



全一海运市场周报

2018.01 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2018.01.08 - 01.12\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求保持旺盛 市场运价逐步上升】

本周中国出口集装箱运输市场需求总体延续旺盛态势。“春节”前出货高峰期，市场货量持续上升，航商再次在部分航线推涨运价，市场运价总体走高，综合指数上涨。1月12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839.72点，较上期上涨2.8%。

欧洲航线：市场货量充足，运输需求保持旺盛，多数班次接近满载。市场基本面良好致运价连续上涨。1月12日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为897美元/TEU，较上期上涨1.0%。地中海航线，市场需求稍弱于欧洲航线，但市场供需仍保持稳定，上海港船舶平均舱位利用率在85%~90%之间，有个别班次满载。部分航商采取维持前期运价策略，部分航商小幅调高订舱报价，运价总体上涨。1月12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759美元/TEU，较上期上涨2.8%。

北美航线：时值“春节”前运输高峰期，市场货量充足，运输需求旺盛。美西航线，上海港船舶平均舱位利用率在90%左右，供需关系良好。部分航商再次在该航线推涨运价，部分航商则维持了前期运价水平，即期市场运价上涨。1月12日，上海出口至美西基本港市场运价（海运及海运附加费）为1514美元/FEU，较上期上涨3.3%。美东航线，由于市场运输需求旺盛，多数班次接近满载。航商再次上调了订舱报价，本期运价上升。1月12日，上海出口至美东基本港市场运价（海运及海运附加费）为2608美元/FEU，较上期上涨7.5%。

波斯湾航线：“春节”前货量持续增加，运输供需状况保持良好，上海港船舶平均舱位利用率上升到90%-95%的水平。由于供需良好，运价水平也水涨船高，即期市场运价上升。1月12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450美元/TEU，较上期上涨3.9%。

澳新航线：时至“春节”前一个月，市场货量稳步上升，多数班次接近满载。由于运输需求保持旺盛，航商再次以较大力度上调了订舱报价，市场运价大幅上涨。1月12日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为1399美元/TEU，较上期上涨14.9%。

南美航线：货量保持稳定增长，运输需求总体稳定向好。由于市场上部分航商增加航线运力投入，市场供需关系有所影响。航商为维持市场份额降价揽货，市场竞争加剧，运价下跌。1月12日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为2517美元/TEU，较上期下跌13.9%。



日本航线：市场供需稳定，市场运价小幅波动。1月12日，中国出口至日本航线运价指数为710.52点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【运输需求持续转暖 沿海运价止跌回升】

本周，沿海散货运输市场行情延续上周下半周的良好表现，运输需求持续暖，运价稳步上行。1月12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1477.53点，较上周上涨6.5%。

煤炭市场：随着冷空气南下，南方地区气温骤降的同时还迎来持续雨雪天气，取暖用电需求提振，电厂日耗煤量高位运行。据统计，8-12日沿海六大电厂日耗煤量平均为74.9万吨，存煤可用天数徘徊于14天上下。低库存、高耗量，加之月初大型煤企上调长协煤价，市场看涨预期浓厚，电厂补库意愿强烈。此外电厂新一年采购运输计划明朗，租船需求持续高涨，市场成交热情明显升温。然而恶劣天气的影响不仅于此，持续降雪使得产地煤炭外运遭受阻力，铁路计划紧张，北方发运港货源不足情况加剧，煤炭发运较为困难。天气因素还导致北方港口不同程度封航，船舶压港现象加重，运力释放进一步趋缓。而南方长江航道也因为雨雪天气事故频发，虽然未大面积航道管制，但加深了市场对运力供给的担忧。受上述情况综合影响，运力供不应求使得市场再次倾向于船东，沿海煤炭运价呈现较好的上涨走势。

1月12日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1573.98点，较上周上涨9.2%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，各航线运价均有10元/吨以上的涨幅。其中，秦皇岛-上海（4-5万dwt）航线运价为61.4元/吨，较上周五上涨11.5元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为66.3元/吨，较上周五上涨12.3元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为72.0元/吨，较上周五上涨12.1元/吨。华南市场，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为67.3元/吨，较上周五上涨10.0元/吨。

金属矿石市场：目前，部分地区高炉开工率有所回升，钢厂对于进口铁矿石仍有补库需求，补库以高品位粉矿为主。不过近期钢材市场延续下行态势，钢材需求低迷且短期内难以有效摆脱该状态，对铁矿石需求有一定抑制。总体来说铁矿石运输需求依旧平稳，运价随煤炭市场上涨。1月12日，沿海金属矿石货种运价指数报收1567.72点，较上周上涨3.1%。

粮食市场：本周，北方港口的集港量及疏港量均有所降低，同时南方港口提价滞后，南北港口贸易利润继续“倒挂”，用粮企业多持观望态度，随用随采。受此影响，贸易商发货积极性低迷，运输需求整体不佳，煤炭运输市场利好无法有效传递，粮食运价上涨幅度有限。1月12日，沿海粮食货种运价指数报收1505.75点，较上周上涨2.8%。



国内成品油市场：受雨雪天气影响，户外基建、工矿等终端用油单位开工负荷再度降低，加之身处传统的需求淡季，柴油需求进一步收窄。不过本周国内成品油供应充足，下水量支撑市场运价小幅上涨。1月12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955.43点，较上周上涨0.1%；其中市场运价成分指数报收882.83点，较上周上涨0.3%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【受恶劣天气影响 各船型有涨有跌】

本周国际干散货运输市场各船型有涨有跌，远东干散货综合指数小幅波动。海岬型船市场因台风天气影响，货盘稀少，租金、运价止涨下行；巴拿马型船和超灵便型船市场则受益于国内煤炭冬季需求旺盛，而印尼大雨，港口拥堵，租金、运价稳中小涨。1月11日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为879.90点，运价指数为810.51点，租金指数为983.99点，较上周四分别下跌0.1%、0.9%和上涨1.0%。

