



全一海运市场周报

2020.09 - 第1期

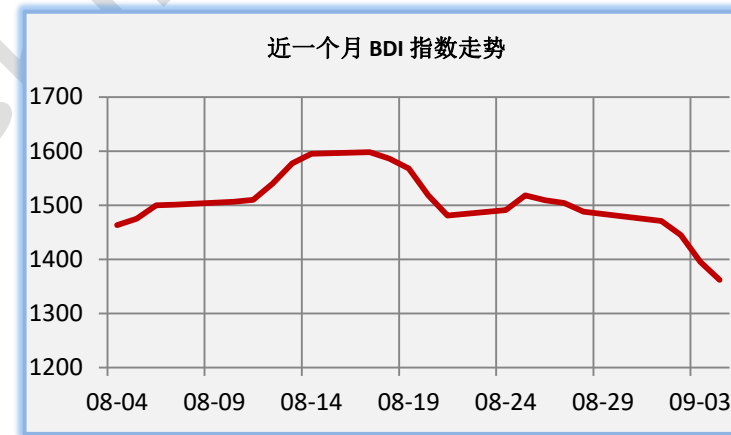
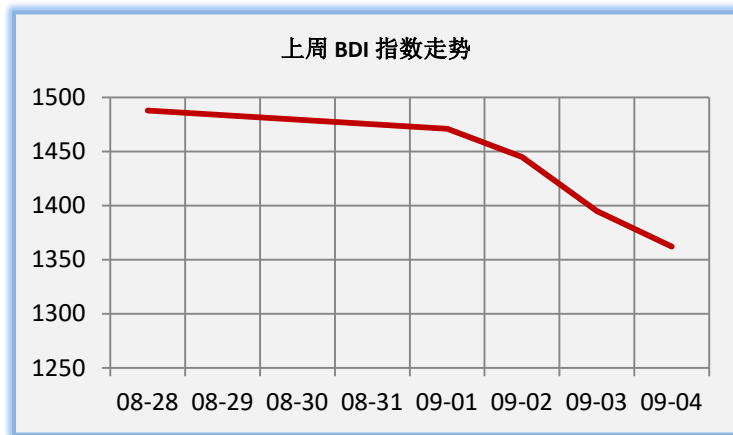


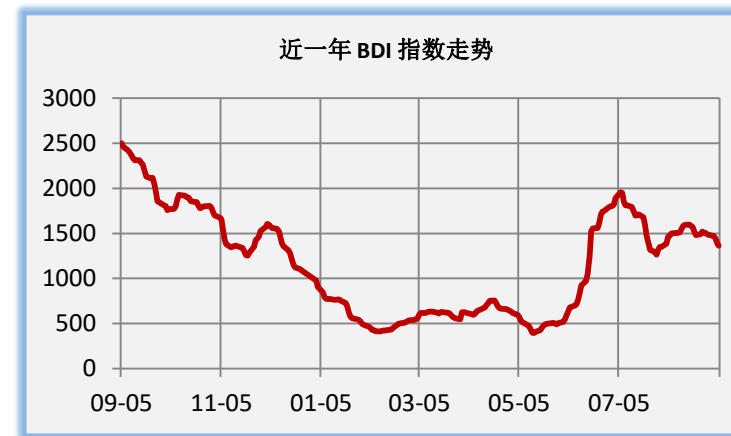
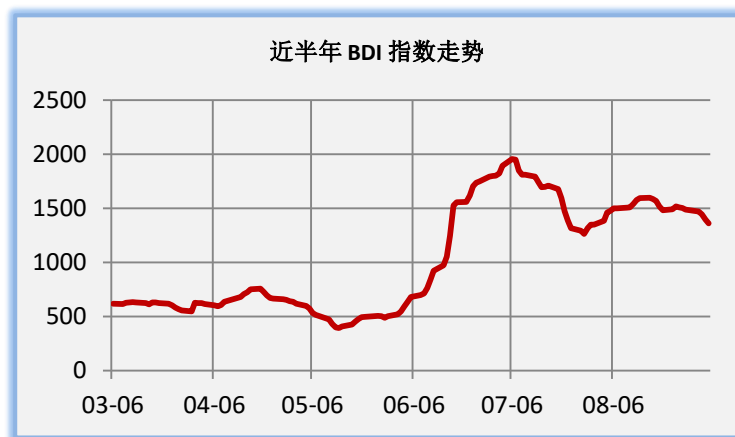
◆ 国内外海运综述

