



# 全一海运市场周报

2020.10 - 第2期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. [中国海运市场评述\(2020.10.05 - 10.09\)](#)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【假期市场总体平稳 航线运价保持稳定】

疫情在世界范围内持续传播，全球新冠疫情累计确诊人数突破 3600 万人。在疫情防控的背景下，各国继续推动经济恢复。由于本周为国庆假期，中国出口集装箱运输市场总体平稳，各航线运价保持稳定，综合指数小幅下跌。10 月 9 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 1438.22 点，较上期下跌 0.4%。

**欧洲航线：**近期欧洲地区疫情大幅反弹，虽然各国持续推动经济复苏，但多项数据显示复苏步伐开始放缓。国庆长假期间，运输需求较为平淡，供求关系平衡，上海港船舶平均装载率徘徊在 95% 左右，市场运价下跌。10 月 9 日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1149 美元/TEU，较上期下跌 1.6%。地中海航线，市场行情基本与欧洲航线同步，货量表现平稳，供需基本面平衡，本周运价走低。10 月 9 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 1202 美元/TEU，较上期下跌 0.7%。

**北美航线：**美国新冠确诊病例和死亡病例将近 759 万例，在世界各国中继续排名第一。据美国劳工局公布的报告显示，9 月非农就业人数增加 66.1 万，较 8 月增加 137.1 万大幅下降，疫情持续的蔓延开始拖累美国经济复苏步伐。运输需求在长假期间总体稳定，供求关系稳固，上海港船舶平均装载率维持在 95% 左右，市场运价在高位徘徊。10 月 9 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 3848 美元/FEU、4622 美元/FEU，较上期分别下跌 0.4%、持平。

**波斯湾航线：**运输市场在长假期间总体平淡，部分航商控制总体运力规模，供求关系稳定。上海港船舶平均装载率在 90%~95% 之间，市场运价小幅下跌。10 月 9 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 1065 美元/TEU，较上期下跌 0.7%。





**澳新航线：**疫情导致目的地部分地区重新实施封锁，但运输需求仍然较为平稳，供求关系平衡。上海港船舶平均舱位利用率在长假期间继续稳定在 95%左右，市场运价小幅上涨。10 月 9 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1648 美元/TEU，较上期上涨 0.9%。

**南美航线：**疫情在当地传播情况依旧严重，对部分生活必需品和医疗商品等产生较大需求，运输需求保持高位，供需基本面稳固，上海港船舶平均舱位利用率保持在 95%左右。本周即期订舱价格略有下滑。10 月 9 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 3952 美元/TEU，较上期大幅下跌 0.2%。

**日本航线：**本周运输需求基本平稳，市场运价小幅走低。10 月 9 日，中国出口至日本航线运价指数为 726.44 点。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【节中货盘略有放出 沿海运价先扬后抑】

本次双节假期前，沿海散货市场节前补库基本完成，市场运力也安排完毕。到了节中，小部分货盘放出，因市场运力不足，运价上抬，沿海散货运输价格先扬后抑。10 月 9 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 1058.93 点，较 9 月 30 日上涨 1.7%。

**煤炭市场：**市场需求方，9 月下旬开始，气温下跌，部分沿海地区更是在双节期间正式入秋。电煤消费淡季来临，且当前水电仍维持高发水平，电厂日耗煤量整体偏低，下游电厂库存依旧维持中高位。不过，受北方港口煤炭库存偏低，以及大秦线检修影响，下游补库需求开始慢慢释放。煤炭价格方面：节前，煤炭主产区检查力度升级，再加上煤管票限制，整体煤炭供给偏紧，北方港口库存继续下跌；此外，进口限制政策延续；叠加大秦线检修安排在 10 月 7 日至 31 日，为期 25 天，下游客户担心货源不足，提前开始补库计划；加上供暖季临近，冬储煤采购近在眼前等多重因素，均对煤价形成支撑。运价走势方面：因双节放假时间较长，船东提前安排运力，加上外贸航线行情上涨，兼营船外流，市场可用运力减少。部分市场临时货盘节日期间找船困难，只能接受高价运输。随着假期结束，市场运力逐渐放出，运价回归。受高煤价影响，下游观望情绪依旧较浓，实际补库需求释放缓慢。市场运力受北方港口库存偏低影响，等货现象较为普遍，运输周期较长，沿海煤炭运输市场船货双弱，运价小幅波动。

10 月 9 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1058.65 点，较 9 月 30 日上涨 2.8%。10 月 9 日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 721.84 点，



较 9 月 30 日上涨 4.3%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 30.2 元/吨，较 9 月 30 日上涨 1.7 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 33.8 元/吨，较 9 月 30 日上涨 1.5 元/吨。

**金属矿石市场：**10 月，在利润偏低的情况下，钢厂减产力度或将加大，产量有继续下滑的可能性；加上旺季需求和赶工影响，10 月需求仍将偏好，整体供需基本面将继续改善。不过当前市场钢材库存总量仍旧偏大，在需求难以保持高速增长背景下，去库存难以回归高速，而是以主动去库为主，压制现货市场。节日期间，沿海矿石运输市场受煤炭运输价格带动小幅上涨，10 月 9 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1039.50 点，较 9 月 30 日上涨 0.4%。

**粮食市场：**随着临储玉米不断出库，深加工企业原料库存有所回升，且增库速度较快，但玉米市场价格在多空博弈仍然较强的情况下有跌有涨。饲料需求上，随着能繁母猪存栏量不断上升，生猪存栏逐渐恢复，玉米下游需求有明显支撑，预计后期生猪饲料需求将持续转好。运输方面，随着南北港口贸易利润改善，发运船只有所增多。不过，近期南方港口进口玉米和大麦数量明显增加，对市场运价形成一定压制。10 月 9 日，沿海粮食货种运价指数报 871.55 点，较 9 月 30 日上涨 1.8%。

**成品油市场：**双节期间，大众出行意向增加，对汽柴油需求形成支撑。加上疫情影响大众乘坐公共交通工具意愿，私家车出行相对增加，双节期间汽油消费量明显回升。不过，当前下游市场库存压力仍然较大，采购动力明显不足。继而向上传导至炼厂，近期炼厂产能也出现明显下降，成品油运输市场上游供应过剩，下游库存偏高，运价延续小幅下跌走势。10 月 9 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 1131.00 点，较 9 月 30 日下跌 0.4%。

