



全一海运市场周报

2019.08 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2019.08.05 - 08.09\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【旺季市场需求充足 北美运价拖累市场】

本周，中国出口集装箱运输市场旺季运输需求稳定，供需关系处于良好水平，但受北美航线运价回落影响，综合指数总体小幅回落。8月9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822.09点，较上期下跌1.1%。

欧洲航线：进入运输旺季，市场运输需求维持在高位，虽然仍时有大船入市，但供需关系保持在良好水平。本周，上海港船舶平均舱位利用率近100%，多个航班满载出运。多数航商维持上周涨后运价不变，且有小部分航班因舱位紧张而上调订舱价格，即期市场运价小幅上涨。8月9日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为810美元/TEU，较上期微涨0.5%，市场运价已连续三周上涨，累计涨幅20.6%。地中海航线，运输需求表现稳定，且市场有部分航班停航，运力紧张状况略有加剧。本周，上海港船舶平均舱位利用率近100%，多数航班满载出运。由于需求较强，多家航商已开始对8月15日起出运航班征收新一轮旺季附加费（PSS），即期市场运价继续大幅上涨。8月9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974美元/TEU，较上期上涨14.6%，市场运价已连续三周上涨，累计涨幅40.3%。

北美航线：受中美贸易形势恶化影响，货主延期甚至取消合同的情况有所增加，运输需求在数量和稳定性上均弱于往年同期。为适应市场形势，航商对各自航线配置进行了持续优化，总体运力规模保持稳定。本周，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率保持在95%左右，但有部分航班已跌至九成以下。受市场基本面影响，多数航商对上周涨后运价进行回调，即期市场运价下降明显。8月9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1474美元/FEU、2660美元/FEU，较上期分别下跌7.2%、5.0%。

波斯湾航线：目的地区域局势紧张，需求表现较为疲软。运力方面，部分航商仍有停航计划，航线供需关系相对稳定。本周，上海港船舶平均舱位利用率维持在九成以上。因多数航商对后市发展持谨慎态度，而对各自订舱运价进行小幅下调，即期市场运价继续小幅下跌。8月9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683美元/TEU，较上期下跌4.2%，并已连续9周下跌。

澳新航线：运输需求维持在近期高位，航线供需关系良好。本周，上海港船舶平均舱位利用率保持在95%以上，并有多个航班满载出运。经过连续上涨后，运价上涨势头趋缓，本周各航班订舱运价涨跌互现，总体小幅上涨。8月9日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为591美元/TEU，较



上期上涨 2.2%，已连续 8 周上涨，累计涨幅 137.4%。

南美航线：市场货量表现良好，并有部分航商扩大航线运力规模。本周，上海港船舶平均舱位利用率接近 100%。由于基本面稳健，多家航商对自 8 月 15 日以后出运航班开始征收大额旺季附加费，即期市场运价大幅上涨。8 月 9 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2104 美元/TEU，较上期上涨 8.7%。

日本航线：本周货量表现平稳，市场运价基本稳定。8 月 9 日，中国出口至日本航线运价指数为 725.11 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【需求低迷主导市场 沿海运价震荡下行】

虽然正值传统旺季，但沿海散货运输需求整体趋弱。下游电厂库存充裕，观望情绪较浓，市场运力相对过剩，运价震荡下行。8 月 9 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 1006.95 点，较上周下跌 2.7%。

煤炭市场：今年夏天，沿海煤炭运输市场“旺季不旺”特征明显。7 月以来，高温天气不仅来的较晚，且持续时长较短。总体来看，气温较往年同期偏低，迎峰度夏对需求面的刺激不及预期。7 月 1 日-8 月 9 日，沿海六大电厂日耗煤量较去年同期减少约 10 万吨，同比跌幅 14.9%，高峰期（日均耗煤超 80 万吨）也仅仅只有 4 天时间。反观电厂库存持续运行于 1700 万吨以上高位，高于去年同期约 300 万吨。库存长期运行于高位，耗煤远不及预期，下游电厂采购情绪纷纷降至低点，煤炭消耗基本可以通过长协拉运进行补充。与此同时，非煤货种采购需求持续萎缩，运输需求面可谓是利空不断，对运价形成打压。不过由于强台风至华东等沿海地区，沿线航道面临封航，部分运力将暂时离开市场。而一些货主急于赶在台风前出货，发货较为急切，临时租船需求提升，船东心态有所走强，报价略有抬升。受此影响，临近周末，沿海煤炭运价小幅回升。

8 月 9 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1011.61 点，较上周下跌 4.3%。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 24.2 元/吨，较上周五下跌 0.5 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 26.4 元/吨，较上周五下跌 0.6 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 31.9 元/吨，较上周五下跌 0.8 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 31.5 元/吨，较上周五下跌 0.7 元/吨。

金属矿石市场：当前处于钢铁消费淡季，产业链上下游价格上涨动力均弱。但上述情况并未对钢厂生产积极性带来明显影响，钢铁行业的产量波动主要来源于限产而非钢铁企业主动减产。总体来看，铁矿石下游需求稳定。8 月 9 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 960.41 点，较上周下跌 1.3%。



粮食市场：自 7 月底以来，南方春玉米陆续开始上市，以周边市场为主，部分粮源北上。猪瘟疫情尚未得到有效控制，下游饲企库存以安全库存为主，采购积极性不佳。需求疲软拖累玉米走货，“北粮南运”模式遇冷。不过由于前期煤炭运价上涨，粮食运费有所上调，但伴随而来的却是更为低迷的运输需求，贸易利润压缩，南北粮食贸易雪上加霜。8 月 9 日，沿海粮食货种运价指数报收 818.10 点。

成品油市场：上周中石油上调配送运价，市场运价也随之上涨。同时近期贸易利润空间较好，贸易商发货积极性提升。下游港口压港现象持续，运力周转仍受到一定阻力。综合上述情况，沿海成品油运价延续上涨走势。8 月 9 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 1060.92 点，较上周上涨 0.6%；其中市场运价成分指数报收 963.35 点，较上周上涨 1.4%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【巴拿马型船企稳回升 综合指数整体下行】

