



全一海运市场周报

2018.06 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2018.06.18 - 06.22\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场行情疲软 多数航线运价下跌】

本周中国出口集装箱运输市场行情总体呈下行走势，运输需求增长乏力，供需基本面较为疲软，多数航线运价下跌，拖累综合指数走低。6月22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751.13点，较上期下跌3.4%。

欧洲航线：据欧洲经济研究所(ZEW)发布的数据显示，欧元区6月ZEW经济景气指数为-12.6，创2016年7月以来新低，显示出欧洲经济的发展呈现放缓迹象。近期运输需求增长乏力，供需基本面基本稳定，上海港船舶平均舱位利用率维持在90%左右，市场运价小幅走低。6月22日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为834美元/TEU，较上期下跌3.2%。地中海航线，市场情况基本与欧洲航线类似，上海港船舶平均装载率略好于欧洲航线，达到90%~95%左右，市场运价下跌。6月22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905美元/TEU，较上期下跌1.1%。

北美航线：据美联储发布的数据显示，美国5月工业产出环比下跌0.1%，显示出美国经济复苏基础并不稳固，加之近期贸易战的影响，对运输需求的增长产生影响。本周运输需求保持平稳，上海港船舶平均装载率在90%~95%之间。航商为维持市场份额，采取降价揽货的措施，即期订舱价格继续下跌。6月22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1194美元/FEU、2181美元/FEU，较上期分别下跌5.7%、2.5%。

波斯湾航线：目的地“斋月”假期即将进入尾声，但运输需求仍旧在低位徘徊，还未出现恢复性增长。部分航商执行停航计划以控制总体运力规模，但效果并不明显，上海港船舶平均装载率保持在90%左右的水平，市场运价承压下行。6月22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508美元/TEU，较上期下跌6.6%。

澳新航线：近期市场整体表现低迷，运输需求较为疲软，部分航商继续严控舱位供给，但供需基本面并未改善，市场运价继续走低。6月22日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为697美元/TEU，较上期下跌1.8%。

南美航线：运输需求保持强势，但由于航商加大了运力投放，供需基本面维持在较为平衡的态势，上海港船舶平均装载率在95%左右。由于前期航商推动运价大幅上涨，本周即期订舱价格继续回落。6月22日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为1546美元/TEU，较上期下跌7.6%。



日本航线：本周货量小幅下滑，市场运价走低。6月22日，中国出口至日本航线运价指数为705.09点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【雨水充沛水电发力 综合指数全线下跌】

受节假日和天气影响，近期下游用户对大宗商品采购热情降温，本周市场货盘偏少，成交冷清，运价全线下跌。6月22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1133.57点，较上周下跌1.4%。其中煤炭、金属矿石、粮食、成品油运价指数下跌，原油运价指数维稳。

煤炭市场：本周，恰逢端午节小长假，叠加华东、华南地区降雨增多双重因素影响，下游地区工业用电和民用电负荷双低，沿海电厂日耗出现阶段性回落；同时因为水电发力，挤占部分火电需求空间，六大电厂平均日耗煤量下跌至65-69万吨区间。电厂库存继续回升至1400万吨左右水平，存煤可用天数平均较上周增加3天左右。同时，本周港口库存继续累积升高，据秦皇岛煤炭网数据统计，截至6月20日，环渤海三港存煤继续运行在2000万吨以上；东南沿海及江内接卸港存煤更是超过3500万吨，连续刷新历史记录，给电厂吃下一颗“定心丸”。运输市场方面，因煤炭限价保供政策走向尚未明朗化，下游用煤企业多持观望态度，采购较为谨慎；加上当前电厂日耗较低，库存充盈，拉运多以长协为主，市场采购积极性不高。不过，进口煤开放政策预期的落空和北方港口压港时间较长，周转减慢等因素还是对运价形成了小幅支撑。本周，运输市场总体货盘偏少，成交氛围冷清，运价波动下行。

6月22日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1185.71点，较上周下跌1.2%。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33.8元/吨，较上周五下跌1.6元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为35.7元/吨，较上周五下跌1.3元/吨；秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为44.4元/吨，较上周五下跌2.8元/吨。

金属矿石市场：国内铁矿石市场稳中调整。国产矿方面，各地区主产区价格稳定运行。据了解，部分矿产企业目前库存不高，挺价意愿较强。钢厂采购方面依然没有明显改观，依旧以按需采购为主。沿海金属矿石运输市场货盘稳定，运价小幅下跌。6月22日，沿海金属矿石货种运价指数报收1091.89点，较上周下跌2.3%。

粮食市场：从南北港口来看，目前，北方港口粮食价格呈弱势调整趋势，南方港口价格弱势维稳。南北倒挂现象依旧，短期内仍难以改观。加上下游雨水天气影响原料安全存放，需求企业采购心态谨慎，贸易商收购积极性低迷，现货成交普遍偏差，粮食运输价格小幅下跌。6月22日，沿海粮食货种运价指数报收1046.06点，较上周下跌5.8%。

国内成品油市场：近期，国际油价迎来下跌，下游采购热情受到抑制。且峰会结束后，部分地炼生产发运还未完全恢复，运输市场货盘依旧紧缺。加之2018



年即将过半，上半年的销售任务限制了主营外采需求，沿海成品油运价低位下跌。6月22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965.47点，较上周下跌0.3%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【三大船型有涨有跌 综合指数先扬后抑】

中美贸易摩擦加剧，市场看空情绪增加，加上国内端午假期刚过，且正值世界杯足球赛期间，市场活跃度下降，远东干散货综合指数先扬后抑。分船型看，海岬型船市场先升后降，巴拿马型船市场冲高回落，超灵便型船市场止跌企稳。6月21日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为1033.48点，运价指数为909.71点，租金指数为1219.13点，较上期分别下跌2.7%、1.8%和3.7%。

