



全一海运市场周报

2019.06 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2019.)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场供需表现平稳 航线运价窄幅波动】

本周，中国出口集装箱运输市场供需表现总体平稳。各主要航线运价上涨后小幅波动，综合指数与上期基本持平。6月6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783.05点，较上期微涨0.1%。

欧洲航线：运输市场总体表现平稳，货量稳中有升。部分航商仍有停航等运力控制措施出台，航线运力保持稳定，供需关系处于健康水平。上海港船舶平均舱位利用率保持在95%以上，并有部分班次满载。市场对月初运价上涨接受度尚可，多数航商维持涨后运价水平，即期市场运价基本持平。6月6日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为779美元/TEU，较上期微跌0.1%。地中海航线，市场表现与欧洲相近，运输需求逐步回升，部分航商跟进上涨，即期市场订舱价格小幅上升。6月6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745美元/TEU，较上期上涨0.7%。

美西航线：市场货量略有上升，航线运力暂未有太大变化，市场供需关系总体维持平稳。上海港船舶平均舱位利用率在95%以上，部分班次满载。部分航商对上周涨后运价不同程度进行回调，即期市场运价下跌。6月6日，上海出口至美西基本港市场运价（海运及海运附加费）为1439美元/FEU，较上期下跌2.2%。美东航线，市场货量总体维持平稳，上海港船舶平均舱位利用率在95%左右，多数航商维持现有运价水平，但有部分航商采取小幅降价揽货策略，即期市场运价小幅下跌。6月6日，上海出口至美东基本港市场运价（海运及海运附加费）为2502美元/FEU，较上期下跌1.5%。

波斯湾航线：目的地市场本周迎来开斋节，当地清关效率恢复，发货人出货速度加快，市场货量提升。且航线上仍不时有停航等运力控制措施出台，运力规模总体保持稳定，上海港船舶平均舱位利用率在95%以上，个别班次满载。由于市场基本面改善较快，部分航商再次提涨订舱价格，即期市场运价走高。6月6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840美元/TEU，较上期上涨8.4%。

澳新航线：市场表现长期低迷，货量维持低位。部分航商虽不时出台停航措施控制运力规模，但市场运力过剩的现象仍未得到有效改善，上海港各航班舱位利用率分布在70%~100%范围内，分化较大。由于价格已处历史低位，仅有个别班次有小幅下调，下调总体空间有限，市场运价略有下跌。6月6日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为256美元/TEU，较上期下跌1.2%。



南美航线：航线货量总体保持稳定。由于部分航商出台运力控制措施，上海港船舶平均舱位利用率在 95%以上，并有部分班次满载出运。由于基本面改善，多数航商维持涨后运价，仅有部分航班订舱价格小幅回调。6 月 6 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1330 美元/TEU，较上期下跌 2.3%。

日本航线：本周货量基本平稳，运价小幅波动。6 月 6 日，中国出口至日本航线运价指数为 725.96 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【下游观望情绪浓厚 沿海运价震荡下行】

本周，高库存、低日耗影响下，下游观望情绪浓厚，沿海散货运输需求整体低迷，市场成交寥寥，运价持续下行。6 月 6 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 1053.26 点，较上周下跌 3.6%。

煤炭市场：距离迎峰度夏还有一个月的时间，但下游补库积极性普遍较低，沿海煤炭运价震荡下行。需求方面来看，目前煤炭市场依旧处于需求淡季，即便各地气温有所上升，但电厂尚未开启“制冷”模式，民用电需求较弱。且多地发布错峰生产计划，工厂开工率大幅下降，工业用电随之走低。加之近期长江汛期和华南天气影响，水电集中发力，煤炭日耗普遍偏低。据统计，本周（3 日-6 日）沿海六大电厂日均耗煤量仅为 57.1 万吨，较上周同期下跌 1.6%，上半周日耗一度跌破 55 万吨。反观电厂库存却持续高位运行，截至 6 月 6 日，六大电厂存煤量 1767.1 万吨，可用天数更是超过 29 天。面对充裕的存量以及低迷的日耗，下游观望情绪较重，拉运基本以长协运量为主。船多货少局面延续，沿海煤炭运输价格持续下行。不过随着海峡沙装运略有恢复以及煤炭价格显触底回升迹象，船货双方博弈加剧，下半周开始，运价跌幅已明显缩窄。

6 月 6 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1078.23 点，较上周下跌 4.0%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 29.7 元/吨，较上周五下跌 0.1 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 36.1 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 31.6 元/吨，较上周五下跌 0.7 元/吨。

金属矿石市场：今年以来，铁矿石价格大幅上涨，远超同期钢价涨幅，严重挤压了钢铁企业效益。随着钢厂高炉开工率及产能利用率接近高点，市场观望情绪加重，铁矿石需求增长受限。受此影响，沿海矿石运输需求整体平稳，运价跟随煤炭运价波动。6 月 6 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1025.95 点，较上周下跌 5.0%。

粮食市场：目前多地气温升高，对于非洲猪瘟疫情的控制产生不利影响，全国各地畜牧局下发文件颁布严格控制生猪调运政策。下游饲料企业采购节奏放缓，



加上近期进口粮冲击，粮食需求面较弱，市场观望心理浓厚，一定程度制约着粮食运输需求。6月6日，沿海粮食货种运价指数报收 875.67 点，较上周下跌 4.0%。

成品油市场：本周，沿海成品油计划运量较前期略有减少，但总体来看，运输需求尚可。同时卸港压港现象仍在持续，其中装运汽油的船舶压港情况较重，船舶周转速度及运力供给数量进而受到影响，运输市场供需总体平稳。综合上述情况，沿海成品油运输市场主要特征未变，运价小幅震荡。6月6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 971.51 点，较上周下跌 0.2%；其中市场运价成分指数报收 907.85 点，较上周下跌 0.4%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【粮食运价高位回落 综合指数涨幅收窄】

本周国际干散货运输市场表现分化，海岬型船太平洋市场依旧强势，运价继续上涨；巴拿马型船南美市场有所降温，运价、租金高位回落；超灵便型船东南亚市场受假期影响，继续下行。远东干散货指数涨幅收窄。6月5日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 926.32 点，运价指数为 855.85 点，租金指数为 1032.02 点，较上周四分别上涨 0.3%、0.1%和 0.4%。