本周国际干散货运输市场各船型市场走势不一，远东干散货指数继续下行。其中海岬型船市场持续下跌，巴拿马型船市场企稳回升，超灵便型船市场延续回调走势。8 月 8 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 1124.50 点，运价指数为 1000.11 点，租金指数为 1311.09 点，较上周四分别下跌 6.5%、5.2%和 8.0%。

海岬型船市场：本周海岬型船市场运价继续下跌。远程矿航线，本周铁矿石价格、油价大幅下跌，海岬型船 FFA 远期合约价格继续回落，发货人借矿价下跌压低运价，市场上成交清淡，外加运力比较充裕，远程矿航线运价继续下跌。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 20.964 美元/吨，较上周四下跌 8.5%。太平洋市场，周一澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价小幅上涨，从上周五 9.385 美元/吨反弹至本周一 9.546 美元/吨左右。国内钢材库存消化缓慢，对于运价形成短期压力。下半周，受巴西远程矿航线运价下跌影响，外加油价大幅下跌，运价持续下行。7 日市场报出，受载期为 8 月中旬，澳大利亚丹皮尔至青岛航线成交价为 8.95 美元/吨。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 22061 美元，较上周四下跌 12.3%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 8.855 美元/吨，较上周四下跌 8.5%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场和粮食航线运价先抑后扬，企稳回升。粮食航线，上半周由于巴拿马型船 FFA 远期合约价格下跌，市场整体气氛走软，加之南美空放运力增多，运价继续下跌探底。下半周，中美贸易局势紧张，加速南美市场交投，市场陆续抛出 8 月底 9 月初的粮食货盘，市场氛围转暖，粮食航线运价小幅下跌。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为 37.428 美元/吨，较上周四下跌 0.8%。太平洋市场，上半周受南美粮食长航线运价下跌影响，加之煤炭库存仍处于高位，太平洋市场运价延续跌势。周末，太平洋市场煤炭货盘增多，另受台风天气影响，部分船舶采取减速措施，短期运力紧张，加之南美市场行情带动，运价小幅反弹。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 12120 美元，较上周四下跌 6.6%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 11356 美元，较上周四下跌 4.9%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.883 美元/吨，较上周四下跌 4.8%。



超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场小幅下跌。本周东南亚市场煤炭货盘减少，镍矿货盘略有增加，市场整体安静，租金、运价继续小幅回调。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 9000 美元，较上周四下跌 1.8%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 10973 美元，较上周四下跌 1.9%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 6275 美元，较上周四下跌 1.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.085 美元/吨，较上周四下跌 0.7%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 8.509 美元/吨，较上周四上涨 1.1%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价持续反弹 成品油运价波动上行】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，8 月 2 日当周，美国原油库存在连续下降 7 周之后，开始增加，并创 5 月以来单周最大增幅。除库存增加外，美国原油产量在上周大幅下跌之后，本周也出现了较大的反弹。随着贸易紧张局势的升级，短期内全球贸易局势可能不会得到缓解，全球经济疲软的形势正在加剧，原油需求的减少对于原油生产商构成压力，美国国内原油库存的走高更是加速了近期油价不断下行。本周原油价格持续下滑，布伦特原油期货价格周四报 57.52 美元/桶，较上期下跌 6.11%。全球原油运输市场大船运价持续回暖，中型船运价小幅下跌，小型船运价波动盘整。中国进口 VLCC 运输市场运价强势反弹。8 月 8 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 861.34 点，较上期上涨 15.13%。

超大型油轮（VLCC）：在货运需求强劲复苏、燃油价格下跌和台风临近等多重因素的影响下，运输市场强势反弹，平均运价涨幅超过 15%，平均 TCE 冲高至 1.9-2.5 万美元/天。成交记录显示，中东至新加坡航线 8 月 24 日装期货盘成交运价为 WS53；西非至中国航线 9 月 7 日装期货盘成交运价为 WS55。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS52，较上周四上涨 22.4%，CT1 的 5 日平均为 WS48.1，较上周上涨 15.1%，等价期租租金平均 1.9 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS54.92，上涨 18.2%，平均为 WS51.8，TCE 平均 2.5 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价综合水平小幅下跌。西非至欧洲市场运价下跌至 WS60 左右，TCE 约 1.4 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，8 月 15 至 17 日货盘，成交运价为 WS61.25。黑海到地中海航线运价小幅下跌至 WS70，TCE 约 1.1 万美元/天。亚洲进口主要来自美湾和非洲，一艘 13 万吨级船，美湾至南韩，8 月 20 日货盘，成交包干运费为 340 万美元。一艘 13 万吨级船，利比亚至中国宁波，8 月 19 至 21 日货盘，成交包干运费为 280 万美元。

阿美拉型油轮（Aframax）：：运输市场亚洲航线运价稳中有降，地中海及欧美航线运价涨跌互现，综合水平波动盘整。7 万吨级船加勒比海至美湾运价保持在 WS73（TCE 约 0.3 万美元/天）。跨地中海运价小幅下跌至 WS74（TCE 约 0.5 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，杰伊汉至地中海，8 月 14 至 15 日货盘，成交运价为 WS72.5。北海短程运价小幅上涨至 WS84（TCE 约 0.4 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，挪威至欧洲大陆，8 月 9 至 10 日货盘，成交运价为 WS80。波罗的海短程运价稳定在 WS55（TCE 约 0.2 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价小幅下跌至 WS106（TCE 约 1.4 万美元/天）。东南亚至澳大利亚



运价维持在 WS89 (TCE 为 1.2 万美元/天)。

国际成品油轮 (Product)：运输市场亚洲航线运价大幅上升，欧美航线涨跌互现，综合水平波动上行。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS123 (TCE 约 0.7 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价大幅上涨至 WS116 (TCE 约 1.3 万美元/天)，7.5 万吨级船运价大幅上涨至 WS116 (TCE 约 1.9 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS93 水平 (TCE 约 0.5 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS103 (TCE 约 0.6 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 1.2 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【二手船价以跌为主 干散货船成交量增】

8 月 7 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 843.89 点，环比下跌 1.28%。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和内河散货船价综合指数分别下跌 0.32%、1.06%、0.82%、2.12%。

