



全一海运市场周报

2019.08 - 第5期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2019.08.26 - 08.30\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场表现稳中有升 部分航线运价上涨】

本周,中国出口集装箱运输市场表现总体稳中有升,航商在多条远洋航线推涨运价,综合指数小幅上升。8月30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819.65点,较上期上涨5.8%。

欧洲航线: 市场仍处于运输旺季,货量高位企稳。航线上仍有航商出台运力控制措施,但整体略有放松,供需关系尚能维持稳定。本周,上海港船舶平均舱位利用率在95%以上,部分班次满载出运。价格方面,航商除少数维持原有运价,多数小幅降价揽货,即期市场运价小幅下调。8月30日,上海出口至欧洲基本港市场运价(海运及海运附加费)为757美元/TEU,较上期下跌4.5%。地中海航线,航线运输情况稍逊于欧洲,上海港船舶平均舱位利用率在95%左右。市场竞争有所加剧,多数航商降价揽货,即期市场运价下跌。8月30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895美元/TEU,较上期下跌7.6%。

北美航线: 由于中美贸易磋商反复出现波折,政策的不确定性较强,受9月关税政策即将落地的影响,市场货量出现短时上涨,部分航商增开加班船或改用大船,市场整体运力有所上升。本周,上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率在95%左右,部分美东班次满载。航线上航商涨价的意愿较为强烈,许多航商月初上调了订舱价格,即期市场运价走高。8月30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1615美元/FEU和2691美元/FEU,较上期分别上涨25.6%和10.5%。

波斯湾航线: 目的地市场地区局势最近略有缓和,但货量并未完全恢复。航商有计划的控制运力投放,航线供需状况保持弱平衡,上海港船舶平均舱位利用率在95%左右。市场运价走势表现一般,部分航商为维持市场份额小幅降价揽货,即期市场运价下跌。8月30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657美元/TEU,较上期下跌4.1%。

澳新航线: 市场处于旺季,货量较为稳定,运输需求持续回暖。部分航商仍有计划的出台停航措施控制运力规模,供需关系得到较大改善。上海港船舶平均舱位利用率在95%以上,多数航次满载。在基本面支持下,部分航商月初推高运价,即期市场运价再次走高。8月30日,上海出口至澳新基本港市场运价(海运及海运附加费)为770美元/TEU,较上期上涨16.7%。



南美航线：运输市场货量稳中向好，部分航商扩大运力投入后加以整合，供需关系总体保持良好。上海港船舶平均舱位利用率在 95%以上，较多班次满载。受此影响，航商在航线上推涨运价，即期市场运价上涨。8 月 30 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2001 美元/TEU，较上期上涨 6.4%。

日本航线：本周货量基本平稳，市场运价保持稳定。8 月 30 日，中国出口至日本航线运价指数为 733.80 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【用煤旺季接近尾声 散货运价震荡下行】

本周，随着迎峰度夏结束的临近，下游观望情绪加重，沿海散货运输需求趋弱，货主压价力度加大，运价步入下行通道，运价平均水平较上周小幅波动。8 月 30 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 1071.59 点。

煤炭市场：8 月下旬意味着用煤旺季已接近尾声，纵观今年 7、8 两月走势，虽然受外贸市场、台风等因素支撑，市场部分时间段迎来阶段性上涨行情。但需求层面的低迷使得沿海煤炭运输市场明显不如之前两年。工业用电环境不佳以及今年夏季全国气温普遍不高限制了用电需求，电厂日耗煤量较往年同期跌幅明显，加之存煤量持续高位，运输需求难以释放。本周，沿海煤炭市场行情走势同样较为低迷。8 月即将结束，鉴于后期民用电需求将有所转弱，部分电厂已开始机组检修。而上周台风过后的一波集中出运也带来了相关“后遗症”，电厂库存普遍较为饱和，存煤量稳定于 1600 万吨以上的高位。加之临近月底，本月月度计划已基本执行完毕，运输需求层面趋弱。不过船东方面报价仍较为坚挺，外贸行情引导下，兼营船舶大量“外出”，内贸巴拿马型船略显紧张。且近期沿海六大电厂日耗煤量并未明显下滑，维持在 77 万吨左右的水平，运力供需矛盾并未加剧。综合上述情况，本周，船货双方博弈中，货主略显强势，沿海煤炭运价呈小幅下滑走势。

