



全一海运市场周报

2017.06 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2017.05.29 - 06.02\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求总体平稳 运价走势出现分化】

本周，中国出口集装箱运输市场需求总体稳定，综合指数小幅上涨，但不同航线运价走势出现分化。6月2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894.86点，较上期上涨4.9%。

欧洲航线：据欧盟委员会公布的数据显示，欧元区5月经济景气指数为109.2，较前值下降0.4，显示欧洲经济发展步伐有所放缓，对于运输需求进一步增长有所影响。本周货量表现基本平稳，上海港船舶平均舱位利用率保持90%以上。前期航商执行推涨计划，但由于货量未能进一步增长，导致部分航商为了保持市场份额采取降价揽货的策略，市场运价出现回落。6月2日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为933美元/TEU，较上期下跌4.5%。地中海航线，整体市场表现平稳，上海港船舶平均装载率在90%~95%之间，运价走势与欧洲航线相同，在前期上涨的基础上有所回落。6月2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920美元/TEU，较上期下跌2.6%。

北美航线：据美国商务部公布的数据显示，美国4月个人收入环比增加0.4，超出市场预期，对当地居民消费及运输需求增长起到支撑作用。前段时间较为疲软的运输需求开始显出回暖迹象，供求关系有所改善，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率保持在90%~95%之间。受到货量回暖支撑，多数航商于月初推动运价上涨，且在近期有进一步涨价计划。6月2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1413美元/FEU、2428美元/FEU，较上期分别上涨11.8%、8.9%。

波斯湾航线：因货主赶在目的地传统“斋月”前集中出货，运输需求继续保持增长态势，供需关系较为良好，上海港船舶平均装载率保持在95%以上，部分航班满载出运。受货量回暖支撑，即期订舱价格大幅走高。6月2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918美元/TEU，较上期上涨20.2%。

澳新航线：运输需求持续低迷，部分航商采取运力控制措施维持供需基本面稳定，但并未产生效果，上海港船舶平均装载率在80%左右徘徊，运价继续承压下行。6月2日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为350美元/TEU，较上期下跌6.2%。



南美航线：运输需求继续处于较高水平，加之部分航商采取措施控制总体运力规模，供求关系良好，上海港船舶平均舱位利用率继续保持在 95%左右，市场运价继续上涨。6月2日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 3424 美元/TEU，较上期上涨 3.9%。

日本航线：本周货量基本稳定，市场运价相对稳定。6月2日，中国出口至日本航线运价指数为 661.98 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【运输需求持续疲软 沿海运价低位运行】

本周，沿海散货运输市场需求疲软，冷清氛围延续，下游观望情绪不减，运价继续小幅下跌。6月2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 983.21 点，较上周下跌 0.9%。其中煤炭、金属矿石、粮食运价指数均下跌，成品油、原油运价指数维稳。

煤炭市场：本周，煤炭供给方面，国内煤市场供应充足，港口库存略有增加。需求方面，水电逐渐恢复，火电压力减轻，电厂机组检修，耗煤量明显减少，加之进口煤继续登陆国内市场，而夏季用煤高峰尚未到来，致电厂存煤高位，可用天数高攀。6月1日，沿海六大电厂存煤升至 1284.9 万吨，日耗仅为 56 万吨，存煤可用天数达到 23 天；其中 5月29日库存高达 1298.9 万吨，创下自 2015 年 11 月 11 日以来的最高值。对国内煤炭采购仍持观望心态，大多数电厂补存以进口煤为主，刚性补库存无法有效带动北方港口出港量增加。国内煤炭市场供需格局持续宽松，煤炭价格继续下行，但随着迎峰度夏煤炭消费旺季即将来临，煤价下行空间不会太大。综合上述情况，在下游电厂及贸易商观望情绪不减，市场煤鲜有货盘放出，又恰逢端午假期的背景下，沿海煤炭运输市场平静，市场成交略有减少，运价小幅下滑。

6月2日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1022.24 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 26.3 元/吨，较上周五下跌 0.7 元/吨；秦皇岛-张家港（2-3 万 dwt）航线运价为 32.0 元/吨，较上周五下跌 0.7 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 34.0 元/吨，较上周五下跌 0.6 元/吨。华南市场，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 29.5 元/吨，较上周五下跌 0.4 元/吨。

金属矿石市场：近期各地市场钢材库存持续消化，部分地区更是资源紧缺，受此支撑钢材现货价格表现坚挺，钢厂盈利情况有所好转，但是市场对铁矿石采购仍保持谨慎态度，加上沿海铁矿石库存高位运行，运力相对过剩，沿海金属矿石运价出现下滑。6月2日，沿海金属矿石货种运价指数报收 877.16 点，较上周下跌 0.7%。

粮食市场：本周，本周北方港口粮食集港量小幅震荡，贸易价格开始回落，下游饲企维持观望心态，购销清淡，现货采购仍按需为主。沿海粮食运输需求显现疲态，运价小幅下滑。6月2日，沿海粮食货种运价指数报收 794.04 点，较上周下跌 3.7%。



国内成品油市场：本周，国际原油价格出现较大幅度下滑，加上市场对柴油需求持续低迷，沿海成品油运输市场行情表现冷清。6月2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

【三大船型市场齐跌 综合指数延续跌势】

本周，欧洲、亚洲假期加重市场低迷态势，中国进口干散货三大船型运输市场租金、运价悉数下跌。6月1日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数（CDFI）为 698.69 点，运价指数为 659.03 点，租金指数为 758.18 点，分别较上周四下跌 3.6%、2.8%和 4.5%。