国际干散货运输市场经历多周上涨后，运价在阶段性高位单边下行，BDI 指数 10 连跌，周二收于 1734 点，环比下跌 9.78%，二手散货船价格跌多涨少。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1201 万美元、环比下跌 4.68%；57000DWT--1467 万美元、环比上涨 0.98%；75000DWT--1747 万美元、环比下跌 0.97%；170000DWT--2974 万美元、环比上涨 0.47%。当前，中美贸易战烽火连绵不休，国际干散货运输很受伤，货盘供应不足，燃油价格报跌，即期运价继续疲软，国际干散货船 1 年期期租费率亦是多数下跌，后期市场被普遍看淡，预计二手散货船价格短期有一波震荡回调。本期，二手散货船市场船价下跌，买家趁机出手收购，共计成交 18 艘 (环比增加 10 艘)，总运力 105.06 万 DWT，成交金额 21772 万美元，平均船龄 9.67 年。

美国总统特朗普宣布将对更多中国输美商品加征关税，这可能会抑制中美这两个全球最大经济体对燃料的需求。对国际贸易局势的担忧再次重创全球股市，能源需求前景低迷，加上人民币走低以及美国原油出口增加也令油价承压。布伦特原油期货收于 58.94 美元/桶 (周二)，环比下跌 8.80%。本期，原油轮运价止跌回稳，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--2100 万美元、环比下跌 1.70%；74000DWT--2186 万美元、环比上涨 0.29%；105000DWT--3179 万美元、环比下跌 0.02%；158000DWT--4218 万美元、环比上涨 0.12%；300000DWT--6564 万美元、环比上涨 0.05%。当前，国际原油价格下跌，贸易商采购意愿增强，原油货盘增加，原油轮运价稳中有涨，但市场预计今年乃至明年的全球石油需求预期向下调整，亚太地区原油增速将大大放缓，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维持疲软，共计成交 8 艘 (环比增加 1 艘)，总运力 99.25 万 DWT，成交金额 14120 万美元，平均船龄 10.38 年。

国内沿海散货运输市场富余运力增加，运价上涨幅度受限，二手沿海散货船价格依旧惯性下跌。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--



160 万人民币、环比下跌 1.00%；5000DWT--732 万人民币、环比下跌 0.48%。当前，“迎峰度夏”正式来临，但高温季节相比往年来的更晚一些，火电厂煤炭库存充足，仅以长协煤缓慢补充，采购非常理性，非煤货种采购需求继续萎缩，沿海散货运价已经呈现阶段性回调走势，预计散货船价格短期稳中有跌。本期，沿海散货船成交稀少，买家以观望为主。

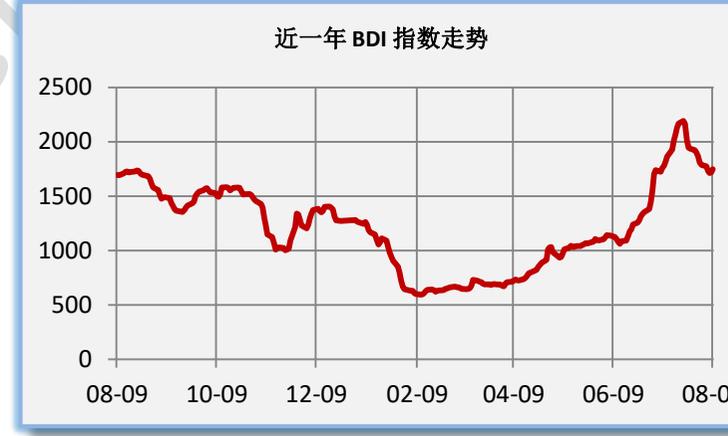
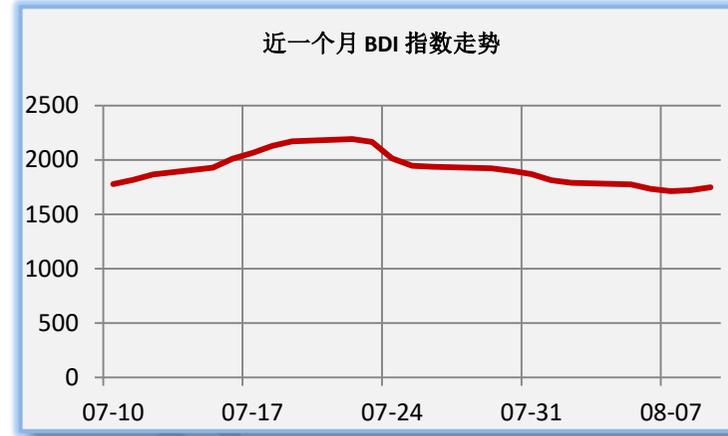
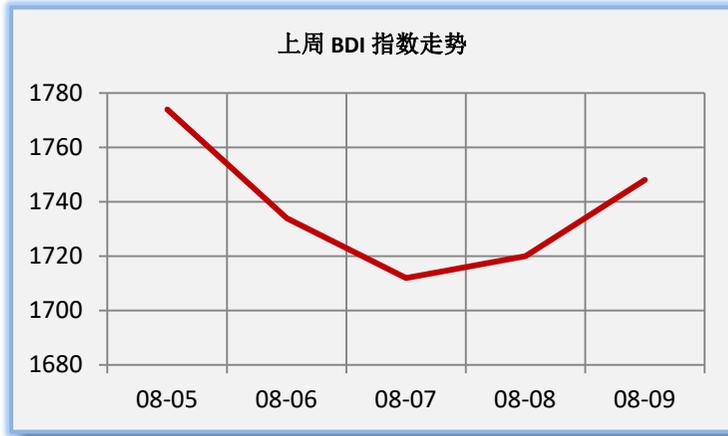
内河散货运输市场基本平稳，二手散货船价格跌多涨少。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--52 万人民币、环比下跌 3.80%；1000DWT--100 万人民币、环比下跌 0.41%；2000DWT--201 万人民币、环比下跌 3.39%；3000DWT--275 万人民币、环比下跌 0.69%。目前，房地产市场表现疲软，建材运输需求一般，内河散货运价稳中有跌，预计内河散货船价震荡盘整。本期，内河散货船成交量继续回升，共计成交 78 艘（环比增加 16 艘），总运力 16.78 万 DWT，成交金额 14746 万元人民币，平均船龄 8.83 年。