8 月 30 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1100.08 点。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，秦皇岛-上海（4-5 万 dwt）航线运价为 29.3 元/吨，较上周五下跌 2.2 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 31.7 元/吨，较上周五下跌 2.4 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 37.8 元/吨，较上周五下跌 2.0 元/吨。华南航线走势相对较好，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 38.2 元/吨，较上周五下跌 0.7 元/吨。

金属矿石市场：目前钢材限产力度进一步加强，高炉产能利用率以及电炉产能利用率环比均有所下行，铁矿石需求正承受一定程度的负面冲击。加上钢材库存高企以及当前钢厂利润相对稀薄等情况，钢厂对铁矿石补库情绪较低。8 月 30 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 996.88 点，较上周下跌 0.3%。

粮食市场：虽然国家出台了财政、金融和土地等多项扶持政策，重点支持种猪场、规模养殖场恢复和扩大产能，但当前形势下生猪养殖面临成活率和小猪缺



乏、价格高等方面的现实问题，恢复较为困难，猪饲料方面玉米需求恢复依然不可期。与此同时，深加工扩产及“南猪北养”持续推进，东北主产区腹地粮源消化增加、外运量减少，沿海粮食运输需求依旧较为低迷。不过，受上周煤炭运输市场带动，本周部分粮食船东抬高报价，粮食运价有所上涨。8月30日，沿海粮食货种运价指数报收898.77点，较上周上涨2.4%。

成品油市场：目前成品油批发价与零售价存有一定价差，利润引导下，贸易商操作积极，造成下游库存普遍高位，船舶积压情况依旧严重。面对高企的运输需求以及船舶持续紧张的局面，沿海成品油运价继续上涨。8月30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1070.12点，较上周上涨0.3%；其中市场运价成分指数报收981.74点，较上周上涨0.6%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【三大船型全线上涨 综合指数再创新高】

本周国际干散货运输市场各船型依然呈现不同程度的运力紧张，加上新鲜货盘的放出，运价全面上涨。分船型来看，海岬型船运价在远程矿货盘支撑下再次回升，巴拿马型船和超灵便型船受南美粮食及东南亚地区煤炭货盘继续发力、燃油价格上涨等因素影响下再次走高，远东干散货综合指数再创新高。8月29日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为1410.55点，运价指数为1160.05点，租金指数为1786.30点，较上周四分别上涨8.8%、7.0%和10.5%。

海岬型船市场：本周海岬型船太平洋市场和远程矿航线表现各异，其中远程矿航线运价单边上涨，太平洋市场运价高于上周，但波动频繁。远程矿航线，本周巴西铁矿石出货增加，矿商vale持续在市场拿船，而9月装期的可用运力紧张，市场行情火热，巴西图巴朗至青岛航线运价再次升至25美元/吨之上。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为25.779美元/吨，较上周四上涨16.0%。太平洋市场，周初西澳装港吃水恢复正常，澳洲至青岛航线运价较上周五有所回调。周中，受远程矿航线火爆行情以及澳洲铁矿石货盘支撑，西澳至青岛航线运价止跌小升。临近周末，海岬型船FFA远期合约价格下跌，澳洲活跃度下降，太平洋市场铁矿石运价再次回落。29日市场报出，受载期为9月13-15日，澳大利亚丹皮尔至青岛航线成交价为10.2美元/吨。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为29313美元，较上周四上涨10.9%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为10.234美元/吨，较上周四上涨4.3%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船两洋市场继续稳中上扬。粮食航线，周初伦敦银行假日，市场表现相对安静，运价相对平稳。周中开始，南美市场放出不少9月下旬粮食货盘，即期运输需求旺盛，运力依然持续紧张局面，加上国际燃油价格上涨（周三新加坡380燃油价格涨至440美元/吨，较上周三上涨25%），粮食运价继续上行，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价创2014年4月以来新高。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为41.572美元/吨，较上周四上涨3.9%。太平洋市场货盘不多，但随着南美粮食货盘不断消耗市场运力，太平洋市场运力收紧，船东信心仍然充足，太平洋市场租金、运价继续上涨。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为16835美元，较上周四上涨6.2%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为15650美元，较上周四上涨



