



全一海运市场周报

2020.06 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2020.06.15 - 06.19\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【集运市场行情平稳 航线运价各有涨跌】

虽然新冠疫情仍然在世界范围内继续传播，但越来越多欧美国家逐步解除封锁，重启经济，这将成为今后一段时期的新常态。本周中国出口集装箱运输市场总体平稳，不同航线因基本面差异涨跌互现，综合指数小幅下跌。6月19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988.82点，较上期下跌2.6%。

欧洲航线：疫情在欧洲趋于稳定，欧洲国家逐步放松管制措施，开始恢复正常生产经营活动。据欧洲经济研究中心(ZEW)发布的数据显示，欧元区6月ZEW经济景气指数为58.6，较前值继续上升，显示欧洲经济开始逐步回暖。本周运输需求基本稳定，供求关系平衡，上海港船舶平均装载率保持在95%左右的水平，市场运价基本维持了前期涨价后的水平。6月19日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为886美元/TEU，较上期上涨1.3%。地中海航线，市场走势基本与欧洲航线同步，随着各国重启经济，运输需求回暖，供需基本面稳固，本周运价在前期上涨的基础上小幅回落。6月19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949美元/TEU，较上期下跌0.5%。

北美航线：美国疫情蔓延速度未明显放缓，新冠确诊病例和死亡病例在各国中继续排名第一，但当地已开始放松管控措施，企业经营生产活动逐步恢复，短期内带动了航线运输需求上升，供求关系良好，上海港船舶平均装载率继续保持在95%以上，美西航线运价回落，美东航线运价上涨。6月19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2669美元/FEU、3288美元/FEU，较上期分别下跌3.1%、上涨1.0%。

波斯湾航线：由于疫情影响，目的地国家虽然斋月已经结束，但运输需求仍较为低迷，部分航商通过停航等措施控制运力规模，但供求关系未能改善，上海港船舶平均装载率仅有80%左右的水平，市场运价走低。6月19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430美元/TEU，较上期下跌8.5%。



澳新航线：整体经济继续稳步回归正常状态，疫情控制情况良好，运输需求总体向好，上海港船舶平均装载率保持在 90%以上，市场运价继续上涨。6 月 19 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1017 美元/TEU，较上期上涨 0.9%。

南美航线：巴西等国确诊人数高速增长，显示疫情控制不力，对运输需求产生拖累，部分航商通过控制运力投放控制总体运力规模，但未能有效改善供需基本面。上海港船舶平均舱位利用率降至 90%左右，本周即期市场订舱价格大幅下跌。6 月 19 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 794 美元/TEU，较上期大幅下跌 15.2%。

日本航线：本周运输基本平稳，市场运价稳定。6 月 19 日，中国出口至日本航线运价指数为 740.95 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【下游观望情绪较重 煤炭运价承压下跌】

本周，下游用煤企业观望情绪加重，虽然部分船东对后市乐观，一度报价坚挺，但在运输需求表现持续疲软、过剩运力不断增多的影响下，沿海散货运输市场于周中明显转弱，运价承压下跌。6 月 19 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 1025.20 点。

煤炭市场：上半周，天气以及煤价筑起船东乐观情绪。梅雨季节下，强降雨天气并未给水电带来正能量，反而使得水电站开启泄洪模式，水力发电量较同期明显下滑。加上闷热气候支撑，空调制冷需求较大，火力发电迎来增长空间。据统计，19 日，沿海六大电厂日耗煤量 67 万吨，较 6 月初上涨了近 10 万吨。此外，受煤管票限制以及安全监察影响，产地供应偏紧，坑口煤价上涨，鉴于“买涨”心理，部分船东看好后期煤炭市场走势，报价坚挺。然而，在下游用煤企业观望情绪的消耗下，船东信心持续走弱，市场在周中开始加速下跌。“两会”结束，大秦线检修完成，6 月以来，煤炭供应逐渐趋于正常，社会煤炭库存持续回升。北方发运港库存较 6 月初普遍上涨 10%，沿海六大电厂库存升至 1562.7 万吨，较月初涨幅同样达到 9.5%。库存明显回升，电厂对当前上涨的煤价接受度普遍较低，即便夏季用煤高峰临近，依然缺乏补库热情，采购多以刚需为主。受此影响，本周沿海煤炭运输市场于下半周迎来下跌行情，货盘减少，成交冷清，富余运力增多，运价加速下行。

6 月 19 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 991.21 点。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 21.3 元/



吨，较上周五下跌 2.4 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 23.0 元/吨，较上周五下跌 2.8 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 29.4 元/吨，较上周五下跌 2.1 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 30.3 元/吨，较上周五下跌 1.5 元/吨。

金属矿石市场：目前，全国范围内正在经历一场强降雨过程，多地区工地短暂停工，钢铁需求下滑。不过钢厂高炉开工率普遍维持高位，铁矿石港口库存低位、澳巴发运量降低，供需矛盾增大。铁矿石需求持续超预期，运价走势相对坚挺。6 月 19 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 999.05 点，较上周下跌 0.5%。

粮食市场：目前，终端养殖业尚有一定的利润，饲料消费量持续增加，但需求增长仍较为缓慢，饲料企业多保持相对安全生产库存，按需补库。此外，对于贸易商的挺价行为，部分用粮企业并不买账，开始短暂观望。总体来看，粮食运输需求仍不温不火。6 月 19 日，沿海粮食货种运价指数报收 755.19 点，较上周下跌 4.3%。

成品油市场：目前国际油价仍处于相对低位，炼厂生产积极性不减，加上国家减税促消费政策一一落实，成品油贸易量继续增加，运输市场仍有大量货盘放出。此外，近期下游码头压港情况加重，限制了部分船舶周转，运力供不应求矛盾进一步加剧。综合上述情况，沿海成品油运价继续上涨。6 月 19 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 1325.16 点，较上周上涨 6.5%；其中市场运价成分指数报收 1363.86 点，较上周上涨 5.4%。

