



全一海运市场周报

2018.05 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2018.05.21 - 05.25\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求稳中有升 多数航线运价上调】

本周中国出口集装箱运输市场总体平稳，大部分航线供需关系有所改善。航商市场策略各航线有所分化，大部分航线运价上涨，部分航线市场竞争有所加剧，综合指数小幅上涨。5月25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764.34点，较上期上涨1.4%。

欧洲航线：运输需求总体稳中有升，上海港船舶平均舱位利用率维持在95%左右。由于订舱情况较好，部分航商小幅提价。5月25日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为825美元/TEU，较上期上涨4.0%。地中海航线，本周货量比较充足，加之部分航商继续实施运力控制措施，供求关系维持良好，上海港船舶平均舱位利用率保持在95%以上，个别航商的部分班次满载出运。航商信心有所提振，再次上调运价。5月25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848美元/TEU，较上期上涨6.7%。

北美航线：最新公布的数据显示，美国4月零售销售月率录得0.3%，符合预期，连续两个月录得上涨，前值由0.6%修正为0.8%，4月密歇根大学消费者信心指数终值为98.8，好于预期98和初值97.8，总体显示美国国内零售销售温和增长。市场运输需求总体保持平稳，美西、美东航线上海港船舶平均舱位利用率均保持在95%左右，不过各航商之间因货物结构不同装载率存在不小差异。市场运价方面，本周延续上周调整态势，少数低装载率航商主动调整价格以确保自身市场份额，有部分航商跟进小幅降价导致即期市场运价整体承压下跌。5月25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）分别为美元1283/FEU、美元2271/FEU，较上期分别下跌1.9%、2.6%。

波斯湾航线：本周目的港市场进入斋月第二周，市场货量受此影响有所下滑，不少航商继续采取运力控制措施，上海港船舶平均舱位利用率维持在90%左右。由于整体供需情况控制得当，航商计划于6月1日推涨运价，即期市场运价有所上涨。5月25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484美元/TEU，较上期上涨5.4%。

澳新航线：运输需求总体平稳，上海港船舶平均舱位利用率保持在90~95%之间，各航商订舱情况稍有差异。市场运价则走势稍弱，航商为维持市场份额，小幅下调订舱价格，即期市场运价小幅下跌。5月25日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为810美元/TEU，较上期下跌1.9%。



南美航线：本周市场货量表现较为强势，上海港船舶平均舱位利用率维持在 95%以上，并有部分班次满载出运。运价方面，上周运价大跌后，鉴于本周装载情况较好，航商信心有所恢复，借机大幅推涨运价，即期市场运价反弹。5 月 25 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1849 美元/TEU，较上期上涨 11.7%。

日本航线：5 月为传统淡季，市场供需维持弱平衡，航线运价小幅波动。5 月 25 日，中国出口至日本航线运价指数为 717.68 点，较上期下跌 0.3%。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【政策影响开始显现 运输需求逐步转冷】

本周，由于煤炭市场调控政策影响，下游采购及囤煤热情明显降温，沿海散货运输需求开始转弱。上海航运交易所发布的中国沿海（散货）综合运价指数报收 1240.74 点。

煤炭市场：自从 4 月份相关部门采取相关措施限制进口煤以来，煤炭市场信心提振。同时采暖季限产导致水泥、玻璃、钢铁等行业错峰生产，4、5 月份工业用电需求增长较好，而今年水电增长仍较为乏力，火电需求持续向好。据统计，25 日沿海六大电厂日耗煤量高达 79.13 万吨，明显高于往年同期。加之市场炒作情绪，煤炭现货价格不断冲高，给予电企较大生产压力。然而迎峰度夏还未正式来临，面对上述情况，发改委等部门于本周加大调控力度，相关会议要求严控煤价过快上涨，进一步规范煤炭市场秩序，打击违法违规炒作煤价、囤积居奇等行为，几大电厂也纷纷要求内部人员禁止采购高价市场煤。调控政策影响下，悲观情绪开始蔓延，下游采购规模出现萎缩，沿海煤炭运输市场行情逐渐趋弱。尤其下半周，运输市场货盘明显减少，船、货报价分歧较大，成交寥寥，沿海煤炭运价加速下跌。

5 月 25 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1334.85 点。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，各航线运价均有 4 元/吨左右的跌幅。其中，秦皇岛-上海（4-5 万 dwt）航线运价为 43.5 元/吨，较上周五下跌 4.6 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 46.2 元/吨，较上周五下跌 5.2 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 52.0 元/吨，较上周五下跌 4.4 元/吨；华南航线运价相对坚挺，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 48.1 元/吨，较上周五下跌 3.1 元/吨。

金属矿石市场：目前，钢铁企业盈利空间尚可，且铁水性价比在废钢价格高位面前逐渐凸显，给铁矿石需求的上行带来一定契机。但鉴于港口库存依旧高位，铁矿石供需基本面难有明显改善，大部分钢厂铁矿石库存状况基本维持正常，保持随采随用状态，难有增量采购，由此对铁矿石运输需求的推涨动力不足。在沿海煤炭运价下跌背景下，5 月 25 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1163.55 点，较上周下跌 1.7%。



粮食市场：临储玉米的大规模投放依然是现货市场的最大压力，玉米现货价格呈底部企稳的态势，南北粮食价格依旧倒挂，贸易商发货积极性普遍不高，北方发运船舶艘数低位运行。而终端需求未来虽有转暖趋势，但是需求增长空间并不大，生猪养殖处于亏损状态，其整体存栏增长受到明显限制。5月25日，沿海粮食货种运价指数报收1158.37点。

国内成品油市场：受市场前期拉运影响，下游企业库容基本补满。与此同时，各大炼厂即将于六月迎来检修，货源或将减少。受此影响，沿海成品油运输市场价格涨势趋缓，涨幅缩窄。5月25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980.53点，较上周上涨0.3%；市场运价成分指数报收933.03点，较上周上涨0.7%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【远东市场氛围转弱 综合指数步入调整】