海岬型船市场：本周海岬型船两洋市场稳中有涨，其中太平洋市场运价小幅回调后继续上扬，远程矿航线运价有所回升。太平洋市场，周初市场氛围清淡，成交不多，随着国际燃油价格下跌，运价小幅回落。周二，FFA 远期合约价格上涨，澳大利亚铁矿石货盘增多，市场表现活跃，外加淡水河谷现身拿船，提振市场信心，运价再度上涨。周三，尽管新加坡假期，市场运价依然稳步上行。4日市场报出，受载期 6月19-21日，澳大利亚丹皮尔至青岛航线成交运价为 7.4 美元/吨。周三，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 7.485 美元/吨，较上周四上涨 2.8%；中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 15771 美元，较上周四上涨 5.9%。远程矿航线，周初远程矿航线货盘较少，成交清淡。周二，远程矿航线活跃度上升，运价小幅上涨。5日市场报出，受载期 6月25-26日，图巴朗到青岛航线成交运价为 16.65 美元/吨。周三，巴西图巴朗至青岛航线运价为 16.616 美元/吨，较上周四上涨 1.0%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船两洋市场表现不佳，租金、运价下跌。粮食航线，本周南美粮食市场运价冲高回落。一方面南美粮食货盘减少，外加国际燃油价格下跌，运价疲软。另一方面 FFA 远期合约价格持续下跌，市场观望情绪加重，市场氛围走软，成交清淡，助推运价下行。周三，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为 33.765 美元/吨，较上周四下跌 1.6 %。太平洋市场，受南美粮食市场氛围疲软，运价下行影响，以及印尼、中国、韩国本周均有假期，市场货盘减少，太平洋市场租金、运价高位回调。周三，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 10423 美元，较上周四下跌 2.1%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 9578 美元，较上周四下跌 2.6%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.362 美元/吨，较上周四下跌 3.5%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场继续下跌。6月初受印尼开斋节影响，煤炭货盘寥寥无几，镍矿、钢材、铝土矿等货盘也不多，东南亚市场船多货



少的格局进一步加剧，租金、运价继续下跌。周三，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 6838 美元，较上周四下跌 4.7%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 8882 美元，较上周四下跌 4.1%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 5956 美元，较上周四下跌 2.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.926 美元/吨，较上周四下跌 2.3%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.853 美元/吨，较上周四下跌 2.5%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价持续探底 成品油运价波动下行】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，5 月 31 日当周，美国原油库存意外增加，创 2017 年 7 月以来新高；同时，汽油、精炼油库存也大幅飙升。近期，对全球经济放缓的担忧，贸易紧张局势的加剧，以及美国特朗普总统威胁增加墨西哥进口关税，都给原油市场带来下行压力。尽管 OPEC+ 仍表示将继续执行减产计划，以维持原油市场供求平衡，但是美国石油产品库存数据又意外出现近四十年来最大规模增量，使得油价持续下滑。本周原油价格波动下行，布伦特原油期货价格周三报 60.56 美元/桶，较上期下跌 6.60%。全球原油运输市场大船运价不断下探，中型船运价大幅上扬，小型船运价小幅下跌。中国进口 VLCC 运输市场延续船多货少态势，运价继续探底。6 月 5 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 628.87 点，较上期下跌 2.99%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场延续船多货少态势，运价继续探底。受西非及美国出发航线拖累，中东市场 6 月下旬货盘成交量价齐跌。尽管新加坡燃油价格重回年初低点，但船东 TCE 仍向 1 万美元/天关口回落。成交记录显示，中东至中国 6 月 23 日装期货盘成交运价为 WS38.5；西非至中国 7 月 1 日装期的货盘，成交运价为 WS39。周三，中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS38.04，较上周四下跌 3.3%，CT1 的 4 日平均为 WS38.88，较上周下跌 4.8%，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 40.00，下跌 2.6%，平均为 WS 40.50，TCE 平均 1.5 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价综合水平大幅上扬。西非至欧洲市场运价上涨至 WS63 左右，TCE 约 1.3 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，6 月 21 至 23 日货盘，成交运价为 WS55。黑海到地中海航线运价小幅上涨至 WS79，TCE 约 1.5 万美元/天。亚洲进口主要来自中东和非洲，一艘 9.5 万吨级船，中东至印度，6 月 17 日货盘，成交运价为 WS87。一艘 13 万吨级船，阿尔及利亚至韩国，6 月 24 至 26 日货盘，成交包干运费为 295 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线运价小幅波动，地中海及欧美航线运价稳中有降，综合水平小幅下跌。7 万吨级船加勒比海至美湾运价小幅波动至 WS83（TCE 约 0.4 万美元/天）。跨地中海运价大幅下跌至 WS80（TCE 约 0.5 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，利比亚至地中海，6 月 13 日货盘，成交运价为 WS81.25。北海短程运价维持在 WS100（TCE 约 1.3 万美元/天）。波罗的海短程运价保持在 WS74，TCE 约 1.2 万美元/天。波斯湾至新加坡运价稳定在 WS108，TCE 约 1.4 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价小幅波动至 WS103，TCE 为 1.6 万美元/天。



国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线运价稳中有降，欧美航线集体下滑，综合水平波动下行。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅波动至 WS145（TCE 约 1.0 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价依旧保持在 WS117（TCE 约 1.3 万美元/天）；7.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS105（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 WS72 水平（TCE 重回保本线附近）；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS115（TCE 大约 0.8 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 0.9 万美元/天。

（5）中国船舶交易市场

【综合指数小幅攀升 二手船市成交增多】

6 月 5 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 834.46 点，环比微涨 0.97%。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微涨 0.45%、0.94%、0.28%、1.82%。