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	8月5日		8月6日		8月7日		8月8日		8月9日	
BDI	1,774	-14	1,734	-40	1,712	-22	1,720	+8	1,748	+28
BCI	3,480	-12	3,302	-178	3,171	-131	3,181	+10	3,222	+41
BPI	1,753	-26	1,759	+6	1,791	+32	1,839	+48	1,898	+59
BSI	959	-9	956	-3	955	-1	959	+4	970	+11
BHSI	519	+2	519	0	520	+1	521	+1	523	+2





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 31 周	第 30 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	26,000	27,000	-1000	-3.7%
	一年	20,500	21,000	-500	-2.4%
	三年	16,500	16,500	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	14,250	14,500	-250	-1.7%
	一年	13,000	13,500	-500	-3.7%
	三年	12,500	12,500	0	0.0%
Smax (55K)	半年	12,500	12,500	0	0.0%
	一年	11,500	11,500	0	0.0%
	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: 2019-08-06

3. [航运市场动态](#)

【公开反对限硫令，印尼意欲何为？】

航运界网获悉，印度尼西亚交通部近期宣布，印尼将不对国内船舶实施 2020 年 IMO 限硫令，并将允许船舶在本国水域航行期间使用重油。对此，由马士基、诺登和赫伯罗特等公司组成的三叉戟联盟 (Trident Alliance) 表示谴责。

上周，印尼交通部发布通告，自 2020 年 1 月 1 日起，印尼拒绝遵守将船用燃料油的含硫量限制在 0.5% 以下的规定，并且也不会装配洗涤系统。

据悉，印尼对新规的抵制或与低硫燃料涨价相关。因此，即使没有安装洗涤设备，印尼政府也允许本国船只在 IMO 新规生效后仍在领海内使用含硫量高达 3.5% 的燃料。



有匿名官员表示：“使用低硫燃油将提高营运成本，物流成本和货物价格也会受波及。”

印尼计划继续反对 新规，直到该国低硫燃料进口供应变多。该官员还透露，在国际水域航行期间，印尼船舶仍将遵守限硫令。

被扭曲的竞争担忧

印尼的表态引发了三叉戟联盟(Trident Alliance)的严正批评。该联盟表示，令其担忧的是，由于使用低硫燃油将大幅增加航运公司的成本，IMO 新规必须在国内和国际都得到实行。印尼不遵守规则，就会影响竞争。

联盟主席 Roger Strevens 在声明中是这样表态的：“任何不遵守规则的做法都会造成不公平的竞争，并且会引发更大的违规现象。航运业已经在迎接 IMO 新限硫令上投入了大量资金和精力，印尼在这个节骨眼作出这种决定是无益的。”

联盟还认为，如果印尼坚持违背 IMO 新限硫令，将难逃法律追责。

“印度尼西亚作为 IMO《MARPOL 公约 附则六》中的缔约国，并没有豁免商船遵守公约的权利。”

IMO 表态:限硫令同样适用于本国水域

IMO 发言人证实，IMO 新限硫令同样适用于各国本国水域。《MARPOL 公约 附则六》第 14 条适用于所有船舶，换句话说，对国内和国际航行的船舶均适用。

此前，经 IMO 批准，自 2020 年起，船用燃料的含硫量标准将从 3.5%降到 0.5%。此后，由于使用清洁燃料会增加巨额成本，新限硫令受到数个国家党派的反对。

据统计，无论是使用低硫燃料，还是安装脱硫设备，IMO 新限硫令将使集运公司的燃料成本增加 100 至 150 亿美元，远高于当前盈利水平。

来源：航运界网

【日照港做大“散改集” 大宗散货转运“零损耗”】

7 月 17 日,日照港石臼港区,一列 50 节车厢满载焦炭的列车,沿新菏兖日铁路缓缓驶向船用集装箱换装作业区。这些焦炭将在不落地的情况下,通过“散改集”



专业化装箱平台, 直接装入海运专用集装箱, 随后发往我国南方一钢铁企业。

日照港推出的焦炭集装箱化运输业务, 把焦炭装入密闭的集装箱运输, 效果怎么样?

一家钢铁企业曾经的烦恼

福建漳州的三宝钢铁集团所需焦炭常年从日照港转运。此前, 公司副总经理苏敬法对焦炭在运输中的损耗十分头疼。该公司从青海等地购买的焦炭需要先通过铁路运输到日照港, 然后装船运往福建, 到达漳州港后再通过皮带机和汽车运往公司的焦炭堆场存放。

苏敬法介绍, 货物从焦化厂装车到企业堆场卸货, 需要经过多次的装卸和转运, 焦炭又属于大宗散货中的易损货种, 每一次装卸都会使得货物粉渣增多, 而且装卸中产生的大量粉尘还会对周边环境造成污染。此外, 传统的散货露天装卸和运输极易受到天气影响, 出现货物水分过度蒸发导致质量不足或是水分含量过多影响货物品质的问题。

日照港推出的焦炭集装箱化运输业务, 解除了苏敬法的烦恼。“把焦炭装入密闭的集装箱运输, 整个运输过程中只需要在港口进行一次换装, 不仅货物的损耗减少了, 而且环保问题和货物堆存占用场地的问题也随之解决, 真是一举多得。”

不但焦炭能够实现集装箱运输, 日照港通过日照港集装箱发展有限公司工人肖晨光自主研发的“晨光号”自动化专用装箱设备, 创新了“散改集”工艺系统, 不但可以将粮食、化肥、卷钢、矿渣粉等散货货种入箱, 还可以实现大豆、铁矿石、木片集装箱疏港套货发运。铁路集装箱到船用集装箱的换装效率由原来的 20—30 分钟/箱, 提高至平均 10 分钟/箱。