本周海岬型船市场震荡下跌，巴拿马型船市场窄幅波动，超灵便型船市场小幅下探，远东干散货综合指数呈调整态势。5月24日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为997.79点，运价指数为865.65点，租金指数为1196.01点，较上期分别下跌5.6%、3.0%和8.3%。

海岬型船市场：本期海岬型船太平洋市场在上周五低位短暂反弹后再度回落，大西洋市场先稳后跌。上周五，太平洋市场现货询盘较少，但OP表现活跃以及新加坡油价快速上涨，船东对市场预期较高，提升报价。自周一开始，随着铁矿石价格持续下跌，市场需求略显疲软，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价承压下行，从上周五的7.6美元/吨跌至本周末的7.2美元/吨左右。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线指数运价为7.235美元/吨，较上期下跌5.3%；中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为14284美元，较上期下跌21.6%。大西洋市场巴西远程矿航线方面，虽然油价的快速上涨对运价一度有所支撑，但仍受到上周韦立西非事故，以及本周VALE声称6月份没有现货需求的双重影响，市场货源有限，运价进一步下跌。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为16.383美元/吨，较上期下跌6.2%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为12.245美元/吨，较上期下跌11.0%；澳洲纽卡斯尔至舟山航线运价为10.617美元/吨，较上期下跌6.1%。

巴拿马型船市场：本期巴拿马型船太平洋市场小幅度波动，大西洋市场船多货少情况依然存在，运价承压下探。本周太平洋市场中，煤炭货源仍保持稳定，太平洋市场租金、运价窄幅波动。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为11838美元，较上期微涨0.2%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为11162美元，较上期微涨0.1%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.670美元/吨，较上期微涨0.7%。粮食航线上，国内榨利短期内较差，需求难以提振，南美粮食市场成交偏少，加之前期空放运力较多，粮食航线运价继续呈现阴跌态势。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为32.108美元/吨，较上期微跌0.7%。



超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场总体略有调整，其中，煤炭货盘受国内煤价及斋月影响，观望情绪较浓，钢材市场表现尚可，镍矿货源比较稳定，超灵便型船东南亚市场租金略有下跌，运价小幅波动。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 10907 美元，较上期下跌 1.8%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 13179 美元，较上期下跌 2.8%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 9685 美元，较上期上涨 1.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.417 美元/吨，较上期微涨 0.3%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.424 美元/吨，较上期微涨 0.5%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价止跌反弹 成品油运价小幅上涨】

据美国能源信息署 EIA 公布数据，美国 5 月 18 日当周商用原油库存增加，在美国夏季高峰到来之际，汽油库存不降反升，油产也再创新高。同时，俄罗斯提出将在 6 月讨论逐步恢复原油产量的话题，并一再重申将依据市场状况作出决定，令油价承压。本周原油价格波动盘整，布伦特原油期货价格周四报 78.79 美元/桶，较上周下跌 0.6%。全球原油运输市场大船运价小幅回升，中型船运价持续上涨，小型船运价全线上涨。中国进口 VLCC 运输市场运价止跌反弹。5 月 24 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 637.76 点，较上期上涨 10.3%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场货盘略增，运价止跌反弹。中东航线 6 月中上旬货盘集中成交，市场报出多笔 WS46、47 和 47.5 的成交，运价较上周反弹约 6 个点。西非航线成交量较中东市场略显逊色，但运价也呈现出止跌上扬走势，市场报出两笔 6 月下旬装期、WS46 的成交。周四，中东湾拉斯努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS47.08，较上周四上涨 13.4%，CT1 的 5 日平均为 WS45.28，较上周上涨 8.4%，等价期租租金（TCE）平均 8242 美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS46.15，上涨 6.3%，平均为 WS45.36，TCE 平均 9795 美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场各条航线运价和 TCE 均有着一定程度的上升。西非至欧洲市场运价上涨至 WS78，TCE 约 1.0 万美元/天。地中海和黑海航线运价上升至 WS97，TCE 约 1.6 万美元/天。该航线一艘 13.5 万吨级船，杰伊汉至地中海，6 月 3 日货盘，成交运价为 WS95。亚洲进口主要来自非洲和俄罗斯，该航线一艘 13 万吨级船，利比亚至亚洲东部，6 月 1 至 3 日货盘，成交包干运费为 280 万美元。该航线一艘 13.5 万吨级船，新罗西斯克至韩国，6 月 3 至 6 日货盘，成交包干运费为 285 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场各航线运价全线上扬。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上升至 WS120（TCE 约 0.7 万美元/天）。跨地中海运价上升至 WS156 水平（TCE 约 2.5 万美元/天）。北海短程运价上涨至 WS111（TCE 约 0.7 万美元/天）。波罗的海短程运价上涨至 WS90，TCE 约 1.1 万美元/天。该航线一艘 10 万吨级船，普里莫尔斯克至欧洲大陆，6 月 3 至 4 日货盘，成交运价为 WS80。波斯湾至新加坡运价小幅上涨至 WS99，TCE 约 0.3 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价小幅上升至 WS102，TCE 为 0.8 万美元/天。亚洲进口主要来自越南。该航线一艘 8 万吨级船，越南至新加坡，5 月下旬货盘，成交包干运费为 35 万美元。



国际成品油轮 (Product)：本周成品油运输市场亚洲航线小幅上涨，欧美航线涨跌互现，综合水平小幅上升。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅上升至 WS133 (TCE 约 0.4 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价小幅上升至 WS115 (TCE 约 0.7 万美元/天)；7.5 万吨级船运价上涨至 WS100 (TCE 大约 0.7 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS78 水平 (TCE 进一步远离保本线)；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS150 (TCE 约 0.7 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 0.7 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【沿海散货船价上涨 国际油轮船价普跌】

5 月 23 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 793.41 点，环比微涨 0.27%。其中，国际油轮船价综合指数下跌 1.29%，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 0.97%、0.55%、0.51%。