海岬型船市场：本期海岬型船市场先涨后跌。6月15日，美国宣布将对原产于中国的约500亿美元商品加征25%的进口关税。中国也决定对原产于美国的659项约500亿美元进口商品加征25%的关税。中美贸易摩擦升温，宏观层面利空气息浓厚，大宗商品贸易受到负面影响。船运方面，太平洋市场，上半周澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价尚能维持在7.8-7.9美元/吨的水平。下半周，现货市场租家看船的较少，货少船多，而巴西和南非等远程矿航线也表现安静，且FFA远期合约价格下跌，周四市场成交显示，6月底7月初，澳大利亚黑德兰至青岛航线有7.3美元/吨的成交。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为7.279美元/吨，较上期下跌5.7%；中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为15508美元，较上期下跌8.7%。大西洋市场巴西远程矿航线方面，上半周由于市场表现安静，巴西图巴朗至青岛航线运价基本维持在上周末19.5-19.6美元/吨的水平。而随着FFA远期合约价格的下跌，以及太平洋市场运价大幅回落，巴西和南非货盘较少，远程矿航线运价走跌。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为19.246美元/吨，较上期下跌0.3%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为13.671美元/吨，较上期下跌5.3%；澳洲纽卡斯尔至舟山航线运价为10.856美元/吨，较上期下跌4.4%。

巴拿马型船市场：本期巴拿马型船市场租金、运价冲高回落。太平洋市场，上周6月下旬煤炭货盘持续放出，带动中国-日本/太平洋往返航线日租金上周五涨至近2个月以来的高点，12480美元/天。本周巴拿马型船6月下旬货盘减少，7月货盘释放较慢，租家不着急订船，市场成交缓慢，而南美市场粮食运价承压，太平洋市场即期运力较多，租金、运价下行。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为12037美元，较上期下跌2.9%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为11404美元，较上期下跌2.2%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.843美元/吨，较上期下跌2.0%。粮食航线上，中美贸易摩擦加剧，南美大豆价格上涨，国内货主、贸易商观望气氛增加，南美大豆出货下降，粮食运价下跌。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为34.663美元/吨，较上期下跌0.5%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场止跌企稳。印尼斋月结束，市场煤炭货盘较上周略有增加，船东报价抬升，但由于钢材、镍矿等货盘仍较少，超灵便型船东南亚市场租金、运价上涨空间极为有限。周四，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为10262美元，较上期上涨0.8%；新加坡经印尼至中国南方航



线 TCT 日租金为 12614 美元，较上期上涨 1.4%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 9528 美元，与上期基本持平；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.331 美元/吨，较上期微涨 0.6%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.487 美元/吨，较上期上涨 1.5%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价波动上扬 成品油运价小幅下滑】

据美国能源信息署 EIA 公布数据，美国 6 月 15 日当周商用原油库存再降，创今年 1 月以来最大单周降幅。但是汽油和精炼油库存同时增加，创 2 月以来最大单周涨幅。在 OPEC 与以俄罗斯为首的组织外产油国维也纳会议公布产量决策之前，原油市场仍处于观望状态。本周原油价格波动下行，布伦特原油期货价格周四报 73.05 美元/桶，较上周下跌 3.8%。全球原油运输市场大船运价量价齐升，中型船运价小幅波动，小型船运价小幅下跌。中国进口 VLCC 运输市场货盘集中，短期内可用运力收紧，运价回升。6 月 21 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 769.37 点，较上期上涨 17.6%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场两大航线 7 月中上旬货盘集中成交，可用运力短暂收紧，市场量价齐升，运价、等价期租租金（TCE）及 CTFI 综合指数均创年内高点。周中成交记录显示，中东航线 7 月初货盘成交运价较上周末跳涨近 10 个点，西非航线 7 月中旬货盘成交运价也上涨近 7 个点；临近周末，成交降温，运价走势平稳。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS 57.04，较上周四上涨 19.3%，CT1 的 4 日平均为 WS 52.83，较上周上涨 9.4%，等价期租租金平均 1.5 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS 55.35，上涨 15.2%，平均为 WS 52.10，TCE 平均 1.6 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价综合水平小幅波动。西非至欧洲市场运价上涨至 WS73，TCE 约 0.9 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，尼日利亚至地中海，7 月 1 至 3 日货盘，成交运价为 WS75。地中海和黑海航线运价小幅下跌至 WS85，TCE 约 1.0 万美元/天。亚洲进口主要来自美湾和印尼，一艘 13 万吨级船，美湾至韩国，6 月 29 日货盘，成交包干运费为 310 万美元。另一艘 8 万吨级船，印度尼西亚至新加坡，6 月 25 日货盘，成交包干运费为 38.5 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线保持稳定，地中海及欧洲航线均出现不同程度下滑，综合水平波动下行。7 万吨级船加勒比海至美湾运价保持在 WS139（TCE 约 1.4 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS83 水平（TCE 跌破保本线）。北海短程运价下跌至 WS106（TCE 约 0.6 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，挪威至欧洲大陆，6 月 27 日货盘，成交运价为 WS105。波罗的海短程运价下跌至 WS93，TCE 约 1.5 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 28 至 29 日货盘，成交运价为 WS92.5。波斯湾至新加坡运价保持在 WS95，TCE 约 0.3 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价维持在 WS94，TCE 为 0.6 万美元/天。



国际成品油轮 (Product)：本周成品油运输市场亚洲航线涨跌互现，欧美航线小幅下滑，综合水平小幅下跌。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS112 (TCE 约 0.2 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS120 (TCE 约 0.8 万美元/天)；7.5 万吨级船运价保持在 WS100 (TCE 大约 0.7 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价维持在 WS68 水平 (TCE 依旧在保本线之下)；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS102 (TCE 约 0.1 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 0.2 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【内河散货船价全体普涨 海岬型散货船价格上涨】

6 月 20 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 805.96 点，环比上涨 1.72%。其中，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 1.34%、0.66%、3.56%；国际油轮船价综合指数下跌 0.97%。