深入货源腹地广布无水港

大宗散货装入集装箱中运输, 好处显而易见, 但物流成本高, 如何推广?日照港集装箱发展有限公司市场开发部党支部书记、经理张建波向记者算了一笔账: 焦炭自港口筛分到装船至目的地港卸船, 共有 5 次换装过程, 钢厂通过皮带机卸料至焦炭库房还有 6—7 次转接, 在这个过程中, 13%左右的焦炭破碎成为焦粒、焦末。而换装集装箱运输后, 破碎、亏耗几乎为零, 相当于间接节省了物流成本。

为做大做强集装箱化运输业务, 日照港通过推介会的形式, 主动走出去, 向直达日照港的瓦日、新菏兖日两条千公里铁路沿线腹地广布无水港, 大力推广集装箱化运输业务。



“传统的内贸集装箱码头市场开拓,主要还是围绕出口货源腹地,其实进口货源腹地同等重要,进出口平衡,意味着物流成本降低,口岸竞争力提升。”日照港集装箱发展有限公司党委书记、总经理赵博说。

6月28日,“南来北往日照港”集装箱业务推介会走进古丝绸之路起点西安市。300余位来自中西部地区的客户齐聚一堂,就全供应链集装箱集成服务进行深入交流。这是去年12月以来,日照港开展的第5次业务推介活动。北起营口,南至广州,西到西安,构建起新的物流大通道。

目前,日照港已布局多个“内陆无水港”,进一步延伸港口服务,成为临沂、济宁、菏泽、聊城以及苏北、河南、山西腹地客户的优选进出口岸。

集装箱自动化助推港口转型

今年5月,日照港集装箱自动化堆场一期正式建成启用,在全国率先实现了传统堆场和自动化堆场之间的无缝对接。“自动化堆场启用后,大大缩短了提货时间,以前是早晚还要各停工1小时,现在是全天24小时不间断作业,而且几乎不受天气影响,既快速又安全。”前来提货的卡车司机孙刚说。

在12万平方米的集装箱自动化堆场内,8台自动化轨道吊来回穿梭,把刚卸船的集装箱码放得井然有序。这是国内首个规模化建成、平行岸线布置的双悬臂自动化堆场。“较传统集装箱堆场作业模式,自动化堆场可节约人工成本70%、装卸效率提高一倍。”日照港集装箱发展有限公司工程技术中心副经理胡继龙告诉记者。

随着集装箱集疏运体系的优化,南来北往航线网络的日臻完善,铁路班列的快速布局,车队物流生态圈的高度融合,场站拆装箱、堆存等配套服务功能的健全,日照港形成了多层次、多功能、水陆立体交叉的集装箱运输网络新格局。

集装箱班轮公司作为集装箱业务的运输方,也对日照港持续增加运力。“近年来,日照港内贸集装箱业务增长迅速,我们集装箱班轮公司都愿意为日照港增加船舶、密集班期,而且不用担心货船满箱到港后会空箱返回。”中谷物流日照办事处负责人胡善国说。(吴宝书 栗晟皓 王敏)

来源: 航运交易公报

【现代商船正式进军越南物流市场】

继最近加入世界三大海运联盟之一的“THE Alliance”,现代商船又开始进军物流业,力争提前实现扭亏为盈。

据悉,现代商船最近与釜山港湾公社、韩国国内中坚物流企业等一起,为进军越南物流事业召开了会议。现代商船决定与这些公司共同在越南北部及南部建



立大型物流仓库或内陆集装箱基地等。

据悉，这些企业正讨论在三星电子越南工厂所在的北宁省安丰工业园区和越南最大的黑老虎虾养殖及海产品加工出口地区芹苴市运营冷冻物流仓库事业。现代商船最近开始着手调查，最早将于下月进行有关确保该地区的货主及物色事业用地的联合当地调查。

有分析称，现代商船此次进军物流业的计划是今年 3 月就任的现代商船代表裴在勋的事业多元化战略之一。据悉，出身于物流公司泛韩物流的裴在勋曾经强调“应该以靠近货主的视角开展业务”。不仅要起到用船运货物的作用，还要向货主提供内陆运输及保管，装船的综合服务，这样才能具备竞争力。

现代商船计划与越南地区货主共同运营冷冻仓库及物流仓库，确保稳定的货物量。此前，现代商船曾于 2017 年末与越南第一大综合物流企业 Saigon Newport Corporation (SNP) 签订了有关开发港口终端和物流设施的谅解备忘录。现代商船社长俞昌根表示，现代商船在越南的物流量较同期成长 50% 以上。该公司拟加强与 SNP 公司之合作伙伴关系，期以达成双方在全球物流市场之共同目标。

海运业界相关人士预计：“现代商船虽然目前还处于亏损状态，但去年订购了 20 艘超大型集装箱船舶，规模不断扩大，再加上物流事业和海运同盟的协同效应，2020 年下半年以后有望实现扭亏为盈。”

来源：国际船舶网

4. [船舶市场动态](#)

【中国船厂需警惕！韩企盯上散货船市场！】

据韩国最大媒体集团金融信息网站 Money Today (今日财经) 报道，随着国际海事界不断推进航运节能减排，越来越多的老旧散货船将被改装为液化天然气 (LNG) 动力散货船，韩国造船企业已盯上中国造船业的最大“地盘”——散货船建造市场。韩方认为，在建造技术相对不高的散货船领域，中国船企凭借价格竞争力横扫了全球市场，但韩国船企的 LNG 动力船技术“独一无二”，因此可以说，这是一场“值得一战的比赛”。

韩国造船业界 8 月 1 日透露，全球最大矿业公司澳大利亚 BHP 集团 (原必和必拓) 决定将 14 艘 21 万吨级老旧散货船改装为 LNG 动力船，并开始讨论订造事宜。据测算，整个订单规模达 10 亿美元。据悉，中国的两大造船集团——中国船舶工业集团有限公司和中国船舶重工集团有限公司有望竞标，韩国现代重工也很可能参与竞标。

Money Today 表示，如果这场散货船订单争夺战放在过去，将以中国船企压倒性的胜利而终结。散货船建造技术难度并不高，中国船企凭借突出的价格竞争



力在这一船型市场上长期独占鳌头。据英国克拉克松研究公司的数据，目前中国船企手持新船订单中约有 474 艘散货船，占手持订单总量的 48%，而韩国船企只有 22 艘，仅占手持订单总量的 5%。

