



全一海运市场周报

2019.06 - 第5期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2019.06.24 - 06.28\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场需求逐步回暖 南北美线运价推涨】

本周中国出口集装箱运输市场需求逐步回暖，市场行情稳中有升。北美和南美航线运价大幅走高，带动综合指数上涨。6月28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829.70点，较上期上涨8.5%。

欧洲航线：市场在即将转入传统旺季前货量基本稳定，运输需求总体平稳。航线运力规模近期没有太大变化，供需关系保持稳定。上海港船舶平均舱位利用率在90~95%之间。运价在前两周连续回调后，除个别航商跟进小幅降价外，多数航商维持现有运价水平，即期市场运价小幅下跌。6月28日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为701美元/TEU，较上期下跌2.1%。地中海航线，市场表现与欧洲相近，航线上有停航等运力控制措施出台，上海港船舶平均舱位利用率保持在90%。个别航商小幅降价揽货，即期市场运价小幅下跌。6月28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726美元/TEU，较上期下跌0.7%。

北美航线：出于对后市不确定性担忧，部分货主近期加快了出货步伐，市场运输需求出现一定上涨。加之航线上部分航商出台改换船型等运力控制措施，航线舱位出现一定程度的紧张。上海港船舶平均舱位利用率除部分美西班牙次外，多数满载出运，部分班次出现爆舱情况。受此影响，部分航商开始征收GRI，航商大幅调高了月初的订舱价格，即期市场订舱价格大幅上涨。6月28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1720美元/FEU、2789美元/FEU，较上期分别上涨24.5%、16.0%。

波斯湾航线：目的地市场斋月后市场需求尚未完全恢复，货量处于较为稳定的水平。航线上仍有班次停航，运力规模总体保持稳定，上海港船舶平均舱位利用率在95%。部分航商小幅降价揽货，即期市场运价小幅下跌。6月28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784美元/TEU，较上期下跌1.3%。

澳新航线：市场前期处于弱势调整，由于近期部分航商加强运力控制，航线整体装载情况略有改善，上海港各航班舱位利用率提升至80%以上。由于运价已较长时间处于低位，多数航商月初推涨运价，即期市场运价明显走高。6月28日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为300美元/TEU，较上期上涨19.0%。



南美航线：航线货量总体稳中有升。由于部分航商近期将班轮改用小船型以控制运力，上海港船舶平均舱位利用率在 95%以上，多数班次满载出运，即期市场运价大幅上涨。6月28日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为2260美元/TEU，较上期上涨25.6%。

日本航线：本周货量基本平稳，市场运价保持稳定。6月28日，中国出口至日本航线运价指数为730.70点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【船多货少需求疲软 综合指数跌跌不休】

本周，沿海散货运输市场需求疲软，货少船多，成交冷清，综合指数延续下跌走势。6月28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1028.16点，较上周下跌0.4%。其中煤炭、粮食、金属矿石运价指数下跌，成品油运价指数上涨，原油运价指数维稳。

煤炭市场：本周，华南地区持续降雨，华东地区步入“黄梅季”，降水量较常年同期偏多，水电发力增加，沿海六大电厂日耗煤量约为60万吨，较上周下降6万吨，低于去年同期水平，旺季不旺现象持续；沿海六大电厂库存本周在1750万吨徘徊，继续大幅高于去年同期水平。周初，在“产地治超”的背景下，煤炭市场进入短暂性的供需收紧，促使沿海煤炭价格进入上行通道，之后，在下游需求乏力，清洁能源发电挤占火电份额等多因素影响下，内贸沿海煤价在短暂上涨后，再次出现下行压力。6月26日，秦皇岛煤炭网发布的环渤海动力煤价格指数报收578元/吨，与上期持平。本周运输市场受消息面影响较大，在煤价上涨、煤炭进口监管加强等消息影响下，船东信心有所增强，运价出现小幅上涨。不过，在下游日耗偏低、库存高位的大背景下，市场货盘支撑有限，船多货少的市场基本面并未发生较大改变，沿海煤炭运输价格很快又回落至低位水平。

6月28日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1052.09点，较上周下跌0.4%。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25.1元/吨，较上周下跌0.4元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为27.7元/吨，较上周下跌0.3元/吨；秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为30.5，较上周持平。

金属矿石市场：6月23日，唐山市政府发布《关于做好全市钢铁企业停限产工作的通知》，以罕见的措辞强调对钢铁产能的停限产要求。目前唐山地区钢企多数已制定限产计划，部分钢厂高炉已安排停产，受此影响，本周钢市整体成交明显减弱，铁矿石需求亦随之降低。6月28日，沿海金属矿石货种运价指数报收995.58点，较上周下跌0.7%。

粮食市场：目前已进行五轮临储玉米拍卖，随着拍卖粮陆续回运，市场阶段性粮源供应继续放大，压制玉米期现货价格的上行空间。需求方面，深加工企业利润不理想、生猪存栏下降将进一步削减玉米需求。加上港口玉米行业库存仍处高位，削弱饲料企业采购积极性。沿海粮食运输价格延续下行走势。6月28



日，沿海粮食货种运价指数报收 803.52 点，较上周下跌 2.0%。

油品市场：受原油价格上涨影响，下游采购热情高涨，货源充足，分市场来看：汽油方面，夏季汽车空调用油增加，利好汽油需求。柴油方面，北方地区工矿、基建项目开工率维持较高水平，且中下游客户补货积极性提高，利好柴油市场。货源增多，运力紧张，上下游压港情况延续。6月28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 969.42 点，较上周上涨 0.1%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【海岬型船运价下跌 综合指数小幅下跌】

本周海岬型船两洋市场高位回落，其中太平洋市场运价跌幅放大；巴拿马型船南美粮食市场回暖，运价、租金止跌回升；超灵便型船东南亚市场继续回升，运价上涨。远东干散货指数小幅下探。6月27日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 917.03 点，运价指数为 850.18 点，租金指数为 1017.30 点，较上周四分别下跌 2.3%、2.1%和 2.6%。

