



全一海运市场周报

2019.12 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2019.12.23 - 12.27\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场行情总体向好 远洋航线运价上涨】

本周中国出口集装箱运输市场行情总体向好，运输需求在节前出现出货小高峰，多数远洋航线运价上涨，带动综合指数上升。12月27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958.57点，较上期上涨5.9%。

欧洲航线：据欧洲经济研究所(ZEW)发布的数据显示，欧元区12月份ZEW经济景气指数为11.2，环比上涨12.2个点，显示出欧洲经济出现回暖态势。因为节前出货小高峰，本周运输需求出现增长，对供需基本面产生支撑，上海港船舶平均舱位利用率保持在95%以上，部分航班满载出运，市场运价上涨。12月27日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为1027美元/TEU，较上期上涨8.8%。地中海航线，总体行情与欧洲航线基本同步，上海港船舶平均舱位利用率升至95%左右的水平，供求关系良好，市场运价走高。12月27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1172美元/TEU，较上期上涨6.9%。

北美航线：美国劳工部公布非农业就业数据，11月非农就业人口增加26.6万人，创今年以来的新高，显示美国就业情况良好，对当地居民消费需求产生支撑，有利于北美航线运输需求的增长。货量表现良好，上海港船舶平均舱位利用率徘徊在95%左右，加之近期中美贸易战达成第一阶段协议，提振市场信心，航商推动运价上涨。12月27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1434美元/FEU、2562美元/FEU，较上期分别上涨6.9%、4.5%。

波斯湾航线：近期运输需求表现良好，部分航商通过停航等措施控制运力规模，供需基本面稳固，上海港船舶平均装载率保持在95%以上的水平，部分航班满载出运。受此支撑，即期市场订舱价格持续上涨。12月27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1172美元/TEU，较上期上涨1.2%。

澳新航线：节前出货小高峰推动，运输需求上升，加之部分航商控制运力，供求关系得到有效改善，上海港船舶平均装载率回升至80%以上。市场运价延续反弹走势。12月27日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为929美元/TEU，较上期上涨20.0%。



南美航线：运输需求在新年假期前小幅增长，航商继续采取措施控制运力投放，供求关系良好，上海港船舶平均装载率保持在 95%左右的水平，市场运价走高。12 月 27 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2236 美元/TEU，较上期上涨 11.8%。

日本航线：本周货量保持稳定，市场运价总体平稳。12 月 27 日，中国出口至日本航线运价指数为 734.67 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【市场货量萎缩 综合指数连跌】

本周，受年底因素影响，下游需求萎缩，运力供应富余，运价连续下跌。12 月 27 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 1192.93 点，较上周下跌 3.4%。其中煤炭、矿石、粮食运价指数下跌，成品油运价指数上涨，原油运价指数维稳。

煤炭市场：本周，沿海大部分地区迎来降温降雨天气，民用电出现增长。本周，沿海六大电厂日耗煤量约为 77 万吨，较上周小幅增加。同时，电厂库存继续小幅下降，目前六大电厂库存合计约 1600 万吨，较上周下降约 25 万吨。受煤矿事故频发影响，多个煤矿主产区集中进行安全整治，产地供应收紧，截至 12 月 25 日，环渤海七港存煤合计 1783 万吨，较上周下降 126 万吨。不过，市场煤炭供应的收紧对下游需求的提升似乎并没有带来更多的利好，一方面是临近年底，电厂年度拉运任务基本完成，下游电厂库存虽有小幅下跌，但总体仍维持高位，靠消耗自身库存就可维持。因此，当煤电谈判进入最后的阶段，双方博弈加剧，电厂停止拉运，下游采购需求迅速萎缩。另一方面，下周，新一年的进口煤额度即将打开，港口滞留的大批进口煤通关在即，由于当前进口煤相对内贸煤价格上还是存在较大的优势，接下来南方电厂将更倾向于用进口煤进行补库。加上近期外贸市场行情转弱，内外贸兼营船流回内贸市场，以及非煤货种临近年关，拉运需求进入尾声。综上，市场货量整体不佳，市场运力富余较多，沿海煤炭运输价格连续下跌。

12 月 27 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1196.27 点，较上周下跌 4.8%。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 31.8 元/吨，较上周下跌 7.1 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 34.1 元/吨，较上周下跌 7.2 元/吨；秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 36.9 元/吨，较上周下跌 7.7 元/吨。

金属矿石市场：临近年底，有部分区域的钢厂出台了冬储政策，市场观望情绪转浓，钢价以震荡运行为主，涨跌空间有限。钢材产量出现趋势性下滑，厂内库存小幅增加，社会库存增幅扩大。受此影响，矿石需求有所萎缩，运输价格下跌。12 月 27 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1123.80 点，较上周下跌 2.2%。

粮食市场：临近年末，因我国东北连续降雪，局部地区农户“地趴粮”销售殆尽，玉米价格迎来小幅反弹。下游地区，春节临近，南方饲料企业进入传统备



货阶段。受非洲猪瘟影响，今年饲料企业备货积极性明显不高，与上年相比，2020年春节前东北玉米市场“热度”不再。本周粮食运输价格受煤炭运价影响下跌。12月27日，沿海粮食货种运价指数报收1046.27点，较上周下跌5.8%。

成品油市场：临近年末，为完成年度任务，炼厂加紧生产，加快出运速度，上游市场供应持续增加，而下游需求则较为平稳，导致下游港口卸不下货，压港情况较为严重。同时，部分运力滞留港口，市场实际可用运力减少，成品油运输价格居高不下。12月27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1399.34点，较上周上涨1.1%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【中小型船跌势加剧 综合指数继续下探】

圣诞假期，国际干散货运输市场整体表现安静，市场依然船多货少，各船型跌多涨少，其中海岬型船市场大跌后略有反弹，巴拿马型船和超灵便型船市场跌势严峻，远东干散货指数继续下探，跌幅有所收窄。12月26日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为856.27点，运价指数为887.03点，租金指数为810.14点，较上周四分别下跌7.5%、0.3%和17.4%。