### (3) 远东干散货运输市场

#### 【海岬型船高位震荡 综合指数延续涨势】

9 月底，国际干散货运输市场行情整体表现较好，海岬型船市场高位小幅波动，巴拿马型船太平洋市场小幅波动，超灵便型船市场相对平稳，远东干散货指数(FDI)综合指数小幅上涨，整体局面良好。9 月 30 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 1077.65 点，运价指数为 924.48 点，租金指数为 1307.41 点，较上期分别上涨 2.5%、2.0%和 2.9%。



**海岬型船市场：**海岬型船太平洋市场和远程矿航线运价先抑后扬，高位震荡。继 9 月下旬海岬型船市场运价低位快速拉升后，月底太平洋市场澳大利亚铁矿石货盘不多，且 FFA 远期合约价格下跌，海岬型船市场略有降温，运价稍有回调，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价从 8.6-8.8 美元/吨的水平降至 9 月 29 日的 8.3 美元/吨。9 月 30 日，市场铁矿石货盘再次放量，活跃度上升，尤其是远程矿航线，太平洋市场运价再次回升。当日中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 22421 美元，较上期上涨 3.7%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 8.658 美元/吨，与上期基本持平。远程矿航线，巴西矿商淡水河谷（vale）为完成年度目标，加大铁矿石货盘出货力度，且市场上可用运力偏紧，巴西图巴朗至青岛航线运价从 9 月 21 日的 16.37 美元/吨快速上升至 9 月 25 日的 20.45 美元/吨，涨幅 25%。9 月 30 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 20.599 美元/吨，较上期上涨 6.7%。

**巴拿马型船市场：**巴拿马型船太平洋市场小幅波动，粮食航线运价持续阴跌。太平洋市场澳大利亚和印尼至中国的煤炭货盘不多，有部分至日本和中国台湾的煤炭货盘，但总体货量有限，FFA 远期合约价格下滑，国庆节前市场缺乏利好因素，市场表现不活跃，但由于国内压港现象仍较严重，市场可用运力不多，租金仍表现坚挺。9 月 30 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 11994 美元，较上期上涨 2.7%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 10763 美元，较上期上涨 2.5%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.228 美元/吨，较上期微涨 0.9%。粮食航线，南美货盘依然较少，市场船多货少的局面未有改善，且国庆节前部分船东急于成交，运价持续阴跌。巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 31.179 美元/吨，较上期微跌 0.8%。

**超灵便型船市场：**超灵便型船东南亚市场相对平稳。9 月下旬印尼至印度的煤炭货盘、越南至中国的水泥熟料货盘较多，拉动东南亚市场租金出现一波小涨。国庆假期临近，节日气氛浓厚，市场上各类货盘均有所减少，东南亚市场略显安静，租金水平小幅波动。9 月 30 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 9063 美元，较上期上涨 3.9%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 10887 美元，较上期上涨 1.7%；中国渤海湾内至东南亚航线 TCT 日租金为 6069 美元，较上期微涨 0.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.960 美元/吨，较上期上涨 1.5%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.472 美元/吨，较上期微涨 0.5%。

#### (4) 中国外贸进口油轮运输市场

##### 【原油运价止跌企稳 成品油运价小幅波动】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 9 月 30 日当周美国除却战略储备的商业原油意外大幅下降，精炼油库存超预期下降；汽油库存的意外增加，抵消了市场的部分兴奋情绪。欧洲很多国家和地区正在进入第二波疫情高峰，严重程度甚至超过了今年早期第一波高峰，尽管美国推出经济刺激计划以支撑市场，



但是市场对需求的担忧仍然存在。此外，随着炼油厂维修季节的临近，全球炼油厂利用率可能会进一步下滑。本周原油价格波动盘整，布伦特原油期货价格周四报 42.30 美元/桶，较上期上涨 0.79%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价小幅波动，苏伊士型油轮运价稳中有升，阿芙拉型油轮运价低位下探。中国进口 VLCC 运输市场运价止跌企稳。9 月 30 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 550.84 点，较上期下跌 7.38%。

**超大型油轮（VLCC）：**受远东地区黄金周影响，VLCC 市场假期前相对安静，周初现货市场仍有下滑趋势，但不少船东宁可抛锚等待转机，也不愿在价格上退让，本周运价止跌企稳。日均 TCE（等价期租租金）在 0.8-0.9 万美元之间波动。周三，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS27.02，较上周三下跌 9.0%，CT1 的 4 日平均为 WS27.31，较上周下跌 16.3%，TCE 平均 0.9 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS31.88，下跌 5.4%，平均为 WS32.17，TCE 平均 1.5 万美元/天。

**苏伊士型油轮（Suezmax）：**运输市场综合水平稳中有升。西非至欧洲市场运价小幅上涨至 WS35，TCE 约 0.6 万美元/天。一艘 13 万吨级船，尼日利亚至地中海，10 月 16 日货盘，成交运价约为 WS34.5。黑海到地中海航线运价保持在 WS45（TCE 依旧徘徊在保本线附近）。亚洲进口主要来自中东，一艘 13 万吨级船，阿拉伯湾至中国，10 月 9 至 11 日货盘，成交运价约为 WS35。一艘 13 万吨级船，阿拉伯湾至南韩，10 月 15 至 17 日货盘，成交运价约为 WS37。

**阿芙拉型油轮（Aframax）：**运输市场亚洲航线小幅下滑，地中海及欧美航线稳中有降，综合水平低位下探。7 万吨级船加勒比海至美湾运价小幅下跌至 WS53（TCE 徘徊在保本线附近）。跨地中海运价稳定在 WS58（TCE 约 0.1 万美元/天）。北海短程运价小幅下跌至 WS73（TCE 约 0.1 万美元/天）。波罗的海短程运价保持在 WS43（TCE 约 0.1 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价小幅下跌至 WS62（TCE 约 0.6 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS62（TCE 为 0.7 万美元/天）。中国进口主要来自俄罗斯，一艘 10 万吨级船，科兹米诺至中国北方，10 月中旬货盘，成交包干运费约为 38 万美元。

**国际成品油轮（Product）：**运输市场亚洲航线稳中有升，欧美航线止跌反弹，综合水平小幅波动。印度至日本 3.5 万吨级船运价稳定在 WS95（TCE 约 0.7 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价维持在 WS68（TCE 约 0.7 万美元/天），7.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS63（TCE 约 0.8 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价大幅上涨至 WS75 水平（TCE 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 WS91（TCE 约 0.8 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 1.2 万美元/天。