海岬型船市场：海岬型船市场震荡走低。6月1日公布的5月财新中国制造业 PMI 指数 11 个月以来首次落入临界点以下，采购库存指数大幅下跌，但产成品库存回升，显示企业从主动补库存向被动加库存转变；进口铁矿石、煤炭价格继续下滑，品位为 62% 的铁矿石价格跌至 56 美元/吨，创去年 10 月以来新低，贸易商采购力度有限；国内沿海港口铁矿石库存仍维持在 1.4 亿吨高位，库存压力明显。受上述多重利空因素影响，本周航次期租成交量较上周减少，日租金止涨下跌。周四，中国北方至澳大利亚往返航线 TCT 日租金为 11600 美元，较上周四下跌 5.5%。上半周，欧洲和亚洲假期，市场成交清淡，澳洲和巴西至中国的铁矿石运价稳中有跌。下半周，节后市场活跃度有所上升，但 FFA 价格重挫，船东看空后市，现货市场成交价不断走低。6月1日成交纪录显示，17 万吨货量，受载期为 6 月 16 日后，西澳至青岛航线成交价为 5.70 美元/吨。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 5.815 美元/吨，较上周四下跌 2.6%；巴西图巴朗至青岛航线运价为 13.867 美元/吨，较上周四下跌 2.8%。南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 10.320 美元/吨，较上周四下跌 3.0%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场延续上周量价齐跌走势。太平洋市场，国内用煤淡季，加大煤价下行压力，市场进口煤炭货盘较少，基于引航站交船的船舶数量增加，加之南美粮食运价阴跌不止，日租金持续下行。6月1日成交纪录显示，7.4 万载重吨船，6月7-10日台湾交船，经印尼，新加坡-日本范围还船，成交日租金为 6250 美元。周四，中国南方经东澳大利亚至中国往返航线 TCT 日租金为 6150 美元，较上周四下跌 4.2%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 4.542 美元/吨，较上周四下跌 6.0%。粮食航线，大豆压榨利润很差，贸易商推迟或取消采购计划，南美 6 月货盘交易结束，7 月采购进度缓慢，即期船舶数量增多，市场成交较少，粮食运价继续下滑。6月1日成交纪录显示，6 万吨货量（增减 10%），受载期 6 月 15-30 日，南美东海岸至中国，成交运价为 23.25 美元/吨。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为 23.732 美元/吨，较上周四下跌 1.9%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场继续阴跌。太平洋地区煤炭、镍矿等货盘较少，加之南美粮食成交有限，市场运力持续过剩，船东被迫低价成交少量货盘，租金、运价续跌。周四，中国南方至印尼往返航线 TCT 日租金为 6295 美元，较上周四下跌 2.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.075 美



元/吨，较上周四下跌 2.3%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 6.685 美元/吨，较上周四下跌 2.8%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价全面下降 成品油运价小幅反弹】

国际油价保持小幅下降态势，布伦特原油期货价格周四报 50.37 美元/桶，比上周四下降 1.6%。市场近期已基本形成共识，预计今年剩余月份的油价将在 50 至 70 美元之间，而对未来 3 年内的走势判断分歧巨大，低到 25 美元，高至 80 美元。路透社周四报道，俄罗斯国家石油公司（Rosneft）执行总裁与沙特阿美总裁首次正式会晤，就双方在亚洲市场的合作展开讨论。全球原油运输市场本周交易萎缩，各型船运价均有下降。中国进口 VLCC 运输市场行情继续小幅下跌。6 月 1 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 577.12 点，较上周四下降 3.6%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场船舶运力供给过剩、需求不足，运价延续上周跌势。中东航线的成交稀疏，运价压力大；西非航线市场平稳，运价基本持平。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS47.71，较上周四下跌 6.8%，CT1 的 3 日平均为 WS48.70，环比下跌 5.9%，平均等价期租租金（TCE）降至 1.0 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS53.27，上涨 0.7%，3 日平均为 WS53.04，平均 TCE 保持 1.6 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：欧洲航线运价小幅回落，西非至欧洲运价基本稳定在 WS85 至 WS90（TCE 约 1.5 万美元/天上下）；黑海至地中海运价小幅下降至 WS86（TCE 约 1.3 万美元/天）。1 艘 13.5 万吨级船，黑海至地中海，6 月 15 日货盘，成交运价为 WS87.5。波斯湾出发航线运价小幅波动。14 万吨级船，伊朗至地中海，6 月上旬货盘，成交运价小降在 WS37 至 WS45 之间；13 万吨级船，波斯湾至印度，6 月中货盘，成交运价稳定在 WS80 水平；沙特至印度 9 万吨货盘运价保持 WS110 水平。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场欧美航线大幅回落，跨地中海运价从 WS120（TCE 约 1.4 万美元/天）跌进 WS100（TCE 约 0.8 万美元/天）；北海短程、波罗的海运价分别从 WS120、WS100 跌至 WS102、WS80，TCE 分别从 2 万美元/天附近跌至 1 万美元/天上下。加勒比海至美湾运价从 WS140（TCE 约 1.5 万美元/天）跌进 WS120（TCE 不足 1.0 万美元/天）。亚洲运价小幅下降，波斯湾至新加坡运价降至 WS99（TCE 不足 0.6 万美元/天），东南亚至澳大利亚运价维持 WS100（TCE 不足 1.0 万美元/天）。中国进口分散在科兹米诺、东南亚等地。科兹米诺 10 万吨货盘的成交包干运费降低至 41.5 万美元。

国际成品油轮（Product）：运输市场多数航线运价上升。亚洲石脑油运价触底反弹，波斯湾至日本航线 7.5 万、5.5 万吨级船运价分别升至 WS88 和 WS108，TCE 分别为 1.0 和 0.6 万美元/天；印度至日本 3.5 万吨级船运价保持 WS120 水平（TCE 约 0.4 万美元/天）。本周开始美国汽油需求逐渐进入高峰期，欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价从 WS140 水平上升至 WS150 水平（TCE 约 1.0 万美元/天），美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价反弹至 WS110（TCE



接近 0.5 万美元/天)，欧美三角航线 TCE 提升到 1.3 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【灵便型散货船价续跌 内河散货船价格反弹】

5 月 31 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 778.64 点，环比微涨 0.50%。其中，国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别上涨 1.00%、0.71%、1.23%；沿海散货船价综合指数微跌 0.98%。

BDI 指数 11 连跌收于 900 点（周二），环比下跌 5.16%；国际干散货海运市场表现艰难，运价承压下走，二手散货船价格涨跌互现。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1066 万美元、环比跌 1.58%；57000DWT--1431 万美元、环比涨 0.25%；75000DWT--1743 万美元、环比涨 3.89%；170000DWT--3085 万美元、环比涨 0.09%。近期，干散货船 1 年期期租费率走势各异，其中，超灵便型和巴拿马型散货船租金上涨，灵便型和海岬型散货船租金续跌，预计二手散货船价格将分化盘整。本周，二手散货船成交量有所回升，共计成交 13 艘（环比增加 11 艘），总运力 74 万 DWT，成交金额 1.33 亿美元。