海岬型船市场：本周海岬型船两洋市场表现不佳。远程矿航线，上周五受 Vale Brucutu 矿区复产影响，巴西铁矿石产量增加，远程矿运输需求上升，市场信心提振，助推巴西图巴朗至青岛航线上涨至 18.422 美元/吨的年内高位。本周远程矿航线成交有限，运价自高位回落。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 18.146 美元/吨，较上周四下跌 1.5%。太平洋市场，本周表现平稳，仅个别租家在市场拿船，运价下跌。周中市场传出，国内主要钢铁生产城市唐山为了控制工业有害气体排放量开始限制钢铁厂的钢铁产量，致使运价进一步下跌。27日市场报出，受载期7月12-14日，澳大利亚丹皮尔至青岛航线成交运价为 6.95 美元/吨。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 6.959 美元/吨，较上周四下跌 9.8%；中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 15553 美元，较上周四下跌 10.9%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船两洋市场行情回暖，租金、运价开始上涨。粮食航线，本周南美粮食市场运价止跌回升。一方面，南美及美湾至欧洲，黑海回远东的粮食货盘增多，市场氛围活跃，市场整体运力需求增加，助推运价上行；另一方面，FFA 远期合约价格持续上涨，油价有所回升，为运价上行提供了支撑。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为 31.990 美元/吨，较上周四微涨 0.9%。太平洋市场，一方面受南美市场带动，市场信心有所回升；另外，印尼至印度、日韩、中国煤炭货盘增多，太平洋市场运价小幅上涨。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 9895 美元，较上周四上涨 1.7%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 9217 美元，较上周四上涨 2.5%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.980 美元/吨，较上周四微涨 0.9%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场继续上涨。本周上半周煤炭、镍矿货盘增多，市场整体氛围活跃，租金、运价上涨。下半周煤炭、镍矿货盘减少，钢材货盘不足，租金、运价上涨乏力。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 7238 美元，较上周四上涨 9.6%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租



金为 9286 美元，较上周四上涨 7.6%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 5806 美元，较上周四上涨 2.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.944 美元/吨，较上周四上涨 2.6%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.850 美元/吨，较上周四上涨 2.1%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价不断回调 成品油运价波动上行】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，6 月 21 日当周，美国原油库存再次超预期减少。本周末将举行 G20 会议，市场关注贸易磋商进展，避险情绪有所上升。OPEC 会议确定在 7 月初举行，俄罗斯仍未就延长减产做出表态。美国与伊朗紧张关系加剧，将对伊朗实施额外制裁，地缘紧张局势升温。本周原油价格小幅震荡，布伦特原油期货价格周四报 65.70 美元/桶，较上期上涨 1.20%。全球原油运输市场大船运价震荡回落，中型船运价持续下跌，小型船运价小幅下跌。中国进口 VLCC 运输市场运价冲高回落。6 月 27 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 813.92 点，较上期上涨 5.49%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场受阿曼油轮事故的影响逐渐消化，市场气氛转为平缓。西非及美湾市场成交清淡，中东市场老旧船舶富余，诸多因素致使运价逐步走软，加之市场基本面延续船多货少格局，市场平均运价虽保持高位，但行情已逐步回落。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS50.73，较上周四上涨 7.1%，CT1 的 5 日平均为 WS51.55，较上周上涨 20.6%，等价期租租金平均 2.3 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS49.73，上涨 3.3%，平均为 WS50.88，TCE 平均 2.5 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场各航线运价持续下跌。西非至欧洲市场运价下跌至 WS64 左右，TCE 约 1.2 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，7 月 6 日货盘，成交运价为 WS65。黑海到地中海航线运价下跌至 WS78，TCE 约 1.3 万美元/天。中国进口主要来自美湾和非洲，一艘 13 万吨级船，美湾至中国，7 月 6 日货盘，成交包干运费为 342.5 万美元。一艘 13 万吨级船，利比亚至中国宁波，7 月 5 至 7 日货盘，成交包干运费为 290 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，综合水平小幅下跌。7 万吨级船加勒比海至美湾运价小幅下跌至 WS85（TCE 约 0.4 万美元/天）。跨地中海运价大幅上涨至 WS104（TCE 约 1.5 万美元/天）。北海短程运价保持在 WS88（TCE 约 0.3 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，挪威至欧洲大陆，6 月 25 至 26 日货盘，成交运价为 WS87.5。波罗的海短程运价小幅下跌至 WS62，TCE 约 0.3 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 30 日至 7 月 1 日货盘，成交运价为 WS65。波斯湾至新加坡运价小幅下跌至 WS118，TCE 约 1.6 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价稳定在 WS101，TCE 为 1.4 万美元/天。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线运价全线下滑，欧美航线持续上涨，综合水平波动上行。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS114（TCE 约 0.5 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 WS110（TCE 约 1.1 万美元/天）；7.5 万吨级船运价小幅下滑至 WS98（TCE 大约 1.2 万美



元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价小幅上涨至 WS105 水平（TCE 大约 0.6 万美元/天）；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价大幅上涨至 WS134（TCE 大约 1.0 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 1.6 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际灵便型散货船价涨 4% 沿海 5000DWT 货船价跌 5%】

6 月 26 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 833.96 点，环比微跌 0.65%。其中，国际散货船价综合指数、国际油轮船价综合指数分别微涨 0.05%、0.12%，沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别下跌 1.95%、0.33%。

海岬型和超灵便型散货船运价触底回升，带动国际干散货运输市场行情回暖，BDI 指数连续 6 天反弹，周二收于 1258 点，环比上涨 10.84%，二手散货船价格涨多跌少。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1284 万美元、环比上涨 4.46%；57000DWT--1566 万美元、环比下跌 3.67%；75000DWT--1808 万美元、环比下跌 0.67%；170000DWT--3117 万美元、环比上涨 0.68%。当前，南美桑托斯粮食货盘集中发货，巴拿马型船运价触底反弹，东南亚煤炭和镍矿货盘增多，（超）灵便型船运价坚定；国际干散货船市场 1 年期租费率稳中有涨，预计二手散货船价格短期震荡反弹。本期，二手散货船市场成交量下滑，共计成交 8 艘（环比减少 4 艘），总运力 49.85 万 DWT，成交金额 8340 万美元，平均船龄 11 年。