## (5) 中国船舶交易市场

### 【综合指数维持千位 BDI 指数大幅飙升】

9月30日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数依旧处于一千点以上，为1014.46点，环比上涨0.28%。其中，国际油轮船价综合指数、内河散货船价综合指数分别上涨0.10%、1.53%，国际散货船价综合指数、沿海散货船价综合指数分别下跌1.14%、0.20%。

国际干散货运输市场稳中向好。太平洋市场涨势明显，远程矿航线运价继续上扬。南美市场粮食航线运价小幅波动，大豆出口旺季已近尾声。东南亚市场运力偏紧，临近雨季贸易商发货节奏加快。BDI指数持续小幅度下跌，周二收于1654，环比上涨25.88%。国际二手散货船成交价格有涨有跌。本期，5年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1076万美元、环比下跌0.84%；57000DWT—1326万美元、环比下跌3.20%；75000DWT—1733万美元，价格稳定无波动；170000DWT—2338万美元、环比下跌0.59%。本期，国际二手散货船成交量大幅下跌，共计成交14艘（环比下降12艘），总运力117.29万DWT，成交金额13415万美元，平均船龄13.71年。

由于投资者担忧疫情反弹影响需求前景等因素影响，国际油价承压，美原油和布伦特原油均下探。欧洲疫情的复苏可能会比预测期望的更早抑制原油需求：随着美国夏季旅游旺季的过去，市场已经为短时间内的供应过剩做好了准备。布伦特原油价格持续下跌，周二收于41.56美元/桶，环比下跌0.41%。能源需求始终面临着新冠肺炎疫情的考验，经济前景的不确定使得脆弱的供需平衡形势难以打破。本期，5年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2295万美元、环比下跌0.43%；74000DWT—2325万美元、环比上涨0.02%；105000DWT—3433万美元、环比下跌0.55%；158000DWT—4476万美元、环比上涨2.14%；300000DWT—6968万美元、环比下跌0.22%。本期，二手油轮市场基本维稳，成交9艘（环比减少3艘），总运力91.54万DWT，成交金额10560万美元，平均船龄15.33年。

受“十一”假期将近的影响，运输需求减弱，市场运价小幅下跌。北方港口煤炭资源紧张，导致港口船舶数量较多，船舶周转速度减慢。粮食市场玉米价格回落，华北新粮会大量上市，阶段性供应还将放大。粮食运输市场运价下跌。本期，5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—207.64万人民币、环比上涨1.67%；5000DWT—11240.22万人民币、环比上涨1.30%。本期，沿海散货船市场成交量小幅增加，本期无成交案例。

近期，二手内河散货船价格有涨有跌。本期，5年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—5486万人民币，环比上涨3.04%；1000DWT—125.40万人民币



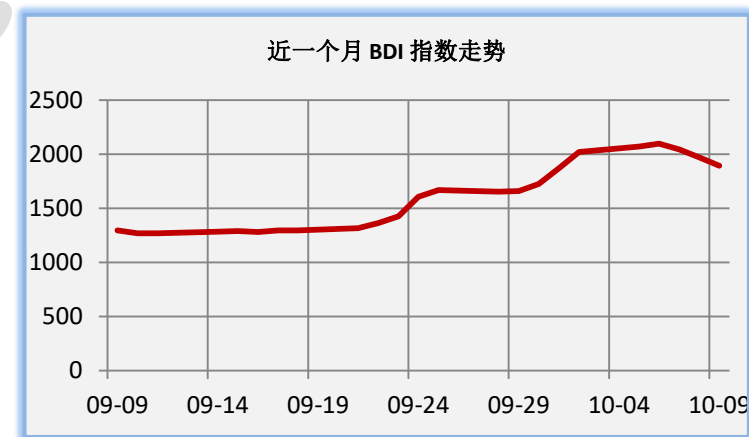
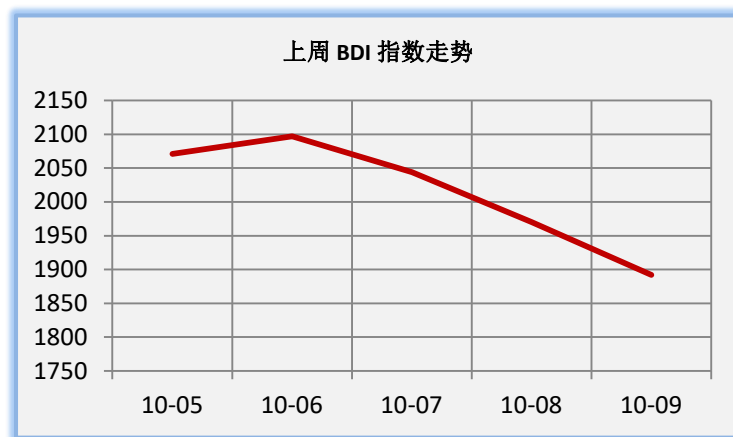
币，环比上涨 1.68%；2000DWT—235.58 万人民币，环比下跌 4.59%；3000DWT—339.93 万人民币，环比上涨 0.11%。本期，内河散货船市场成交量小幅下滑，共计成交 82 艘（环比减少 5 艘），总运力 17.58 万 DWT，成交金额 18825.36 万元人民币，平均船龄 8.79 年。

来源：上海航运交易所

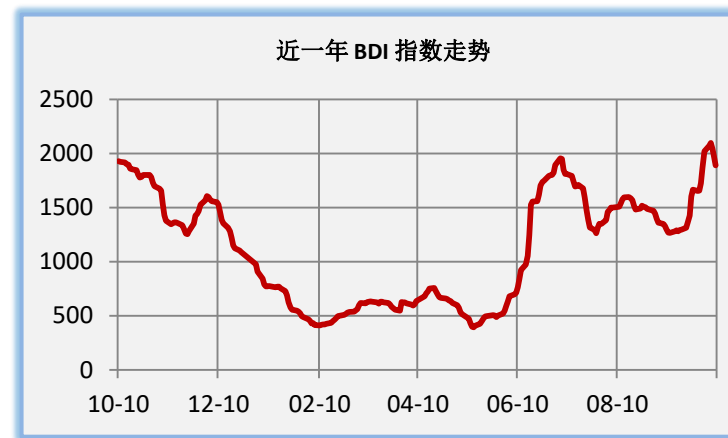
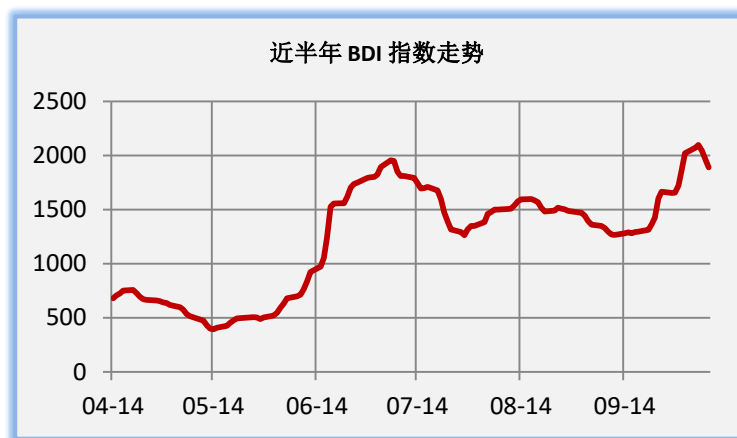
## 2. 国际干散货海运指数回顾