8.5%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 8.172 美元/吨，较上周四上涨 5.6%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场继续上涨。本周东南亚地区镍矿货盘虽较前期有所减少，但煤炭货盘依然较多，部分运力放至南非、南美，东南亚地区运力紧张局面未有缓解，超灵便型船市场租金再创新高。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 12721 美元，较上周四上涨 13.0%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 14709 美元，较上周四上涨 11.5%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 9025 美元，较上周四上涨 20.3%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 9.477 美元/吨，较上周四上涨 5.7%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.704 美元/吨，较上周四上涨 4.0%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价小幅下滑 成品油运价波动盘整】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，8 月 23 日当周，美国原油库存降幅远超预期，同时汽油和精炼油库存降幅也超出预期。尽管美国 EIA 库存数据不断利好，然而短期内全球经济形势不太可能有大的改变，市场对美联储降息以及欧央行降息的预期普遍一致，这表明当前市场对于全球经济持消极看法，原油需求预期将会不断下调，油价仍将承压。本周原油价格波动盘整，布伦特原油期货价格周四报 60.39 美元/桶，较上期上涨 0.33%。全球原油运输市场大船运价持续回落，中型船运价小幅上涨，小型船运价波动上行。中国进口 VLCC 运输市场运价持续下滑。8 月 29 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 987.18 点，较上期下跌 8.06%。

超大型油轮（VLCC）：经过前几周的稳步攀升之后，本周租家抓住英国周一假期的契机开始有意控制出货节奏，VLCC 运输市场暂归平静，运价持续下滑。下半周 VLCC 运输市场运价连续阴跌，TCE 水平回吐至 3.1 万美元/天。成交记录显示，中东至韩国航线 9 月 11 日装期货盘成交运价为 WS62.5；西非至中国航线 9 月 24 日装期货盘成交运价为 WS60。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS61.77，较上周四下跌 7.6%，CT1 的 5 日平均为 WS64.42，较上周上涨 1.8%，等价期租租金平均 3.5 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS59.99，下跌 8.8%，平均为 WS62.25，TCE 平均 3.6 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价综合水平小幅上涨。西非至欧洲市场运价小幅上涨至 WS64 左右，TCE 约 1.5 万美元/天。黑海到地中海航线运价小幅上涨至 WS72，TCE 约 1.1 万美元/天。中国进口主要来自南美和非洲，一艘 13 万吨级船，巴西至中国，9 月 14 至 15 日货盘，成交运价为 WS92.5。一艘 13 万吨级船，利比亚至中国，9 月 7 至 9 日货盘，成交包干运费为 310 万美元。

阿美拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线运价小幅下滑，地中海及欧美航线运价稳中有升，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 WS91（TCE 约 0.8 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS85（TCE 约 0.9 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，利比亚至地中海，9 月 6 日货盘，成



交运价为 WS86。北海短程运价稳定在 WS85 (TCE 约 0.4 万美元/天)。波罗的海短程运价小幅上涨至 WS58 (TCE 约 0.3 万美元/天)。波斯湾至新加坡运价小幅下跌至 WS103 (TCE 约 1.0 万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS87 (TCE 为 0.8 万美元/天)。中国进口主要来自俄罗斯，一艘 10 万吨级船，科兹米诺至中国北方，9 月中旬货盘，成交包干运费为 52 万美元。

国际成品油轮 (Product)：运输市场亚洲航线涨跌互现，欧美航线小幅回暖，综合水平波动盘整。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS139 (TCE 约 0.8 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS125 (TCE 约 1.3 万美元/天)，7.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS108 (TCE 约 1.4 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS95 水平 (TCE 约 0.5 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅上涨至 WS95 (TCE 约 0.4 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 1.1 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【灵便型散货船价跌 油轮船价稳中有涨】