海岬型船市场：海岬型船两洋市场止跌小幅回升。太平洋市场，前期市场快速大幅下跌（澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价从12月4日10.693美元/吨跌至20日7.154美元/吨，跌幅33%），本周初澳大利亚仍有铁矿石船运需求，加上低硫油价格上涨，运价止跌小幅回升至7.6-7.7美元/吨。周中开始进入圣诞节假期，市场主要参与者离场，市场表现安静。下半周，尽管部分参与者返回市场，但总体成交不多，气氛仍偏软，据悉澳大利亚丹皮尔至青岛航线有7.55美元/吨的成交。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为13066美元，较上周四下跌11.0%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为7.610美元/吨，较上周四上涨4.1%。远程矿航线，市场整体表现安静，运价跟涨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为18.818美元/吨，较上周四上涨2.3%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船两洋市场快速下跌。太平洋市场，国内电厂仍以去库存、观望态度为主，加上本周圣诞假期的影响，节日气氛浓厚，市场表现冷清，船多货少矛盾进一步加剧，租金、运价加速下挫，市场行情明显差于上年同期。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为7445美元，较上周四下跌25.8%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为6644美元，较上周四下跌24.4%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为5.473美元/吨，较上周四下跌11.5%。粮食航线，本周市场表现安静，南、北美粮食货盘很少，粮食航线运价继续小幅回落。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为33.194美元/吨，较上周四下跌0.8%；美湾密西西比河至中国北方港口6.6万吨货量航线运价为45.000美元/吨，较上周四下跌1.1%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场行情惨淡，租金、运价加速下滑。东南亚市场煤炭、熟料等货盘很少，运力过剩严重，市场表现疲软，加上圣诞节假期，加剧市场颓势，目前租金水平已跌至接近今年一季度的最低水平。周四，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为5684美元，较上周四下跌21.1%；新



加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 7473 美元，较上周四下跌 17.4%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 4644 美元，较上周四下跌 10.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.882 美元/吨，较上周四下跌 5.9%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.891 美元/吨，较上周四下跌 4.1%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价小幅上升 成品油运价延续涨势】

受圣诞节假期影响，本周 EIA 原油库存数据将推迟，不过由于炼油厂在圣诞假期生产了更多汽油和其他燃油产品，市场预计美国上周 EIA 原油库存将大幅下降。沙特和科威特已于本周签署协议，在停产四年后，同意恢复双方边境地区共有油田的石油生产，同时仍共同享有和管理该地区的石油财富。虽然重起油田在目前的大环境下可能不会增加市场上的石油供应，但可能会打压市场情绪。本周原油价格小幅上涨，布伦特原油期货价格周四报 66.76 美元/桶，较上期上涨 1.77%。全球原油运输市场大船运价小幅上涨，中型船运价波动上行，小型船运价持续上涨。中国进口 VLCC 运输市场小幅上升。12 月 26 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1972.72 点，较上期上涨 1.62%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场圣诞假日气氛浓厚，市场普遍预期看涨，运价小幅上升，日均 TCE（等价期租租金）向 9.4 万美元关口挺近。成交记录显示，中东至日本航线 1 月 7-9 日装期货盘成交运价为 WS135，西非至远东航线 1 月 16-18 日装期货盘成交运价为 WS115。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS124.54，较上周四上涨 1.3%，CT1 的 5 日平均为 WS122.55，较上周上涨 10.2%，TCE 平均 9.2 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS118.38，上涨 2.2%，平均为 WS116.82，TCE 平均 9.2 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价综合水平波动上行。西非至欧洲市场运价上涨至 WS165，TCE 约 6.9 万美元/天。黑海到地中海航线运价上涨至 WS167，TCE 约 7.6 万美元/天。亚洲进口主要来自日本和中东，一艘 13 万吨级船，日本长崎至中国日照，12 月 22 至 23 日货盘，成交包干运费为 110 万美元。一艘 13 万吨级船，伊拉克巴士拉至印度巴拉迪布，2020 年 1 月 15 日货盘，成交运价为 WS147。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线持续上涨，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平小幅波动。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS297（TCE 约 7.8 万美元/天）。跨地中海运价小幅上涨至 WS211（TCE 约 6.6 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，埃及至地中海，2020 年 1 月 4 至 6 日货盘，成交运价为 WS212.5。北海短程运价下跌至 WS190（TCE 约 7.1 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，英国至欧洲大陆，12 月 28 至 29 日货盘，成交运价为 WS190。波罗的海短程运价下跌至 WS184（TCE 约 8.1 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS269（TCE 约 6.8 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS208（TCE 为 5.6 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线稳中有升，欧美航线小幅上扬，综合水平延续涨势。印度至日本 3.5 万吨级船运价保持在 WS177（TCE 约 1.6



万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS182 (TCE 约 2.9 万美元/天)，7.5 万吨级船运价上涨至 WS172 (TCE 约 3.7 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价稳定在 WS126 水平 (TCE 约 1.1 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS204 (TCE 约 2.4 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 2.8 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数小幅微涨 二手船市成交平稳】

12 月 25 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 877.72 点，环比微涨 0.05%。其中，国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数和沿海散货船价综合指数分别下跌 0.40%、0.90%和 0.05%，内河散货船价综合指数上涨 0.47%。

BDI 指数仍处于下跌通道，12 月 23 日收于 1103 点，环比下跌 13.89%。二手散货船价格小幅波动。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—999 万美元、环比上涨 4.67%；57000DWT—1562 万美元、环比上涨 0.40%；75000DWT—1732 万美元、环比下跌 4.50%；170000DWT—2627 万美元、环比下跌 2.79%。本期，二手散货船市场成交量与上周持平，共计成交 18 艘，总运力 148.43 万 DWT，成交金额 23395 万美元，平均船龄 9.89 年。

虽然中美贸易局势的乐观进展鼓舞了多头士气，但美国原油产量的上升势头依然威胁着减产努力。12 月 23 日布伦特原油期货收于 65.42 美元/桶，环比微涨 0.12%。本期，二手国际油轮船价有涨有跌。5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2398 万美元、环比下跌 1.87%；74000DWT—2475 万美元、环比上涨 1.66%；105000DWT—3286 万美元、环比上涨 0.38%；158000DWT—4535 万美元、环比下跌 0.50%；300000DWT—6217 万美元、环比下跌 0.88%。本期，二手国际油轮成交量与上周持平，共计成交 9 艘，总运力 46.49 万 DWT，成交金额 9875 万美元，平均船龄 15.33 年。

煤炭需求表现较好，钢铁产量维持高位，粮食运输需求向好，二手沿海散货船价格小幅微调。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—158.52 万人民币、与上期持平；5000DWT—731.34 万人民币、环比下跌 0.17%。本期，没有二手沿海散货船成交记录。