### (1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

| 波罗的海指数 | 10月5日 |      | 10月6日 |     | 10月7日 |      | 10月8日 |      | 10月9日 |      |
|--------|-------|------|-------|-----|-------|------|-------|------|-------|------|
| BDI    | 2,071 | +51  | 2,097 | +26 | 2,044 | -53  | 1,970 | -74  | 1,892 | -78  |
| BCI    | 4,135 | +148 | 4,208 | +73 | 4,035 | -173 | 3,799 | -236 | 3,555 | -244 |
| BPI    | 1,383 | +10  | 1,394 | +11 | 1,410 | +16  | 1,428 | +18  | 1,439 | +11  |
| BSI    | 988   | -3   | 985   | -3  | 985   | 0    | 984   | -1   | 982   | -2   |
| BHSI   | 592   | -1   | 594   | +2  | 593   | -1   | 594   | +1   | 595   | +1   |







## (2) 租金回顾

### 期租租金 (美元/天)

| 船型 (吨)      | 租期 | 第 40 周 | 第 39 周 | 浮动   | %     |
|-------------|----|--------|--------|------|-------|
| Cape (180K) | 半年 | 24,500 | 22,000 | 2500 | 11.4% |
|             | 一年 | 19,000 | 17,250 | 1750 | 10.1% |
|             | 三年 | 15,500 | 15,000 | 500  | 3.3%  |
| Pmax (76K)  | 半年 | 11,750 | 11,750 | 0    | 0.0%  |
|             | 一年 | 11,250 | 11,250 | 0    | 0.0%  |
|             | 三年 | 10,500 | 10,500 | 0    | 0.0%  |
| Smax (55K)  | 半年 | 11,750 | 11,750 | 0    | 0.0%  |
|             | 一年 | 10,500 | 10,500 | 0    | 0.0%  |
|             | 三年 | 9,500  | 9,500  | 0    | 0.0%  |
| Hsize (30K) | 半年 | 9,250  | 9,250  | 0    | 0.0%  |
|             | 一年 | 8,750  | 8,750  | 0    | 0.0%  |
|             | 三年 | 8,500  | 8,500  | 0    | 0.0%  |

截止日期: 2020-10-06



### 3. [租船信息摘录](#)

#### (1) 航次租船摘录

'Royal' 2010 87334 dwt dely Tanjung Bin 11 Oct trip via South Africa redel Singapore-Japan \$13,000 - Pacific Bulk

'RB Lisa' 2016 81364 dwt dely Manila 10/13 Oct trip via Indonesia redel India \$13,250 - Uniper

'Seastrength' 2011 81134 dwt dely Aps Richards Bay 19 Oct trip redel India intention coal \$12,900 + \$290,000 bb redel WC India / \$13,100 + \$310,000 bb redel EC India - Phaethon

'Equinox Eagle' 2015 61208 dwt dely Port Elizabeth prompt trip redel east coast India \$13,500 + \$350,000 bb - cnr

'Star Crimson' 2016 61150 dwt dely AG prompt trip redel WC India \$13,000 - cnr

### 4. [航运&船舶市场动态](#)

#### 【全球航运业一周内遭遇第二次网络攻击 引发供应链中断担忧】

据报道，全球航运业在一周内遭受了第二次网络攻击，这引发了人们对供应链中断的担忧。目前，这些供应链已经十分紧张，可能无法在消费者需求的传统旺季及时运送商品。

国际海事组织（International Maritime Organization）周四发表声明说，该组织的 IT 系统遭受了一次复杂的网络攻击。国际海事组织是联合国旗下的一个海事行业监管机构，组织表示，目前一些网络服务无法使用，网络入侵正在影响他们的公共网站和内部系统。



本周早些时候，全球运力第四大集装箱班轮公司达飞海运（CMA CGM SA）披露，其信息系统受到了攻击。达飞海运星期四表示，公司各办事处“正在逐步重新连接到网络，以提高预订和文件处理的时间。”

达飞海运在一份电子邮件声明中表示：“我们怀疑这是一次数据泄露，我们正在尽一切可能评估其潜在规模和性质。”据 Alphaliner 的数据，达飞海运是全球五大集装箱班轮之一，其运力占全球的 65%。

近年来，一系列网络事件困扰着航运业，其中最大的一起是 2017 年的网络入侵，导致总部位于哥本哈根的马士基公司损失了约 3 亿美元。

网络安全公司 Pen Test Partners 的安全专家肯·芒罗（Ken Munro）表示：“马士基事件显然引起了骗子和网络罪犯的注意，他们意识到航运业受到了严重冲击。如果岸上的系统无法预订集装箱，船只就无法装载货物，也就无法产生收入。因此，针对航运公司的网络攻击对勒索软件运营商来说是有利可图的。”

虽然暂时并不能肯定，最近的网络攻击会对全球贸易造成短暂的刺激，还是会引发更大范围的破坏。但物流专家李·克拉斯科夫（Lee Klaskow）表示：“网络威胁短期内肯定会带来不利影响，让人头疼。”

对于那些仍在等待季节性周期恢复正常的航运公司来说，最近网络攻击行动发生的时机尤其糟糕。

由于消费者被迫在家工作、在网上购买必需品，从纸巾、口罩到蹦床和电脑显示器等各种物品的供应链都很紧张。此外，由于电子商务采购依然强劲，企业也在补充库存，货主对供应链的需求并未减少，但运力却在下降。因此，自今年年初以来，跨越太平洋运输集装箱的基准成本增加了两倍。

来源：新浪科技

### 【油轮市场跌宕起伏，能源效率或是最大影响因素】

最近，油轮市场犹如“坐过山车”般跌宕起伏。船舶经纪公司 AlliedShipbroking 在其最新周报中表示，过去 12 个月，原油轮市场几乎经历了两个完整的周期。