国际干散货运价震荡中上涨，BDI 指数周二收于 1419 点，环比上涨 2.09%，二手散货船价格以涨为主。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1436 万美元、环比涨 0.51%；57000DWT--1516 万美元、环比涨 2.81%；75000DWT--2036 万美元、环比跌 0.23%；170000DWT--3296 万美元、环比涨 2.56%。上周五，美国宣布对 500 亿美元从中国进口商品加征高额关税，北京方面采取了对等的关税举措予以回应；6 月 19 日，特朗普宣称将对 2000 亿美元中国商品加征 10% 关税，且威胁如果中国继续反击，美国将对额外 2000 亿美元中国商品追加额外关税。中美贸易摩擦再现波折，可能造成消费价格上涨，商品流动受阻，或拖累全球经济增速再次放缓。短期，新增货盘较为缺乏，租船成交量减少，刚刚坚挺的即期运价有所动摇；定期租船尚好，干散货船 1 年期期租费率小幅上涨，预计二手散货船价格将稳中看涨。本周，二手散货船市场成交量有所回升，共计成交 18 艘（环比增加 13 艘），总运力 140.86 万 DWT，成交金额 33110 万美元，平均船龄为 9.56 年。

OPEC 政策前景扑朔迷离，沙特以及非成员国俄罗斯主张增产，伊朗、伊拉克以及安哥拉则坚持减产，原油价格在 OPEC 会议前震荡不停，布伦特原油期货收于 74.45 美元（周二），环比微跌 1.88%。国际原油运输市场总体需求一般，油轮运价小幅下滑，二手油轮船价继续下跌。本周，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--1990 万美元、环比跌 2.33%；74000DWT--2221 万美元、环比跌 0.34%；105000DWT--2537 万美元、环比跌 1.47%；158000DWT--3853 万美元、环比跌 0.30%；300000DWT--5705 万美元、环比跌 0.04%。近期，国际原油和成品油货盘略有增加，运价止跌反弹，预计二手油轮价格或止跌回稳。本周，二手国际油轮成交平淡，共计成交 6 艘（环比减少 4 艘），总运力 47.39 万 DWT，成交金额 6920 万美元，平均船龄为 13.33 年。

沿海散货运价小幅下探，二手散货船价格平稳波动。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--119 万人民币、环比涨 0.62%；5000DWT--765 万人民币、环比涨 0.70%。最近一周，沿海六大火电在日耗持续保持在 70 万吨左右的水平下，库存又增加 100 多万吨，逼近 1400 万吨的历史高位，或与进口煤政策放宽关，市场盛传国家将阶段性放开进口煤。总体来说，沿海煤炭、矿石和粮食货盘不足，货主压价明显，预计散货船价格短期或震荡盘整。本周，



沿海散货船询盘量减弱，实际成交量寥寥无几。

内河散运需求较好，二手散货船价格全线上涨。本周，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--50 万人民币、环比涨 6.67%；1000DWT--104 万人民币、环比涨 4.64%；2000DWT--187 万人民币、环比涨 2.67%；3000DWT--324 万人民币、环比涨 0.92%。日前，自然资源部表示，全国统一的不动产登记信息管理基础平台已实现了全国联网，我国不动产登记体系进入到全面运行阶段。业内人士认为，不动产信息联网有利于推进房地产税的开展，但是不能改变房地产税既有的立法进程，不代表调控房价，也不代表房价涨跌。内河建材运输需求基本平稳，预计内河散货船价格将震荡调整。本周，内河散货船成交量大幅回落，共计成交 36 艘（环比减少 29 艘），总运力 5.92 万 DWT，成交金额 6270 万元人民币。

来源：上海航运交易所

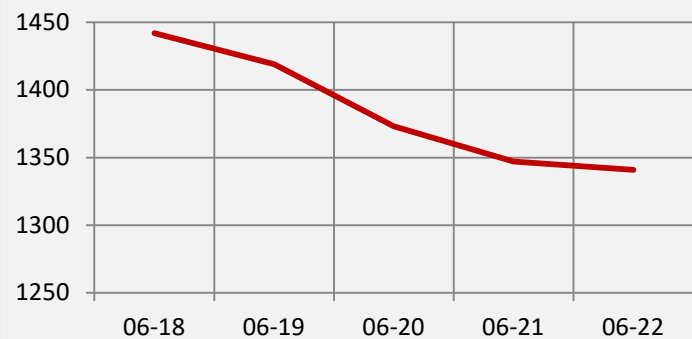
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

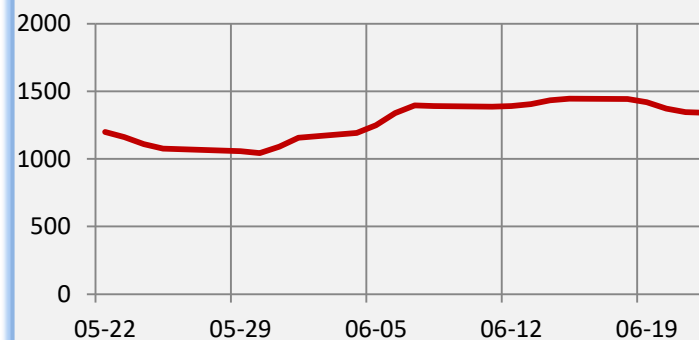
波罗的海指数	6 月 18 日		6 月 19 日		6 月 20 日		6 月 21 日		6 月 22 日	
BDI	1,442	-3	1,419	-23	1,373	-46	1,347	-26	1,341	-6
BCI	2,228	+5	2,187	-41	2,090	-97	2,038	-52	2,011	-27
BPI	1,482	-13	1,458	-24	1,419	-39	1,382	-37	1,355	-27
BSI	1,092	+1	1,093	+1	1,094	+1	1,094	0	1,092	-2
BHSI	595	+2	594	-1	593	-1	592	-1	593	+1