与此前使用船用 C 级燃料油的散货船不同，BHP 集团这批订单为 LNG 动力船散货船，以应对国际海事组织(IMO)自 2020 年开始实施的限硫令。有观点认为，虽然中国船企也掌握了 LNG 动力船技术，但韩国船企更胜一筹。目前的接单业绩也证明了这一点。特别是现代重工，该公司目前手持 9 艘 11.4 万吨油船、6 艘 15000TEU 集装箱船、2 艘 18 万吨散货船、1 艘 5 万吨小型散货船等 18 艘 LNG 动力船的订单，如果加上现代三湖重工、现代尾浦造船的数据，现代重工集团目前手持的 LNG 动力船订单达 30 艘，居全球第一。

不过，韩国造船业界人士也指出，此次订单争夺战的结果很难预测，韩国船企仍需警惕中国对手的低价攻势。散货船在所有船型中使用船用厚板的比重最高，韩国钢铁企业因铁矿石价格上涨相应提高了船板价格，韩国船企将承担厚板涨价带来的成本负担，在此次订单争夺战中稍有不慎，就会输给在人工成本等方面具有价格竞争力的中国船企。

一位韩国造船业界相关人士表示，为了应对 IMO 环保新规，今后老旧船舶改装为 LNG 动力船的数量将会持续增长。“如果韩国船企要扩大在 LNG 动力船领域的竞争优势，就必须最大限度地减少厚板等成本负担。”

来源：中国船舶报

【日本造船业上半年新船订单量同比增长 7%】

近日，日本船舶出口商协会（JSEA）公布的统计数据显示，今年上半年，日本造船企业共获得 100 艘新船订单，合计 476 万总吨（GT），以吨位计，同比增长 7%。但是，新船订单量仍低于同期造船完工量。

从接单船型来看，日本船企今年上半年获得的 100 艘新船订单主要以散货船为主，延续近几年的趋势。其中，包括 82 艘散货船、10 艘油船和 8 艘集装箱船，几乎与去年上半年的接单结构一致。据统计，去年上半年，日本船企共获得 82 艘散货船、10 艘油船和 6 艘集装箱船订单。近年来，日本船企获得的外国船东订单在总订单中的比重不断下降。据统计，日本船企今年 1~6 月获得的 100 艘新船订单中，仅有 15 艘由外国船东订造，其余订单均来自本国船东，占比高达 85%。

在造船完工方面，今年 1~6 月，日本船企累计完工交付 132 艘新船，合计 684 万 GT，相比去年同期增长了 21%。自 2016 年以来，日本船企的年度/半年度接单量均少于造船完工量，今年上半年也不例外，手持订单量下滑趋势明显。



据日本造船业内人士预计，新船市场将在今年复苏。鉴于今年上半年日本船企获得的新船订单量同比小幅增长，业界对于今年下半年船市表现出更加稳固的复苏状态充满期待。

来源：海事早知道

【造船业何时去寒回暖】

曾途经江苏启东海工大道，沿途船企中一座座锈斑的门机催人泪下。到浙江的造船重镇舟山，小干岛的欧华造船、鲁家峙岛的舟山船厂、岱山县的金海智造，眼望的衰颓不是言语可以描述的。然而，这些景象不过是中国甚至全球船舶制造业溃退的一个缩影。

2008 年全球金融危机爆发后，造船业经历了 10 余年的阵痛，产能在不断地退出。曾经在世界范围内扩张的 STX 造船海洋如今只有韩国镇海一家船企仍在运营；当初号称中国第一民营船企的熔盛重工已被业界遗忘；大宇曼加尼亚船厂已淡出业界的视野……市场环境的长期恶劣，导致中国的“白名单”船企接连破产，自 2013 年开始实施的船企“白名单”制度，不得不于 2019 年 4 月 2 日起被正式废止。

然而，产能的退出仍在持续。2019 年，法院启动对克罗地亚 Uljanik 船厂的破产程序；韩进重工(苏比克)申请当地法院接管；韩国城东造船三度出售告失败后或走入破产清算程序……在中国，南通华凯重工被债权人申请破产清算；冠海造船连同冠海海运被批准破产清算。已经破产或进入破产重整阶段的船企或可列举，陷入经营困境的船企依然众多，许多船企无船可造，也有部分船企尚有数艘甚至超 10 艘 5 年前承接的在建船舶被迫“晒太阳”——全球造船业何时去寒回暖……

国际：破产潮持续

造船人总是怀揣着希望迎接新的一年，但是未来却并不怜惜这些汗珠成串掉在钢板上的人。2019 年新年钟声的余音尚在耳畔，韩进重工(苏比克)申请当地法院接管的消息便“传达”给造船人。接下来，克罗地亚 Uljanik 船厂、韩国城东造船、中国南通华凯重工和冠海造船……

1 月 8 日，韩进重工宣布，位于菲律宾的子公司韩进重工(苏比克)已经在当地法院申请法院接管。韩进重工(苏比克)曾经是辉煌的船企，2006 年以来成功交付 123 艘船舶，包括当时全球最大的 20600TEU 型船以及菲律宾建造的首艘 VLCC。凭借韩进重工(苏比克)骄人业绩，菲律宾曾成功跻身为全球第五大造船经济体，仅次于中国、韩国、日本和欧盟。

5 月 13 日，经过两度推迟，克罗地亚当地商业法院启动了对 Uljanik 船厂的破产程序。Uljanik 船厂是克罗地亚船舶工业的脊梁——Uljanik 集团旗下的主要船企。Uljanik 集团旗下陷入困境的 3. Maj 船厂本寄望中船重工，但从新近迹象来看后者或不会接收。那么，对 3. Maj 船厂乃至 Uljanik 集团的破产程序



或将启动，曾经的全球第三大造船国或会“终结”。

6月13日，韩国城东造船经历了自2018年10月挂牌出售以来，第三次出售失败，由于迟迟未能找到合适的买家，由法院接管的韩国城东造船或将破产清算。韩国城东造船是韩国主要的中型船企之一，2004年进入造船市场，手持订单量曾经一度排名全球前十。