去年四季度,在运费跃升至 2008 年以来的最高水平之后,市场下滑至一般水平,而今年随着油价的骤降,油轮市场在 2020 年春季出现第二次上涨。然而,近期市场又一次平静下来。

Allied Shipbroking 研究与估值主管 George Lazaridis 分析指出,在过去 12 个月的动荡中,油轮市场有两个趋势变得越来越清晰:

一是未来 30 年液体燃料总体呈负增长,其在能源消费中的占比快速下降。虽然近期的低油价有助于暂时保持石油的竞争优势,但随着石油的外部成本不断受到挤压,其将在全球能源结构中展开激烈竞争并设法夺回“失地”。但影响其市场份额的最大因素是能源效率的提升。

二是能源消费的增长速度在过去十年里已经明显放缓。但从有利的角度来看,原油与其他大宗商品相比,其刚性需求使交易量波动较小。同时,就供应而言,其市场结构本身意味着受地缘政治事件的影响更大,因此其价格变化较快。

鉴于这种独特的市场结构,油轮市场相比其他航运市场具有更大的优势。在大多数情况下,市场冲击往往对原油轮市场产生有利的影响,而这种影响的规模通常较大。2019 年第四季度和 2020 年第二季度油轮运价的飙升就是最好的佐证。然而这也给市场带来较大的投资风险,却也是投机者涌入市场的原因,因为高风险的市场能吸引更多的投资者。

来源:中国远洋海运 e 刊

### 【刚刚, APL 正式退出商业运营!】

作为航运和物流领域的世界领军者,达飞集团进一步精简及优化集装箱运输产品服务。达飞一贯坚持为客户提供最相关的产品,为此集团将持续调整运营设置及网络。得益于运营效率和业务灵敏性,达飞集团的定位是在优化成本的同时实现卓越增长。这一长期战略使集团能够有效地适应各种经济和贸易。而 APL(美国总统轮船)将专注于美国政府方面的服务。

自 10 月 1 日起, CMA CGM 将成为集团经营跨太平洋航线的唯一承运人。

达飞集团完全致力于确保集团商业运营的连续性以及最高质量服务水平的客户体验。通过将专业知识、市场资源、网络布局整合在 CMA CGM 品牌下,集团可





更有效地为客户服务，并专注于在跨太平洋市场提供完整、量身定制的解决方案。

作为美国政府的长期服务合作伙伴，APL 将通过美国籍船队的服务经验巩固和加强集团在这一关键业务领域的专业化。APL 将继续为关岛太平洋航线提供高效服务，直接惠及关岛及塞班岛人民。

CMA CGM 和 APL 美国公司总裁 Ed Aldridge 表示：“我们正在整合美国两大主要承运人 CMA CGM 和 APL 的优势，为我们的客户带来更加专注和流畅的客户体验。此次精简将加强我们作为美国第一大运营商的地位，同时使我们能够在 APL 丰富的美国籍船队运营经验和为美国政府服务的传统基础上再接再厉。”

通过此次调整，集团简化了品牌战略，以 CMA CGM 作为全球运营商，其他专业品牌则专注于特定市场：

APL 将通过悬挂美国国旗的船队，专注于美国政府方面的服务。

集团加强位于新加坡的区域中心，以推动在亚太地区的发展。

通过此次重组，达飞集团将加强航线服务并提升运营效率。

来源：吾爱航运网

### 【人工智能+航运：从信息化到智能化】

2020 年上半年，受到新冠肺炎疫情影响，全球经济不振，但是集运业却迎来好光景，班轮公司业绩逆势增长。二季度，全球集运业整体实现利润 27 亿美元。在智能化大潮下，航运业与人工智能的有机融合，会积极、有效贡献智慧航运。

人工智能（Artificial Intelligence, AI）这一技术概念，虽然从目标上来看是指研究和开发用于模拟、延伸和扩展人类智能的科学，但是从实现路径上来看，本质是一种基于计算机科学的机器化智能，是指一种让智能机器以类似于人类智能的方式做出反应的技术探索。这也就意味着，相关智能机器要具备语言识别、图像识别、自然语言处理、专家系统、计算机视觉、机器学习等与人类智能相关的能力，而信息化显然是这些能力实现的基础。



人工智能当下炙手可热，已与诸多行业深度融合。航运业可谓人类经济发展中非常古老的行业，近年来凸显出与人工智能的深度融合，通过全自动码头、智慧船舶配载、智能调度等各领域的应用，以及未来可能朝着无人驾驶船舶、智能解决方案设计等趋势，不断从信息化到智能化演化发展。

全自动码头：自动运输设备和控制系统的结合，实现无人工介入的协同高效作业

全自动码头在全球各地均有涌现，技术应用已经较为成熟。我国的上海洋山港、青岛港、广州港等港口也都在全自动码头建设中走在了世界前列。

以上海洋山港的出口集装箱调运为例，自动化码头的作业流程大致分为 6 个步骤：使用自动化轨道吊起重集装箱、自动化轨道吊自动将集装箱堆叠至集装箱堆场、自动化轨道吊将集装箱从堆场自动运送至 AGV（Automated Guided Vehicle，自动引导运输车）运输点、AGV 将集装箱运送至岸桥起重点、岸桥起重、远程控制及调度中心将集装箱起重运至运输船。

在上述流程中，AGV 起到了关键性中介作用，这是一种具备电磁或者光学等自动导引装置，能够沿规定的导引路径行驶，具有安全保护以及各种移栽功能，不但可以自动规避障碍物，还可以做出减速、刹车或绕行等遭遇突发状况的各种决策并规划最优驾驶线路。

AGV 自动导航的实现技术是多元的，其中在业内被广泛采用的是磁钉定位导航系统。例如洋山港自动化码头四期工程中，就在地面埋设了 61483 颗螺钉，磁钉与磁钉之间就处于一种较为精确的定位状态，再通过磁导航传感器检测磁钉的磁信号即可实现 AGV 的定位，此时可以依靠编码器数等里程计量传感器来计算位置，依靠陀螺等角度传感器来确定方向角。

有了自动引导设备，全自动化码头作为一个庞大系统，要实现协同运作，还需要通过人工智能、运筹学决策和系统工程理论来发展中央控制系统。上海洋山港的控制系统主要包含了全自动化码头智能生产管理控制系统（TOS）与设备管理系统（ECS），它们指挥着 130 台 AGV 协同工作，共同发挥出最优的效率。