海岬型船市场：本周海岬型船两洋市场租金、运价回落，其中太平洋市场跌幅较大。太平洋市场上周气氛活跃，量价齐升。本周澳大利亚黑德兰港受台风消息影响，市场货盘较少，气氛较差，太平洋市场租金、运价承压下行。澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价从周初近7美元/吨的水平降至周四6.15美元/吨左右。而据悉周末市场上传出，受载期为1月下旬，澳大利亚至青岛航线成交价已低于6美元/吨。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为12100美元，较上周四下跌8.1%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为6.176美元/吨，较上周四下跌7.8%。远程矿航线，南非和巴西货盘不多，运价下跌。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为16.519美元/吨，较上周四下跌1.6%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为12.350美元/吨，较上周四下跌3.3%。

巴拿马型船市场：本周巴拿马型船市场先扬后抑。太平洋市场，一方面，国内天气变冷，煤炭需求升温；进口煤政策暂时放开也刺激进口需求。而印尼加里曼丹东部和南部受季风季大雨影响，装货较慢，港口拥堵消耗部分市场运力。巴拿马型船太平洋市场租金、运价上涨。而周末，受海岬型船市场续跌、FFA远期合约价格下跌以及1月下旬煤炭货盘较少影响，整体气氛转弱，租金、运价有所回调。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为10700美元，较上周四上涨5.2%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为10568美元，较上周四上涨7.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.441美元/吨，较上周四上涨4.0%。粮食航线正处于船运淡季，运价整体波动较小。本周南美市场陆续有货放出，美湾货盘较少，而大西洋往返航线货盘也较少，周末租家报价有所下降。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为32.335美元/吨，较上周四上涨4.7%；美湾密西西比河至中国北方港口，货量6.6万吨的粮食运价为43.327美元/吨，较上周四上涨2.0%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场止跌回升。东南亚地区货流稳定，印尼煤炭港口拥堵，支撑租金、运价上涨。周四，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为7975美元，较上周四上涨5.2%；新加坡经印尼至中国南方航线TCT日租金为9907美元，较上周四上涨10.0%；中国渤海湾内-东南亚航线TCT日租金为6323美元，较上周四上涨2.9%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为7.189美元/吨，较上周四上涨1.5%；菲律宾苏里高至中国日照



航线镍矿运价为 7.967 美元/吨，较上周四上涨 1.2%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价波动向下 成品油运价小幅下跌】

近期的原油价格上涨受到了诸多供给因素的支持，OPEC 产油国的限产及产油国的局势不稳直接抑制了原油的供给，外加中东地区地缘政治风险，对油价构成刺激；虽然美国页岩油的产量在飓风后持续恢复，但全球经济持续复苏和来自发展中市场出乎意料的需求，仍然使得本周原油价格强势上涨。布伦特原油期货价格周四报 69.11 美元/桶，较上周上涨 1.7%。全球原油运输市场大船运价小幅下跌，中型船运价一路下滑，小型船运价有涨有跌。中国进口 VLCC 运输市场疲软，可用运力增多，运价不断下探。1 月 11 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 577.68 点，较上周下跌 3.6%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场运价续跌，燃料油成本的增加，使两条航线船东收益均跌破盈亏平衡点。中东航线 1 月下旬货盘成交接近尾声，2 月初货盘还未放出，市场可用运力持续增多，租家拿船节奏缓慢，议价能力较强，成交运价下滑至 WS40 附近。西非航线也疲态尽显，运价一路走低。短期来看，市场需要持续增多的货盘来消耗积聚的运力，部分船东对中国春节前行情信心不足。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS41.17，较上周四下跌 4.9%，CT1 的 5 日平均为 WS42.46，较上周下跌 8.0%，等价期租租金（TCE）平均 9277 美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS43.79，下跌 1.8%，平均为 WS543.94，TCE 平均 1.3 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场西非航线依旧保持安静，地中海航线虽有成交，但市场船位仍然过多，整体运价及 TCE 收益均有着不同程度的下跌。西非至欧洲市场运价下跌至 WS55，TCE 约 0.3 万美元/天。地中海和黑海航线市场整体运价下跌至 WS66，TCE 跌至保本点附近。该航线一艘 13.5 万吨级船，新罗西斯克至地中海，1 月 25 日货盘，成交运价为 WS66.25。亚洲进口主要来自中东和非洲，一艘 14 万吨级船，科威特至印度，1 月 22 日货盘，成交运价为 WS80。一艘 13 万吨级船，阿尔及利亚至新加坡，1 月 19 至 21 日货盘，成交包干运费为 187.5 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场各航线运价有涨有跌。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS132（TCE 约 1.4 万美元/天）。跨地中海运价小幅上升至 WS92 水平（TCE 约 0.5 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，埃及至希腊，1 月 24 日货盘，成交运价为 WS95。北海短程运价小幅下跌至 WS98，TCE 跌至保本点附近。波罗的海短程运价小幅下跌至 WS65，TCE 仍在保本点附近。该航线一艘 10 万吨级船，普里莫尔斯克至英国，1 月 19 日货盘，成交运价为 WS65。波斯湾至新加坡运价保持在 WS93，TCE 约 0.5 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价小幅上升至 WS93，TCE 为 0.8 万美元/天。中国进口主要来自印度尼西亚。该航线一艘 8 万吨级船，印度尼西亚至中国，1 月中旬货盘，成交运价为 WS107.5。

国际成品油轮（Product）：本周成品油运输市场运价小幅下跌。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS118（TCE 约 0.4 万美元/天）。波斯湾至日本航



线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS89 (TCE 约 0.4 万美元/天)；7.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS79 (TCE 大约 0.4 万美元/天)。受寒冷天气的影响，假期后来自美湾的成品油运输需求旺盛，美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS140 水平 (TCE 约 0.8 万美元/天)；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅下跌至 WS149 (TCE 约 0.9 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 1.7 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际船舶成交增加 综合指数小幅上涨】

1 月 10 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 778.42 点，环比微涨 0.77%。其中，国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数、沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别上涨 0.17%、0.96%、0.79%、0.57%。