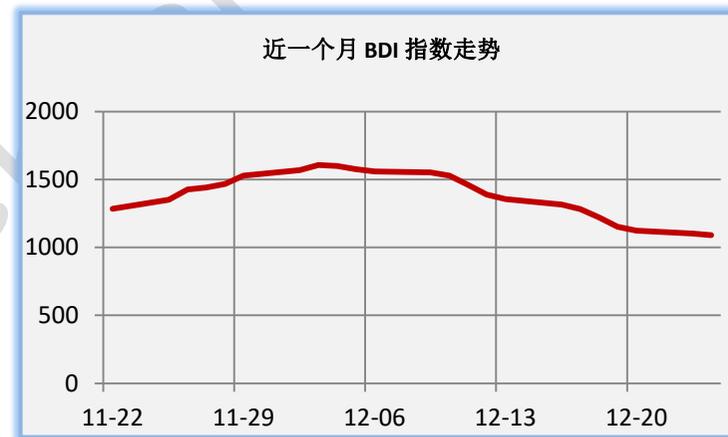
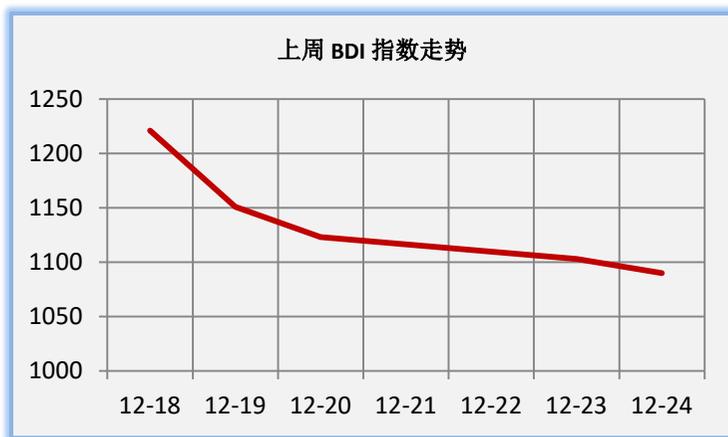
内河散货船成交较为活跃，二手散货船价格。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—54.72 万人民币、环比上涨 2.02%；1000DWT—107.27 万人民币、环比上涨 2.00%；2000DWT—212.90 万人民币、环比下跌 2.00%；3000DWT—307.60 万人民币、环比上涨 0.23%。本期，内河散货船成交量较上周有大幅增长，共计成交 99 艘（环比增加 41 艘），总运力 20.15 万 DWT，成交金额 21408.45 万元人民币，平均船龄 10.32 年。

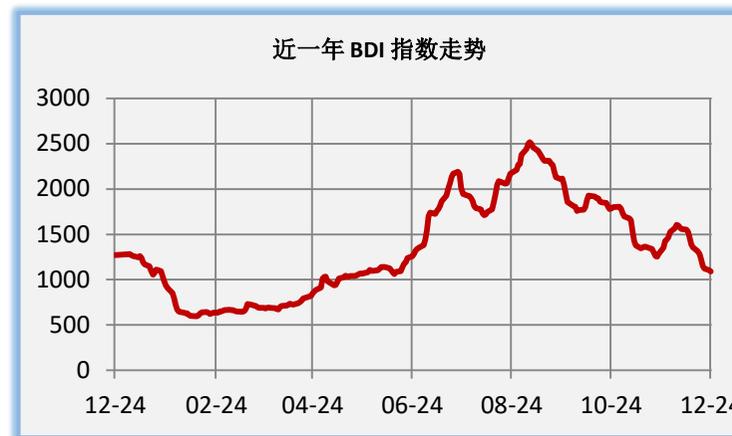
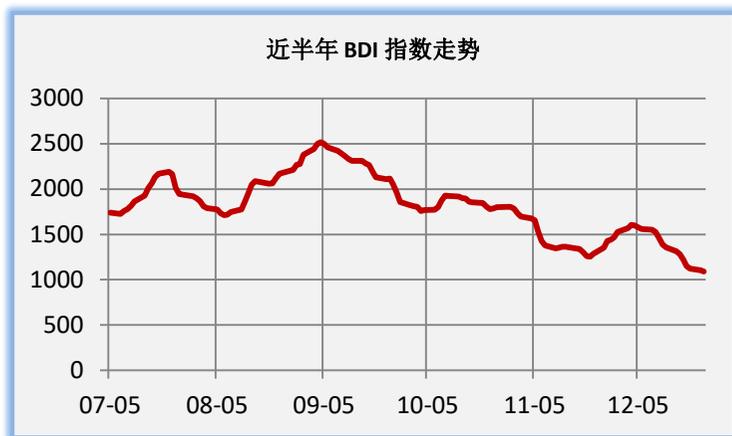


2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	12月23日		12月24日	
BDI	1,103	-20	1,090	-13
BCI	1,954	-4	1,950	-4
BPI	1,154	-47	1,117	-37
BSI	728	-15	718	-10
BHSI	494	-6	487	-7





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 51 周	第 50 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	16,500	18,000	-1500	-8.3%
	一年	15,250	16,250	-1000	-6.2%
	三年	15,000	16,000	-1000	-6.3%
Pmax (76K)	半年	11,000	11,250	-250	-2.2%
	一年	11,000	11,500	-500	-4.3%
	三年	11,250	11,500	-250	-2.2%
Smax (55K)	半年	9,500	9,750	-250	-2.6%
	一年	9,750	10,000	-250	-2.5%
	三年	10,000	10,250	-250	-2.4%
Hsize (30K)	半年	8,000	8,250	-250	-3.0%
	一年	8,250	8,500	-250	-2.9%
	三年	8,500	8,750	-250	-2.9%

截止日期: 2019-12-24



3. [航运市场动态](#)

【班轮，班轮，这里是方向】

2019 年岁尾，回想班轮业这一年的改变——大力发展“端到端”业务并宣贯环保理念，人事更迭作为装点。班轮业正通过自我变革去拓展新的世界，也“妄图”一统供应链。这也并非是梦幻，班轮业“端到端”业务正通过数字化和金融手段开拓，环保理念将促使资源向“头部”企业聚变。