受益于澳大利亚矿商出货积极，南美粮食贸易交投活跃影响，海岬型和巴拿马型散货船运价坚挺，租金攀升至本年度最高水平，BDI 指数收于 1122 点（周二），环比上涨 3.70%，二手散货船价格止跌反弹。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1233 万美元、环比上涨 0.29%；57000DWT--1577 万美元、环比上涨 2.49%；75000DWT--1793 万美元、环比上涨 0.27%；170000DWT--3043 万美元、环比上涨 0.72%。目前，巴西和西澳的铁矿石、南美粮食等货盘增加明显，海岬型和巴拿马型散货船租金稳步上涨，但是东南亚的煤炭、镍矿、铝土矿货盘萎缩，超灵便型散货船运价单边下滑，国际干散货船 1 年期租费率稳中有涨，预计二手散货船价格短期小幅波动。本期，二手散货船市场成交量大幅增加，共计成交 22 艘（环比增加 15 艘），总运力 138.42 万 DWT，成交金额 25950 万美元，平均船龄 9.63 年。

中国、日本和巴西的原油消费量萎缩，美元/加元涨势明显，随着中美贸易争端进入新阶段，原油需求面临严峻考验，国际油价因风险情绪增加而下挫。布伦特原油期货收于 61.97 美元/桶（周二），环比下跌 9.76%。原油轮运价小幅波动，成品油轮运价波动上行，二手国际油轮船价涨多跌少。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2175 万美元、环比下跌 1.14%；74000DWT--2262 万美元、环比上涨 0.19%；105000DWT--3232 万美元、环比上涨 4.71%；158000DWT--4263 万美元、环比下跌 1.71%；300000DWT--6293 万美元、环比上涨 0.19%。当前，国际原油货盘小幅萎缩，油轮运输市场货少船多，即期运价小幅下行，但油轮 1 年期租费率逆势反弹，预计二手油轮价格短期震荡调整。本期，二手国际油轮成交增加，共计成交 10 艘（环比增加 4 艘），总运力 48.64 万 DWT，成交金额 14340 万美元，平均船龄 12.4 年。

南方雨水增多，水电充沛，火电用煤需求锐减，煤炭运输货盘疲弱；全国各地房地产市场低迷，贸易商以观望为主，铁矿石和钢材运输需求疲软，沿海散货运价整体回调，二手沿海散货船价格涨跌不一，小船价涨，大船下挫。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--150 万人民币、环比上涨 2.94%；5000DWT--800 万人民币、环比下跌 3.79%。目前，沿海散货货盘总体不足，市场表现货少船多，加上海砂运输监管趋严，沿海散货运价继续阴跌，



预计散货船价格短期震荡回调。本期，沿海散货船成交 5 艘，成交船舶吨位以 1000DWT、5000DWT 为主。

内河散货运输市场基本平稳，二手散货船价格涨多跌少。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--50 万人民币、环比下跌 0.94%；1000DWT--96 万人民币、环比上涨 1.50%；2000DWT--190 万人民币、环比上涨 6.25%；3000DWT--287 万人民币、环比上涨 0.33%。目前，内河黄砂运输市场需求尚好，运价基本平稳，预计内河散货船价震荡盘整。本期，内河散货船成交量继续增加，共计成交 122 艘（环比增加 22 艘），总运力 13.75 万 DWT，成交金额 10850 万元人民币。

来源：上海航运交易所

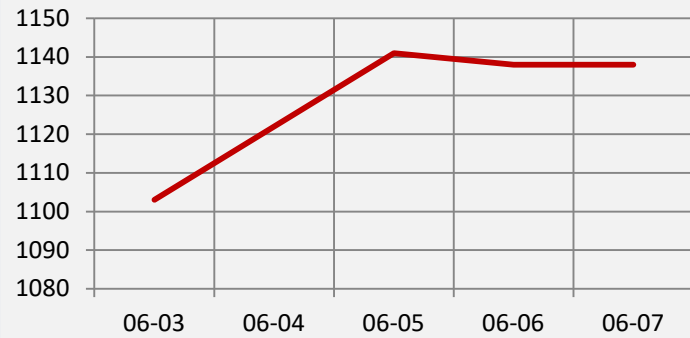
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

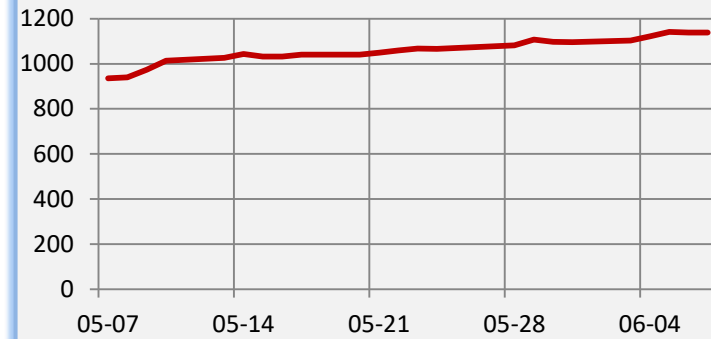
波罗的海指数	6月3日		6月4日		6月5日		6月6日		6月7日	
BDI	1,103	+7	1,122	+19	1,141	+19	1,138	-3	1,138	0
BCI	1,650	+30	1,739	+89	1,806	+67	1,826	+20	1,862	+36
BPI	1,325	-10	1,304	-21	1,285	-19	1,246	-39	1,213	-33
BSI	748	-4	739	-9	731	-8	726	-5	719	-7
BHSI	401	+3	403	+2	405	+2	408	+3	412	+4



