



全一海运市场周报

2018.08 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2018.08.20 - 08.24\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求较为旺盛 航线运价涨跌互现】

本周中国出口集装箱运输市场航线运输需求总体较为旺盛，各航线运价涨跌互现，欧美、波斯湾航线运价上涨，澳洲、南美运价下跌，综合指数上涨。8月24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901.66点，较上期上涨1.1%。

欧洲航线：市场处于传统旺季，运输需求较为强劲，航线舱位略显紧张。本周上海港多数班次满载，并伴有爆舱情况出现。受此影响，航商小幅推涨运价，市场运价走高。8月24日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为959美元/TEU，较上期上涨3.3%。地中海航线，市场情况与欧洲航线基本相同，上海港船舶平均舱位利用率在95%以上，并有班次满载出运。部分航商对各自订舱价格作小幅上调，幅度略低于欧洲市场。8月24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915美元/TEU，较上期上涨0.7%。

北美航线：目的地市场处于运输旺季，货量较为充足。另受中美贸易摩擦影响，货主加速出货意愿比较明显，同时市场运力规模也有所下降。受上述基本面综合影响，航线舱位不时出现紧张状况，上海港出运至美西和美东多数班次满载。市场运价总体稳中略升，航商推涨运价的力度比较温和，即期市场运价小幅上涨。8月24日，上海出口至美西基本港市场运价（海运及海运附加费）为2126美元/FEU，较上期上涨1.9%；上海出口至美东基本港市场运价（海运及海运附加费）为3329美元/FEU，较上期微涨0.4%。

波斯湾航线：受该地区不稳定因素和原有运力规模较大综合影响，航商不时出台停航计划以控制总体运力规模，上海港船舶平均舱位利用率在85%-90%之间。受持续运力控制影响，多数航商对各自运价有不同幅度的上调，即期市场运价上涨。8月24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392美元/TEU，较上期上涨9.8%。

澳新航线：市场运输需求总体平稳，市场舱位有所扩容，各航商上海港出运船舶舱位利用率差异出现扩大，总体约在90%~95%之间。由于运力规模上升，市场竞争有所加剧，多数航商为维持市场份额采取降价揽货策略，即期市场运价下跌。8月24日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为621美元/TEU，较上期下跌6.3%。



南美航线：市场货量有所下降。上海港船舶平均舱位利用率在 95%左右。运价方面在前期航商推涨后再次出现回落，市场竞争有所加剧，即期市场运价下跌。8 月 24 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1448 美元/TEU，较上期下跌 9.9%。

日本航线：市场运输需求总体平稳，航线运价略有上涨。8 月 24 日，中国出口至日本航线运价指数为 729.35 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【运输市场现运力空挡 综合指数呈惯性上涨】

今年下半年，台风异常活跃，短期内，三个台风连续登陆，船舶滞港严重，运力周转出现缺口，特定船期一船难求，受此影响，沿海运价惯性上涨。8 月 24 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 1178.99 点，较上周上涨 1.9%。其中煤炭、金属矿石、粮食运价指数上涨，成品油运价指数下跌，原油运价指数维稳。

煤炭市场：本周，受台风天气的后续影响，沿海周边地区高温天气减少，民用电需求小幅下降。据统计，本周沿海六大电厂日耗煤量徘徊于 70-75 万吨，较去年减少 5-10 万吨。电厂库存方面，本周沿海六大电厂库存依旧维持在 1460 万吨左右，较去年增加 300 万吨。存煤可用天数为 18-20 天左右。港口库存方面，本周在气象条件好转的情况下，北方各港装船作业情况均有所恢复，港口库存出现小幅下降。截至 8 月 22 日，北方七港存煤合计 2150 万吨，同比下降 32 万吨。综合来看，本周煤炭市场上游供应充足，下游库存充裕，需求萎缩，整体呈供大于求的态势。而本周煤炭运输价格却出现了“逆市上涨”，究其原因，主要还是连续几个台风带来的天气影响，影响船舶的周转和作业，导致月底船期出现了运力空档，加上台风过后，部分下游用煤企业产生补库需求，市场运力呈现出“一船难求”的紧张局面，船东趁势挺价，推涨运价。至周末，大船运价已出现回落迹象，小船运价因近期钢材等非煤货种需求较为强劲，运价仍然较为坚挺，与大船价差较大。

8 月 24 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1246.31 点，较上周上涨 1.5%。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 40.7 元/吨，较上周五上涨 2.2 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 44.3 元/吨，较上周五上涨 2.1 元/吨；秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 48.3 元/吨，较上周五上涨 1.3 元/吨。

金属矿石市场：国内钢材市场价格维持趋强走势。目前钢厂库存资源压力较小，低价出货意愿不强。此外，环保政策影响继续发酵，进一步推高钢材价格。受此影响，本周金属矿石需求增加，运价上涨。8 月 24 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1130.66 点，较上周上涨 3.0%。

粮食市场：国内玉米现货市场行情稳中趋强，东北产区玉米价格整体平稳，供应陈粮为主，近两周临储陈粮成交率以及成交均价均有回升。销区需求也因传



统养殖消费旺季即将到来而增加。港口出货明显加快，同时受到货成本支撑，贸易商报价心态偏强，饲企采购积极性增加，沿海粮食运输市场运价上涨。8月24日，沿海粮食货种运价指数报收1082.88点，较上周上涨8.8%。

成品油市场：沿海成品油市场冷清依旧，由于库存普遍较高，下游卸货较为困难。运输市场货盘稀缺，询盘寥寥，鲜有市场货成交。多数船东以拉配送货为主，沿海成品油运价继续弱势下行。8月24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942.68点，较上周下跌0.3%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【海岬型船高位盘整 中小船型小幅攀升】

本期国际干散货运输市场，海岬型船市场延续上周走势，在周初回弹后再次下滑，巴拿马型市场和超灵便船型市场小幅上涨。8月23日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为1166.73点，运价指数为1029.19点，租金指数为1373.03点，较上期分别上涨3.0%、1.2%和5.2%。

