



# 全一海运市场周报

2019.06 - 第4期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. [中国海运市场评述\(2019.06.17 - 06.21\)](#)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【运输市场略显疲软 多数航线运价下跌】

本周中国出口集装箱运输市场行情略显疲软，总体运输需求增长乏力，多数航线运价走低，拖累综合指数小幅下跌。6月21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764.46点，较上期下跌1.9%。

**欧洲航线：**据欧洲经济研究机构(ZEW)发布数据显示，6月欧元区ZEW经济景气指数为-20.2，较前值大幅下跌，创今年1月以来最低，显示欧洲经济增长前景不容乐观，对欧洲航线运输需求的增长态势产生不利影响。由于运输需求增长乏力，供需基本面临一定压力，上海港船舶平均舱位利用率下跌至90%左右。为保持市场份额，多数航商采取降价揽货策略，市场运价小幅下跌。6月21日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为716美元/TEU，较上期下跌3.9%。地中海航线，市场情况与欧洲航线类似，上海港船舶平均舱位利用率在85~90%之间，市场运价小幅走低。6月21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731美元/TEU，较上期下跌1.3%。

**北美航线：**据美国劳工部发布数据显示，5月美国非农就业人口仅增加7.5万人，创三个月最低水平，大幅不及市场预期，显示美国经济出现放缓迹象，加之受贸易争端影响，运输需求增长势头疲软。运输市场总体表现基本稳定，供求关系相对平衡，上海港船舶平均舱位利用率在95%左右。由于对市场前景并不乐观，即期市场订舱价格继续小幅下跌。6月21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1382美元/FEU、2404美元/FEU，较上期分别下跌2.4%、2.4%。

**波斯湾航线：**目的港地区斋月已经结束，但市场货量恢复程度弱于往年，部分航商执行运力控制措施控制总体运力规模，但供求关系并未得到有效改善，上海港船舶平均装载率维持在90%~95%的水平。月初涨价后，市场运价连续回落。6月21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794美元/TEU，较上期下跌3.2%。

**澳新航线：**近期市场表现较为低迷。近期部分航商加大停航措施力度，运力过剩状况有所改善，上海港船舶平均舱位利用率升至80%以上，市场运价经过连续探底后，下跌空间已非常有限，即期市场运价低位企稳。6月21日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为252美元/TEU，较上期上涨1.2%。



**南美航线：**货量继续小幅增长，加之部分航商控制运力投放，市场供求关系保持在良好水平，上海港船舶平均舱位利用率维持在 95%以上，部分航班满载出运。受此支撑，市场运价在前期大幅涨价的基础上继续上涨。6 月 21 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1800 美元/TEU，较上期上涨 1.5%。

**日本航线：**本周货量基本平稳，市场运价保持稳定。6 月 21 日，中国出口至日本航线运价指数为 721.77 点。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【库存偏高抑制采购 综合指数继续下跌】

本周，受下游消费淡季等因素影响，沿海散货运输市场成交冷清，需求疲软，各大货种运价全体走弱，综合指数继续下跌。6 月 21 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 1032.79 点，较上周下跌 1.3%。其中煤炭、粮食、金属矿石、成品油运价指数下跌，原油运价指数维稳。

**煤炭市场：**本周，华南地区高温天气持续，民用电增多；华东地区降水增多，水电出力，火电需求减少，沿海六大电厂日耗煤量约为 66 万吨，较上周持平。随着夏季即将来临，煤炭自燃风险增加，北方港口加快清场速度，截至周三，北方港口库存合计 1960 万吨，周内降幅高达 112 万吨；煤炭库存继续向下游电厂转移，本周，沿海六大电厂库存攀高至 1780 万吨水平，较上周增加 30 万吨水平。因下游高库存影响，耗煤企业采购动力不足，需求疲软，电厂补库仍旧以长协为主，市场货盘成交冷清。在海砂持续严打的情况下，市场运力仍较为富余，虽然内外贸兼营船基本已流向外贸市场，但“货少船多”的情况继续奠定近几周的市场状态。下半周，在上游港口出货增加，煤价小幅上涨，以及海关或将加强煤炭进口监管的消息影响下，市场货盘出现小幅增加，但需求偏弱的基本面没有发生根本性的改变，运价继续低位平稳波动。

6 月 21 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1056.35 点，较上周下跌 1.5%。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 25.5 元/吨，较上周下跌 0.7 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 28.0 元/吨，较上周下跌 0.9 元/吨；秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 30.5，较上周下跌 0.8 元/吨。

**金属矿石市场：**由于限产约束放松，钢材产量同比偏高，叠加淡季需求走弱，导致 6 月钢材库存提前开始增加，钢材价格出现回调。同时，当前炼钢成本受铁矿石供需偏紧及焦化环保趋严预期影响相对坚挺，钢厂利润已大幅回落至偏低水平，铁矿石需求走弱。6 月 21 沿海金属矿石货种运价指数报收 1002.84 点，较上周下跌 1.3%。

**粮食市场：**随着临储拍卖持续投放，加之各地贸易粮、地方储备粮等拍卖遍地开花，东北产区市场购销氛围快速降温，随着北方港口玉米价格持续走低，



悲观情绪加重。临储拍卖底价提升的利好兑现后，前期利好因素弱化，产销区博弈持续，短期玉米价格低位徘徊，运价延续下行走势。6月21日，沿海粮食货种运价指数报收854.92点，较上周下跌2.4%。

**成品油市场：**前期国际原油市场利空消息不断，后期在中美领导人电话沟通贸易磋商、EIA原油库存降幅超预期等多重利好因素推动下，国际油价从低位快速反弹。成品油方面，原油价格下滑叠加整体需求低迷，市场行情依旧偏弱。运力方面，因需求不足，上下游继续压港，运价小幅下跌。6月21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968.42点，较上周下跌0.1%。

### (3) 中国进口干散货运输市场

#### 【海岬型船运价上涨 综合指数小幅回升】

本周国际干散货运输市场稳中向好，海岬型船两洋市场行情回暖，运价开启涨势；巴拿马型船南美市场依旧疲软，运价、租金小幅下跌；超灵便型船东南亚市场触底回升。远东干散货指数上涨。6月20日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为938.96点，运价指数为868.53点，租金指数为1044.61点，较上周四分别上涨4.5%、3.9%和5.3%。