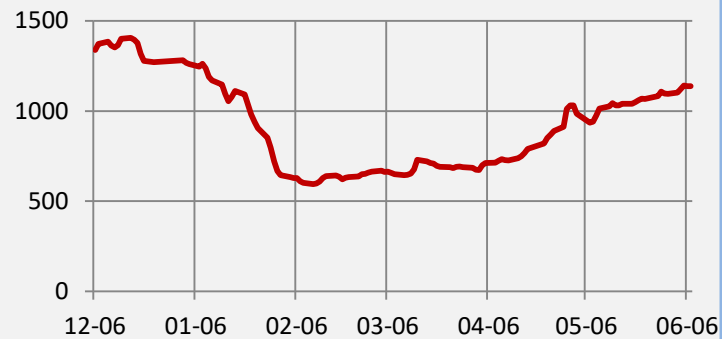
上周 BDI 指数走势



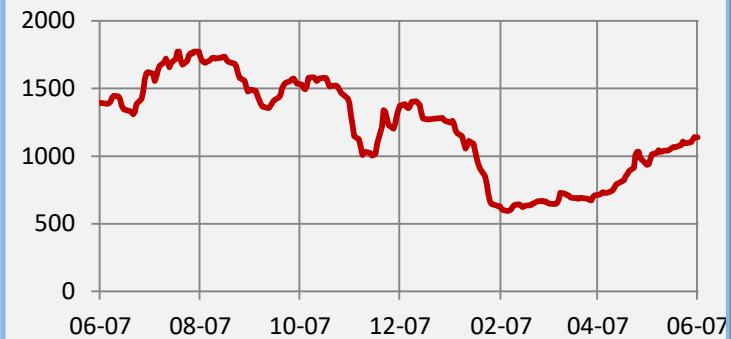
近一个月 BDI 指数走势



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 22 周	第 21 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	14,750	14,250	500	3.5%
	一年	16,000	15,500	500	3.2%
	三年	14,750	14,750	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	11,500	11,500	0	0.0%
	一年	11,750	11,750	0	0.0%
	三年	11,500	11,500	0	0.0%
Smax (55K)	半年	10,250	10,250	0	0.0%
	一年	10,500	10,500	0	0.0%
	三年	10,750	10,750	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： 2019-06-04

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Iolcos Destiny' 2012 87376 dwt dely EC South America 15/25 Jun trip redel Skaw-Gibraltar \$17,500 - Cargill

'RBD Italia' 2010 87364 dwt dely Putian 04/10 Jun trip via Australia redel S.China \$10,250 - Norvic

'Star Laura' 2006 82209 dwt dely CJK prompt trip via NoPac redel S.Korea with salt \$12,750 - MOL

'Penelope I' 2017 81835 dwt dely Hong Kong 09 Jun trip via E.Australia redel Japan \$12,000 - cnr

'Star Altair' 2019 81600 dwt dely CJK 06/08 Jun trip via E.Australia redel India \$11,250 - cnr



'CL Grace' 2012 81563 dwt dely Taichung 12 Jun trip via Indonesia redel Malaysia \$10,000 - OGMS

'Sea Harmony' 2011 81398 dwt dely EC South America 28/30 Jun trip redel SE Asia \$15,000 + \$500,000 bb - Medmar

'Macheras' 2015 81000 dwt dely Itaguai 25/26 Jun trip redel Singapore-Japan \$16,500 + \$650,000 bb - Louis Dreyfus

'KM Singapore' 2013 80559 dwt dely Gibraltar 12/13 Jun trip via NCSA redel Singapore-Japan \$19,000 - Glencore

'Elena Ve' 2010 75750 dwt dely Gibraltar 13/14 Jun trip via Trombetas redel Aughinish \$7,250 - Norvic

'Ecosand G.O.' 2008 75239 dwt dely Zhanjiang 08/10 Jun trip via Indonesia redel India \$10,750 - Oldendorff

'Danae' 2001 75106 dwt dely Ghent 13 Jun trip via Murmansk redel Skaw-Gibraltar \$7,500 - Cargill

'UM Elhanaya' 2010 56726 dwt dely Mundra prompt trip via WC India-Pakistan redel EC India-Bangladesh \$12,150 - cnr

4. [航运市场动态](#)

【航运业转型，安全越来越重要】

在今年挪威海事展的新闻发布会上，DNV GL 海事部首席执行官柯努特（Knut ? rbeck-Nilssen）强调了船级社对海事安全的重要性。尽管在过去十年中，航运事故有所下降，但充满挑战的市场，要求严格的环境法规和新的技术正降低行业对于海事安全的关注。他说。

“在航运业快速转型的同时，我认为将安全放至主要焦点是至关重要的。我们要确保安全是所有变革的核心——无论是工作方式、技术还是法规，”柯努特说。他指出，海事业在三个方面发生了结构性转变，即越来越难以预测的市场；以 2020 年全球限硫为主导的法规的变化；以及由不断演变的数字化驱动的技术转变。

结构性转变也带来了自身安全的挑战，他说，从不断增长的船舶尺寸，新货物类型如锂电池汽车带来的火灾风险，到无法预期后果的环境法规，以及随着船舶自动化和船岸链接增加的网络攻击风险。

行业需要意识到这些挑战的同时，也要抓住它们创造的机遇。柯努特说，但是需要一个安全网络来释放这些机会，这是船级社和 DNV GL 可以发挥作用的地



方。他解释说：“我有五个建议，有利于我们的行业发展并且提高海上安全。首先，制定以安全为核心的整体规范——这对全球海事组织（IMO）和船级社在制定规范时会带来挑战。第二，提高航运公司的安全文化。第三，借鉴其它行业的屏障管理经验。第四个建议是提高事故调查结果的透明度。最后，开放数据库，以便深入了解事故和未遂事故。”

已经有很多具体的例子说明 DNV GL 基于这些建议开展的项目。他说：“我们已经和嘉年华集团合作建立了一个整体安全管理系统，整合了人员、组织和技术层面的安全来帮助开发更具效率的事故调查流程。在邮轮行业，我们还为关键区域开发了隔离模型，如当火灾发生情况下，机器处所的逃生和疏散。我们已经开展了 200 多项检验，将船级社和法定检验的结果，通过行业数据平台 Veracity 的隔离模型菜单呈现出来。”

作为一家船级社，DNV GL 也提供安全相关的研究和技术知识，帮助引领有根据的探讨和更好的决策。柯努特补充说：“比如最近的一个联合开发项目，我们在一系列艉管轴承故障报告后测试了新环保润滑油（EALs）的性能。基于结果，我们更新了设计规范，增加了粘度影响参数作为安全界限。”

此外，DNV GL 一直在分享如货物液化等重要议题的专业知识。“2015 年，我们发布了首份针对载运可能产生液化的散装货物的船舶设计和营运导则。该导则旨在引起船员、船东和运营商对货物液化风险的关注，并介绍了降低这些风险的措施。我们在过去几年一直致力于此，并在挪威海事展上发布更新版本。”