海岬型船市场：本周海岬型船两大洋市场走势分化。大西洋巴西长航线上，上周末VALE在市场上询盘拿船，巴西航线气氛持续下降，发货人远离现货市场，临近周末市场传出有23美元/吨的成交，整体氛围略为疲软。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为23.583美元/吨，较上周四下跌3.1%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为17.531美元/吨，较上期下跌3.4%。太平洋市场上，由于之前巴西长航线不时有成交传出，FFA远期合同价格稳健，太平洋市场船东心态较好，加上接连恶劣天气影响运力供给，市场对早期船需求较高，船东报价提升，在周三新加坡假期前西澳回中国的铁矿石航线运价维持在9.9美元/吨附近的水平。节后，由于长航线疲弱，船东降低报价，23日市场报出9.45美元/吨的成交。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为9.718美元/吨，较上期上涨3.4%；中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为24355美元，较上期上涨2.2%。澳洲纽卡斯尔至舟山航线运价为13.533美元/吨，较上期持平。

巴拿马型船市场：本期巴拿马型船总体氛围较好，稳中有涨。大西洋粮食航线上，南美9月份至远东的粮食货盘不断，对运力需求较高，成交租金、运价一路攀升，23日市场报出，8.1万载重吨船，9月18日南美东海岸交船，东南亚地区还船，成交日租金为16750美元，外加67.5万美元空放补贴。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为35.259美元/吨，较上期上涨2.0%。太平洋市场上，受大西洋粮食货盘的支撑，以及先前台风天气影响运力周转，即期运力较紧，太平洋市场整体氛围较好，加上澳大利亚的矿石、煤炭货盘活跃，支撑市场继续上涨。由于市场整体回升，船东倾向于长期租成交，短航线上租家需要加钱才能拿到船，因此本期太平洋市场短航线上租金、运价上涨尤为显著。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为11321美元，较上期上涨11.2%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为10385美元，较上期上涨11.7%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.538美元/吨，较上期上涨7.2%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场企稳回升。煤炭方面，据悉国内外贸煤的靠泊卸货压力依然较大，回国货盘不多；月底中国北方钢材出口略有增多，租金上涨；镍矿货盘趋于平淡。加之北方船舶压港，东南亚运力相对紧张，本期租金、运价由降转升。周四，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为8938美



元，较上期上涨 3.1%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 11035 美元，较上期上涨 4.5%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 8344 美元，较上期上涨 6.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.936 美元/吨，较上期上涨 3.2%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.222 美元/吨，较上期上涨 1.0%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价波动上行 成品油运价小幅下跌】

据美国能源信息署 EIA 公布数据，美国 8 月 17 日当周商用原油库存减少，降幅大幅超过预期。本周在特朗普批评美联储加息之后，美元指数下跌，美元走弱支撑了油价。此外，欧洲石油公司已经开始削减伊朗石油的采购量。由于美国制裁，伊朗原油出口可能下降，也导致了油价的上涨。本周原油价格一路上涨，布伦特原油期货价格周四报 75.32 美元/桶，较上周上涨 5.5%。全球原油运输市场大船运价止跌反弹，中型船运价稳中有升，小型船运价波动上行。中国进口 VLCC 运输市场量价齐升。8 月 23 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 792.23 点，较上期上涨 12.4%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场量价齐升，CTFI 综合指数、分航线运价及等价期租租金（TCE）均创年内新高。上半周，中东中甸船位偏紧，租家又集中出货，船东报价一路上涨，9 月 10-12 日装期货盘成交运价摸高至 WS 58.5，较上周上涨 6 点多。随着中东市场走强，船东前往西非市场意愿降低，西非市场供需好转，运价同步上涨，9 月 18-20 日装期货盘成交运价上冲至 WS 58.5。后半周，市场活跃度降低，两大航线运价小幅回调。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS 57.94，较上周四上涨 13.3%，CT1 的 5 日平均为 WS 55.06，较上周上涨 6.9%，等价期租租金平均 1.6 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS 58.06，上涨 11.3%，平均为 WS 55.67，TCE 平均 1.9 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价综合水平稳中有升。西非至欧洲市场运价保持在 WS64，TCE 约 0.5 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，9 月 2 日货盘，成交运价为 WS65。地中海和黑海航线运价小幅上涨至 WS84，TCE 约 1.0 万美元/天。该航线一艘 13.5 万吨级船，新罗西斯克至地中海，9 月 6 至 7 日货盘，成交运价为 WS85。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线运价不断上涨，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平波动上行。7 万吨级船加勒比海至美湾运价大幅上涨至 WS134（TCE 约 1.1 万美元/天）。跨地中海运价维持在 WS120 水平（TCE 约 1.3 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，埃及至地中海，8 月 29 至 30 日货盘，成交运价为 WS120。北海短程运价小幅下跌至 WS109（TCE 约 0.8 万美元/天）。波罗的海短程运价小幅上涨至 WS84，TCE 约 1.1 万美元/天。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS122，TCE 约 1.0 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS111，TCE 为 1.1 万美元/天。中国进口主要来自俄罗斯的科兹米诺，一艘 10 万吨级船，科兹米诺至北中国，8 月下旬货盘，成交包干运费为 49 万美元。



国际成品油轮（Product）：本周成品油运输市场亚洲航线稳中有降，欧美航线涨跌互现，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 WS120（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 WS100（TCE 约 0.4 万美元/天）；7.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS96（TCE 大约 0.6 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS98 水平（TCE 重回保本线之上）；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS109（TCE 大约 0.2 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

【二手船市成交转淡 内河货船小幅上涨】

8 月 22 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 795.86 点，环比上涨 1.09%。其中，国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数和沿海散货船价综合指数分别下跌 0.52%、0.75%、0.14%；内河散货船价综合指数上涨 3.04%。