**海岬型船市场：**本周海岬型船两洋市场表现亮丽。远程矿航线，继上周五巴西主要矿商在市场上集中发货后，本周一市场货盘增多，气氛活跃，运价小幅上涨。周二，随着FFA远期合约价格继续上涨，油价上行，市场表现平稳，运价继续上行。周三，市场传出Vale Brucutu矿区将要复产，气氛活跃，推动运价上涨突破18美元/吨的高位，据悉市场上已有18.3美元/吨成交价。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为18.427美元/吨，较上周四上涨11.7%。太平洋市场，受巴西远程矿航线市场气氛活跃所带动，本周太平洋市场运价稳中有涨。周一至周三市场比较平稳，FFA远期合约价格上涨，运价持续上行。19日市场报出，受载期6月28-29日，澳大利亚丹皮尔至青岛航线成交运价为7.95美元/吨。临近周末，运价小幅回落。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为7.719美元/吨，较上周四上涨8.5%；中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为17464美元，较上周四上涨15.0%。

**巴拿马型船市场：**巴拿马型船两洋市场继续走软，租金、运价维持跌势。粮食航线，本周南美粮食市场继续降温，市场成交清淡，货盘也不多。由于前期南美市场表现火热，空放运力较多，导致目前市场上运力仍比较充足，FFA远期合约价格也自周一开始小幅下跌，运价延续跌势。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为31.695美元/吨，较上周四下跌3.8%。太平洋市场，本周市场表现疲软，印尼南加里曼丹洪水的影响仍未消除，煤炭发货量减少，货盘不多，外加FFA远期合约价格持续下跌，市场氛围不太活跃，租金、运价继续下行。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为9732美元，较上周四下跌2.9%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为8989美元，较上周四下跌3.9%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为5.925美元/吨，较上周四下跌3.2%。

**超灵便型船市场：**超灵便型船东南亚市场有所回升。本周市场上船多货少的情况有所好转，煤炭货盘增多，镍矿、铝土矿等货盘也有所增加，市场氛围逐渐



转好，租金、运价小幅回升。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 6604 美元，较上周四上涨 3.5%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 8632 美元，较上周四上涨 1.2%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 5688 美元，较上周四下跌 1.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.767 美元/吨，较上周四上涨 0.2%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.685 美元/吨，较上周四下跌 0.4%。

#### (4) 中国进口油轮运输市场

##### 【原油运价持续回暖 成品油运价止跌回升】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，6 月 14 日当周，美国原油库存超预期减少，此前美国原油曾创下 5 个月来的最大单日涨幅。尽管沙特阿拉伯、伊拉克和阿联酋都同意继续限制原油生产，以支撑原油价格，但油价还是出现了下滑。随着减产协议即将到期，OPEC 新一轮会议确定在 7 月初举行，除俄罗斯尚未就延长减产做出表态外，OPEC 内部就延长减产协议几乎达成一致。由于中东地区油轮遇袭事件，及美国与伊朗紧张关系加剧，支撑油价，本周原油价格波动上行，布伦特原油期货价格周四报 64.92 美元/桶，较上期上涨 5.89%。全球原油运输市场大船运价不断反弹，中型船运价止跌转跌，小型船运价小幅下跌。中国进口 VLCC 运输市场运价持续回暖。6 月 20 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 771.55 点，较上期上涨 24.09%。

**超大型油轮（VLCC）：**运输市场受阿曼油轮事故持续发酵的影响，气氛紧张。本周中东市场基本面虽然变化不大，但是船东的谨慎选择及保费的增加，带动整个市场预期不断上升，运价持续回暖。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS47.35，较上周四上涨 25.9%，CT1 的 5 日平均为 WS42.76，较上周上涨 13.1%，等价期租租金平均 1.6 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS48.15，上涨 21.8%，平均为 WS43.32，TCE 平均 1.8 万美元/天。

**苏伊士型油轮（Suezmax）：**运输市场各航线运价均出现不同程度的下滑。西非至欧洲市场运价下跌至 WS70 左右，TCE 约 1.7 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，6 月 28 至 29 日货盘，成交运价为 WS80。黑海到地中海航线运价小幅下跌至 WS86，TCE 约 1.9 万美元/天。亚洲进口主要来自美湾，一艘 13 万吨级船，美湾至印度西海岸，6 月 24 日货盘，成交包干运费为 310 万美元。一艘 13 万吨级船，美湾至中国，6 月 21 至 25 日货盘，成交包干运费为 380 万美元。

**阿芙拉型油轮（Aframax）：**运输市场亚洲航线运价小幅反弹，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稳定在 WS90（TCE 约 0.7 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS86（TCE 约 0.8 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，土耳其至意大利，6 月 25 至 26 日货盘，成交运价为 WS90。北海短程运价下跌至 WS88（TCE 约 0.5 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS64，TCE 约 0.6 万美元/天。该航线一艘 10 万吨级船，普里莫尔斯克至欧洲大陆，6 月 25 日货盘，成交运价为 WS65。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS121，TCE 约 1.8 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价小幅上涨至 WS102，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涨跌互现，欧美航线大幅上涨，综合水平止跌回升。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS130（TCE 约 0.8 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价保持在 WS113（TCE 约 1.2 万美元/天）；7.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS102（TCE 大约 1.4 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价大幅上涨至 WS100 水平（TCE 大约 0.5 万美元/天）；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS117（TCE 大约 0.8 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 1.4 万美元/天。

## （5）中国船舶交易市场

### 【沿海散货船价下跌 内河货船成交增多】

6 月 19 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 839.44 点，环比微跌 0.51%。其中，国际油轮船价综合指数微涨 0.19%，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跌 0.36%、0.27%、1.02%。

国际干散货运输市场总体相对安静，市场难以消耗过多运力，燃油价格下跌至运价协商空间增大，BDI 指数连跌 6 天后出现反弹，周二收于 1135 点，环比上涨 0.89%，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--1229 万美元、环比微跌 0.23%；57000DWT--1626 万美元、环比下跌 3.31%；75000DWT--1820 万美元、环比上涨 1.37%；170000DWT--3096 万美元、环比上涨 0.89%。当前，澳洲和巴西矿商集中出货，海岬型船可用运力紧张，铁矿石运价上涨；东南亚煤炭货盘增多，超灵便型散货船运价反弹；南美粮食贸易平静，巴拿马型船舶可用运力增加而运价下跌，预计二手散货船价格短期波动盘整。本期，二手散货船市场成交量一般，共计成交 12 艘（环比增加 5 艘），总运力 77.51 万 DWT，成交金额 20555 万美元，平均船龄 7.92 年。

