



全一海运市场周报

2019.05 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2019.05.20 - 05.24)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场总体平稳 不同航线涨跌互现】

本周中国出口集装箱运输市场行情总体平稳，由于不同航线供需基本面有所差异，造成市场运价涨跌互现，综合指数基本持平。5月24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723.93点，较上期下跌0.3%。

欧洲航线：据欧洲经济研究中心(ZEW)发布的数据显示，德国5月ZEW经济现况指数8.2，较前值5.5上涨2.7。显示出欧洲主要国家德国的经济数据在持续下跌后出现企稳态势，对欧洲航线运输需求企稳有支撑作用。运输需求基本稳定，供求关系良好，上海港船舶平均舱位利用率维持在95%左右的水平。航线运价在连续下跌之后出现企稳迹象。5月24日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为743美元/TEU，较上期上涨2.8%。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在90%~95%，市场运价小幅上涨。5月24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710美元/TEU，较上期上涨2.0%。

北美航线：据美国商务部周三公布的数据显示，美国4月零售销售环比下滑0.2%，为2月以来新低，显示美国经济增长基础并不稳固，加之贸易争端造成的不确定性增加，对运输需求产生不利影响。货量表现较为疲软，供需基本面面临一定压力，上海港船舶平均舱位利用率在90%~95%左右。部分航商为维持市场份额采取降价揽货的策略，市场运价小幅走低。5月24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1294美元/FEU、2540美元/FEU，较上期分别下跌3.4%、下跌2.2%。

波斯湾航线：目的地市场仍处于斋月期间，运输需求低位徘徊，部分航商采取措施控制总体运力规模，供求关系得以保持稳定，上海港船舶平均装载率维持在95%左右的水平。受此支撑，部分航商推动运价上涨。5月24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657美元/TEU，较上期上涨7.5%。

澳新航线：近期货量一直呈现较为疲软的态势，由于总体运力规模较大，运力过剩的现象有所显现，上海港船舶平均装载率跌至60%以下的水平，市场运价承压下跌。5月24日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为270美元/TEU，较上期下跌1.8%。



南美航线：运输需求总体平稳，部分航商继续执行停航等措施以控制总体运力规模，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。航商继续执行降价揽货的策略，即期市场订舱价格继续下跌。5 月 24 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 803 美元/TEU，较上期下跌 9.5%。

日本航线：本周货量基本平稳，市场运价保持稳定。5 月 24 日，中国出口至日本航线运价指数为 724.82 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【短暂利好难以持续 煤炭运价先涨后跌】

本周，沿海运输市场行情呈先涨后跌走势。虽然上半周受封航等因素影响，运力显供不应求，但需求持续低迷格局下，上涨行情难以持续，运价于下半周步入下行通道。5 月 24 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 1133.88 点，较上周上涨 1.4%。

煤炭市场：本周，需求低迷大背景下，部分利好影响逐步趋弱，沿海煤炭运输市场行情呈先扬后抑走势。具体情况来看，上半周，全国大部分地区气温逐步攀升，给予了煤炭需求一定的增长空间。沿海主要电厂日耗呈缓慢上升态势，六大电厂日耗煤量一度升至近 63 万吨。而北方港口遭遇大风封航，长江口部分航道也因为大雾天气封航，船舶周转一定程度受阻，运输市场迎来了短暂的供不应求。加之中俄天然气管道施工，相关部门对部分水域进行航道管制，护航费用导致船东进江成本提升，带动沿海煤炭运输价格上涨。不过下半周开始，需求低迷开始主导市场，电厂日耗出现回落，沿海六大电厂日耗煤量跌至 60 万吨以下的水平。考虑到煤炭价格处于下跌行情，下游观望情绪进一步加重。而船舶周转在晴好天气带动下有所加快，运力过剩开始显现，沿海煤炭运价步入下行通道。

5 月 24 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1100.95 点，较上周上涨 1.6%。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 34.9 元/吨，较上周五上涨 1.7 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 37.8 元/吨，较上周五上涨 2.0 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 43.7 元/吨，较上周五上涨 1.6 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 39.3 元/吨，较上周五上涨 2.1 元/吨。

金属矿石市场：目前铁矿石价格攀升至高位，但利润尚可的情况下，钢厂对矿石价格的上涨呈现出被动接受的态度，依然以保生产为主，产量维持在高位，国内高炉产能利用率已经达到近年同期高点。受上述情况影响，铁矿石运输需求维持较好态势。5 月 24 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1102.29 点，较上周上涨 1.3%。

粮食市场：南方大型饲用企业受到非洲猪瘟的影响，整体玉米需求量已经减少 30%以上。虽然禽料玉米需求在整体占比中有所提高，但对整体需求影响不大。



粮食市场基本面持续疲软，运输需求难有明显好转。不过在煤炭运价总体上涨拉动下，粮食运价同步上涨。5月24日，沿海粮食货种运价指数报收934.75点，较上周上涨1.7%。

成品油市场：近期油价有所下滑，但未对下游采购积极性产生明显影响，沿海成品油运输需求仍维持较好态势。同时上、下游部分港口压港情况较为严重，运力供给略显供不应求，沿海成品油运价呈上涨走势。5月24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973.68点，较上周上涨0.1%；其中市场运价成分指数报收912.20点，较上周上涨0.3%。

(3) 中国进口干散货运输市场

大船运价触底回升 综合指数继续上涨

本周国际干散货运输市场涨多跌少，海岬型船市场稳中向好，其中太平洋市场表现亮丽；巴拿马型船市场延续平稳上涨走势；超灵便型船市场运价下跌，远东干散货指数持续上涨。5月23日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为897.03点，运价指数为847.73点，租金指数为970.99点，较上周四分别上涨5.4%、4.0%和7.4%。