1. 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	9月1日		9月2日		9月3日		9月4日	
BDI	1,471	-17	1,445	-26	1,395	-50	1,362	-33
BCI	2,176	-42	2,127	-49	2,019	-108	1,960	-59
BPI	1,604	-13	1,568	-36	1,515	-53	1,473	-42
BSI	958	0	959	+1	958	-1	953	-5
BHSI	571	+1	571	0	570	-1	569	-1





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 35 周	第 34 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	21,500	21,500	0	0.0%
	一年	16,750	16,750	0	0.0%
	三年	14,500	14,500	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	11,500	11,500	0	0.0%
	一年	11,250	11,250	0	0.0%
	三年	10,500	10,500	0	0.0%
Smax (55K)	半年	11,250	11,250	0	0.0%
	一年	10,750	10,750	0	0.0%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	9,250	9,000	250	2.8%
	一年	8,750	8,750	0	0.0%
	三年	8,500	8,500	0	0.0%

截止日期: 2020-09-01



2. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Golden Arion' 2011 82188 dwt dely Baoshan 7/12 Sep trip via E Australia redel Singapore-Japan \$13,700 - cnr

'Falkonera' Oldendorff relet 2012 81640 dwt dely Port Said 17 Sep trip via Black sea redel Singapore-Japan \$24,000 - Comerge

'Nord Venus' 2011 80655 dwt dely aps Itaquí 17 Sep trip redel Skaw-Spain intention grains \$18,000 - Oldendorff

'Great Vision' 2016 63375 dwt dely Canakkale prompt trip via Black Sea redel south east Asia \$24,500 - cnr

'Ilia' 2009 58018 dwt dely Ushant mid Sep trip redel east Mediterranean intention scrap \$15,000 - cnr

'Star Zeta' 2003 52994 dwt dely Valencia prompt trip via N France redel Turkey intention scrap \$13,000 - cnr

'Lord Nelson' 2005 28653 dwt dely Casablanca prompt trip via Continent redel Durban \$10,300 - cnr

3. [航运&船舶市场动态](#)

【BIMCO：粮食贸易为干散货航运市场注入活力】

粮食贸易正在提振巴拿马型和超巴拿马型散货运输市场，为沉寂的干散货运市场注入了活力。

2020 年上半年，粮食贸易量的激增使上述两个船型的运费上涨了一倍以上，农产品出口总量也大幅上升。BIMCO 在一份报告中称，4- 6 月粮食运输需求的显



著上升推动了巴拿马型和超巴拿马型散货船运费的增长。波交所巴拿马型船的日均期租价格 9 月 1 日收于 14439 美元，较年初上涨 60%。该指数 9 月 1 日收于 1604 点，而 2020 年 1 月 2 日为 1003 点。与此同时，supramax 指数在 8 月 24 日触及 2020 年年初以来的最高水平 965 点。值得注意的是，该船型运费在 5 月中旬触底，此后一直受到南美出口粮食的支撑。

2020 年上半年，美国、阿根廷和巴西的农产品出口量从 2019 年上半年的 1.368 亿吨升至 1.486 亿吨。巴西大豆出口强劲增长，推动了巴西第二季度的农业出口总额比 2019 年同期增长了 40%。根据来自 Braemar ACM 的数据，随着南半球玉米出口季节的开启，8 月份来自巴西的玉米产量激增 28%，达到 640 万吨。该研究机构表示，巴拿马型货轮的载货量达到创纪录的 460 万吨，较 7 月份增长 46%，同比增长 20%。载货量的增加主要是由于运往日本、韩国、西班牙、伊朗、沙特阿拉伯和以色列的玉米贸易量均有所增加。但与此同时，美国粗粮和小麦出口则分别下降了 13% 和 11%，共减少了 200 万吨。

BIMCO 首席航运分析师 Peter Sand 表示，随着新冠肺炎疫情的蔓延，粮食贸易会显示出弹性，而其他大宗商品则会下降。由于西半球的主要出口国 2020 年第二季度的农产品运输量比上一季度增加了 22%，其中大部分是长途运输，因此运费出现上涨。