BDI 指数周二收于 1736 点，环比上涨 0.64%，全球各大干散货船东盈利捷报频传，二手散货船价格在阶段性高位小幅震荡。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1489 万美元、环比涨 0.47%；57000DWT—1683 万美元、环比跌 1.10%；75000DWT—2203 万美元、环比涨 0.52%；170000DWT—3422 万美元、环比跌 2.88%。近期，海岬型散货船运价在西奥航线下跌后呈现回调，巴拿马型散货船运价在太平洋航线快速增长，超灵便型散货船运价在美湾和黑海地区发力上涨，灵便型散货船运价表现平缓，总体预计，国际干散货船租金处于缓步回升阶段，二手散货船价格短期将分船型出现差异性走势。本周，二手国际散货船成交量表现一般，共计成交 7 艘（环比减少 3 艘），总运力 51.21 万 DWT，成交金额 8578 万美元，平均船龄为 13.74 年。

美国石油活跃钻井数维持在 2015 年 3 月以来最高水平，OPEC 原油产量增加，国际原油在高位小幅回调。布伦特原油期货收于 72.63 美元（周二），环比下跌 0.27%。近日，美国原油库存减少，伊朗原油供应恐受到进一步打压，预计国际油价短期或小幅攀升。本周，国际原油运输需求基本稳定，油轮运价稳中有涨，二手油轮船价跌多涨少。本周，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—1949 万美元、环比涨 0.34%；74000DWT—2215 万美元、环比跌 0.04%；105000DWT—2496 万美元、环比跌 0.44%；158000DWT—3869 万美元、环比涨 0.10%；300000DWT—5168 万美元、环比跌 2.52%。近期，VLCC 货盘增多，阿芙拉型和成品油轮运价略有上涨，其他船型运价基本稳定，油轮运力总体堆积过剩，预计二手油轮价格将低位小幅震荡。本周，二手国际油轮成交稀少。其中，VLCC 油轮“Shanghai”，319725DWT，2015 年中国船厂造，以 5150 万美元卖给希腊船东。

国内煤炭产量平稳释放，进口煤大幅回升，加上台风季节水电大增，冲击国内煤炭价格，沿海煤炭运输需求普遍不如预期，二手散货船价小幅下跌。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—117 万人民币、环比跌 0.19%；5000DWT—745 万人民币、环比跌 0.06%。近期，国内煤炭价格承压下行，下游采购兴趣不足；钢厂环保限产开工率下降，铁矿石需求减少；南北粮食价格倒挂，贸易商采购谨慎；海砂运输需求较好，但独木难成林。沿海运输市场整体较为低迷，预计散货船价格短期或稳中有跌。本周，沿海散货船询盘量略有增加，实际成交较少，成交船舶吨位以 1 万 DWT、1.6 万 DWT 为主。



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--51 万人民币、环比涨 4.29%；1000DWT--101 万人民币、环比涨 5.03%；2000DWT--182 万人民币、环比涨 3.09%；3000DWT--300 万人民币、环比持平。国家统计局发布数据显示，部分城市房价出现上涨势头，住建部 8 月 17 日约谈海口、三亚、烟台、宜昌、扬州 5 市政府。有专家建议，下一轮调控重点须从房价转向地价，否则房价难降。此对内河建材运输需求短期利好，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萎缩，共计成交 27 艘（环比减少 34 艘），总运力 4.61 万 DWT，成交金额 4226 万元人民币。

来源：上海航运交易所

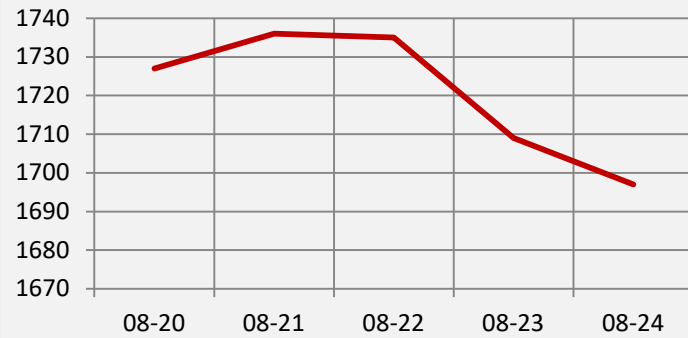
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

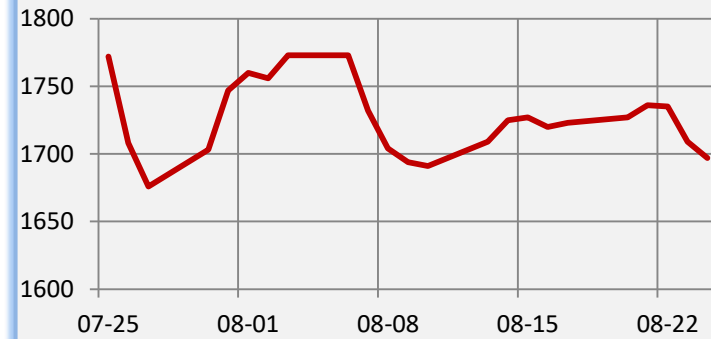
波罗的海指数	8 月 20 日		8 月 21 日		8 月 22 日		8 月 23 日		8 月 24 日	
BDI	1,727	+4	1,736	+9	1,735	-1	1,709	-26	1,697	-12
BCI	3,424	-30	3,426	+2	3,371	-55	3,232	-139	3,164	-68
BPI	1,506	+21	1,530	+24	1,560	+30	1,607	+47	1,630	+23
BSI	1,062	+6	1,069	+7	1,078	+9	1,087	+9	1,095	+8
BHSI	543	-2	543	0	548	+5	547	-1	551	+4