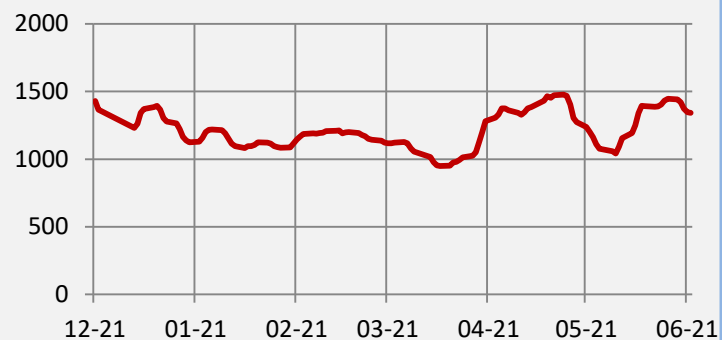
上周 BDI 指数走势



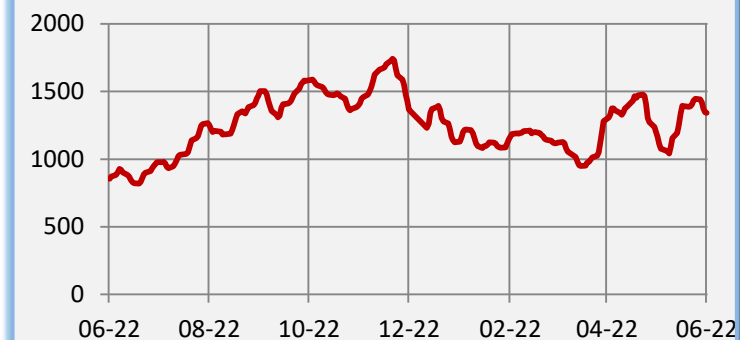
近一个月 BDI 指数走势



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 24 周	第 23 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	18,750	17,750	1000	5.6%
	一年	18,250	17,250	1000	5.8%
	三年	17,500	17,000	500	2.9%
Pmax (76K)	半年	13,000	13,000	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	13,000	0	0.0%
	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：2018-06-19

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Waterford 2015 181060 dwt dely Jintang 25/27 Jun trip via Australia redel Singapore-Japan \$15,850 - Pacific Bulk

Anangel Destiny 1999 171977 dwt dely Lianyungang 26/27 Jun trip via EC Australia redel Singapore-Japan \$15,000 - DHL

Artvin 2011 82231 dwt dely Rotterdam end June trip via Murmansk redel Skaw-Passero \$9,500 - Norden

Stella Eva 2016 81323 dwt dely Qinhuangdao 20/25 Jun trip via NoPac redel Japan \$13,500 - NYK

Tiger East 2012 76213 dwt dely SW Pass 15 Jul trip redel Skaw-Gibraltar \$12,000 + \$200,000 - ADMI



Aquaknight 2007 75395 dwt dely Haimen 26 Jun trip via Indonesia redel Malaysia \$11,000 - cnr

Zoitsa Sigala 2014 63351 dwt dely Cai Mep 23/27 Jun trip via Indonesia redel India \$13,750 - cnr

Tigris 2003 52454 dwt dely Singapore 30 Jun trip via Indonesia redel CJK \$13,000 - cnr

Ionic Huntress 2012 34062 dwt dely Santos prompt trip redel Morocco \$12,500 - Pacific Basin

Kingfisher D 2002 28425 dwt dely Skaw prompt via Baltic redel east Mediterranean intention scrap \$8,500 - cnr

4. [航运市场动态](#)

【Alphaliner 首席分析师：集装箱航运业最大威胁来自中远海运】

来自国际航运业知名研究机构 Alphaliner 的一份分析指出，国际集装箱航运业最大的威胁来自中远海运的新船！

面对中远今年多艘集装箱船的交付，Alphaliner 的首席分析师 Tan Hua Joo 表示，中远在未来两年内交付一批与一家中型班轮公司规模相当的新船，这可能迫使马士基改变不造新船的决定。

这位集装箱行业的首席分析师 Tan Hua Joo 表示，尽管全球经济增长强劲，需求激增，但是最大的班轮运输公司在今年剩下的时间里将面临底线。欧洲船东，特别是马士基，应该密切关注其亚洲竞争对手。

“简而言之，班轮公司在全球经济增长中尽可能地从中获益。但挑战仍然是供求关系，直到实现这种平衡，问题仍将存在，大部分班轮公司报告第一季度出现赤字，考虑到所有关键因素，如运费，成交量和油价，下半年报告和 2019 年之前的情况也可能如此。” Tan Hua Joo 在新加坡举行的集装箱业主协会 (COA) 行业年会上发表讲话后对媒体说。

“船公司缺乏控制产能的能力，这就是我们今天站在这里的原因。完全缺乏市场纪律，供应是主要的挑战，今年我们预计将有 140 万 teu 的新船运力，比前两年多。因此，班轮公司对市场份额的追逐导致了这种局面。”

Tan Hua Joo 表示，正因如此，有关近年来行业整合改变了行业参数的说法并不成立。在过去一年，报废船只的数量急剧下降，这一事实并没有使情况好转。



在经历了几个相当强劲的年份之后，2018 年对该行业来说似乎将变得非常具有挑战性。Joo 表示，未来的关键因素将是个别班轮公司的发展战略，全球大的班轮公司的运力正在稳步增长。

“今年和未来几年中远集团都是一个焦点，它在班轮公司中增长最快，即使不包括它的收购，也有新船正在建造，如果算上与东方海外的合并，它有望超过 CMA CGM，并可能在不久的将来挑战两家最大的集装箱运输公司，中远集团也在非洲和南美等市场进行扩张，中国传统上并不强大，但今年他们已经做出了重大努力。” Joo 解释说。

未来两年，中远集团将部署新船，总容量为 30 万 TEU，相当于一家大中型班轮公司的总运力。中远现在是 20 年前的四倍，而且这种发展看起来不会很快结束。

据 Joo 表示，中远正寻求挑战欧洲班轮公司。马士基航运 (Maersk Line) 是唯一一家尚未订购新船的大型集装箱运输公司，此举可能存在风险。

“看起来马士基正在克制，他们已经公开表示，在可预见的未来，不打算订购新船。我认为这是一条危险的道路，因为他们的许多竞争对手——尤其是中国的船公司，正在迅速赶上他们。”

来源：搜航网

【穆迪：全球航运整体收入将增长 4%-5%】

评级机构穆迪公司认为，由于干散货和集装箱市场供需状况有所改观，全球航运未来 12 个月的前景将保持稳定，且板块整体收入将增长 4%-5%。但是目前运力过剩、运费低迷的油轮市场前景堪忧。