自动运输载体之外，人工智能也渗透到了全自动化码头的各方面，解决了传统码头作业中的难题，极大提高了自动效率。例如，在码头上，轨道吊从集卡车上抓取集装箱时，如何安全高效地进行全自动化交互作业，是全球港口一直未解决的行业难题。因为集装箱与集卡车的拖盘锁销一旦没有完全分离，轨道吊卸箱时容易造成集卡被吊起事故，存在安全隐患。青岛港自动化码头团队则通过用人工智能、图像识别等技术研发了机器视觉集卡防吊起系统，实现集卡防吊起自动识别。这项新突破，让自动化码头的全自动化范围再次延展，从码头卸船作业一直延至陆侧区域。这样一来，码头收箱作业避免人工介入，进一步



提升了安全性，解决了行业难题。

除了已经应用的技术，全自动码头的发展也与相关技术的进步紧密结合。广州港集团就积极引入高新技术，与华为公司开展了战略合作，着力结合 5G 技术打造“车路协同”平台，优化自动化码头的作业流程。华为已在广州港等港口进行有关联合创新和测试，探索 5G 在港口陆地和海域等特殊场景的覆盖技术，实现港口遇险报警、辅助航行、智能理货等业务运用。

智能船舶配载：人工智能算法模拟配载员操作，实现自动配载过程

智能船舶配载通过人工智能技术和算法优化，可以结合船舶箱量分布、箱型比例、挂靠港、货物堆存、机械设备状态、班轮航线、泊位、货源等信息，自动完成最优配载图，实现货物安全、高效装船，有效提升船舶装载效率。

目前较为尖端的基于学习导向的船舶智能配载技术采用了深度神经网络的学习方法进行学习，克服了大多数“抽象的配载策略无法用构造式的人工规则来描述”这一问题。同时，在配载求解过程中也采用了智能算法，但是在算法的上层还构造了一层 workflow 引擎用于快速调用配载特征库进行配载，从而大幅提升了配载求解的速度。

自动配载的效率约是人工配载效率的 8~10 倍。以装船 2000 自然箱为例，自动配载的速度平均为 15 分钟，人工配载则需要大约 2~3 小时。

此外，智能配载还能够降低劳动强度、固化员工经验、提高夜间配载质量。针对超大型船舶，可大幅降低员工劳动强度，逐步使配载员从反复重复的操作者角色转化成为规则的制定者。同时，通过计算机自动配载系统不断地吸纳与固化员工的配载作业经验，即可稳步、有效地提高配载质量。系统配载的另一特点即是配载质量稳定，计算机超强的计算能力能够有效避免人工因夜间疲劳导致的配载质量下降等不良情况。

智能配载在诸多港口已经进入应用阶段。宁波港大树集装箱码头是国内首个使用智能配载技术的集装箱码头。截至 2018 年 12 月，应用智能配载船舶（装载量大于 300 集装箱的船舶）千余艘次，其中，大型超大型船舶应用率约占 90%。该码头应用智能配载技术的船舶平均单机效率比往年同期显著提升，平均作业路数比往年同期有所减少。智能配载技术大幅提高了配载计划的编制效率，1000 集装箱积载时间可以在 10 分钟内完成，公司吞吐量达 300 万集装箱时，计划岗位人员编制仍保持不变，特别是针对短截关期状况下的大型船舶，该技术可以平均将装船作业开工时间提前 3~4 个小时，节能减排的同时显著降低码



头生产运营成本。

上海港应用智能配载技术后，由于配载决策所需时间显著缩短，可先根据放关情况提前数小时进行首次决策，靠泊前针对剩余出口箱进行二次决策，且首次决策时间大幅延后，减少了首次决策后放关出口箱数量，提升了决策效率和决策水平。

无人驾驶船舶：技术已经先行，商业运行可以期待

无人驾驶船舶的发展尽管尚处于研究论证阶段，但是，其未来的商业化运营并非遥不可及。

全球首艘“无人集装箱船”已于 2017 年 9 月 29 日下水测试，这艘名为“Yara Birkeland”号的船只由挪威康士伯海事（Kongsberg Maritime）和全球最大的化肥制造商——挪威 Yara 集团合作研发设计。全电动模式可完全实现零排放，长 80 米、宽 15 米，能够装载 120 个 20 英尺标准集装箱，虽然载货量很少，但该船的正式投入运营将会成为全球航运史上的一个巨大转折点。据报道，“Yara Birkeland”号利用自身安装的全球定位系统、雷达、摄像机和传感器等，能够在航道中实现避让其他船舶，并在到达终点时实现自行停靠。

在世界其他地方，无人驾驶船舶的研发也在如火如荼地进行着。2018 年 4 月，丹麦航运巨头马士基集团和总部设在美国波士顿的 Sea Machines Robotics 公司展开合作，马士基将在其新建造的一艘 Winter Palace 冰级集装箱船上安装计算机视觉、激光雷达（LIDAR）和感知软件，Sea Machines Robotics 公司的人工智能动力感知和态势感知系统则将利用传感器收集船舶周围的环境信息，识别和跟踪潜在的冲突并在操舵室内显示收集到的信息。马士基因此成为世界上第一家在集装箱船上试验人工智能（AI）动力感知和态势感知技术的公司。

在 2020 年，IBM 联手海洋研究组织 ProMare 打造的“AI 船长”也将掌舵无人驾驶船“五月花”号。“AI 船长”可以使用摄像头、人工智能和边缘计算系统来安全地绕过周边船舶、浮标和其他预计会在航行期间遇到的海洋危险。

技术已经先行一步，接下来，随着智能船舶控制系统，海洋、气象、水文等智能识别技术的完善，以及相关法律法规的健全，无人驾驶船舶成为可能。而一旦无人驾驶船舶商业化运行开启，必将重新定义集装箱运输业的参与主体和商业模式。在物联网、大数据、区块链、虚拟现实等技术不断裂变式发展的背景下，人工智能技术亦将不断推动集装箱运输业从信息化走向去中心化、走向系统分散化、走向智能化，其商业模式创新也将在技术浪潮中呈现出各个参与主