(3) 远东干散货运输市场

【海岬型船运价跳涨 综合指数涨幅巨大】

本周国际干散货运输市场行情火热，海岬型船市场在远程矿航线走强的带动下大幅上扬，巴拿马型船南美市场运需旺盛，超灵便型船市场延续涨势，远东干散货指数(FDI)综合指数大幅上涨。6 月 18 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 967.39 点，运价指数为 863.43 点，租金指数为 1123.32 点，较上周四分别上涨 34.4%、27.7%和 43.1%。

海岬型船市场：海岬型船两洋市场行情火爆，运价大幅飙升。远程矿航线，淡水河谷宣布恢复伊塔比拉综合矿区的运营，巴西铁矿石货盘明显增多，加上本周国际铁矿石价格高位徘徊，巴西矿商加快发货节奏，市场活跃度回升。与此同时，由于前期空放南美运力不多，市场运力供给出现阶段性紧缺。周中市场



报出几笔 19 美元/吨左右的高价成交，提振船东信心，外加国际燃油价格及 FFA 远期合约价格持续上涨等诸多利好因素叠加，巴西远程矿航线运价大幅上扬。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 20.421 美元/吨，较上周四大涨 51.6%。太平洋市场，本周澳大利亚矿商持续发货，铁矿石货盘有所增多，加上远程矿航线行情火热，船东空放南美意愿增强，太平洋市场可用运力相对紧张；同时，远程矿航线运价大幅上涨，且 FFA 远期合约价格快速上升，船东信心大增，挺价意愿增强，太平洋市场运价水平已回升至 8 美元/吨以上，接近 5 月初运价水平的两倍以上，涨幅巨大。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 21692 美元，较上周四大涨 81.1%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 8.409 美元/吨，较上周四大涨 38.5%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船两洋市场运价走强，粮食航线运需旺盛。太平洋市场，由于国内进口煤炭政策持续收紧，进口煤炭货盘表现一般，但因南美粮食运价持续上攻，太平洋市场维持上涨态势。此外，北太平洋市场货盘有所增多，且南非煤炭及印东铁矿石货盘分流部分运力，市场可用运力相对偏紧，租金、运价稳中有涨。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 8794 美元，较上周四上涨 16.6%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 7767 美元，较上周四上涨 24.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.138 美元/吨，较上周四上涨 15.5%。粮食航线，本周南美粮食市场整体氛围活跃，粮食货盘运需旺盛，且有压港现象，加之 FFA 远期合约价格及国际燃油价格上涨，船东信心增强，粮食航线运价延续上周涨势。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 26.919 美元/吨，较上周四上涨 11.1%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场延续涨势。本周煤炭货盘表现一般，铝矾土、镍矿货盘较为活跃，市场整体氛围较好，由于南非的煤炭、锰矿、铁矿石及印度铁矿、钢材货盘运需持续释放，吸引不少东南亚市场运力，导致运力供给偏紧，租金、运价上涨。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 7413 美元，较上周四上涨 16.0%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 8962 美元，较上周四上涨 13.2%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 4963 美元，较上周四上涨 19.6%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.107 美元/吨，较上周四上涨 11.0%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.978 美元/吨，较上周四上涨 9.4%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价再度走低 成品油运价不断下探】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 6 月 12 日当周美国除却战略储备的商业原油库存增幅不及预期，汽油和精炼油库存均出现不同幅度的下滑。由于海上设施受热带风暴 Cristobal 的影响而停产，使美国原油产量再次回落。产油国均致力于推进减产，OPEC+正努力使油价逐渐回归正常水平，周四 OPEC+举



行部长级监督委员会会议，讨论持续创纪录的减产，并评估各国是否履行减产协议。随着全球经济重启，世界各国的新增确诊人数也在持续回升，美国部分州新冠病例出现回升，北京将突发公共卫生应急响应级别调至二级，新冠疫情面临二次爆发风险，对原油需求构成压力。本周原油价格波动上行，布伦特原油期货价格周四报 41.56 美元/桶，较上期上涨 12.26%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价再度走低，苏伊士型油轮运价稳中有降，阿芙拉型油轮运价每况愈下。中国进口 VLCC 运输市场运价弱勢震荡。6 月 18 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1089.06 点，较上期下跌 3.40%。

超大型油轮（VLCC）：市场 6 月货盘清淡，7 月货盘的预期也普遍不高，叠加油价上涨及美国制裁传言消退的影响，本周 VLCC 市场运价再度走低，呈弱勢震荡态势，日均 TCE（等价期租租金）在 4-4.5 万美元小幅波动。成交记录显示，中东至台湾航线 7 月 1-3 日装期货盘成交运价为 WS57。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS57.42，较上周四下跌 3.8%，CT1 的 5 日平均为 WS59.35，较上周上涨 2.2%，TCE 平均 4.2 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS57.54，下跌 2.9%，平均为 WS58.95，TCE 平均 4.5 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平稳中有降。西非至欧洲市场运价小幅下跌至 WS48，TCE 约 1.4 万美元/天。黑海到地中海航线运价稳定在 WS50，TCE 约 0.4 万美元/天。亚洲进口主要来自非洲和欧洲，一艘 13 万吨级船，尼日利亚至印度，7 月 6 至 7 日货盘，成交运价约为 WS52.5。一艘 13 万吨级船，土耳其至新加坡，7 月 1 至 3 日货盘，成交包干运费为 220 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线继续下跌，地中海及欧美航线稳中有降，综合水平每况愈下。7 万吨级船加勒比海至美湾运价小幅下跌至 WS69（TCE 约 0.6 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS60（TCE 约 0.2 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，阿尔及利亚至地中海，6 月 25 日货盘，成交运价约为 WS60。北海短程运价保持在 WS71（TCE 约 0.1 万美元/天）。波罗的海短程运价小幅下跌至 WS41（TCE 跌破保本线）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS63（TCE 约 0.6 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS64（TCE 为 0.8 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线涨跌互现，欧美航线依旧下跌，综合水平不断下探。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅反弹至 WS95（TCE 约 0.7 美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS76（TCE 约 0.9 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS84（TCE 约 1.6 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS67 水平（TCE 约 0.3 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS85（TCE 约 0.7 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