穆迪公司副总裁、高级分析师 Maria Maslovsky 说，干散货航运板块的需求将略微高于供给，集装箱板块供需将基本平衡。我们预计未来 12 个月航运业收益可迎来 4%-5% 的增长，尽管油轮板块仍然供大于求。

但 Maslovsky 同时指出，最近美国宣布对某些国家进口的铁铝产品增加关税的举动和可能出现的报复行动增加了全球航运板块的下行风险。

干散货市场：在 2018 年 4 月前的 12 个月里，运力只增长了 1%，这是利好因素。穆迪预计，2018 年，需求将比供给高出 1%。运费有所改善，但是价格不稳定。



集装箱市场：宏观经济和贸易的增长支撑着需求，但是较高的供给增量，或将抑制运价上涨。

油轮市场：大量的新船将继续在 2018 年交付。穆迪表示，行业需要一些时间来吸收这些新增运力，所以运价很可能在未来 12 个月维持低位。

来源：中国远洋海运 e 刊

【商船三井:这个新规若实施,我们都将破产!】

从 2020 年开始，国际海运业将实施船舶燃油含硫量不得超过 0.5% 的新规。日本海运巨头商船三井 CEO 池田淳一郎警告，新规或令航运业损失 500 亿美元，迫使货轮运营商停业，“我们都会破产”。

还有不到 18 个月，国际海运业的燃料环保新规就要正式实施了。这让海运企业压力倍增。

日本三大海运巨头之一商船三井（MOL）社长兼 CEO 池田淳一郎警告称，新规可能会使航运业损失 500 亿美元，并迫使许多货轮运营商停业，“我们都会破产”。

在接受英国金融时报采访时，池田淳一郎表达了他对海运公司可能将无法获得足够多的承运订单来弥补燃料新规造成的成本扩大。

按照 08 年通过的《防止船舶污染国际公约》（MARPOL）附则 VI 修正案，从 2020 年 1 月 1 日起，全球所有船舶燃料的硫含量必须从当前的 3.5% 降至不得超过 0.5%。航运业是全球首个受到国际法规约束来控制碳排放量的行业。

受新规所限，航运船只将被迫采用价格更加昂贵、品级更高的船用燃料油，安装碳排放净化系统，或者使用液化天然气等碳排放量更低的替代性清洁燃料。

目前航运公司使用的高硫船用重油成本在每吨 420 美元，而低硫船用油的成本则高达 630 美元。据池田淳一郎估算，新规将令海运公司的燃料油成本每吨增加 300 美元。

池田淳一郎还表示，整个社会都应当为低硫燃料的发展提供帮助和资金，客户必须理解“设置燃料含硫量上限将有利于人类健康”，因此，他们的货物运输成本将攀升。

他还评价了特朗普关税政策以及中美贸易争端，担心这些摩擦将升级为以牙还牙的紧张局势，届时，海运货物运输的数量有可能受到冲击而大幅萎缩。



除此之外，海运行业本身就已承受着高油价之痛。今年一季度，油价飙升已经导致船只用燃油价格跟涨，海运行业因此累计亏损超过 10 亿美元。

尽管业界抱怨连天，但国际海事组织（IMO）秘书长林基泽上个月在接受普氏能源 (S&P Global Platts) 采访时强调，新规不会改变，不会延迟，将准时实施。

在《财富杂志》世界 500 强排名中，商船三井与马士基、日本邮船及中远集团作为仅有的四家国际航运企业入选。以纯利润及市价总值计算，商船三井居日本航运企业第一位。

来源：华尔街见闻

5. 船舶市场动态

【进口二手船遭遇船东“疯抢”】

延续 2016 年以来的强劲表现，今年以来，中国船东买入二手船舶节奏持续加快。浙江船舶交易市场数据显示，今年上半年，该市场已代理进出口船舶近 15 艘，其中巴拿马型、超灵便型船舶需求最为旺盛。

浙江船舶交易市场数据分析师王琪俊认为，2016 年以来，由于船价相对低廉、能够快速投入营运等优势，大批船东介入进口二手船交易。交通运输部数据显示，2017 年中国进口二手散货船 64 艘，达 318 万载重吨。

而船东需求迫切的主要原因则来自于运价走高。2017 年以来，发电量增加拉升电煤需求，国家环保政策取缔“地条钢”生产，刺激了铁矿石运输。同时，禁止开挖河砂等措施，也推高了海砂运价。

“最关键的另一个方面的原因，则是船东担心国家会限制二手船舶进口，因此提前释放了购船需求。”王琪俊说，“我们接手的业务中，同一艘船的买家甚至多达 8 家。”

目前，世界上最大的两个船东国-希腊和中国，都在积极购入二手散货船，而新造船交付量仍然低迷，新签订单增长乏力，这些因素或可助推进口二手船交易市场行情上行。

今年一季度，波罗的海交易所 BDI 指数虽然有一定幅度回调，但是近期又快速回升，这表明在全球经济复苏的大背景下，散货运输需求有较强支撑。截至 6 月 1 日，中国船舶交易价格指数 SSPI 报收于 931.50 点，相比 5 月 4 日 923.95 点，上涨 0.81%，也显示出船东对市场保持信心。



王琪俊表示，短期内，中国船舶交易价格指数 SSPI 走势稳固，既说明船价走势坚挺，也表明船东对市场保持信心。总体看船舶交易市场行情仍将继续上行。
来源：凤凰网

【航运复苏船东掀起造船热 月新船订单量翻番】

中国船舶工业行业协会日前发布的数据显示，今年 1~5 月份，全国造船完工 1643 万载重吨，同比下降 28.3%；承接新船订单 1968 万载重吨，同比增长 99.6%。尤其是集装箱船舶订单爆增，同比增加 356.7%。业内人士称，造船新订单爆增，一方面是因为新船价格处于低位，另一方面是因为今年航运业保持复苏态势，船东有造船动力。

截至 6 月 13 日，BDI(波罗的海干散货指数)报收 1404 点，同比增长 62%。今年上半年，BDI 一直在 1000 点以上运行。随着需求不断增长，运力增长放缓，供需失衡的局面得到缓解，航运业走在复苏通道，这是船东下单的主要原因。