海岬型船市场：本周海岬型船市场稳中有涨，太平洋市场表现强劲，运价涨幅明显，远程矿航线运价涨幅相对较小。太平洋市场上，周一受新加坡假期影响，市场表现安静，成交清淡，运价小幅波动。周二开始，澳洲主要矿商集中发货，且即期运输需求较多，市场氛围逐渐活跃，太平洋市场量价齐升，周末突破7美元/吨的水平。22日市场报出，受载期6月10-25日，澳大利亚丹皮尔至青岛航线成交运价为7美元/吨。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为7.045美元/吨，较上周四上涨12.7%；中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为13252美元，较上周四上涨19.4%。巴西远程矿航线上，本周市场相对安静，成交有限，受太平洋市场运价大幅上涨带动，远程矿航线运价小幅上升，涨幅较上周收窄。周中，有传闻Vale的另一座矿坝有溃坝风险，但是由于该矿产量不大，并未对运价走势造成影响。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为16.767美元/吨，较上周四上涨2.8%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船粮食市场继续上涨，太平洋市场维持涨势。粮食市场，正处南美粮食出口旺季。周初受新加坡假期影响，粮食航线运价平稳波动。假期后，南美粮食市场相对活跃，货盘较多，市场气氛活跃，尽管空放至南美的运力不断增加，但市场仍能保持平衡，另外FFA远期合约价格持续上涨，支撑粮食航线租金、运价继续上涨，但涨幅有所收窄。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为33.806美元/吨，较上周四上涨2.1%；美湾密西西比河至中国北方港口（6.6万吨货量）粮食运价为43.594美元/吨，较上周四上涨1.2%。太平洋市场，本周印尼煤炭货盘表现一般，但受南美粮食市场气氛火热所带动，加上不少运力空放，太平洋市场租金、运价继续上涨。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为9928美元，较上周四上涨4.8%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为8978美元，较上周四上涨5.1%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.276美元/吨，较上周四上涨3.2%。



超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场延续跌势。本期东南亚市场整体活跃度不高，煤炭和镍矿等货盘较少，市场上空出运力较为充足，租金、运价继续下跌。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 7868 美元，较上周四下跌 2.6%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 9518 美元，较上周四下跌 1.8%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 6214 美元，较上周四微跌 1.0%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.316 美元/吨，较上周四微涨 1.1%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 8.231 美元/吨，较上周四微跌 0.7%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价小幅回暖 成品油运价小幅上涨】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，5 月 17 日当周，美国原油库存再创新高，原油产量的增加再加上精炼厂设备利用率率的下降，是导致上周美国原油库存增加的主要原因。美国和伊朗的紧张局势以及以沙特为首的 OPEC+ 近日暗示延长减产计划都使原油在供给面上趋紧。本周三，沙特表示将致力于建立一个平衡和可持续的原油市场，在今年剩余的时间内，OPEC 国家打算继续限制石油供应，同时也承诺将预防任何石油供应短缺的情况出现。本周原油价格波动下行，布伦特原油期货价格周四报 70.41 美元/桶，较上期下跌 1.2%。全球原油运输市场大船运价小幅回暖，中型船运价稳中有升，小型船运价稳中有降。中国进口 VLCC 运输市场活跃度回暖，运价小步慢涨。5 月 23 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 683.54 点，较上期上涨 4.6%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场活跃度回暖，运价小步慢涨。市场氛围持续向好，中国进口原油航线货量略增，运价继续小幅反弹。成交记录显示，中东至中国 6 月 12 日装期货盘成交运价为 WS42；西非至中国 6 月 21 日装期货盘成交运价为 WS43.5。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS41.92，较上周四上涨 3.7%，CT1 的 5 日平均为 WS41.36，较上周上涨 6.3%，等价期租租金平均 1.2 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS 42.69，上涨 5.8%，平均为 WS 41.48，TCE 平均 1.4 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价综合水平稳中有升。西非至欧洲市场运价保持在 WS59 左右，TCE 约 0.9 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，埃及至地中海，6 月 1 日货盘，成交运价为 WS60。黑海到地中海航线运价小幅回升至 WS79，TCE 约 1.3 万美元/天。亚洲进口主要来自美湾和俄罗斯，一艘 13 万吨级船美湾至新加坡，6 月 1 至 5 日货盘，成交包干运费为 250 万美元。一艘 13.5 万吨级船新罗西斯克至南韩，6 月 1 至 5 日货盘，成交包干运费为 320 万美元。

阿芙拉型油轮（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，综合水平波动下行。7 万吨级船加勒比海至美湾运价大幅下滑至 WS85（TCE 约 0.4 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS116（TCE 约 1.9 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，杰伊汉至地中海，5 月 28 至 29 日货盘，成交运价为 WS110。北海短程运价持续下跌至 WS100（TCE 约 1.1 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS74，TCE 约 1.0 万美元/天。该航线一艘 10 万吨级船，普里莫尔斯科至欧洲大陆，5 月 27 日货盘，成交运价为 WS75。波斯湾至新加坡运价小幅下跌至 WS110，TCE 约 1.3 万美元/天。东南亚至澳大利亚



运价维持在 WS104，TCE 为 1.5 万美元/天。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线运价小幅波动，欧美航线涨跌互现，综合水平小幅上涨。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS141（TCE 约 0.9 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 WS117（TCE 约 1.2 万美元/天）；7.5 万吨级船运价稳定在 WS108（TCE 大约 1.5 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS86 水平（TCE 约 0.2 万美元/天）；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价继续小幅上涨至 WS109（TCE 大约 0.5 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 1.0 万美元/天。

（5）中国船舶交易市场

【综合指数平稳波动 二手船市成交缩量】

5 月 22 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 825.79 点，环比微跌 0.04%。其中，国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别下跌 0.03%、1.01%、0.60%，沿海散货船价综合指数上涨 0.96%。

国际干散货运价小幅震荡，海岬型船表现分化，中小型船平稳上涨，BDI 指数收于 1049 点（周二），环比上涨 0.58%，但散货船运费收入难以覆盖成本，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--1212 万美元、环比上涨 4.93%；57000DWT--1597 万美元、环比下跌 3.27%；75000DWT--1809 万美元、环比下跌 3.54%；170000DWT--3020 万美元、环比下跌 1.25%。目前，中美贸易摩擦阴影笼罩，国际干散货各大船型 1 年期期租费率大幅下挫，预计二手散货船价格短期震荡下跌。本期，二手散货船市场成交量一般，共计成交 10 艘（环比减少 1 艘），总运力 76.99 万 DWT，成交金额 11060 万美元，平均船龄 12.6 年。

