



全一海运市场周报

2017.05 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2017.05.15 - 05.19\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场总体表现平淡 航线运价持续下滑】

本周，中国出口集装箱运输市场表现延续上两周行情，总体需求仍然较为平淡。新联盟调整进入相对稳定期，为吸引客户、提高舱位利用率，多数航商继续下调运价，市场行情持续下行。5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830.80点，较上期下跌4.0%。

欧洲航线：据欧盟统计局公布数据显示，欧元区今年一季度季调后GDP季率终值为0.5%，持平于预期值和前值。但各成员国经济发展不平衡，欧元区经济形成强劲的复苏态势仍需时日。运输市场供需状况未出现明显变化，上海港船舶平均舱位利用率徘徊在90%左右。部分航商延续前两周调低运价的举措，继续小幅降价，压低市场运价走势。5月19日，上海出口至欧洲、地中海基本港市场运价（海运及海运附加费）分别为924美元/TEU、914美元/TEU，较上期分别下跌3.9%、3.7%。

北美航线：5月18日发布的美国彭博消费者信心指数为50.2，较上期抬升0.5。该数据涨跌反复，表明当地消费者仍然信心不足，拖累运输市场增长乏力。加上运力供给未见明显收缩，市场供需失衡短期内仍然无法得到缓解。上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率基本在90%左右。多数航商酝酿在月底出货小高峰来临前加大揽货力度，主动降价吸货，导致市场运价延续前两周的下滑走势。5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1310美元/FEU、2298美元/FEU，较上期分别下跌8.5%、5.5%。

波斯湾航线：因目的地“斋月”的临近，部分货主集中出货，运输需求出现小高峰，舱位利用率良好，部分航班满载出运。上海港船舶平均舱位利用率在95%以上。部分航商借此成功抬高运价，拉动市场运价回升。5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719美元/TEU，较上期上涨0.4%。

澳新航线：运输市场缺乏充足的货量支撑，供需关系未见明显改善。上海港船舶平均舱位利用率徘徊在85%左右，市场运价持续走低。5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406美元/TEU，较上期下跌3.1%。

南美航线：因无法获得运输需求的有力支持，市场回暖走势未能得到延续。运价在上周推涨后回落。5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 3069 美元/TEU, 较上期下跌 6.5%。

日本航线: 本周货量表现平稳, 市场运价保持稳定。5 月 19 日, 中国出口至日本航线运价指数为 660.10 点, 与上周基本持平。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【海沙货盘提振需求 沿海运价止跌回升】

本周, 海沙成为沿海散货运输市场的“主流货种”, 大量货盘放出, 造成运力紧张, 运价出现反弹。5 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 983.20 点, 较上周上涨 2.7%。其中煤炭、金属矿石、粮食运价指数均上涨, 成品油、原油运价指数维稳。

煤炭市场: 本周, 在“非主流”货种运输需求的带动下, 沿海煤炭运输市场行情转好, 运价触底反弹。需求方面: 目前, 煤炭市场仍处于传统用煤淡季, 工业用电平稳, 但民用电持续疲软, 发电耗煤量难有提升。5 月 19 日, 沿海主要六大电厂日耗煤量 60.3 万吨, 存煤可用天数超过 20 天。库存持续攀升, 煤炭企业销售不畅, 市场看空预期浓厚。17 日环渤海动力煤价格指数报收于 593 元/吨, 环比下跌 3 元/吨, 连续第八期下跌, 降幅有所扩大。不过由于前期煤炭运输价格跌至低位, 低附加值产品迎来运输契机, 大量海沙货盘放出, 市场租船热度明显提升, 集中释放的需求消化了大量中小船型运力, 并造成运力阶段性紧缺现象。另外, 近期的煤炭进口限制政策进一步提振了船东对后市的信心, 报价明显升高, 拉动沿海煤炭运输市场步入上行通道。

5 月 19 日, 上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1019.64 点, 较上周上涨 3.6%。中国沿海煤炭运价指数(CBCFI)中, 由于海沙运输主要由华南地区发运至华东及进江区域, 且主要需求船型集中于 2-5 万载重吨, 因此进江航线运价涨幅明显, 而华南航线走势相对较弱。秦皇岛-上海(4-5 万 dwt)航线运价为 27.8 元/吨, 较上周五上涨 4.7 元/吨; 秦皇岛-张家港(4-5 万 dwt)航线运价为 30.9 元/吨, 较上周五上涨 5.4 元/吨; 秦皇岛-南京(3-4 万 dwt)航线运价为 35.2 元/吨, 较上周五上涨 4.7 元/吨。华南市场, 秦皇岛-广州(6-7 万 dwt)航线运价为 31.0 元/吨, 较上周五上涨 2.8 元/吨。

金属矿石市场: 目前国内钢市已开始由传统旺季向淡季转换, 钢材利润空间收窄, 订单情况不甚理想。钢厂在高炉检修上做出一些安排, 但生产尚未出现大的调整, 依然维持高位水平, 尤其建筑钢的生产基本都是满负荷运行, 铁矿石运输需求整体平稳。面对近期运力略显紧俏的格局, 金属矿石运价上涨。5 月 19 日, 沿海金属矿石货种运价指数报收 880.25 点, 较上周上涨 1.7%。

粮食市场: 一方面, 产地拍卖热情高涨, 推高北方港口粮食价格。另一方面, 受到货量不多及库存下降影响, 贸易商纷纷在北方港口价格基础上拉高南方粮食价格水平, 并使得南北即期贸易开始顺价。南北既有利润又有货不断装出, 运输市场乐观情绪蔓延, 运价明显回升。5 月 19 日, 沿海粮食货种运价指数报收 814.01 点, 较上周上涨 5.3%。



国内成品油市场：近期汽油消耗量明显提升，加之下周恰逢端午小长假，市场经过一段时间消耗后，业者有补货需求。柴油需求仍表现平平，环保问题施压下，终端工矿、基建等户外用油企业开工率受限，一定程度抑制柴油销量走高。5月19日，上海航运交易所发布的成品油货种运价指数报收1287.61点，原油货种运价指数报收1541.72点，均与上周持平。