2020 年余下时间的粮食贸易表现取决于美国市场，如果美国的大豆和玉米出口从新的营销年度开始就保持强劲，则整个运输市场将继续获得支撑。

来源：中国远洋海运 e 刊

【集运市场运价暴涨惊动中美官方出面调查】

集运市场美西线运价连续五个月暴涨数倍，惊动交通运输部水运局及美国联邦海事委员会（FMC）出面调查。

8 月 28 日，美西线运价已经从 4 月 3 日的 1662 美元/FEU 上涨至 3639 美元/FEU，达到成本价的三倍，涨幅高达 118.95%。美东线涨幅更加明显，每 FEU 运价达到 4207 美元，创下 10 年来新高。

约两周前交通运输部水运局向六家大型集运公司发出紧急询问函，调查其间有无供需垄断的嫌疑。无独有偶，美国联邦海事委员会也在 8 月 28 日出面调查集运公司，并考虑对集运公司今年以来实施的减班措施制订监控方法。



对此，集运公司认为不存在供需垄断问题，运价上涨是因为目前市场货量暴增导致需求大于供给，很难抑制运价上涨，估计 9 月中旬美西线运价还将突破 4000 美元/FEU。

业内人士认为，本轮集运市场运价大涨原因复杂，主要是由于三大因素。首先，今年 5 月之前因疫情冲击，集运公司自发削减运力，减班幅度创下历史新高。其次，解封后市场需求急速涌出。第三，因需求太急，就算船舶持续投入也跟不上集装箱调度速度，出现集装箱不足的窘境。

事实上，运价暴涨现象并不在集运公司预期之内。此前，三大海运联盟对第三季度集运市场传统旺季表现没有太大把握，照旧做出减班安排，不料货量暴增，只好临时租船或调用次要航线船舶应急。目前各海运联盟已经恢复了原先撤销的航班，甚至增派加班船和快速船。全球第二大集运公司地中海航运也加开了一组美西航线。

另一方面，由于疫情影响导致船员换班困难，被迫长期滞留船上，精神压力过大，已经到了不得不换班的临界点，但换班也引发船员感染事件。一旦有船员确诊感染，船舶必须安排在港口外隔离 14 天，无法运营，这也影响到实际运力供给。

考虑到美国联邦海事委员会强调，减班措施只要不违反海事法就可以允许停航加价，因此相关集运公司都认为此次调查不至于压低目前市场运价，尤其是中国十一长假临近，厂商赶出货压力大，市场上已经出现订舱后要三周才有舱位的状况，托运人为了争夺舱位不会计较价格。尽管如此，美国的调查可能会对未来集运公司的减班措施产生一定程度的约束力。

国际海运咨询机构 Sea-Intelligence 日前将重新修正了今年集运公司业绩预估，从原本预测的集运业总亏损 230 亿美元修正为预估获利 154 亿美元，但前提是第四季度不会出现让运价大幅下滑的价格战。

不过，一些业内人士仍警告称，决定航运业前景的仍然是疫情，目前不排除会有第二波冲击，全球确诊病例依然持续增加，目前的复苏或许很容易就会被逆转。另一方面，虽然中国经济数字相对乐观，但欧美地区基本面仍然低迷，预计未来几个月海运市场还是持谨慎乐观态度。

来源：国际船舶网



【毛里求斯海域漏油事故给我们带来哪些警示？】

一旦发生，污染就已然产生且影响长久——这是海洋漏油事件的共性，而“灾难”往往被人们用来形容海洋漏油事件对环境的损害。作为海洋大国，中国亦曾深受海洋漏油事件的危害，仅近 10 年我国就先后发生如 2011 年的康菲溢油案、2018 年东海邮轮相撞事件等。此次发生在毛里求斯的漏油事故，再次给我们敲响了警钟。

当地海洋环境受到重创

当地时间 8 月 29 日，上万名毛里求斯民众在首都路易港发起游行，抗议政府对日本籍货船“若潮”号漏油事件处理不当，造成环境污染。毛里求斯于 8 月 7 日宣布进入“环境紧急状态”。

毛里求斯是一个拥有 130 万人口的东非国家，具有丰富的生物多样性，因其奢华的海滩、泻湖和红树林而深受人们的喜爱，去年的游客量与其人口数量一样多。据估计，旅游业为这个国家五分之一的工人提供了就业机会。但是，由于需要预防 COVID-19 向本国扩散，政府切断了该岛国与世界其他地区的联系，旅游业陷入萧条。对于停业的酒店和餐馆来说，那是一场灾难，而现在加之这场生态灾难可能让人更难以忍受。