【国际船市成交增多 内河散货船价普涨】

6月17日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为986.38点，环比上涨1.87%。其中，国际油轮船价综合指数和国际散货船价综合指数分别下跌0.60%、0.54%；沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数上涨1.85%、3.21%。

全球铁矿砂在一片“涨升”中，澳大利亚和巴西矿商抓紧出货，货盘充足，下游贸易商“买涨不买跌”、租船运矿兴致高涨，海岬型散货船运力略显紧张，租金高达1.45万美元/天，引领其他散货船型运价纷纷上扬，波罗的海干散货运价指数BDI周二收于1054点，环比上涨40.62%，这是BDI指数时隔7个月重回1000点之上，二手散货船价格震荡止跌。本期，5年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—945万美元、环比下跌3.25%；57000DWT—1440万美元、环比下跌1.17%；75000DWT—1666万美元、环比上涨3.12%；170000DWT—2313万美元、环比下跌1.35%。因近期燃油价格上调、船舶运输成本提高，运价上涨，船东信心大增并看好后市，巴拿马型散货船1年期期租租金本周上涨13.04%（其它船型上涨幅度为0.65-9.26%），预计二手散货船价格短期或止跌回稳。本期，由于运价持续上涨，国际二手散货船买卖成交开始活跃，共计成交18艘（环比增加10艘），总运力90.68万DWT，成交金额12555万美元，平均船龄14.06年。

因市场担心新冠肺炎感染病例的增加将导致原油需求增长放缓，在美联储公布黯淡的经济预期后，不安情绪在市场中回荡，油价一度跌破40美元/桶；随后，阿联酋表示OPEC+协议将使油价回归正常水平，产油国均致力于推进减产，暂时抵消了市场对于疫情抑制需求的担忧，油价应声反弹，布伦特原油期货收于40.96美元/桶（周二），环比微跌0.52%。国际原油和成品油运价波动盘整，二手油轮船价跌多涨少。本期，5年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2501万美元、环比上涨0.52%；74000DWT—2393万美元、环比下跌0.22%；105000DWT—3625万美元、环比下跌1.14%；158000DWT—4755万美元、环比下跌0.37%；300000DWT—7631万美元、环比下跌1.62%。本期，国际成品油轮1年期期租租金下跌14.07%，原油轮租金下跌5.26%-6.94%，二手油轮船价短期稳中看跌。本期，国际二手油轮市场成交的油轮均为船龄在10年以上的老旧油轮，共计成交12艘（环比增加3艘），总运力162.28万DWT，成交金额19195万美元，平均船龄15.33年。

国内沿海煤炭和粮食货盘疲弱，但砂石和二程矿运输需求尚好，散货运价在阶段性高位缓步回调，二手沿海散货船价格惯性上涨，但涨幅开始衰减。本期，5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—195万人民币、环比上涨1.52%；5000DWT—971万人民币、环比上涨2.43%。国内沿海运价相对平稳，船



东看好后市，挺价心态较强，预计沿海散货船价格短期稳中有涨。本期，沿海散货船成交稀少，买家以观望为主。

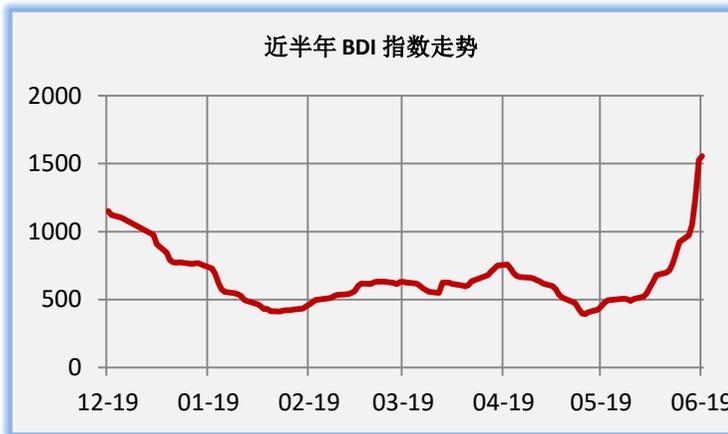
内河散货运输市场基本平稳，二手内河散货船价格全体反弹。本期，5年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--53万人民币，环比上涨1.84%；1000DWT--121万人民币，环比上涨4.93%；2000DWT--233万人民币，环比上涨1.87%；3000DWT--360万人民币，环比上涨4.02%。本期，内河散货船市场成交缩量，共计成交70艘（环比减少15艘），总运力18.34万DWT，成交金额19307万元人民币，平均船龄9.63年。

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15日		6月16日		6月17日		6月18日		6月19日	
BDI	973	+50	1,054	+81	1,246	+192	1,527	+281	1,555	+28
BCI	1,648	+125	1,854	+206	2,455	+601	3,672	+1217	3,819	+147
BPI	884	+32	949	+65	1,019	+70	1,117	+98	1,178	+61
BSI	612	+15	624	+12	634	+10	648	+14	657	+9
BHSI	329	+8	336	+7	344	+8	354	+10	363	+9





(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	14,500	12,000	2500	20.8%
	一年	14,000	12,250	1750	14.3%
	三年	13,750	13,500	250	1.9%
Pmax (76K)	半年	9,000	8,000	1000	12.5%
	一年	9,500	8,750	750	8.6%
	三年	10,250	10,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	9,750	8,750	1000	11.4%
	一年	9,750	9,000	750	8.3%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	7,250	7,250	0	0.0%
	一年	7,500	7,500	0	0.0%
	三年	8,750	8,750	0	0.0%