煤炭、矿石和粮食等货盘增加，全球散运市场好于预期，租金运价持续上涨，BDI 指数周二收于 1395 点，环比上涨 13.41%，二手船价格稳中有涨。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1238 万美元、环比涨 1.33%；57000DWT--1631 万美元、环比涨 1.60%；75000DWT--1932 万美元、环比持平；170000DWT--2890 万美元、环比涨 1.01%。据市场调查，54.87%的船东认为 2018 年航运市场将实现温和复苏，认为大幅上涨的占比 14.28%，仅 10.95%的船东认为会再次探底，可见大部分船东对散运市场全面复苏保持乐观。短期，国际干散货船 1 年期期租费率普遍上调，预计二手散货船价格稳中有涨。本周，二手散货船成交量增加显著，共计成交 12 艘（环比增加 5 艘），总运力 73.5 万 DWT，成交金额 18845 万美元。

因 OPEC 带头减产及美国活跃的钻井数下降，国际原油价格再创 2015 年以来最高位，布伦特原油期货收于 67.78 美元（周二），环比上涨 1.36%。国际原油运输货盘依旧稀少，运价下跌，二手油轮船价低位震荡。本周，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2053 万美元、环比涨 0.04%；74000DWT--2430 万美元、环比跌 0.27%；105000DWT--2660 万美元、环比涨 1.02%；158000DWT--4241 万美元、环比持平；300000DWT--5919 万美元、环比涨 0.10%。在欧佩克石油组织坚持减产背景下，国际油轮运输需求方面的阻力持续存在，而 2018 年又是近 8 年来油船新船集中交付的一年（4000 万 DWT），对油船船东来说，2018 年很可能是糟糕的一年，预计二手油轮价格仍将低位盘整。本周，二手国际油轮成交增加，共计成交 17 艘（环比增加 11 艘），总运力 30 万 DWT，成交金额 4820 万美元。其中，一位德国未知名船东在市场上一次扫货 10 年船龄以上的成品油轮 13 艘。

受沿海运价前期回抽影响，沿海散货船价格波动调整。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--123 万人民币、环比涨 1.48%；5000DWT--730 万人民币、环比跌 0.21%。据统计，2017 年沿海干散货企业的平均毛利率将超过 50%，远远超过其上下游的煤炭、电力行业，也成为整个交通物流行业的佼佼者，也许沿海散货船东的好日子才刚刚开始。近期，寒流一路南下，全国用电和取暖用煤剧增，火电厂和用煤企业库存告急，纷纷派船北上购煤补库，北方港口受恶劣天气影响封航封港增多，船舶等货压港严重，可用运力减少，沿海运价短期将继续上涨，预计二手散货船价格稳中有涨。本周，沿海散货船成交量基本活跃，共计成交 5 艘，总运力 7.6 万 DWT，成交金额 15391 万元人民币。



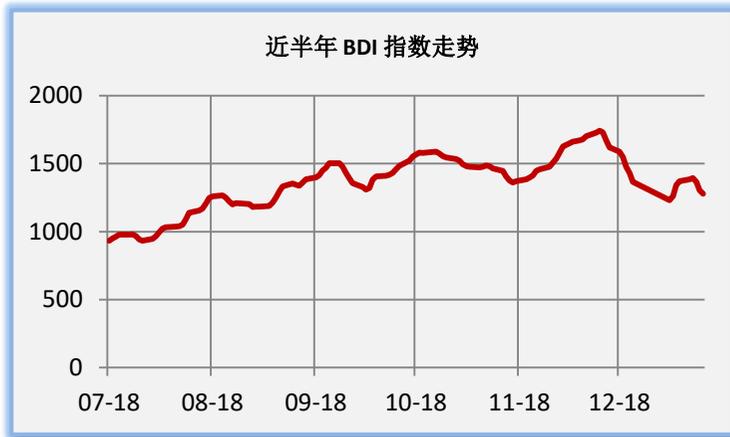
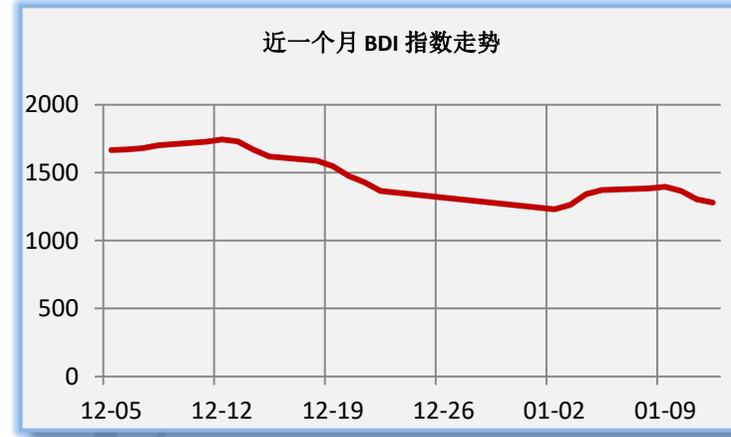
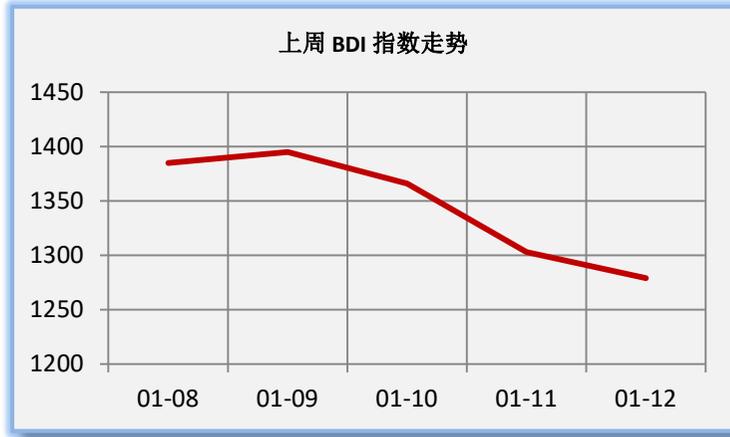
内河散货运输需求平稳，二手散货船价格涨跌互现。本周，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--45 万人民币、环比跌 0.40%；1000DWT--98 万人民币、环比涨 0.92%；2000DWT--195 万人民币、环比涨 2.03%；3000DWT--260 万人民币、环比跌 0.60%。2018 年 1 月份以来，兰州调整限购，南京松绑户籍，房地产调控正式开启一城多策时代，后续还会有更多城市会出现类似政策调整，以往部分城市的“一刀切”限购并不利于市场平稳，未来更多的城市将执行一城多策，调控形势趋向多样化。内河运输短期需求一般，预计内河散货船价格将震荡往复。本周，内河散货船成交量一般，共计成交 48 艘（环比增加 6 艘），总运力 4.6 万 DWT，成交金额 3710 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	1 月 8 日		1 月 9 日		1 月 10 日		1 月 11 日		1 月 12 日	
BDI	1,385	+14	1,395	+10	1,366	-29	1,303	-63	1,279	-24
BCI	2,826	+35	2,820	-6	2,677	-143	2,384	-293	2,296	-88
BPI	1,424	+24	1,428	+4	1,404	-24	1,371	-33	1,348	-23
BSI	886	+2	889	+3	898	+9	902	+4	907	+5
BHSI	594	-6	592	-2	589	-3	587	-2	587	0