广船国际今年获得 3 艘成品油船、3 艘客滚船订单，合同价值总计近 23 亿美元。扬子江造船厂获得阳明海运 7 艘 12000TEU 集装箱船订单。从“明德重工”破产重组的南通象屿海工，年初至今接获 16 艘 63500 吨散货船订单，实现完美转身。

虽然订单量增长翻番，但是在高技术高附加值船舶上仍跟韩国有差距。根据克拉克森的最新数据，今年前 5 个月，韩国船企总体接单量超过中国再次位居全球第一，共计 410 万 CGT(修正总吨)。中国船企位居第二，共计 359 万 CGT。

截至目前，今年 VLCC 新船订单共计 25 艘，其中大宇造船接获的订单最多，共 13 艘，占据 52% 的份额。同时，今年 LNG 船新船订单量共计 19 艘，大宇造船接单量同样排名第一，共计 9 艘。可以说，大宇造船在高附加值船舶订单中占据了优势地位。

法国航运咨询机构 Alphaliner 报告称，集装箱船市场在经历了 2017 年一波订单潮后，2018 年集装箱船订单还将继续增加。越来越多的船东将在今年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开始热衷于建造新船。可以确认，集装箱船市场一波新的订单潮已经来了。

来源：经济参考网

【国际船市调整持续，“拐点”何时出现？】

全球造船市场的发展虽然难以预测，但受经济规律等因素影响，也存在周期性波动的特点。参照经济周期理论，造船市场发展周期也可以分为繁荣期、衰退期、萧条期和复苏期四个阶段。以 2007 年为起点，造船市场进入新一轮发展长周期。在本轮长周期发展过程中，过去 10 年，造船市场经历了由繁荣到衰退



再到萧条的调整过程，目前正处于从萧条期向复苏期过渡的阶段。

这一阶段还要持续多久，何时才能冲破“黎明前的黑暗”，迎来复苏、迈向繁荣？中船重工经济研究中心专家李赅表示，造船市场仍旧处于低位震荡时期，未来几年内还将持续；综合多方面因素考虑，预计造船市场渡过复苏期、再次走向繁荣，可能要等到 2025 年左右。

曲折前行

有分析指出，从过去 10 年造船业发展情况看，本轮造船市场长周期发展中衰退期持续了 3~4 年，萧条期至少持续了 5 年。

二战后，从 1957 年第一次经济危机爆发到 2008 年，全球共发生了 7 次较为严重的经济（金融）危机，均对造船市场造成了不同程度的影响。受 1973 年爆发的第一次石油危机和 2007 年美国次贷危机（引发国际金融危机）2 次严重的经济危机影响，过去 60 年造船市场波折起伏的发展形成了 2 个明显“拐点”——新船订单、手持订单量分别在 1973 年和 2007 年达到一定时期内的峰值。

以 2 次峰值为分割点，造船市场也经历了两轮长周期发展：一是 1957~1973 年，二战结束后世界经济在动荡中逐渐恢复，造船市场在低位徘徊中缓慢发展；二是 1973~2007 年，石油危机爆发后开启第二轮长周期，造船市场经历了长达 30 余年从衰退、萧条到复苏的漫长调整过程。

据了解，造船市场长周期发展中衰退、萧条、复苏各阶段持续时间的长短，与世界经济形势密切相关。在第一轮长周期发展期间，全球仅发生了 2 次影响较小的区域性经济危机，造船市场在经历了 2 年衰退期、4 年萧条期和 4 年复苏期后就进入了繁荣期。而在第二轮长周期发展期间，发生了 4 次影响较大、不同程度的经济危机，造船市场则经历了 3 年衰退期、12 年萧条期和 14 年复苏期后才重新走向繁荣。

李赅指出，2007 年爆发的次贷危机与 1973 年的第一次石油危机均是系统性危机，两次危机惯性下滑的时间和力度都非常相似。鉴于 1973 年石油危机爆发后，造船市场经历了第二轮长周期发展中漫长的低迷和调整过程，本轮造船市场周期调整，也或将持续较长时间。有业界人士分析指出，从过去 10 年造船业发展情况看，本轮造船市场长周期发展中衰退期持续了 3~4 年，萧条期持续了 5 年。

复苏征兆显露

截至今年 4 月初，手持订单量与现有船队的比值为 10.8%，远低于过去 40 余年 16.7% 的平均水平，造船市场有望走出低谷后进入爆发性增长期。

今年是 2008 年国际金融危机爆发十周年。经过 10 年发展，造船市场已经进入从萧条期向复苏期过渡的阶段。多项统计数据表明，当前航运市场供需关系明



显改善，造船市场走向复苏繁荣具备一定基础，前景较为明朗。

李赧指出，从造船企业手持订单量与船队规模的比值来看，市场显露利好迹象。手持订单与船队规模的比值，在一定程度上能够反映航运市场的供求状况。当比值较大时，说明航运市场运力供过于求的压力较大；当比值较小时，表明运力供给压力有所缓解。

据统计，2008 年，全球造船业手持订单量与船队规模之间的比值达到了 55.3%，市场供需严重不平衡，运力过剩的矛盾颇深。此后几年，手持订单占全球船队的比值不断下降，到 2016 年跌至 12.4%。截至今年 4 月初，手持订单量与现有船队的比值为 10.8%，远低于过去 40 余年 16.7% 的平均水平。这对造船市场来说无疑是利好消息——航运市场运力供需趋于平衡，造船市场有望走出低谷后进入爆发性增长期。

英国克拉克松研究公司预测，今年全球造船完工量约为 5500 万总吨（GT），如果新船订单量继续保持一季度 1220GT、192 艘的水平，排除撤单情况，到年底，造船企业手持订单量占船队数量的比重将下降至不到 10.5%，是自 1996 年以来的最低水平。

此外，2017 年全球造船业撤单量大幅减少，也提振了造船市场的信心。法国船舶经纪公司（BRS）发布的数据显示，2017 年全球撤单船舶共计 420 万载重吨，远远低于 2016 年的 1290 万载重吨和 2015 年的 1320 万载重吨，已经降至过去 10 年来的最低水平。