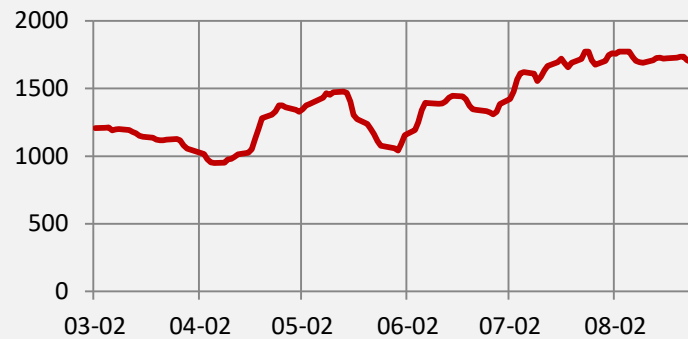
上周 BDI 指数走势



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 33 周	第 32 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	26,000	26,000	0	0.0%
	一年	23,000	23,000	0	0.0%
	三年	20,000	20,000	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	12,750	12,750	0	0.0%
	一年	13,000	13,000	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	13,000	13,000	0	0.0%
	三年	12,000	12,000	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	10,750	10,750	0	0.0%
	一年	10,500	10,500	0	0.0%
	三年	9,000	9,000	0	0.0%

截止日期: 2018-08-21

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Shinyo Brilliance' 2001 172589 dwt dely Fangcheng 29/31 Aug trip via Australia redel Singapore-Japan \$24,000 - Pacific Bulk

'Eva ' 2013 82301 dwt dely Zhoushan prompt trip via NoPac redel Singapore-Japan intention grain \$14,000 - Cargill

'Ever Sovereign' 2017 82076 dwt dely Lulea spot trip via Baltic redel India intention coal \$30,000 - ACB

'Caravos Triumph' 2012 81664 dwt dely Santos 15/18 Sep trip redel Singapore- Japan \$16,000 + \$600,000 - Omega

'Egyptian Mike' 2011 81600 dwt dely Recalada 19/20 Sep trip redel Continent \$20,000 - Cargill



'Star Betty' 2011 81168 dwt dely EC South America 07/08 Sep trip redel Singapore-Japan \$16,500 + \$650,000 bb - bunge

'Tai Promotion' 2004 77834 dwt dely Hong Kong 30/31 Aug trip via Geraldton redel China \$13,500 - Oldendorff

'Atlas B' 2008 76554 dwt dely Port Dickson spot trip via EC South America redel Singapore-Japan \$13,500 - Cargill

'Proteas' 2005 76454 dwt dely US Gulf trip redel ARA intention coal \$13,500 + \$350,000 bb - Cobelfret

'Pansolar' 2005 76343 dwt dely Immingham prompt trip via Baltic redel Skaw-Gibraltar intention coal \$17,000 - cnr

'Santa Rosalia' 2008 75886 dwt dely Jorf Lasfar 1 Sep 2 laden legs redel Skaw-Cape Passero \$15,750 - Rio Tinto

'GNG Concord 2' 2014 75337 dwt dely Hansaport prompt trip via Baltic redel Skaw-Gibraltar intention coal \$18,000 - SwissMarine

'Pacific Wealth' 2017 63564 dwt dely Fangcheng prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore \$12,500 - cnr

'Genco Hunter' 2007 57982 dwt dely Canakkale prompt trip redel W Africa \$21,000 - cnr

'Trans Autumn' 2012 56838 dwt dely Lianyungang 27/28 Aug trip redel Persian Gulf approx. \$9,250 - cnr

'Esperia' 2012 56736 dwt dely Singapore 26/27 Aug trip via Indonesia redel WC India \$13,500 - cnr

'Rui Ning 6' 2010 53501 dwt dely Basuo prompt trip via Indonesia redel Japan approx. \$10,250 - cnr

'Safesea Neha II' 2008 53389 dwt dely Fujairah 28/31 Aug trip via Salalah redel Bangladesh intention gypsum \$12,250 - cnr

'Baltic Panther' 2009 53350 dwt dely Phu My 03/05 Sep trip via Indonesia redel Taiwan \$10,000 - cnr

(2) 期租租船摘录

'Iolaos' 2016 63413 dwt dely E Med end Aug 4/6 months redel Atlantic \$14,500 - cnr



'Tai Success' 2013 61486 dwt dely Salonika prompt 5/7 months redel Atlantic \$15,000 with option redel worldwide + \$400,00 bb - Norvic

'Star Pisces' 2015 60916 dwt dely Kinuura, Japan 03/08 Sep min 7 / about 9 months redel worldwide \$13,900 - cnr

'Xin Hai Tong 10' 2015 48924 dwt dely Inchon 15 Sep 5/8 months redel worldwide \$11,200 - cnr

4. [航运市场动态](#)

【国际油运市场要“跳高”！】

油运市场连日来备受关注。据报道，近日几家国际油运公司股票都涨了，油轮船东终于露出久违的微笑。

Concordia Maritime 首席执行官 Kim Ullman 日前表示

“油轮市场本身具有周期性和不稳定性。从历史上看，高位过后总是低谷，反之亦然，而且波动总是很快。这种情况既是机会也是挑战。“油运需求上升加上船队运力增速放缓，让我们坚持相信市场会在年末逐渐向好。我们也根据这个情况来部署自己的船队，大部分的船舶都在公开的即期市场，等拐点出现，随时准备运送货物。”

香港航运研究中心主任王春林指出

“ Fearnley Securities 发布的最新市场报告上调了对市场和相关公司的预期。原因有三：一是全球石油产量上升；二是提取石油库存周期基本结束；三是新船交付速度加速下降。而且 2020 年实施的低硫令将成为真正的催化剂，给原油海运公司带来很大的发展空间。具体表现为：潜在拆船量上升，租用浮仓可能性增加，安装脱硫塔带来更多船舶停租。所有这些因素，将体现在 2018 年下半年和 2019 年船舶资产的价值以及相关公司的股价上。Fearnley 的三位分析师更大胆的预测：2020 年装有脱硫塔的 VLCC 每天租金有可能达到 7 万美元！”

而且根据分析员们的预测，2018 年第 3 季度的期租预计为 12,000 美元/天，第 4 季度则跃至 33,000 美元/天！

是滴，你没看错数字，是否觉得这胆儿也忒肥了点吧？！

在王春林看来，Fearnley 这个预测虽说够大胆，但也与其几个月前的预测保持一致，他们一直认为 2018 年有可能重复 2013 年的故事：市场有可能快速变化，