阿曼湾油轮遇袭后美国和伊朗关系再度紧张，原油价格也随之上扬；另一方面，美联储和英国央行的利率决议可能会进一步打击市场对于全球经济增长前景的信心。原油价格或将受地缘风险、央行唱衰、供需拉锯的影响而上下波动。布伦特原油期货收于 62.14 美元/桶（周二），环比下跌 0.97%。原油轮运价持续下探，成品油轮运价小幅下跌，二手国际油轮船价横盘波动。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2249 万美元、环比上涨 0.83%；74000DWT--2265 万美元、环比上涨 0.05%；105000DWT--3244 万美元、环比上涨 0.17%；158000DWT--4224 万美元、环比下跌 0.24%；300000DWT--6243 万美元、环比下跌 0.05%。当前，受油轮遇袭爆炸事故影响，油轮运输市场气氛紧张，运价反弹，预计二手油轮价格短期小幅震荡。本期，二手国际油轮成交量低迷，共计成交 4 艘（环比减少 11 艘），总运力 13.86 万 DWT，成交金额 2950 万美元，平均船龄 13.5 年。

梅雨季节来临，建筑施工受到制约，火电日均耗煤减少，沿海煤炭、钢材和铁矿石货盘萎缩，各大货种运价全体走弱，二手沿海散货船价格稳中有跌。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--151 万人民币、环比下跌 0.43%；5000DWT--793 万人民币、环比持平。当前，下游用煤企业和贸易商为抵御煤价波动风险，库存高企，进口煤炭价格相对低廉，国内煤炭贸易疲软，加上海砂严打，非煤货种运输需求不足，运价承压下调，预计散货船价格短期稳中有降。本期，沿海散货船成交稀少，成交船舶吨位以 1000DWT 为主。



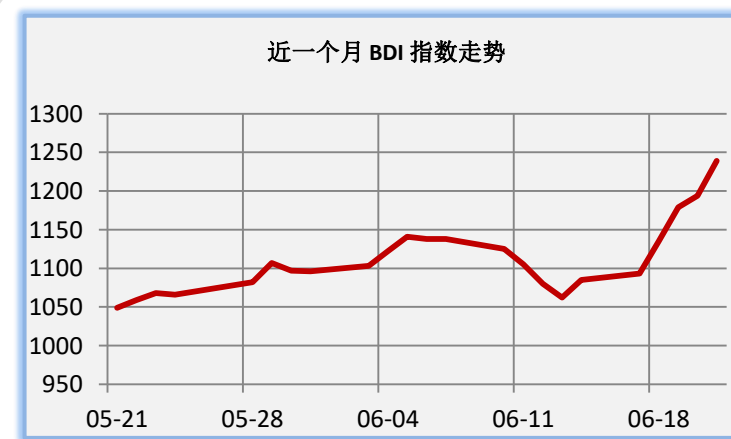
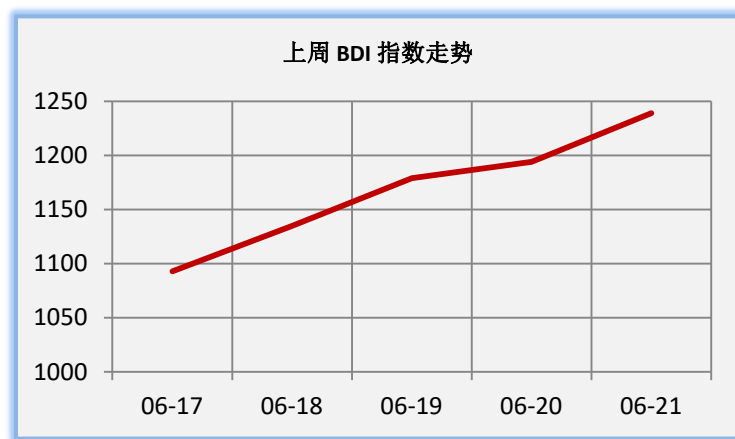
内河散货运输市场维持平稳，二手散货船价格跌多涨少。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--50 万人民币、环比下跌 1.51%；1000DWT--92 万人民币、环比下跌 2.74%；2000DWT--200 万人民币、环比上涨 0.61%；3000DWT--293 万人民币、环比下跌 0.68%。目前，在采砂严打、建筑施工趋缓的前提下，内河建材运输市场需求有所滑落，运价稳中有跌，预计内河散货船价震荡盘整。本期，内河散货船成交活跃，共计成交 126 艘（环比增加 30 艘），总运力 27.76 万 DWT，成交金额 20326 万元人民币。

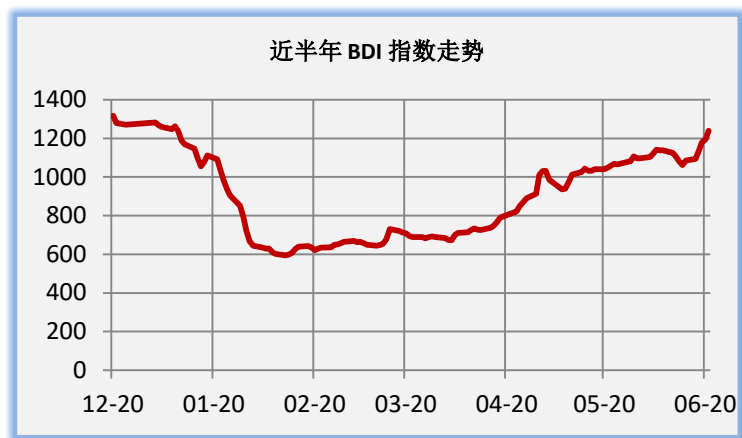
来源：上海航运交易所

## 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 17 日 |     | 6 月 18 日 |      | 6 月 19 日 |     | 6 月 20 日 |     | 6 月 21 日 |      |
|--------|----------|-----|----------|------|----------|-----|----------|-----|----------|------|
| BDI    | 1,093    | +8  | 1,135    | +42  | 1,179    | +44 | 1,194    | +15 | 1,239    | +45  |
| BCI    | 1,826    | +26 | 1,956    | +130 | 2,051    | +95 | 2,080    | +29 | 2,278    | +198 |
| BPI    | 1,125    | -6  | 1,117    | -8   | 1,110    | -7  | 1,101    | -9  | 1,096    | -5   |
| BSI    | 720      | +4  | 728      | +8   | 736      | +8  | 743      | +7  | 751      | +8   |
| BHSI   | 422      | +2  | 428      | +6   | 432      | +4  | 437      | +5  | 440      | +3   |