有业内人士表示，未来班轮公司的本质就是“金融公司+数据公司”。不过看情形，这些班轮公司还在通过大环保“排除异己”，向“寡头”格局奋进……

电商平台“纷纷”来

班轮业自 2010 年代以来，一直在航运电商领域探索：2000 年 10 月开启的“INTRTRA”，是承运人联合体，旨在以免费的网站为基地向班轮公司客户提供“一站式”商业运输服务；2016 年年底阿里的“舱位宝”，吸引了马士基航运、达飞轮船和中远海运集运等大牌班轮公司的入驻；2017—2018 年，各大班轮公司纷纷推出在线订舱产品；2019 年，业界迎来全新的时代，班轮公司直线运营电商产品纷纷推出！

这些直线运营产品包括马士基航运的 Maersk Spot、汉堡南美的 Instant、中远海运集运的 Syncon Hub 和赫伯罗特的 Online Business 等。

6 月，马士基航运推出直线运营电商产品 Maersk Spot，通过该平台，马士基航运进一步扩大为客户提供的产品范围：完全实现数字化订舱，客户以固定价格支付运费，并在订舱的同时获得舱位保证。马士基航运旨在通过该产品打破超额订舱的恶性循环，并提供一种更简单的、有舱位保证的方式来运输集装箱。

据业内人士介绍，Maersk Spot 主要面向马士基航运的中小客户或中小型货代企业。

马士基航运介绍：“Maersk Spot 从根本上简化客户的订舱体验。传统线下的流程最多可以包含 13 个单独步骤，通常涉及从运费表、条款和附加费等的大量的沟通和文书工作。使用 Maersk Spot，这个繁琐的流程在线上经过优化，精简为 5 个简单的步骤。”

汉堡南美 2019 年上线垂直电商平台 Instant。据了解，该平台是汉堡南美刚刚上线的针对短期客户的在线报价和订舱服务平台。目前，通过该平台预定舱位的可以是终端客户，也可是小型货代企业。据介绍，该平台的规划目标是完成短期合约的 30%订舱量。

9 月 12 日，中远海运集运推出垂直电商平台 Syncon Hub。作为领先数字化可视航运平台，Syncon Hub 集网上订舱、保舱保柜、在线结算、灵活签单、中转



衔接和延伸服务为一体，打通物流链上核心环节，提供综合物流解决方案。

此外，赫伯罗特的垂直电商平台 Online Business 适时推出，借此时机赫伯罗特力图将全部订舱转至线上。

业内专家认为，班轮公司通过创新的数字化解决方案，使得客户能够享受到更加稳定的供应链服务，也能享受到运价和服务承诺的透明度。此外，班轮公司垂直电商平台将帮助客户提高运营效率。

创新金融“络绎”至

除了数字化订舱外，班轮公司为拓展“端到端”业务正开拓创新金融。业界别称的“马士基银行”（Maersk Trade Finance）和“达飞银行”（Shipfin Trade Finance）等创新金融方案，将颠覆中小客户的融资模式，也将颠覆班轮业的运营模式。而中远海运集团或将通过区块链联盟与银行合作为中小客户提供融资。

“马士基银行”是一个短期融资或信用便利电子平台，2016 年开始运营。该平台面向发货人，使马士基航运的客户不仅可以享受在线订舱服务，还可以基于马士基航运订单(包括装船前/后)申请资金贷款。

“马士基银行”不像传统银行提供贸易金融需要审核借款方的资产负债表再考虑放款，获取“马士基银行”授权贷款唯一的点就是以托运的货物作为抵押。

“马士基银行”提供的贷款利率以伦敦同业拆借利率（LIBOR）为基准，一般比 LIBOR 高 2.5%~5.0%。据消息人士介绍，贷款利率基于客户财务状况和历史信用记录，最高可拿到货物价值 80% 的贷款。

“马士基银行”自成立以来快速发展，2018 年向客户放款 7 亿美元，其中在核心的印度市场放款 1.5 亿美元。2019 年，“马士基银行”规划在印度放款 2 亿美元。

“马士基银行”的业务在全球多个国家和地区成功开展，包括印度、新加坡、阿联酋、荷兰、西班牙、美国、南非、南美和中国香港等。业内人士表示，由于法规的限制，该业务还未在中国大陆地区推展。

此外，为拓展贸易融资服务，6 月，马士基通过马士基成长牵头投资欧洲金融科技企业 Modifi，投资金额为 550 万欧元。Modifi 运营着一个针对中小型企业的数字化投融资平台，业务经营范围目前正从欧洲扩展到亚洲的印度等地。



据介绍，为了使得客户融资更加便利，马士基航运引入远程集装箱管理系统平台、区块链货运贸易数字化平台 TradeLens 和 Cargo Insurance 等产品。

“达飞银行”是达飞轮船的进出口金融组合产品平台，10 月份正式面世。“达飞银行”是由达飞轮船与发票平台企业 Incomlend 合作推出，旨在为进出口商提供从预支融资到延长付款期限的量身定制金融解决方案。

“达飞银行”现阶段推出两个初始产品，一是面向进口商的供应链融资产品——Supply Chain Financing (SCF)；二是面向出口商的货物融资产品——Cargo Financing (CF)。SCF 将通过两个核心方面帮助进口商释放周转资金：一方面，通过延长最多达 120 天的付款期限；另一方面，为付款跟踪优化。通过使出口商装货后立即收到高达货物发票价值 90% 的付款，CF 帮助出口商获取现金头寸。

目前，“达飞银行”为包括印度、迪拜、新加坡、中国香港、马来西亚、印尼和菲律宾等试点国家和地区客户提供服务。

9 月 5 日，中远海运集团与浦发银行签署战略合作协议，欲在航运金融等方面加强合作。浦发银行希望被纳入中远海运集团等港航企业共同设立的航运业区块链联营体——全球航运商业网络，并为货物贸易提供更好的融资和结算支持，更好发挥金融与航运的协同效应。

环保大计“激进”行

环保是全社会的诉求，但是发展过程难一蹴而就。不过，班轮巨头们则持不同的态度，它们正用“激进”的方式促使航运以更快的速度达到目标点。马士基航运在宣扬“零碳”排放，达飞轮船多管齐下促环保，地中海海运已经转向生物燃料……

9 月，在纽约举行的“联合国气候峰会”上，一个由 60 家各行业巨头组成的新联盟“零排放联盟”成立。该联盟涉及航运、物流和能源企业等，其中包括马士基航运、德迅和壳牌等。

该联盟在一份声明中表示：“‘零排放联盟’的目标是，到 2030 年，在必要基础设施的支持下，在远洋贸易航线上，运营具有商业可行性的零排放船舶。”