欧佩克和俄罗斯等非欧佩克产油国同意将日均冻产约 180 万桶原油的减产协议延长 9 个月，但不同意进行更大规模的减产或延续更多的时间，加上美国“捣乱”，石油开采活动不断增长，削弱了由 OPEC 牵头的减产行动的影响，引发了市场投资者失望情绪，布伦特原油现货价格周二收于 52.15 美元/桶，环比下跌 3.69%。国际油轮船价在震荡下跌 15 个多月后，呈现触底反弹态势，似乎越来越多的投资者认同“现在是时候在油轮市场有所行动了”，二手油轮买卖活跃度有所增加。本周，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2057 万美元、环比涨 3.55%；74000DWT--2635 万美元、环比跌 1.38%；105000DWT--2745 万美元、环比跌 0.12%；158000DWT--4761 万美元、环比涨 2.57%；300000DWT--5695 万美元、环比跌 0.08%。近日，高盛下调 2017 年油价预期，将布伦特油价预估从每桶 56.76 美元下调至 55.39 美元，将美国 WTI 油价预估从每桶 54.80 美元下调至 52.92 美元，这意味着全球原油供应将持续过剩，原油货盘或许增加，预计二手油轮价格可能出现一波反弹。本周，油轮市场成交量活跃，共计成交 20 艘（环比增加 17 艘），总运力 138 万 DWT，总成交金额 4.23 亿美元。

主产地煤炭产能持续释放，中转港库存平稳回升，国内煤价加速下跌；动力煤市场下游需求偏弱，沿海火电厂采购以刚需为主，煤炭淡季效应影响仍在继续；沿海散货运价总体弱势运行，二手散货船价格继续下跌。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--122 万人民币、环比跌 0.75%；5000DWT--709 万人民币、环比跌 1.32%。2007 年是钢铁供给侧改革继续深化的一年，年产 8000 万吨以上的中频炉在 6 月 30 日前大限将至，市场传言钢材涨价风暴或重演去年煤炭奇迹，钢厂盈利预超去年。短期内，预计国内煤炭、钢材、矿石和粮食等货盘难以提升，沿海散货船价格震荡下行概率较大。本周，二手船买家观望情绪浓厚，市场成交吨位多以 1000DWT 左右的小船为主。



内河散货运输需求平稳，运价稳中有涨，二手船价格稳中有涨。本周，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--53 万人民币、环比涨 1.74%；1000DWT--95 万人民币、环比涨 0.36%；2000DWT--182 万人民币、环比涨 1.41%；3000DWT--265 万人民币、环比涨 1.42%。近期，长江流域部分地区陆续开始整治浮吊作业，运砂船周转受阻，吸引更多的内河船加入建材运输，砂石运价小幅上涨，预计散货船价震荡往复旋律不变。本周，内河散货船成交活跃，共计成交 136 艘（环比增加 65 艘），总运力 13 万 DWT，成交金额 1.04 亿元人民币。

来源：上海航运交易所

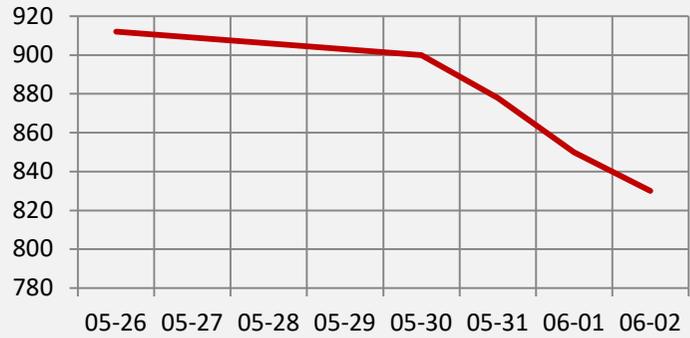
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

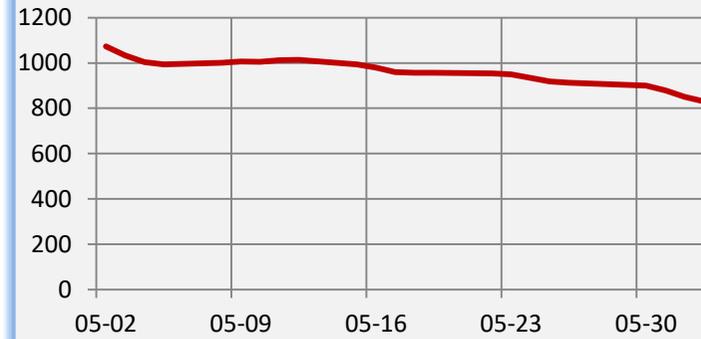
波罗的海指数	5月30日		5月31日		6月1日		6月2日	
BDI	900	-12	878	-22	850	-28	830	-20
BCI	1,564	-27	1,511	-53	1,430	-81	1,374	-56
BPI	842	-3	829	-13	810	-19	792	-18
BSI	721	0	698	-23	685	-13	674	-11
BHSI	461	-8	455	-6	449	-6	446	-3