(3) 中国进口干散货运输市场

【市场跌多涨少 综指再次下跌】

国际干散货运输市场受利空因素叠加影响，整体气氛相对悲观，中国进口干散货运输市场单边下行。海岬型船市场涨跌互现，巴拿马和超灵便型船市场持续下跌。5月18日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数（CDFI）为734.80点，运价指数为685.25点，租金指数为809.14点，分别较上周四下跌4.3%、2.2%和6.8%。

海岬型船市场：海岬型船市场以跌为主，太平洋市场运价止涨下行，周末企稳回升；大西洋市场先扬后抑。太平洋市场，中国北方/澳大利亚往返航线航次期租成交较少，整体租金水平稳中下跌。周四，中国北方至澳大利亚往返航线TCT日租金为12086美元，较上周四下跌4.8%。程租方面，上半周市场成交偏少，运力较多，加上远程矿航线上涨乏力，西澳至青岛航线运价从上周末6.275美元/吨单边回落至周三5.840美元/吨。临近周末，市场成交量价齐升。18日成交纪录显示，17万吨货量，受载期为6月3-7日，成交价为6.02美元/吨。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为5.970美元/吨，较上周四下跌4.9%；澳大利亚纽卡斯尔至舟山航线运价为8.519美元/吨，较上周四下跌2.6%。远程矿市场有少量南非和巴西至中国的铁矿石船运成交，运价上涨乏力。18日成交纪录显示，17万吨货量，受载期为6月中旬，巴西图巴朗至青岛航线成交价为14美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为14.083美元/吨，较上周四上涨1.6%。南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为10.500美元/吨，基本与上周四持平。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场较为惨淡。太平洋市场，目前正处煤炭需求淡季，加上国内煤炭产量增加，煤价持续下跌，市场采购意愿不强，观望气氛浓厚，进口煤船运需求疲软。市场可用运力较多，船东信心受挫，加上南美粮食运价下滑，巴拿马型船太平洋市场日租金自4月下半月以来持续下跌。周四，中国南方经东澳大利亚至中国往返航线TCT日租金为6805美元，较上周四下跌11.7%，较年内最高值下跌42.4%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为5.100美元/吨，较上周四下跌5.2%。市场传出国内正研究出台控制劣质进口煤的相关办法消息进一步打击外贸煤市场。粮食航线，南美粮食货盘不及预期，空放运力较多，市场船多货少局面凸显，运价跌幅扩大。18日成交纪录显示，8.2万载重吨船，5月20-22日南美东海岸交船，新加坡-日本范围还船，成交日租金为1万美元加上45万美元的空放补贴。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为25.535美元/吨，较上周四下跌4.1%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场仍处下滑通道。太平洋市场煤炭贸易减少，粮食船运需求下降，东南亚地区镍矿、钢材等货盘也较少，市场气氛消极，



租金、运价继续下跌。周四，中国南方至印尼往返航线 TCT 日租金为 6764 美元，较上周四下跌 3.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.490 美元/吨，较上周四下跌 1.2%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.018 美元/吨，较上周四下跌 0.8%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价涨跌互现 成品油运价小幅下降】

本周国际油价继续小幅提升，布伦特原油期货价格周四报 52.45 美元/桶，比上周四上升 3.3%。全球原油运输市场大中型船运价继续下降，小型船欧美航线运价低位反弹。中国进口 VLCC 运输市场行情大幅下跌。5 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 629.03 点，较上周四下降 10.2%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场成交较少，运价下跌。中东航线 6 月货盘出货不畅，运力增多，加之部分老旧船舶低价成交，运价下滑；西非航线同样走出量价齐跌走势，运价较上周加速下跌。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS54.15，较上周四下跌 10.8%，5 日平均为 WS56.97，环比下跌 7.9%，等价期租租金（TCE）平均 1.7 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS55.15，下跌 9.4%，平均为 WS57.58，TCE 平均 2.0 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价平稳。西非至欧洲运价在 WS70 水平小幅波动，TCE 约 1.0 万美元/天；黑海至地中海运价保持在 WS85 上下（TCE 约 1.2 万美元/天）。波斯湾出发航线运价稳中有升，并有 9 万吨货盘进入。14 万吨级船，伊朗至地中海，5 月下旬至 6 月上旬货盘，成交运价在 WS50 至 WS53 之间；2 艘 9 万吨货盘，沙特至印度运价在 WS90 至 WS99 之间。目前美国的原油出口主要销往欧洲，受港口条件限制，通常用苏伊士型和阿芙拉型油轮运送，或者这类船装油后在附近的海上码头转装 VLCC 再运往目的地。据近日劳氏日报报道，欧航公司（EURONAV）的一艘 VLCC 将于本月下旬停靠美湾的科珀斯克里斯蒂港（CORPUS CHRISTI）装油，自 2015 年 12 月美国原油出口解禁以来，VLCC 第一次直接在美国陆上码头装油。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场欧美航线运价低位反弹，跨地中海运价从 WS105 反弹至 WS135（TCE 约 2.0 万美元/天）；北海短程运价稳定在 WS100（TCE 约 1.0 万美元/天）。俄罗斯炼厂进入检修，波罗的海港口的出口货盘因此减少，波罗的海短程运价 4 月下旬从 WS90（TCE 约 1.4 万美元/天）快速跌至 WS70 以下（TCE 不足 0.5 万美元/天）后一直低迷不振，本周四出现小幅反弹。加勒比海至美湾运价先跌至 WS96（TCE 约 0.35 万美元/天）后反弹至 WS115（TCE 约 0.8 万美元/天）。亚洲航线运价下降，波斯湾至新加坡运价为 WS105（TCE 约 0.7 万美元/天），东南亚至澳大利亚运价约 WS100（TCE 约 1.0 万美元/天）。中国进口来源包括越南、红海和科兹米诺。

国际成品油轮（Product）：运输市场行情继续小幅下降。亚洲航线运力紧张情况缓解，波斯湾至日本航线 7.5 万吨级船运价回落至 WS90 附近（TCE 不足



0.55 万美元/天)；5.5 万吨级船运价降至 WS100 上下 (TCE 在 0.55 万美元/天以上)；印度至日本 3.5 万吨级船运价保持 WS120 水平 (TCE 约 0.35 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价维持 WS120 水平 (TCE 约 0.56 万美元/天)，美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价回落至 WS100 以下 (TCE 约 0.2 万美元/天)，欧美三角航线 TCE 不足 0.9 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数小幅下跌 国际油轮成交增加】