受伊朗、也门等地缘局势带来的供应趋紧氛围仍在，伊拉克表示全力支持 OPEC 减产，加之美国经济表现向好，国际油价连续三天上涨，布伦特原油期货收于 72.18 美元/桶（周二），环比上涨 1.32%。原油轮运价涨跌互现，成品油轮运价震荡下行，二手国际油轮船价小幅波动。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2273 万美元、环比下跌 1.07%；74000DWT--2248 万美元、环比上涨 1.14%；105000DWT--3081 万美元、环比上涨 0.26%；158000DWT--4546 万美元、环比上涨 0.02%；300000DWT--6244 万美元、环比上涨 0.03%。当前，国际油轮运输市场原油货盘小幅萎缩，运价窄幅波动，油轮 1 年期期租费率维持平稳，预计二手油轮价格短期平稳波动。本期，二手国际油轮成交平淡，共计成交 6 艘（环比减少 2 艘），总运力 31.51 万 DWT，成交金额 5900 万美元，平均船龄 13.83 年。

南方气温小幅回升，火电日均耗煤增大，加上非煤货种货种需求尚好，船东心态走强，运价小幅上调，二手沿海散货船价格平稳上涨。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--143 万人民币、环比上涨 1.30%；5000DWT--827 万人民币、环比上涨 0.46%。目前，沿海煤炭和非煤货物运输市场整体



向好，沿海散货运价继续上扬，预计散货船价格短期稳中有涨。本期，沿海散货船成交量一般，成交船舶吨位以 1000DWT、17500DWT 为主，船龄均为 10 年左右。

内河散货运输市场基本平稳，二手散货船价格涨跌互现。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 2.70%；1000DWT--95 万人民币、环比下跌 0.18%；2000DWT--176 万人民币、环比下跌 0.80%；3000DWT--284 万人民币、环比上涨 1.32%。目前，内河建材运输市场需求持续看好，内河散货运价稳中有涨，预计内河散货船价小幅震荡盘整。本期，内河散货船成交量大幅萎缩，共计成交 50 艘（环比减少 45 艘），总运力 7.51 万 DWT，成交金额 8166 万元人民币。

来源：上海航运交易所

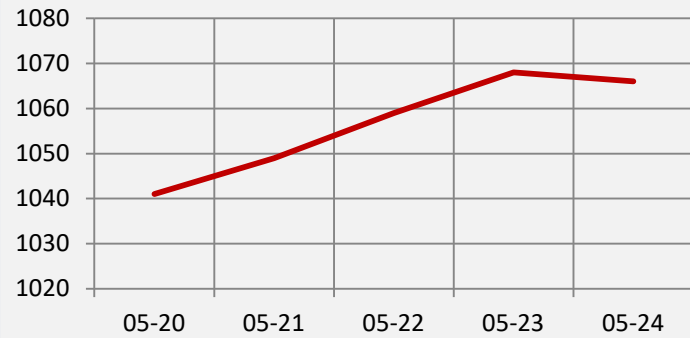
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

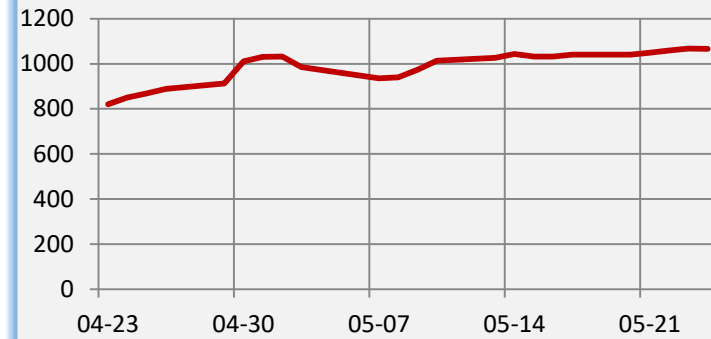
波罗的海指数	5 月 20 日		5 月 21 日		5 月 22 日		5 月 23 日		5 月 24 日	
BDI	1,041	+1	1,049	+8	1,059	+10	1,068	+9	1,066	-2
BCI	1,470	+7	1,501	+31	1,537	+36	1,558	+21	1,545	-13
BPI	1,256	+1	1,258	+2	1,268	+10	1,287	+19	1,304	+17
BSI	778	-2	777	-1	778	+1	779	+1	778	-1
BHSI	386	+1	388	+2	389	+1	391	+2	393	+2



上周 BDI 指数走势



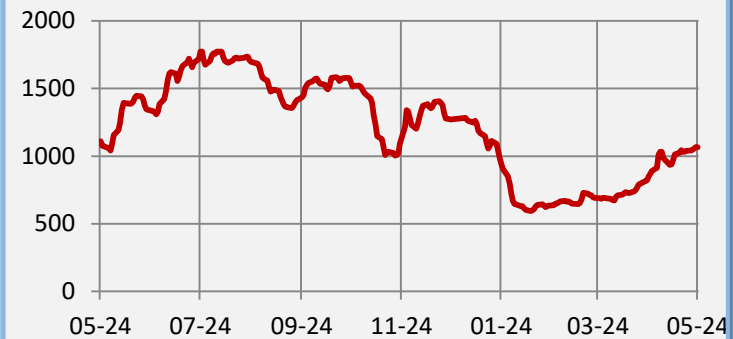
近一个月 BDI 指数走势



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 20 周	第 19 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	14,250	14,000	250	1.8%
	一年	16,000	16,000	0	0.0%
	三年	14,750	14,750	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	12,000	11,000	1000	9.1%
	一年	11,750	11,500	250	2.2%
	三年	11,500	11,000	500	4.5%
Smax (55K)	半年	10,250	10,000	250	2.5%
	一年	10,500	10,500	0	0.0%
	三年	11,000	11,000	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	8,750	8,750	0	0.0%
	一年	9,000	9,000	0	0.0%
	三年	9,250	9,250	0	0.0%