国际干散货运输市场即期运价急剧下跌，船东涨价的希望基本烟消云散，BDI 指数 6 连跌收于 1199 点 (周二)，环比下跌 18.32%，但是散货船东暂时还能维持盈利，二手散货船价格惯性上涨。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1379 万美元、环比涨 1.81%；57000DWT--1502 万美元、环比涨 0.39%；75000DWT--2050 万美元、环比涨 1.25%；170000DWT--3125 万美元、环比涨 0.37%。当前，由于燃油价格持续上涨，航次租船价格下滑，部分船东宁可呆在原地也不愿意空放跨洋揽货，造成可用运力相对减少。散运即期运价较为沉闷，期租市场平淡但价格依旧坚挺；市场表现货量和运力相当，或许运价开始见底了，接下来将会平滑微升，预计二手散货船价格仍有上涨可能。本周，二手散货市场成交火爆，共计成交 33 艘 (环比增加 18 艘)，总运力 300.56 万 DWT，成交金额 680.50 万美元，平均船龄为 8.09 年。

美国对伊朗石油实行禁运，委内瑞拉产原量下滑，国际油价持续上涨，布伦特原油期货收于 79.22 美元 (周二)，环比上涨 1.27%，直逼 80 美元/桶关口。据 OPEC 与 IEA 报告显示，全球原油库存下降速度有望加快，市场将继续保持供应紧缺状态，原油价格仍将震荡走高。国际原油运输市场总体需求平稳，增长的燃油成本迫使船东们尽力维持原有的等价期租租金水平，二手油轮船价稳中有跌。本周，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2126 万美元、环比跌 2.58%；74000DWT--2372 万美元、环比跌 0.15%；105000DWT--2531 万美元、环比跌 1.66%；158000DWT--4030 万美元、环比跌 1.42%；300000DWT--5733 万美元、环比跌 0.28%。5 月底，美国汽油消费旺季将到，标志着全球石油进入了消费高峰期。短期来看，国际油价易涨难跌，变化率将保持正向波动，国内成品油零售价迎来“五连涨”可以说几无悬念，且汽柴油兑现上调幅度有望继续扩大。近期，国际油轮即期运费弱势运行，预计二手油轮价格将小幅下跌。本周，二手国际油轮成交量活跃，共计成交 14 艘 (环比持平)，总运力 78.58 万 DWT，成交金额 24030 万美元，平均船龄为 8.71 年。其中，成品油轮 (打包出售) 成交 9 艘，阿芙拉型油轮带租约转售 3 艘。

沿海散货运价加速反弹，二手散货船价格小幅上涨。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--120 万人民币、环比涨 0.67%；5000DWT--741



万人民币、环比涨 0.38%。近期，国内大部分地区气温升高，居民用电普遍增加，火电厂用煤需求强劲，为煤价和运价继续上涨提供了支撑。下游用煤企业和贸易商采购积极，金属矿石和成品钢材货盘稳定，沿海运力略显紧张，船东报价坚定，运价向上攀升，预计散货船价格短期小幅上涨。本周，沿海散货船询盘较为活跃，但实际成交量稀少。

内河散运需求稳定，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--48 万人民币、环比跌 1.39%；1000DWT--107 万人民币、环比涨 4.32%；2000DWT--178 万人民币、环比跌 2.50%；3000DWT--297 万人民币、环比涨 1.23%。内河建材运输货盘稳定，预计散货船价格震荡盘整。本周，内河散货船成交量维持活跃，共计成交 79 艘（环比增加 6 艘），总运力 12.65 万 DWT，成交金额 11324 万元人民币。

来源：上海航运交易所

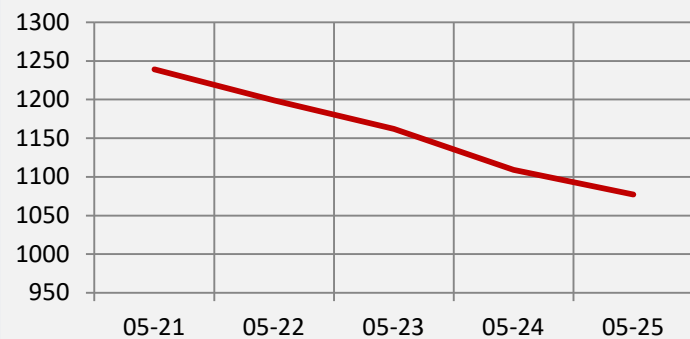
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

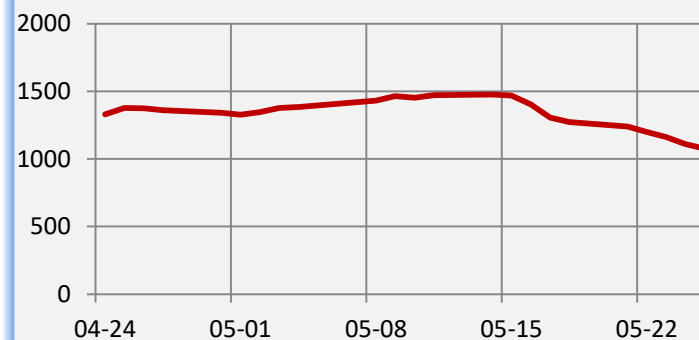
波罗的海指数	5 月 21 日		5 月 22 日		5 月 23 日		5 月 24 日		5 月 25 日	
BDI	1,239	-34	1,199	-40	1,162	-37	1,109	-53	1,077	-32
BCI	1,957	-96	1,854	-103	1,759	-95	1,551	-208	1,395	-156
BPI	1,243	+2	1,239	-4	1,222	-17	1,202	-20	1,187	-15
BSI	1,071	+2	1,074	+3	1,074	0	1,074	0	1,071	-3
BHSI	591	+1	590	-1	591	+1	590	-1	587	-3