5 月 17 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 774.72 点，环比下跌 0.63%，其中，国际油轮船价综合指数、沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别下跌 0.33%、0.91%、1.07%，国际散货船价综合指数微涨 0.55%。

BDI 指数周二收于 980 点，环比下跌 2.68%，二手散货船价格在阶段性高位盘整震荡，其中，受巴拿马运河拓宽影响，新巴拿马型船开始改变航运格局，原巴拿马型散货船本周领跌。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1084 万美元、环比涨 0.31%；57000DWT—1431 万美元、环比涨 5.78%；75000DWT—1694 万美元、环比跌 3.00%；170000DWT—3060 万美元、环比跌 0.26%。摩根士丹利发布的全球贸易领先指数显示，除美元以外的所有指数全部恶化，这暗示最近一波强劲的全球贸易成长趋势可能很快终结；如果领先指标连跌 3 个月，意味着全球贸易活动再度陷入下跌态势。短期散运市场并不乐观，预计二手散货船价格可能震荡走跌。本周，二手船市场成交量回落，散货船共计成交 13 艘 (环比减少 6 艘)，包括 1 艘海岬型船、1 艘卡尔萨姆型船、3 艘巴拿马型船、5 艘超灵便型船、3 艘灵便型船，总运力 86 万 DWT，成交金额 1.63 亿美元。因全球拆船活动减弱，原本打算拆解的船舶转而在二手船市场卖掉，二手船市场 3 成以上成交船舶船龄超过 15 年。

俄罗斯和沙特联手延长原油“冻产”，美国库存逐步减少，原油价格低位反弹，布伦特原油现货价格周二收于 51.65 美元/桶，环比上涨 2.85%。高盛预测，由于产油国延长减产协议，原油长期价格可能在 45-55 美元/桶区间。本周，国际油轮船价历经多周下跌后，出现震荡盘整态势，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—1958 万美元、环比跌 4.03%；74000DWT—2682 万美元、环比跌 1.55%；105000DWT—2750 万美元、环比跌 0.04%；158000DWT—4628 万美元、环比涨 0.87%；300000DWT—5644 万美元、环比涨 3.68%。近期，原油轮和成品油轮的运价持续阴跌且尚未触底，预计二手油轮价格下行压力较大。目前，油轮船价相对处于价格“洼地”，已经募集到资金的投资人开始在二手市场扫货价格便宜的油轮。本周，油轮市场成交量大增，共计成交 24 艘 (环比增加 17 艘)，含 6 艘 VLCC 油轮，3 艘苏伊士型油轮，1 艘巴拿马型油轮，14 艘成品油轮，总运力 272 万 DWT，总成交金额 7.53 亿美元。

煤价小幅下调，煤炭、矿石和粮食货盘稀少，船东降价揽货，沿海散货船价格以跌为主。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—124 万人民币、环比涨 0.03%；5000DWT—730 万人民币、环比跌 2.27%。近期，国内雨水逐步充沛，火电厂大规模补库要到 6 月份；钢价忽高忽低，钢厂铁矿石



需求减少；粮食成交低迷，贸易商谨慎观望；综合考虑，如果煤炭、粮食和矿石运输近期仍没起色，沿海运价反弹难度较大，预计散货船价格仍将震荡向下。本周，二手船买家多以观望为主，市场成交稀少。

内河散货运输需求稳中有降，运价小幅下跌，二手船价格以跌为主。本周，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--51 万人民币、环比跌 0.66%；1000DWT--98 万人民币、环比跌 1.93%；2000DWT--176 万人民币、环比跌 1.96%；3000DWT--259 万人民币、环比涨 0.45%。全国房地产调控在继续，已有超过 55 个城市发布了各种调控政策 160 多次，建材运输需求受到影响，运价稳中看跌，内河散货船价可能震荡下跌。本周，内河散货船成交基本活跃，共计成交 66 艘（环比增加 18 艘），总运力 8 万 DWT，成交金额 6790 万元人民币。

来源：上海航运交易所

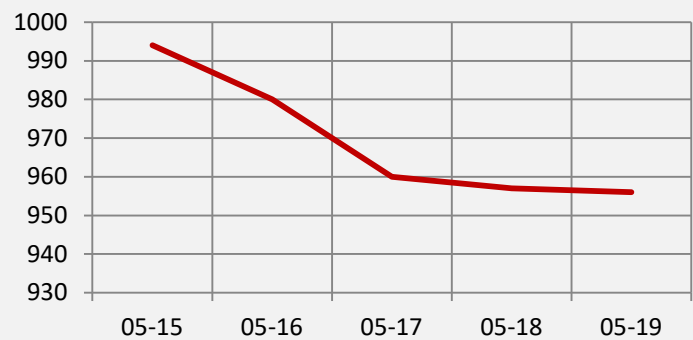
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

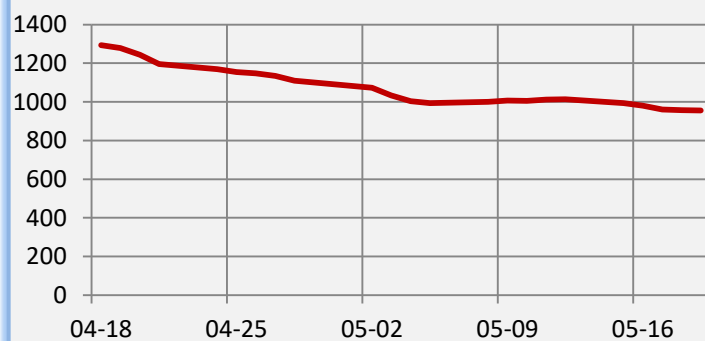
波罗的海指数	5 月 15 日		5 月 16 日		5 月 17 日		5 月 18 日		5 月 19 日	
BDI	994	-20	980	-14	960	-20	957	-3	956	-1
BCI	1,661	-64	1,632	-29	1,590	-42	1,638	+48	1,668	+30
BPI	978	-14	956	-22	925	-31	894	-31	870	-24
BSI	784	0	784	0	771	-13	764	-7	759	-5
BHSI	508	-1	507	-1	505	-2	504	-1	502	-2