石油输出国组织(OPEC)减产协议的延长概率攀升，习近平主席应约同美国总统特朗普通电话，指出中美合则两利、斗则俱伤，愿意同特朗普在二十国集团领导人峰会期间举行会晤，中美贸易紧张局势得到缓和为原油需求面带来支撑，国际原油价格强势反攻。布伦特原油期货收于 64.86 美元/桶（周二），环比上涨 4.38%。原油轮运价持续回暖，成品油轮运价止跌回升，二手国际油轮船价平稳波动。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2251 万美元、环比上涨 0.11%；74000DWT--2262 万美元、环比下跌 0.13%；105000DWT--3248 万美元、环比上涨 0.14%；158000DWT--4223 万美元、环比下跌 0.01%；300000DWT--6248 万美元、环比上涨 0.08%。当前，石油输出国组织将 2019 年全球原油需求增速下调 7 万桶/日至 114 万桶/日，并警告贸易摩擦问题可能对全球需求构成重大下行风险，油轮遇袭爆炸事件转淡，油轮运价由涨转跌，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小幅回升，共计成交 11 艘（环比增加 7 艘），总运力 95.59 万 DWT，成交金额 30580 万美元，平均船龄 9.27 年。

受季节性淡季影响，沿海煤炭、粮食、矿石和钢材运输需求疲软，运价下跌，二手沿海散货船价格小船平稳、大船价跌。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、环比微涨 0.02%；5000DWT--752 万人民币、环比下跌 5.23%。当前，火力发电用煤因水电充沛而减少，钢厂铁矿石采购因利润大幅萎缩而走弱，南北粮食贸易因各地储备粮拍卖而转冷，沿海运价因货盘不足而走跌，预计散货船价格短期小幅下滑。本期，沿海散货船成交稀少，成交船舶吨位以 5000DWT 为主。



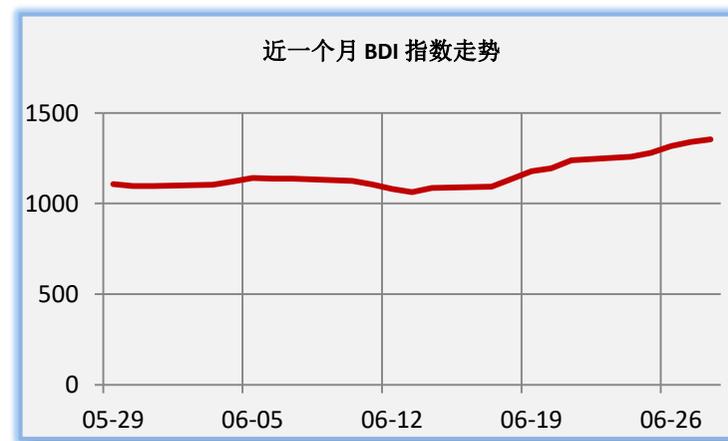
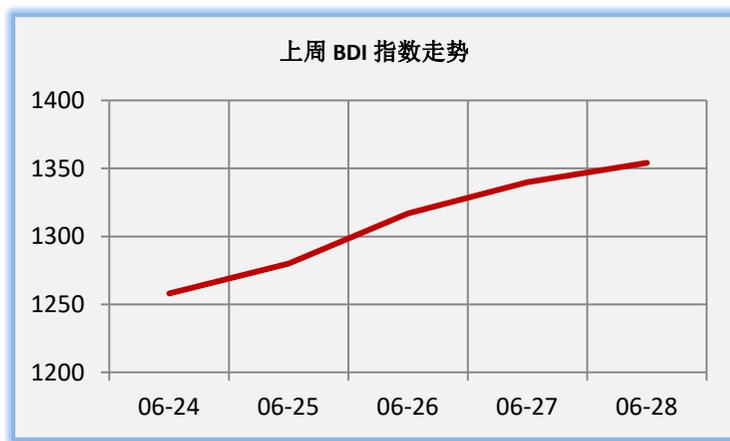
内河散货运输市场基本平稳，二手散货船价格跌多涨少。本期，5年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--51万人民币、环比上涨2.43%；1000DWT--92万人民币、环比下跌0.59%；2000DWT--197万人民币、环比下跌1.50%；3000DWT--289万人民币、环比下跌1.32%。目前，国内房地产和建筑施工趋缓，采砂持续严控，内河散货运输需求偏弱，运价稳中有跌，预计内河散货船价震荡盘整。本期，内河散货船成交基本活跃，共计成交101艘（环比减少15艘），总运力18.41万DWT，成交金额18365万元人民币。

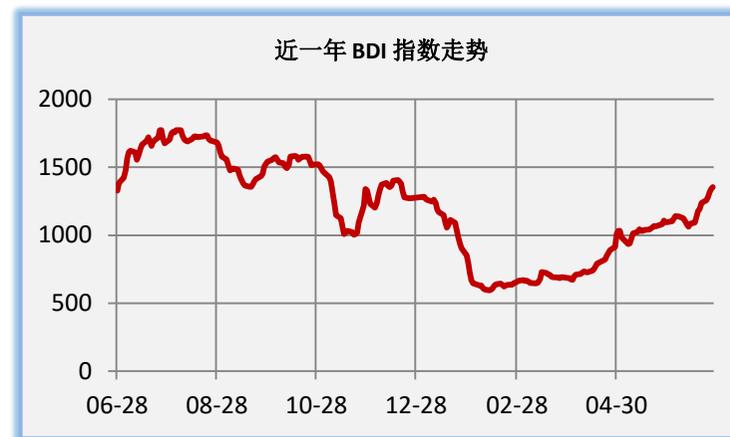
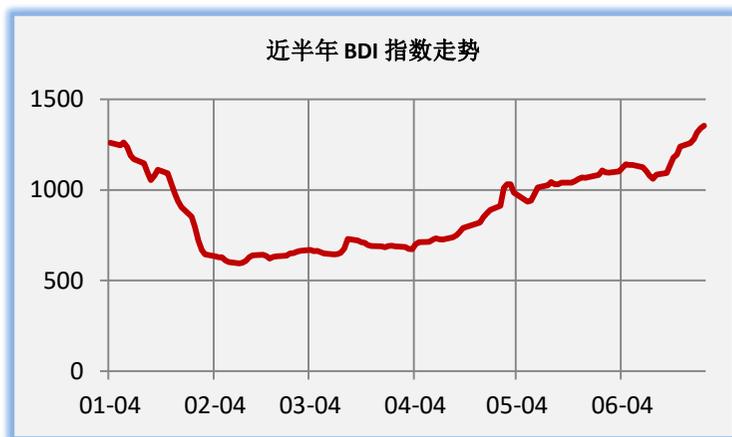
来源：上海航运交易所