船级社也参与了对行业未来发展至关重要的领域，柯努特表示，“我们作为中立的第三方角色从未像当今面临技术快速转型时期更相关。举例来说，自主和远程操控船舶已经开始出现，这促使我们在去年推出了相应的船级规范。除了我们自己的规范，我们还将继续支持行业开发整体的监管框架。”

来源：航运界

【船舶降速，货主说“No!”】

全球货主论坛(Global Shippers Forum, 以下简称 GSF)表示，船舶降速不是行业减少温室气体排放的方法，并呼吁政策制定者在制定新的环境法规上不要一意孤行。

GSF 秘书长 James Hookham 表示，“GSF 呼吁航运界与政府间开放对话，确保政策措施符合实际且有利于经济增长和就业，同时有效帮助运输行业加快去碳化。”

在 IMO 近日举行的 MEPC 74 会议上，有一些环境人士和船东提议进一步降低船舶航速，但这个存在争议性的话题并未获得实际进展，需等到下一届 MEPC 会议才能见分晓。



不过，最近发布的“国际交通论坛(ITF)交通前景展望 2019”报告也将降低航速作为有助于交通行业去碳化的一种方法。对此，Hookham 认为，“GSF 的观点是，强制性降速会对货主造成负面影响，进一步延长海上时间，这不是可持续的解决方案。”他表示，MEPC 74 没有达成任何决定，让货主们感到失望。

GSF 期待可以看到更多基于市场的解决方式有所进展，“我们认为最重要的是，选择一种能够激励技术和运营方式创新的方法来减少二氧化碳排放，而不是简单地将额外成本转嫁给货主，或者大幅增加运输时间。”

来源：Ship & Bunker

【航运界再生大危机，贸易局势紧张的情况下该如何生存？】

通常往年从夏季开始为航运旺季做准备的全球船舶运营商，现在却正为了迎接关税的飙升而担忧。

最近几周，几家大型集装箱运输公司的运力下降，这些公司主要运输的产品包括家用产品、家具、电子产品和其他消费品，这些产品的零售商已经开始减少他们的产量。

美国政府高管们担心，如果贸易紧张局势加剧，一些主要经济体开始步履蹒跚，甚至分崩离析。近期航运费率的疲软已经让他们看到了这么一个不祥的信号。“真是一团糟，业务量下降成了趋势，我们只能将船只重新部署到中国以外的港口，因为那里的货物是免税的。”

如果贸易战蔓延至整个欧洲，再加上现在令人不安的全球局势，那么其中制造业活动的疲软和主要经济体的经济增长放缓就会成为必然结果，这是谁都不想看到的。

今年 6 月初，中国对价值 600 亿美元的美国出口产品加征关税，以针对美国政府对价值 2000 亿美元的中国产品加征关税的政策。特朗普政府甚至威胁要对中国另外 3000 亿美元的出口商品征税，并对所有从墨西哥进口的商品分别征收关税。这可能引发对仍在寻求稳定需求的航运运营业务发生螺旋式的下降。

不断升级的贸易紧张局势来得“正是时候”。6 月份是夏季航运旺季的开始，由于零售商为年终以及假期考虑开始囤积亚洲出口商品，运价往往大幅上涨，航运公司的年度利润大多来自这个季节。但是今年正好相反，集装箱航运现货市场的费率正在下降。德鲁里航运咨询有限公司(Drewry Shipping Consultants Ltd.)的数据显示，截至 5 月底，将一个集装箱从上海运到洛杉矶的成本为 1,262 美元，较上年同期下降了 4%。

丹麦公司 A.P. 穆勒-马士基(A.P. Moller-Maersk A/S)今年第一季度的总运力减少了 4%以上，得到这一结论以后，他们减少了跨太平洋航线的数量。我们之前报道过马士基首席执行官索伦·斯库(Soren Skou)上月接受采访时表示，他预计跨太平洋贸易争端将使今年的集装箱需求减少至多三分之一，并预计贸易



紧张局势将蔓延至欧洲。

那么其他航运公司对于此类现象是如何看待的呢？物流数据提供商 Freightos 表示，其单独的指数显示，上月底从中国到美国西海岸的运费处于 48 周的最低点。Freightos 首席营销官埃坦·布奇曼 (Eytan Buchman) 表示：“今年一开始，跨太平洋运输的费率比去年同期高出 60%。自那以来，由于航空公司供应过剩，再加上一系列关税，这一费率就开始直线下降。”

其他船运行业高管表示，他们现在最担心的还是美中贸易关系。在没有好转之前，他们觉得美国和中国的情况将会变得更糟，他们正开始调整业务，以适应更加黯淡的前景。“真是神仙打架，凡人遭殃。”

世界第三大班轮公司中国远洋运输控股有限公司 (Cosco Shipping Holdings Co.) 去年 8 月已经将其跨太平洋集装箱运力削减了 10%，目前这条贸易航线占其总运力的 45%，低于 2016 年的 58%。中远集团一位高管表示。“我们正密切关注关税情况，这对我们太重要了，受影响的产品仍在转移，但来自中国的减少了。我担心，因为以牙还牙的行为正在升级。它可能影响从天然气到食品和石油运输的一切。这对航运来说是个坏消息。”

那么航运业该如何做才能度过此次危机呢？是几大船公司资源整合，还是苦苦支撑等待着这次贸易战的结束？希望应对此次危机，航运界可以找到较好的应对政策。

伦敦 Braemar ACM 的集装箱航运分析师 Jonathan Roach 说：“就在几周前，我们还以为中美之间会达成贸易协议，但现在这种乐观情绪已经烟消云散了，我们必须做好最坏的打算。”

对于中国来说，中国制造业的任何一条产业链的减少都有可能抑制对亚洲内部贸易的需求。Braemar ACM 最近将今年集装箱需求增长预期从 2018 年的 4.5% 下调至 2%。

对于美国来说，美国的贸易现在也处于尴尬的状态。航运集团 Bimco 的数据显示，今年第一季度，美国西海岸港口的集装箱进口同比下降 0.5%，与跨太平洋贸易关系最为密切的港口的出口同期下降 18%。