《劳氏日报》评价称，这是一个雄心勃勃的目标，是一项前所未有的行业“登月计划”。

作为联盟成员之一，马士基航运 2018 年 12 月曾提出，该企业计划到 2050 年实现“净零碳”排放目标。

马士基航运的“净零碳”目标比国际海事组织 (IMO) 的远景要“宏伟”许多。IMO 2018 年曾提出，到 2050 年，航运业的年温室气体排放量，将比 2008 年下



降至少 50%，并将逐步向着零碳目标迈进。

在环保方面，达飞轮船最大的举措是率先在大型集装箱船上使用液化天然气（LNG）。2017 年，达飞轮船订造 9 艘 2.3 万 TEU 型 LNG 与燃油双动力集装箱船，2019 年订造 5 艘 1.5 万 TEU 型 LNG 与燃油双动力集装箱船。此外，达飞轮船不但在生物燃料方面花费精力，也在通过新技术改善船舶性能并降低能耗。

达飞轮船另一个环保决策是不使用北极航线，以保护北极脆弱和独特的生态系统。

达飞轮船是环保积极倡导者，其正欲通过国际组织达成环保理想：在 12 月初举行的“第二十五届缔约方会议”上，达飞轮船宣布加入《联合国全球契约》，并重申对保护环境和航运业能源转型的承诺；达飞轮船主席兼首席执行官鲁道夫·萨德日前建议成立一个国际联盟（已获得法国总统马克龙的支持），发展更具竞争力且碳排放量更少的能源。

地中海航运正成为环保积极倡导者，不但与达飞轮船相随宣布不使用北极航线，通过绿色技术降低船舶碳排放，并力图通过使用生物燃料降低船舶的碳排放。

地中海航运近期表示，其已在最新的低碳技术上投入大量资金，如新型节能螺旋桨和船艏，以减少燃料消耗，从而提高船舶的能源效率。

在生物燃料方面，地中海航运已经迈出应用步伐。该企业表示，将在挂靠荷兰鹿特丹港的船舶上使用 30%的生物混合燃料，此前该企业已对 10%的生物混合燃料进行试验。地中海航运预计，使用这种混合生物燃料的船舶的二氧化碳排放量将下降 15%~20%。

基于国际贸易货物的持续集装箱化发展态势，班轮业在航运业中的地位将更加显著。不过，在全球前十大班轮公司已经掌控超过 80%集装箱船运力的前提下，班轮巨头们的新发展战略，将促使资源进一步向“头部”企业集中。

来源：《航运交易公报》2019 年第 49 期

【中美贸易协议或提振航运需求】

中美就第一阶段经贸协议达成一致，中国将加大自美能源、制成品、农产品等进口；美国承诺逐步取消关税。若中美贸易协议得以落实，将有助于提振航运需求

中美贸易协议或提振航运需求



12月13日，经过中美两国经贸团队的共同努力，双方在平等和相互尊重原则的基础上，已就中美第一阶段经贸协议达成一致。同时，美国将履行分阶段取消对华产品加征关税的相关承诺，实现加征关税由升到降的转变。

中国财政部副部长廖岷表示，随着中美两国达成第一阶段经贸协议，美国承诺将取消部分对华拟加征和已加征的关税，并且加大对中国输美产品关税豁免的力度；美国财政部部长姆努钦强调，中美就第一阶段经贸协议达成一致是历史性的，利好全球发展，并期待推进到下个阶段。

从摩擦走向缓和

自2018年6月15日美国宣布对中国500亿美元商品征收25%的关税之后，中美两国互加的关税金额一直呈现螺旋形的上升，意味着双方的经贸关系持续恶化。而在中美达成第一阶段经贸协议之后，双方同时确认在12月15日将不再互加新的关税，甚至以往所加的关税税率也首次出现下调，这意味着中美经贸关系出现明显改善，贸易摩擦显著缓和。

在贸易领域，中美两国扩大贸易是两国市场发展的需求，由于关税税率的持续上调，过去两年中的中美两国贸易出现大幅萎缩。按照中国海关统计，前11月，中国对美国出口同比下滑12.5%，对美国进口同比下滑23%，对美国贸易总额同比下降15%。

由于双边贸易大幅萎缩，中美贸易对两国的重要性都在下降。前11月，美国已经从中国的第二大贸易伙伴降为第三大贸易伙伴，排在欧盟和东盟之后。

中美第一阶段经贸协议的达成将增加两国在贸易、科技和金融等多方面的合作，从而扭转中美两国经济脱钩的趋势，使得中美两国经济重回融合。一方面，美国暂停增加新的关税，有利于稳定中国对美出口；另一方面，在协议实施之后，中国会扩大对美国农产品的进口，中美两国的进出口有望出现明显改善。

美国豆农先受益

据中国农业农村部副部长韩俊介绍，中国是全球最大的农产品进口国。在中美贸易摩擦之前的正常年份，中国自美农产品进口一直维持在很大的规模上，2015—2017年中国从美国年均进口242亿美元农产品。但受到关税加征影响，2018年中国自美农产品进口减至162.3亿美元，同比下降32.7%。

中国对美国农产品进口的大幅下降，其实会导致美国农民收入减少，而且美国农民的损失并不单单是中国减少的农产品进口数量，还包括需求下降导致产品降价的损失。例如2018年年初美国大豆价格最高达到10.82美元/蒲式耳，而在2019年5月最低跌至7.91美元/蒲式耳。意味着美国豆农销量不变，由于大豆价格的大幅下跌，其年收入亦下降近30%。



12月13日，芝加哥大豆期货价格一改之前走势，出现反弹，全天收涨0.93%，报9.21美元/蒲式耳。分析人士称，中美两国贸易关系是主导美国大豆期货价格走势的主要因素，中美第一阶段经贸协议的达成，缓解了美国豆农的“大豆焦虑”。中美两国在农业领域有非常强的互补性，需求互补、利益重叠，中国农业农村部部长韩长赋表示：“中美是天然的农业合作伙伴，具有广阔的合作空间”。

中国每年进口的大豆在9000万吨左右，总消费量中的85%依靠进口。美国大豆每年的总出口量约6000万吨，若按6000万吨计算，将在260亿美元左右。如果中美两国农业贸易障碍消除，不仅可以满足中国市场的必要需求，也可以增加美国农民的收入，这本来就是双赢的选择。