## (2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

| 船型 (吨)      | 租期 | 第 24 周 | 第 23 周 | 浮动   | %     |
|-------------|----|--------|--------|------|-------|
| Cape (180K) | 半年 | 16,500 | 16,000 | 500  | 3.1%  |
|             | 一年 | 17,000 | 16,750 | 250  | 1.5%  |
|             | 三年 | 15,000 | 15,000 | 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 | 10,000 | 10,250 | -250 | -2.4% |
|             | 一年 | 10,250 | 10,500 | -250 | -2.4% |
|             | 三年 | 10,500 | 10,750 | -250 | -2.3% |
| 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: 2019-06-18



### 3. 租船信息摘录

#### (1) 航次租船摘录

'Bottiglieri Flavio Boriello' 2011 93269 dwt dely Cai Mep 27 Jun/04 Jul trip via Indonesia redel Taiwan \$10,850 - U Ming

'Peak Pegasus' 2013 82026 dwt dely Kashima 29 Jun trip via NoPac redel Singapore-Japan \$11,000 - Louis Dreyfus

'Astrea' 2015 81838 dwt dely EC South America 06/07 Jul trip redel Singapore-Japan \$14,800 + \$480,000 bb - cnr

'CMB Permeke' 2019 81795 dwt dely Japan prompt trip via NoPac redel Singapore-Japan \$11,500 - Pacific Bulk

'DL Dahlia' 2013 81667 dwt dely EC South America 3 Jul onwards trip redel SE Asia \$14,150 + \$415,000 bb - Norden

'Alcor' 2015 81600 dwt dely SW Pass end Jun trip redel Singapore-Japan \$15,000 + \$500,000 bb - Cargill

'Golden Shea' 2007 76939 dwt dely Fangcheng 28/30 Jun trip via Indonesia redel S.Korea \$10,500 - CNBM

'Evangelia Petrakis' 2007 74476 dwt dely EC South America 07 Jul trip redel Singapore-Japan \$14,100 + \$410,000 bb - Cofco

'Qing Yun Shan' 2016 63442 dwt dely Chittagong 22 Jun trip via EC India redel China intention iron ore \$12,000 - cnr

'Ocean Enterprise' 2016 63172 dwt dely Chittagong 25 Jun trip via EC India redel China intention iron ore \$13,000 - cnr

'Noshima' 2013 58086 dwt dely Kandla 23/27 Jun trip via AG redel Chittagong intention aggregate \$12,500 - cnr

'Lan Hai Sheng Hui' 2011 56616 dwt dely Quanzhou prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore \$7,500 - cnr

'Ken Moonys' 2016 37488 dwt dely Tuxpan prompt inter-Caribbeans trip \$13,750 - Clipper



#### 4. [航运市场动态](#)

##### 【需 600 艘！支线集装箱船将面临紧缺】

信德海事消息，近日航运咨询机构 Sea-Intelligence 发布预测报告称，未来几年将出现小型集装箱船舶供不应求的情况。

600 艘缺口

Sea-Intelligence 表示，全球的航运公司此前主要下单订造了较大的集装箱船舶，而目前较小的支线型集装箱船舶市场却是另一番局面。

据该分析公司称，在未来几年，该行业可能会短缺多达 600 艘支线船。

“一旦我们再将要报废的船舶数量考虑进来，要想保持与主要航线的匹配，那么行业需要在未来 2-4 年里订造接收 400-600 艘的新船。”此外，即将生效的限硫新规也将进一步的增加支线型航运市场的运力短缺的压力。

“目前看来，集装箱航运市场的确需要一段时间来吸收大船订单，但对于小型集装箱船舶来说，现在的订单还是太少了。”

此前，北德意志银行航运分析师 Thomas Wybierrek 也表示，目前集装箱航运市场的压力主要聚集在亚欧等主要航线上，而对这样的较小船舶航行的航线来说，则基本没有市场压力。

据信德海事网了解，实际上 2018 年 Sea-Intelligence 就曾发布过报告称到 2020 年底，随着新型的超大型集装箱船舶逐渐增多，而与之匹配的支线小型船舶运力却存在不足，如果没有更多该类型的新船尽快投入市场，那么到 2020 年底，这类船舶将出现 400-1200 艘的缺口。而该机构本次再次做出预估，将短缺数量进一步明确在了 400-600 艘之间。

这种船型也得到了非经营性船东以及投资人们的关注，比如贝仕集团成立航运投资公司，着重投资二手小散货和支线箱船。

行业需要新型的支线集装箱船

此外，如上文所述的 2020 Seaways 公司的首席执行官 Søren Andersen 表示，目前全球航运业对支线型集装箱船舶的投资几乎为零，目前这种船型正面临



着老龄化的趋势，平均船龄达到了 14 岁。“因此，我们目前聚焦于技术创新，我们将重点推出与目前我们能看到的该类型船舶有着较大不同的新型船舶。我们所建造的船舶的耗油量只有老旧船舶的一半，却能多装 30%的集装箱。

Bertram Rickmers 的儿子，Rickmers 家族的第六代传人，目前的 ASSC 总经理 Clasen Rickmers 也表示，我们的船舶将采用最新型的环保的设计。

Clasen 说，“在研究了细分市场（支线型）很长一段时间后，我们想到了一个想法，那就是市场还需要一些不同的东西。”

他认为传统的支线型集装箱船舶设计，如 CV1100，在一个平均使用年限为 15 年的行业中越来越过时。因此，Rickmers 家族开始了一个项目，建造最现代化、最环保的支线船舶。该公司因此推出了最新的 EC016 1100teu 支线型船舶设计方案。