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 01 周	第 52 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	20,750	20,750	0	0.0%
	一年	19,750	19,750	0	0.0%
	三年	16,000	16,000	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	12,500	12,500	0	0.0%
	一年	12,750	12,750	0	0.0%
	三年	12,750	12,750	0	0.0%
Smax (55K)	半年	12,250	12,250	0	0.0%
	一年	11,500	11,500	0	0.0%
	三年	11,250	11,250	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	10,000	10,000	0	0.0%
	一年	9,500	9,500	0	0.0%
	三年	9,250	9,250	0	0.0%

截止日期: 2018-01-09

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Puma Max 2012 81339 dwt dely Ghent 15/20 Jan trip via Baltic redel Passero \$13,000 - cnr

Stella Eva 2016 81323 dwt dely Kaoshiung 15 Jan trip via East Australia redel India \$11,000 - cnr

Tong Shun 2014 81162 dwt dely Hong Kong 17/21 Jan trip via East Australia redel South China \$10,000 - Taurus

CIC Epos 2014 79500 dwt dely EC South America 01/05 Feb trip redel SE Asia \$15,000 plus \$500,000 - Crystal Sea



Andria 2006 75375 dwt dely Galle 15/25 Jan trip via EC South America redel Singapore-Japan \$13,250 - cnr

Pacific Achievement 2016 61411 dwt dely Samarinda 16/20 Jan trip redel WC India \$10,000 + \$32,500 bb - Athena Shipping

Yangtze Falcon 2012 56451 dwt dely Lianyungang 15 Jan trip via Philippines redel China intention nickel ore \$8,000 - cnr

Seaboss 2004 55426 dwt dely Maputo prompt trip redel Singapore-Japan \$12,000 + \$210,000 - cnr

Palau 2003 31800 dwt dely Rio Grande prompt trip via Up River redel West Africa \$15,500 - cnr

(2) 期租租船摘录

Simon LD 2014 179816 dwt redel worldwide \$19,850 dely retro Fangcheng 5 Jan 12/15 months trading - Louis Dreyfus

Nefeli 2016 63466 dwt dely Fos 17/21 Jan min 3 / max 5 months trading redel Atlantic \$12,375 - cnr

4. [航运市场动态](#)

【2018 航运市场总体趋好】

随着市场形势好转，越来越多新船下水。

2017 年，对于航运业来说，幸福来得有点突然。关于“复苏”与“尚未复苏”的争论还未停息，市场走势已经划出了炫目的上升曲线：全球航运市场整体好于预期，波罗的海指数（BDI）自 2017 年年初起震荡上行，并于 2017 年第四季度多次突破 1500 点；大部分集装箱航运企业实现盈利，与 2016 年的普遍亏损形成了鲜明对比。

2018 年航运市场是否能延续复苏态势？上海国际航运研究中心对全国一百多家航运企业进行了相关调查。根据调查结果显示，54.87%的船舶运输企业家认为，2018 年航运市场将实现温和复苏；14.28%的船舶运输企业家认为，2018 年航运市场将出现大幅上涨态势；但同时也有 10.95%的船舶运输企业家认为，2018 年全球航运市场可能会再次探底。而干散货海运企业与集装箱班轮企业对 2018 年的航运市场呈现出不同的观点，干散货海运企业家更加乐观，认为 2018 年将会继续延续全面复苏的态势；而集装箱海运企业家相对悲观，认为 2018 年基本与 2017 年持平或 2018 年再次探底的比例达到了七成以上。



跌跌涨涨，无常是航运市场的一种常态。我们左右不了涨跌，但可以通过关注各方市场预测，做出最适合企业自身的发展规划。

2018 年全球贸易增长预计保持强劲势头。

油运市场

VLCC 运价继续承压

对油船船东来说，2018 年很可能是糟糕的一年。

国际海事战略机构（MSI）近日表示，与传统旺季相反，VLCC 现货市场的收益在 2017 年 12 月出现大幅下降，2017 年第四季度被视为油船市场疲软时期。而欧佩克决定在 2018 年继续限制产量，这将使 2018 年的油运市场运输需求萎缩。MSI 预测，2018 年油船盈利水平与 2017 年大体相当。运费下降的风险依然存在。2018 年油船市场也会出现一些积极迹象，比如船队运力增长率较低，大量的库存缩减，美国海运石油出口增长，中国炼油市场产能会进一步释放，这些都有可能让 2018 年的需求比预期好。

中远海运集团研究中心主任白培军认为，2018 年油运市场需求增速会达到 4.9%，而运力供给增速预计为 3.8%，市场预期会好转。同时也要关注，2018 年将有 49 艘 VLCC 交付，交付高企叠加拆解乏力，VLCC 运价将继续承压。预计 2018 年油轮市场将持续震荡调整，市场再平衡将有望于 2019 年逐步实现。

MSI 认为，在中国，进口需求仍存在相当大的不确定性，尤其是考虑到起主导作用的石油库存进一步上升。在这种情况下，战略石油储备的增加和独立炼油厂的大量购买，也会导致原油进口需求增长。如果出现这一情况，油船运费大约出现 15% 的反弹幅度。