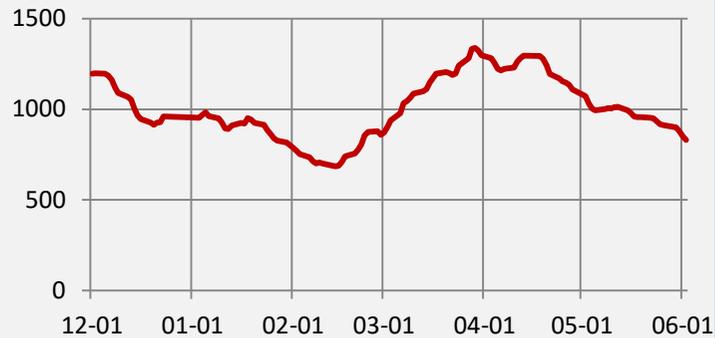
上周 BDI 指数走势



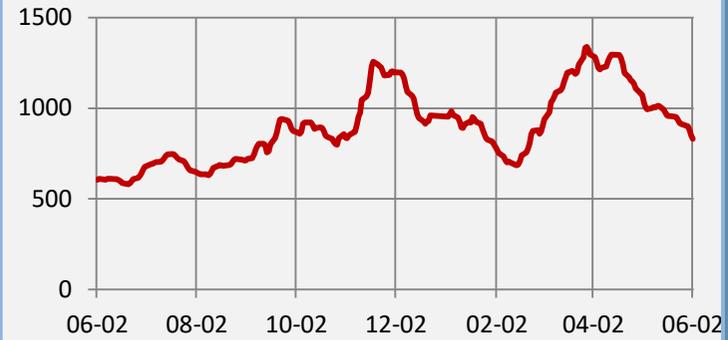
近一个月 BDI 指数走势



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 21 周	第 20 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	14,250	14,250	0	0.0%
	一年	14,750	14,750	0	0.0%
	三年	14,500	14,500	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	8,750	9,250	-500	-5.4%
	一年	9,750	10,000	-250	-2.5%
	三年	10,250	10,500	-250	-2.4%
Smax (55K)	半年	10,000	10,000	0	0.0%
	一年	9,750	10,000	-250	-2.5%
	三年	9,750	10,000	-250	-2.5%
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: 2017-05-26

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Alpha Progress 2012 81251 dwt dely Haldia prompt trip via EC South America redel Singapore-Japan \$8,000 daily - Glencore

Amazon 2001 74910 dwt dely Indonesia spot trip redel India \$5,000 daily + \$50,000 bb - Jaldhi

Baltic Jaguar 2009 53100 dwt dely passing Ushant prompt trip redel Turkey \$10,500 daily - cnr

Copernicus N Cobelfret relet 2010 93062 dwt dely Richards Bay 03/07 Jun trip redel India \$8,250 daily + \$225,000 bb - cnr

Da Cheng 2010 57065 dwt dely CJK prompt trip redel SE Asia \$7,500 daily - cnr



Fortune Union 1998 73729 dwt dely passing Taiwan 07/10 Jun trip via Indonesia redel Singapore-Japan \$6,250 daily - cnr

Imabari Logger 2014 37478 dwt dely North Brazil prompt trip redel Norway \$10,500 daily - Pacific Basin

Ionic Patris 2017 84850 dwt dely Sepetiba 07/10 Jun trip via EC South America redel Skaw-Cape Passero \$9,500 daily - Cargill

Marbella 2000 72561 dwt dely EC South America 04/05 Jun trip redel Singapore-Japan \$8,350 daily + \$335,000 bb - Cargill

Mineral Noble CCL relet 2004 170649 dwt dely Xiamen 05/10 Jun trip via EC Australia redel Singapore-Japan \$13,000 daily - Panocean

Mykonos Bay 2009 32411 dwt dely Santos prompt trip redel West Mediterranean \$9,000 daily - cnr

Nord Fortune 2008 76596 dwt dely EC South America 10/13 Jun trip redel Baltic \$10,000 daily - Louis Dreyfus

Ocean Eagle 2001 74082 dwt geared dely EC Mexico spot 2/3 laden legs redel Atlantic \$10,500 daily - Amaggi

Patricia V 2010 75354 dwt dely Gibraltar spot trip via Amazon & Israel redel Cape Passero \$6,000 daily - Amaggi

Pegasus 2012 81852 dwt dely EC South America 10/12 Jun trip redel Singapore-Japan \$9,250 daily + \$350,000 bb - cnr

Queen Jhansi 2007 58758 dwt dely Canakkale prompt trip via Black Sea redel Indonesia \$13,250 daily - cnr

Sky Jade 2010 81487 dwt dely Tarakan 08/10 Jun trip redel Malaysia \$6,000 daily + \$65,000 bb - DAmico

TR Omaha 2014 63581 dwt dely Vitoria prompt trip redel India \$11,750 daily + \$185,000 bb - ArcelorMittal

Venture Dylan 2015 43494 dwt dely Port Elizabeth prompt trip redel China \$13,250 daily - cnr

Vosco Sky 2001 52523 dwt dely Panjang prompt trip via Indonesia redel SE Asia \$7,500 daily - cnr

Xenia 2016 82019 dwt dely Recalada mid June trip via up river redel Skaw-Cape Passero intention Italy \$10,750 daily - Louis Dreyfus



4. [航运市场动态](#)

【阳明海运看好越南市场增开航线】

阳明海运 26 日表示，阳明海运预计自 6 月 11 日起与东方海外联营东南亚航线八线(Southeast Asia Service VIII, 简称 SE8)。

阳明指出，此航线将由阳明及东方海外各投入一艘 1800 TEU 集装箱船共同营运，提供 14 天巡航之每周固定航班服务，航线挂靠港口顺序为巴生-新加坡-柔佛-海防-柔佛-新加坡-巴生。

阳明表示，公司持续看好越南海防市场发展，通过新增海防航线，搭配现有串联台湾、香港、新加坡及马来西亚至海防之 TSE 航线，将可提供客户更多元、更优质之稳定运送服务。

来源：国际船舶网

【克拉克森：主要船东国主导全球船队增长】

过去十年以来，全球船队的增速已经放缓，从 2010 年的高峰时的 8.6% 跌至 2016 年的 3.1%。尽管如此，这十年间新增运力仍然达到了 3.91 亿总吨，其中 75% 是由运力增量前十的船东国(图中浅蓝色柱形表示)所贡献的。而这些船东国就现有船队规模而言，同时也是全球排名前位的船东国。一些较小的船东国也正快速发展，未来船队规模的增长可能会来自于更广泛的参与者。

柱形图显示 2010 年至今，以船队总吨的累计增长量进行统计，船队发展最快的十大船东国。红点表示这十个国家的船队增长量在各自地区(分为四个主要区域，即欧洲、亚太、美洲和非洲/中东/南亚)的增长中所占的比例。插入的柱形图显示了 2010 年以来，船队增长率最高的前十大船东国，这些国家现有船队规模总计至少达到 400 万总吨。

船东大国保持领先

全球范围内看来，2010 年至今，希腊船东的船队增长量最大，新增运力约为 8,930 万总吨，这也进一步巩固了希腊作为最大船东国的地位。希腊从 2013 年起取代日本成为全球最大的船东国，近年来有稳定的新船交付，并且在二手船交易市场也较为活跃。同时期来看，中国船队及日本船队的增长也非常可观，累计增长量分别达到 7,370 万总吨和 3,220 万总吨，分列第二及第三位。截至 2017 年 5 月 1 日，船队累计增长量最多的前十个国家中有九个也同时是全球前十大船东国。由此可见，近年的全球船队增长是由已经拥有相当船队规模的船东国推动的。唯一的例外是以合计 8,540 万总吨的船队排名第 4 的