截止日期: 2020-06-16

3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Xenia' 2006 87144 dely aps NC South America 01 Jul trip redel Skaw-Barcelona \$12,500 - Bunge

'Alexandria' 2012 82852 dely aps NC South America 05/15 Jul trip redel Skaw-Barcelona \$9,000 - Cargill

'Ultra Cougar' 2015 81922 dely Yeosu trip 20/22 Jun trip via E Australia redel India \$9,000 - Norden



'Sakizaya Queen' 2018 81858 dely Port Said 24/27 Jun trip via Black Sea & Saudi Arabian Gulf redel Port Said \$8,000 - Langlois

'Jawor' 2010 79694 dely El Dekheila 25/29 Jun trip via Black Sea redel Mediterranean \$7,500 - Glencore

'YM Rightness' 2004 77684 dely Hong Kong prompt trip via EC South America redel Singapore-Japan \$8,800 - Ausca Shipping

'Loreto' 2004 76737 dely Tuzla 22/26 Jun trip via Black Sea redel south east Asia intention grains \$14,500 Langlois

'Guo Yuan 12' 2012 75971 dely Zhuhai 22/27 Jun trip via Indonesia redel south China \$9,000 - cnr

'Miyama' 2005 75777 dely Singapore 26 Jun trip via EC South America redel south east Asia \$10,500 opt Singapore-Japan \$10,750 - cnr

'MG Sakura' 2006 75397 dely Shibushi prompt trip via NoPac opt US Gulf opt EC South America redel Singapore-Japan \$9,000 - Ausca Shipping

'Canea' 2007 75356 dely Singapore 19/20 Jun trip via EC South America redel Singapore-Japan \$11,500 - cnr

'African Turaco' 2016 60075 dely South Africa 22 Jun trip redel Pakistan \$11,750 + \$175,000 bb - cnr

'Stamford Pioneer' 2012 32211 dely Paradip prompt trip redel China \$12,000 - cnr

(2) 期租租船摘录

'Ajax' 2006 77328 dely Busan 24/25 Jun 5/8 months redel worldwide \$10,500 - Oldendorff



'Unity' 2001 74133 dely South Korea end June min 5/abt 8 months redel worldwide \$8,500 - Ausca Shipping

'Darya Jaya' 2017 63584 dely Lanshan 15/25 Jun 8/12 months redel worldwide \$9,600 - Olam

'Port Orient' 2017 61485 dely Mobile 25/26 Jun 9/11 months redel Atlantic \$11,150 - Conti Lines

4. [航运市场动态](#)

【疫情让航运市场浮现“洗牌良机”】

今年，新冠肺炎疫情来势汹汹，并在全球蔓延。过去的几个月里，疫情带来的冲击频频显现，世界贸易和商品价格波动剧烈，不确定因素逐渐增多，这些都使航运市场前景趋于复杂化。但专家认为，危中寻机、迎难而上，着力补短板、构建“新链条”是企业发展“正道”。

班轮公司闲置大量运力

船舶闲置、航次取消、运价下跌，有望在 2020 年迎来复苏的世界航运业遭受到疫情的巨大冲击。全球航运业面临着有史以来最严重的影响，危机开始浮出水面。

受疫情的影响，近期越来越多的集装箱班轮公司排出停航计划，被迫停航的集装箱船队数量已达历史之最。3 月初，闲置的集装箱船队运量规模达 246 万 TEU；4 月份，全球主要集装箱航线的运力下降 9%；5 月份，全球主要航线有 302 个航次被取消，占总运力的 11%。今年前 6 个月，各班轮公司共宣布取消 1675 个航次，占总运力的 11%。其中，2M 取消 13%，海洋联盟取消 17%，THE 联盟取消 17%，联盟外的公司取消 8%。

目前，油轮行业“难以置信的高收益”时代正在结束。全球超大型油轮（VLCC）的日租金已经从 3 月份最高峰的 25 万美元下降到目前的 5 万美元。挪威投资银行机构 Cleaves Securities 预测二季度接下来的一段时间内 VLCC 的收益将仅维持在 3 万美元/天左右，并建议抛售油轮公司股票。



航运咨询机构 Sea Intelligence 警告称，如果运价暴跌不能阻止，在最坏的情况下，2020 年因需求下降而引发的空白航班可能会导致全球集装箱航运业集体损失达到“惊人”的 234 亿美元。

业内人士分析指出，随着事态发展，适应需求下降的努力对经济的影响尚未显现。因此，运价的发展在未来几周将变得非常重要，因为这将决定我们看到更大幅度的运力削减程度。

全球供应链受到冲击

由于多国实施临时封锁措施抗击疫情，使全球供应链出现“紊乱”，多边贸易体系“负重”前行，经济全球化遭遇“逆流”，进而使供需矛盾更加突出。

牛津经济研究所的报告显示，目前新冠肺炎疫情大流行的中心转移到了欧美，这使超过 50% 的全球经济处于封锁状态。

世界港口协会发布的“港口经济晴雨表”最新周报显示，全球集装箱船停靠数量下降 5%—25% 的港口约占 45%，而前一周该比例为 34%。有 8% 的港口面临骤降，幅度超过 25%。其他货船停靠量减少 25% 以上的港口已增至 16%，只有不到一半的港口表示其他货船的停靠数量相当稳定。

“由于贸易需求下降，航运公司或面临数十亿美元潜在损失。”业内人士表示，由于疫情导致全球能源需求大幅下降，原油、液化天然气、铁矿和煤炭等货物的需求疲软也对干散货船和油轮运输市场造成了猛烈地冲击，船舶现货运价和租金面临着巨大的下行压力。

据英国《金融时报》报道，有从亚洲出发的集装箱船抵达目的地后，却发现需求不复存在欧洲港口集装箱库存暴增，面临成品积压的困境。业界认为“由于运输需求的减少，亚洲和欧洲之间的运力被削减了大约 25%。”