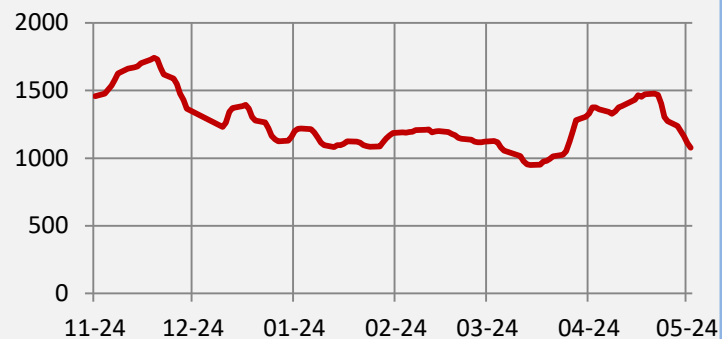
上周 BDI 指数走势



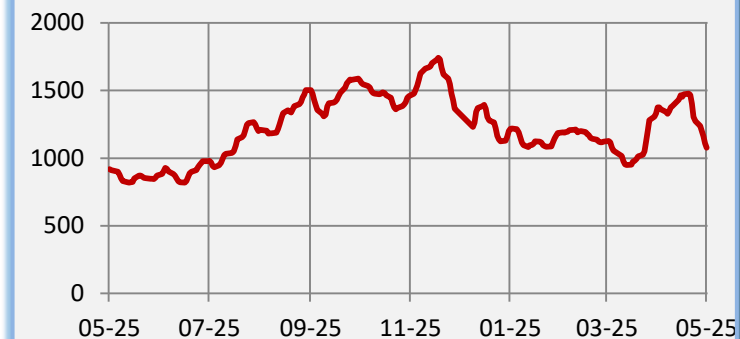
近一个月 BDI 指数走势



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 20 周	第 19 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	19,500	20,500	-1000	-4.9%
	一年	18,500	19,000	-500	-2.6%
	三年	17,500	17,500	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	12,250	12,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	13,000	13,750	-750	-5.5%
	一年	13,250	13,250	0	0.0%
	三年	12,250	12,250	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	11,250	11,250	0	0.0%
	一年	11,000	11,000	0	0.0%
	三年	9,750	9,750	0	0.0%

截止日期：2018-05-22

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

New Ascent 2012 82179 dwt dely Rio Grande 31 May/02 Jun trip redel Skaw-Gibraltar \$15,250 - Louis Dreyfus

George P 2012 81569 dwt dely CJK 28/29 May trip via E Australia redel Visakhapatnam \$11,000 - Sinoeast

Theodor Oldendorff 2008 77717 dwt dely Tarragona 28/30 May trip via US Gulf redel Japan via Panama Canal \$16,000 - K-Line

Sea Pearl 2007 77215 dwt dely Cigading 07/14 Jun trip via Indonesia redel Singapore-Japan approx \$16,000 - cnr

Da Ying 2003 75318 dwt dely CJK 28/29 May 2 laden legs 1st Australia/Cigading redel Singapore-Japan \$11,000 - Unico



Dubai Pride 2001 74401 dwt dely N China 27/30 May trip redel India intention fertilizers \$11,500 - Nasco

Pacific Advance 2015 63507 dwt dely Port Elizabeth prompt trip redel Singapore-Japan \$12,500 + \$280,000 - Western Bulk Carriers

KM London 2017 63386 dwt dely Port Rhoades prompt trip redel China \$19,000 - Jierui

Rinia 2012 56746 dwt dely Tianjin 27/30 May trip redel India intention metcoke \$13,500 - cnr

Menalon 2011 56617 dwt dely Navlakhi 27/28 May trip via Fujairah redel Bangladesh intention aggregates \$10,000 - Goodrich Maritime

CMB Juliette 2011 33683 dwt dely E C South America prompt trip redel W C South America approx \$12,000 - cnr

(2) 期租租船摘录

Prabhu Shakti 2009 83690 dwt dely Songxia 25/27 May 12 months redel worldwide \$13,250 - Jera Trading - <recent>

E Trace 2011 56745 dwt dely N China 06/09 Jun 4/6 months redel worldwide - Jierui

4. [航运市场动态](#)

【航运企业一季度都在亏亏亏!罪魁祸首竟在这儿…】

进入 4 月以来,全球各航运公司纷纷公布了自己一季度的战绩情况。但根据各公司发布的数据,全球航运企业一季度的业绩整体不容乐观,旌旗不倒者寥寥无几,比如中远海控就在一片哀嚎中难得地实现了 1.8 亿元的盈利,其余大部分都是名盈实亏、人仰马翻。那么,一季度全球航运业几乎全军覆没的原因到底是什么?“痛定思痛,知耻后勇”,我们要找出一季度业绩萎靡的原因,为二季度到四季度的业绩冲锋蓄力。

首先,我们来整体回顾下一季度各航运企业的财报情况,除了冲破盈亏线实现盈利的企业外,其余航运企业一季度的经营状况基本可以用“亏字当头”来形容。

马士基:一季度虽然营收增长 30%,但实际亏损 2.39 亿美元。



赫伯罗特：一季度营收 26.167 亿欧元，但仍处于亏损状态。

戴安娜航运：一季度营收 4836 万美元，同比增长 54.63%，却亏损 310 万美元。

阳明海运：一季度合并营收 310.35 亿元新台币，但税后亏损 19.5 亿元新台币。

现代商船：一季度运输集装箱量增长 2.2%，但营收由上年同期 1.3 万亿韩元减少至 1.1 万亿韩元。

Euronav：一季度净亏损 3910 万美元，而 2017 年同期净利润 3430 万美元。

Euroseas：一季度净亏损 320 万美元，调整后息税折旧摊销前利润为-19.31 万美元。

俄罗斯 SCF 集团：第一季度期租净收入 2.489 亿美元，比去年同期减少，但净亏 1610 万美元，

苏伊士型油船船东 NAT：一季度净航次收入从去年同期的 5520 万美元下跌至 2960 万美元，净亏损 1870 万美元。

那么，一季度全球航运企业业绩全军覆没的原因是什么？

从上述实际数字就能感受到，2018 年一季度航运公司的经营业绩真是一片哀嚎。至于航运业一季度业绩整体萎靡的原因，综合业界人士的意见分析，不外乎以下四方面。

一是，一季度航运淡季效应。

对于航运业而言，每年春节过后的一季度，由于假期综合效应的影响，都是航运淡季。在这样一个客观因素的影响下，航运企业的业绩肯定会受影响。

一季度的航运淡季效应，从 BDI 指数上也能略见一斑。一般而言，每年 3 月份开始 BDI 指数都会有所上升。以 2018 年为例，BDI 指数从在 3 月底时一度报收 900 点，而截至 5 月 24 日报于 1162 点，有所上涨。而随着三季度、四季度航运旺季的到来，BDI 指数基本会呈震荡上升的趋势。而随着航运市场运力需求的增长，航运企业的业绩也会逐渐好转。