有专家认为，老龄油船拆解将在 2018 年的市场状况方面发挥关键作用，大量拆解老龄油船预计对市场产生积极的影响。考虑到船队的年龄分布，2017 年老龄油船拆解的情绪增加。很有可能未来几年中才达到退役年龄的油船，会提前到 2018 年进行拆解。

MSI 表示，如果 2018 年油船拆解量上升约 40%，会对所有油船类型都产生影响。例如阿芙拉型油船，如果拆解量比基本情况增加 30%，2018 年的运费将可能上涨。

沿海干散货市场



运价增速预计“快牛”变“慢牛”

过去的 2017 年，对广大沿海干散货船东来说值得庆贺。在上半年运价超预期的收益下，下半年，特别是第四季，运价一浪高过一浪，呈现“没有最高只有更高”的大牛市，最终创出了近七年来新高。据上海航运交易所发布的沿海煤炭运价指数显示，全年年均值 973 点，较 2016 年大幅增长了 53%，其中 2017 年 12 月份最高超过 1700 点，创下七年来最高纪录。

上海时代航运公司顾问陈弋表示，经初步测算，2017 年沿海干散货企业的平均毛利率将超过 50%，远远超过其上下游的煤炭、电力行业，也成为整个交通物流行业的佼佼者。但由于前几年大量亏损，欠账太多，许多债务需要清理，航运业的好日子还刚刚开始。

秦皇岛海运煤炭交易市场有限公司副总经理王育蕃认为，未来国内沿海干散货运输市场短期内走势会相对乐观。因为，一方面能源消费增量需求仍在，虽然煤炭消费增速趋缓，进口煤将逐步缩减；另一方面，虽然产地货源有增量，但铁路运力安排增加，会有一部分煤炭使用铁路运输。

中远海运集团研究中心主任白培军预测，2018 至 2020 年的干散货需求增幅预计依次为 3.8%、2.4%和 2.4%；运力增幅为 1.2%、1.1%和 3.3%。因此 2018 至 2019 年干散货市场将延续“供小于需”的态势，整体震荡回升；而到 2020 年，供给再次超过需求，市场有所下滑。

对于 2018 年年初出现的运价高位回落，陈弋认为，不必过分担忧。他认为，未来运价有较大的支撑，这波牛市行情并未走完，仍将继续，不过其热度可能有所降温，由“快牛”行情变为“慢牛”行情。因为影响市场的“天时地利”即将发现微妙变化。

陈弋首先分析了“天时”影响。他说，2017 年拉动煤炭运输市场旺盛始于季节性因素，特别是高温及来水不足等突发性天气，2018 年能否再次呈现，存在一定的不确定性；其次是我国已进入了提升经济质量时代，把防止金融风险放在更加突出的位置，宏观经济有放缓的可能性，煤炭下水量要继续保持 2017 年的两位数增长，已不太现实。

“地利”方面，陈弋认为，政策红利会逐渐弱化。煤炭去产能计划，2017 年已完成大半，2018 年将进入“尾声”，电厂对煤炭的价格预期将发生改变，港口排队“抢煤”现象应有所减少。同时淘汰老旧船财政补贴政策，2018 年正式退出历史舞台。据交通运输部统计数据，历时五年合计提前淘汰老旧船 550 艘、载重吨位达到 2127 万吨，占到目前总运力的 40%，这对沿海干散货市场快速复苏起到了关键作用。没有了淘汰老旧船财政补贴政策，船东也就没有了拆解动力；更何况市场好，船东还有新增运力的愿望，所以今年运力有增无减是可以预期的。这些因素决定了 2018 年运价难有大的涨价空间。

国际集装箱运输



涨跌前景不明

2017 年集运市场的最大亮点无疑是“赚钱了”。根据前 20 大班轮公司发布的第三季度业绩显示，八成以上的企业实现盈利，与 2016 年的普遍亏损形成了鲜明对比。德路里最新报告预测，2017 年集运业将盈利 60 亿美元，2016 年全行业则亏损 50 亿美元。

多个班轮公司将经营状况改善的首要原因，归结为全球经贸状况好转。所以，世贸组织和国际货币基金组织发布“2018 年全球贸易增长将保持强劲势头”的预测，无疑给集运企业打了“强心针”。

不少从业者认为，在经济转暖的大背景下，2018 年的集运市场值得期待。目前的市场发展态势似乎也在印证他们的观点：2018 年合约价格和现货价格都好于过去。统计数据显示，目前服务于亚欧航线的首批年合约洽谈，大型进口商的价格为 1100-1200 美元/FEU，小型进口商的价格略高一些，为 1300-1400 美元/FEU。相比于去年，平均价格高出 50-100 美元/FEU。还有货主表示多愿意支付一定的运费，以确保按期发船。

大公司市场占有率仍将走高

2017 年，集运业的重大兼并重组纷纷落地。先是赫伯罗特与阿拉伯轮船正式完成合并，全新的全球第五大班轮公司诞生；随后，日本三大航运企业整合集运业务成立新公司；接着马士基航运收购汉堡南美。法国航运咨询机构最新数据显示，完成上述整合后，全球前 5 家班轮公司的运力份额合计超过 60%。

2017 年大集装箱航运公司在市场上的主导地位再创纪录，前十大集装箱航运公司控制了 77% 的市场份额。

专家认为，在 2018 年里，大公司的市场占有率将进一步增长。法国航运咨询机构预测，2018 年这一水平将进一步上升到 82%。而在 2016 年 11 月，这一数据是 56%。

中远海运集团研究中心主任白培军认为，集运市场集中度提高，有利于运价回升。他预测，2018-2020 年，货物运输需求年增幅依次为 4.8%、4.5%、3.9%；而集装箱供给增幅则为 5.6%、2.9%和 5.7%。2018 年，将有 33 艘 18000TEU 以上的大船交付，但行业集中度的提高将令市场更加稳定。运价方面，市场回升势头将延续到 2019 年，并达到本轮高点。