8 月 28 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 830.41 点，环比微跌 0.72%。其中，国际油轮船价综合指数微涨 0.34%；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下跌 0.83%、0.27%、1.57%。

飓风过后，南美和东南亚市场抛出不少铁矿石、粮食、煤炭和镍矿货盘，租船活动增多，运力略显紧张，运价企稳回升，BDI 指数五连涨，周二收于 2213 点，环比上涨 7.48%，二手船市场除灵便型散货船价格大跌外，其他散货船型价格稳中有涨。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1216 万美元、环比下跌 5.97%；57000DWT—1481 万美元、环比上涨 0.75%；75000DWT—1845 万美元、环比上涨 1.68%；170000DWT—3013 万美元、环比上涨 0.27%。当前，东南亚煤炭和镍矿货盘较为充沛，国际散运市场在铁矿石和粮食货盘的支撑下，船东报价坚挺，即期运价延续涨势，干散货船 1 年期租金略有上调，预计二手散货船价格短期稳中有涨。本期，二手散货船市场成交量逐步恢复，共计成交 14 艘（环比增加 7 艘），总运力 86.29 万 DWT，成交金额 14935 万美元，平均船龄 12.36 年。

受经济放缓迹象愈发明显以及中美贸易局势不确定性加剧所带来利空影响，国际油价震荡走低。布伦特原油期货收于 59.51 美元/桶（周二），环比下跌 0.87%。本期，受台风滞留回流运力影响，在受载期内实际抵达产油国的运力减少，油轮供应阶段性紧张，国际原油轮运价强势回暖，成品油轮运价波动上行，二手国际油轮船价稳中有涨。5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2185 万美元、环比上涨 0.85%；74000DWT—2196 万美元、环比上涨 0.10%；105000DWT—3177 万美元、环比下跌 0.03%；158000DWT—4261 万美元、环比上涨 0.69%；300000DWT—6616 万美元、环比上涨 0.04%。当前，中美贸易争端仍在继续，英国脱欧担忧挥之不去，通胀依然温和，国际货币基金组织 (IMF) 近期也再次下调了对全球经济增长的预期，经济放缓忧虑将在 2019 年内成为原油需求面的重大威胁，国际油轮即期运价小幅下滑，远期租金跌多涨少，预计二手油轮价格短期平稳震荡。本期，二手国际油轮成交量大幅增加，共计成交



30 艘（环比增加 23 艘），总运力 291.69 万 DWT，成交金额 101610 万美元，平均船龄 6 年。

国内下游市场对煤炭和粮食补货需求增加，沿海散货运价稳中有涨，二手沿海散货船价格跌幅收窄。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—157 万人民币、环比下跌 0.27%；5000DWT—722 万人民币、环比下跌 0.25%。当前，煤炭和粮食下游采购需求平稳，金属矿石采购需求放缓，沿海散货运价小幅波动，预计散货船价格短期止跌回稳。本期，沿海散货船成交 2 艘，总运力 8.69 万 DWT，成交金额 1033 万元人民币，平均船龄 21.27 年。

内河散货运输市场较为低迷，二手散货船价格跌多涨少。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—50 万人民币、环比下跌 2.47%；1000DWT—98 万人民币、环比上涨 0.30%；2000DWT—189 万人民币、环比下跌 4.34%；3000DWT—262 万人民币、环比上涨 0.64%。当前，基建和房地产市场对钢材、水泥和黄砂等建材需求一般，内河散货运价稳中有跌，预计内河散货船价震荡盘整。本期，内河散货船成交量维持活跃，共计成交 87 艘（环比减少 1 艘），总运力 15.99 万 DWT，成交金额 13259 万元人民币，平均船龄 8.49 年。