而且大幅度的“跳升”。因为这两年的油轮市场基本面有很多共同点。

据他与 Fearnley 分析师 Dag Kilen 的交流，油轮收入 2018-2019 年“跳升”（Jump）的幅度，将大于 VLCC 市场 2013-2014 年从每天 14000 美元上升到 25000 美元的幅度。理由是：2014 年初的市场，是连续经历了五年的运力过剩；而进入 2019 年的时候，运力过剩只是经历了一半的时间，也就是说，在 2019 年初，市场所要消化吸收的过剩运力小于 2014 年初。再者，欧佩克的生产在 2013 年是以每天继续下降 20 万桶的状况进入 2014 年的，而预计 2018 年进入 2019 年时，欧佩克将会提升生产量。所以 2019 年相对 2014 年，市场复苏将来得更快，并且幅度更大。

根据 Fearnley 预测，2020 年有潜力成为历史上油轮收入最好的年份之一。有可能会像上一次（2007 年底至 2008 年上半年）那样，石油公司恐慌性地去锁定石油供应，而油轮船东则享受了那次旅程。但另外一方面，石油短缺前景带来的石油价格上升，可能会带来运力供求结构的破坏，也就是说 2019-2020 年期间，船东有可能再次订购太多的新船，在 2021-2022 年期间交船。果真如此，这将会是一次短周期繁荣！

你对这些预测怎么看？让我们拭目以待吧！

来源：中远海运 e 刊

【马士基首派货柜船开辟北极航线】

全球最大集装箱船运输商、丹麦航运集团马士基在当地时间周二（8 月 21 日）表示，公司将首次通过北冰洋将货物从东亚运往欧洲。

该公司最新的货柜船将于本月晚些时候离开俄罗斯的符拉迪沃斯托克港。它将穿越白令海峡和俄罗斯北部，前往圣彼得堡，途经所谓的北海航线。

“这是一项旨在探索未知的集装箱运输路线和收集科学数据的试验，”马士基在一份声明中说，“目前，我们并未将北海航线视为我们常规航线的替代方案。”

马士基表示，具破冰功能的“Venta Maersk”号可装载约 3600 个集装箱，试航期间主要运输冷冻鱼。26 名接受过特殊训练的船员已经做好与零下 25 摄氏度的海水抗争的准备。该公司还表示将投入更多能够应对北极严苛条件的船只。

虽然公司没有计划在这条航线上正式开展商业服务——它每年只有三个月的时间可供通行，但气象模型已经为北冰洋路线作为航运替代路线提供了有关支持。这些模型预测，最早到本世纪中叶，极地地区在一年中将会有部分时间是无冰的。



在地球另一侧，由于暖风以及气候变化导致北半球高温的影响，北极地区最古老最厚的海冰在今年已经出现两次破裂，这是有记录以来首次出现的现象。

据《卫报》报道，格陵兰岛北部沿岸的海冰通常情况下冻得非常坚实，因此被称为“最后一片冰区”。在全球变暖的背景下，专家原本认为这里会坚持到最后才会融化。而现在情况发生了改变。

挪威机构 Norwegian Ice Service 最新报告显示，本周，北极斯瓦尔巴特群岛地区的冰层覆盖状况比 1981 以来的同期平均水平低 40%。而在上个月，该区域至少有 14 天冰层覆盖程度不断创下纪录新低。结合北极其他地区的冰层来看，虽然今年总体而言不太可能会是史上最低的一年，但这一趋势印证预测，即在 2030 至 2050 之间的某个时间，北冰洋的夏季或将无冰。

这便为国际贸易开辟了全新的运输路线。与更偏南路线的路线相比，穿越北冰洋可节省一两周的时间，但这并不意味着成本会减少——公司还需要投入造价高昂的破冰船的成本。

据 CNN 报道，去年，一艘运载天然气的俄罗斯油轮成为第一艘在没有破冰船帮助的情况下驶过北极的商船，以创纪录的时间完成了这次旅程——在 19 天内从挪威前往韩国，比常规路线快 30%。

马士基的竞争对手——中国中远航运特运也一直在探测北极线路的可能。8 月初，该公司的“天恩”轮从连云港启航踏上北极之旅，成为其今年第四艘航行北极东北航道的船舶。它装载 4 万方风电设备前往欧洲，航行时间约 33 天。不过马士基表示，该公司的“Venta Maersk”号是第一艘穿越北冰洋的专业集装箱船，但具体航程尚未明确。

多年来，亚洲和欧洲间的航运一直依赖埃及的苏伊士运河，而尚待发掘的北冰洋航线则一直被吹捧为可行的替代路线。

但挪威极地研究机构——弗里乔夫·南森研究所的高级研究员穆厄（Arild Moe）认为：“大型集装箱船通过北极运输还存在很多限制。例如沿途缺乏市场、难以全年使用、以及船只大小的限制，而这对于规模经济至关重要。”

马士基前任 CEO 五年前也对英国《金融时报》表示，距离北极航线商业化至少还有 20 年。

来源：界面新闻



【马士基：美国受贸易战冲击比全球任何地方都重】

“加征关税在未来三到四个月内可能使全球贸易增长速度下降 0.1%-0.3%，……但可能使美国贸易增长下降 3%-4%，当下贸易保护主义的冲击对美国肯定更大。”

彭博社网站 8 月 19 日报道，全球航运巨头马士基 CEO 施索仁(Soren Skou)17 日在公司总部接受该社采访时，作出上述表示。

目前由于“贸易战”预期，该公司股价在一年内跌超 30%，正成为对冲基金做空目标。

总部设在丹麦哥本哈根的马士基集团(A.P. Moller-Maersk A/S)是世界最大航运公司，控制全球五分之一的集装箱船队，每年运输价值 4 万亿美元货物，在海运贸易领域拥有很大发言权。

马士基刚刚剥离了大量能源业务，目前的核心业务是欧洲和亚洲之间的贸易运输。

马士基近来打破公司不评论政治的传统，抨击了美国总统特朗普的贸易政策。

施索仁表示，到目前为止，其业务尚未直接受到加征关税的影响。实际上今年二季度海运市场业务增长了 4%，该公司二季度业务增长了 4.3%。到目前为止的第三季度，全球贸易表现相当好，美国的进口还出现了增长(可能是预防性的)。