过去 10 年，由于新船价格下跌、订单量减少，全球造船产能也不断削减。据克拉克松公司统计，2008 年末，全球活跃船厂（手持订单中至少有 1 艘 1000 总吨以上船舶）数量达到 934 家；2016 年 9 月初，降至 402 家，减少了一半以上；2017 年 9 月，进一步减少至 357 家；截至今年 4 月初，活跃船厂数量为 350 家。业内专家表示，活跃船厂数量减少速度已经大幅放缓，在一定程度上表明新船市场企稳回升的迹象有所显露。

利好因素集聚

国际海事组织积极推进以环保为核心的规则、规范修订和生效，普遍被认为是助推造船市场走出低迷的重要动力，也可能会促使船队大规模更新换代的时间提前。

“从 2003 年起，造船市场进入上一轮长周期发展的繁荣期，一直到 2007 年次贷危机爆发后结束。这一时期，经济贸易繁荣、全球化发展迅速，中国加入世界贸易组织（WTO）；与此同时，船东大规模订船。多种因素叠加，促进了造船市场的繁荣。”李赧表示，从历史长周期来着，全球经济贸易的快速发展和船舶大规模更新需求，是推动全球造船市场走向繁荣的两大动力。“不过，未来几年内，市场还不具备复苏繁荣的条件。”李赧说。

当前，从全球经济贸易发展走势来看，增长基础较好但面临“脱轨”风险，很难实现高速发展。国际货币基金组织（IMF）4 月 17 日发布的《世界经济展望报



告》指出，2017 年全球经济呈强劲整体复苏态势，据 IMF 测算，2017 年全球经济增速达到 3.8%，创下 2011 年以来新高。IMF 预计，今明 2 年全球经济增速将进一步提升至 3.9%。但 IMF 同时指出，在当前良好的经济态势下，美国推行贸易保护政策等不利因素，将使全球经济增长面临“脱轨”风险。

此外，全球船队大规模更新的条件也尚不具备。据李赅介绍，在造船市场上一轮长周期发展中的繁荣期即 2003~2008 年期间，出现了大规模订造新船的热潮，如果以 25 年的船舶更新周期来看，未来 10 年内，还未到船舶大规模更新的时机。因此，在 2026 年之前，造船市场处于较为稳定的底部震荡状态概率非常大。

不过，国际海事组织（IMO）积极推进以环保为核心的规则、规范修订和生效，普遍被认为是助推造船市场走出低迷的重要动力，也可能会促使船队大规模更新换代的时间提前。全球限制硫排放法规将从 2020 年 1 月 1 日起正式生效，为适应环保新要求，航运巨头和石油巨头将推动经济型、紧凑型船舶与海工装备的研制，这在一定程度上可加速老旧船舶淘汰和新型环保船舶订造，目前不少航运公司也已经宣布了船队更新计划。值得注意的是，船东可以选择使用低硫燃料、液化天然气（LNG）等清洁替代材料以及通过安装脱硫设备的方式应对“限硫令”，或许会在一定程度上推后船舶报废与更新的时间。

除了环保推动力，在全球造船业集中度提升、竞争不断加剧的形势下，主要造船国家积极实施以高端装备为技术攻关核心的产业振兴政策，推进船舶绿色化、船舶船厂智能化。“技术竞赛”将有力促进新型船舶与海工高端装备的研发及产业化，这也有利于激发订单需求，加快造船市场复苏的步伐。

来源：中国船舶报

6. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	444.00	480.00	650.00	645.00
Hong Kong	448.00	458.00	680.00	n/a
Tokyo	475.00	485.00	n/a	800.00
Hamburg	434.00	n/a	670.00	n/a
Fujairah	443.00	n/a	720.00	n/a
Istanbul	n/a	n/a	n/a	n/a
Rotterdam	410.00	450.00	615.00	n/a
Houston	415.00	n/a	660.00	n/a
Panama	430.00	n/a	680.00	n/a
Santos	447.00	478.50	n/a	710.00

截止日期：2018-06-22



◆ 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 23 周	第 22 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,800	4,750	50	1.1%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,750	2,750	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,600	2,600	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,350	2,300	50	2.2%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 23 周	第 22 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,900	8,900	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,900	5,900	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,700	4,700	0	0.0%	
LR1	75,000	4,330	4,300	30	0.7%	
MR	52,000	3,550	3,550	0	0.0%	

截止日期: 2018-06-19

(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	300,000	Imabari, Japan	2020	Navios - Greek	Undisclosed	LOI stage, scrubber ready
2+2	BC	208,000	Yangzijiang, China	2020	Mangrove Partners - U.S.A	4,850	
2	BC	100,000	Oshima, Japan	2020	Oldendorff Carriers - German	Undisclosed	
2	BC	82,000	Yangzijiang, China	2020	Mitsui & Co - Japanese	2,700	
5	CV	23,000 teu	Samsung, S. Korea	2020	Hyundai Merchant Marine - S. Korean	Undisclosed	
8	CV	14,000 teu	Hyundai, S. Korea	2021	Hyundai Merchant Marine - S. Korean	Undisclosed	
7	CV	14,000 teu	DSME, S. Korea	2021	Hyundai Merchant Marine - S. Korean	Undisclosed	
2+2	CV	1,162 teu	Fujian Mawei, China	-	MTT Shipping - Malaysian	Undisclosed	scrubbers fitted



1	TAK/GAS	7,500 cbm	Keppel Singmarine Nantong, China	2020	FueLNG - Singaporean	3,700 bunkering
1	ROR	6,700 lm	Jinling, China	2020	DFDS - Danish	Undisclosed
1	CRUISE	4,816 pax	STX, France	2013	MSC Cruises - Italian	around EUR900.0m LNG fuelled