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

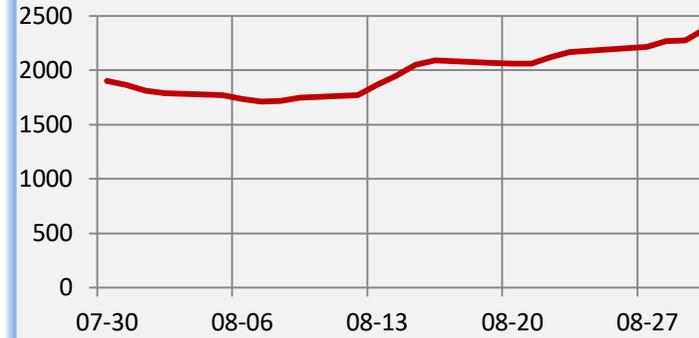
波罗的海指数	8月27日		8月28日		8月29日		8月30日	
BDI	2,213	+45	2,267	+54	2,277	+10	2,378	+101
BCI	4,082	+91	4,213	+131	4,206	-7	4,467	+261
BPI	2,218	+22	2,235	+17	2,249	+14	2,260	+11
BSI	1,286	+37	1,310	+24	1,328	+18	1,336	+8
BHSI	632	+13	643	+11	656	+13	665	+9



上周 BDI 指数走势



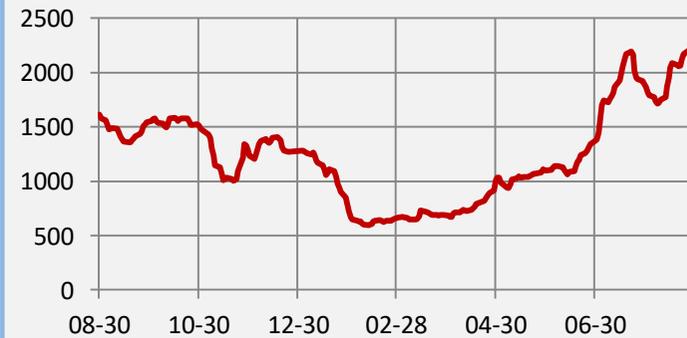
近一个月 BDI 指数走势



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 34 周	第 33 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	28,500	28,000	500	1.8%
	一年	21,500	21,000	500	2.4%
	三年	17,000	17,000	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	15,750	15,750	0	0.0%
	一年	14,250	14,000	250	1.8%
	三年	13,250	13,000	250	1.9%
Smax (55K)	半年	13,500	13,500	0	0.0%
	一年	12,500	12,000	500	4.2%
	三年	10,500	10,500	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	9,500	9,500	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: 2019-08-27

3. [航运市场动态](#)

【BDI “起锚” 航运概念有望走出低谷】

作为风向标，波罗的海干散货运价指数（BDI）走势往往与 A 股市场航运板块以及大宗商品领域的铁矿石、煤炭、燃料油等表现高度相关。近期在 BDI 创下逾五年半新高之际，航运板块并未走出预期中的表现，铁矿石、螺纹钢等价格则迭创新低。

分析人士表示，近期 BDI 上涨主要是受海岬型船只运费上涨驱动。近期部分工业品价格走势低迷主要与自身基本面有关。A 股海运板块经过调整之后近期已出现触底回升迹象。考虑到 BDI 与工业品需求复苏息息相关，在预期 BDI 会延续升势的背景下，后市航运类股票以及衍生品投资仍可期。

BCI 上涨带动 BDI 回暖



BDI 是由几条主要航线的即期运费加权而成，是衡量铁矿石、水泥、谷物、煤炭和化肥等大宗商品的运输费用，被称为全球经济的“风向标”。散装航运业营运状况与全球经济景气荣枯、原物料行情高低息息相关，BDI 指数可视为经济领先指标。

文华财经数据显示，经过逾两周调整之后，BDI 自 8 月 7 日低点 1712 处触底回升，截至 8 月 27 日报 2213 点，创下 2013 年 12 月以来新高。