实际上，该公司已经在福建马尾船厂下单了 10 艘该类型的新船订单，如上头图所示的两艘船舶也即将交付。

来源：信德海事

### 【北极航道“春天”已至】

近日，中远海运集团与俄罗斯诺瓦泰克股份公司等签署《关于北极海运有限责任公司的协议》，将为两国共同开发利用北极航道提供新契机、注入新动力

北极航道“春天”已至

6 月 5 日，中国国家主席习近平与俄罗斯总统普京在莫斯科共同签署的《中华人民共和国和俄罗斯联邦关于发展新时代全面战略协作伙伴关系的联合声明》（《中俄联合声明》）中第十二条提到推动中俄北极可持续发展合作，在遵循沿岸国家权益基础上扩大北极航道开发利用以及北极地区基础设施、资源开发、旅游、生态环保等领域合作。

北极是陆海兼备的疆域，其特殊地理位置和生态环境决定了北极在科学研究、环境保护、资源利用和应对气候变化等方面具有不可替代的重要作用。

中国北极政策白皮书发布

2018 年 1 月，国务院新闻办公室发布《中国的北极政策》白皮书，这是中国参与北极事务进程中的重要事件，是中国政府在北极政策方面发表的首部白皮书。《中国的北极政策》白皮书指出，中国在地缘上是“近北极国家”，是陆上最接近北极圈的国家之一，是北极事务的重要利益攸关方。《中国的北极政策》



白皮书正式提出建设“冰上丝绸之路”，这是“一带一路”倡议的自然延伸，也是中国参与北极事务的重要步骤。中国的北极政策目标是：认识北极、保护北极、利用北极和参与治理北极，维护各国和国际社会在北极的共同利益，推动北极的可持续发展。

“冰上丝绸之路”将成为中国参与北极事务和加强北极合作的新增长点。2018年11月22日，中国海洋大学与社会科学文献出版社共同发布的《北极蓝皮书：北极地区发展报告（2017）》指出，对中国而言，“冰上丝绸之路”主要体现为三个方面的价值：一是北极航线较之传统航线可以极大节省经济成本；二是北极航线为中国提供安全稳定的能源通道；三是北极航道开通直接影响中国沿海地区的经济发展布局。

#### 北极海运公司成立

为积极响应《中俄联合声明》，6月7日，在俄罗斯副总理马克西姆·阿基莫夫的见证下，中远海运集团与俄罗斯诺瓦泰克股份公司、俄罗斯现代商船公共股份公司和丝路基金有限责任公司在俄罗斯圣彼得堡签署《关于北极海运有限责任公司的协议》。这是中俄两国企业积极落实两国领导人有关共同推动北极可持续发展合作声明，践行“一带一路”倡议、打造“冰上丝绸之路”，积极参与北极航道商业化运作的重要举措，将为两国企业共同开发利用北极航道提供新契机、注入新动力。

根据该协议，各方将建立长期伙伴关系，为俄罗斯北极区向亚太区运输提供联合开发、融资和实施的全年物流安排，并组织亚洲与西欧之间通过北极航道的货物运输。此举将有助于推动北极航道进一步发展成太平洋与大西洋流域之间全球性的商业运输走廊，为进一步优化畅通国际贸易大通道、促进世界互联互通及经济增长发挥作用。

阿基莫夫在致辞中表示，亚马尔项目对俄罗斯具有战略意义，物流运输对项目的成功至关重要。北极运输目前主要是油气，以后北极航道还会有集装箱等各种货物通过，俄罗斯政府会为货物运输提供支持。

#### 中远海特：北极东北航道常态化运营

作为中国最早开展极地航行的航运企业，中远海特有着丰富的极地航行经验，是全球唯一一家同时运营南北极航线的航运企业。从2013年首航北极东北航道至2018年年底，中远海特共派出15艘船舶，完成22个北极东北航道航行任务和1个南极航行任务，取得了良好的经济效益，其中多用途重吊船运输量超过60万计费吨，与通行苏伊士运河的传统航线相比，共减少航程93350海里，节省航行时间305天。

中远海特表示，2019年将继续从项目需求出发，合理安排航行计划，在确保安全的前提下实施北极东北航道的项目化、规模化运营。

来源：《航运交易公报》



## 【国际航运公会 ICS 发布 2019 年年度报告】

近日，国际航运公会（ICS）发布了 2019 年年度报告，该报告深入阐述了航运业当前面临的最紧迫问题。据报告显示，船东主要关注点是将于 2020 年 1 月 1 日起实施的“全球硫限令”。同时该报告还分析了其它紧迫问题，例如 STCW 培训机制的延续及更新、联合国海洋法实施协议、海盗和潜在的经济风险。

### 2020 年全球硫限令

ICS 表示完全支持 IMO 的新机制，并表示：

硫限令将大大减少航运业的硫排放，显著改善环境效益，尤其是改善沿海人口的健康。

但 ICS 补充说，硫限令将彻底改变十年来的监管格局，对航运经济和行业的未来结构产生重大影响。如果政府和燃料供应商在实施法规时存在缺陷，可能造成严重的市场扭曲。

另一个重要因素是 IMO 在 2020 年将完全集中在合规燃料的潜在可用性上，很少考虑到这些燃料的购买价格。

此外，实施硫限令将比以前引入控制排放区复杂得多。原因是转换燃料很重要，而且涉及不同数量和不同种类的燃料，同时 2020 年 1 月 1 日之前和之后全球每个港口的合规燃料的可用性也存在持续不确定性。

### 第四次动力革命

ICS 相信最终会找到实现 IMO 目标所需的解决方案。但 ICS 补充说，目前尚未开发出实现该目标所需的技术，无法推向市场。

ICS 认为，成员国实施 IMO 战略的核心应该是开展大规模的研发。

此外，ICS 指出，IMO 商定的温室气体减排目标非常远大。无论贸易增长如何，到 2050 年减少 50% 的排放量是非常具有挑战性的，而到 2030 年航运业还必须提升 40% 的减排效率，ICS 认为使用当今的技术可以实现这一目标。

然而，在 2019 年 3 月，ICS 与其他国际船东协会一起向 IMO 提交了一份意见书，强调了这样一个事实，即实现未来贸易增长和航运业仅使用化石燃料来实现



2050 年减排目标是无法兼得的。与 2008 年相比，实现这一目标需要提高约 90% 的减排效率，这是现有技术无法实现的。因此，如果要想实现 2050 年的减排目标，2030 年代必须在市场上推行可行的低排放船舶。