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24日		6月25日		6月26日		6月27日		6月28日	
BDI	1,258	+19	1,280	+22	1,317	+37	1,340	+23	1,354	+14
BCI	2,363	+85	2,389	+26	2,440	+51	2,465	+25	2,488	+23
BPI	1,111	+15	1,150	+39	1,191	+41	1,243	+52	1,286	+43
BSI	756	+5	765	+9	774	+9	783	+9	787	+4
BHSI	442	+2	442	0	442	0	443	+1	442	-1





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 25 周	第 24 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	19,000	16,500	2500	15.2%
	一年	18,000	17,000	1000	5.9%
	三年	15,500	15,000	500	3.3%
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	10,000	0	0.0%
	一年	10,250	10,250	0	0.0%
	三年	10,500	10,500	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: 2019-06-25



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Santa Regina ' 2014 82700 dwt dely Gibraltar 01 Jul trip via USG and COGH redel China \$19,000 - Cargill

'BBG Bright' 2012 82043 dwt dely Longkou spot trip via E.Australia redel India \$9,500 - Bunge

'JY Pacific' Noble relet 2019 82000 dwt dely ex yard CJK 01/05 Jul trip via Australia redel India \$11,000 - Tata NYK

'Yiannis N G ' 2014 81043 dwt dely Santos 14/15 Jul trip redel Singapore-Japan \$15,150 + \$515,000 bb - Cargill

'Angelina' 2001 74540 dwt dely EC South America 04 Jul trip redel Singapore- Japan (intention SE Asia) \$14,300 + \$430,000 bb - Cofco Agri

'SITC Taishan ' 2010 58107 dwt dely Qinzhou prompt trip redel Philippines intention clinker \$7,500 - Cargill

'Limnos' 2010 57190 dwt dely Mumbai prompt trip via Arabian Gulf redel Chittagong intention aggregates \$10,250 - Seacoast

'Kanchana Naree' 2011 56920 dwt dely Qinzhou 02 Jul trip via Vietnam redel China \$8,400 - cnr

'Athos' 2009 56794 dwt dely Chittagong 26/27 Jun trip via EC India redel China \$11,600 - Martrade Shipping

'Fareast Harmony ' 2012 56756 dwt dely Hong Kong prompt trip via Indonesia redel N China \$8,600 - cnr

'Orchid' 2012 55598 dwt dely Karaikal prompt trip redel China intention iron ore \$10,500 - Seacoast

'Navios Primavera ' 2007 53464 dwt dely CJK prompt trip via Indonesia redel S.China-CJK \$7,250 - cnr

'Xin Hai Tong 8' 2014 48897 dwt dely CJK prompt trip via Indonesia redel China \$7,750 - cnr



'Cielo Di Virgin Gorda' 2015 39202 dwt dely Immingham 05/07 Jul trip redel US Gulf \$8,500 for the 1st 40 days and \$10,500 thereafter - cnr

'Western Paris' 2015 38800 dwt dely Casablanca prompt trip via Spanish Med redel E Med intention petcoke \$13,100 - cnr

(2) 期租租船摘录

'JY Pacific' 2019 82000 dwt dely ex yard CJK 01/05 Jul 11/13 months redel worldwide \$12,250 - Noble

4. 航运市场动态

【颠覆传统航运业，全球最大船公司马士基打算从这两方面下手】

多年来，集装箱运输流程一直比较复杂。传统的航运业订舱流程需要人工录入、效率较低，过程中伴随着很多不确定因素，一不小心浪费了时间，还把舱位丢了，客户的信任也没了！

莫慌！近日，航运老大马士基，为了颠覆传统操作，从以下这两个方面开始改革！妈妈再也不用担心我没舱位了！

一、高效

13 个流程步骤简化成 5 个简单易操作的流程，相当于简化了超过 60% 的流程！

近日，马士基宣布推出全新在线产品 Maersk Spot，能够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。

Maersk Spot 从根本上简化了客户的订舱体验。如果不是线上订舱，线下的流程最多可以包含 13 个单独的步骤，通常涉及从运费表、条款以及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。

通过全新在线产品 Maersk Spot，马士基进一步扩大了为客户提供的产品范围。新的在线产品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。



随着新产品的推出，马士基通过解决整个行业存在的一些根本性的低效问题，采取进一步措施简化客户的供应链。

通过 Maersk Spot，客户对货物运输的运费和条款能够有更全面的了解，并能确保其货物装船，进而客户的货物能够以更简单、更可靠的方式进行运输。客户可以随时随地全天候进行在线搜索并获得具有竞争力的价格。

当确认订舱时，运费及相关费用也同时得到确认。实时在线价格系统在客户确认订舱时就确定费用，通过一个从报价到确认订舱的交易，极大地简化了订舱流程。

二、通过押金改变亏舱严重的顽疾

为解决托运人订单缺失、超额预订等棘手问题，马士基恢复了一项措施，将对夸大预报舱位处以罚款，并以押金方式作为舱位预定保证金。

马士基表示，这种差异是运营商希望将互惠惩罚解决方案，从概念性政策转变为一个可以落实的方案。

马士基集团高级副总裁、海运产品全球负责人丁泽娟女士表示：超额订舱达到 30% 这个情况并不罕见，因为超额订舱可以弥补撤舱率居高不下的现状，这经常会导致客户的货物被甩。这给我们的客户带来了许多不确定性。

由于交易是数字化的，预订和不到场罚款将在同一在线流程中连接，从预订时起就透明了。

当客户确认订舱给押金时，马士基承诺舱位，并确保运营执行。这是客户与马士基之间的共同承诺，能够解决超额订舱的恶性循环。如果客人取消订舱，则需收取相关费用。如果货物被甩，马士基会对客户进行补偿。