运力过剩形势更加严峻

对 2018 年集装箱运价走高的预判，标准普尔全球评级机构并不完全赞同。他们表示，2018 年集运市场仍将面临运力过剩的问题。如果需求增长落后于运



力增长的话，那么运价将面临新一轮的承压，尤其是在一些主要航线上。

统计数据显示，2017 年有相当于 120 万 TEU 的集装箱运力交付，比上一年增加了 26%。超过一半的新船是 1.4 万 TEU 及以上的超大型集装箱船。2018 年超大型集装箱船数量仍将大幅增加，届时将有 108 艘超过 1.4 万 TEU 的大型船舶进入市场，相当于目前船队的两倍以上，这意味着到 2018 年年底，超过 200 艘超大型集装箱船将投入运营。

标准普尔全球评级机构表示，虽然船舶拆解加速，在一定程度上利好于市场基本面，但送往拆解的船舶多是服务于次级航线的小型船舶，对主要航线的运力供给的缓解作用并不大。因此，对于货主而言，在亚欧、跨太平洋航线等主要航线上，仍将面临运价大幅波动的可能，毕竟班轮公司为了确保载箱率达到 90% 以上而不得不打起价格战来。

运费下行压力增加

马士基近日发出警告，称其面临需求疲软，导致运费下行压力增加。

马士基南亚部总经理表示，已经开始感受到下跌压力。全球贸易订单量只有运力总量的 13.5% 左右，并不高。因为运费主要受供需平衡影响，因此，2018 年航运运费会非常不稳定。

马士基并不是唯一一家持有此观点的公司。从亚欧合同的早期谈判来看，达飞海运集团 2018 年货运增长率将有所下降。德路里航运咨询公司预计，集装箱运输货运增长率会在 2018 年有所下降，从 2017 年的 15% 左右，下降至低于 10%。

LNG 船

预计迎来 “爆发之年”

天然气船用燃料协会认为，2018 年将是 LNG 作为船舶动力燃料的 “爆发之年”。

2017 年达飞决定，为 9 艘在中国建造的 22000TEU 集装箱新船配备 LNG 动力燃料，还与燃料供应商道达尔签订了协议。同时油轮公司 AET 和 Sovcomflot 也开始建造 LNG 动力的阿芙拉型油轮。统计数据显示，2017 有 6 艘 LNG 船用燃料供应船和 119 条 LNG 动力船在运营。天然气船用燃料协会认为，这都预示着 LNG 在未来会越来越受到重视。



邮轮

短途邮轮 势头强劲

对于邮轮运输市场，业内人士一致看好。

国际邮轮协会（CLIA）新发布的《2018 年邮轮业前景》报告显示，邮轮业在未来一年仍将保持在积极增长的轨道。

根据《2018 年邮轮业前景》预测，将有 2720 万名乘客在 2018 年出游。2017 年全年估计有 2580 万名乘客，而 2016 年为 2470 万人次。

为了满足不断增长的需求，更多的邮轮将于 2018 年投入使用。

三大国际邮轮巨头都认为，2018 年短途邮轮市场发展势头强劲。2018 年，全球三大邮轮运营公司都计划扩大各种短途邮船运营。

建议

寻求“结构性稀缺” 推动“定位上移”

中远海运集团研究中心主任 白培军

十年来，我们始终受到供给过剩的制约。供给过剩大家都知道，但是缺乏细致的分析。比如说过剩到什么程度？细分市场过剩有什么差异？面对市场主体我们要做什么样的事情？否则，始终会受困于运力过剩。

仔细分析就会发现，现在航运市场资源过度集中在传统船型、传统航线、传统市场和传统业务领域。船型方面，2017 年 1 至 10 月，全球新船订单中，按载重吨计，干散货船、油轮和集装箱船三大传统船型占比高达 94%，其他所有船型合计只有 6%。航线方面，干散货海运需求仍严重依赖中国的铁矿石进口航线，2017 年中国铁矿石进口量为 10.7 亿吨，仅此一项贡献了全球干散货海运贸易量增幅的 1/3。市场方面，货量仍集中在北美、欧洲和亚洲等成熟的港口市场，三大区域在全球集装箱吞吐量中占到近 80%的比例；作为新兴市场的拉丁美洲、大洋洲和非洲的占比合计只有 11%。业务方面，市场的大量资源仍沉淀在传统、低端业务领域，无法满足高端服务需求。



存在上述情况的原因，我认为是因为航运业在应用新技术方面相对其他产业是落后的，主要还是依赖船型、货源、成本等传统层面，技术和经营的结合远远不够，同时经营模式突破不大。这就导致，随着超额资金涌入，产能过剩不断加剧；因为成本结构差异不大，恶性竞争不断升级；同时同质化越发严重，造成资源浪费。

要改变这种局面，首先要在经营空间上，寻求“结构性稀缺”，探索开发航运细分市场，在牲畜船、风电安装船、海上装置拆解等领域发力；其次要推动定位上移，过剩主要集中于中低端市场，转向高端成为选择趋势，应关注产业链一体化，推进紧密型纵向整合，推进一站式、跨界、集群业务；在经营手段上，应趋于“功能多元”，在航运领域，延伸服务正在普遍向产业链上下游移动，比如马士基已经在印度推出了“供应链金融”服务，旨在为中小货主提供一揽子服务；在航线开发上，应侧重开发极地航线、印度次大陆、中东等非主干东西航线，南美洲、东西非等南北航线，中东欧 16 国、东南亚等区域市场。

来源：中国交通新闻网

【2017 年全球新增运力 67 万 TEU】

Alphaliner 分析报道：在过去的 2017 年，虽然发生多起航运并购案并且 UASC 成为又一家退出国际航运的品牌商，但航运公司数量的减少并没有阻挡全球运力的快速增长！

2017 年全球新增运力高达 671641 TEU，与 2016 年同比上涨 140%。

今年交货量将达到 149 万 TEU，特别是取消的报废量将比去年下降 35 万 TEU。2017 年集装箱船队增长将达到 5.6%，略高于去年的 3.7%

为什么船公司热衷扩充运力？看好 2019~2020 年航运市场！

据知名证券商费恩利分析，航运市场的动向，是投资者正在为 2019~2020 年的上涨做准备？

根据费恩利证券（Fearnley Securities）的计算，海运公司在 2017 年的股票市场上筹集的资金比前一年大得多，这表明投资者正在为 2019~2020 年的上涨做准备。