合则两利，分则两弊。看来各大船公司还是希望两国的贸易战争能过尽快的结束，毕竟在这种贸易局势紧张的情况下，人人自危，提心吊胆，担惊受怕是家常便饭。

来源：大赢家物流



5. [船舶市场动态](#)

【现代重工“强行”合并大宇造船】

随着现代重工正式分拆为两家公司，现代重工迈出了完成收购大宇造船的重要一步。不过，合并依然面临着两家船厂工会的激烈反对，现代重工对大宇造船的尽职调查也因工会阻碍难以进行。再加上国内外反垄断机构申请批准，现代重工与大宇造船的合并显然还需要克服太多障碍，2019 年年内完成合并的计划已经泡汤。但不管面临怎样的困难，现代重工与大宇造船的合并已经势在必行。

现代重工分拆，二级控股公司将管理 4 家船厂

在 5 月 31 日的股东大会上获得批准之后，现代重工将分拆为两家公司——造船海工子公司现代重工和二级控股公司韩国造船与海洋工程公司（Korea Shipbuilding & Offshore Engineering, KOSE）。

6 月 3 日，控股公司 KOSE 以及新成立的现代重工分别在蔚山地方法院申请注册。同日，KOSE 召开了董事会议，任命现代重工副董事长权五甲 (Kwon Oh-gap) 担任新首席执行官。董事会还审核批准了总部选址等其他议题。

这是现代重工收购大宇造船程序的第一步。按照现代重工的规划，KOSE 总部将设在首尔，统领现代重工、大宇造船、现代三湖重工和现代尾浦造船 4 家船企。现代重工希望将其培养成全球性机械设备工程公司，KOSE 将致力研发 (R&D)，大幅提升技术水平。

KOSE 的分拆与成立将在一定程度上改变现代重工集团的公司治理结构。KOSE 目前是现代重工控股的子控股公司，由现代重工控股持有约 28% 股份。此前，现代重工管理着现代三湖重工和现代尾浦造船，同时扮演子控股公司和造船实体的角色。分拆后，KOSE 将成为集团的子控股公司，管理现代重工、现代三湖重工和现代尾浦造船三家船厂。

同时，根据现代重工集团与主要债权人韩国产业银行（KDB）的协议，一旦大宇造船收购完成，KOSE 将拥有包括大宇造船在内的 4 家船厂作为其子公司。

今年 3 月，现代重工与大宇造船的主要股东韩国产业银行签署收购协议，收购韩国产业银行拥有的大宇造船 55.7% 股份，价值预计将超过 2 万亿韩元（约合 17.62 亿美元），有望成为韩国造船业有史以来最大的一次收购。

遭工会激烈反对，现代重工称绝不会姑息违法行为



不过，现代重工与太宇造船的合并却要面临重重阻碍。当地工会已经对此次合并表示激烈反对，为了抗议合并后的分拆方案，现代重工工会从 5 月 16 日开始进行了为期半个月的罢工潮，罢工行动一度升级为暴力冲突。

5 月 22 日，现代重工工会与其所属的韩国金属工人工会（Korean Metal Workers Union）以及太宇造船工会成员一起在首尔举行集会。在集会期间，12 名工会成员在试图进入现代重工位于首尔的办公楼时与警方发生冲突，随后遭到逮捕。

据韩媒报道，现代重工工会在 5 月 22 日的罢工行动中对警方采取了暴力行动。工会成员在现代重工首尔办公室前殴打警察，约 30 名警察受伤，其中 2 名警察被打断牙齿。警方在现场逮捕了其中 12 人，之后释放 11 人并对 1 人申请逮捕令，但逮捕令遭到了法官驳回。

另外，当地时间 5 月 27 日下午 2 点 30 分左右，大约 500 名工会成员试图进入现代重工蔚山总部主楼，在此过程中，与主楼约 100 名工作人员发生了肢体冲突。冲突导致 7 名安保人员受伤并送往医院，其中 1 人可能失明，还有 6 人也有不同程度的受伤。

针对工会的暴力行动，现代重工已经在 5 月 28 日起诉了 23 名工人。现代重工起诉的这 23 名工人包括在 5 月 22 日领导罢工的 7 名工会高层、涉嫌在此次罢工期间干扰安全培训的 3 名工会成员以及在工会工人试图占领现代重工首尔办公室时涉嫌袭击警察的 13 名成员。

现代重工的一名发言人称，公司绝不会姑息工会的违法行为。现代重工之前已经向当地法院提交禁令并获得批准，按照法院规定，工会将为每项违反禁令的行为支付 5000 万韩元（约合人民币 29.07 万元）。

除了罢工之外，从 5 月 27 日起，现代重工数百名工会成员还在现代重工计划召开股东大会的市政厅举行静坐抗议，试图阻止 5 月 31 日的股东大会。受此影响，现代重工在 5 月 31 日不得不临时将股东大会转移至蔚山大学进行。

在分拆计划获得批准之后，现代重工工会的罢工并未停止。6 月 4 日，现代重工工会继续罢工，声称“股东大会批准的分拆计划无效”。6 月 4 日上午 9 点开始，现代重工工会进行了 7 个小时的罢工。6 月 5 日进行了时长 5 个小时的部分罢工，并计划在 6 月 7 日进行 2 个小时的罢工。

文在寅高度重视，太宇造船工会封锁船厂阻碍尽职调查也没用

现代重工原定于 6 月 3 日对太宇造船进行的尽职调查也因为太宇造船工会的强烈反对而无法顺利完成。

现代重工和韩国产业银行成立了一支约 20 人组成的尽职调查团队。6 月 3 日，尽职调查团队计划参观位于巨济岛的太宇造船玉浦船厂进行现场调查工作。然



而，大字造船工会封锁了玉浦船厂，调查团队无法进入。

现代重工的尽职调查团队计划从 6 月 3 日到 6 月 14 日在玉浦船厂进行尽职调查。不过，大字造船工会表示，除非撤销大字造船的出售计划，否则大字造船的任何人都无法见到尽职调查团队。目前，尚不确定调查团队能否在 6 月 14 日前进入船厂。