“最近 BDI 上涨属于之前短暂调整后的正常修复，但涨速相比 6-7 月已大幅放缓。”东证衍生品研究院铁矿石分析师朱豪表示。

中信期货沥青燃油研究员杨家明认为，近期 BDI 上涨的主要驱动是波罗的海海岬型指数（BCI）上涨，该类型船只规模在 8 万吨-17.5 万吨，一般用于运输煤炭、铁矿石，近期海岬型船只运费上涨是驱动该指数上涨的主要原因。从长周期来看，近年来船舶拆解数量中干散货船只占比最大，而干散货船只新订单数量维持在低位，IMO（降低燃料油含硫量的规定）势必导致船舶燃料成本上升，加剧拆解数量进一步增加，运力收缩将是不争的事实，且巴西矿难、澳洲飓风后，两国铁矿石发货逐渐恢复正常，需求端逐渐恢复，这些年船运行业经历低谷之后也有复苏的迹象。

相关概念标的缘何冷对

作为经济领先指标，BDI 往往与 A 股市场航运板块以及大宗商品领域的铁矿石、煤炭、燃料油表现高度相关。近期 BDI 却与之出现背离走势。

大宗商品方面，8 月 28 日，铁矿石、螺纹钢、焦煤、焦炭期货主力合约纷纷创下阶段新低，下半年以来累计分别下跌 20.65%、11.9%、4.01%、9.41%。

“最近工业品自身基本面存在较大问题，在房住不炒的预期下，市场普遍预期下半年黑色系需求将乏力，且宏观扰动事件带来的负面影响仍在持续。BDI 上涨的原因在于工业品供给端的恢复，反而会进一步打压相关工业品价格，例如铁矿石。”朱豪表示。

杨家明认为，一般来说，铁矿石发货量大代表船只需求旺盛，最终导致国内进口增多，对铁矿石价格构成利空，但从整体来看，BDI 指数与工业品需求复苏息息相关，两者关系既可正相关也可负相关，具体情况需要具体分析。

Wind 数据显示，截至 8 月 28 日收盘，A 股方面海运指数下半年累计仅上涨 0.01%。虽然下半年以来 A 股航运板块整体表现欠佳，但 8 月以来，海运指数出现触底回升迹象；成分股方面，中远海能（港股 01138）、招商轮船、中远海特、宁波海运等个股也都出现较显著的反弹走势。

海通交运团队此前发布的报告表示，下半年干散货运输市场将受到传统旺季、脱硫令去供给、铁矿石补库存三因素影响，但每个阶段核心逻辑不一，若三者形成共振，旺季行情或能维持 3-6 个月。



杨家明也表示，后市 BDI 大概率会延续涨势，可关注航运类股票以及衍生品投资。

来源：中国证券报

【全球经济衰退是如何影响航运业的】

目前全球经济衰退迹象正在加剧。一直趋陡的美国国债收益率曲线，高债务、工业减速、波动的股市和贸易战，世界航运正在遭受经济和地缘政治危机的冲击。

全球经济放缓抑制了航运贸易，海运严重受到全球经济衰退的影响。

全球性经济衰退越发明显怎么办？这次航运业将如何受到影响？

日前，全球航运协会正在估计，如果全球 GDP 增长率在 2020 年达到 2%，而不是目前市场普遍预测的 3.3%，将会发生意想不到的后果。

从这份新报告的数据和信息可以看出，如果再次出现全球经济衰退，航运遭受到的影响将与 2008 年那次的金融风暴有所不同。

集装箱运输

在过去十年中，集装箱航运业已经发生了翻天覆地的变化。船公司通过合并和联盟得到地位和市场份额的巩固，船舶规模不断增加，过去十年内新船建造的船舶主要容量为超过 10,000TEU 的大型或超大型集装箱船。

从积极角度来说，合并可以降低运营成本，并且可以交付大量的订单。集装箱运输在 2008 年的订货量与水上吨位之比是 50%；，它现在下降到 11%。

从消极角度来说，所有这些收购和合并的交易以及造新船的订单都很昂贵，造成更高的债务负担。

行业专家 Clarksons Platou 估计，如果 GDP 增长 1%，集装箱贸易将增长 1.2%。如果出现另一场金融危机，那么危机将是 2008 年的 4 倍。