体的数字化转型而更加呈现出共生发展的模式，引领集装箱运输业真正步入智能化新阶段，以航运互联网生态系统的搭建启动智慧航运的时代。

来源：新浪财经

### 【三季度接单量超过中国稳居榜首！韩国船企奋起直追！】

在经历了上半年“订单荒”之后，韩国船企正在奋起直追，三季度揽获全球近一半的新船订单。凭借上半年接获的订单优势，中国船企接单量依然领先韩国，但差距正在逐渐缩小。

根据克拉克森的最新统计数据，今年 9 月全球新船订单量总计 20 艘 48 万 CGT。其中，中国船企接单量 13 艘 24 万 CGT，相当于全球总量的一半。韩国船企接单量为 6 艘 23 万 CGT，略低于中国。

韩国船企 7 月份和 8 月份接单量曾连续超过中国蝉联全球第一，虽然 9 月统计数据稍稍落后，但韩国业内人士指出，上月韩国船企新接订单量应该为 34 万修正总吨（CGT）共 9 艘，韩媒称，克拉克森的数据并未计入 9 月底三星重工的 2 艘苏伊士型油船订单以及现代尾浦造船的 1 艘 MR 型油船订单，如果包括这些订单，韩国船企接单量连续 3 个月占据首位。

凭借在 LNG 船、VLCC 等高附加值船舶领域的优势，第三季度韩国船企接单量超过中国排名榜首，累计接获订单 142 万 CGT，占全球新船订单量的 45%。之后依次为俄罗斯（27%）和中国（26%）。

受新冠疫情蔓延影响，今年前 9 个月全球新造船市场持续疲软，新船订单量累计仅为 975 万 CGT，不及去年同期 2003 万 CGT 的一半。按船型来看，苏伊士型油船和 VLCC 订单量同比分别减少 5%和 28%，散货船减少 82%、阿芙拉型油船减少 46%，集装箱船减少 41%。

其中，中国船企前 9 个月接单量依然大幅领先，总计 483 万 CGT，占比约 50%；韩国接单量 262 万 CGT，位居第二，占比约 27%；其次是俄罗斯（93 万 CGT，10%）和日本（85 万 CGT，9%）。

韩国造船业人士表示，今年上半年韩国造船业经历了订单真空状态，而今年第四季度，俄罗斯和莫桑比克等国家将大规模订购大型 LNG 船，韩国造船业期待





能收到这批造船订单。

截至 9 月底，全球手持订单量为 6806 万 CGT，环比减少 3%，跌至 2003 年 12 月（6598 万 CGT）以来的最低水平。其中，中日韩三国手持订单同比分别减少 14%、12%、34%。中国手持订单量为 2465 万 CGT 位居第一，其后依次是韩国 1842 万 CGT、日本 905 万 CGT。

来源：国际船舶网

## 5. 世界主要港口燃油价格

| BUNKER PRICES |                       |                         |                       |                                              |         |
|---------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------|----------------------------------------------|---------|
| PORT          | IF380CST<br>(USD/MTD) | VLSFO 0.5%<br>(USD/MTD) | MGO 0.1%<br>(USD/MTD) | Remark<br>(Barging or Special condition etc) | Comment |
| Busan         | 311~314               | 359~361                 | 387~392               |                                              | Firmer. |
| Tokyo Bay     | 303~305               | 355~360                 | 590~595               | Plus oil fence charge if any.                | Softer. |
| Shanghai      | 299~301               | 354~356                 | 425~430               | Barging usd 5 or 7/mt, min100mt              | Softer. |
| Hong Kong     | 304~308               | 326~331                 | 360~365               | MGO Sul max 0.05%                            | Softer. |
| Kaohsiung     | HOLIDAY               | HOLIDAY                 | HOLIDAY               | + oil fence charge usd 59                    | Softer. |
| Fujairah      | S. E.                 | 351~355                 | 453~458               |                                              | Firmer. |
| Rotterdam     | 252~257               | 320~325                 | 345~350               |                                              | Softer. |
| Malta         | S. E.                 | 337~339                 | 367~372               |                                              | Softer. |
| Istanbul      | S. E.                 | 351~355                 | 398~403               | Ex Wharf Price                               | Steady. |
| Buenos Aires  | N/A                   | 370~375                 | S. E.                 |                                              | Softer. |

截止日期： 2020-10-08



## ◆ 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 40 周 | 第 39 周 | 浮动 | %    | 备 注 |
| 好望角型 Capesize  | 180,000 | 4,700  | 4,700  | 0  | 0.0% |     |
| 卡姆萨型 Kamsarmax | 82,000  | 2,600  | 2,600  | 0  | 0.0% |     |
| 超灵便型 Ultramax  | 63,000  | 2,300  | 2,300  | 0  | 0.0% |     |
| 灵便型 Handysize  | 38,000  | 2,200  | 2,200  | 0  | 0.0% |     |
| 油 轮            |         |        |        |    |      |     |
| 船 型            | 载重吨     | 第 40 周 | 第 39 周 | 浮动 | %    | 备 注 |
| 巨型油轮 VLCC      | 300,000 | 8,600  | 8,600  | 0  | 0.0% |     |
| 苏伊士型 Suezmax   | 160,000 | 5,600  | 5,600  | 0  | 0.0% |     |
| 阿芙拉型 Aframax   | 115,000 | 4,750  | 4,750  | 0  | 0.0% |     |
| MR             | 52,000  | 3,300  | 3,300  | 0  | 0.0% |     |

截止日期: 2020-10-06

### (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 | 300,000 | Hyundai, S. Korea      | 2022 | Kyklades Maritime - Greek | Undisclosed | scrubber fitted |
| 1     | Tanker | 115,000 | Daehan, S. Korea       | 2022 | Pleiades - Greek          | 4,700       |                 |
| 2+1   | Tanker | 112,500 | COSCO, China           | 2022 | Aegean Shipping - Greek   | Undisclosed |                 |
| 1     | Tanker | 50,000  | Hyundai Mipo, S. Korea | 2022 | Andromeda - Monaco based  | 3,500       | option declared |