“生产秩序在疫情暴发期受到很大程度的破坏，跨境物流被迫中断，引发全球性流动受阻，造成国际贸易低迷。”有关人士表示，全球供应链紊乱，受生产停滞和物流受阻的影响，对航运业是“雪上加霜”。

补齐短板方可抢占先机



新冠肺炎疫情的暴发是对航运业的一场“大考”。但危中有机，我国航运企业应抓住新的机遇，实现逆势增长。

“这是一个抢占市场份额的良机！”一位船企老板表示，正常时期，市场不会给他们提供这种机会。在行业寒冬和疫情双重打击下，航运市场量价齐跌，开始了“大洗牌”，一些企业在破产出清的同时，也让出了它们的市场份额。此时，对于一些实力雄厚、矢志发展的企业而言，这就是一个逆势扩张的“良机”。

专家认为，目前也是一个实现航运业“数字化”的好时机。突发事件频发，服务的及时性和灵敏度将成为客户选择的重要考量因素。服务的背后是科技，数字化将在航运中扮演比以前更关键的角色。这就要求航运企业打破信息孤岛，利用电子商务、大数据物流等技术，将销售与运营规划紧密连接，将海侧与陆侧各环节实时链接，根据客户需求和货物流向，能够随时重新规划线路，及时调整航线运力，迅速灵敏地响应客户需求。同时，可加大市场信息公开，加大市场需求发展趋势研判，严格控制新造船，引导市场新增运力合理投放。

“应抓住航运业供应链变革的机遇期，弥补薄弱环节。”有关专家分析认为，中国作为全球第一制造大国、世界供应链枢纽，拥有数量最为庞大的全球供应链环节，在全球产业链和供应链占据中心位置。目前，全球供应链开始重构，全球贸易的集装箱化以及制造业向亚洲转移。在这次疫情的冲击中，中国成功控制重大危机，保障了产业链和供应链的正常运行。而稳定性和安全性，是中国在保持吸引力，黏住全球产业链的重要因素。此时，要持续深化改革，加大开放力度，高标准打造营商环境，形成新的“拉力”。同时，“补链”高端环节，形成多维立体的产业链和供应链体系，实现全球化的航运市场布局。

“现在情况下，有望开启老旧船舶拆解的第4个周期。”一些业内人士认为，目前的形势跟之前的3个拆船周期很相似，可以趁着这个机会推动船舶运力结构调整，加大老旧船舶拆解力度。

受疫情影响，部分国家疫情防控政策对船舶拆解工作带来一定影响，专家建议IMO等国际组织加大呼吁和协调，各国在政策上继续给予便利和支持。建议国内有关部门在船舶运力结构调整上继续给予政策支持。

来源：中国水运报



【多重利好 下半年好望角型船市场值得期待】

今年前五个月，受新冠疫情冲击，叠加巴西雨季延长等多重不利因素，干散货市场持续在低位徘徊，BCI 指数更是在负值区间徘徊近 2 个月的时间。

近期，随着中国全面复工复产，下游需求大幅启动，巴西出货也明显改善，好望角型船租金快速恢复，6 月 17 日 BDI 报收 1246 点，好望角型船 5TC 涨至 19036 美元/天，均创年度新高。

展望下半年，现有的利好因素仍将持续，加之全球经济复工复产、铁矿石运输季节性需求回升、中国铁矿石采购巴西矿将明显增多、非洲铝土矿产能继续释放等因素，将会继续有力提振好望角型船市场。主要因素如下：

一是主要经济体经济刺激政策将在下半年密集落地，特别是中国全面复工复产，利好干散货航运市场。目前，欧美主要经济体开始放松封锁措施，逐步复工，世界经济环境有望走出新冠疫情的影响，我国在控制疫情和复产复工方面走在全球前面。5 月基建投资单月增速回升至 10.9%，地产投资单月增长 8.2%，呈快速恢复态势。

二是全球主流矿供应稳中有升，下半年出货明显回升。近期，淡水河谷表示 2020 年产量目标保持不变，发运至中国的矿石较 2019 年将增加；必和必拓预计本财年铁矿石发运量将超过 2.8 亿吨，创历史最好水平；力拓集团西澳矿区预计全年发运量 3.24-3.34 亿吨，同比略有提高；FMG 集团预计全年发运量将达到 1.75-1.77 亿吨，高于上一财年的 1.67 亿吨。CLARKSON 最新报告预计，今年全球铁矿石海运贸易需求 14.54 亿吨，与上年基本持平，意味着下半年铁矿石运输需求将比上半年有明显的回升。

三是巴西等长线货源增加，将增加对好望角型船运力需求。按照周度发货量数据来看，前 5 个月淡水河谷平均每周发货仅 474 万吨，6 月以来的两周已经恢复至 668 万吨，高于 2019 年下半年平均 645 万吨的水平。近期中澳摩擦开始延伸到大宗商品贸易领域，未来如果摩擦升级，可能将会导致铁矿石贸易流向的变化，贸易格局的变化以及长航线需求的增加，对市场正面影响的动能不容小觑。

四是非洲铝土矿项目密集投产，远距离好望角型船运输需求明显增加。近年几内亚铝土矿供应快速增长，几个新建项目陆续投产，成为近年主要增量的来源。预计 2020 年几内亚铝土矿产量有望继续保持快速增长态势，新增铝土矿产能带动的海运需求约 1200 万吨，主要是出口到中国的均主要使用好望角型船，铝



土矿长航线需求增长，成为另一个影响好望角型的利好因素。

业界普遍预期，全球疫情最艰难时期已经过去，好望角型负指数的回况已经成为过去时，散货运输行业最糟糕的时期已经过去。下半年，虽然世界经济恢复还存在诸多不确定性因素，但在多重利好的影响下，好望角型船市场良性发展的前景值得期待。