德国，自 2013 年以来其船队规模削减了 12%。

区域增长差异尚存

2010 年以来，以总吨计，全球船队增长了 44%，且全球各地区船队均有稳定增长。欧洲和亚太地区的船队在这一时期几乎是等量增长，分别增长 1.64 亿总吨和 1.68 亿总吨。然而，增量的来源依然有所差异。欧洲的船队增长主要依赖希腊船东，贡献了船队增长量的 54%。与此同时，挪威和意大利的船队增长量仅占欧洲地区增长总量的 9%和 7%。与之形成对比的是，亚洲船队的发展则是由更多的国家共同推动。中国的新增运力占亚太地区总增长量的 44%，而日本(19%)、新加坡(10%)、韩国(9%)和台湾(6%)的船队也有着明显的增长。

小国不再寡船？

除了拥有大规模船队的船东国外，一些规模较小的船东国船队也经历了不容小觑的发展。自 2010 年以来，阿曼船队(以总吨计)增长率高达 257%，瑞士、百慕大和科威特的船队规模也增长了一倍以上。随着全球船队增速整体放缓，这些小船东国无论在区域内还是全球的影响也愈发显著。

综上，2010 年以来全球船队的增长虽然渐缓，但新增运力总量依然可观，这主要还是来自于成熟的船东国船队增长。而一些较小的船东国也正快速发展，未来船队规模的增长可能会来自于更广泛的参与者。

来源：中国航贸网

【整合行动转向油运市场】

据了解，Scorpio Tankers 公司在并购了拥有 27 艘油轮的 Navig8 成品油油轮船队之后，一跃成为全球最大的成品油油轮船东。

合并后的 Scorpio 船队将包括自有和通过融资租赁的成品油油轮 105 艘——38 艘 LR2 型油轮、12 艘 LR1 型油轮、41 艘 MR 型油轮和 14 艘灵便型船舶，以及 19 艘定期或光船租赁船舶。

Scorpio Tankers 在二手市场上也度过了一个繁忙的季节。知名船舶估值机构 Vessels Value 的数据显示，今年 5 月初，公司以每艘 2820 万美元的价格，将 2013 年建造的 52000 dwt MR2 型油轮 STI Emerald 和 STI Sapphire 出售给了智利的 Compania Maritima Chilena 公司；在 4 月初，公司以每艘 2900 万美元的价格将 3 艘 52000 dwt MR2 型油轮 STI Le Rocher、STI Larvotto 和 STI Beryl 出售给了中国交银金融租赁公司，再以光船形式回租。



Affinity Research 在其最新报告中称：“似乎越来越多的船东认为现在是时候在油轮市场有所行动了，这导致了该板块的活跃度在最近几周持续上升，我们已经有一段时间没有见过这种级别的竞赛了。”该经纪商指出，最近的几笔二手船交易表明，成品油油轮板块的活动激增。本月早些时候，总部位于美国的 Advantage 油轮公司以每艘 1200 万美元的价格，通过银行出售了 5 艘 37000 dwt 的 MR1 型成品油/化学品船。最近，India Steamship 公司向 Centrofin 公司出售了 4 艘 105800 dwt 的 LR2 型油轮，每艘价值约为 2100-2200 万美元。Affinity 表示，其他交易还包括 Doun Kisen 公司以 1700 万美元的价格将 74998 dwt 的 LR1 型油轮 Fortune Victoria 出售给了一家未透露姓名的买家；Parakou Tankers 公司以 1625 万美元的价格将 49999 dwt 的 MR 型油轮 Pretty World 出售给 Union Maritime 公司。

来源：中国船检

【亚洲区内运输野蛮生长，但承运商却亏了】

一季度，中国与东南亚之间的贸易增长量推涨了集装箱贸易数字。然而，这对于承运商而言，却是个悲喜交加的消息，因为货量虽然在增长，但是运价依然很低。

量增价跌

根据德鲁里的统计，一季度，亚洲区域内的集装箱运输量增长率达到惊人的 23.5%，达到 1080 万 TEU。而根据同样的数据来源，2016 年全年亚洲区域内的集装箱运输量为 3920 万 TEU。德鲁里指出，亚洲区内贸易中，中国与东南亚之间的贸易是最繁忙与增长最快的，一季度增长率达到 36%，集装箱货量达到 340 万 TEU。

然而，货量的增加尚未转化为大幅度的运价。根据德鲁里亚洲运价指数，过去 18 个月内，每 40 尺集装箱的运价停滞在约 750 美元左右，即期利率仅出现微幅上涨。

显然，运价的小幅度改善不足以防止主要从事亚洲区内运输的万海航运五年来的首度季度亏损。一季度，万海航运实现营业收入为 138.77 亿元新台币，同比减少 1.25%；营业毛利为 9.60 亿元，同比大幅降低 22.23%；税前亏损为 2.35 亿元新台币，去年同期则为税前净利 2623 万元新台币；归属于母公司业主净损为 2.03 亿元新台币，去年同期则为净利 4300 万元新台币。翻阅万海航运的财务数据，发现其前一次季度亏损发生在 2012 年一季度，当时亏损额为 3.68 亿元新台币。万海航运高层阐述亏损原因时表示，一季度因为农历年后大淡季，运价偏低；加上一季度油价大幅回升，去年船用燃油平均每吨 170 美元，今年涨到 320 美元，侵蚀不少利润；此外，一季度因为美元贬值，列了未实现汇兑损失。

而在泰国上市的泰国上市的区域集装箱运营商宏海箱运（RCL）一季度业绩也进一步下滑，报告净亏损 2.61 亿泰铢，去年同期亏损 2.43 亿泰铢。宏海箱



运表示，一季度，运输量同比上涨 6%至 44.52 万 TEU，但一季度平均运价同比去年一季度则下跌 7.2%。

挑战依旧

马士基航运旗下专门从事亚洲区内运输的 MCC 公司相关人士表示：“运价正在改善，尽管不均衡。”该人士表示：“今年以来，我们看到市场基本面和贸易增长有所上升。贸易干线的改善特别有利于亚洲内部的贸易，因为亚洲内部的主要市场是原材料，而转向远洋航线的制成品贸易的任何上涨都有利于亚洲内部的贸易。随着货量的增长，特别是第一季度市场面临设备短缺，运价开始上升。然而，亚洲区内的运输过于复杂，涉及到太多港口与航线，可以说，整个行业的利率并没有变化。”