有助于提振运需求

中美就第一阶段经贸协议达成一致，中国将加大自美能源、制成品、农产品等进口；美国承诺逐步取消关税，将有助于提振航运需求。中国扩大从美国的原油进口，有助于美国原油出口的快速增长。考虑到运距因素，美国原油出口增长有望带来油运需求增长，而国际海事组织2020限硫令、美国对伊朗和委内瑞拉等国制裁、中东局势发展都可能对供给产生冲击，2020—2021年油运市场有望继续向上，并且具有较大弹性，投资者可积极关注油运企业中远海能、招商轮船发展动态。

中国是美国农产品第二大出口市场，是美国大豆第一大出口目的地。在中美达成第一阶段经贸协议后，中国将大幅增加从美国进口农产品，农产品的运输主要通过散货船，部分也会通过集装箱船，目前招商轮船国际干散货业务规模较大。

日照港3年前就开通全球首条美洲至中国大豆班轮航线，“哈蒙德”轮是全球首艘用于大豆散货班轮运输的船舶，该航线开通全球最大粮食生产地区的装船港到全球最大的粮食进口口岸高速通道，开通初期每月2艘次由美国定期向日照港发运大豆，并通过日照港裕廊公司进行班轮接卸，年发运量将达600万吨。

业内人士估计，在中美达成第一阶段经贸协议后，中国进口年增约1000亿美元，农产品年增加约500亿美元，2020年油运和散货市场或将迎来较大机遇。

来源：《航运交易公报》2019年第49期

【不惧BDI阴跌 海运“黑色系”概念走强】

作为反映全球经济和贸易的领先指标，波罗的海干散货运价指数（BDI）自今年9月初触及2518点阶段新高后不断回落，近期更创下逾半年新低1123点，其间累计跌幅超过55%。然而，11月以来，与之相关的A股海运股票以及黑色产业链期货指数均有不错表现。

分析人士表示，澳大利亚、巴西铁矿石发货量不高，煤炭和粮食运送需求不足以及全球贸易水平回落使得近期BDI走势承压。铁矿石发货量不高还使得国内



“黑色系”品种表现强势。未来随着铁矿石发货量增多、IMO 高低硫燃油转换、中国房地产投资和基建投资仍有较强韧性等因素影响，后市 BDI 有望触底反弹。

BCI 下跌拖累 BDI 走软

BDI 是由若干条传统干散货船航线的运价按照各自在航运市场上重要程度和所占比重构成的综合性指数。该指数是国际公认干散货运输市场最权威的“晴雨表”。该指数综合反映全球矿产、粮食、煤炭、水泥等初级商品需求，在一定程度上反映国际经济和商品贸易状况。

数据显示，短暂反弹之后，近期 BDI 再次回落，截至 12 月 20 日报 1123 点，创下今年 6 月 17 日以来新低，较 9 月初阶段新高 2518 点累计下跌 55.4%。

指数构成方面来看，BDI 是干散货四种船型对应指数波罗的海岬型船运价指数（BCI）、波罗的海巴拿马型船运价指数（BPI）、超灵便型船运价指数（BSI）、灵便型船运价指数（BHSI）的加权平均，这四个指数权重各占 25%。“最近 BCI 和 BPI 跌幅明显，其中铁矿石运输对 BCI 影响最明显，12 月澳大利亚、巴西每周铁矿石发货量触及年内低位，需求端对 BCI 抑制较明显，而煤炭和粮食运送需求不足同样对 BPI 形成抑制，BCI、BPI 同时大幅下跌导致 BDI 持续下跌。”中信期货沥青、燃料油研究员杨家明表示。

方正中期期货研究院宏观经济研究员李彦森认为，受全球贸易水平回落影响，四季度运费价格指数一改此前上涨态势，整体呈现走跌趋势。此外，从分项和行业角度看，近期 BDI 下降主要是受 BCI 拖累，后者则受中国进口铁矿石数量不及预期影响。

“BDI 连续走低，一方面意味着全球贸易活跃度尤其是中国铁矿石进口不及预期，表明国内对铁矿石的需求暂时放慢；另一方面也表明全球贸易领域利空力量对市场仍有一定拖累，这也从一定程度上折射出目前全球投资者尤其是中国等新兴市场国家的投资者仍存一定避险情绪，这或使得风险资产上行空间受到一定限制。”李彦森表示。

进一步下降空间有限

作为经济领先指标，BDI 往往与 A 股航运板块以及大宗商品领域的铁矿石、煤炭、燃料油表现高度相关。不过，近期 BDI 不断回落之际，A 股海运股票以及黑色产业链期货指数均有不错表现。

数据显示，11 月以来，A 股海运指数稳步走高，截至 12 月 23 日，区间最大累计涨幅超 17%。数据显示，黑色产业链商品期货指数自 11 月 12 日创下阶段新低 110.93 点后便不断走高，12 月 12 日一度达 120.17 点，区间累计最大涨幅超过 8%。



“巴西淡水河谷还未完全从矿难中恢复过来，铁矿石发货量低于目标值，抑制了相关船舶需求，BDI 因此持续走低，而近期国内‘黑色系’品种（铁矿石、螺纹钢）表现强势或反映了该现状。”杨家明表示。

杨家明认为，目前市场对明年春节需求预期较好，预计随着铁矿石发货量增多，BDI 有望受到支撑。此外，BDI 最大支撑预计有望来源于 IMO（降低燃料油含硫量的规定）高低硫燃油转换，低硫燃油相比高硫燃油贵 300 美元/吨，船舶选择使用低硫燃油或安装脱硫装置，运输成本大概率上移并转嫁至运费，BDI 有望因此触底反弹。

李彦森也认为，未来 BDI 持续下行态势不可持续，一方面中国将逐步增加美国农产品购买量，另一方面中国房地产投资和基建投资仍有较强韧性，对铁矿石、有色金属矿等上游原材料仍有一定需求。因此，BDI 进一步下降空间有限。

来源：中国证券报·中证网

【东方海外看好市场表现称最坏情况已过去】

东方海外副财务总监 Michael Fitzgerald 近日表示，由于市场供求展望比预期更加积极，加上各国环保要求增加将会推升运营成本，未来或会调涨运价。

他指出，中远海控入主东方海外后，协同效应已经在上半年的业绩上反映，相信未来会进一步体现。目前，东方海外没有计划再购置船舶，东方海外将会继续密切留意中美之间的航运需求来决定航班数量。