中国生物多样性保护与绿色发展基金会秘书长、IUCN 海洋连通性工作组执委周晋峰说：“漏油事件会以两种方式影响动植物，油的直接污染以及响应或清理的过程。油渗入鸟类的羽毛和哺乳动物的皮毛，降低了它们的绝缘能力，使它们更容易受到温度波动的影响，在水中的浮力也大大减弱。一些研究表明，被油浸泡过的鸟类只有不到 1% 的存活下来，即使经过清洁，存活率能超过 90%。”

泄漏的油污，不仅会对鸟类造成影响。“暴露在石油泄漏中的皮毛厚重的海洋哺乳动物也受到类似的影响。油可以覆盖海獭和海豹的皮毛，降低其绝缘效果，导致体温波动和体温过低。动物可能中毒，并可能死于油进入肺部或肝脏。”周晋峰说。

然而，漂浮在海面的燃油只是其中一面，燃油泄漏同样也会影响海面之下的世界。

石油中的可溶性化合物会溶于水，在水面下的海中形成残留，影响整个海洋生态系统。以这次毛里求斯燃油泄漏事故为例，专家们最为担心的是已经受到事



故影响的珊瑚礁。

美国阿拉斯加海洋生物学家理查德施泰纳教授在接受媒体采访时说：“从溢出的石油中释放的有毒碳氢化合物会漂白珊瑚礁，最后导致它们死亡。”

除去短期的威胁之外，石油泄漏所释放的有害成分对海洋生物还有其他长期的影响，包括繁殖受损、生长受阻、病变和疾病。

2010 年墨西哥湾外海的燃油泄漏事件导致近 40 万吨石油泄漏，数千种生物受到影响。

1978 年，一艘大型原油运输船在法国布列塔尼海岸搁浅，7000 万加仑原油泄漏，浮油污染了 200 英里的海岸，数百万无脊椎动物、2 万只禽鸟死亡。

事故暴露航行安全问题

无独有偶，7 月 13 日，俄罗斯诺里尔斯克镍公司发生燃油泄漏，近 44.5 吨燃油发生了泄漏，目前该公司已经采取相关的措施来应对这一事件。

一个月内 2 起燃油泄漏事故，为何燃油泄漏事故如此频繁？

国际油轮船东污染联合会追踪了自 1974 年以来发生的 9351 起意外漏油事故。根据该研究，大部分漏油事故是由日常操作造成的，如装货、卸货和装载燃油。91%的作业时导致的漏油量很小，每次溢油量小于 7 吨。另一方面，由碰撞、着陆、船体损坏和爆炸等事故造成的漏油要大得多，84%的溢油损失超过 700 吨。

“此次毛里求斯漏油事件原因，有日本媒体披露，经调查显示，这艘货轮触礁的原因很可能是船员想将船靠近陆地，方便连上 WiFi。”周晋峰说。

从 1970 年到 2019 年，大规模漏油事故一半都发生在公海，其中又有一半以上是由于船舶碰撞、搁浅或受水下物体撞击而损坏。而当船只在内河航道、港口航行时，受限于船只密集、航道狭窄等因素，碰撞事故的发生可能性就更大。

虽然泄漏的燃油总量在下降，但由于船只数量的不断增加，碰撞的频次也在增加。自 2010 年，超过 7 吨的大规模漏油事故中，有 44%是由于各种碰撞造成的，



这一数据高于前几十年的比例。

回顾这些泄漏事故，只有一小部分发生在装载和卸货期间，也很少是由于船体故障、设备故障、火灾、爆炸或恶劣天气。

“毛里求斯的漏油事件并不是一起孤立事件，而是该行业不可接受行为模式的一部分，经常将商业考虑置于安全与环境之上。”周晋峰说。

处置不当延误时机

“海上溢油处理原则是早发现、早预防、早行动、早控制，在船已经搁浅的情况下应该尽早采取措施防止燃油泄漏，而毛利求斯政府显然没有做到。”中国海洋石油集团有限公司咨询中心苏佳纯表示。