他说，“加征关税在未来三到四个月内可能使全球贸易增长速度下降 0.1%-0.3%，目前来讲可能算不上大的冲击”，但对于美国的影响可能是“3%到 4%”，尽管全球产业链非常复杂，具体的影响很难评估，但那肯定很不好。

他说，对马士基业务来说，所有目前在讨论的“贸易战”、“贸易壁垒”以及“加征关税”都谈不上是“好消息”。

如果美国的加征关税政策变成 2000 亿甚至 5000 亿，并且开始瞄准日常消费品，就会带来巨大的冲击。

施索仁表示，如果特朗普对中国消费品加征关税，美国进口商首先会采取的行动就是转向越南、印度尼西亚或亚洲其他地方采购。Nike 之类的美国品牌在亚洲都有生产，并不只在中国，因此会出现替代效应。

他接着说，另一个因素是，目前很多进口到美国的东西在美国国内根本不生产。比如你根本找不到“美国制造”的 Nike 或 iPhone，这个问题最后只会被推



到消费者面前。

目前，马士基正在经历公司历史性的转型，将放弃大量能源业务，转变为专注(集装箱)货物贸易运输。该公司去年与道达尔达成协议，出售油气业务，上周五(17日)刚刚宣布剥离价值4亿美元的石油钻探业务。

此外，因“贸易战”预期，马士基股票正成为基金做空的“猎物”。

马士基股价自2017年8月至今已下跌超过30%

《证券时报》7月28日报道，今年以来，马士基股价整体呈下跌趋势，其A股、B股跌幅均接近20%，市值更是从去年年底的超过2200亿丹麦克朗(约合人民币2306亿元)蒸发至目前的1800亿丹麦克朗(约合人民币1887亿元)，缩水逾400亿丹麦克朗。

最新数据显示，马士基成为对冲基金做空标的，该公司的空头仓位已升至有史以来的最高水平。

另据21世纪经济报道8月10日报道，马士基近日还宣布调降2018年全年业绩预期，税息折旧及摊销前利润(EBITDA)的预计水平从原来的40亿-50亿美元下调至35亿-42亿美元。相比之下，马士基2017年EBITDA为35亿美元。航运媒体信德海事网称，作为世界上最大的集装箱航运公司，马士基经常被视为全球贸易晴雨表，该公司下调盈利预期对于整个市场的影响很大。

来源：观察者网

5. [船舶市场动态](#)

【冷藏集装箱:这个“冷”市场,最近有点热!】

ONE和赫伯罗特近期都公布了冷藏集装箱投资计划。据德路里分析，冷藏货物海运模式已从专业冷藏船队向冷藏集装箱转变。

据ONE官网今日公告，ONE订造了14000个最新一代冷藏集装箱，包括13000个40英尺箱和1000个20英尺箱。其中，有2100个集装箱配备了最新的可控气体(Controlled Atmosphere)技术。该技术可通过降低蔬菜、水果在运输过程中的成熟速度，使货物在长时间的运输途中保证质量。这批新集装箱已在7月底陆续交付并投入使用。



ONE 首席执行官杰里米·尼克松表示：“ONE 拥有世界上最大、最年轻的冷藏集装箱船队，以最先进的技术，满足易腐品的集运需求。通过订造这批冷藏集装箱，ONE 将进一步拓宽市场，同时继续投资新技术，满足客户未来的需求。”他还认为，ONE 在冷藏品集运领域的未来发展是值得期待的。

该公司还表示，ONE 整合了日本三大船公司的集运业，同时也集合了三家公司的冷藏集装箱船队，使之成为世界前三大冷藏品运输商之一，同时也强化了 ONE 在北美洲、南美洲、南非、欧洲、大洋洲，以及亚洲内部的冷藏品运输市场份额。

据悉，ONE 在新加坡总部设立了一支全球冷藏品运输业务团队（Global Reefer Business Planning team），通过密切跟踪市场需求，以及加强同全球各地相关业务部门的合作，发展自身的冷藏品运输市场，并强化战略目标。

除了 ONE 外，赫伯罗特也于 8 月 16 日宣布，将投资建造 11100 个冷藏集装箱。

从 2015 年起，加上此次投资的新订单，赫伯罗特已购买了 30550 个新型冷藏集装箱，以满足客户在易腐品运输旺季的特殊需求。

该公司冷藏业务负责人 Clemens Holz 表示：“赫伯罗特始终在冷藏品集运领域提供高质量服务，这一点我们已在客户端得到了良好的反馈。为了在该领域市场获取更多发展机会，我们决定扩充这领域的运力规模。”

两家大型班轮公司，近期不约而同地在冷藏集装箱领域大举投资，与冷藏品集运市场的升温关系密切。

据分析机构德路里最新发布的关于冷藏品运输市场的报告显示，2017 年，冷藏集装箱运输量增长了 8%，主要原因是冷藏货物海运已从专业冷藏船队模式不断转向冷藏集装箱模式。

德路里表示：“随着专业冷藏船队的进一步减少，这种转变将会持续下去。预计到了 2022 年，专业冷藏运输船队占整个冷藏品运输贸易的市场份额，将从现在的 20%降至 14%。”

冷藏集装箱运价与干箱运价变化（2017 年第一季度至 2018 年第二季度）

根据该机构分析，在 2017 年初至 2018 年第二季度期间，平均冷藏集装箱运价上涨了 3%，而平均干箱运价下跌 14%。2017 年，专业冷藏船的定期租船费率，从上一年的低点有所回升，但此后一直处于压力之下，预计将保持稳定。



德路里还预测，冷藏品运输市场的贸易增长，将在未来 5 年内略有放缓，年增长率接近 3%，造成这一情况的部分原因是，中美贸易战影响到了西向跨太平洋航线这一重要的冷藏运输市场。