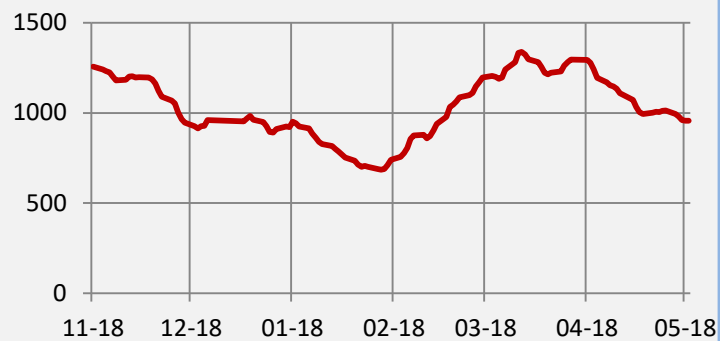
上周 BDI 指数走势



近一个月 BDI 指数走势



近半年 BDI 指数走势



近一年 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 19 周	第 18 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	14,000	14,000	0	0.0%
	一年	14,750	15,000	-250	-1.7%
	三年	14,500	14,500	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	9,750	10,000	-250	-2.5%
	一年	10,500	10,750	-250	-2.3%
	三年	11,000	11,000	0	0.0%
Smax (55K)	半年	10,250	10,250	0	0.0%
	一年	10,500	10,500	0	0.0%
	三年	10,250	10,250	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	8,750	8,750	0	0.0%
	一年	8,500	8,500	0	0.0%
	三年	8,750	8,750	0	0.0%

截止日期: 2017-05-12

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

African Baza 2015 61313 dwt dely Vanino 27/28 May trip via NoPac redel Singapore-Japan \$9,500 daily - cnr

Amalfi 2009 75206 dwt dely Kushiro prompt trip via NoPac redel Singapore- Japan \$8,500 daily - cnr

Amis Hero 2017 63000 dwt dely S Korea prompt trip via NoPac redel Singapore-Japan \$10,000 daily - cnr

Anangel Guardian 2010 179701 dwt dely Singapore spot trip via options inc South Africa, Brazil, Trinidad or Pepel redel Singapore-Japan \$15,250 daily + \$200,000 bb - Oldendorff



全一海运有限公司



Anangel Virtue 2012 180391 dwt dely Xiamen 24/31 May trip via West Australia redel Singapore-Japan \$15,750 daily - K-Line

Bao Flourish 2011 56591 dwt dely Dafeng prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore \$6,750 daily - EOT

BTG Kailash 2015 81084 dwt dely Gibraltar prompt trip via NC South America redel Continent \$7,400 daily - Nidera

Captain P. Egglezos 2007 76499 dwt dely Gibraltar spot trip redel Singapore-Japan \$13,500 daily - Oldendorff

Cervia 2010 92500 dwt dely Hong Kong spot trip via Indonesia redel Japan \$6,500 daily - NYK

Ceylon Breeze 2016 63600 dwt dely Santos spot trip redel PMO-Japan \$12,000 daily + \$200,000 bb - Raffles

Eressos Luck 2009 55429 dwt dely US Gulf 18/25 May trip redel India intention petcoke \$18,000 daily + \$100,000 bb - Centurion

Federal Swift 2012 37140 dwt dely Recalada 22/25 May trip redel Egyptian Mediterranean \$9,250 daily - Cargill

Fu Quan Shan 2013 56621 dwt dely passing Gibraltar prompt trip via Alcanar redel Houston \$6,250 daily - Norden

Global Passion 2011 33686 dwt dely Kaliningrad 24/28 May trip redel Turkey intention scrap \$11,000 daily - cnr

Golden Shui 2009 169332 dwt dely Falmouth spot trip via EC Canada redel Singapore-Japan \$25,000 daily - Oldendorff

Infinity 2010 80282 dwt dely Gresik prompt trip via Indonesia redel Malaysia approx \$8,500 daily - cnr

Initiator D 2007 56017 dwt dely Canakkale prompt trip via Black Sea redel east Mediterranean \$8,250 daily - Cargill

Iron Baron V 2014 56546 dwt dely Nemrut Bay spot trip redel Singapore-Japan intention steels 40-45 days \$17,000 daily - cnr

Jade 2010 55090 dwt dely Peru 01/10 Jun trip redel Singapore-Japan \$14,500 daily - cnr

Jia Sheng Shan 2011 56632 dwt dely Santos prompt trip redel Bejaia intention sugar \$9,000 daily - Cargill

Jin Jun 2009 56952 dwt dely Manila prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore \$9,750 daily - YND



Kumano Lily 2009 32292 dwt dely Tuzla prompt trip redel Oran intention steels \$8,000 daily - Cosmotrade

Mykonos 2013 81386 dwt dely EC South America 20/22 May trip redel Singapore-Japan \$10,500 daily + \$450,000 bb - Priminds

Mythos 2004 74195 dwt dely EC South America 31 May/04 Jun trip redel Singapore-Japan \$11,200 daily + \$520,000 bb - Louis Dreyfus

Nenita 2006 76807 dwt dely Rizhao prompt trip via NoPac redel Singapore-Japan \$7,900 daily - cnr

Ocean Rhea 2011 92648 dwt dely Taichung prompt trip via Indonesia redel Taiwan \$7,000 daily - Alliance

Ocean Tianbao 2016 63562 dwt dely US Gulf prompt trip redel Singapore-Japan \$22,000 daily - Panocean

Olympic Peace 2006 55709 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel India \$8,600 daily - cnr

Panamax Nostos 2005 76620 dwt dely NC South America 22/26 May 2 laden legs redel Skaw-Cape Passero \$10,000 daily - cnr

Panorea 2013 81585 dwt dely EC South America 20/22 May trip redel Singapore-Japan \$10,000 daily + \$450,000 bb - Cargill

Pella 2010 82163 dwt dely EC South America 01/02 Jun trip redel Singapore-Japan approx \$10,900 daily + \$500,000 bb - Louis Dreyfus

Qi Xiang 22 2012 75657 dwt dely NC South America 15/25 May trip redel Skaw-Gibraltar \$9,400 daily - ADMI

Red Lotus 2006 83007 dwt dely Gibraltar spot trip via NC South America redel Skaw-Cape Passero intention grain \$6,250 daily - cnr