德鲁里表示，一季度糟糕的运价可能是运营商在亚洲区内布置了太多的超过需求的运力，在 2017 年至少新投入了 8 条新航线。根据相关数据，亚洲区内运输的低运价和运营商令人失望的业绩并不一定代表着区域内贸易增长的趋缓。它们只能反映出，随着货物数量的增加，集装箱船的数量和规模同样也在部署中，从而保持了某种平衡。

然而，MCC 上述人士则表示，运营商没有发生任何重大的网络变化。“鉴于亚洲区内贸易的复杂性，我们当然会重组我们的服务，以改善对于客户的产品覆盖面。但目前我们没有增加航线的动力，我们也不打算这样做。亚洲内部贸易中大多数航线的运价和收益率不足以支撑新航线。”

对于二季度亚洲区内航线的表现，上海航运交易所相关分析指出，随着中国“一带一路”战略的不断推进，及亚投行、丝路基金等机构的积极作用不断发挥，亚洲区域内经贸往来日趋活跃，支撑区域内航线运输需求持续增长。不过随着区域内经济活力持续增强，越来越多的航商将其他航线的过剩运力投向亚洲区域内，导致运力供给增长过快，市场竞争激烈程度或将进一步加剧。

来源：航运交易公报

5. [船舶市场动态](#)

【四大巨头联手打造全球最大造船厂】

全球最大石油公司沙特阿美、全球最大的 VLCC 运营商 Bahri，全球最大造船厂现代重工加上海湾地区最大钻井平台建造商 Lamprell，四大巨头将正式联手打造一座全球最大的“超级船厂”。作为沙特“国船国造”战略的一部分，这家新船厂未来将包揽沙特总计超过百亿美元的新造船订单。

投资 52 亿美元 2019 年开建 VLCC



5月31日，沙特阿拉伯国家石油公司沙特阿美（Saudi Aramco）宣布与沙特阿拉伯国家航运公司（Bahri）、阿联酋（Lamprell）和现代重工合资建造海湾最大的造船厂，项目涉及52亿美元，旨在帮助该区域在经济上降低对石油的依赖。该船厂将于2019年开始建造超大型油船（VLCC）。

低油价让沙特阿拉伯的经济大幅放缓，因此沙特政府试图以制造业创造更多的就业机会、生产传统商品和服务进出口行业。其策略是运用政府资金和国有大企业的采购预算，如国家石油公司沙特阿美公司，吸引外国技术发展战略工业。

沙特阿美表示，已经和国有企业Aramco控股的沙特阿拉伯国家航运公司 Saudi Arabia (Bahri)、伦敦上市的阿联酋工程公司 Lamprell 公司和韩国现代重工签署合作协议。

这家总面积4.3平方公里的造船厂将位于沙特阿拉伯东海岸的Ras Al Khair。船厂设施将包括7个设备齐全的干船坞，2个造船船坞，5个码头，1个升船机系统，1个工作间，1个仓库，1个公共服务区，以及办公楼、生活区和娱乐区，可容纳超过10000名员工。该造船厂将成为海湾地区生产能力和规模最大的造船厂甚至是全球最大的船厂。

新船厂预计主要生产将于2019年开始，将于2022年达到满负荷生产。按照规划，该造船厂一年可以建造四座海上钻井平台、包括3艘VLCC在内的40多艘船。

20座平台52艘商船订单已经确定

据了解，该船厂项目总投资投资52亿美元，其中沙特政府将支付总成本的35亿美元，剩余资金将由合资企业出资，其中，Lamprell 出资1.4亿美元，拥有该合资船厂20%的股份。沙特阿美出资3.51亿美元，拥有50.1%的股份。Bahri 投资1.39亿美元，拥有19.9%的股份，现代重工投资7000万美元，拥有10%的股份。政府的沙特工业发展基金已同意提供10亿美元的债务融资。

Lamprell 表示，作为该项目的一部分，沙特阿美公司的母公司将从合资公司订造20座自升式钻井平台，以及海工支援船和海上服务船。

Bahri 将在未来十年内在该合资船厂订造至少75%公司所需的商船，即52艘商船，包括大量的VLCC。

建造新船厂是沙特阿拉伯政府宣布的经济改革计划的关键部分，正式运营后将给上万人创造直接和间接就业机会。这家新船厂将帮助沙特阿拉伯减少120亿美元的新造船进口开支，并推动当地GDP提升170亿美元。



基于沙特“国船国造”战略的“超级船厂”显然已经正式启动，未来 10 年总计数亿美元的新造船项目将在海湾地区这家新船厂建造。低油价逼迫沙特阿拉伯重新调整产业方向转型制造业，从“国油国运”进一步升级为“国船国造”。而沙特的这一战略对于中国造船业而言无疑是一个巨大的挑战，因为未来不仅将增加新的竞争对手，更有可能彻底失去一个大客户和数百亿美元的订单。

来源： 国际船舶网

【德国造船业为何逆势崛起？！】

尽管全球造船业正在经历近十年来最严重的危机，但德国船企接获的商船订单量却创下新高。在过去的几年，就在亚洲造船业手持订单不断下滑屡创新低的同时，凭借邮轮、客船和特种船的“优势技术”，德国造船业手持订单量不断增长逆势崛起，成为全球造船业的一大亮点。

德国船舶工业协会（VSM）在近期召开的新闻发布会上称，在过去几年来，全球新造船市场需求显著下滑；2013 年全球新船订单量高达 3375 艘，去年仅为 798 艘，降至近 30 年来的最低水平。受此影响，全球手持订单量迅速减少，截止 2016 年年底手持订单量已经跌至 2008 年最高水平的不到一半。

VSM 表示，德国造船业在 2007 年的危机中经历了沉重打击，在当时作为德国造船业最重要领域的集装箱船订单量几乎枯竭。不过，通过将重心转向客船、政府船舶、海军舰艇等高度复杂的利基市场，德国船企已经准备好重新复苏，过去六年来德国手持订单量连续不间断地保持增长。克拉克森数据显示，德国船厂目前手持订单 40 艘，合计 245.2 万 CGT。