7月17日，冠海造船连同冠海海运一起进入破产清算阶段。冠海海运曾是福建省规模最大的海上运输企业，运力规模曾居中国航运企业第6位，冠海造船随之显赫一时。同日，中海重工附属企业南通华凯重工进入破产清算阶段。

所谓希望和信心，在这接踵而至的负面消息前，不知还能存在于何处。

国内：众企陷困境

所谓乐观，可能会演绎至无尽的“膨胀”；所谓悲观，也会引至无底限的“跌落”。当年过度的乐观催生的庞大产能，尽管经历10余年的挤出，但是依然有许多“僵”在那里的船企。不能一一列数，或可以管窥豹，探视造船业的无尽悲凉。

统计数据显示，目前中国尚活跃的船企有159家，但是在手持订单排名前50的船企中就有数家已经相当“不活跃”。50家之外的许多船企，经营状态不思可知。

在手持订单排名前50的企业中，“不活跃”的船企以海工辅助船建造企业为多，包括江苏大洋造船工程、广东粤新海洋工程和广新海事重工等。其中，江苏大洋造船工程有15艘早年下单订造的辅助船舶在建，但是，该船企近年只在2018年7月和2019年4月各交付1艘船舶，处于半“僵”状态；广东粤新海洋工程曾交付156艘船舶，目前有19艘早年下单船舶在订单录中，2019年无交付业绩（2018年交付5艘，2017年交付3艘），其官网2015年11月27日发布最后1条企业新闻，题为《热烈祝贺我司获评“广东省级企业技术中心”》；广新海事重工有15艘早年下单船舶在建，其中12艘的船东是其自身，该船企2018年交付2艘船舶，2019年前4月曾交付4艘船舶。官网之前持续活跃，但4月26日后不再发布任何消息。

当然，或许可以说海工辅助船建造领域近年尤其困难，但是那些专注于干散货船建造的船企怎么样呢？在支线集装箱船领域已经做到专家级别的欧华造船还在吗？有没有承建汽体运输船的船企退出的？那些承建油轮和化学品船的船企盈利能力又如何呢？是的，每家船企都有陷入困境的多重原因，但一个根本的共性原因，仍是长期恶劣的市场环境。

客观外部环境如此，即使此种状态中短期难以改善，船企也须在低迷中谋求新发展。市场需求发生结构性转变，LNG船等高附加值船舶市场潜力大，船企可



斟酌各自优势布局。针对新船造价低廉，建造人力成本高的问题，船企一方面应在外包工队伍管理上着意创新，另一方面则需立足长远通过自动化、数字化乃至智能化技术提升生产效率。

船舶制造业是一个古老的行业，相信通过造船人的持续努力，全球造船业将摆脱颓势，去寒回暖向好发展。

来源：航运交易公报

【船东的噩梦？中韩“超级船厂”将改变全球造船业格局】

中韩两国造船业整合潮形成的两大“超级船厂”将改变全球造船业的格局，并有可能推升船价上涨。

两大“超级船厂”主导市场或推升船价上涨

据华尔街日报报道，VesselsValue 的数据显示，中船重工与中船集团的合并、以及韩国现代重工和大宇造船的合并将形成两家造船巨头，在全球 10 大船厂掌控的全球造船市场中占据约 46% 的份额。除了占据主导地位的市场份额之外，这两个造船巨头或是得到了国有银行的稳定财政支持和援助，或是接获来自国有船东的大量新船订单得以弥补接单量的不足。由于都面临着提高业绩的巨大压力，中韩两大造船集团将直接在高附加值的 LNG 船等船型领域展开竞争。这将使中韩两国其他中小型船企以及日本等其他国家船企难以与之竞争，很可能会推高船价。

美国咨询公司 KaratzasMarine Advisors & Co 首席执行官 Basil Karatzas 表示，这样庞大的份额完全主导了市场，特别是在某些船型领域；对于船东而言，这无疑是一个坏消息，因为船东将仅有几家船厂可以选择，很难再压低船价。

在合并完成之后，船东预计，中韩两国船企的新船造价将会上涨 5% 到 10%。美国上市的油船和 LNG 船运营商 Tsakos Energy Navigation 首席执行官 Nikolas Tsakos 指出，由于融资紧张，船东将难以承受这种船价上涨幅度，但另一方面，船舶建造数量也会减少，这是削减运力过剩最有效的方式。

当前全球造船业刚刚重新站稳脚跟。此前，海上贸易经历了长达 10 年的低迷，期间订单骤降，集装箱、油轮以及干散货航运领域的运营商纷纷削减运力。

航运业专家预计，在能源市场大趋势和监管新规的推动下，刚刚起步的行业复苏势头将在未来几年加快。

根据 VesselsValue 的数据，2019 年第二季度全球新船订单量同比降低 73%。业内管理人士称，船东可能还在观望，等待中美贸易争端解决后再购买新船。



韩国占据上风，中国明显落后

目前，韩国现代重工和大宇造船的合并似乎占据了上风。现代重工-大宇造船合并手持订单量共计 326 艘，略低于中国两大集团合并之后的 428 艘。不过，现代重工-大宇造船手持订单价值超过了 330 亿美元，远高于中国两大集团合并后的 190 亿美元。

同时，现代重工-大宇造船目前拥有全球 54% 的 LNG 船手持订单，而中船重工-中船集团仅持有 7%。中船重工-中船集团在低收益的散货船领域拥有更大份额，占散货船手持订单量的 31%，而现代重工-大宇造船仅占 15%。

VesselsValue 的首席货运分析师 Olivia Watkins 表示：“不仅仅是 LNG 船手持订单量，韩国船企在质量、声誉和标准方面都优于中国，这意味着韩国船舶在其整个运营周期中都将得到更高的价值。”

在现代重工与大宇造船宣布合并的 6 个月后，中船重工与中船集团在 7 月初公布了整合计划。中船集团的一位高层表示：“我们必须团结起来与韩国竞争。预计韩国方面将很快获得所有监管部门的批准，我们则将在几个月后获得批准。但基本情况是，我们现在在几乎所有船型上都处于同样的水平，如果我们仍然各自为战将会更难与对手竞争。。”