此外，由于缺乏必要的技术，未来十年该行业将需要大量投资研发零（或接近零）二氧化碳排放燃料，推进系统和其他新技术。报告提到，推进研发创新的措施必须成为 IMO2020 年实行长期措施的关键，并且有关这方面的工作需要在 2023 年之前完成。

#### STCW 培训

ICS 希望 IMO 对 STCW 公约进行全面审查，管理海员培训标准。在 2019 年 2 月，ICS 赞同其配员和培训小组委员会提出 IMO 对 STCW 机制进行全面审查的要求。自从 1990 年代初，在 IMO 成员国于 1995 年通过 STCW 公约的完全重写之前，这一工作尚未开展。

ICS 解释说：彻底修订的 STCW 公约将使该行业更有效地适应快速的技术发展，包括提高自动化程度。修订后的公约结构足够灵活，可以满足快速发展的世界船队的需求，并且允许采用比现行机制更为模块化的方法来进行海员胜任资历累加和认证。

此外，有关导航、船舶建造和推进系统的新技术的发展正在改变海员在船上的角色，以及海员现在需要的能力和培训。

ICS 指出，在 STCW 公约和守则的全面修订过程中，必须提高监督的透明度和稳健性，这涉及到 IMO 成员国负责其各自国内培训和认证系统质量的责任。具体而言，包括确保各个培训机构严格遵守 IMO 能力标准，政府要加强对教育培训机构的审批程序，特别是对操作级海员的培训。

#### 联合国海洋法实施协议

ICS 支持联合国高层谈判的目标，保护海洋，同时防止对未来航运管理产生的意外影响。

过去三年来，ICS 一直在代表世界船东在联合国总部纽约进行谈判，商定一项保护海洋的新法律文书。如果该法律文书获得通过，将为国家管辖海域外生物多样性提供保护，国家管辖海域外即距离领海基线 200 海里的国家专属经济区（EEZ）以外的公海，在领海和国家专属经济区中，一国对海洋资源的勘探和利用享有特殊权利。

尽管如此，ICS 表示，联合国这项工作可能会产生意想不到的后果，并对航运产生不利影响，因为它可能会干扰航行自由、干扰管理 IMO 污染责任公约的原则或以其他方式打断 IMO 工作的原则。它还可能破坏当前船旗国、沿海国和港口国的权利和义务之间的平衡状态。



然而，联合国谈判处于相对早期阶段，面临的问题还很复杂，因为目前海洋受到许多联合国和不同区域机构的监管。

#### 海盗和暴力

据国际商会国际海事局（IMB）报道，2018 年，科特迪瓦与刚果民主共和国之间海域发生的袭击事件增加了一倍多，其中发生 6 起劫持事件，130 名海员被劫持，78 人被绑架勒索赎金。2019 年也发生了此类事件。

此外，快艇袭击船舶次数依旧很多，使用自动枪械进行攻击的次数仍然较高，IMB 估计可能还有多达 50% 的未报告事件。

2019 年 3 月，国际航运协会圆桌会议与石油公司国家海事论坛（OCIMF）宣布，印度洋海盗高风险区域的地理边界已经缩小，并向商船运营商发出新的建议。在这之前，北约联合海上力量（CMF），欧盟海军和英国海上贸易组织（UKMT0）等军方已经进行了广泛磋商。

此外，2019 年 4 月，ICS 与其他国际航运协会、石油公司国际海洋论坛（OCIMF）合作，向海事组织海事安全委员会提交了一份意见书，该委员会将于 2019 年 6 月举行会议，会议将呼吁政府和世界军事海军共同响应，支持该地区当局执法。海盗不仅对海员的生命安全构成重大威胁，还威胁着全球贸易的顺利进行。

一年前，2018 年 6 月，ICS 和其他行业组织推出了最佳管理实践的新版本（BMP5）。即在红海、亚丁湾、印度洋、阿拉伯海打击海盗，加强海事安全，船舶在印度洋进行交易时要坚持最佳最佳管理实践。索马里海盗活动重新抬头的可能性一直存在，也门冲突不断也使得海上安全更加复杂化。

#### 经济风险

去年的年度报告表明，航运公司在订购大量新船时需要限制数量，避免影响航运业的复苏，因为自 2008 年持续十年大规模衰退之后，航运业才刚刚开始复苏。

目前，航运业出现新的复苏迹象，因此避免过度订购新船比以往任何时候都重要。然而，虽然限制新船数量会为整个行业带来最大利益，但对于个人经营者而言可能并非如此，这些个体经营者可能会注意到合理订购新船带来的投资机会。

2019 年，全球经济前景和海运需求可能会更糟。考虑到中国和欧盟等主要经济体增长放缓，以及美中贸易争端可能演变为全面爆发的全球贸易战，预计 2019 年经济增长将放缓，甚至到 2020 年将进一步减缓。



克拉克森公司表示，从更积极的方面来看，2018 年船舶订购量下降了 14%，比 2008 年经济衰退以来的平均水平低 17% 左右。这表明许多船东可能确实抵制过度订购的诱惑。在 2019 年初，全球航运订单似乎稳定在船队的 10% 左右。尽管如此，由于亚洲很多政府不愿意减少造船数量，导致这些地区新造船舶数量巨大，造船业产能过剩仍然是一个严重的问题。

来源：沃燊海事

### 【中国出口美国集装箱货量前 5 月减少 6.5%】

中美贸易战已影响到中国出口到美国的集装箱货量。Alphaliner 的数据显示，2019 年前 5 个月，中国运至美国港口的集装箱货量同比下降了 6.5%，降至 387 万 TEU，去年同期这个数字是 414 万 TEU。

今年 5 月，美国将价值 2000 亿美元的中国进口商品关税从 10% 上调至 25%。作为反制措施，中国对价值 600 亿美元的美国进口商品也上调了关税。2018 年，美国已经对太阳能板、洗衣机、铁铝制品等中国进口商品加征了关税。

尽管贸易摩擦形势紧张，中国仍然是美国进口集装箱货量的最大来源国，但份额从 2018 年的 46% 下降至今年的 42%。

总体而言，2019 年 1-5 月，美国集装箱进口货量从去年同期的 906 万 TEU 增长 2.8% 至 931 万 TEU，除中国外，从其他国家进口的箱量都有所上升。