不过，疲软的全球市场需求和不断增强的贸易保护主义依然给德国造船业敲响了警钟。VSM 依然强调，全球市场的衰退严重影响了许多组件、系统和设备制造商。更加危险的是，经济发展的衰退正迫使货运市场适应显著低迷的增长率；同时，贸易保护主义政策倾向将本地成分和政府补贴提高到前所未有的水平，进一步恶化了市场环境。因此，德国船舶行业需要做好准备应对未来的挑战。

VSM 会长 Harald Fassmer 认为，对于未来的挑战，最好的应对措施是专注于“优势技术”，但提供“优势技术”并不是德国的天然特权。德国船舶行业的技术差异是通过卓越的协作和创新动力来实现的，这需要在企业之间和更广的范围内展开合适的结构框架。

来源： 国际船舶网

【超过 100 艘！这家船东为何“投机”订造 VLCC】

年初以来，VLCC 新船订单量大幅增长，但船价却依然疲软。不过这似乎并不影响船东的投资热情，毕竟 10 年以来最低的船价这样的机会也许错过就就不



知道何时才有。因此即便泰昌祥集团这样保守的船东也开始“投机”订造 2 艘 VLCC，而这笔订单也将全球 VLCC 手持订单量推升至 100 艘以上。

据贸易风报道，香港船东泰昌祥集团（TCC）在现代重工下单订造了 2 艘 319000 载重吨 VLCC，新船将在 2019 年交付。

据了解，泰昌祥集团订造的 2 艘 VLCC 造价仅为每艘不到 8000 万美元，接近 13 年前泰昌祥集团首次订造的 VLCC 价格，当时这艘 306000 载重吨 VLCC “KHK Vision”号由大宇造船建造，造价约为 7800 万美元，在 2007 年交付。

泰昌祥集团的这笔订单也将全球 VLCC 手持订单量推升至 100 艘以上。然而，新船订单量的增长却并未推动船价回升。VLCC 价格的疲软似乎是促使泰昌祥集团投资订造 VLCC 的主要原因。

油船市场的一位专家指出，目前，VLCC 价格正处于过去十年来的最低水平，这使得一些航运公司纷纷下单订造 VLCC；另一方面，随着 VLCC 订单量的大幅增加，未来几年交付的 VLCC 可能会给这一市场带来挑战。

截至目前，今年 VLCC 新船订单量达到 24 艘，如果加上备选订单在内已经达到了约 40 艘。而几乎所有的 VLCC 订单均由韩国船企接获，包括现代重工、三星重工、韩进重工和大宇造船，中国船厂只有大船集团接获 3 艘。

克拉克森指出，目前 VLCC 平均市场价格为 8000 万美元。在中日韩三国中，韩国船企手持订单量最低，因而迫切需要获得更多的新船订单。虽然中国船企也可以提供 8000 万美元以下的报价，但日本船企 VLCC 报价依然接近 9000 万美元。

泰昌祥集团经营比较保守，过去通常在有租约的情况下才下单订造新船，但据了解此次订造的 2 艘 VLCC 是投机订单。不过，泰昌祥集团正在为这 2 艘 VLCC 寻找租船合同。

除了这 2 艘 VLCC 之外，泰昌祥集团还在日本船企订有 4 艘阿芙拉型油船。其中 1 艘由佐世保重工建造，将在今年交付；另外 3 艘由名村造船建造，将在今明两年交付。泰昌祥集团已经为这 4 艘阿芙拉型油船敲定了租船合同。

目前，泰昌祥集团旗下船队共运营 11 艘船舶，其中仅有 1 艘 VLCC。

来源：国际船舶网



【亚洲 MR 成品油船市场出现复苏迹象】

尽管过去几个月 MR 成品油船市场持续处于低迷状态，但近日亚洲地区 MR 成品油船市场重现生机。

由于中国和韩国的石油产品出口量下降，MR 成品油船 TC11 航线运价在今年 4 月下跌至多年来的最低水平，仅为 240000 美元。此后，由于北亚地区运输活动踊跃，TC11 航线该型船运价出现回弹，上升 50000 美元，达到 290000 美元。

今年 4 月，由于大量炼油厂进入维护期，同时出口配额量下降，中国石油产品出口量跌至 3 个月以来的最低水平，仅为 350 万公吨，与之前一个月环比下跌 22.6%，与 2016 年同期相比下跌 4.9%。石油产品出口量的下降大幅影响了 MR 成品油船运价。在这些出口的石油产品中，柴油运输量为 120 万公吨，与之前一个月环比下跌 35.6%。汽油运输为 91 万公吨，与之前一个环比上升 8.3%。不过，随着新出口配额政策的实施，同时炼油厂的维护高峰即将结束，预计 5 月和 6 月石油产品的出口总量将有所增加，这预计将有助于推升 MR 成品油船在亚洲地区的运价。

同时，4 月韩国石油产品出口量创下 5 个月以来的最低水平，平均运输量为 127 万桶/天，与之前一个月环比下跌 13.4%，与去年年同期相比下跌 9.3%。4 月韩国石油产品出口量下降主要是受由于汽油和喷气燃料出口量下降影响，其中汽油出口量环比下降 18.5%，喷气燃料出口量环比下降 10.7%。

同时，亚洲石油产品出口量下降的一个关键因素是澳大利亚飓风对昆士兰煤矿业造成严重破坏后，石油产品的需求疲弱。澳大利亚是亚洲柴油的主要进口国，其进口的柴油主要用于煤矿发电和汽车燃料，第一季度进口的石油产品占韩国出口的石油产品约 35%。随着煤矿业恢复，澳大利亚石油产品进口预计将在 5 月和 6 月有所上升。

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	IFO380			IFO180			MDO			MGO		
Amsterdam	285.00	0		315.00	0		n/a			n/a		
Antwerp	280.00	-5.5	↓	307.50	-6	↓	0.00			419.00	-15.5	↓
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	309.00	-6	↓	315.00	-5	↓	0.00			0.00		
Panama	260.00	0		n/a			n/a			515.00	0	