来源：中国航务周刊

【多造“好船”，造船业驶进新航线】

船舶制造是个系统工程，建造过程复杂、涉及链条长、流程环节多。当下，造船业面临低端船舶净利润低和劳动力成本上涨双重压力。作为造船大省，今年以来，江苏造船业发展现况如何？记者近日深入船厂一线探访。

船舶新承订单量涨幅惊人

“今年 1 月至今，订单量共 19 艘，已交付 6 艘，在建 10 艘，未开工 3 艘，较去年同比增长 30% 左右。”江苏润扬船业有限公司总经理黄学伟告诉记者。

1-7 月，江苏扬子江船业共获得 22 艘新船订单，总价值 9.82 亿美元。第二季度营业收入达 80 亿元，同比增长 110%；净利润达 9.95 亿元，同比增长 38%。

“二季度交付大型船舶 20 艘，去年同期仅交付 4 艘。”扬子江船业工作人员说，公司目前手持造船行业订单居全国造船行业首位。

“今年以来我省造船业发展形势向好，订单不断增加。”省造船学会王绍旭分析认为，造船业与经济形势息息相关，以前建材运输量大，干散货船多，现在集装箱船变多了。

江苏远洋工作人员刘玉初介绍，公司此前在江苏扬子江船业集团建造 3 艘 1900TEU 集装箱船，已交付使用的船已服务于“一带一路”运输。

中国船舶工业行业协会统计显示，上半年，全球航运市场小幅上涨，全球船舶市场延续去年回升势头，我国新承接船舶订单同比大幅增长，手持船舶订单止跌回升。

上半年，我省新承订单量为 132 艘 1077.6 万载重吨，同比增长 178.1%，其中出口船舶占 99.4%。新承订单量占世界市场份额 24.6%，占全国份额 47.5%。其中，南通、扬州、泰州三大造船基地，新承订单为 102 艘 968.9 万载重吨，同比增长 294.2%，其中出口船舶占 99.5%。

探路现代化精控造船



在扬子江船业走访，一片欣欣向荣景象。扬子江船业集团董事长任元林介绍，保持健康的盈利能力，依靠升级产品组合，公司对大型集装箱船和大型散货船进行技术升级、能耗管理，在清洁能源船舶的研发和创新方面取得较好进展，逐步提升 LNG 和 LPG 船舶的建造实力。

“企业要更好更快地发展，必须放眼世界，进入高端市场。”早在 1999 年，任元林就将企业产品由原来东南亚市场 3000 吨以下驳船逐步调整为以欧美市场高技术含量、高附加值的集装箱船为主。现在，公司每年成功研发高新技术船型十多种，并打破技术垄断，开发批量建造新一代万标箱以上超大型集装箱船。

扬子江船业引进和应用先进造船设计软件，逐步实现船舶三维设计和造船设计、生产、管理一体化。推行精度造船、数字造船，进入高技术高附加值产品的国际市场，在液化天然气船和特种用途船舶设计建造方面不断取得突破，产品档次越来越高。公司造船生产规模和经济效益跻身世界造船企业前列。

“现代造船模式核心基础是数字化。”省地方海事局工作人员向记者解释说，以前造一艘船需要两三年，现在时间明显缩短。三维设计建模可以提前对船舶进行整体设计，细节和元素越丰富，后期建造过程越顺利。

润扬船业总工程师李国和说，造船业正从传统的造船模式向现代造船模式过渡。“作为现代造船的核心技术，精控造船分为三步走：第一步分段有余量建造、上船台切割余量后大合拢；第二步分段有余量建造，切割余量后，无余量上船台进行大合拢；第三步分段无余量建造，上船台无余量合拢。”李国和说，通俗点说，就是造船技术一直在求变。

多造好船提高竞争力

持续增加的订单，出现向优势企业集中现象。

我省造船业规模大，却面临大而不强的困境，特种船舶和高附加值船型建造竞争力不强，船舶产品结构相对偏少，新船型和新技术研发能力有待提高。

“实力强一点的船厂基本能保证做生产详细设计、数控下料。”连云港苏茂船舶技术服务有限公司总经理王晓磊从事造船行业多年，在他看来，对更多中小船厂来说，想要全面实现数字化还很难。

王晓磊说，徐州、宿迁、淮安地区以造内河船为主，连云港、盐城以造海船为主。2008 年后灌河两岸多家船厂倒闭，存活下来的船厂大多各自转型，主要建造 100 米以下各种小型运输船，建造周期短，资金流转快，部分船厂依靠接这些船的订单生存。

“附加值越高，造船利润越大。”王晓磊认为，普通运输船，大小船厂都能造，竞争尤其激烈，利润必然低。而油船、邮轮等船舶，必须有一定技术积累的



大型船厂才能建造。这对企业设计技术储备、产品开发能力和船型储备等方面提出更高要求。

王绍旭表示，提高船企竞争力，还需不断升级造船技术，造好船，增加回报率。

中国船舶工业行业协会建议，船企加强对新技术、新工艺的研究，树立绿色发展理念，推动船舶工业高质量发展的同时，可密切关注海上风电等领域的需求，拓展船舶海工新视野，培育新的经济增长点。

来源：新华日报

【韩国造船企业利润大幅下滑】

据《日本经济新闻》近日报道，韩国 3 大造船企业 2018 年 4~6 月的合并财报均已出炉。现代重工的船舶业务由于订单持续低迷，销售额出现大幅下降，再加上工人罢工使得企业成本增加，该公司 4~6 月的营业亏损（1757 亿韩元）环比出现增长（1~3 月亏损 1238 亿韩元）；三星重工着重于推进海洋设备业务的重建，因此第二季度的营业亏损比上个季度增加 527 亿韩元。另外，在液化天然气（LNG）船等船舶价格下落和材料价格上升的双重重压下，大宇造船的利润也下降了将近 6 成。

来源：金十数据

6. [世界主要港口燃油价格](#)