挪威费恩利证券公司（Fearnley Securities）的数据显示，在 2016 年经济低迷之后，2017 年海运公司在股市上筹集了更多的资金。



在 2017 年，股票发行的资金比上年增加了 50%，散货运输公司特别为复苏筹集了资金。

Fearnley 写道，去年总共有 45 亿美元新增股票，而 2016 年则为 30 亿美元。然而，这两个数字都远远低于 2013 年和 2014 年创纪录的年份，新发行的股票为 160 亿美元。

Eagle Bulk, Golden Ocean 和 Scorpio Bulkers 都是利用股市机会的干散货船。

总体而言，散货船共发行 13 亿美元，约占总额的三分之一。集装箱领域也不俗，达 12 亿美元，赫伯罗特公司以 4 亿美元的价格发行了很大一部分股份。全新的 MPC 也筹集了 3.5 亿美元购买新的支线船。

费恩利指出，欧洲银行在经历了几年的艰难岁月之后，正在减少航运委托，导致一些银行挤兑贷款价值（LTV）要求的巨额亏损。

总体而言，尽管银行融资可能构成挑战，但 Fearnley 对于 2018 年的前景持乐观态度：

“展望未来，我们看到 2018 财年船东总体收益相对于 2017 财年有所改善，但各个部门的利率仍低于新船建造利率，即仍然缺乏有吸引力的银行融资，加上需求增长强劲，快速下滑的订单很可能吸引投资者更多的兴趣定位于 FY19 / 20 上升周期。”

来源：中国船东协会

5. 船舶市场动态

【船龄为 15 年的灵便型散货船船价将于 2019 年上升 33%】

外媒消息，预计三种船型的二手船船价将于明年出现大幅度增长，这其中包括了灵便型散货船、液化石油气船和 LR1 型油轮。

据船舶估值机构 VesselsValue 的数据显示，船龄为 15 年的灵便型散货船船价将从 2018 年第一季度的 575 万美元上升 33 个百分点，到 2019 年第一季度预测船价将达到 763 万美元。

排在第二的是船龄为 15 年 3.5 万立方米 LPG 船。该类型液化石油气船的船舶价值将从今年第一季度的 1498 万美元增加到明年同一季度的 1656 万美元。

第三艘船舶类型是船龄为 15 年的 LR1 型油轮，预计未来 12 个月该类型油轮船舶价值将增长 9%。



2018 年第一季度 LR1 型油轮所录得的船舶价值为 892 万美元。根据预测，预计船舶价值将增长到 973 万美元。

除了所报告的干散货板块复苏之外，二手船舶和新造船板块的价格涨幅受到钢价上涨的推动。

来源：航运在线

【新船订单继续增加！2018 年集装箱船市场动荡不安】

新船订单继续增加，大量新船不断交付，在经历了 2017 年的供需再平衡之后，2018 年集装箱船市场在双重压力下将成为动荡的一年。

Alphaliner 指出，2017 年集装箱船订单较上一年增加了 140%，达到 671641TEU。然而，由于交付量的增长和拆解量的减少，手持订单占现有船队比例从 2016 年末的 15.7 %降至目前的 12.6%。

Alphaliner 预计，2018 年集装箱船订单继续增加。包括现代商船、阳明海运在内的众多船东将与亚洲船厂签署建造合同，而一些非运营船东因为目前极具吸引力的新造船价格也仍旧热衷于建造新船。

实际上，现代商船、阳明海运及其他一些小型集运公司已明确表示，计划在 2017 年交易改善的情况下订造新船。现代商船总裁兼首席执行官 CK Yoo 已在新年贺词中重申了增长愿望，包括订购超大型集装箱船。该公司将继续考虑如何在 2022 年将船队规模从现有的 34.7 万 TEU 翻番，这一计划也包括推动经营超大型集装箱船船队。CKYoo 表示，该公司在 2017 年已实现年度增长计划，其集装箱量运力从 2016 年的 300 万 TEU 达到了 2017 年的 400 万 TEU，并且重新获得客户的支持。

截止 2017 年 12 月 31 日，全球集装箱船订单为 345 艘，运力为 267 万 TEU，其中大部分订单为大型集装箱船。其中包括达飞轮船的 9 艘 22000TEU 集装箱船和地中海航运的 11 艘 22,000TEU 集装箱船。另外，中远海运集团订购了 28 艘集装箱船，共计 49.6 万 TEU，平均每艘船运力为 17700TEU，这些新造船运力相当于该公司船队 27.6%运力规模。

Alphaliner 预测，2018 年集装箱船交付量将增加至 149 万 TEU，而拆解的老龄集装箱船预计减少至 35 万 TEU，全年预计船队运力将增长 5.6%。Alphaliner 数据显示，截止 2017 年底，全球集装箱船船队增长至 5177 艘船舶，2110 万 TEU 运力，相比上年增长 3.7%。

同时，Braemar ACM 数据显示，2017 年共有 153 艘集装箱船拆解，共计 43.7 万 TEU，相比 2016 年的 182 艘，65.8 万 TEU 有所减少。受益于 2017 年上半年集运需求及船舶租金增长，集装箱船船东不再将船舶拆解处理。



Alphaliner 数据显示, 2017 年全年共有 117 艘集装箱船闲置处理, 共计 41.6 万 TEU, 占全球船队的 2%, 达到自 2015 年以来的最低水平, 明显低于 2016 年的 400 艘高峰。

有分析师表示, 总体而言, 2018 年集装箱船市场依然面临动荡的局势, 尽管受需求疲软和季节性波动影响, 但油价上涨和市场保护主义是 2018-2019 年间集运需求增长面临的额外威胁。

来源: 国际船舶网

6. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	390.00	418.00	605.00	600.00
Hong Kong	397.00	401.00	620.00	n/a
Busan	430.00	450.00	n/a	645.00
Fujairah	385.00	450.00	n/a	665.00
Istanbul	400.00	415.00	645.00	n/a
Rotterdam	365.00	405.00	595.00	n/a
New York	395.00	n/a	650.00	n/a
Houston	360.00	n/a	610.00	n/a
Panama	382.00	n/a	645.00	n/a
Santos	392.00	423.50	n/a	748.00