Resurgence 2012 81623 dwt dely CJK 20/23 May trip redel India intention fertilizer \$7,350 daily - cnr

Sanko Fortune 2012 74940 dwt dely EC South America 18/22 May trip redel Skaw-Gibraltar \$10,750 daily - Cofco Agri

Stargate 2011 28221 dwt dely S Brazil prompt trip redel EC Mexico \$8,500 daily - Oldendorff

Sunleaf Grace 2011 61683 dwt dely Recalada prompt trip redel South Africa \$12,000 daily - Norden



Taurus Two 2006 53630 dwt dely Davao prompt trip via Indonesia redel India \$8,250 daily - cnr

Thor Horizon 2002 43105 dwt dely Misurata prompt trip via Black Sea redel Italy \$9,500 daily - cnr

TW Hamburg 2012 93229 dwt dely Amsterdam end May trip via Orinoco redel China \$13,500 daily - Sinoeast

Unicorn Ocean 2008 78888 dwt dely Portbury prompt trip via Baltic redel Continent intention coal \$6,000 daily - cnr

Unity Force 2016 60629 dwt dely Xingang prompt trip via NoPac redel SE Asia \$8,000 daily - Fednav

Vogerrunner 2008 176838 dwt dely Cape Passero prompt trip via USEC/EC Canada redel Singapore-Japan \$26,000 daily - MOL

(2) 期租租船摘录

CP Tianjin 2016 63541 dwt dely Far East August 12 months trading redel worldwide \$10,250 daily - CRC

Semirio 2007 176261 dwt dely Zhangjiang 15/25 May min 12 max 16 months trading redel worldwide \$14,150 daily - Koch Shipping

4. [航运市场动态](#)

【BS 全球海事部副总裁：数据分析如何优化船舶营运？】

在数字化和网络化的道路上，航运业也许不是起步最早的，但是应用潜力却是巨大的。在“智能时代的船舶设计及营运研讨会”上，ABS 全球海事部副总裁 Gareth Burton 博士说：“世界是动态的，受很多因素的影响，其中包括宏观经济。世界的动态化使得用数据分析来帮助我们做商业决定，减少风险显得更加重要。”

Burton 博士认为，我们需要提高效率来增加竞争力，也需要符合环境保护方面的国际公约，比如压载水处理等，这些都要求我们存储数据，为未来服务。“目前，数据分析主要运用在四个方面：市场评估、设计评估、营运表现和环境规范。” Burton 博士介绍说。

在市场评估方面，我们可以做贸易模式分析，通过船舶定位信息和轨迹信息分析出潜在的市场机会；也可以分析细分市场，比如船舶大小和单价间关系的趋势变化，以及从细分市场的船龄构成帮助决策是否需要更新船舶。



在设计评估方面，我们对标新设计和已有设计，找到新设计的不足和优势。比如用现有 TEU 数和船舶长度关系回归曲线，对标新设计的运力和船长的关系。

在营运表现方面，可以对船体 / 螺旋桨的表现进行关注和跟踪，观察货物重量和吃水的关系进行观察，从而判断海蛎子是否增加到需要清除的程度。同时，通过对比自己和竞争者的船在不同情况下的营运数据，可以分析出需要改进之处。

而在环境规范方面，ABS 的技术经济性分析，可以帮助船东和运营者判断，用低硫油、重油+洗涤器、液化天然气哪个经济效益更强。根据目前 ABS 的数据观察，船的尺寸较小，用重油+洗涤器更划算；而船速快时，用 LNG 比较便宜。

“未来我们会越来越依赖于数据。” Burton 博士认为。向智能互联的新时代迈进是处于“新常态”下的航运业寻求突破的路径。

“智能时代的船舶设计及营运研讨会”由 ABS 主办，邀请来自上海国际航运研究中心、设计所、船东公司和 ABS 全球的高层领导参会并发表演讲，共同探讨智能船舶安全及营运、大数据在船舶设计上的应用、智能船舶入级等话题。

来源：中国远洋海运 e 刊

【干散货联营池模式的最新发展】

当前，全球经济复苏动力依然不强，国际海运贸易增长缓慢，航运市场运力供过于求的矛盾未有实质性缓解。干货和液货运输船东成立联营池运输成为渡过难关的重要手段，特别是 2014 年以来，这种趋势不断加强。

从历史经验看，散货船船东很少参与联营，主要原因是其运送大宗货物，载货量容易满足，且自主运营的灵活性更强。但从 2014 年以来的干散货航运费率大跳水逐渐改变了这一态势。由于船东很难自由选择一定时期内履行运输协议，特别是很难获得期租租约，部分船东被迫暂时或长期闲置船舶，但这将产生不小的日常成本开支，因此不得不转而寻求联营。挪威船东 Torvald Klaveness、英国船东 Navig8 和韩国 TBS Ocean Logistics 公司率先将散货船联营池模式付诸实践。

挪威船东 Torvald Klaveness 目前运营 Bulkhandling 和 Baumarine 两个散货船联营池，主要履行三个月内的租约，租家分布于奥斯陆、新加坡、上海。在该联营池中，成员每 15 天可获得一笔租金收入，从而确保其有稳定的现金流。其中 Bulkhandling 联营池运营大灵便型散货船、超灵便型散货船和 Ultramax 型散货船，而 Baumarine 联营池运营巴拿马型散货船、卡姆萨尔型散货船和超巴拿马型散货船。由于经营稳定且业绩良好，2016 年 6 月，中远海运集团也将旗下两艘超巴拿马型散货船加入 Baumarine 联营池。



作为全球最大的独立联营池和商业船舶管理公司，英国 Navig8 公司经营着 16 个联营池，其散货船联营池包括 Supra8、Ultra8、Pan8 等。2015 年 11 月以来，其联营池船队数量不断增加，旗下 Supra8 联营池新增 4 艘超巴拿马型散货船，Ultra8 联营池新增 3 艘 Ultramax 型散货船，Pan8 联营池新增 1 艘巴拿马型散货船。目前该公司散货船联营池中已拥有 2 艘大灵便型散货船，20 艘超灵便型散货船，14 艘 Ultramax 型散货船和 15 艘巴拿马型散货船。