截止日期： 2019-05-21

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Junior' 2010 92995 dwt dely CJK 25/27 May 2 laden legs redel Singapore-Japan \$11,000 - Louis Dreyfus

'Agios Spyridonas' 2010 91941 dwt dely Yantai 27/28 May trip via N.China redel Japan \$11,000 - Cargill

'Panafrican' 2008 83690 dwt dely aps Norfolk 05/10 Jun trip redel Brazil \$14,500 - Ultrabulk

'Bright Pegasus' 2013 82082 dwt dely Lanshan 27/28 May trip via WC Canada redel Vietnam \$10,700 - Daelim

'Yangtze Xing Zhong' 2012 81622 dwt dely Gibraltar 28 May trip via Kamsar redel India \$20,000 - Oldendorff



'Medi Oita' 2019 81607 dwt dely Limay 23/27 May trip via Indonesia redel Japan \$13,000 - Jera

'Yasa Falcon' 2012 81488 dwt dely Hong Kong 27/30 May trip via E.Australia redel India \$10,200 - Tata NYK

'SBI Carioca' 2015 81262 dwt dely Alumar 27 May 2-3 laden legs redel Atlantic \$15,000 - Oldendorff

'Atlantic Horizon' 2006 75709 dwt dely Tobata 28 May trip via Stockton redel Japan \$11,000 - Jera

'Good Luck' 2011 75031 dwt dely psg Singapore 29 May trip via ECSA redel Singapore-Japan \$11,500 - Hyundai Glovis

'Shangdong Hai Tong' 2012 56724 dwt dely Qinzhou 26 May trip redel Singapore intention aggregates approx. \$5,250 - cnr

'Seiyo Explorer' 1996 24800 dwt dely N China 26/29 May trip redel Thailand approx. \$6,250 - cnr

4. [航运市场动态](#)

【2019 年油轮市场起伏跌宕】

2019 年原油油轮市场开局不利。来自阿拉伯湾的原油运输量下降，空船被调派到通常首选的装货地区之外，导致载货时间减少。虽然这降低了船队的总运力（效率降低有利于运价），但春季伊始，新造船的大量交付还是拉低了运价。

2019 年第一季度，原油市场运价低迷。成品油市场运价表现良好。MR 型油轮前景稳固，LR 型油轮前景尚可，两种船型均好于同吨位级原油运输船舶的市场表现。

在买卖船方面，市场仍表现出较高兴趣。与 2018 年的低点相比，船龄较大的油轮二手价格坚挺；去年押注于该类油轮资产的投资者，目前已获得回报。当下市场资产价值将保持稳定，短期内更有可能疲软，而不是进一步上涨。

在运力方面，船东们对 2020 年限硫令实施之前运价变化的观望，造成了新造船订单低于过去几年的历史趋势。市场对 2019 年超大型油轮 (VLCC) 的待交付数量过多的担忧，导致了对该型油轮的下单犹豫不决。尽管当下订单量减少，2019 年第一季度原油油轮交付量却已达到 2011 年以来的最高水平。目前阿芙拉型油轮整体情况老旧，使其在新造船市场中最具投资价值。



据 VesselsValue 的数据显示, 2018 年的 VLCC 拆船总量近 1000 万载重吨, 达历史新高。此前的最高纪录出现在 2013 年, 拆船总量为 500 万载重吨, 仅为 2018 年的一半。

尽管去年 VLCC 的拆船总量创下历史新高, 但交易却在 2018 年 10 月 9 日戛然而止。当日马来西亚船东 Bumi Armada Berhad 宣布对旗下的 Armada Ulysses 完成拆船交易, 为去年全球 VLCC 拆船交易画上句号。

VesselsValue 预计, 未来三年油轮总订单数将再次回暖, 从而推高资产价值。这源于 IMO 2020 限硫令带来的市场调整, 同时也体现了船东对未来低硫油的信心。

来源: Vesselsvalue

【报告: LNG 运输船市场前景广阔】

据韩国《亚洲日报》4 月 23 日报道, 近期的一份报告显示, 随着国际海事组织(IMO)的环境规定从明年起开始强化, 预计到 2025 年, 全世界 6 成船舶订单将为液化天然气(LNG)运输船。

韩国 KOTRA 和 KDB 产业银行 22 日共同发布了有关《全球环保船舶设备市场动向及进军海外市场战略》报告书, 报告书显示, 到 2025 年, 将有 60.3%的新船订单为 LNG 运输船。

该报告书综合了造船、海运分析机构克拉克森(Clarksons)和劳合社船级社等资料, 预测截至 2025 年, 全球最大造船量将达到 1962 艘, 其中使用 LNG 燃料的运输船将从 2016 年的 31.3 万吨增长至 2030 年的 320 万吨, 增长量达 10 倍以上。

报告书指出, 由于全世界大型 LNG 运输船 60%以上由韩国建造, 韩国主要 LNG 船舶设备市场规模将扩大 4 倍, 从 2017 年的 3 万亿韩元增长为 2020 年的 12 万亿韩元。韩国船舶设备市场主要由中小公司组成。韩国政府曾在去年 11 月发布的《中小造船公司提高造船产业活力方案》中表示, 包括今年的两艘船舶在内, 截至 2025 年共接到 140 艘 LNG 运输船订单。

为减少温室气体和酸性比, IMO 将于明年 1 月起, 将全球所有船只使用的燃料硫含量上限标准从 3.5%大幅下调至 0.5%以下。LNG 运输船较现有的石油类燃料污染物排放量更少, 使用 LNG 作为燃料, 不仅温室气体排放量可以减少 20%以上, 燃料消耗率也与此前相类似, 且 LNG 较石油价格更为低廉。从经济环保的角度来看, LNG 运输船可以满足各方要求。



报告书中表示，随着 IMO 规定的义务化，环保船舶设备的全球需求量有望扩大，未来五年间可能会形成 2.5 亿美元的市场规模。此外，为安装环保船舶设备而进行的船舶修理和改造市场也将有所扩大。