该产品使马士基与客户双方都做出承诺，拥有更高的航行可视性和运费确定性。迄今为止，已有超过 3,000 名客户进行了试点，第二季度已实现超过 50,000 个四十英尺集装箱（FFE）通过 Maersk Spot 进行订舱。

来源：搜航网

【穆迪：全球航运业前景仍将保持稳定】

评级机构穆迪（Moody）认为，尽管地缘政治和贸易存在不确定性，但到 2020 年全球航运业的前景仍将保持稳定，这是因为中美贸易紧张局势和全球监管风



险抵消了较高的预期收益。

穆迪指出，到 2020 年，航运业息税折旧摊销前利润（EBITDA）预计增长 16%-18%，需求和供应增长基本平衡，这些都是航运业稳定前景的主要驱动因素。不过，这些积极因素会被贸易保护主义政策的下行风险和不断增加的监管所抵消。

穆迪副总裁兼高级分析师 Maria Maslovsky 评论称：“全球航运业正面临 2020 年的一系列挑战，包括 IMO 2020 的影响，这可能导致燃料成本上升；以及地缘政治的不确定性，如贸易冲突，尤其是中美贸易纠纷。”

穆迪补充称，由于订单量减少和闲置增加，供过于求问题变得不那么严重，再加上需求改善，推动租船费率提高，油船部门的前景已经从负面修正为稳定。

来源：国际船舶网

【裕民航运看好下半年市场将继续更新船队】

台湾裕民航运董事长徐旭东近日表示，今年是航运市场“温和成长”的一年，整体看了下半年市场表现会优于上半年。

裕民航运总经理王书吉也看好下半年航运市场的景气情况，认为会比上半年好一些，如果不是中美贸易纠纷持续以及英国脱欧等问题，航运市场表现应该会更好。他表示，除了大陆的一带一路战略对周边国家带来基础建设的影响会升温航运业景气外，其他煤矿、铁矿和农作物不会转移到其他地区，还是会有运输的需求。

徐旭东表示，裕民航运持续更换新型环保船型，增加船队竞争力。截至 2018 年 12 月 31 日为止，裕民航运自有及在建船队高达 40 艘，散货船平均船龄约 5.5 年，低于全球散装船队平均年龄约 9.8 年，如果加上合资、代管船队，裕民航运船队扩大至 48 艘，总运力 666 万载重吨。

随着压载水管理公约即将生效，徐旭东表示，裕民航运已经提前做好准备，安排旗下自有船舶入坞安装压载水处理系统。截止 2018 年年底，已经有 20 艘散货船完成安装，完成率达 55.56%。

自 2012 年以来，裕民航运已淘汰 19 艘老船，并加入 32 艘高效能环保新船。徐旭东称，旧船不符合环保要求，未来进入各国港口会愈来愈困难，势必会加速淘汰，裕民航运旗下船舶均符合最新的环保要求。不过，未来裕民航运还是会选择时机订造新船。

今年，裕民航运已经接收了一艘新交付的 Kamsarmax 型散货船，明年还将接收 2 艘使用低硫油和 LNG 双燃料动力的 325000 载重吨超大型矿砂船（VLCC）。



2018 年，裕民航运出售了 2 艘 80000 载重吨巴拿马型散货船“裕朴”轮和“裕慎”轮，并接收了 1 艘 82000 载重吨散货船“裕诚”轮。

徐旭东指出，大型船舶未来使用 LNG 作为燃料符合环保趋势，但要看在航行哪条航线，毕竟不是每个港口都能供应 LNG 燃料；王书吉则表示，未来还要再 3 年才能让船用 LNG 燃料供应更普及。

2018 年，裕民航运合并营收为新台币 115.23 亿元（约合人民币 25.32 亿元），税后盈余新台币 16.68 亿元。徐旭东指出，裕民航运的经营模式是把公司的资产进行分散，有现货、有合资，经营模式保持灵活、多元化。

来源：国际船舶网

5. [船舶市场动态](#)

【日本政府要求韩国取消对造船业补贴称严重扭曲市场】

6 月 26 日，日本经济产业省发布了 2019 年的“不公平贸易报告书”，指出韩国政府对本国造船业的补贴严重扭曲了市场公平性，要求韩国取消补贴，并呼吁改革世贸组织（WTO）的争议解决程序。

经济产业省的报告书罗列了 19 个国家/地区 150 个有问题的案例，其中新近增加了 10 个国家/地区的 13 个案例，包括韩国和中国的造船业补贴、以及欧盟对钢铁产品的紧急进口限制（保障措施）等。

经济产业省认为，这种补贴等措施可能会扭曲市场竞争，并对以中美贸易摩擦为代表的贸易限制政策及对抗措施的应对表示担忧，强调有必要根据国际规则做出决定。

日本政府对韩国造船业补贴的不满由来已久。去年，日本政府正式向世贸组织提起申诉，质疑韩国政府向韩国商业造船厂提供非法的金融援助支持。

日本政府表示，韩国已采取一系列措施来帮助其国内船厂，其中有“制造者支援”，例如直接融资，使船厂能够在不可持续的低价中长期维持运营；此外还有提供给船厂和其客户的“销售支援”，这有助于刺激销售，包括在需求相对较低的时期。

来源：国际船舶网



【增订 32 艘船！BSC 披露船队扩张计划】

近日，孟加拉国航运公司（BSC）披露了最新的船队扩张计划，目标是到 2041 年船队中新增 32 艘船舶，船型涉及油船、散货船、集装箱船和 LNG 船。

这 32 艘船包括 2 艘 3-3.5 万吨化学品船、2 艘 10-12.5 万吨油船、2 艘 8 万吨及以上油船、10 艘 1-1.5 万吨散货船、2 艘 8 万吨及以上煤炭运输船、4 艘 1200-1500 吨集装箱船和 2 艘 14 万方 LNG 船。

目前，BSC 旗下船队拥有 8 艘船舶。BSC 的船舶购置计划包括收购一些不同类型和规模的船舶，以及更换现有船舶。

来源：海事早知道

【订单将超 100 艘！造船业的北极熊来了】

联手三星重工揽获俄罗斯能源巨头 Novatek 的 17 艘破冰型 LNG 船订单，手持订单量超过 100 艘，俄罗斯红星造船厂——这家使用中国建造的造船设备和韩国建造经验的俄罗斯最大船厂就像一头闯进造船世界的北极熊，未来或许将成为改变全球造船业格局的重要力量。