在位列中国之后的 15 个出口国家中，货量最大的国家今年 1-5 月出口美国的箱量上升了 12.1%，占美国进口箱量份额从 35% 增至 39%。即便如此，来自这 15 个国家的箱量加起来仍然比不上中国一国的出口箱量。

越南是其中增速最快的国家，同比增长 30.7% 至 564420 TEU。“跨太平洋航线上的承运人从越南增长的箱量上受益匪浅，今年增加了 2 条新的直接挂靠越南北部海防港的航线，来补充已有的 12 条挂靠越南南部盖梅港的航线，” Alphaliner 补充说。

来源：中远海运 e 刊

### 【长荣海运计划订造多达 11 艘安装废气洗涤器的 23000TEU 超大型集装箱船】

长荣海运船队扩张将进入新一波高峰期。长荣海运计划订造多达 11 艘安装废气洗涤器的 23000TEU 超大型集装箱船，总价值将达 17 亿美元，新船计划安排在 2022 年交付。



据贸易风报道，长荣海运已经发出了一份期租合同招标书，希望建造并租赁 9+2 艘 23000TEU 集装箱船，并正在向船东和船厂询价。

虽然长荣海运过去通常会选择与日本船厂今治造船及其子公司正荣汽船合作。不过，消息人士称，由于今治造船和正荣汽船无法满足长荣海运对这批集装箱船的全部交付日期要求，因此长荣海运决定公开招标。

长荣海运的招标吸引了中日韩三国主要船企，包括江南造船、沪东中华、扬子江船业，和韩国三大船企现代重工、大宇造船、三星重工，以及日本造船联合（JMU），船厂将在 7 月中旬之前提交报价。其中，中国船企的报价在每艘 1.5 亿美元左右，而韩国船企的报价则接近每艘 1.6 亿美元。

据了解，长荣海运此前订造的超大型集装箱船大多由日韩船厂建造，包括由今治造船建造的 11 艘 20000TEU 集装箱船和 12 艘 12000TEU 集装箱船，以及由三星重工建造的 8 艘 12000TEU 集装箱船。

去年年底，长荣海运与江南造船签署了 4 艘 2500TEU 集装箱船建造合同，这是长荣海运首次选择在中国内地船厂订造新船，每艘价格 3100 万到 3500 万美元，交易总金额 1.24~1.40 亿美元，交付期在正式合同签订之后的 22 至 24 个月。

在船东方面，船舶经纪人透露，3 家日本船东、Costamare、Zodiac Maritime、Seaspan 和一家匿名希腊公司正在参与竞争长荣海运这批集装箱船的长期期租合同。

值得一提的是，长荣海运的这批集装箱船将安装废气洗涤器，而非采用双燃料运营，以满足国际海事组织（IMO）将于 2020 年生效的硫排放限制新规。

与选择订造双燃料超大型集装箱船的达飞轮船不同，长荣海运一直是最热衷于安装废气洗涤器的班轮公司之一。根据 Alphaliner 在今年 5 月的调查数据，长荣海运大约将为 140 艘新造船和在运营船舶安装废气洗涤器。

近年来，长荣海运一直在进行船队更新。去年，长荣海运订造了 38 艘 1900TEU 到 2500TEU 支线集装箱船，预计未来 2 至 3 年交付完毕。数据显示，长荣海运今年将接收新运力排名第三，仅次于地中海航运和中远海运集团，接收的新建集装箱船数量同样超过了两位数，包括 6 艘将由今治造船交付的 20388TEU 超大型集装箱船。

今年 3 月，长荣海运董事长张正镛表示，到今年年底，长荣海运有 11 艘 20000TEU 集装箱船完成交付，目前已交付 7 艘；另外还有 2900TEU 集装箱船已交付 10 艘，今年年底前再交付 4 艘；20 艘 12000TEU 集装箱船明年开始陆续交付，2 年内交付完毕。



根据 Alphaliner 的统计数据，目前，长荣海运旗下船队运营 206 艘集装箱船，包括 114 艘自有船舶和 92 艘租入船舶，总运力为 128.1094 万 TEU，在全球班轮公司中运力排名第 7 位。此外，长荣海运还有 68 艘在建集装箱船的手持订单，总运力 39.3516 万 TEU。

加上手持订单，长荣海运运力达到 167.461 万 TEU，超过目前排名第六的海洋网联船务（ONE）。如果这批 11 艘 23000TEU 集装箱船大单最终敲定，长荣海运的运力总计将达到 192.761 万 TEU，超过目前位居第五的赫伯罗特。

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     | 385.00  | 520.00  | 570.00 | 565.00 |
| Hong Kong     | 398.00  | 406.00  | 592.00 | n/a    |
| Tokyo         | n/a     | n/a     | n/a    | n/a    |
| Hamburg       | 353.00  | n/a     | 554.00 | n/a    |
| Fujairah      | 365.00  | 420.00  | 695.00 | n/a    |
| Istanbul      | n/a     | n/a     | n/a    | n/a    |
| Rotterdam     | 362.00  | 397.00  | 550.00 | n/a    |
| Houston       | 364.00  | n/a     | 585.00 | n/a    |
| Panama        | 380.00  | n/a     | 590.00 | n/a    |
| Santos        | 395.00  | 426.50  | n/a    | 761.00 |

截止日期：2019-06-19

## ◆ 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 24 周 | 第 23 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 24 周 | 第 23 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: 2019-06-18

## (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     | LNG   | 174,000 cbm | DSME, S. Korea    | 2021      | Maran Gas - Greek    | Undisclosed |                        |
| 1+1   | LPG   | 84,000 cbm  | Hyundai, S. Korea | 2022      | KSS Line - S. Korean | 7,500       | 5-yrs T/C to Vilma Oil |
| 2     | RoRo  | 3,800       | CMG, China        | 2021      | CSC RoRo - Chinese   | 3,900       |                        |
| 2+1+1 | RoPax | 2,500 pax   | GSI, China        | 2021-2022 | Moby Lines - Italian | Undisclosed | 3,800 LM               |