来源：中国石油新闻中心

【贸易战升级，亚洲至美国航线即期运价持续下跌】

上周，亚洲至美西航线运价比此前一周下跌了 7.1%至 1340 美元/FEU，亚洲至美东航线运价下跌了 4.2%至 2597 美元/FEU。

5 月 10 日起，美国对从中国进口的 2000 亿美元商品加征的关税，从 10%提高到 25%。受此影响，亚洲至美国航线市场的不确定性开始显现。

上海航运交易所发布的上海出口集装箱运价交易指数(SCFI)显示，跨太平洋航线运价已经连续三周(4 月 29 日-5 月 19 日)下滑。

仅从刚刚过去的一周来看，亚洲至美西航线运价比此前一周下跌了 7.1%，至 1340 美元/FEU，亚洲至美东航线运价也下跌了 4.2%至 2597 美元/FEU。

而根据美国贸易代表办公室(USTR)最新发布的公告，美国还将就对约 3000 亿美元从中国进口商品加征 25%关税公开征求意见，并于 6 月 17 日召开听证会。

如果中美贸易战继续升级，航运市场将进一步承压。

普氏能源(Platts)表示，新一轮加征关税导致美国进口商利润率降低，订货意愿下降。“未来几周，跨太平洋市场都将会受到很大影响，船公司在努力维持市场份额。”

上周，代表美国进口商的美国零售联合会(National Retail Federation, NRF)表示，零售商正在考虑如何抉择。

由于其他国家的制造业与物流水平远低于中国，因此短期内几乎不可能将商品采购转移到其他国家。长期来看，美国零售商可能会追求供应链的多样化发展，同时从其他国家或地区调配商品供应。

此外，因为关税提高，零售商成本增加，消费者也要为此买单。近日，部分美国企业也就此发表了看法。

沃尔玛公司有 26%的进口货物来自中国，其中一部分为家居用品。其认为，关税提高对消费者来说，意味着部分商品价格会上涨。



耐克、阿迪达斯和其他鞋类商品制造商，则呼吁特朗普重新考虑他的关税政策，并警告称此举将是“灾难性的”。

此前，美国进口商曾为避开计划于今年年初加征的关税，选择提前进货，这也使得当前美国贸易商库存充足。

目前，提前出货的做法已不再可行，美国进口商需要正常进货，这或许会在一定程度上缓解承运人的压力。

来源：中国航务周刊

【67%托运人未准备好迎接限硫令到来】

彭博行业研究的数据显示，67%的托运人没有准备好迎接 IMO2020 限硫令。同时有 65%的炼油厂也表示尚未做好准备。

全球大宗商品贸易巨头托克（Trafigura）石油贸易负责人 Ben Luckock 认为，市场上各参与方之前迟迟没有行动是因为他们不确定新的法规何时正式生效。“等到他们相信生效日期不会延时，只剩最后 6 到 12 个月的时间了。”

需要清晰透明的规则

Luckock 指出，有关洗涤塔的规则还有待澄清和完善。“人们投资的前提是知道规则是什么。不断改变规则对这个行业没有好处。我们需要的是清晰透明的规则。”

Luckock 表示，公司已经投资 15 亿美元，在 38 艘各种尺寸的新造船上装备了洗涤塔。

但是托克集团还会使用其他方式来应对限硫令，包括使用低硫燃油。他说：“除了遵守，别无选择。”

据悉，托克集团是拥护洗涤塔的组织 Clean Shipping Alliance 2020 的创始成员之一。

面临高硫油过剩、低硫油短缺困扰

随着限硫令的到来，行业将面临高硫油过剩、低硫油短缺的问题。



Luckock 说：“我们看到很多炼油厂努力增加低硫产品的产量，但是我们觉得仍然存在供需不平衡。我们认为含硫量较高的传统燃油每天将多出 35 万桶，而低硫油每天会缺少 35 万桶。”他认为这种不平衡会反应在产品价格上，新规生效的前 6 个月会出现混乱。

Luckock 认为，限硫令实施的前 6 个月，航运成本会出现波动，一部分原因是像新加坡这样的大型燃料加注中心并不多。“大部分加注点规模小，而他们需要平衡库存中的燃料种类。”“所以，并不是高硫油过剩、低硫油短缺问题造成波动性，而是在地区和港口层面会出现价格错位，因为要在这么短的时间内改变燃油很不容易。”

来源：Ship & Bunker

5. [船舶市场动态](#)

【全球商船船队首次超过 20 亿载重吨】

得益于船舶数量增加和船舶大型化，全球商船船队规模在短短的 13 年内翻了一番，首次超过 20 亿载重吨，到 2033 年有望达到 30 亿载重吨。

根据克拉克森最新统计数据，今年年初，全球商船船队运力达到 19.8 亿载重吨，在 5 月初这一数字正式突破了 20 亿载重吨。

2006 年 4 月，全球商船船队首次超过 10 亿载重吨。从 2006 年起，商船船队规模以 5.4% 的复合平均增长率快速扩张，达到目前的 20 亿载重吨。

克拉克森指出，商船船队从 10 亿载重吨增长到 20 亿载重吨，其中 50% 的新增运力都来自散货船领域。目前，散货船船队运力为 8.48 亿载重吨，同样也在向 10 亿载重吨迈进。同时，27% 的新增运力来自油船（15% 来自原油船），还有 15% 的新增运力来自集装箱船。

除了船舶数量在增加之外，商船船队运力规模的扩张也得益于船舶大型化。与 2006 年的数字相比，目前全球商船船队平均每艘船规模从 14238 载重吨增至 20755 载重吨，增幅达 46%。其中，集装箱船单船规模增幅最大，平均每艘载重吨增幅达到了 64%。