韩国 TBS 运营的 BlueMax Bulkers 联营池主要管理超灵便型散货船，运营的 BlueHorizon Bulkers 联营池主要管理灵便型散货船。特别是 2016 年共为旗下超灵便型散货船联营池累积新增了 10 艘船舶。TBS 表示，自 2015 年下半年以来，公司对联营池运营模式的兴趣不断上升，足见该模式为船东带来不小甜头。目前该公司旗下 BlueMax Bulkers 联营池共管理来自 10 家船东的 20 艘船舶，BlueHorizon Bulkers 联营池共管理来自 3 家船东的 6 艘船舶。

好望角型散货船市场也不乏联营池实践。2016 年初，希腊干散货船东 Star Bulk Carriers 与比利时 Bocimar International、挪威 Golden Ocean 和摩纳哥 C Transport Holding 成立好望角型散货船联营池 Capesize Chartering Ltd(CCL)，初始投入 65 艘船舶，其主要特点是船东的自主性高，船东分别负责各自的船舶运营、财务以及技术管理，这样参与者的积极性更高，并且只要提前 3 个月告知便可退出联营池，以利于合理控制和分配运力，最终提高经济效益。2016 年 2 月，Star Bulk 再将其 9 艘好望角型散货船移至联营池 CCL。2016 年 10 月，CCL 的船队规模达到 75 艘，该联营池计划把日本船东也纳入，从而将规模扩张至 100 艘。

来源：中国船检

【赫伯罗特：集装箱航运需求保持稳中向好态势】

德国集装箱航运公司赫伯罗特（Hapag-Lloyd）表示，预计全球贸易量在全年中期将有所上涨，相应地，集装箱航运服务的需求也将会继续保持稳中向好态势。

近日，赫伯罗特在其“投资者 2017 年展望”中表示，集装箱航运业的中期增长前景仍保持良好表现。

国际货币基金组织（IMF）在其最新的经济展望（2017.4）中预计，今年全球经济增长将达 3.5%。此预测意味着全球经济在 2017 年的增长速度略快于前一年（+3.1%）。国际货币基金组织表示，全球贸易量是集装箱航运服务需求的关键所在，今年将增长 3.8%（2016 年为+2.2%）。

美国经济预测机构 IHS 环球透视（2017 年 2 月）预测，2017 年全球集装箱运输量将上涨 3.7%（2016 年为 2.5%），达 1.37 亿 TEU 左右。

数据显示，2016 年全球运力上涨了约 30 万 TEU，至 2000 万 TEU，据此，航运研究机构德鲁里（Drewry）预测，今年的运力理论上将上涨约 150 万 TEU。运力供应的进一步增长，意味着今年运费很难上涨。



赫伯罗特首席执行官 Rolf Habben Jansen 表示：“尽管我们在 2016 年业绩表现相对同行较好，但这样的结果显然并不令人满意。预计 2017 年的市场会有所改善。长期来看，集装箱新船订单的减少和报废船舶的居高不下表明市场供需渐趋平衡。”

根据全球贸易增长和全球集装箱船运力的预测，赫伯罗特预计 2017 年的平均运价和运输量均将适度增加。公司预计，平均燃油消费价格将在今年有显著上升，同时平均运价也将有所改善。如果初始资源增效计划以及成本削减计划获得成功，预计今年公司的息税折旧及摊销前利润（EBITDA）和息税前利润（EBIT）将实现大幅增长。

来源：中国船检

5. 船舶市场动态

【144 家船厂危险！一重要指标不断下降】

曾经的全球造船业“老大”——韩国船厂目前手持订单所能满足的工作量仅为 1.5 年，已经降至历史新低，而造船业“新贵”——欧洲船厂的这一指标却达到了创纪录的 4.2 年。而中国和日本造船业这一指标也不容乐观，仍在不断下降。与此同时，随着手持订单量不断消耗，全球 140 多家船厂或将在今年年底前交付完全部船舶后面临停产。

克拉克森在近期发布的报告中称，通过将手持订单总量除以上一年的完工量（按 CGT 计算），以此得出手持订单未来所能满足的工作量这一指标。手持订单所能满足的工作量是衡量一家船厂的重要指标。尽管这一指标依靠的是前一年的交付数字，因而无法捕捉船厂产能的变化、也并未计算延期交付和撤单的影响，但这一指标依然是衡量造船业健康状况的一个有效手段。

1.5 年！韩国船厂手持订单工作量降至历史新低

根据克拉克森的报告，目前，全球船厂手持订单降至只能够满足未来 2.3 年的工作量，不过，这一数字依然高于 2012 年最低点时的 2.1 年。其中，韩国船厂手持订单未来能够满足的工作量降至历史新低，仅为 1.5 年，相比 2014 年的最高纪录减少了 49%。与此同时，中国船企手持订单目前能够满足未来 2.4 年的工作量，这一数字相比 2014 年减少了 49%。日本船厂手持订单能够满足未来 2.6 年的工作量，相比 2015 年的最高纪录减少了 32%。与亚洲相反，欧洲船厂手持订单量目前能够满足未来 4.2 年的工作量，年初至今这一数字已经增长了 8%。

2025 年！欧洲船厂手持订单交付时间最长



影响未来工作量指标的因素很多，而中日韩三国手持订单量所能满足的未来工作量大大减少的主要原因在于新船订单枯竭。特别是在中国和韩国，新船交付量居高不下更进一步削减了其手持订单所需的工作量，自 2016 年年初以来中韩两国手持订单量分别下滑了 36%、44%（按 CGT 计算）。与此同时，欧洲船厂手持订单量所能满足的未来工作量不断增长反映出其在邮轮领域的领先地位，目前欧洲船厂手持订单交付安排已经延续至 2025 年。另外，日本船厂接单量和交付量相对较为稳定，这也有助于其未来工作量指标保持在稳定水平。

39%！144 家船厂将在今年年底前交付全部船舶

克拉克森数据显示，截止 5 月 1 日，全球共有 369 家活跃船厂（手持订单量中至少有一艘 1000+GT 在建新船）。在这些船厂中，只有 44% 约 162 家船厂于去年或今年接获了新船订单，39% 也即有约 144 家船厂将在今年年底之前交付完手持订单中的全部船舶，仅 26% 的船厂手持订单交付安排延续至 2018 年之后。举例而言，如果 2017 年全球新船订单量水平和 2016 年一样低迷、假设全年船厂交付量约为 3300 万 CGT，到 2018 年年初全球船厂手持订单量将降至仅能够满足不到未来两年的工作量；即使 2017 年全球新船订单量同比 2016 年增长了一倍，2018 年年初手持订单量也依然只能满足未来 2.3 年的工作量。