◆ 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
WATERFORD	BC	181,060		2015	China	4,500	Genco - U.S.A	
YORK	BC	181,060		2015	China	4,500	Genco - U.S.A	*
YORKGATE	BC	61,556		2014	China	2,400	Genco - U.S.A	
HIGHGATE	BC	60,294		2016	Japan	2,700	Genco - U.S.A	
KEY MISSION	BC	82,100		2013	Japan	2,200	Zodiac Maritime - U.K	old sale
TRADE VISION	BC	81,838		2011	China	1,450	Greek	
TRADE WILL	BC	81,712		2012	China	1,550	Greek	incl. 6mons TC at \$7,500/d
OCEAN FORTE	BC	81,616		2015	China	2,380	Transmed - Greek	
MENDOCINO	BC	76,623		2002	Japan	960	Chinese	***
BARGARA	BC	74,832		2001	China	920	Chinese	
SAGE AMAZON	BC	63,227		2012	China	1,950	Blue Planet - Greek	en bloc each*
SAGE COLORADO	BC	63,227		2012	China	1,950	Blue Planet - Greek	
MEDI FIRENZE	BC	58,722		2008	Philippines	1,400	Undisclosed	
BULK POWER	BC	57,005		2010	China	1,150	Chinese	en bloc each
BULK PROGRESS	BC	57,000		2010	China	1,150	Chinese	
VELA OCEAN	BC	53,549		2008	Japan	1,150	Undisclosed	
JAG RATAN	BC	52,180		2001	S. Korea	820	Chinese	
MAPLE GLORY	BC	32,491		2011	China	1,000	Undisclosed	
BOKA	BC	31,824		2000	Japan	670	Undisclosed	

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
THALASSA AXIA	CV	152,344	13,806	2014	S. Korea	11,500	Ship Finance - Norwegian	
THALASSA DOXA	CV	152,344	13,806	2014	S. Korea	11,500	Ship Finance - Norwegian	**cash and shares
THALASSA MANA	CV	152,343	13,806	2014	S. Korea	1,150	Ship Finance - Norwegian	deal
THALASSA TYHI	CV	152,343	13,806	2014	S. Korea	11,500	Ship Finance - Norwegian	



全一海运有限公司



GENOA EXPRESS	CV	52,038	3,266	2014	Taiwan, PRC	12,000	Ocean Yield - Norwegian	en bloc / 12 yrs BB with P.O. year 5
DETROIT EXPRESS	CV	52,033	3,800	2014	Philippines	12,000	Ocean Yield - Norwegian	
BARCELONA EXPRESS	CV	51,950	3,800	2014	Philippines	12,000	Ocean Yield - Norwegian	
LIVORNO EXPRESS	CV	51,916	3,800	2014	Philippines	12,000	Ocean Yield - Norwegian	
MAYMYO STAR	CV	18,595	1,367	1995	Taiwan, PRC	295	MTT shipping - Malaysian	en bloc*
SEAJADE	CV	16,855	1,368	2010	China	2,100	Asian	
SEAPEARL	CV	16,838	1,368	2011	China	2,100	Asian	
SEARUBY	CV	16,855	1,368	2012	China	1,050	Argentinian	
CIELO DI CASABLANCA	CV	9,950	951	1998	Turkey	250	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
LISBON TRADER	GC/MPP/TWK	33,217	1,158	2009	China	1,080	Undisclosed	
SAN MARINO TRADER	GC/MPP/TWK	33,217	1,158	2010	China	1,100	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
KRASNODAR	TAK	115,605		2003	S. Korea	950	Horizon Tankers - Greek	ss/dd due Oct
SIGMA INTEGRITY	TAK	105,291		2009	S. Korea	2,050	Undisclosed	
BIENDONG MELODY	TAK	45,937		2004	Japan	900	Undisclosed	
CONTI GUINEA	TAK	37,554		2008	S. Korea	1,250	Atlantica - Norwegian	bank driven sale
LONDON TRADER	TAK	13,097		2007	S. Korea	805	Singaporean	
AEGEAN M	TAK	4,935		1978	Germany	120	Undisclosed	
CHEMBULK SHANGHAI	TAK/CHE+PRO	20,583		2000	Japan	780	Undisclosed	stst

◆ 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
YONG XIANG 7	REF	13,613	9,329	1985	Japan	370.00	as is Zhoushan
FRIO ATHENS	REF	8,800	6,511	1988	Japan	420.00	

其它

船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备 注
NORDIC VOYAGER	TAK	145,591	24,646	1996	China	445.00	as is Singapore



◆ [ALCO 防损通函](#)

【新西兰已引入船体污损严格强制标准】

《抵达新西兰船舶的生物污损风险管理标准》(CRMS) 已于 2018 年 5 月 18 日生效。该强制“船体清洁”要求适用于驶入新西兰领海的船舶，违反规定将会被驱逐出境。

新西兰政府高度重视国家生物安全。CRMS 旨在解决来访船舶受污染船体带来的污损风险。

【战争风险评估委员会最新修改的除外海域清单】

(JWLA-023 2018 年 6 月 14 日更新)

战争风险评估委员会 (JOINT WAR COMMITTEE) 于 2018 年 6 月 14 日最新修改了船舶战争、海盗行为、恐怖主义和相关高风险除外海域清单。

删除：雅加达

具体生效时间由各保险人分别决定。

【钢材货物运输 - 新防损简报】

通过海上运输钢材货物会产生一系列问题。最常见的问题，大致可归为硬伤和生锈相关问题，且在许多案件中货物甚至在装船前就已经发生货损。

为协助会员提升对该问题的认识，北英保赔协会就钢材货物运输发布新防损简报。

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
2018-06-22	648.04	752.06	5.8944	82.614	858.61	61.915	981.57	209.51	17119.0
2018-06-21	647.06	748.97	5.8613	82.488	852.42	61.89	982.87	211.06	17110.0
2018-06-20	645.86	749.85	5.8774	82.282	852.39	61.832	984.73	212.42	17147.0
2018-06-19	642.35	746.68	5.8203	81.835	850.84	62.238	984.84	212.4	17191.0
2018-06-15	643.06	743.79	5.8122	81.928	852.28	61.995	975.33	209.15	16925.0

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	1.92788	1 周	1.98244	2 周	--	1 个月	2.09113
2 个月	2.17231	3 个月	2.33506	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.50438	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.77031		

2018-06-21

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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