克拉克森预测，考虑到全球商船船队运力年复合增长率在 3% 左右，运力规模突破 30 亿载重吨仅需要再花费 14 年的时间。

来源：国际船舶网



【连续 10 年领先！江苏造船业迈向“高新”“智能”】

2018 年，江苏全省造船完工量为 1499 万载重吨，同比增长 61%，全国市场份额为 43.3%、世界市场份额为 18.79%；新接订单 1799 万载重吨，同比增长 29.1%，全国市场份额为 49.1%、世界市场份额为 21.5%；手持订单 4202 万载重吨，同比增长 14.7%，全国市场份额为 47%、世界市场份额为 20.1%。”日前，江苏省工业和信息化厅发布的这组数据显示，2018 年，江苏省船舶工业整体运行质量依然在全国保持领先，主营业务收入达 2564 亿元，三大造船指标连续 10 年位居全国第一，5 家骨干企业跻身全国十强。

自 2008 年国际金融危机爆发以来，造船业经历了长达 10 年的“寒冬”，全球活跃船企数量急剧减少，大部分船企破产或者被迫转产，江苏、浙江、上海等省市的造船业也经历了全面大洗牌。在这种形势下，2018 年，造船大省江苏依然保持高位稳定运行态势——造船产业集中度稳步提高，三大造船指标持续向好；同时，一批优秀企业加快科技创新步伐，加大新产品、新船型研发力度，做出了特色、打响了品牌，发展动力强劲。

产业集中度再提升市场份额稳居第一

尽管 2018 年造船市场形势依然严峻，但江苏造船业的表现可圈可点：区域优势凸显，产业集中度不断提升；船型大型化、批量化趋势进一步加强。

2018 年，长江口造船区域的江、浙、沪三省市造船完工量为 2403.1 万载重吨，占全国总量的 69.5%，同比提高了 4.6 个百分点；新承接订单量 2572.3 万载重吨，占全国总量的 70.1%，同比提高了 4.3 个百分点；手持订单量 658.4 万载重吨，占全国总量 73.8%，同比降低了 1.2 个百分点。其中，江苏省造船完工量、新接订单量、手持订单量保持全国第一。

江苏省工信厅相关负责人表示，从江苏省三大造船指标占世界市场份额分析，2018 年江苏新接订单量和手持订单量的世界市场份额均超过 18%，接近历史最高水平；从历年的世界市场份额情况来看，该省造船完工量、新接订单量、手持订单量三大造船指标已经连续 10 年世界市场份额超过 10%，平均分别达到 14.9%、17.3%、17.4%。从全国市场份额分析，2018 年江苏新接订单量和手持订单量的全国份额均超过 45%，分别达到 49.19%、47%；从历年的全国市场份额情况来看，江苏省三大造船指标 10 年平均全国市场份额超过 35%，分别达到 36.4%，35.4%、41.8%，特别是 2018 年江苏省新接订单量创历史新高，增幅高于全国增幅 20.4%。

2018 年，江苏省完工船舶、新接订单、手持订单中的散货船、油船、集装箱船三大主力船型合计占比分别为 98.3%、99.2%、96.3%，船舶大型化、批量化趋势不断加强。该省 2018 年交付的散货船平均吨位达 9.97 万载重吨，比 2017 年提高了 48.8 个百分点，其中 5 万吨级以上散货船占总量的 93%。2018 年，该省交付 18 万吨以上级散货船 12 艘，手持订单包括 20.8 万吨散货船 40 艘、30 万吨超大型油船（VLCC）1 艘、万箱级集装箱船 11 艘。



“产品结构是反映产业发展质量、产业转型程度的重要指标。完工船舶代表已经实现的产品状态，新订单及时反映当前市场的产品需求结构，手持订单反映一定时期即将实现的产品结构调整。”江苏省工信厅相关负责人表示，2018 年江苏省造船业完工船舶、新接订单、手持订单船舶情况充分表明该省产品结构和产业转型升级取得了一定成效。

持续创新奋力转型细分市场“人有我优”

“今年以来，造船市场形势比 2008 年还差，波罗的海干散货综合运价指数（BDI）在 600~700 点之间徘徊，这完全是‘死亡指数’。造船业依赖航运业的发达而发达，BDI 在 1000 点以下，航运公司活不下去，船企也活不下去。”江苏扬子江船业集团公司董事长任元林表示，航运市场不见好，造船业将长期低迷。当前，造船市场竞争激烈，船企只有勇于突破传统思维，力争使建造的船舶比同行的轻一点、油耗少一点、成本低一点，才能获得接单优势。

事实上，在江苏，一批优秀船企近年来通过自主创新激发发展活力，已取得显著成效。以江苏扬子江船业集团公司、中船澄西船舶修造有限公司和南通中远海运川崎船舶工程有限公司等为代表的江苏骨干船企始终坚持“科技引领”战略，不断完善企业技术创新体系，注重技术进步和人才队伍建设，加强创新研发投入，坚持走“产、学、研、用”相结合的道路，及时调整产品结构，为快速响应市场、开拓市场、把握市场先机，走出困境、实现转型创造了良好的条件。

也正是在这些骨干企业的努力下，江苏造船业的高技术船舶建造能力得到了有效提升。2018 年，江苏造船业抓住高技术船舶市场需求活跃的有利时机，大力提升液化天然气（LNG）运输船、大型液化石油气（LPG）运输船等产品的设计建造水平，打造高端品牌；积极开展极地航行船舶、清洁能源船舶、超大型矿砂船（VLCC）、大型工程船、南极磷虾捕捞船等高技术船舶开发，重点开发了 LNG 双燃料船舶、极地航行船舶、中/大型 LNG 船、汽车运输船等。2018 年，招商局集团第一个豪华邮轮配套项目在招商工业江苏海门基地开工；南通中集太平洋海洋工程有限公司与 Avenir LNG 公司正式签订了 2+2 艘 7500 立方米 LNG 运输加注船合同。在海工装备领域，江苏造船业逐步掌握了海洋工程装备特有的设计、建造及安装调试技术，建立了与海工装备项目特点相适应、与国际接轨的现代化项目管理模式和生产组织方式。

全面布局突出重点加快推进智能制造

“2019 年，江苏造船业将进一步压缩过剩产能，并重点推进船舶总装建造智能化转型。”江苏省工信厅相关负责人表示，智能制造是 2019 年江苏造船业重点推进的工作。该省骨干船企将重点推进全三维数字化设计、突破船舶智能制造关键技术、研制关键环节智能短板装备、加快推动智能化车间（单元、生产线）建设。