来源：金山

【海员危机即将成为全球贸易危机】

海运圈聚焦 6 月 19 日讯 海员滞留危机对全球贸易的威胁越来越大，就像是不断地在长途跋涉中缓慢行径，而世界各国政府仍然没有看到海员换班的到来。

代表海员的工会——国际运输工人联合会（ITF）将 6 月 15 日定为最后期限，以解决海员遣返问题，让成千上万受 COVID-19 影响而导致旅行限制并滞留的海员回国，并将所有海员指定为可以不受旅行限制的“关键工人”。

这一最后期限可以预见地来了又去，对全球航运业和全球贸易的影响现在看来几乎是肯定的。在最极端的情况下，船舶将被迫闲置，油轮和散货现货日租金将上升，集装箱班轮计划将陷入混乱。

ITF 刚刚通过了一项新的战略，它明确表示“可能会对全球贸易造成很大的破坏”。3 月中旬至 6 月中旬，ITF 和附属工会没有反对延长因疫情而无法遣返的海员合同，而现在不再是这样了。

ITF 主席 Paddy Crumlin 称：“我们已经划定底线，今天我们向各国政府明确表示，从 6 月 16 日开始，海员将不再延长合同，开始执行他们停止工作、回家的权利。”

接下来会发生什么

海员合同持续数月，但在正常情况下不能超过一年。2 月至 6 月中旬合同到期的海员，因为受到旅行限制的阻挠，无法回家，纷纷签署续约合同，继续工作。



ITF 估计，约有 20 万名海员因新型冠状病毒而延期合同在工作，其中有些人已经在船上工作了一年多。

海员们现在被告知，若合同到期，或续签合同到期，且自身有下船意向，可不必再续签合同。ITF 会尽力帮助你下船。

“如果你不想签新合同，你有权不签，公司不能强迫你。”ITF 向海员们宣称。“如果合同是公司强加给你的，你必须立即报告。”

ITF 告知海员，若海员的雇佣合同到期时船舶正处于海上航行阶段则继续工作至该船挂靠下一个港口，但需考量安全性和紧急情况下的可用性。

ITF 及其附属机构将通过与港口国(挂靠港国家)有关当局的会谈，让这些海员在到港后下船。如果无法在船舶再次航行前让未签约的海员下船，ITF 表示，该海员可不用工作，而是“作为乘客留在船上”。

这一假设甚至允许船舶航行，因为出于安全考虑，商业船只应该有最少数量的现役船员。

FreightWaves 要求 ITF 海员部助理秘书 Fabrizio Barcellona 对这一新战略的实际运作进行说明。

Barcellona 承认“我们正处于全面危机模式”，他解释说，如果现役海员人数“低于船旗国最低人员配备证书规定的人数，将由船旗国或港口国管制部门[PSC，即港口国的主管部门，如美国的海岸警卫队]负责同意允许船舶航行”。

Barcellona，允许船舶在低于规定的现役海员的情况下航行，“可能会对安全产生影响，这可能会影响到租家[租船协议]和船舶的保险单”

如果船旗国和/或 PSC 当局允许船舶在 ITF 认为不安全的条件下航行，“这是不能忽视的，我们将强调我们认为危险的情况，”他断言。

最大的问题是，在目前提供的奖金待遇下，有多少原合同到期的海员想停止工作。在 FreightWaves 的询问下，Barcellona 透露：“我们已经收到了数千条信息，这些信息明确表示海员们想要离开船只。”



5月中旬，当FreightWaves向Barcelona询问ITF是否正在考虑集体谈判协议所涵盖的海员进行劳工罢工时，他表示反对，并称ITF仍在考虑各种方案。

6月16日开始的新政策并没有明确告诉工会成员停止签署续约合同，而是强调工会不支持续约，海员没有义务签署续约合同，如果海员不签署续约合同，ITF将尽力帮助他们回家。

在周二被问及未来是否还有可能发生海员罢工的问题时，Barcelona回应道：“我们无法预见形势的中期影响。海员的权利一直被漠视。”

极端情况

海员遣返的障碍是海员到达机场需要经过的国家的旅行限制，以及大多数海员来自的三大旅行受限国家中的两个国家：印度和菲律宾。在另一个最主要的海员来源地——中国，这个问题就没有那么严重了，中国海员的换班是在中国港口进行的。

接下来会发生什么？在最极端的情况下，随着合同和延期合同的到期，越来越多的海员将转变成为乘客，船上的在职海员数量将随着时间的推移而减少。即使允许一些船舶在最初航行时配备的现役海员人数少于规定人数，港口国和/或船旗国最终也不得不宣布船舶无法航行。

理论上，被迫闲置的船只数量会继续增加，直到世界贸易受到严重影响，以至于各国政府最终不得不取消对海员旅行的限制。

在这一突破之前，对于被闲置的油轮和散货船的船东来说是非常不利的，因为这些船舶不会有收入，但仍会产生成本。这对散装货物托运人和贸易商也是不利的，因为可用于现货航行的船只将减少，这意味着现货价格将上涨。

赢家将是中国籍船东，他们不会面临同样程度的海员遣返限制，以及那些船只没有闲置且有能力获得更高即期日租金的非中国籍船东。那些船舶没有闲置的上市公司投资者也会受益。

船舶被迫闲置将给集装箱行业带来成本尤其高昂的复杂问题，扰乱定期班轮服务。如果一艘已装船的集装箱船在港口被命令停止航行，并且其现役海员不能增加到要求的最低限度，其集装箱货物将不得不转移到另一艘船。



ITF 秘书长 SteveCotton 声明：“如果让海员从这些船只撤离会导致供应链出现混乱，假如从新加坡到旧金山的港口，全球主要港口都要采取这些行动，如果这导致船舶保险提供商将其保险范围和全球贸易陷入停顿，那么这是政客们的责任，而不是全世界海员的错。