中国石油大学副教授金镭也有相同的看法：“从目前采取的措施来看，毛利求斯政府应对不力。”“若潮”号 7 月 25 日即触礁，船员随即全部安全撤离。根据当前的报道，在搁浅的两周中，船只所属公司和毛里求斯政府未采取有效举措来提前防止燃油泄漏，非常欠缺海上漏油的防治意识、制度建设和措施保障。在漏油处理过程中，也可看出毛里求斯政府在专业能力、物资保障和人员配备方面都非常不充分，该国政府和人民已经尽自己最大的能力进行了应对，但效果仍然有限。当然，对于毛里求斯这种小国而言，无论是技术实力还是综合实力都难以胜任此种难度的应急救援。毛里求斯政府也表示其漏油处理能力只有 10 吨，面对千吨级的燃油泄漏事故，可谓心有余而力不足。目前该国已申请了国际援助，但时间上不可避免的延误会造成污染范围和面积的扩大。

中国应急管理学会副会长刘铁民也认为，毛里求斯此次事故演变成灾难性的事故，最为关键的是，在早期漏油事故发生时，相关方反应不够及时，没有采取预警措施，使当地及具备处理能力的国家未能及时采取行动，致使其错失补救的最佳时期。再加上漏油地点靠近冲浪圣地，海上风高浪急，增加了燃油清理难度；毛里求斯绵长的海岸线为后期清污处理带来了极大挑战。因此，这一漏油事故处理不及时对毛里求斯而言是灾难性的。

苏佳纯说，海上浮油的处理，通常可以采用三种方法：其一，可以使用漂浮围栏，把浮油围住。其二，采用物理化学法。比如可以使用“汲油船”让油水分离，再把水排到海里；还可以加上“凝油剂”，让水中的石油从液体状态变成半固体或固体状态，以便捞取；还可以使用“分散剂”，打破石油完整的油膜，让它们在海水中分散成一个个小油滴。其三，采用“吃油菌”。这种方法主要利用细菌降解石油，通常用在修复海上小规模溢油、陆地石油污染等方面的治理。



刘铁民说，海上轮船触礁泄漏的处理一般分为三个阶段：第一个阶段是船体触礁搁浅，此时轮船多数并没有发生燃油泄漏，是处理的最佳时机，要及时找到即将泄漏或已经开始泄漏的地方及时进行堵塞，再利用其余船只将剩余燃油抽走。第二个阶段是燃油大规模泄漏阶段，船体已经破裂且不可恢复，此时为了减少燃油扩散面积，可采用吸油船将表面浮油吸收。第三个阶段是燃油扩散至海岸线，如果燃油泄漏发生在近海，对于海岸线造成的损害是非常严重的。漂浮的燃油处理相对简单，但燃油冲到岸上，将会粘在礁石上或者侵入泥沙之中，想要清洗干净异常困难。在墨西哥湾海岸，虽然美国投入大量人力物力，但原油污染处理结果依然不理想，就是这个原因。

健全海洋环境维权制度

除了船舶航行安全和事故发生后的处置工作，关于更深层次的损害责任与赔偿的问题也值得我们关注。

“国际上对海域遭到的漏油污染，普遍有公益诉讼的制度。比如美国墨西哥湾漏油事件，很多社会机构也参与起诉肇事方要求其承担污染损害责任，这些都可以划入环境公益诉讼的范畴。且海洋漏油一旦发生，污染就已经产生，诉前的调解和谈判等也是沟通解决此类问题的常用手段。”中国绿发会副秘书长兼法律工作委员会秘书长马勇表示。

据媒体的消息，目前在毛里求斯发生泄漏的“若潮号”船长和副船长已被逮捕并出庭。据日本媒体称，货轮漏油事件的索赔设有上限，或不超过 20 亿日元（约合人民币 1.3 亿元）。然而，漏油事件严重影响生态环境，20 亿日元很可能不足以赔偿所有损害。

周晋峰表示：“这是一个极其难以全面解决的问题，因为石油泄漏并不是每次都以特定的方式发生。有很多因素会影响石油泄漏的严重程度，从水温到位置，特别是泄漏的燃料的类型。”

毛里求斯蓝色经济、海洋资源、渔业和船运部已于 8 月 15 日发出通告，敦促和呼吁在此次漏油事件中蒙受损失的有关方向日本船东及其保险公司提出赔偿要求。

中国也有生态环境损害赔偿制度。“但现在我们国家海洋环境公益诉讼的案例还非常少，根源在于对提起环境公益诉讼主体的限制，社会组织被排除在外。就我国当前制度来讲，海洋监管部门和检察院才是可以提起海洋生态环境损害赔偿诉讼的机构。而我们认为，社会组织理应属于海洋环境公益诉讼的适格主