对于大多数造船国而言，随着全球手持订单量的减少，各国未来工作量指标也在持续下滑。这也在很大程度上反映出新船订单的枯竭和交付量的相对稳定。未来，随着手持订单量能够满足的未来工作量继续减少，船厂正面临巨大压力，必须努力提高手持订单量。

来源：国际船舶网

【散货船“发烧”？资金打造新船队，你怎么看？】

据《贸易风》报道，某机构正计划与中国融资公司合作，在二手市场上投资买船，打造一支散货船队。该负责人表示，当前干散货市场充满机遇，这些资金有用武之地，市场会迅速发展起来。“我们会把前二、三艘船长期出租，但是当我们在 2018 年拥有 10 艘船时，我们要自己运营船。”

近期相关分析显示，二手船市场正在分化，油船交易开始退热，而船东投资二手散货船的交易活动越来越活跃。船舶经纪机构 Intermodal 在其报告中指出，截至第一季度末，市场上共达成了超过 200 艘二手散货船交易。分析师称，目前二手船交易市场上的潜在买家正在逐渐失去收购资产价格已出现上升船舶的兴趣，并认为这一势头可能将在某个时候缓解，甚至使资产价格略有下降。另一方面，船舶卖家似乎仍然控制着二手船资产的定价权，希望在上一次交易后的几天里要求提价。总而言之，散货船和油船市场可能处于各自周期的不同阶段，买家仍将出于不同因素对收购船舶表现出兴趣。

对于有新公司投资散货船队，业内专家指出，随着 2017 年干散货市场形势回暖，各家咨询机构纷纷调高对 2017-2018 年干散货市场前景预期，加上干散货市场进入门槛低，各种资金正在重新考虑进入，不管是投资新造船还是购买二手船，都会加剧干散货市场的竞争态势，也不利于市场供需形势的改善。

来源：中远海运 e 刊



【集装箱船订单创历史新低】

根据法国集装箱研究机构 Alphaliner 的最新报告显示，全球新造集装箱船订单创历史新低。

据 Alphaliner 的最新报告显示，截至 5 月 1 日，全球新造集装箱船订单仅占现有船队的 14.1%，为历史最低水平。这一比例远低于 2007 年时的峰值，当时达到了惊人的 64.2%。上一次的最低记录发生在 1999 年，当时全球新造集装箱船订单占总运力的比例为 14.6%。

Alphaliner 表示：“当前的下降趋势预计将持续更长时间，并且更加深入，就目前看来，直至今年年底都不会再出现新的订单，进而集装箱船订单比重将在未来几个月进一步减少。”

最近几个月集装箱运输行业巨头们的态度也印证了 Alphaliner 的说法——他们否定了会出现任何新订单热潮的猜想，普遍认为集装箱运输业的供需失衡将持续数年。如马士基集团首席执行官施索仁曾预测，至 2022 年，全球集装箱运力将达 2300 万 TEU 左右，而需求可能仅为 2200 万 TEU 左右。

另一位集装箱运输行业的老将——香港集装箱航运公司东方海外（OOCL）的主席董建成（CC Tung）曾表示，最近集装箱运输业供需失衡的情况预计将延续至本世纪结束。

来源：中国船检

【全球造船业或开始触底反弹】

本月初，韩国现代重工与三星重工分别接获 4 艘 VLCC 订单，业界人士认为，这一现象显示目前油轮市场已经转好，并且油船价格已经停止下降，这是一个好的信号。油船价格从 2016 年 12 月开始到今年 3 月已经累计 50-200 万美元左右的下降幅度，但是从 4 月开始油船价格已经基本停止下降。最新交易行情显示，每艘苏伊士型油轮每艘仅 5300 万美元、阿芙拉型油轮也只有每艘 4300 万美元左右。

除此之外，部分散货船船型在 4 月初时价格已经开始上涨，而集装箱船船价基本都维持在去年年末以后的价格水平。如果船价不再下跌的话，这期间被推迟的订单将会接踵而至。

韩国造船业相关专家表示，主要船型油船船价停止下跌、散货船价格上涨显示造船业开始触底反弹，市场行情正在逐渐转好。

来源：国际船舶网



6. 世界主要港口燃油价格

Bunker Ports News Worldwide BUNKER PRICES												
PORTS	IF0380			IF0180			MDO			MGO		
Amsterdam	285.00	0		315.00	0		n/a			n/a		
Antwerp	294.00	2.5	↑	318.50	-1	↓	0.00			447.50	15	↑
Gibraltar	275.00	0		310.00	0		n/a			495.00	0	
Hamburg	288.00	0		318.00	0		n/a			n/a		
Hong Kong	326.00	8	↑	331.00	7	↑	0.00			0.00		
Panama	260.00	0		n/a			n/a			515.00	0	
Shanghai	334.00	7	↑	0.00			0.00			0.00		
Singapore	319.00	4.5	↑	354.50	5	↑	458.50	10.5	↑	468.50	10.5	↑
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0	
Tokyo	0.00			0.00			0.00			0.00		

来源: Bunker Ports News Worldwide

截止日期:

2017-05-19

◆ 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 18 周	第 17 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,200	4,200	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,500	2,500	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,300	2,300	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,000	2,000	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 19 周	第 18 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	7,800	7,800	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,300	5,300	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,300	4,300	0	0.0%	



全一海运有限公司



LR1	75,000	4,000	4,000	0	0.0%
MR	52,000	3,250	3,250	0	0.0%

截止日期: 2017-05-19

(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	TAK	160,000	Hyundai HI, S. Korea	2018	Euronav NV - Belgian	Undisclosed	Ice Class 1C, against 7 yrs TC to Valero
1	TAK	50,000	Hyundai Vinashin, Vietnam	2018	Central Mare - Greek	3,250	second option declared within 2017
2	BC	62,000	Oshima, Japan	2019	Taiwan Navigation - Taiwan	2,550	
4	BC	38,800	Taizhou Kouan, China	2018-2019	H. Vogemann - German	2,000	
2+2	CV	2,525 tru	Keppel AmFELS, United States	2020	Pasha Hawaii - Hawaii	Undisclosed	
1	ROR	1,050 ceu	Jiangdong Shipyard, China	2018	CSC Wuhan Automobile Logistics - Chinese	490	
1	ROPAX	1,200 pax	Incat, Australia	2019	Naviera Armas - Spanish	8,120	215 cars