Fitzgerald 认为，贸易走势随时变化，由于东南亚国家经济增长健康，航运需求的增长趋势将会持续；不过，由于市场规模较小，特别是亚洲出口到美国的货物有约三分之二来自中国，相信即使越南等地的需求增长强劲，仍难以取代中国。

因此，Fitzgerald 称中美达成首阶段贸易协议对集团业务是好事，目前最坏的情况已经过去，因为集团的跨太平洋贸易业务占收入约 30%，而随着美国经济表现超过预期，当前运营情况较几个月前更加乐观。

由于美国、欧洲及中国经济仍在增长，今年东方海外运营表现优于预期。他相信，中国市场仍将继续成为集团一个主要核心业务，但他也强调，不会过份依赖个别经济体，以便做好风险管理。

不过，他也表示，目前难以预计市场需求何时反弹，因为正值农历新年前的货运期，所以较难看出实际市场需求，但预计贸易协议对明年业务有帮助。



Fitzgerald 称，东方海外过往业务主要集中在东西向航运，目前正在开发拉丁美洲等新市场。

来源：国际船舶网

4. [船舶市场动态](#)

【IMO 船舶硫排放法规明年生效 石油和航运业迎来重大变革】

严厉的船舶硫排放法规将于明年生效，这是数十年来石油和航运业最大的一次变革。新法规可能造成船舶市场对低硫油的需求急剧上升，使得低硫油市场出现供不应求的局面。为了适应新的标准，炼油厂面临着巨大的成本压力，船舶投资和运营成本也将增加。

船舶硫排放法即将生效

从 2020 年 1 月起，国际海事组织（IMO）将禁止船舶使用含硫量超过 0.5% 的燃料，而目前的标准为 3.5%。该法规旨在通过减少空气污染来改善人类健康。

包括英国石油公司和壳牌公司在内的石油巨头已经宣布，他们正在生产满足 0.5% 要求的极低硫燃料。

不遵守全球法规的行为将导致罚款或船只被拘留，在某些司法管辖区甚至存在被监禁的风险。

执法将由船旗国和港口国而非国际海事组织负责，行业官员仍不确定法规生效时是否会得到彻底执行。

中国交通部发布的相关实施方案要求，自 2019 年 1 月 1 日起，对进入中国沿海排放控制区的海船率先强制推行 0.5% 的限硫标准。

三种选择

全球限硫新规生效在即，IMO 此前提供了三条建议：改用低硫油、使用液化天然气（LNG）作为替代燃料，或者加装船舶废气脱硫装置。

中国船级社（CCS）表示，从初期投资成本来看，LNG 等替代燃料方案成本最高，约为使用低硫油方案的 4.5 倍左右，是废气脱硫装置方案的 2.5 倍。从运营成本来看，低硫油方案成本最高，是废气脱硫装置方案 1.3 倍左右，是 LNG 等替代燃料方案的 3 倍左右。在投资回收周期方面，LNG 等替代燃料方案投资回收周期在 2~3 年，废气脱硫装置方案回收周期大约为 2 年。



废气脱硫装置（脱硫塔）是一种比较受欢迎的选择。从成本来看，虽然加装废气脱硫装置的初次投入较高，但由于高硫油价格便宜，基于相对较低的运营成本，大约投入运营 2 年即可收回成本。

来源：财联社

【抢订单！韩国三大船企开始年末冲刺】

临近年末，韩国三大船企开始了今年最后一轮冲刺，全力争取更多新船订单。凭借在 LNG 船市场的优势地位，韩国船企今年接单量有望再次领先中国，连续两年位居全球第一。

12 月 20 日，韩国现代重工集团宣布接获来自一家海外航运公司的 2 艘 174000 立方米 LNG 船订单，总价值约为 3.76 亿美元。而就在 12 月 19 日，现代重工集团刚刚获得了欧洲公司的 4 艘 LNG 船订单，以及亚洲公司的 2 艘 LNG 船订单。

有消息称，这 8 艘 LNG 船全部来自壳牌，包括挪威 Knutsen LNG 订造的 4 艘、韩国大韩海运订造的 2 艘，以及 JP Morgan Asset Management 的 2 艘。除了 LNG 船，现代重工集团子公司现代尾浦造船近期也从一家美国航运公司接获了 2 艘 LPG 船订单，总价值约为 1.27 亿美元。

在过去的一周时间里，现代重工集团共计接获了 18 艘新船订单，总价值 22 亿美元，这之中包括 10 艘 LNG 船和 2 艘 LPG 船。截至目前，今年现代重工集团接单量共计 118 艘美元、129 艘，完成全年接单目标 159 亿美元的 74.2%。预计年底之前现代重工集团还将获得更多新船订单。

12 月 17 日，大宇造船也宣布获得 2 艘 VLGC 订单，这是大宇造船四年来首次获得 LPG 船订单。此前，大宇造船还接获雪佛龙公司的半潜式生产装置订单，这是其五年来的第一份海工装备订单。

今年，大宇造船接单量共计 61.1 亿美元，包括 10 艘 LNG 船、10 艘 VLCC、5 艘超大型集装箱船、5 艘潜艇和 1 座海工装备，完成全年接单目标 83.7 亿美元的 73%。

三星重工今年接单量已经达到了 71 亿美元，完成全年 78 亿美元接单目标的 90%以上。这一接单量也超过了去年全年的 63 亿美元，成为过去 5 年来的最高水平。在今年三星重工接获的新船订单中，有 18 艘为 LNG 船。

受全球造船市场低迷影响，今年韩国三大船企接单表现并不如年初预期。克拉克森的数据显示，今年前 11 月全球新船订单量 2006 万 CGT，低于 2018 年的 3172 万 CGT 和 2017 年的 2519 万 CGT。



韩国投资证券公司在最近发布的研究报告中分析称，“第四季度韩国造船业的业绩将比前三季度有所改善，所有船型的造价最近都有所上升，LNG 船、集装箱船、油轮等新造船订单的收益好转，带动行业景气出现了积极变化”。

目前，韩国船企今年接单量已经领先了中国。根据克拉克森的数据，前 11 月，韩国船企累计接单量共计 712 万 CGT、164 亿美元，排名世界第一。紧随其后的是中国船企，接单量为 708 万 CGT、153 亿美元。