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	466.00	500.00	685.00	680.00
Hong Kong	468.00	475.00	692.00	n/a
Tokyo	n/a	n/a	n/a	n/a
Hamburg	442.00	n/a	673.00	n/a
Fujairah	470.00	n/a	740.00	n/a
Istanbul	465.00	480.00	705.00	n/a
Rotterdam	425.00	465.00	645.00	n/a
Houston	425.00	n/a	681.00	n/a
Panama	440.00	n/a	700.00	n/a
Santos	461.00	492.50	n/a	746.00

截止日期：2018-08-24



◆ 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 33 周	第 32 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,800	4,800	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,800	2,750	50	1.8%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,600	2,600	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,400	2,400	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 32 周	第 31 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,950	8,950	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,900	5,900	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,750	4,750	0	0.0%	
LR1	75,000	4,350	4,350	0	0.0%	
MR	52,000	3,550	3,550	0	0.0%	

截止日期: 2018-08-21

(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	BC	208,000	Yangzijiang, China	2020	Mangrove Partners - U.S.A	Undisclosed	options declared
2+2	TAK/GAS	180,000 cbm	Samsung, S. Korea	2020-2021	Celsius Shipping - Danish	18,660	LNG, BWTS and scrubber fitted
11+4	CV	2,800 teu	CSBC, Taiwan	2020-2021	Yang Ming Marine - Taiwanese	Undisclosed	300 reefer plugs, gearless
1	CV	120 teu	Vard, Norway	2020	Yara International - Norwegian	3,000	battery powered, autonomous vessel
1	ROR	6,700 lm	Jinling, China	2020	DFDS - Danish	14,600	option declared



◆ 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
CPO OCEANIA	BC	179,701		2010	S. Korea	2,725	Undisclosed	
OCEAN SCORPIO	BC	81,687		2013	China	1,750	Chinese	
OCEAN VIRGO	BC	81,563		2012	China	1,750	Chinese	en bloc each
OCEAN LIBRA	BC	81,504		2013	China	1,750	Chinese	
JIANGSU RONGSHENG 1174	BC	76,000		2018	China	730	Chinese	incomplete hull
OCEAN BROADEN	BC	63,562		2013	China	1,500	Hong Kong	
EM CRYSTAL	BC	57,353		2011	China	1,230	Chinese	
OCEAN GLORY	BC	45,499		2000	Japan	600	Undisclosed	
NEWCHANG	BC	38,800		2017	China	1,890	Norwegian	
GLOBAL ARC	BC	33,438		2013	Japan	1,500	Japanese	
GLORIA ISLAND	BC	28,401		2012	Japan	1,030	Order Shipping - Greek	
FU XING 6	BC	26,667		1985	Japan	223	Undisclosed	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
RUDOLF SCHEPERS	CV	50,300	4,256	2009	China	Undisclosed	German	
LENA-S.	CV	50,246	4,249	2010	China	Undisclosed	German	
ICE RUNNER	CV	8,137	698	2008	China	300	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
SIGMA INTEGRITY	TAK	105,291		2009	S. Korea	2,000	Greek	
PTI PHOENIX	TAK	51,288		2007	S. Korea	1,350	Greek	as is where is/dirty
YUHUA STAR	TAK	16,026		1997	Japan	571	Chinese	
TENACIOUS	TAK	2,700		2012	China	130	Chinese	at auction



◆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
BAHAMAS SPIRIT	BC	183,863	21,529	1995	Japan	447.00	
ESM CREMONA	CV	12,576	5,165	1992	Poland	447.00	
CHUN SHING	GC	5,339	2,319	1996	China	417.00	
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
LEVANT SUEZ	BC	12,274	5,105	1979	Japan	431.00	
FRIO ANTARCTIC	REF	6,514	3,254	1988	Japan	422.00	130T bunkers
ASSTAR TRABZON	ROR	3,388	2,255	1974	Germany	422.00	
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
IVAN PAPANIN	GC	10,050	10,880	1990	Russia	undisclosed	as is Colombo
FSO ABU	OFFSHORE	89,920	18,068	1980	Japan	250.00	as is Malaysia, green recycling
LONG ISLAND	OTHER	14,463	5,589	1971	U. S. A	279.00	hopper barge/as is Bahrain

◆ALCO 防损通函

【《海事劳工公约》- 现已发布最新 IG 常见问题解答】

最近，国际保赔协会集团(IG)发布了《2006 年海事劳工公约》修订版常见问题解答(FAQS)。反应出各协会在处理 MLC 事宜方面遇到的问题和经验，FAQS 旨在向会员提供有关《公约》、2014 年重要修订及协会认证操作的指南和信息。

可在此处查阅经修订的常见问题解答，可于协会专设 MLC 网页查阅《公约》全面指南，包含如何申请 MCL 证书的内容。

【澳大利亚 - 提高船舶污染罚款】

2012 年，协会告知会员，澳大利亚修订立法，提高了船舶污染罚款，且可向承租人及船东处以罚款。国际保赔协会集团(IG)与波罗的海国际航运公会(BIMCO)合作起草了推荐的租约赔偿条款，以及针对污染罚款和处罚的双方承担比例。



2013 年罚款力度加大，故租约条款也有所修订——详情请参阅会员通知 NO.2 2013/2014。

近期，澳大利亚再次加大罚款力度，感谢澳大利亚律师事务所 HWL EBSWORTH 提供的信息及如下评论：

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
2018-08-24	687.1	793.57	6.1764	87.53	880.88	59.691	991.83	209.54	16340.0
2018-08-23	683.67	791.95	6.1838	87.096	882.64	59.925	994.69	207.24	16351.0
2018-08-22	682.71	790.46	6.2024	86.974	881.39	59.973	983.8	210.67	16360.0
2018-08-21	683.6	786.64	6.2218	87.088	875.43	59.794	978.45	212.26	16359.0
2018-08-20	687.18	786.5	6.2233	87.543	876.76	59.611	974.37	214.56	16323.0

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	1.91888	1 周	1.959	2 周	--	1 个月	2.07275
2 个月	2.196	3 个月	2.31725	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.523	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.82		

2018-08-24

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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