◆ 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
GOLDEN TRADER I	BC	79,427		2012	China	1,500	Cargill - U.S.A
GOLDEN TRADER II	BC	79,516		2012	China	1,500	Cargill - U.S.A
GLOBAL PEACE#	BC	31,777		2011	Japan	1,010	Pacific Basin - Hong Kong
ZHI CHENG	BC	43,246		1994	S. Korea	Undisclosed	Chinese
HO FONG	BC	46,762		2001	Japan	670	Chinese
V GANNET	BC	51,536		2002	S. Korea	660	Far East
NORDIC AARHUS	BC	52,068		2000	Japan	650	Chinese
CE-GUARDIAN	BC	52,525		2006	Philippines	1,050	Greek
OCEAN DIAMOND	BC	53,503		2007	Japan	980	Undisclosed
CRYSTAL PALACE	BC	58,781		2008	Philippines	1,320	Thoresen Thai - Thai
PANMEGISTI	BC	64,000		2016	China	1,930	Undisclosed



全一海运有限公司



GENCO KNIGHT	BC	73,941	1999	Japan	550	Chinese	SS/DD DUE
FRONTIER HERO	BC	81,043	2014	Japan	2,350	Hydroussa Navigation - Greek	
CHOULLY	BC	182,618	2016	Japan	4,500	Seanergy - 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
TASANEE	CV	39,418	2,824	2002	S. Korea	1,220	Undisclosed	en bloc
TAROKO	CV	43,093	2,762	2003	S. Korea	1,220	Undisclosed	
SHIPPAN ISLAND	CV	13,727	1,118	2005	China	550	MPC CONTAINER SHIPS - German	

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
FORTUNE VICTORIA	TAK	74,998		2007	Japan	1,700	Greek	
AMANTEA	TAK	309,287		2002	S. Korea	2,350	Greek	
SAN BERTOLDO	TAK/ASP	4,993		2017	China	1,750	Swedish	
CHAMPION TRUST	TAK/CHE+PRO	46,166		1995	Croatia	Undisclosed	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
JIAN DA	GC	19.762	5.548	1986	Japan	341	

中 国							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格（美元）/轻吨	备 注
BAO SHENG	BC	47,260	6,947	1997	Japan	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
JUIST TRADER	CV	34,041	10,531	1998	Germany	375	as is Colombo
POTENGI	TAK	55,067	14,409	1991	Brazil	undisclosed	

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
ORYX	BC	29,973	6,434	1990	Japan	350	



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
BLACK SEA	BC	21,373	5,180	1983	Japan	345	
FLASH	BC	177,996	19,783	2009	China	undisclosed	
OTTO	CV	26,027	9,616	1999	China	370	full sub-continent dely option, incl. ROB
HYUNDAI FREEDOM	CV	68,363	23,050	1996	S. Korea	355	as is Hong Kong, incl. ROB

◆最新航运公告

【具有里程碑意义的“OCEAN VICTORY”轮所涉安全港口一案，GARD 协会败诉于租家】

“OCEAN VICTORY”轮案引起了广泛关注和兴趣，诸多海事律所发布加以整理的案情简报。本文不再重复，并作以下简单评述。

“OCEAN VICTORY”轮是好望角型干散货船，在日本沿海沉没。船舶在鹿岛港卸货，之后由于异常恶劣天气状况叠加，船舶停留在泊位太危险，而决定离开该港口。不幸的是，当尝试驶离港口时，船舶搁浅且断裂。本案预计损失约 1.7 亿美金。

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	兰特	韩元
2017-05-19	687.86	765.86	6.1927	88.379	893.29	62.744	834.76	194.51	16362.0
2017-05-18	686.12	766.91	6.1903	88.13	891.26	62.877	830.79	192.24	16316.0
2017-05-17	686.35	762.76	6.1041	88.127	888.11	62.782	822.12	190.09	16228.0
2017-05-16	687.9	756.55	6.0622	88.329	888.92	62.743	818.11	191.28	16244.0
2017-05-15	688.52	752.91	6.0827	88.338	887.8	62.997	827.85	194.13	16333.0



2017-05-12	689.48	750.16	6.0657	88.507	889.74	62.962	826.58	193.66	16309.0
2017-05-11	690.51	750.8	6.0452	88.676	893.47	62.929	832.15	195.37	16409.0
2017-05-10	690.66	752.39	6.0755	88.726	894.89	62.862	843.56	197.1	16453.0
2017-05-09	690.37	755.11	6.1063	88.681	895.0	62.686	843.51	196.99	16396.0
2017-05-08	689.47	756.77	6.1159	88.582	893.98	62.887	839.57	195.07	16465.0

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

统计时间	货币	隔夜	1 周	1 月	2 月	3 月	6 月	12 月
2017-05-18	美元	0.92778	0.94722	1.00994	1.07639	1.17172	1.39906	1.70456
2017-05-17	美元	0.92833	0.94667	1.00356	1.07833	1.17839	1.41406	1.73289
2017-05-16	美元	0.92833	0.94667	0.99911	1.07833	1.18117	1.42044	1.74539
2017-05-15	美元	0.92889	0.94778	1.00078	1.07556	1.17944	1.42267	1.74511
2017-05-12	美元	0.92833	0.94667	0.99244	1.07778	1.17956	1.43656	1.76567
2017-05-11	美元	0.92833	0.94556	0.98911	1.07833	1.18178	1.43933	1.78567
2017-05-10	美元	0.92833	0.94722	0.98856	1.07028	1.18094	1.44211	1.78761
2017-05-09	美元	0.92722	0.94667	0.98856	1.07	1.182	1.44517	1.79067
2017-05-08	美元	0.92778	0.94667	0.99411	1.06833	1.18456	1.43683	1.78817
2017-05-05	美元	0.92778	0.94722	0.99444	1.06	1.18039	1.43267	1.779