◆ 上周二手船市场回顾

| 散货船               |    |         |     |      |          |         |                          |             |
|-------------------|----|---------|-----|------|----------|---------|--------------------------|-------------|
| 船 名               | 船型 | 载重吨     | TEU | 建造年  | 建造国      | 价格(万美元) | 买家                       | 备 注         |
| PACIFIC ENDURANCE | BC | 181,458 |     | 2011 | Japan    | 1,950   | Greek                    |             |
| ROYAL ACCORD      | BC | 180,129 |     | 2009 | Japan    | 1,840   | Undisclosed              |             |
| PACIFIC QUEEN     | BC | 175,918 |     | 2010 | China    | 1,450   | Berge Bulk – Singaporean |             |
| MINERAL ANTWERPEN | BC | 172,424 |     | 2003 | S. Korea | 1,000   | Undisclosed              |             |
| TURMALIN          | BC | 92,762  |     | 2012 | China    |         |                          |             |
| TUERKIS           | BC | 92,759  |     | 2012 | China    | 3,650   | Undisclosed              | en bloc     |
| TOPAS             | BC | 92,655  |     | 2011 | China    |         |                          |             |
| SBI CONGA         | BC | 81,167  |     | 2015 | China    | 1,840   | Undisclosed              |             |
| NORD NEPTUNE      | BC | 75,726  |     | 2006 | Japan    | 840     | Undisclosed              |             |
| ISABELLA MANX     | BC | 63,878  |     | 2019 | China    | 2,580   | ADNOC – U. A. E          |             |
| QUEEN JHANSI      | BC | 58,758  |     | 2007 | China    | 775     | Indonesia                |             |
| OSPREY I          | BC | 50,206  |     | 2002 | Japan    | 490     | Chinese                  |             |
| ALAM SETIA        | BC | 36,320  |     | 2013 | Japan    | 1,050   | Greek                    | BWTS fitted |
| QUEEN ANATOLIA    | BC | 28,350  |     | 1996 | Japan    | 290     | Undisclosed              |             |

| 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                     |
| PANTANASSA         | TAK     | 317,106 |     | 2011 | S. Korea | 4,600   | Undisclosed            |                         |
| BUNGA KASTURI TIGA | TAK     | 300,518 |     | 2006 | Japan    | 3,100   | Pertamina – Indonesian |                         |
| MAERSK PROGRESS    | TAK     | 109,181 |     | 2005 | China    | 1,275   | Undisclosed            |                         |
| IOANNIS            | TAK     | 105,424 |     | 1999 | Japan    | 900     | Undisclosed            | basis dd freshly passed |
| CHAMPION PRINCESS  | TAK     | 105,258 |     | 2012 | S. Korea | 2,640   | Great Eastern – Indian |                         |
| NORD INTEGRITY     | TAK     | 48,026  |     | 2010 | Japan    | 1,610   | Undisclosed            |                         |
| BALTIC ADVANCE     | TAK     | 37,332  |     | 2006 | S. Korea | 850     | Undisclosed            |                         |
| POLARIS STARDOM    | TAK     | 12,484  |     | 2008 | Japan    | 850     | S. Korean              |                         |
| GOLDEN GRACE       | TAK     | 9,516   |     | 2005 | Japan    | 660     | S. Korean              | stst                    |
| GAS JENNY          | TAK/LPG | 49,345  |     | 1991 | Japan    | 1,300   | U. A. E                |                         |



◆ 上周拆船市场回顾

| 孟加拉                 |                 |         |        |      |           |             |                                       |
|---------------------|-----------------|---------|--------|------|-----------|-------------|---------------------------------------|
| 船 名                 | 船 型             | 载重吨     | 轻吨     | 建造年  | 建造地       | 价格 (美元) /轻吨 | 备 注                                   |
| SHANTHI INDAH       | BC              | 46,681  | 7,500  | 1996 | Japan     | 345.00      |                                       |
| KT 06               | BC              | 45,863  | 8,002  | 1994 | Japan     | 370.00      |                                       |
| MAHSURI             | RESEARCH SURVEY | 1,577   | 3,626  | 1972 | Germany   | 345.00      | as is Port Klang                      |
| 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                                   |
| CONTINENTAL HIGHWAY | OTHER/PCC       | 17,201  | 15,006 | 2001 | Japan     | 347.00      | HKC Recycling required, incl 350t ROB |
| NIPPON HIGHWAY      | OTHER/PCC       | 16,827  | 13,400 | 1999 | Japan     | 356.00      | HKC Recycling required                |
| 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                                   |
| BERGE KIBO          | BC              | 289,889 | 36,711 | 1993 | S. Korea  | 375.00      | as is Labuan                          |
| BEST WAVE           | BC              | 28,379  | 6,143  | 1995 | Japan     | undisclosed |                                       |
| NAZLIM              | GC              | 11,267  | 4,900  | 1979 | Germany   | 354.00      |                                       |
| PAC ADARA           | GC/MPP          | 27,688  | 10,194 | 2003 | China     | 385.00      |                                       |
| PAC ALKAID          | GC/MPP          | 27,464  | 10,414 | 2003 | China     | 385.00      |                                       |
| IGRIM               | TAK             | 17,725  | 6,845  | 1978 | Finland   | undisclosed |                                       |
| AQUARIUS            | TAK             | 17,094  | 6,000  | 1995 | Germany   | 385.00      |                                       |
| 其它                  |                 |         |        |      |           |             |                                       |
| 船 名                 | 船 型             | 载重吨     | 轻吨     | 建造年  | 建造地       | 价格 (美元) /轻吨 | 备 注                                   |
| HOEGH XIAMEN        | OTHER/PCC       | 12,250  | 14,760 |      | China     | undisclosed | Turkey by tow                         |
| RUBY EXPRESS I      | TAK             | 4,112   | 1,081  | 1990 | Singapore | 325.00      |                                       |



## ◆ 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      |
|------------|---------|---------|-------|--------|---------|--------|----------|---------|---------|
| 2020-10-09 | 677.960 | 798.650 | 6.404 | 87.478 | 878.400 | 61.145 | 1139.520 | 486.920 | 514.630 |
| 2020-09-30 | 681.010 | 799.410 | 6.443 | 87.872 | 875.770 | 61.032 | 1158.840 | 486.270 | 508.640 |
| 2020-09-29 | 681.710 | 795.570 | 6.461 | 87.962 | 875.970 | 61.200 | 1158.970 | 482.940 | 509.910 |
| 2020-09-28 | 682.520 | 793.980 | 6.465 | 88.065 | 871.010 | 61.062 | 1145.510 | 480.690 | 510.090 |
| 2020-09-25 | 681.210 | 794.810 | 6.459 | 87.896 | 868.740 | 61.180 | 1129.140 | 480.500 | 510.190 |

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        | 0.08263 | 1 周   | 0.09575 | 2 周   | --     | 1 个月 | 0.14688 |
| 2 个月      | 0.17988 | 3 个月  | 0.2205  | 4 个月  | --     | 5 个月 | --      |
| 6 个月      | 0.24638 | 7 个月  | --      | 8 个月  | --     | 9 个月 | --      |
| 10 个月     | --      | 11 个月 | --      | 12 个月 | 0.3495 |      |         |

2020-10-08

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)