来源：国际船舶网

【日本造船业受中韩挤压掀重组热潮】

日媒关注到，因中国和韩国企业挤压而陷入困境的日本造船业掀起了重组热潮。

据日本《东京新闻》12 月 23 日报道，排名第一的今治造船和位居第二的日本海事联合公司（JMU）上月底宣布，双方已就资本合作达成基本共识。本月 18 日，三菱重工也宣布，计划将旗下的主力造船厂出售给日本第三大船企大岛造船。现有的行业格局被打乱，关乎生死存亡的合纵连横或将进一步加速。

“动作如此之大实属惊人，这和以前的那种不慌不忙的合作不同，各家船企开始动真格的了。”突如其来的重组浪潮让业内人士受到的冲击着实不小。

今治造船 2018 年的完工交付量达到 445 万总吨，在日本国内市场份额中占据压倒性优势。另一方面，JMU 是日本唯一拥有四种类型实验水槽设备的造船企业，技术实力傲人。今治的战略是通过收购 JMU 最多达 30% 的股权，组建全球屈指可数的大型联合体，抗衡中国和韩国的船企。

三菱重工则做出了出售长崎造船所香烧工厂的决定。三菱方面的判断是，为了提高收益能力，有必要放弃大型船舶业务。

日本造船企业大体上分为两种，即今治造船、大岛造船和常石造船这样的“家族企业”以及 JMU、三菱重工和川崎重工这样的“综合重工企业”。两种企业风格迥异，由于以往合作大多属于提供技术支持等有限度合作，所以 11 月以来一系列大动作才会被广泛解读为“造船业进入了新重组时代”。

报道指出，日中韩三国合计占据了全球造船业市场九成左右的份额。但近年来，中韩企业以政府的雄厚支持为后盾，逐渐占据优势地位。在中国，两家国有造船厂完成了整合，前不久刚刚诞生了握有全球市场两成份额的中国船舶(21.650, 0.38, 1.79%)集团。2018 年排名行业首位的韩国现代重工也在推进与排名第三的大宇造船的整合。日本企业似乎将不可避免地陷入艰苦的战斗。

来源：参考消息



◆ 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 51 周	第 50 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	5,000	5,000	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,850	2,850	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,750	2,750	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,300	2,300	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 51 周	第 50 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,800	8,800	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,800	5,800	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,900	4,900	0	0.0%	
MR	52,000	3,500	3,500	0	0.0%	

截止日期: 2019-12-24

(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
3	Tanker	153,000	Hyundai, S. Korea	2022	AET - Malaysian	10,130	shuttle tankers, long T/C to Shell in Brazil
2	Tanker	24,000	Wuchang SB Group, China	-	CSC Nanjing Tanker - Chinese	Undisclosed	
4+4	Bulker	85,000	Huangpu Wenchong, China	2021	Seacon Shipping Group - Chinese	2,730	
4	LNG	174,000 cbm	Hyundai, S. Korea	2022	Knutsen - Norwegian	18,750	dual fuelled,
2	LNG	174,000 cbm	Hyundai, S. Korea	2022	Korea Line - South Korean	18,750	under 7yrs T/C
2	LNG	174,000 cbm	Hyundai, S. Korea	2022	JP Morgan - US based	18,750	to Shell
2	LPG	91,000 cbm	DSME, S. Korea	2021-2022	Avance Gas - Bermuda registered	7,850	



◆ 上周二手船市场回顾

散货船								
船名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备注
TIGER GUANGDONG	BC	180,099		2011	China	2,130	Chinese	
TIGER JIANGSU	BC	180,096		2010	China	2,030	Chinese	
TIGER SHANDONG	BC	180,000		2011	China	2,130	Chinese	* internal sale
TIGER LIAONING	BC	180,000		2011	China	2,130	Chinese	
GREEN K-MAX 1	BC	82,000		2019	China			
GREEN K-MAX 2	BC	82,000		2019	China	5,800	Undisclosed	en bloc
SUDESTADA	BC	75,597		2010	China	1,125	Greek	
ALAM MANIS	BC	55,652		2007	Japan	1,080	Indonesian	
JIN MING	BC	50,354		2001	China	546	Hyde Shipping - Chinese	

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
ATHOS	CV	118,888	9,954	2011	S. Korea	5,420	Capital Product Partners - Greek	
ARISTOMENIS	CV	118,712	9,954	2011	S. Korea	5,420	Capital Product Partners - Greek	** incl. T/C
ATHENIAN	CV	118,835	9,954	2011	S. Korea	5,420	Capital Product Partners - Greek	

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
NORTHERN PEARL	TAK	108,468		1999	Japan	780	Greek	
FIDELITY	TAK	46,803		2004	S. Korea	1,125	Undisclosed	
NEW FAITH	TAK	17,781		1997	Japan	300	Undisclosed	
GS FIGHTER	TAK	17,527		2008	S. Korea	1,220	Undisclosed	
SUNRISE SALVIA	TAK	12,990		2006	Japan	690	Indonesia	stst
CAPE DALY	TAK	12,835		2010	S. Korea	630	Vietnamese	
ORIENTAL NADESHIKO	TAK	12,480		2009	Japan	1,070	Woojin Industrial - S. Korean	stst

◆ 上周拆船市场回顾

土耳其							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备注
MIA	BC	26,264	7,077	1992	Turkey	235	



◆ALCO 防损通函

中国海事局发布关于 2020 全球限硫令实施方案的公告

为有效实施 IMO 的 2020 全球限硫令，中国海事局(MSA)发布了公告，相关要求总结如下表：

表一：国际船舶进入中国水域的燃油含硫量限制的简介

生效时间	内河排放控制区 (ECA)	海南水域排放控制区 (ECA)	其他水域
2020 年 1 月 1 日	0.10%	0.50%	0.50%
2022 年 1 月 1 日	--	0.10%	--

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
2019-12-27	698.790	775.580	6.379	89.714	908.280	59.141	889.920	485.330	533.000
2019-12-26	698.010	774.700	6.383	89.608	905.740	59.236	885.060	483.340	530.690
2019-12-25	700.670	776.860	6.405	89.965	906.140	59.036	884.090	484.970	532.320
2019-12-24	701.190	777.740	6.411	90.067	907.450	59.055	888.510	485.340	533.380
2019-12-23	701.170	776.560	6.403	89.914	912.040	59.059	890.830	483.680	533.360

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	0.66788	1 周	0.698	2 周	--	1 个月	0.70688
2 个月	0.75875	3 个月	0.79763	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.88225	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.97925		

2019-12-24

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司
Web: www.totalco.com E-mail: snp@totalco.com