来源：海运圈聚焦

【散货市场最艰难的时期或已过去】

一些干散货航运公司近日表示，该行业最糟糕的时期已经过去，运价和资产价值正从一个月前的 4 年低点迅速反弹。巴西和澳大利亚铁矿石需求的加速，以及良好的粮食发货量，是推动大型好望角型货轮日收益升至 2020 年最高水平的主要因素。

Star Bulk 总裁 Hamish Norton 表示：

需求在迅速地增长，尤其是铁矿石的需求。我们没有看到煤炭价格大幅回升，但南美的粮食走势良好，预计美国未来的粮食贸易也会不错。总的来看，铁矿石的现货价格走势发挥了最大作用。但除了中国以外，其他地区的需求还未见到明显恢复，比如运往日本的铁矿石发货量以及运往印度和欧洲的煤炭发货量。

Golden Ocean 公司 CEO Ulrik Andersen 表示，供给端的发展十分健康，新造船订单在 2021 年和 2022 年期间将减少。未来航运技术和监管的不确定性压低了新增订单量，供需基本面矛盾有所缓解。

Genco 公司 CEO John Wobsensmith 表示：

我们终于开始看到需求的增长，其驱动力来自中国。但市场并非风平浪静，巴西疫情的扩散已经影响到矿场。

波交所的数据显示，好望角型船舶的平均运价近期反弹明显，已经涨至每日 14786 美元。而 5 月中旬时该船型运价一度跌至 2000 美元以下。

6 月份，由于工业产出增长，铁矿石价格上涨了三倍。中国的工业产出占全球钢铁产量的一半以上，推动了铁矿石贸易。煤炭的使用需求继续从欧洲向亚洲转移，中国也有新的燃煤电厂正在建设中。越南煤炭进口 2019 年出现了大幅增长，预计 2020 年和 2021 年还会有更多增长。从使用量的角度来看，欧洲的



煤炭使用量在减少，但印度、越南、菲律宾、巴基斯坦等国仍在增长。

来源：劳氏日报

【后疫情时期，海运贸易如何恢复？】

根据克拉克森研究的统计,2020 年第一季度海运贸易量同比下滑 2.4%,4 月同比下滑 7.7%。港口挂靠数据呈现出同样疲弱的趋势。全球远洋货船港口挂靠量以总吨计在 3 月同比下滑 1.7%,4 月和 5 月分别同比下滑 0.8%和 7.9%。

政策刺激下半年

首先,随着疫情负面影响逐步减弱,即便是在最差的情况下 2020 年第四季度的贸易量也将高于第二季度(即便同比增速仍为负值)。最新预测表明 2020 年全球海运贸易量预计将同比下降 5.6%,跌幅小于近期月度水平。许多国家正在逐步从疫情的最坏影响中恢复,封锁政策逐步放松,经济活动也在缓慢恢复。各国政府(包括欧洲、美国和中国)已经出台了一系列经济政策,规模合计超 10 万亿美元;中国近期颁布的刺激政策包括累计达 3.6 万亿元的财政支持,平均存款准备金率下调,支持中小微企业的各类专项贷款等。值得注意的是中国此次推出的刺激政策更关注于民生和就业板块,因此与 09 年时针对基建和房地产板块的刺激政策相比,这次对海运贸易的直接带动作用相对较小。考虑到上述原因,即便是在最差的预测情境下(包括 Covid-19 疫情二次爆发),今年年末海运贸易在一定程度上实现初步反弹仍然可期。

后续情景预测

当然后续发展仍存在着一系列不确定性。对于未来海运贸易的增速走势,许多初步预测是呈“V 型”复苏,即随着疫情逐步得到控制,经济活动恢复叠加一系列政策刺激,全球海运贸易量将在 2021 年恢复到 2019 年 119 亿吨的水平,2023 年增至 125 亿吨;这与我们初步预测基本一致:如图中红色曲线所示 2021 年海运贸易增速达 5.2%,2022-2023 年平均增速达 3%。现在随着全球范围内疫情不断变化,已出现部分观点认为海运贸易增长或将长期放缓。拉美和非洲地区疫情不断加剧,企业停工和消费者活动停滞的连带负面影响,经济增长缓慢,供应端中断等都将可能使得 2021 年全球海运贸易量恢复增速进一步放缓。如图中蓝色虚线,此情境下 2021-23 年海运贸易量平均增速仅为 2.5%,并且 2023 年海运贸易总量才能恢复到高于 2019 年的水平。

来源：克拉克森研究



5. [世界主要港口燃油价格](#)

BUNKER PRICES					
PORT	IF380CST (USD/MTD)	VLSFO 0.5% (USD/MTD)	MGO 0.1% (USD/MTD)	Remark (Barging or Special condition etc)	Comment
Busan	292~294	333~335	385~390		Softer.
Tokyo Bay	262~264	325~330	520~525	Plus oil fence charge if any.	Steady.
Shanghai	290~292	343~346	410~415	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Softer.
Hong Kong	252~257	322~325	345~350	MGO Sul max 0.05%	Softer.
Kaohsiung	287.00	345.00	415.00	+ oil fence charge usd 59	Firmer.
Fujairah	250~252	335~340	420~425		Firmer.
Rotterdam	225~228	296~300	345~355		Mixed.
Malta	S. E.	330~335	365~375		Firmer.
Istanbul	262~265	330~335	370~380	Ex Wharf Price	Firmer.
Buenos Aires	N/A	350~355	540~545		Firmer.