二是，国际局势紧张。

对于这一点，大家也都明了。前段时间引发国际社会广泛关注的中美贸易战，在很大程度上影响了航运市场的预期，牵一发而动全身，进出口方向的不确定性，给航运市场造成了波动。还好，中美最终握手言和了，这件事算是画上了圆满的记号。

但“风欲静而树不止”。接下来美国的贸易大棒又挥向了伊朗，对全球的原油运输又造成了冲击，进而给全球原油运输蒙上了阴影。

这些国际因素，都给航运企业的运营造成了影响。比如美国制裁伊朗后，迫于压力，马士基和地中海航运就先后宣布了调整对伊业务的消息。

三是，运费疲软。

航运市场的整体不温不火，使得疲软的运费成为戴在航运业头上的一个“金箍”。据马士基方面表示，一季度马士基航运的平均运价就同比增长了 4.4%！这在很大程度上加剧了一季度业绩的亏损局面。而且据 SeaIntel 的分析报告，今年海运费较去年还将整体下降 2.5%！所以航运企业接下来还要在运费方面承压。

不过也有业界人士对运费持乐观态度，认为 2016 年时的运价已是历史最低点，已经跌到无可再跌了，所以今年的运价会上涨。而且事实也证明，一季度运价总体是在上涨的，并且进入二季度后，运价依然呈现出上涨的趋势。

另外，近期中美贸易战的“熄火”，也给接下来运费的上涨营造了良好的国际环境。

四是，燃油价格上涨。

一季度航运企业的大面积亏损，也与不断上涨的燃油价格有关，不断上涨的船用燃油价格，拉升了航运公司的运营成本。据了解，今年第一季度平均燃料价格为 373 美元/吨，较上年同期大幅增长 19%！这对于航运公司的运营成本来说，是一块非常明显的额外费用支出。

难以承受燃油价格上涨，一些航运公司正准备采取应对措施。比如今年一季度亏损 2.59 亿元的赫伯罗特，就表示将使用天然气作为新型船舶燃料，以缓解燃油价格上涨的成本压力。

来源：海事服务网 CNSS



【技术开发、资金补贴、港口费优惠，韩国大力支持 LNG 加注设施建设】

航运界网获悉，韩国海洋渔业部（Ministry of Oceans and Fisheries, MOF）近日启动 LNG 加注设施项目，预计今年将投资 30 亿韩元。参与该项目的单位包括韩国船舶与海洋工程研究院（Korea Research Institute of Ships & Ocean Engineering）、韩国海洋装备研究院（Korea Marine Equipment Research Institute）等研究机构，预计有 50 名行业专家参与其中。

韩国海洋渔业部表示，LNG 加注是一个相对年轻、正在兴起的行业，韩国将致力于担当领先角色。

据了解，该项目将研究开发适应韩国海岸港口，如蔚山、釜山等港区的 LNG 加注系统。

为推动韩国的 LNG 加注设施建设，韩国政府将提供资金支持，并于今年 8 月订造一艘 20 万载重吨的 LNG 动力散货船，同时在釜山和蔚山等主要港口开始筹建加注设施。这艘散货船预计航行于韩国-澳大利亚航线。

此外，对老旧船舶改装成 LNG 动力船的，韩国将给予 10% 的资金补贴，并对 LNG 动力船实行港口费优惠政策。

韩国计划在 Tongyeong LNG 接收站投资建设相应的船舶加注设施。

韩联社表示，韩国船厂在 LNG 运输船建设方面有自己的独特优势，不过在 LNG 动力船以及加注设施建设方面，韩国船厂仍在探索之中。据悉，韩国目前仅有 1 艘在运营 LNG 动力船。

随着 2020 年硫排放限令生效的临近，LNG 加注设施建设，也成为业内关注的焦点。日本三大船公司已经着手抢滩 LNG 加注市场。5 月 11 日，日本邮船和川崎汽船将联合另外两家企业日本中部电力（Chubu Electric Power）和丰田通商株式会社（Toyota Tsusho Corporation）成立合资企业，专注于 LNG 加注业务。而今年 2 月，商船三井与道达尔船用燃料全球方案公司（TMFGS）达成长期租约协议，合同标的为 1 艘 18,600 立方米 LNG 加注船。该船将由沪东中华承建，配备 GTT Mark III 薄膜围护系统，船长 135 米，满足 LNG 燃料使用以及 BOG 排放的最高标准，预计于 2020 年交付。

来源：航运界

【香港金发局发表报告推动船舶租赁业务】

5 月 21 日，香港金融发展局（金发局）发表题为《船舶租赁业务建议》的研究报告，提出多项建议，推动香港的海运融资和船舶租赁业务发展。



金发局主席史美伦说：“海运业是香港的传统支柱产业，但过去十年其规模日渐萎缩。香港作为国际金融中心，在推动航运相关的金融服务方面拥有独特优势。面对全球海事中心的激烈竞争，香港必须进一步发展海运业群，以维持和提升竞争优势，推动海运业持续增长。”

报告列举了当前香港海运业在船舶注册、人才、政策、税制和融资等方面的挑战，并指出香港在建立海运业群上正面临其他主要亚洲对手的激烈竞争。

报告就如何推动香港发展海运业群提出多项建议，具体包括：为“海运及船舶租赁管理”和“海运及船务相关支援服务”活动提供税务优惠；允许合格投资者取得拥有主权评级的金融机构支持和 / 或认可的信贷和流动性增强产品；确保在检讨税制时充分谘询业界；鼓励船务及海运相关支援及管理服务的发展；培育海运业群人才；与各大海运管辖区签订更多《全面性避免双重课税协定》；支持以香港为基地的机构参与国际组织，以及把香港海运港口局升格或开设中央海运办事处。