在智能制造关键技术方面，江苏造船业将依托骨干企业，重点在船舶智能制造新模式、船舶车间（船体分段、管子加工、分段涂装等）智能制造解决方案、



船舶典型中间产品（型材、条材、小组立中组立、平面分段及管子加工）生产线设计集成与控制技术、统一数据库集成技术等智能制造总体技术方面取得突破；重点掌握面向智能制造的船体构件加工成形、中小组立焊接、船体分段外板涂装、管子法兰焊接等智能化工艺设计技术；集中形成面向智能制造的船体构件切割和成形工艺、复杂构件焊接工艺船体分段涂装工艺、船体结构装配工艺、管子装配焊接工艺、舾装件精准安装工艺等智能制造工艺技术；积极研究跟踪制造过程智能管控技术和关键制造环节智能决策技术。

同时，江苏造船业将加快研制船舶建造关键环节的智能装备。依托江苏科技大学等高校及企业力量，充分发挥该省物联网、智能制造高端装备等方面优势，加大跨界融合，重点针对船舶分段制造过程中的船体零件切割、成形、焊接、涂装等脏、险、难与简单重复的作业过程，以及检测与装备、物流与仓储等关键环节，以提高效率、最新环保需求等为牵引，研制型材智能切割装备、船体零件理料与打磨智能化装备、肋骨与曲板三维成形智能化装备等智能切割成形装备；小组立智能化焊接装备、中组立智能化焊接装备、管子法兰智能化装焊装备、高功率激光复合焊接装备等智能装配焊接装备；挥发性有机化合物（VOC）高效节能智能处理装置、智能无尘喷砂除锈装置和船体智能外板涂装装备等智能涂装装备；船体零件识别与自动分拣装备、船舶托盘运输 AGV 小车等智能物流和仓储装备，全力推动相关装备在智能制造单元、智能生产线的工程应用推广和产业化，提升造船关键工序的自动化、数字化、智能化作业能力。

2019 年，江苏造船业还将加快推动智能化车间（单元、生产线）建设，以船舶分段制造为重点，加快智能制造单元、智能生产线、智能化车间建设。江苏造船业将强化底层设备数字化网络化改造，全面推进船舶中间产品流水线的数字化、智能化升级改造与建设，逐步实现零件、小组立、中组立、平面分段、管子等各类中间产品数字化、智能化流水式批量生产。同时，江苏造船业还将以船舶总装建造代表环节为切入点，在全省实施“332”（30 个智能制造单元、30 条智能制造生产线、20 个智能制造车间）示范工程，加快建设一批智能制造单元、智能生产线、智能化车间，加快应用示范，树立行业标杆。江苏省将在重点骨干船企中，推动实施型材加工、板材加工、分段喷砂除锈、分段涂装以及 VOC 处理等智能制造单元 30 个；在南通中远海运川崎、扬子江船业集团、江苏新时代造船有限公司、中国长江航运集团金陵船厂有限公司、招商局重工（江苏）有限公司、启东中远海运海洋工程有限公司等全省重点骨干企业中建成 30 条中间产品智能生产线和 20 个船舶智能车间，努力把南通中远海运川崎建设成全国先进的船舶制造智能化工厂。

来源：中国船舶报

【中韩两国造船差距 5.2 年？韩国造船业依然“碾压”中日】

韩国最大钢铁公司浦项制铁（POSCO）旗下 POSCO 管理研究院的报告认为中韩两国之间造船技术的差距约为 5.2 年。虽然中国船企过去两个月来接单量大幅领先韩国，但韩国分析人士认为，凭借先进的建造技术和在 LNG 船和超大型船舶的建造领域的优势，韩国造船业在接单竞争力方面依然压倒中日两国。

POSCO 管理研究院在 5 月 13 日发表的这份报告指出，天然气的需求持续增加，LNG 相关船舶正在推动造船业复苏；与中日两国的竞争对手相比，韩国在 LNG 船和超大型船舶的建造领域有着压倒性的竞争优势。在截止今年 3 月的 LNG 船整体手持订单量中，韩国船企占据了其中约 1100 万 GT，占 1400 万 GT 总量的 81%。



除了 LNG 船之外，韩国船企在近年来成为行业发展趋势的 VLCC、大型集装箱船等超大型船舶领域也具有最大的竞争优势。在大型集装箱船总计 2000 万 GT 的手持订单量中，韩国船企拥有约 1000 万 GT，占比达到 49%左右。相比之下，中国船企占比仅为 24%，日本为 27%。在 VLCC 现有的 1600 万 GT 手持订单量中，韩国船企拥有 960 万 GT，占比 62%；中国占比 22%，日本为 16%。

POSCO 在报告中称，数十年来，韩国船企已经在建造数千艘船舶的过程中积累了丰富的经验和专业知识，可以满足航运公司的各种要求并确保按期交付；目前，韩国与中国在船舶建造技术方面的差距约为 5.2 年。

报告称，无论经济状况如何，韩国船企都能够保持在总订单量中占比 35%以上，不间断地维持接单竞争力。过去，韩国与日本两国在总体订单量中约占 80%，近年来转变为中国和韩国占据 80%左右。

去年，全球新船订单量同比增长 5.9%，但韩国船企实际接单量却比 2017 年增长了 28.6%，显示出韩国在接单方面的竞争优势。

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	400.00	439.00	610.00	605.00
Hong Kong	414.00	420.00	625.00	n/a
Tokyo	n/a	n/a	n/a	n/a
Hamburg	402.00	n/a	630.00	n/a
Fujairah	425.00	465.00	715.00	n/a
Istanbul	n/a	n/a	n/a	n/a
Rotterdam	388.00	423.00	581.00	n/a
Houston	410.00	n/a	645.00	n/a
Panama	425.00	n/a	650.00	n/a
Santos	449.00	480.50	n/a	776.00