普京力撑俄罗斯造船业振兴计划的重点项目

红星造船厂全名为红星造船综合体（Zvezda Shipbuilding Complex），“Zvezda”在俄语中写作“Звезда”，直译为“星”。红星造船厂因此也常常被翻译成“星星造船厂”或“星造船厂”。

红星造船厂是俄罗斯总统普京振兴俄罗斯造船业计划的一个重点项目。普京表示：“造船业的发展对我们至关重要：它是面对国防和社会经济挑战的基础，是一个技能市场，为俄罗斯冶金工业和其他部门带来了更多订单，也构成了整个俄罗斯地区发展的强大力量。”

在这样的背景下，由俄罗斯石油公司（Rosneft）、俄罗斯石油天然气公司（Rosneftegaz）和俄罗斯天然气工业银行（Gazprombank）组建的财团依托位于大卡缅市的远东船舶修造中心（FESRC）成立了红星造船厂，在原本的大型修船企业基础上新建，临近大卡缅湾。项目总投资超过 1460 亿卢布（约合 22 亿美元）。

俄罗斯远东红星船厂是俄罗斯太平洋舰队潜艇的主要维修企业，也是该地区唯一的能够修理、升级和改良弹道导弹潜艇的工厂。选择在大卡缅湾建设红星造船厂是考虑到独特的地理位置，大卡缅是俄罗斯滨海边疆区的一个城市，靠近亚太国家和船舶设备制造商，全球超过 50%的造船活动集中在亚太地区。另外，



大卡缅湾还靠近海上油气田，在这里建设大型造船厂可以利用现有的铁路和海上运输线路、以及生产设施和人力资源。

红星造船厂项目的战略目的在于实现贯彻俄罗斯联邦海事原则的国家安全和公共利益、实现俄罗斯工业全面参与俄罗斯大陆架项目、提高俄罗斯造船业的竞争力和预算效益、通过创建最先进的船队实现俄罗斯的经济利益。

在远东地区建立红星造船厂是落实俄罗斯政府提高俄罗斯及其经济和人力资本竞争力战略的阶段之一。据国际船舶网了解，到 2023 年红星造船厂计划招募约 7500 名员工，届时包括员工家庭成员在内的人员累计需求将达到近两万人。

红星造船厂的成立与俄罗斯造船业发展的最优先方向密切相关，即确保有效开发北海航线（NSR）并将其转变为一条国家运输通道。响应“国油国运”“国船国造”战略，俄罗斯政府已经要求使用北海航线需要的所有新船应由红星造船厂建造。

由中国企业提供设施打造俄罗斯最大现代化船厂

2015 年 12 月 17 日，红星造船综合体有限责任公司（Zvezda ShipbuildingComplex LLC）正式成立。红星造船厂的建设始于 2009 年。2016 年 9 月 1 日，红星造船厂举行了第一阶段完工庆典，俄罗斯总统普京出席庆典并亲自视察了红星造船厂的建设情况。完全竣工后，红星造船厂将成为俄罗斯最大的现代化船厂和俄罗斯国内第一家专注于大型海洋船舶制造企业。

北船重工建造的 40000 吨举力浮船坞

南通中远重工为红星造船厂建造 4 座 320 吨级起重机

据介绍，红星造船厂之所以能够取得如此成绩，离不开中国的帮助。在红星造船厂的建造过程中，一直都有中国企业的参与。南通中远重工已经为红星造船厂提供 1 座 1200 吨级龙门吊、以及 4 座 320 吨级与 4 座 100 吨级起重机。此外，红星造船厂的 40000 吨举力浮船坞由上海船舶研究设计院（SDARI）设计、青岛北船重工建造。苏州大方特种车辆有限公司也为红星造船厂供应 5 辆重型自行运输车的合同。

今年早些时候，南通中远重工再次在红星造船厂的竞标中获胜，将为红星造船厂交付 7 台高架起重机，合同总额约 26 亿卢布（约合人民币 2.72 亿元）。

红星造船厂的建设项目分几个阶段实施，一期工程（2012-2020）包括进行金属结构切割、加工和焊接的船体制造间，已经投入生产的涂装间以及造船厂最大设施之一——开放式大型舾装船坞。一期工程的全部设施都将在 2019 年投入运营。在一期工程完成之后，红星造船厂将能够建造中型船舶。



二期工程（2017-2024）将建设干船坞和全周期生产设施，包括带有坞前场地的干船坞、舾装码头、连接性码头、钢铁切割车间、分段装配车间、舾装车间、涂装车间、装配车间等。完工之后，红星造船厂将能够建造大型 LNG 船、钻井船、FPU/FPSO/FLNG、铺管船以及各种海上钻井平台和海工装备。

红星造船厂的试点项目将在 2019 年交付，全部建设工程计划在 2024 年完工。不过，俄副总理兼远东联邦区总统特使 Yury Trutnev 在去年 6 月曾表示，红星造船厂二期工程计划于 2020 年提前 4 年完成。

不久前，红星造船厂刚刚接收了新设备——2 台 16 吨十字架起重机，用于固定和移动作业。这是俄罗斯造船业首次使用这种重吊设备。这 2 台起重机能在组装船舶分段时快速移动相对轻重量的部件，加快造船流程，节约电力。一旦按计划完成测试，这 2 台起重机将用于在红星造船厂装配和建造新设施。

与韩国欧洲企业合作获取最需要的造船技术

除了利用来自中国企业的造船设施之外，红星造船厂还与韩国三大船企和欧洲船企进行技术合作，充分利用这些船企强大的技术力量为俄罗斯造船业提供最需要的造船技术，特别是在韩国船企具有绝对优势的 LNG 船和 LNG 动力船领域。

大宇造船是红星造船厂的工程顾问之一，也是红星造船厂最早合作的韩国造船企业。大宇造船也是目前全球唯一具备破冰型 LNG 船建造技术与经验的船企。红星造船厂未来将要建造的 Novatek 北极项目 14 艘破冰型 LNG 船可能也将借鉴来自大宇造船的技术经验。