报道称，中船重工和中船集团极度依赖国有控股的内部租赁公司。中船重工旗下的中国船舶租赁（CSIC Leasing）于 6 月底在中船重工旗下船厂订造了 24 艘船，价值约 20 亿美元，几乎使船队规模增加了一倍左右。今年 1 月，中船集团旗下的中船租赁（CSSC Shipping）也在中船集团旗下船厂订造了超过 30 艘新船，价值约为 15 亿美元。

另一方面，大宇造船在过去几年里数次获得韩国最大的国有金融机构韩国产业银行（KDB）的注资。2017 年，韩国产业银行向大宇造船注资 26 亿美元，作为救助计划的一部分，该计划包括广泛的重组措施、从而降低运营成本并为更广泛的复苏做好准备。

来源：国际船舶网

5. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	n/a	n/a	n/a	n/a
Hong Kong	n/a	n/a	n/a	n/a
Tokyo	410.00	420.00	n/a	750.00



Hamburg	310.00	n/a	560.00	n/a
Istanbul	n/a	n/a	n/a	n/a
Rotterdam	295.00	335.00	530.00	n/a
Houston	305.00	n/a	565.00	n/a
Panama	305.00	n/a	570.00	n/a
Santos	357.00	388.50	n/a	718.00

截止日期: 2019-08-09

◆ 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31周	第30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31周	第30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: 2019-08-06

(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	Samsung, S. Korea	2021	Mitsui & Co - Japanese	Undisclosed	
1	Tanker	12,400	Kurinoura, Japan	2020	Sinochem Shipping - Chinese	Undisclosed	



1	Tanker	12,400	Kurinoura, Japan	2020	Yawathama Kisen - Japanese	Undisclosed
1	Tanker	11,500	Kurinoura, Japan	2020	Marex Maritime - Singaporean	Undisclosed
1	Bulker	5,800	Miura, Japan	2020	Nippon Steel - Japanese	Undisclosed limestone carrier
1	LPG	3,500 cbm	Dae Sun, S. Korea	2021	Sangji Shipping - South Korean	2,000
1	RoPax	650 pax	Visentini, Italy	2022	Corsica Linea - French	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
DIANA SCHULTE	BC	79,700		2010	China	1,150	Chinese	en bloc each, TC back to Oldendorff
DORA SCHULTE	BC	79,700		2010	China	1,150	Chinese	
MERIT TRADER	BC	58,175		2014	Japan	1,900	Undisclosed	
IRIS HALO	BC	56,034		2005	Japan	990	Bangladesh	
AQUAKULA	BC	55,309		2007	Japan	1,210	Undisclosed	
MARIE GRACE	BC	53,450		2008	Japan	1,050	Undisclosed	
JUN LING	BC	45,724		2000	Japan	840	Undisclosed	
ATLANTIC GRACE	BC	33,709		2010	Japan	950	Greek	
LJUTA	BC	31,812		2001	Japan	undisclosed	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
VERDI	CV	39,316	2,824	2006	S. Korea	undisclosed	Simatech Shipping - U. A. E	
CS SETUBAL	CV	16,727	1,122	1997	Germany	undisclosed	Global Feeder Shipping -U. A. E	
ASIATIC GLORY	CV	12,545	1,155	2006	Turkey	475	Undisclosed	en bloc each*
ASIATIC JADE	CV	12,545	1,155	2005	Turkey	475	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
ENERGY R	TAK	319,012		2003	S. Korea	5,700	Undisclosed	en bloc
POWER D	TAK	319,012		2003	S. Korea			
NAVE ELECTRON	TAK	305,178		2002	S. Korea	2,700	Vitol - Swiss	
VICTORY I	TAK	298,911		2001	S. Korea	undisclosed	Royal Express - U. A. E	
EAGLE SIBU	TAK	105,365		1999	S. Korea	720	Undisclosed	
MEADOWS	TAK	40,577		1996	Croatia	525	Undisclosed	



◆ 上周拆船市场回顾

							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	
EVER UNIQUE	CV	63,388	24,048	1997	Japan	undisclosed	as is China	
EVER UNISON	CV	63,388	24,039	1996	Japan	undisclosed	as is Hong Kong	
EVER DELIGHT	CV	55,515	21,820	1998	Japan	undisclosed	as is Colombo	
UNI AMPLE	CV	15,477	7,016	1997	Taiwan, PRC	undisclosed	as is Tanung Pelepas	
PELITA BANGSA	FSO	64,239	12,601	1986	Japan	340.00	as is Indonesia, part gasfree, must go under tow	
AN YUN	TAK	43,407	9,758	1991	Taiwan, PRC	377.00	as is Taiwan in gas-free for man entry condition	

◆ ALCO 防损通函

【2020 年全球限硫令】

背景简介

提请各位会员注意，我们早前就国际海事组织《1973 年防止船舶污染国际公约》（经 1978 年议定书修订）（简称《防污公约》或“MARPOL”）附则 VI 出版的 2008 年修正案，将于 2020 年 1 月 1 日生效。该修正案旨在确保大幅减少船舶的硫排放（2020 年全球限硫令），从而表明航运业致力于履行其保护环境的义务。

【印度尼西亚海域航行船舶需安装和激活识别系统】

新加坡航运协会（SSA）了解到，印度尼西亚交通部已于 2019 年 2 月 20 日颁布新规，要求悬挂印度尼西亚国旗和外国国旗的船只在印度尼西亚水域航行时都要安装并激活使用船舶自动识别系统（AIS）。

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
2019-08-09	701.360	785.120	6.630	89.433	852.360	59.619	925.430	477.430	530.570
2019-08-08	700.390	786.110	6.612	89.323	852.580	59.669	928.390	474.770	527.610
2019-08-07	699.960	784.510	6.584	89.308	852.270	59.817	930.700	473.650	527.230
2019-08-06	696.830	782.520	6.593	88.837	846.980	59.967	937.030	471.300	527.280
2019-08-05	692.250	768.210	6.492	88.443	840.610	60.087	940.290	469.820	524.030

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	2.09525	1 周	2.149	2 周	--	1 个月	2.20088
2 个月	2.21375	3 个月	2.181	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.05025	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	1.993		

2019-08-08