截止日期: 2020-06-18

◆ [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	4,750	4,750	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,700	2,700	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,500	2,500	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,200	2,200	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	8,750	8,750	0	0.0%	



苏伊士型 Suezmax	160,000	5,700	5,700	0	0.0%
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,850	4,850	0	0.0%
MR	52,000	3,400	3,400	0	0.0%

截止日期: 2020-06-16

(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	Tanker	114,000	SWS, China	2021	Pantheon Tankers - Greek	4,500	Tier III, options declared
2+2	LNG storage	360,000 cbm	DSME, S. Korea	2022	Novatek - Russian	37,400	unpropelled storage units

◆ 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
TRUST AMITY	BC	209,325		2016	China			en bloc, against
TRUST INTEGRITY	BC	181,000		2011	S. Korea	21,280	Oldendorff - German	long term T/C back
TRUST AGILITY	BC	181,000		2011	S. Korea			to Tata Power
AQUAGLORY	BC	171,015		2003	Japan	950	Chinese	
LM VICTORIA	BC	93,318		2010	China	910	Undisclosed	
AQUAVITA AIR	BC	81,300		2020	Japan	2,850	Greek	
WESTERN MONACO	BC	81,112		2016	China	1,850	KCH - S. Korean	incl T/C
QI XIANG 21	BC	75,704		2011	China	1,350	Chinese	
SAMATAN	BC	74,823		2001	China	490	Chinese	
ATLANTIC EAGLE#	BC	74,086		2001	S. Korea	750	Undisclosed	
PANAMAX ENERGY	BC	74,083		1998	Japan	445	Chinese	DD due
HELENE SELMER	BC	55,741		2005	Japan	650	Greek	
ODIRIS	BC	53,466		2005	Japan	660	S-Bulkers - Greek	
ROSITA	BC	52,292		2004	Philippines	660	Indonesian	BWTS fitted
NY TRADER I	BC	38,271		2014	Japan			
NY TRADER II	BC	37,054		2014	Japan	2,500	Greek	en bloc*



DIANA	BC	33,702		2009	China				
FEYHA	BC	33,671		2010	China	1,125		Vietnamese	en bloc**
KOZNITZA	BC	32,631		2010	China				
SLAVYANKA	BC	32,252		2012	China	1,050		Undisclosed	en bloc***
IKARIA ISLAND	BC	32,211		1997	Japan	340		Lebanese	
KBS FUTURE	BC	30,548		2007	China	undisclosed		Vietnamese	
LUGANO	BC	20,001		2003	S. Korea	240		Lebanese	

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
AS LEONA	CV	12,790	1,043	2008	S. Korea	500	SITC International - Hong Kong	old sale

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
MARINA M	TAK	308,491		2000	S. Korea	3,200	Indonesian	old sale
TRIDENT TENACITY	TAK	299,498		2001	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
TRIDENT SYMPHONY	TAK	299,450		2001	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	*
TRIDENT AGILITY	TAK	298,330		2001	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
GULF MIRDIF	TAK	46,011		2010	S. Korea	1,900	Chinese	
VALLE DI CASTIGLIA	TAK	40,218		2001	S. Korea	750	Undisclosed	
ADFINES SUN	TAK	19,118		2011	China	1,000	Undisclosed	
ADFINES SKY	TAK	19,118		2011	China	1,000	Undisclosed	en bloc each
SICHEM SINGAPORE	TAK	13,141		2006	S. Korea	550	Undisclosed	

◆ 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
STELLAR KNIGHT	BC	301,389	38,450	1995	S. Korea	undisclosed	

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
KAWASAKI	CV	90,456	32,578	1997	Denmark	318.00	
LILY STAR	CV	14,148	5,652	1996	Poland	260.00	as is Nhava Sheva
MELANESIAN PRIDE	CV	13,669	5,607	1990	Japan	270.00	HKC green recycling



FORUM SAMOA4	CV	13,550	5,727	1991	Japan	270.00	HKC green recycling
--------------	----	--------	-------	------	-------	--------	---------------------

巴基斯坦							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备注
PORT KLANG	CV	15,300	6,461	2001	S. Korea	325.50	

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
PACIFIC RUBY	BC	265,647	33,878	1993	Japan	290.00	
ARCADIA HIGHWAY	PCC	15,507	12,784	1995	Japan	288.00	
EURO SPIRIT	PCC	15,483	12,739	1998	Japan	286.00	Dely Alang with 1100t ROB
GLOVIS PRIME	PCC	13,241	14,498	1995	S. Korea	312.00	as Singapore
GLOVIS PHOENIX	ROR	13,292	14,447	1995	S. Korea	310.00	as is Singapore, includes 615t fuel

◆ALCO 防损通函

【阿根廷巴拉那河历史最低水位致船舶搁浅】

由于巴拉那河出现历史低水位，导致船舶在该区域搁浅的风险增大。

协会通代 Pandi Liquidadores S.R.L 注意到在巴拉那河出现了异常数量的船舶搁浅事故，不仅在河流的主航道，还有沿河的一些码头，尤其是罗萨里奥（Rosario）以及圣尼古拉斯（San Nicolas）地区。

详细信息请索取附件。

来源： Andrew Liu & Co. Ltd



◆ 融资信息

(1) 国际货币汇率:

日期	美元	欧元	日元	港元	英镑	林吉特	卢布	澳元	加元
2020-06-19	709.130	794.670	6.629	91.496	880.830	60.335	985.190	486.240	521.690
2020-06-18	709.030	796.980	6.631	91.485	889.880	60.351	982.180	487.610	522.280
2020-06-17	708.730	798.360	6.601	91.447	891.200	60.311	981.630	488.290	523.350
2020-06-16	707.550	801.730	6.586	91.293	893.310	60.342	979.960	491.440	522.520
2020-06-15	709.020	797.440	6.607	91.484	886.530	60.157	980.650	484.300	520.210

备注: 人民币对林吉特、卢布、兰特、韩元汇率中间价采取间接标价法, 即 100 人民币折合多少林吉特、卢布、兰特、韩元。

备注: 人民币对其它 10 种货币汇率中间价仍采取直接标价法, 即 100 外币折合多少人民币。

(2) LIBOR 数据

Libor (美元)							
隔夜	0.07638	1 周	0.1125	2 周	--	1 个月	0.19
2 个月	0.27388	3 个月	0.30638	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.42475	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.57738		

2020-06-18