体。”马勇强调。

此外，从生物安全的角度来看，我国的《生物安全法》正在制定过程中，漏油事件导致长期的生态危害必然会带来生物安全威胁。“国家应该早点采取相应措施，加强这领域的工作力度，从历史来看，单靠行政部门和检察院来维护海洋生态安全，远远不能满足海洋生态环境维护的需要，要允许社会组织参与进来。”周晋峰说道。

“目前海洋环境权益维护，依然是我们国家的短板，缺乏健全的制度体系，一旦发生类似事故，不利于维护我国海洋安全，彰显海洋主权。所以我们应该以毛里求斯事故为警钟，健全海洋环境维权制度等。”周晋峰说。

来源：综合报道

4. [世界主要港口燃油价格](#)

BUNKER PRICES					
PORT	IF380CST (USD/MTD)	VLSFO 0.5% (USD/MTD)	MGO 0.1% (USD/MTD)	Remark (Barging or Special condition etc)	Comment
Busan	326~328	371~373	420~425		Softer.
Tokyo Bay	296~298	360~365	565~570	Plus oil fence charge if any.	Steady.
Shanghai	310~312	346~348	425~430	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Softer.
Hong Kong	288~293	326~330	355~360	MGO Sul max 0.05%	Softer.
Kaohsiung	318.00	368.00	415.00	+ oil fence charge usd 59	Softer.
Fujairah	S. E.	342~347	465~470		Softer.
Rotterdam	280~285	325~330	365~370		Softer.
Malta	S. E.	330~335	385~390		Softer.
Istanbul	S. E.	345~350	405~410	Ex Wharf Price	Softer.
Buenos Aires	N/A	395~400	490~495		Mgo softer.

截止日期： 2020-09-03



◆ 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 35 周	第 34 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,800	4,800	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,600	2,600	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,300	2,400	-100	-4.2%	
灵便型 Handysize	38,000	2,200	2,200	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 35 周	第 34 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,650	8,650	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,600	5,600	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,800	4,850	-50	-1.0%	
MR	52,000	3,300	3,300	0	0.0%	

截止日期: 2020-09-01

(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
4	Tanker	115,000	Guangzhou, China	2022	J/V between Hafnia and CSSC - Vista Shipping	6,000	LR2, dual fuelled, 5-yrs T/C to Total
1	Tanker	52,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2021	undisclosed	3,500	
1	Tanker	52,000	Hyundai Vinashin, Vietnam	2021	undisclosed	3,500	
1+1	Tanker	15,000	Jinling, China	2022	Rubis Group - french	Undisclosed	asphalt/bitumen carrier
2	Tanker	7,490	Jinling, China	2021	Huizhou Huayi - Chinese	Undisclosed	chemical tanker



2	Bulker	61,000	NACKS, China	2021	Susesea Holdings - Singaporean	Undisclosed	Tier II
2+1	VLEC	98,000 cbm	Hyundai, S. Korea	2022	Zhejiang Satellite - Chinese	11,000	
2	VLEC	98,000 cbm	Samsung, S. Korea	2022	Zhejiang Satellite - Chinese	11,000	
6+6	Container	1,800 teu	Yangzijiang, China	2022	SITC International - Hong Kong based	2,200	
2	Container	668 teu	Yiyang Zhonghai SY, China	2021	Hunan Huahang - Chinese	(RMB) 7,400	