截止日期: 2018-01-12

◆ 上周新造船市场动态

(1) 新造船市场价格 (万美元)

船型	载重吨	散货船				备注
		第 01 周	第 52 周	浮动	%	
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	2,500	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 01 周	第 52 周	浮动	%	备 注	
巨型油轮	VLCC	300,000	8,200	8,200	0	0.0%	
苏伊士型	Suezmax	160,000	5,500	5,500	0	0.0%	
阿芙拉型	Aframax	115,000	4,500	4,500	0	0.0%	
LR1		75,000	4,200	4,200	0	0.0%	
MR		52,000	3,400	3,400	0	0.0%	

截止日期: 2018-01-09

(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	308,000	DACKS, China	2020-2021	CSET - Chinese	8,000	
2+2	TAK	160,000	Hyundai HI, S. Korea	2019	Central Shipping - Greek	6,000	
2+2	TAK	160,000	Hyundai Samho, S. Korea	2019	TOP ships - Greek	6,000	
3	TAK	114,000	GSI, China	2019-2021	CSET - Chinese	32,900	en bloc
3	TAK	114,000	GSI, China	2019-2021	CSET - Chinese		
2	TAK	64,900	GSI, China	2019-2021	CSET - Chinese		
6+3	BC	325,000	Qindao Beihai, China	2019-2020	ICBC Leasing - Chinese	7,500	
3+1	BC	81,500	Penglai Zhongbai, China	2019-2020	Lavinia - Greek	2,500	Tier II
2	BC	61,000	DACKS, China	-	Wisdom Marine Group - Taiwanese	2,600	
1	TAK/GAS	180,000 cbm	Samsung HI, S. Korea	2019	GasLog - Greek	19,700	XDF propulsion, LNG
1	TAK/GAS	84,000 cbm	Jiangnan, China	2020	Fortune Oil - U.K	6,800	Tier III
1	TAK/GAS	82,000 cbm	Hyundai HI, S. Korea	2019	Vitol - Dutch	7,500	



◆ 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
AZALEA SKY	BC	80,594		2012	Japan	2,200	Greek	
DN MILLET	BC	58,444		2011	S. Korea	1,490	Newport shipping - Greek	en bloc each*
DN VATAN	BC	58,419		2011	S. Korea	1,490	Newport shipping - Greek	
ROSE BALSAM	BC	55,616		2011	China	1,620	Greek	
AKILI	BC	52,301		2001	Japan	900	Chinese	
TRADING FABRIZIA	BC	34,529		2011	S. Korea	1,030	Greek	at auction
ATLANTIC ACE	BC	28,671		1999	Japan	475	Chinese	
KING CANOLA	BC	28,207		2013	Japan	1,090	Greek	
FU XING 9	BC	43,383		1984	Japan	342	Chinese	at auction

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
BODO SCHULTE	CV	49,835	4,249	2012	China	Undisclosed	Undisclosed	
CONSTANTIN S	CV	33,011	2,447	2006	Japan	1,030	Sea Consortium - German	
O. M. IRIDIUM	CV	27,209	2,015	2008	China	750	Songa Container - Norwegian	en bloc each
O. M. AGARUM	CV	27,209	2,015	2008	China	750	Songa Container - Norwegian	
DOLPHIN STRAIT	CV	13,858	1,118	2003	China	400	French	
ASIATIC BAY	CV	12,500	1,155	2007	Turkey	830	Undisclosed	

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
HANSEATIC TRADER	GC	4,338		2001	Netherlands	700	Undisclosed	en bloc*
WILSON HOLLA	GC	4,338		2002	Netherlands	700	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
VEGA VOYAGER	TAK	104,864		2003	S. Korea	1,080	Greek	
EAGLE BALTIMORE	TAK	99,405		1996	S. Korea	750	Undisclosed	
KING DUNCAN	TAK	73,720		2008	China	2,800	Greek	en bloc
KING DARIUS	TAK	73,634		2007	China	2,800	Greek	
HIGH FREEDOM	TAK/CHE+PRO	49,990		2014	S. Korea	2,800	D'Amico - Italian	with 10 yrs BB back



◆ [上周拆船市场回顾](#)

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
TRITON REEFER	REF	9,683	4,852	1990		460	

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
NORTHERN STAR	FSO	281,080	37,359	1999		408	as is Singapore, price is net of buyer's address comm, extra payment for fuel
ASPHALT STAR	TAK/ASP	46,432	9,276	1996	Japan	390	as is Greece

◆ [最新航运公告](#)

【《商船海员安全工作守则》完成修订】

英国安全刊物《商船海员安全工作守则》已完成修订。

该刊物长期以来为船上安全工作提供了宝贵的指导意见。由英国海事与海岸警备署出版，涵盖了诸多方面的最佳实践方法。

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
2018-01-12	649.32	782.31	5.8375	82.997	879.48	61.354	870.43	190.72	16429.0
2018-01-11	651.47	778.82	5.851	83.274	880.27	61.469	876.14	190.85	16434.0
2018-01-10	652.07	777.7	5.7863	83.378	882.48	61.508	871.65	189.34	16410.0
2018-01-09	649.68	777.46	5.7409	83.054	881.49	61.54	878.9	190.63	16432.0
2018-01-08	648.32	780.58	5.7308	82.913	880.08	61.61	878.19	190.11	16379.0

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
2018-01-10	美元	1.43625	1.46470	1.55375	1.62710	1.70911	1.87144	2.15552
2018-01-09	美元	1.43750	1.46438	1.55375	1.62500	1.70457	1.86519	2.14633
2018-01-05	美元	1.43750	1.46970	1.55250	1.62194	1.70393	1.86507	2.14953
2018-01-03	美元	1.43875	1.47188	1.55688	1.62041	1.69593	1.84269	2.11782
2018-01-02	美元	1.43750	1.48038	1.56175	1.62205	1.69693	1.83938	2.10933