Shanghai	319.00	-6	↓	0.00			0.00			0.00		
Singapore	301.00	-1	↓	342.00	6	↑	438.50	-3.5	↓	448.50	-3.5	↓
Suez	396.00	0		518.00	0		n/a			884.00	0	
Tokyo	328.00	-17	↓	338.00	-22	↓	0.00			565.00	-20	↓

来源: Bunker Ports News Worldwide

截止日期:

2017-06-09

◆ 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20周	第19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21周	第20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%	
LR1	75,000	4,000	4,000	0	0.0%	
MR	52,000	3,250	3,250	0	0.0%	

截止日期: 2017-06-02

(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
4	TAK	320,000	Hyundai HI, S. Korea	2019	Tai Chong Cheang - Hong Kong	8,000	



2	TAK	320,000	Hyundai HI, S. Korea	2018	Enesel - Greek	Undisclosed	option declared, Tier III
2	TAK	50,000	Hyundai Vinashin, Vietnam	2018-2019	Union Maritime - Britain	3,200	
1	TAK/LPG	38,000 cbm	Hyundai HI, S. Korea	2018	Exmar - Belgian	4,550	Tier II, early May deal
2+3	TAK/LNG	7,500 cbm	Keppel Singmarine, Singapore 2019 Norwegian	2019	Stolt-Nielsen - Norwegian	3,700	dual fuelled
1+1	TSH DREDGER	9,880	Keppel Singmarine, Singapore	2019	Jan De Nul Group - Luxembourg	4,300	

◆ 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
WOODSTAR	BC	53,389		2008	China	810	Greek	
MAROULIO S	BC	72,270		1999	Japan	630	Chinese	

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
RICKMERS MALAYSIA	CV	17,350	1,345	2009	China	Undisclosed	MPC CONTAINER SHIPS - German	
CONTI ELEKTRA	CV	30,580	2,127	2008	Germany	580	MPC CONTAINER SHIPS - German	
RIO TAKU	CV	34,287	2,556	2004	S. Korea	Undisclosed	MPC CONTAINER SHIPS - German	**
CIMBRIA	CV	39,310	2,824	2002	S. Korea	640	MPC CONTAINER SHIPS - German	
CARDONIA	CV	39,443	2,814	2003	Japan	640	MPC CONTAINER SHIPS - German	
CARPATHIA	CV	39,443	2,824	2003	S. Korea	640	MPC CONTAINER SHIPS - German	
SCT OMAN	CV	63,271	4,892	2010	S. Korea	960	S. Korean	
SCT QATAR	CV	63,381	4,963	2010	Romania	960	S. Korean	en bloc each
LLOYD PARSIFAL	CV	103,200	8,533	2006	S. Korea	2,650	Sinoceanic - Norwegian	incl. TC at \$8,300/day, on subs
SARA	CV	12,814	1,043	2006	Japan	820	SITC - Chinese	

多用途船/杂货船								
船名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备注
HHL VOLGA	GC	12,740		2007	China	450	Germany	
BSLE GENOVA	GC/MPP/TWK	20,567	1,301	1999	Germany	Undisclosed	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
BRASIL VOYAGER	TAK	153,684		2013	S. Korea	9,000	Knutsen - Norwegian	shuttle tanker
NISSOS SANTORINI	TAK	115,724		2012	S. Korea	3,000	British	
GENER8 POSEIDON	TAK	305,796		2002	S. Korea	2,250	Undisclosed	
IRENE SL	TAK	319,247		2004	S. Korea	3,000	Chinese	
GAS MIRACLE	TAK/GAS	54,155		1996	Japan	1,900	Thailand	

◆ 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
NAVAKUN 17	TAK/GAS	785	773	1980	Japan	305	

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
RADIANCE	BC	42,529	9,016	1994	Japan	333	

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
RECONCILE	BC	26,841	6,566	1986	Japan	undisclosed	

◆ 最新航运公告

【未披露本人 - 风险或优势?】

在海运业务中，诸如船舶管理人等的代理人在代理活动中未披露本人(法律上的船东或经营人)的情形很常见，可见于租船或其他交易中。代理人代表未披露的本人进行诸多活动。在此类情况下，第三方不知道存在未披露的本人，且与代理人联系。这与隐名代理的情况截然不同。未披露的本人有介入的权利，且有权起诉第三方。一旦第三方得知存在本人，那么第三方可以起诉本人或者代理人。一旦第三方做出了明确的决定，则不能改变主意去起诉另一方。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
2017-06-02	680.7	763.68	6.1103	87.365	877.33	62.968	828.89	189.25	16475.0
2017-06-01	680.9	766.58	6.1526	87.391	877.0	62.852	831.04	192.16	16439.0
2017-05-31	686.33	767.6	6.1995	88.075	879.85	62.282	824.3	190.85	16375.0
2017-05-26	686.98	770.41	6.1527	88.171	888.57	62.187	826.87	188.08	16293.0
2017-05-25	686.95	771.99	6.1637	88.203	892.75	62.313	818.2	187.72	16286.0
2017-05-24	687.58	771.04	6.1654	88.291	894.36	62.209	818.35	189.58	16310.0
2017-05-23	686.61	773.15	6.1947	88.19	894.11	62.479	821.72	192.4	16242.0
2017-05-22	686.73	770.41	6.1816	88.224	895.05	62.813	827.73	192.09	16264.0
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

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
2017-06-01	美元	0.93111	0.95156	1.07589	1.13472	1.21806	1.42239	1.7265
2017-05-31	美元	0.92889	0.95156	1.06033	1.12583	1.21	1.41878	1.72372
2017-05-30	美元	0.93111	0.95061	1.0505	1.11444	1.20178	1.41489	1.7215
2017-05-26	美元	0.93	0.94922	1.04467	1.12083	1.20178	1.41378	1.72122
2017-05-25	美元	0.93	0.94967	1.04383	1.12028	1.20039	1.41794	1.72289
2017-05-24	美元	0.93056	0.94967	1.03272	1.11056	1.19761	1.41739	1.72567
2017-05-23	美元	0.93056	0.94944	1.02356	1.10139	1.18867	1.4135	1.71956
2017-05-22	美元	0.92889	0.94833	1.02939	1.09889	1.192	1.41933	1.7265
2017-05-19	美元	0.92889	0.9475	1.01711	1.09611	1.18644	1.41517	1.72289