◆ 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
AZUL CIELO	BC	203,195		2005	Japan	1,385	Singaporean	incl. 6-mos BBC with purchase obligation
TETE OLDENDORFF	BC	180,585		2011	S. Korea	1,950	Greek	
OCEAN GERNET	BC	92,500		2010	China	1,200	European	
KEY CALLA	BC	83,353		2010	Japan	1,350	Undisclosed	
LOWLANDS KAMSAR	BC	82,206		2010	Japan	1,510	Greek	
ANDANTE	BC	81,615		2012	Japan	1,575	Undisclosed	
ELENA II	BC	76,741		2006	Japan	820	Greek	
GLOBAL GARNET	BC	52,223		2005	Japan	650	Chinese	
EXPLORER	BC	47,639		1996	Japan	280	Chinese	
ZEYNEP	BC	33,476		2001	Japan	420	Chinese	
TRANSCENDEN TIME	BC	32,688		2010	China	600	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
BAG MEUR	TAK	306,324		2000	S. Korea	2,175	Equatorial Marine - Singaporean	
ZEYNEP	TAK	158,000		2020	S. Korea	6,350	CSSC - Chinese	*incl. 10-yrs charter back
AYSE C	TAK	158,000		2020	S. Korea	6,350	CSSC - Chinese	
HAFNIA AMERICA	TAK	74,996		2006	Japan	1,200	Singaporean	
NORD ANDES	TAK	49,962		2011	Japan	2,060	Xintong - Chinese	12X Framo pumps, Deepwell, Tier II
GT INDEPENDENCE	TAK	30,957		1998	Japan	480	Chinese	
SEA LONGITUDE	TAK	16,526		2003	Japan	730	Chinese	at auction
CHEMBULK COLUMBUS	TAK	12,573		2011	Japan	1,240	Undisclosed	stst



◆上周拆船市场回顾

巴基斯坦							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格 (美元) /轻吨	备 注
KHAN S	BC	47,574	7,585	1996	Japan	370.00	
RITAJ A	GC	11,274	2,887	1982	Japan	320.00	

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
STAR B	GC	11,660	6,690	1978		368.00	Full Sub-continent delivery options
CASTORO 2	OTHER/CRANE		12,000	1970	ITALY	undisclosed	as is Sharjah UAE
JAG LEELA	TAK	105,148	17,077	1999	S. Korea	255.00	as is Indonesia, fire damaged
GT LIBERTY	TAK	17,845	5,151	1990	Japan	415.00	as is Vietnam with 700t of Stainless steel both solid and cladded.

◆ALCO 防损通函

【Covid-2019 及相关法律问题】

近期, ALCO 通过市场部团队组织了一场网络研讨会, 众多 ALCO 客户积极参会。在研讨会中, Vivek Jain 博士 (船长) 对于 Covid-2019 引发的争议以及如何减少争议提供了他的见解。与会者对这场会议做了积极的反馈, 本文将为未参与研讨会的各位提供会议内容概要。

Vivek 着眼于 COVID-19 对海运贸易商业方面产生的影响展开本次演讲。他对商业争议的核心观点基于这样一个事实, 相关利益方如果可以保护他们的经济利益, 那么海员面临的困境也更容易得到缓解。因为无论对陷入疫情困境的海员们有多么不公, 所有的问题最终都被归结于成本和支出的问题。因而在商业航运中, 经济上的考量不能脱离社会层面讨论, 必须从现实的角度来看待 COVID-19 争议。当然, 他强调了团结的重要性, 航运商业链中的每一环都应避免互相敌对, 因为这将影响到航运业的支柱——海员。



【降低船舶海上碰撞的风险】

澳大利亚主管机构强调，未能保持正确瞭望以及未能及早采取避碰行动是造成碰撞的常见因素。

澳大利亚海事安全局 (AMSA) 发布了第 06/2020 号《海事通告》，提醒船东、营运人、船长、当值人员和参与船舶航行的其他人员，遵守《1972 年国际海上避碰规则公约》(COLREGs) 的重要性。针对 26 年来 41 起碰撞事件的调查发现，未能保持正确瞭望并及早采取避碰行动是造成碰撞的常见因素，AMSA 强调，值班人员需认识到，当班时，任何偏离值守的行为都会对安全产生负面影响。此外，疲劳管理是一种普遍认为能够最大限度减少分心的措施和手段。

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
2020-09-04	683.590	809.740	6.444	88.203	906.940	60.648	1100.300	496.320	520.410
2020-09-03	683.190	809.410	6.430	88.151	911.860	60.662	1104.030	500.980	523.650
2020-09-02	683.760	814.650	6.452	88.227	915.410	60.636	1076.820	504.020	523.460
2020-09-01	684.980	817.730	6.465	88.383	915.180	60.734	1077.530	505.320	525.120
2020-08-31	686.050	816.490	6.496	88.520	915.220	60.754	1079.910	504.820	523.930

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	0.08238	1 周	0.1025	2 周	--	1 个月	0.15863
2 个月	0.19563	3 个月	0.2495	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.28725	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.42625		

2020-09-03

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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