来源：国际在线

【租金创新高 传统巴拿马型集装箱船强势上涨】

传统巴拿马型集装箱船的租船租金目前处于 30 个月以来的最高水平，这印证了两个月前新加坡海事首席执行官论坛上作出的大胆预测。

Alphaliner 在其最新周报中称，传统巴拿马型集装箱船租金从 2016 年末的低点上涨了近 200%，当时租船的租金降至每天 4000-4200 美元。Alphaliner 周报表示，在亚洲，4000TEU~5100TEU 范围内的集装箱船目前的租船租金高达每天 13000 美元。

Alphaliner 表示：“由于需求上升，预计日租金将会进一步上升。”

Alphaliner 分析表示，传统巴拿马型集装箱船的命运变化可追溯到过去两年出现了非常高的拆解水平，自 2016 年 5 月以来，共计 74 艘 4000TEU-5100TEU 集装箱船拆解。

全球船东组织 BIMCO 首席航运分析师 Peter Sand 两个月前预测传统巴拿马型集装箱船将在今年成为船东最佳的资产，因为许多船舶已经拆解，这种船型即将出现短缺。

来源：国际船舶网



5. [船舶市场动态](#)

【船东：油船市场将从下半年开始复苏】

油船船东和运营商 Teekay Tankers 正在通过售后回租不断减少公司债务增加流动资金，为油船市场的复苏做准备。

据悉，Teekay Tankers 已经签署了 7 艘油船售后回租交易合同。其中包括 3 艘苏伊士型油船、2 艘阿芙拉型油船和 2 艘 LR2 成品油船。

根据这笔交易，Teekay Tankers 签署 7 艘油船 10 至 12 年的光船租赁合同，日租金为 7200 美元，并在三年后拥有 7 艘油船的收购选择权。

Teekay Tankers 总裁兼首席执行官 Kevin Mackay 表示，这笔交易将为公司提供约 3600 万美元的额外流动性，并延长该公司的债务到期期限。

他指出，如果油船市场继续承压，该公司有几种选择可以继续加强公司的资产负债表，包括目前正在讨论的进一步的售后回租交易。

自从该公司并购 Tanker Investments Ltd (TIL) 后，Teekay Tankers 首次公布了业绩报告。该公司在第一季度净亏损 920 万美元，经过调整后的净亏损为 2200 万美元，远远高于去年同期 180 万美元的亏损。

Mackay 表示，自发布第四季度盈利报告以来，该公司继续采取积极的措施，进一步加强资产负债表，使得 Teekay Tankers 在周期性地点拥有更高的市场地位。

2018 年第一季度，石油输出国组织减产和油船运力过剩继续拖累运价，在油船市场疲软期间，该公司定期租船合同和全服务业务继续增长，并提供强劲的业绩。”

展望未来，Teekay Tankers 预计，油船市场在短期内仍将面临压力。

Mackay 表示，今年接下来的时间以及到 2019 年，油船拆解活动将会加快，全球石油需求大幅增长，再加上温和的新船交付量，应该会推动油船市场在 2018 年下半年和 2019 年复苏。在合并的基础上，Teekay 公司在第一季度的亏损为 2060 万美元，低于去年同期的 2500 万美元，主要原因是 Teekay Parent 直接拥有的 FPSO 增加了现金流。



Teekay Tankers 总裁和首席执行官 Kenneth Hvid 表示，LNG 和海工业务正处于一个拐点，随着 2019 年的到来，该公司对油船业务基本面的改善感到高兴。

来源：国际船舶网

【一言不合就转型，船舶行业怎么破？】

近两年，互联网产业非常火，很多传统制造业的人都在琢磨着转型，向互联网方向靠，船人也不例外，这两年跳出去不少。对此，互联网的从业人员有过这样的感叹：制造业看互联网就像小猫看小狗。

首先，猫变不成狗。其次，猫以为狗的日子很好过，但你又焉能体会狗的痛苦呢。个中滋味恐怕也只有跳入互联网产业的船人能够体会。

对于造船来说，要转型发展，是不是就一定要摒弃自己原来的行业优势和既有资源去开辟一条新路呢？如果想坚守，又该怎么破局呢？

讲两个案例来做参考。

1. 河北有一家做鱼缸的公司，鱼缸是一个很小的生意，顾客买了一个以后，除非意外，一般不会去买第二个。但这家的生意特别好，全国前三，每年利润是多家公司总和，他是怎么做到的呢？老板说他的诀窍就是做了一个微信公众号定期向客户推送一些小知识，比如最近进了一批热带鱼你要不要？澳洲的饲料你要不要？你家鱼缸两年了，要不要帮你保养打理一下？就这样，他靠着新的周边服务挣了钱。

2. 在日本早期，随着电子游戏机的发明，儿童玩具的生意越来越难做，价钱贵不贵先不说，玩具占地地方，家里本来就不大。怎么办呢？一个玩具制造企业想了个办法，把原来所有的玩具做了等比例的缩小推向市场赢得了很多年轻人的喜欢，顺着这个思路就开发了很多微缩型的玩具，生意越做越大。

这些企业是在转型吗？显然没有，他们还在自己的专业，还是在做原来的事情，唯一发生的变化是协同他经营的周边资源网络。

这两年大家常使用的一个字“破”，船型附加值太低怎么破？成本居高不下怎么破？利润越来越低怎么破？

破什么？一个局嘛，局就是一个企业周边相互连接的资源和资源相互作用组成的一个网络，刚才两个案例当中他们是怎么破局的？不是改行，不是搬家，而是选择一个水草丰美之地，把自己的邻居换一遍。

现在我们的船舶制造逐步向智能制造延伸，目前还只是偏概念化的阶段，虽然智能制造是高端产业，是头部产品，是尖端科技，是一个企业在未来市场竞争



中立于不败之地的核心竞争力，但是，这需要集合人力、物力、财力集中突破重点打造，非一日之功可达。

相较于智能制造，我们还需要另一种“质”造，质，在汉语解释里有集中和精细的意思，从刚才两个案例你会发现，做鱼缸的还在做鱼缸，造玩具的还在造玩具，他们没有转行，也没有转型，他们依旧做自己的主营业务，将对客户的服务做得越来越精细，他们共同的特点是：做专业的公司，越专业越好，越细分越好，不求大而全，而要小而美。