现场尽职调查是接管一家企业的必要程序。不过，业内分析人士认为，为了避免与工会发生冲突，现代重工和韩国产业银行跳过尽职调查工作的可能性也很大，因为这两家企业对大字造船的情况了如指掌。

除了工会反对之外，现代重工的分拆计划也引来蔚山市政府的强烈反对，因为现代重工计划将分拆后的控股公司——韩国造船与海洋工程公司——的总部设在首尔而非蔚山。对此，蔚山市已经在 5 月 29 日举行市民大会活动，要求韩国造船与海洋工程公司总部留在蔚山。

现代重工的发言人在解释分拆计划时表示，现代重工只有 50 名员工会调动至韩国造船与海洋工程公司，其余所有员工都将留在蔚山。他也指出，现代重工与大字造船的合并程序需要克服太多障碍，将不会在 2019 年年内完成。

现代重工联合首席执行官贾三铉（Ka Sam-hyun）预计，合并将会在 2020 年完成。贾三铉在 5 月 27 日表示：“我们现在正在进行初步的协商，之后会向国内外反垄断机构申请批准合并，预测评估程序将会在明年完成。”

虽然面临着重重阻碍，但显然这并不会影响现代重工与大字造船最终完成合并，因为现代重工与大字造船的合并由韩国政府推进的项目。据韩媒报道，今年 3 月，韩国总统文在寅曾高度评价现代重工收购大字造船的举措，称这是韩国造船业重组的一项重大成就。文在寅就任韩国总统之后不久就承诺要实现韩国造船业的复兴，对于文在寅及其政府而言，这或许是履行承诺的最佳时机。

来源：国际船舶网

【LNG 船大单来袭 韩国船企或提价承接】

据报道，卡塔尔石油公司 (Qatar Petroleum) 于近期正式发布招标公告，启动相关采购及工程一揽子计划，其中包括初步拟定为其液化天然气 (LNG) 相关项目订造 60 艘 LNG 船，以提高其北方气田的 LNG 产量。该公司今后 10 年内有可能追加订造 100 艘 LNG 船。

卡塔尔扩大 LNG 产能的计划极大地鼓舞了韩国造船企业。业界人士分析指出，韩国船企在 LNG 船建造领域拥有领先优势，也曾为卡塔尔石油公司建造大型 LNG 船，此次揽获订单的可能性非常大；由于韩国船企在 2018 年获得大量 LNG 船订单，其 LNG 船建造“泊位”将会变得紧张，且工期已经延续至 2022 年，因



此，韩国船企很有可能在承接这批 LNG 船订单时抬高价格。

60 艘 LNG 船大单来袭

卡塔尔油气资源丰富，天然气储量仅次于俄罗斯和伊朗位列世界第三；LNG 出口量多年来稳居全球第一，直至 2018 年被澳大利亚超越，其绝大部分的天然气资源来自北方气田。据了解，卡塔尔目前的 LNG 产能为 7700 万吨，计划从 2023 年开始增加 3200 万吨，届时其年产量将提升至 1 亿吨左右。为了支持北方气田项目产能扩张 (North Field Expansion) 计划，卡塔尔石油公司预计初步将招标建造 60 艘 LNG 船。此外，此次招标项目还包括 4 条大型 LNG 生产线采购、工程施工以及更新现有 LNG 船船队等。

对于招标订造的 60 艘 LNG 船，卡塔尔石油公司目前尚未在公告中披露具体船型规格细节。不过，有消息称，卡塔尔将订造卡塔尔灵便型 (Q-Flex 型) 和卡塔尔最大型 (Q-Max 型) LNG 船，这是目前全球最大的 LNG 船。两型 LNG 船设计承载能力超过 20 万立方米，与常规 LNG 船相比，运力更强，运营成本及能耗更低，新船价格也更高。据报道，2004~2007 年，卡塔尔石油公司曾在韩国船企订造了 45 艘 Q-Flex 型和 Q-Max 型 LNG 船，当时，Q-Flex 型 LNG 船的造价约为 2.3 亿美元/艘，而 Q-Max 型 LNG 船的造价约为 2.9 亿美元/艘。

韩国船企或“坐地起价”

业界普遍认为，卡塔尔石油公司的大部分 LNG 船将交给韩国三大船企建造。目前，除了韩国三大船企，全球拥有 17 万立方米以上 LNG 船建造实绩的企业还有中国船舶工业集团有限公司所属沪东中华造船 (集团) 有限公司以及日本今治造船、日本造船联合 (JMU)、川崎重工、三菱重工等。但是鉴于建造经验、技术以及此前的合作背景，韩国三大船企很可能是卡塔尔石油公司首选的合作对象。此前，韩国船企为卡塔尔石油公司建造的 45 艘 LNG 船交付后运营状况良好，得到了船东的认可。

卡塔尔能源部长萨阿德卡比曾在非公开会谈中表示，韩国船企在 LNG 船建造方面有着丰富的经验，而且建造质量口碑颇佳，希望双方能够开展良好合作。他还补充介绍说，卡塔尔将在近期派遣代表团到韩国船企考察。

业界人士分析指出，卡塔尔石油公司的 LNG 项目订单也将极大地提振韩国船企的信心；同时，由于韩国船企手持 LNG 船订单量较多，很有可能在承接卡塔尔石油公司的这批 LNG 船订单时提高新船价格。据统计，截至 4 月 29 日，大宇造船海洋、现代重工、三星重工手持 LNG 船订单分别为 37 艘、36 艘和 30 艘。由于建造 1 艘 LNG 船通常需要大约两年半的时间，因此 3 家船企的手持 LNG 船建造工作要到 2022 年才能完成。由于过去 3 年订单较少，韩国船企仍有足够的能力大规模承接订单。如果卡塔尔石油公司的 LNG 船订单正式敲定，韩国船企 LNG 船建造“泊位”将变得紧张，很有可能提高接单价格。