2017 年 6 月现代三湖重工与红星造船厂签署技术支持协议

现代重工是红星造船厂的国际合作伙伴，早在 2016 年现代重工就已开始和红星造船厂合作。红星造船厂为 Rosneft 建造的 114000 载重吨 LNG 动力阿芙拉型油船就将由现代重工负责设计。2017 年，现代三湖重工与红星造船厂成立船舶工程与项目管理合资企业 Zvezda-Hyundai，将在船舶设计、市场营销、员工和培训等领域为 Zvezda-Hyundai 提供支持。

三星重工也在去年与红星造船厂签署协议，将成立一家合资企业，为红星造船厂建造穿梭油船提供帮助。三星重工将通过合资公司向红星造船厂提供相关船舶的技术规格参数以及基本设计和详细设计方案，并协助制定详细的工程图纸。三星重工还将为红星造船厂建造这些油船提供项目管理、品质保证以及材料和设备采购等全方位的技术支援，并帮助红星造船厂培训技术人员。

除了韩国三大船企之外，红星造船厂的合作伙伴还包括荷兰达门船厂集团，达门将为红星造船厂建造破冰船、海工船等船舶提供技术和工程服务。红星造船厂还与法国工程公司 GTT 与法国工程公司 GTT 合作，对红星造船厂建造用于 LNG 存储的薄膜系统并进一步获得 GTT 液化气船建造许可的可能性进行技术评估。



订单快速增长手持订单量未来将增加至 130 艘

根据克拉克森数据，红星造船厂（Zvezda）手持订单量共计 17 艘、111.68 万载重吨，其中包括俄罗斯石油公司（Rosneft）订造的 5 艘 114000 载重吨 1A 冰级 LNG 动力阿芙拉型油船、1 艘 69000 载重吨 Arc6 冰级穿梭油船和 4 艘多功能冰级供应船，俄罗斯国有航运公司 Sovcomflot 订造的 2 艘 114000 载重吨 1A 冰级 LNG 动力阿芙拉型油船、3 艘 51000 载重吨 1B 冰级 LNG 动力 MR 型成品油船和 1 艘 172600 立方米破冰型 LNG 船，以及俄罗斯国有企业 Rosmorport 订造的 1 艘浅吃水破冰船。

据国际船舶网了解，截至目前，红星造船厂的手持订单量已经达到 38 艘，全部来自俄罗斯国内船东和国有企业。这 38 艘船将在 2019 年至 2024 年陆续交付。最新披露的信息显示，红星造船厂手持订单除了上述 38 艘，还有来自 Rosneft 的 16 艘新船订单和来自俄罗斯天然气股份公司（Gazprom）的 5 艘新船订单。

其中，Rosneft 在红星造船厂目前的手持订单量为 26 艘，除了克拉克森记录的 10 艘之外，还有 11 艘穿梭油船和 5 艘阿芙拉型油船。同时，Gazprom 还在红星造船厂订有 3 艘供应船、1 艘钻井船员运输船和 1 艘用于海上生产装置的多功能服务船。

另外，Rosmorport 在红星造船厂还有 3 艘类似从设计的浅吃水破冰船备选订单，但这 3 艘备选船舶未计入红星造船厂的手持订单。

和三星重工合作的 17 艘破冰 LNG 船也已经纳入红星造船厂的订单簿。今年年初，红星造船厂与 Novatek 签署了初步协议，将为 Novatek 的北极 LNG 出口项目 Arctic LNG2 建造 14 艘破冰型 LNG 船，预计每艘造价约为 3.16 亿至 3.18 亿美元。近期，Novatek 又表示，将提高订造的破冰型 LNG 船数量，最多可能增加至 17 艘。这意味着，这笔订单总价值最多将达约 54 亿美元（约合人民币 370 亿元）。

根据俄罗斯媒体最新报道称，未来红星造船厂的手持订单将扩大至 120 艘至 130 艘。这也意味着这家俄罗斯最大船厂已经快速崛起，将成为全球造船业绝对不可忽视的重要力量。

来源：国际船舶网

【赫伯罗特联系中日韩船厂计划订造 6 艘超大型箱船】

造船业消息人士表示，德国班轮运营商赫伯罗特联系了中国、韩国、日本的造船厂，打算订造六艘 23,000-teu 集装箱船。

一名造船人士说：“赫伯罗特的新造船项目仍处于初期阶段。”



竞争优势

“赫伯罗特公司尚未决定是否在这批船上安装废气洗涤器或是使用双燃料。但造船厂向该公司的报价将包括洗涤器和双燃料动力系统。”

记者就该订单联系赫伯罗特，该公司发言人表示，公司定期审查其船队的运力。

他说：“我们当然也会经常与潜在的融资商和造船厂保持联系。”

“同时，我们也仔细地审查中期运力调整是否具有经济效益。但是，我们不打算马上订造船，因此，此时推测可能的船舶类型或动力技术没有意义。”

一名造船人士说，赫伯罗特没有具体指明新造船的交付日期。

这名消息人士认为，这批集装箱船应该是在签订合同后 24 个月内交付。

一名亚洲集装箱船专业人士表示：“目前，市场上运营近 100 艘超大型集装箱船，约有 40 艘新造船将于明年年底交付。”

“我们发现，中远海运部署了一些超大型船在波斯湾，但该航线只需要 12,000teu 及 15,000teu 的船。”

“没有选择”

这名集装箱船专业人士表示，由于赫伯罗特目前没有超大型集装箱船，如果公司不采取行动，就可能处于弱势，无法在亚洲和欧洲航线上与对手竞争。

他说：“从长远来看，赫伯罗特可能会被赶出市场。寻求 23,000-teu 船也是赫伯罗特没有办法的办法。”

“目前，一艘配备废气洗涤器的超大型集装箱船的造价相对较低，约为 1.5 亿美元，新造船的融资价格低且容易获得融资。订造新船是有道理的。”

来源：tradewinds



6. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	n/a	n/a	n/a	n/a
Hong Kong	427.00	432.00	617.00	n/a
Tokyo	n/a	n/a	n/a	n/a
Hamburg	395.00	n/a	601.00	n/a
Fujairah	380.00	430.00	695.00	n/a
Rotterdam	394.00	429.00	584.00	n/a
Houston	415.00	n/a	635.00	n/a
Panama	425.00	n/a	615.00	n/a
Santos	445.00	476.50	n/a	761.00