船舶制造需要向高精尖的智能制造方向发展，也需要向小而美的精细制造进化，前者拼的是产品实力和技术水平，后者讲的是产品附加值、场景体验和内涵。

美国有一本叫连线的杂志，据说是乔布斯生前最喜欢的期刊，它的创始人凯文凯利说过这样一句话：“现在养马的人比中世纪还要多，造盔甲的人比中世纪也多，当然，不是因为战争，而是因为爱好。”所以，凯文凯利就得出一个结论：这个世界上只要存在过的，现在因为各种各样的原因，大多都还在。

蜡烛经济就是一个典型的例子，它指的是在电灯普及以后，很多人以为蜡烛肯定会消失，毕竟它光线暗、气味难闻还容易造成火灾，各种各样的毛病一大堆，但是蜡烛并没有消失，并且依然是一个很大的产业。他不再是单纯的照明工具，而是成为了调节气氛的用途。

作为船人，看看我们各自手里的产品，愿诸位能从中有所启发。

来源：龙 de 船人

【差距很大！韩国船企包揽 VLCC 订单启示】

VLCC 是 2017 年以来国际船舶市场承接规模最大的船型，但中国船企承接量十分少。2018 年 1-4 月全球 22 艘 VLCC 订单中，韩国船厂斩获 20 艘（份额近 91%），同期中国和日本船企仅承接 2 艘。2017 年全球 48 艘 VLCC 订单中，韩国三大船企包揽 35 艘（份额近 73%），除 5 艘由现代商船订造外，其他均为国外船东，而中国和日本船企承接的 7 艘和 6 艘 VLCC 均由本国船东订造。在 VLCC 领域，韩国如此强势的市场地位与其营销策略、产品竞争力和船企成本控制能力密不可分。

（一）营销策略

一是下调毛利要求低价接单。2017 年以来，韩国三大船企为解决订单不足和生产任务不饱满问题，纷纷下调毛利要求。2017 年韩国承接的 VLCC 基本上在 8000 万美元左右，创 2004 年以来最低水平，而中国船企能够接受的价格也在这一水平上下，与之前船东普遍形成的 300-500 万美元价差预期仍有差距，导致大量订单流向韩国。二是强化老客户的营销。韩国三大船企积极巩固与船东的长期合作关系，CEO 亲自拜访船东并推广“共生”的发展理念，近期承接



的 VLCC 订单，大部分来自 10 年以上老客户。

（二）产品竞争力

一是运营成本更低。韩国三大船企建造的 VLCC 空船重量通常在 42500 吨左右，而国内船企建造的 VLCC 空船重量普遍高于 46000 吨。更为轻量化的船体重量大幅降低了油耗水平，如 2014 年大宇造船海洋建造的 32 万吨 VLCC 在 16.2 节航速下日均油耗为 97 吨，国内设计同船型在 15.8 节航速下日均油耗达 107 吨，油耗相差 10%。二是配套质量更好。由于韩国本土船舶配套非常发达，VLCC 自主配套率可达 90% 以上，本土供应商也是世界公认的知名品牌，售后服务体系更完善，不仅船东认可度高，相比中国船厂进口优质配套，韩国船厂具有得天独厚的供应链优势。三是更好的资产保值能力。由于在运营经济性、质量和售后服务等方面具有明显优势，韩国船厂建造的 VLCC 表现出更好的流动性和资产保值能力，以 2011 年交付，2014 年交易的二手船价格为例，韩国船企的 VLCC 普遍比中国船厂建造的 VLCC 高出 1000-2000 万美元。

（三）船企成本控制力

一是批量化设计建造能力。全球在运营的 VLCC 接近一半由韩国三大船企建造，凭借着丰富的建造经验，已经形成 VLCC 低成本批量化设计建造能力，2018 年，大宇造船海洋承接的 VLCC 订单均为同一设计和规格，在低船价的背景下大大压缩了成本。二是较短的建造周期。韩国船厂建造一艘 VLCC 仅需要 60 万工时，而中国船厂普遍在 200 万工时左右，效率不及韩国船厂的三分之一。以 Gener8 Maritime 于 2013 年在现代三湖和外高桥订造的 VLCC 系列船为例，现代三湖的建造周期为 243-325 天，国内效率领先的外高桥造船也需要 365-442 天。更快的建造周期一方面保证船东尽快投入使用，尽早实现盈利，另一方面也明显降低自身的建造成本。

结语：在海工和高附加值船舶产品需求相对不饱和的背景下，韩国三大船企重回 VLCC 等优势领域，用低船价打出了一片新的天地。中国船企只有将主建船型逐步打造成精品船型，加上价格优势，才有可能在当前的市场环境下分得细分领域的一杯羹。

来源：中船工业经研中心

6. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	448.00	469.00	690.00	685.00
Hong Kong	460.00	470.00	703.00	n/a
Tokyo	485.00	498.00	n/a	805.00



Hamburg	442.00	n/a	690.00	n/a
Fujairah	455.00	n/a	740.00	n/a
Istanbul	460.00	475.00	715.00	n/a
Rotterdam	429.00	464.00	665.00	n/a
Houston	450.00	n/a	700.00	n/a
Panama	455.00	n/a	720.00	n/a
Santos	477.00	507.50	n/a	823.00

截止日期: 2018-05-25

◆ 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 19 周	第 18 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	2,700	2,700	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,600	2,600	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,300	2,300	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	8,800	8,800	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,900	5,900	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,600	4,600	0	0.0%	
LR1	75,000	4,300	4,300	0	0.0%	
MR	52,000	3,550	3,550	0	0.0%	