## ◆ 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                 |
| AGTR BLOSSOM  | BC | 99,000 |     | 2019 | China | 3,400   | Japanese            |
| AGTR AMBITION | BC | 99,000 |     | 2019 | China | 3,400   | Japanese            |
| OCEAN RUBY    | BC | 92,500 |     | 2010 | China | 1,320   | German              |
| KEY NAVIGATOR | BC | 81,955 |     | 2014 | Japan | 2,310   | Yamamaru - Japanese |
| THETIS        | BC | 73,624 |     | 2004 | China | 640     | Undisclosed         |
| ODIGITRIA     | BC | 46,509 |     | 2001 | Japan | 550     | Chinese             |
| STAR MASAYA   | BC | 42,717 |     | 1998 | Japan | 415     | Chinese             |
| DAIWAN BRAVE  | BC | 34,358 |     | 2014 | Japan | 1,550   | Greek               |



### 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      |
|-------------------|----|---------|-------|------|----------|---------|---------------------------|----------|
| PARSIFAL          | CV | 101,504 | 8,533 | 2006 | S. Korea | 2,500   | Danaos - Greek            |          |
| HAMMONIA AMERICA  | CV | 56,620  | 4,896 | 2014 | China    | 8,090   | Seacon - Singapore        | en bloc* |
| HAMMONIA SAPPHIRE | CV | 56,592  | 4,896 | 2014 | China    |         |                           |          |
| HAMMONIA VIRGINIA | CV | 55,944  | 4,896 | 2014 | China    |         |                           |          |
| SUNSHINE BANDAMA  | CV | 21,470  | 1,708 | 2007 | Japan    | 780     | Shanghai Shipping - China |          |
| CONTSHIP ACE      | CV | 8,524   | 704   | 2007 | China    | 345     | 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 BAOZE | GC/MPP | 12,094 | 658 | 2013 | China | 480     | 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                        |
|--------------------|-----|---------|-----|------|-----------|-------------|-------------------------|----------------------------|
| HYUNDAI SAMHO 8022 | TAK | 300,000 |     | 2020 | S. Korea  | 9,250       | Frontline - Norwegian   |                            |
| DAEWOO 5455        | TAK | 300,000 |     | 2019 | S. Korea  | 9,800       | SK Shipping - S. Korean |                            |
| FPMC 22            | TAK | 50,997  |     | 2010 | S. Korea  | 4,500       | European                | en bloc                    |
| FPMC 21            | TAK | 50,995  |     | 2009 | S. Korea  |             |                         |                            |
| FPMC 20            | TAK | 50,994  |     | 2009 | S. Korea  |             |                         |                            |
| ATLANTIC QUEEN     | TAK | 46,838  |     | 2010 | S. Korea  | 2,000       | TORM - Danish           | *                          |
| ATLANTIC PEGASUS   | TAK | 46,838  |     | 2010 | S. Korea  | 2,000       | TORM - Danish           |                            |
| BORAQ              | TAK | 46,286  |     | 2003 | S. Korea  | 710         | Undisclosed             |                            |
| HIGH EFFICIENCY    | TAK | 44,999  |     | 2009 | Japan     | 1,610       | Italian                 | SS/DD DUE & BWTS<br>FITTED |
| ASTORIA            | TAK | 12,712  |     | 1999 | Singapore | undisclosed | Russian                 |                            |
| SAPPHIRE-T         | TAK | 11,299  |     | 2008 | Turkey    | 700         | Danish                  |                            |
| PURPLE GEM         | TAK | 6,824   |     | 2009 | Turkey    | 700         | Swedish                 |                            |
| KAITO MARU         | TAK | 4,998   |     | 2007 | Japan     | 310         | Undisclosed             | Laid up Taiwan             |

## ◆ 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                                |
|-----------|-----|--------|-------|------|-------|-----------|------------------------------------|
| BRILLIANT | TAK | 44,484 | 8,451 | 1992 | China | 421.00    | as is Singapore, incl 200T bunkers |



| 船 名    | 船 型 | 载重吨     | 轻吨     | 建造年  | 建造地   | 其它           |  | 备 注                                    |
|--------|-----|---------|--------|------|-------|--------------|--|----------------------------------------|
|        |     |         |        |      |       | 价格 (美元) / 轻吨 |  |                                        |
| SHIDAI | ROR | 2,818   | 6,533  | 1989 |       | 325.00       |  | as is China                            |
| WATBAN | TAK | 300,361 | 48,100 | 1996 | Japan | 442.00       |  | Dely as is Jeddah with 1,250t fuel ROB |

## ◆ALCO 防损通函

### 【阿曼湾事件】

即便尚未确认 2019 年 6 月 13 日发生在阿曼湾事件的原因，但建议所有船只，特别是油轮，在阿曼湾/霍尔木兹海峡/波斯湾地区作业需提高安保等级。

2019 年 6 月 13 日，两艘油轮在阿曼湾 JASK (伊朗) 海域 24 海里发生爆炸事故，对船体造成重大损坏。两艘船的船员均弃船。

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      |
|------------|---------|---------|-------|--------|---------|--------|---------|---------|---------|
| 2019-06-21 | 684.720 | 773.300 | 6.380 | 87.685 | 869.900 | 60.581 | 918.490 | 473.930 | 519.300 |
| 2019-06-20 | 688.050 | 773.790 | 6.372 | 88.000 | 870.990 | 60.554 | 925.350 | 474.080 | 518.580 |
| 2019-06-19 | 688.930 | 773.040 | 6.361 | 87.967 | 867.720 | 60.504 | 927.240 | 474.930 | 516.390 |
| 2019-06-18 | 689.420 | 775.240 | 6.366 | 87.998 | 866.490 | 60.441 | 930.120 | 473.620 | 515.330 |
| 2019-06-17 | 689.400 | 775.850 | 6.373 | 88.046 | 871.450 | 60.240 | 929.610 | 475.920 | 515.930 |

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        | 2.3415  | 1 周   | 2.38188 | 2 周   | --     | 1 个月 | 2.40363 |
| 2 个月      | 2.381   | 3 个月  | 2.34313 | 4 个月  | --     | 5 个月 | --      |
| 6 个月      | 2.21675 | 7 个月  | --      | 8 个月  | --     | 9 个月 | --      |
| 10 个月     | --      | 11 个月 | --      | 12 个月 | 2.1615 |      |         |

2019-06-20

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

Web: [www.totalco.com](http://www.totalco.com) E-mail: [snp@totalco.com](mailto:snp@totalco.com)