截止日期：2019-05-24



◆ 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 20 周	第 19 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	5,200	5,200	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,000	3,000	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,800	2,800	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,400	2,400	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 20 周	第 19 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	9,200	9,200	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	6,100	6,100	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	5,000	5,000	0	0.0%	
MR	52,000	3,600	3,600	0	0.0%	

截止日期: 2019-05-21

(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	310,000	Imabari, Japan	2021	Navios - Greek	Undisclosed	option declared
2	Tanker	158,000	Daehan, S. Korea	2020	Enesel - Greek	Undisclosed	option declared
2	Tanker	50,000	STX Offshore, S. Korea	2020-2021	Pacific Carriers - Singaporean	3,600	option declared
2+4	Tanker	50,000	Yangzijiang, China	2020	Glory Maritime - Chinese	3,300	LOI stage, Tier II
2	Tanker	7,900	Astrakhan, Russia	2020	Volgotanker - Russian	Undisclosed	
4	Bulker	82,000	Penglai, China	2021	Glory Maritime - Chinese	2,800	LOI stage, Tier III, scrubber fitted
2	Bulker	8,000	Jiangsu Dajin HI, China	2020	Aston Enterprise - Russian	950	
2	Combo Carrier	83,500	Jiangsu Yangzijiang, China	2021	Klaveness - Norwegian	2,700	dry bulk & liquid carrier, options declared



◆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
PACIFIC GLORY	BC	233,694		2004	Japan	1,460	Zodiac - U.K	basis SS/DD due
IRON FRITZ	BC	176,298		2003	Japan	1,200	Chinese	
MINERAL CHINA	BC	171,128		2003	S. Korea	1,400	S. Korean	incl 3yrs TC back \$15k/pd
HARROW	BC	76,752		2005	Japan	910	Undisclosed	
NORD GALAXY	BC	76,629		2006	Japan	1,060	Greek	
CHRIS	BC	76,629		2006	Japan	1,070	Undisclosed	
VIL BALTIC	BC	57,021		2010	China	985	Chinese	
CLIPPER IWAGI	BC	28,189		2010	Japan	780	Greek	
CONCORD EXPRESS	BC	10,613		1999	Japan	190	Taiwan, PRC	basis ss due this December

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
JPO CAPRICORNUS	CV	52,863	4,132	2005	S. Korea	860	Denmark	incl TC
ATHENS BRIDGE	CV	51,314	4,228	2009	S. Korea	920	Sinokor - S. Korean	
ADELHEID-S	CV	44,135	3,398	2006	S. Korea	700	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
BRIGHTOIL GLORY	TAK	319,819		2012	S. Korea	5,800	Delta Tankers -Greek	at auction
JAG LAADKI	TAK	150,284		2000	Japan	1,320	Andromeda Shipping - Monaco	
EAGLE BEAUMONT	TAK	99,448		1996	S. Korea	810	Undisclosed	
FIDELITY II	TAK	48,020		2011	Japan	1,850	Undisclosed	
GLENDIA MEGAN	TAK	47,147		2009	S. Korea	1,700	Celsius - Danish	
UACC STRAIT	TAK	45,934		2004	Japan	880	Undisclosed	
ARDMORE SEAFARER	TAK	45,744		2004	Japan	920	Indian	
PARSIFAL II	TAK	37,606		2008	S. Korea	1,250	Undisclosed	
CELSIUS PENANG	TAK	37,255		2004	S. Korea	800	Indonesian	en bloc each
CELSIUS PERTH	TAK	37,217		2004	S. Korea	800	Indonesian	
LAGAN	TAK/ASP	7,197		2008	Spain	400	Middle Eastern	



其它							
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	备 注
SLINGEBORG	ROR	2,475		2000	Germany	4,040	en bloc
SCHIEBORG	ROR	2,475		2000	Germany		

◆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
ST CONFIDENCE	GC	4,705	2,461	1993	Taiwan, PRC	425.00	

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
HALANI I	DIVE SUPPORT	1,860	4,588	1980		390.00	as is Walvis Bay at Auction, diesel-electric

◆ALCO 防损通函

【每个人在工作中都应得到尊严与尊重】

船舶的安全与高效营运需要船上船员们协同合作。其中工作做得最好的正是那些成员感觉受到重视、成员们彼此以尊严和尊重相待的团队。

2019年1月8日,《2006年海事劳工公约》(MLC)修正案生效,旨在更好地保护船员免受船上骚扰和欺凌。修正案修正了《公约》守则中关于实施规则4.3‘健康和安全管理及事故预防’的规定,并要求各国政府在就悬挂其船旗的船舶的船上职业安全健康管理制定法律、法规和指引时应将骚扰和欺凌涵盖在内。具体而言,修正案修正了导则B4.3.1第1段的内容,援引国际商船协会(ICS)与国际运输工人联合会(ITF)共同出版的《关于消除船上骚扰和欺凌指南》的最新版本。

【战争风险评估委员会最新修改的除外海域清单】(JWLA024, 2019年5月17日更新)

战争风险评估委员会(JOINT WAR COMMITTEE)于2019年5月17日最新修改了船舶战争、海盗行为、恐怖主义和相关高风险除外海域清单。

增加:阿曼/波斯或阿拉伯海湾及邻近水域,包括东经58°E以西的阿曼湾/阿拉伯联合酋长国



修改：沙特阿拉伯（波斯湾沿岸）/沙特阿拉伯（红海沿岸）不包括过境

具体生效时间由各保险人分别决定。

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：

2019-05-24	689.930	771.310	6.298	87.909	873.750	60.742	939.370	476.030	512.010
2019-05-23	689.940	769.850	6.260	87.899	873.970	60.664	932.160	474.650	513.800
2019-05-22	689.920	771.260	6.251	87.896	878.170	60.487	931.980	475.670	515.560
2019-05-21	689.900	770.980	6.272	87.894	878.790	60.495	933.430	477.930	514.300
2019-05-20	689.880	770.750	6.272	87.891	879.200	60.443	936.390	476.580	513.510

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	2.35625	1 周	2.39625	2 周	--	1 个月	2.42975
2 个月	2.496	3 个月	2.52063	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.56013	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.64475		

2019-05-23

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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