截止日期: 2018-05-22



(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
1	BC	63,590	Shin Kasado, Japan	2019	Helikon Shipping Enterprises - U.K	Undisclosed	
6+3	BC	63,500	Nantong Xiangyu, China	2020	Nisshin Shipping - Japanese	2,300	Tier II
1	GC	9,400	Gisan, Turkey	2019	Misha Shipping - Turkish	Undisclosed	
1	GC	3,264	Partner Shipyard, Poland	2019	Hartmann Seatrade - Dutch	Undisclosed	
1	PASS	595 pax	Fincantieri, Italy	2021	Silversea Cruises - Monaco	Undisclosed	

◆ 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
SONGA CLAUDINE	BC	180,940		2011	S. Korea	32,800	Star Bulk - Greek	
SONGA OPUS	BC	180,716		2010	S. Korea	32,800	Star Bulk - Greek	
SONGA MOUNTAIN	BC	179,147		2009	S. Korea	32,800	Star Bulk - Greek	
SONGA HIROSE	BC	83,000		2011	Japan	32,800	Star Bulk - Greek	
SONGA MARU	BC	82,687		2008	China	32,800	Star Bulk - Greek	
SONGA GRAIN	BC	82,672		2008	Japan	32,800	Star Bulk - Greek	
SONGA HADONG	BC	82,600		2012	Japan	32,800	Star Bulk - Greek	
SONGA MOON	BC	82,100		2012	Japan	32,800	Star Bulk - Greek	*part shares and cash deal
SONGA DEVI	BC	81,918		2014	Japan	32,800	Star Bulk - Greek	
SONGA DELMAR	BC	81,502		2011	S. Korea	32,800	Star Bulk - Greek	
SONGA SKY	BC	81,466		2010	Japan	32,800	Star Bulk - Greek	
SONGA GENESIS	BC	80,705		2010	S. Korea	32,800	Star Bulk - Greek	
SONGA FLAMA	BC	80,448		2011	S. Korea	32,800	Star Bulk - Greek	
SONGA WAVE	BC	61,491		2017	China	32,800	Star Bulk - Greek	
SONGA GLORY	BC	58,700		2011	China	32,800	Star Bulk - Greek	
NEW MIGHTY	BC	179,851		2011	Philippines	2,750	S. Korean	
GOLDEN SPRING	BC	83,730		2008	Japan	1,660	Uniseas - Greek	
TRADE SPIRIT	BC	82,045		2016	China	2,450	Greek	
SOLANA	BC	74,756		2001	S. Korea	860	Chinese	
MAGNUM FORCE	BC	53,630		2008	China	1,000	Chinese	



全一海运有限公司



SEA CONFIDENCE	BC	52,300	2005	Japan	1,000	Chinese
ALITHINI	BC	50,296	2001	Japan	850	Chinese
LOWLANDS SAGUENAY	BC	37,152	2013	China	1,400	Undisclosed
LOWLANDS BOREAS	BC	37,144	2013	China	1,400	Undisclosed
OCEAN LUCK	BC	35,360	1998	Japan	480	Undisclosed
CLIPPER LASCO	BC	28,371	2004	Japan	685	Tan Binh - Vietnam

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
YM UTMOST	CV	101,597	8,204	2006	S. Korea	3,350	Navios Maritime Partners	en bloc each
YM UNITY	CV	101,411	8,208	2006	S. Korea	3,350	Navios Maritime Partners	
HAMBURG	CV	72,982	6,350	2009	Japan	2,100	Undisclosed	
WELLE	CV	34,740	2,572	2005	S. Korea	Undisclosed	MPC Container Ships - Norway	
VICTORIA TRADER	CV	18,471	1,296	2008	China	840	Costamare - Greek	

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
UNITED BANNER	TAK	73,584		2007	China	1,025	Laliotis	
CPO LARISA ATHENA	TAK	37,384		2004	S. Korea	780	Undisclosed	
CPO LARISA ARTEMIS	TAK	36,997		2004	S. Korea	780	Undisclosed	
BESIKTAS ORIENT	TAK	4,127		2009	Turkey	Undisclosed	GEFO - German	**
BESIKTAS PERA	TAK	4,121		2009	Turkey	Undisclosed	GEFO - German	
BESIKTAS GALATA	TAK	4,115		2009	Turkey	Undisclosed	GEFO - German	
BESIKTAS CHAMPION	TAK	4,114		2010	Turkey	Undisclosed	GEFO - German	
ARCTIC BRIDGE	TAK/CHE	50,921		2005	S. Korea	1,200	European	
PATRIZIA COSULICH	TAK/CHE+PRO	7,000		2011	China	Undisclosed	Fratelli Cosulich - Italian	

◆ 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
SMT BONTRUP	BC	44,016	15,109	1979	Japan	434	
ARZEW GAS	TAK/LPG	9,539	5,891	1976		470	



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
KIRAN	BC	175,048	24,246	1994	Poland	440	
AMBA BHAKTI	TAK	106,597	46,544	1997	Japan	438	

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
ALGOMA OLYMPIC	BC	33,794	9,042	1976	Canada	undisclosed	
HEKMEH	BC	13,790	4,846	1992	Poland	450	
ITEA	CV	48,304	15,861	1998		468	as is Hong Kong
AL SALHEIA	TAK	310,453	41,831	1998	S. Korea	407	as is Kuwait
DS TINA	TAK	298,824	45,476	2000	Japan	undisclosed	as is Khor Fakkan
SAGE PIONEER	TAK	104,024	17,710	1999	S. Korea	441	full sub-continent range delivery

◆ 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
2018-05-25	638.67	748.3	5.841	81.386	854.39	62.31	964.41	194.6	16916.0
2018-05-24	638.16	747.17	5.805	81.316	853.17	62.408	960.63	195.22	16917.0
2018-05-23	637.73	751.3	5.7531	81.242	856.62	62.237	961.01	197.21	16902.0
2018-05-22	637.99	752.02	5.7459	81.288	856.64	62.33	965.71	198.68	16962.0
2018-05-21	638.52	750.7	5.7551	81.342	859.93	62.211	976.4	200.08	16941.0

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

Libor (美元)							
隔夜	1.70725	1 周	1.75469	2 周	--	1 个月	1.97563
2 个月	2.09942	3 个月	2.31813	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.48188	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.73137		

2018-05-25

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

Web: www.totalco.com E-mail: snp@totalco.com