不过，也有观点分析认为，由于韩国船企交付“档期太满”，可能使得中国、日本船企凭借交付时间早的优势，赢得部分订单。

卡塔尔石油公司的招标结果将于明年年初公布，大单最终“花落谁家”，届时方见分晓。

来源：中国船舶报

6. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	396.00	428.00	570.00	565.00
Hong Kong	n/a	n/a	n/a	n/a
Tokyo	420.00	430.00	n/a	785.00
Hamburg	385.00	n/a	560.00	n/a
Fujairah	370.00	430.00	695.00	n/a
Istanbul	395.00	n/a	590.00	n/a
Rotterdam	376.00	411.00	535.00	n/a
Houston	365.00	n/a	565.00	n/a
Panama	378.00	n/a	595.00	n/a
Santos	396.00	427.50	n/a	767.00

截止日期：2019-06-07

◆ 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 22 周	第 21 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 22 周	第 21 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: 2019-06-04

(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+2	Tanker	300,000	SWS, China	2021	Seatankers - Norwegian	Undisclosed	LOI stage
2+2	Tanker	115,000	SWS, China	2020	Seatankers - Norwegian	4,650	LR2 scrubber fitted
2	Tanker	115,000	Dalian Shipbuilding, China	2020-2022	Maersk Tankers - Danish	low-mid \$40.0m	options declared
2	Tanker	13,200	Dayang Offshore, China	2020	Yujin International - Singaporean	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
GRM PRINCESS	BC	82,177		2011	China	1,770	Greek	on subs
CEMTEX WISDOM	BC	77,598		2004	Taiwan, PRC	710	Chinese	
SEA VICTORY	BC	77,095		2014	Japan	1,450	Navios - Greek	purchase option
OCEAN FAVOUR	BC	72,400		1998	Japan	620	U. A. E	BWTS fitted
APUS	BC	63,123		2014	China			
HAN TONG 99	BC	56,615		2013	China			
HYDRUS	BC	56,604		2013	China	13,950	Star Bulk - Greek	part cash / part shares deal
LEO	BC	56,581		2013	China			
D. CENTAURUS	BC	56,559		2012	China			
HERCULES	BC	56,546		2012	China			



PEGASUS	BC	56,540	2013	China			
CEPHEUS	BC	56,539	2012	China			
COLUMBA	BC	56,530	2012	China			
DORADO	BC	56,507	2013	China			
AQUILA	BC	56,506	2012	China			
DARYA BRAHMA	BC	56,056	2006	Japan	1,080	Indonesian	DD this July
TRITON VALK	BC	55,654	2009	Japan	1,310	Greek	
TORM GUNHILD	BC	45,457	1999	S. Korea	600	Undisclosed	
THREE RIVERS	BC	29,975	2010	China	810	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
MSC NINGBO	CV	93,572	7,488	2004	S. Korea	1,850	Greek	
JOHN	CV	24,084	1,858	2005	China	620	Far East	
HANSA MARBURG	CV	23,419	1,740	2007	China	640	Bohai Shipping - Chinese	

多用途船/杂货船

船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备 注
DONGTAI BAOHONG	GC/MPP/TWK	12,500	730	2011	China	400	Chinese	at auction

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 GRAVITY	TAK	319,911		2012	S. Korea	5,580	Hong Kong	at auction
BRIGHTOIL GRACE	TAK	319,778		2013	S. Korea	6,150	Greek	at auction
DAEWOO 5460	TAK	300,000		2019	S. Korea	9,800	Undisclosed	*
DAEWOO 5457	TAK	300,000		2011	S. Korea	9,800	Undisclosed	
BRIGHTOIL LION	TAK	107,525		2010	Japan	2,400	Singaporean	
SAKURA PRINCESS	TAK	105,365		2007	Japan	2,300	PV Trans - Vietnamese	
KASTAV	TAK	52,610		2009	Croatia	1,510	Turkish	
CPO AUSTRALIA	TAK	51,763		2011	S. Korea	2,075	TORM - Danish	
CPO MALAYSIA	TAK	51,750		2011	S. Korea	2,075	TORM - Danish	**IMO III / Deepwell
CPO SINGAPORE	TAK	51,750		2011	S. Korea	2,075	TORM - Danish	
CPO NEW ZEALAND	TAK	51,717		2011	S. Korea	2,075	TORM - Danish	
SECURITY	TAK	46,080		2004	S. Korea	975	Undisclosed	IMO III / Deepwell
TENACITY	TAK	46,080		2004	S. Korea	970	Far East	IMO III / Deepwell
KANDAVA	TAK	37,258		2007	S. Korea	1,160	Gestioni - Italian	IMO III / Deepwell



AULAC VENUS	TAK	16,830	2008	China	730	Greek	IMO II / Deepwell
CHEMICAL DISTRIBUTOR	TAK	12,288	1999	Japan	460	Indian	

◆ 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
PREMA ONE	BC	71,741	9,985	1995	Japan	436.00	
EASLINE BUSAN	CV	12,708	5,500	1994	Poland	430.00	
NOON ISLAND	HOPPER DREDGER	13,571	3,660	1977	Netherlands	325.00	
NIRBITA	TAK	29,996	6,016	1988	Japan	undisclosed	
SULPHUR ESPIOR	TAK		1,887	1995	Japan	430.00	

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
GREEN GARNET	CHIP	48,772	9,186	1996	Japan	425.00	HKC Green
AUTUMN WAVE	REF	13,984	7,550	1993	Denmark	undisclosed	
BOW JUBAIL	TAK	37,449	11,049	1996	Norway	827.00	2,250 tons solid stainless steel

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
DU MOULIN TIDE	TUG	2,180		2006	Poland	150.00	as is Walvis Bay
MENENDEZ TIDE	TUG	869		2005	S. Korea	150.00	as is Abidjan

◆ 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
2019-06-06	689.450	775.310	6.377	87.929	876.290	60.448	945.750	481.340	514.480
2019-06-05	689.030	775.960	6.371	87.874	875.890	60.550	944.020	482.070	514.910
2019-06-04	688.220	773.990	6.371	87.788	871.670	60.731	948.260	479.910	511.990



2019-06-03	688.960	769.970	6.365	87.877	870.770	60.754	950.970	477.770	509.580
2019-05-31	689.920	768.330	6.302	87.913	870.420	60.743	946.080	477.040	511.370

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	2.346	1 周	2.3785	2 周	--	1 个月	2.41163
2 个月	2.43838	3 个月	2.453	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.37788	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.34763		

2019-06-06

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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