截止日期: 2019-06-28

◆ 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 25 周	第 24 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 25 周	第 24 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: 2019-06-25



(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	50,000	STX Offshore, S. Korea	2021	Golden Energy - Greek	3,700	LOI stage, scrubber fitted, Tier III
2	Container	2,500 teu	Hyundai Mipo, S. Korea	2020	Japanese	3,500	T/C to KMTC
2	Container	1,800 teu	Hyundai Mipo, S. Korea	2020	XT Shipping - Israeli	Undisclosed	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
EURO FORTUNE	BC	177,477		2005	Japan	1,450	Greek	
MINERAL NOBLE	BC	170,649		2004	S. Korea	1,350	Undisclosed	incl 3 yrs tcb USD 13,000/day
TAI PROGRESS	BC	77,834		2004	Taiwan, PRC	750	Chinese	BWTS fitted
ES SAKURA	BC	76,596		2007	Japan	1,150	Undisclosed	
CRYSTAL WIND	BC	76,523		2009	Japan	1,310	Greek	
BANZAI	BC	74,222		2002	Japan	700	Chinese	
SUSE	BC	56,925		2011	China	1,080	Greek	
MISATO K	BC	56,048		2013	Japan	undisclosed	Greek	BBHP
PISTIS	BC	52,388		2004	Japan	765	Chinese	
ALKYON	BC	36,056		2015	China	1,275	Turkish	at auction
GEA	BC	33,562		2005	Japan	685	Denmark	
KING CANOLA	BC	28,207		2013	Japan	740	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
KOTA TEGAP	CV	10,728	728	2002	S. Korea	325	S. Korean	

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
PHOENIX VANGUARD	TAK	306,506		2007	S. Korea	3,870	Greek	
HUNTER ATLA	TAK	300,000		2019	S. Korea	9,800	Undisclosed	



PYTHEAS	TAK	114,809	2004	S. Korea	1,485	Greek	
KRISJANIS VALDEMARS	TAK	37,266	2007	S. Korea	1,125	Undisclosed	
CHAO SHENG 8	TAK	19,909	2012	China	1,380	Chinese	
ARMONIA	TAK	13,618	2011	China	undisclosed	Flopec – Ecuadorian	
SICHEM PARIS	TAK	13,079	2008	S. Korea	800	Undisclosed	2 yrs TC back
SAPPHIRE T	TAK	11,299	2008	Turkey	700	Danish	

◆ 上周拆船市场回顾

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
ZHONGTE	BC	246,732	36,321	1989	Japan	426.00	As is Singapore, incl. 600t ROB

◆ ALCO 防损通函

【仲裁与仲裁员】

与诉讼相比，仲裁在非正式性和费用方面具有诸多优势。然而这种优势也会因下列情况随即消失，如果：

- A) 当事人对仲裁员的任命没有控制权；和/或
- B) 当事人同意通过仲裁机构的规则达成协议而取代上诉权。

近期在某客户的一个案子中，客户不幸在伦敦海事仲裁员协会小额索赔程序（LMAA SMALL CLAIMS PROCEDURE）中败诉，尽管技术问题上显然对他们有利。仲裁员做出不附具任何理由的裁决，而且在裁决发出后给出非正式裁决理由，并发出免责声明称此类非正式裁决理由不得用于接下来任何与裁决有关的程序。在免责声明中，由 LMAA 主席任命的 LMAA 仲裁员甚至写道，提供非正式裁决理由是基于一种观点，就是他们将不会在任何诉讼中使用。尽管《1996 年仲裁法》第 52(4) 条明确规定：

【船东的救济 - 租约权力与实际情况下的差异】

租船运输与其他业务一样，也存在合作对象不履行付款义务的风险。部分船东（包括大船东和二船东）认为，需要在租约中并入赋予船东各种权力和救济措施的条款来稳固船东地位，如货物留置权，以防承租人不支付租金。然而，值得注意的是，租约中所载的船东权力与实际中船东如何及在何处实施这些权力



总是存在差异的。此外，不幸的船东甚至可能因承租人的债务，面临与他们并无合约关系的第三方的索赔。本文的目的是指出这些问题，提醒船东采取相应的措施来保护自身利益。

典型的定期租船合同明确规定承租人有义务按商定的费率支付租金。根据纽约土产格式 NYPE 1946 第 5 条，如承租人未能按时支付租金，或对本租船合同有任何的违反，“出租人有权将船舶从承租人营运中撤回，而不损害其（出租人）可能拥有的向承租人索赔的任何权利。” NYPE 1993 第 11(A) (2) 条就是相似的但有所扩大的条款。第 11(B) (3) 条进一步要求船东在获准撤回船舶前发出“宽限期通知”。该通知通常被称为“反技巧性通知”。第 11 (B) 条：“由于承租人或其银行一方的疏忽，过失或错误而未能准时支付租金时，出租人应向承租人发出书面通知，要求其在 [] 净银行工作日（为协议的支付地点所承认）补交未付的租金，当承租人根据出租人通知在 [] 天内予以补交时，应视为其准时支付租金。如承租人在收到出租人通知的 [] 天内未能支付租金，出租人享有本条(A)款所规定的撤船权。”即使使用 NYPE 1946 格式，在附加条款中通常也要并入类似的条款。

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
2019-06-28	687.470	781.700	6.382	87.966	871.130	60.266	917.320	481.560	524.900
2019-06-27	687.780	782.040	6.383	88.069	873.010	60.308	916.200	480.500	524.040
2019-06-26	687.010	781.090	6.412	87.983	872.230	60.295	914.360	478.460	521.650
2019-06-25	685.800	781.610	6.388	87.827	873.630	60.349	910.980	477.900	520.370
2019-06-24	685.030	779.350	6.380	87.683	873.070	60.520	919.870	475.380	518.690

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	2.35488	1 周	2.37188	2 周	--	1 个月	2.40238
2 个月	2.34088	3 个月	2.31888	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.21338	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.18463		

2019-06-27

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