榜首，招商局重工（江苏）作为唯一一家新上榜的船厂，位列第 42 名。

来源：航运界

6. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	457.00	497.00	610.00	605.00
Hong Kong	n/a	n/a	610.00	n/a
Tokyo	470.00	480.00	n/a	745.00
Hamburg	384.00	n/a	594.00	n/a
Fujairah	420.00	n/a	685.00	n/a



Istanbul	420.00		655.00	n/a
Rotterdam	365.00	400.00	564.00	n/a
Houston	393.00	n/a	615.00	n/a
Panama	385.00	n/a	610.00	n/a
Santos	449.00	480.50	n/a	758.00

截止日期: 2019-07-26

◆ 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29周	第28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29周	第28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: 2019-07-23

(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	Tanker	115,000	Daehan, S. Korea	2021	Sun Enterprises - Greek	5,000	scubber fitted
1	Bulker	81,600	Tsuneishi Cebu, Philippines	2021	Greek	Undisclosed	
1	Container	1,000 teu	Daesun, S. Korea	2021	Dongjin Shipping - South Korean	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
SHINYO DILIGENCE	BC	176,955		2006	Japan	1,680	Hong Kong	
CAPE MARIA	BC	170,012		2005	S. Korea	1,380	Greek	
MAGICA G	BC	82,740		2012	S. Korea	1,900	Greek	
TRUSTN TRADER I	BC	82,293		2015	Japan	2,380	Greek	
FALCON TRADER#	BC	81,895		2016	China	2,430	Chinese	
YM VIRTUE	BC	76,610		2003	Japan	750	Chinese	
ETERNAL GRACE	BC	76,585		2006	Japan	960	Chinese	
CHANCE	BC	75,926		2004	Japan	950	Chinese	
OGNA	BC	75,750		2008	China	1,030	Greek	SS/DD passed + BWTS fitted
OCEAN JORF	BC	61,269		2016	Japan	2,400	Undisclosed	
NAVIOS PRIMAVERA	BC	53,464		2007	Japan	1,010	Chinese	
BRIGHT HERO	BC	51,725		2009	Japan	950	Greek	box shaped
KESTREL I	BC	50,351		2004	Japan	730	Taiwan Navigation	
KONSTANTINOS D	BC	50,326		2000	Japan	550	Chinese	
GLARUS	BC	46,513		2001	Japan	630	Chinese	
SAGITTARIUS OCEAN	BC	37,052		2014	Japan	1,530	Greek	
AURORA BULKER	BC	32,729		2004	Japan	680	Greek	
IKAN JERUNG	BC	31,760		2009	Japan	900	Taylor Maritime - Hong Kong	
ISLAND SPIRIT	BC	31,742		2013	Japan	1,130	Greek	
RAULI N	BC	27,348		1996	China	350	Middle Eastern	
PACIFIC VENUS	BC	18,712		2001	Japan	450	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
HANSA LUDWIGSBURG	CV	23,305	1,740	2011	China	1,380	China Navigation - Chinese	

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
CAPE BRINDISI	TAK	159,195		2005	S. Korea			
CAPE BARI	TAK	159,186		2005	S. Korea			
CAPE BASTIA	TAK	159,155		2005	S. Korea	8,200	Ridgebury Tankers - U. S. A	en bloc
CAPE BONNY	TAK	159,152		2005	S. Korea			



NEW CHALLENGE	TAK	73,964	2005	China	undisclosed	Chemikalien - German	
NEW CHAMPION	TAK	73,911	2005	China	undisclosed	Chemikalien - German	*on subs
NEW CENTURY	TAK	73,901	2005	China	undisclosed	Chemikalien - German	
NEW CONFIDENCE	TAK	73,897	2005	China	undisclosed	Chemikalien - German	
TORM SAN JACINTO	TAK	47,038	2002	Japan	undisclosed	Undisclosed	
MAERSK RALEIGH	TAK	35,192	2005	China	1,120	James Fisher Shipping - U.K	5 yrs TC
EVA HERON	TAK	33,707	2008	Japan	1,800	Undisclosed	stst
MAHAKAMAH I	TAK	31,687	2001	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
COASTAL MERCURY	TAK	2,281	2012	China	240	Undisclosed	

◆ 上周拆船市场回顾

孟加拉国							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备注
BYUKSANG 3001	GC	4,050	1,521	1992	S. Korea	316.00	
HOYO MARU	GC	3,199	1,751	1988	Japan	412.00	
ALPHA GAS	TAK/LPG	3,753		1989	Japan	undisclosed	

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
JAPAN	CV	67,958	23,983	1996	Japan	350.00	
AVELONA STAR	REF	12,714	7,006	1991	Spain	undisclosed	
GRIPO	REF	3,929	2,000	1986	Japan	351.00	

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
HAWTAH	TAK	300,361	48,100	1996	Japan	417.00	as is Egypt incl 650t ROB

◆ ALCO 防损通函

【国际扣船实务 - 印度】

1) 孟买, 加尔各答, 海得拉巴, 卡纳塔克邦, 喀拉拉邦, 马德拉斯, 奥里萨邦和特伦甘纳邦的高等法院根据海事法(海事索赔管辖和解决)行使海事管辖权。该规约规定了可以扣押船舶的海事请求主体。



- 2) 扣押船舶的申请是单方面提出的，除非有针对扣押申请了预先登记通知。如果法院初步同意，那么将下令扣押船舶，而且一般来说，责令的担保数额将基于索赔人据理力争的情况。
- 3) 如果向登记处提供银行担保或现金存款，则该船可解除扣押。如果代表船舶提出申请，船舶也可以被解除扣押；法院认为扣押是不可持续的。
- 4) 如果没有提供担保，高等法院有权在扣押之日起 45 天内拍卖船只。如果出售所得款项不足以满足所有索赔人的索赔要求，法院将确定 2016 海事法（海事请求管辖权和解决）中规定的优先权。

【在中国水域与水产养殖场发生触碰的风险增加】

2017 年 7 月，GARD 通报了水产养殖场的情况及其对航行安全造成的威胁。从那时起，GARD 参与了 12 起渔业养殖场声称遭商船损坏的索赔。索赔额从 3,000 美元到 100,000 美元不等，其中大部分事件发生在岚山和日照地区。在这些地区，贻贝和牡蛎养殖是水产养殖业的主要组成部分。当地的通讯代理—华泰保险经纪有限公司也在 2018 年 8 月 7 日发布的通函中表示，其已处理了以上两个地区发生的、约 50 起触碰养殖场的案件。我们还获悉，金塘附近水域发生的案件数量正在呈上升趋势。

在本篇文章中，我们将讨论中国水域养殖场频遭触碰的深层原因，以及降低风险的可行措施。此外，我们还将考察一起典型索赔案的预期过程。最后，我们将运用照片和图表等手段，解释当地养殖业的做法。

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
2019-07-26	687.960	766.800	6.332	88.025	856.800	59.821	919.020	478.220	522.820
2019-07-25	687.370	765.820	6.354	87.961	858.050	59.891	920.640	479.590	523.050
2019-07-24	688.600	767.790	6.364	88.158	856.280	59.806	918.160	481.540	524.180



2019-07-23	688.180	771.170	6.377	88.111	858.520	59.765	915.910	483.940	524.390
2019-07-22	687.590	771.350	6.380	88.131	860.370	59.791	915.780	484.490	526.750

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	2.349	1 周	2.30688	2 周	--	1 个月	2.24113
2 个月	2.25263	3 个月	2.25575	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.1775	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.17888		

2019-07-25

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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