据了解，大多数在美国上市的集装箱运输公司都是船舶出租人，而不是班轮公司，所以关键问题将是经济衰退会影响租船费用。



根据其基本情况，Clarksons Platou 预测 2020 年集装箱船的船舶需求将增加 6.7%。在经济衰退的情况下，仍然看到船舶需求增长，尽管只有 1%。

船舶需求将受到经济放缓的影响，IMO 2020 低硫规则即将实施，到时候的航运业将迎来前所未有的高压！

航运业或将出现崩盘状况，预计在经济衰退期间会有明显的租金下降。

如果正常情况下，对于 4,400teu 的船舶，预计费用将从今年的每天 11,000 美元上升到 2020 年的每天 14,600 美元。但在经济衰退的情况下，2020 年的费用会回落到每天 8,800 美元。

对于 8,250teu 的船舶，其基本情况是费用从今年的每天 25,900 美元上升到 2020 年的每天 33,900 美元；在经济衰退期间，2020 年的费用将降至每天 22,600 美元。

来源：搜航网

【中国海运与港口铁矿石价差扩大因进口量激增】

中国进口的海运铁矿石与中国港口铁矿石价差已扩大至至少两年来最高水平，此前澳洲和巴西出货量增加，因矿山生产在中断后逐渐恢复。

标普全球普氏能源资讯的数据显示，截至周一，含铁 62% 的海运铁矿石与中国港口铁矿石供应之间价差的 8 月均值为每吨 9.42 美元。这是自 2017 年 8 月标普全球普氏开始公布中国港口铁矿石价格以来的最高月均价差。

四位了解市场行情的消息人士称，海运与港口现货铁矿石价差扩大表明，有更多船货即将到来，而且受到宏观经济的不确定性影响，钢厂的采购态度偏向保守。

7 月时，巴西矿商淡水河谷 (VALE3.SA) 获准部分恢复 Vargem Grande 矿区干选生产，将使年产量增加 500 万吨。1 月淡水河谷在巴西的另一处矿场发生溃坝事故后，Vargem Grande 矿区关停，以检查其尾矿坝的稳定性。

自 3 月底飓风 Veronica 袭击之后，澳洲港口也加大了出货量。4 月澳洲黑德兰港口对中国的铁矿石出口规模同比下滑 4.2% 至 3,460 万吨，但 6 月反弹至 4,200 万吨，同比增加 5.9%。

路孚特编制的船舶追踪和港口数据显示，8 月共有 1.0365 亿吨的铁矿石预定运抵中国，这是至少两年来的最高水准。



随着供应增加，交易商及分析师也指出，各钢厂也变得挑剔起来，他们目前偏好含磷量偏低的铁矿石，也就是来自力拓 (RIO. L) 及必和必拓 (BHPB. L) 的铁矿粉。

根据钢之家编制的的数据，中国各大港口进口铁矿石库存在 8 月 26 日时已经升至 1.2465 亿吨，创 5 月底以来最高。

人民币贬至 11 年半新低，这令海运铁矿石的成本升高。

“ (经济和政治情势的) 不确定因素正导致买家不愿接手海运船货。人们不知道人民币还会贬值多少，因此他们倾向小量从港口进货，以降低曝险，” 北京 CRU 分析师 Richard Lu 表示。

钢铁需求疲软和钢厂利润率微薄，也对铁矿石价格构成压力。

钢之家 (SteelHome) 追踪的数据显示，指标现货螺纹钢价格周一跌至 16 个月低位每吨 3,670 元人民币 (517.43 美元)。

来源：环球外汇网

4. [船舶市场动态](#)

【退出船舶市场！中航国际将出售船舶业务】

由于亏损严重，继出售中航威海船厂之后，中航国际控股加快抛售船舶业务的进程，以仅 1.63 亿元的价格向招商工投出售其持有的中航船舶全部股份。而随着中航鼎衡船厂和全球最大的独立船舶设计公司——芬兰得他马林船舶设计公司的加入，招商局集团进一步增强了招商工业作为第四大国有造船集团的地位。

招商工投将以 1.63 亿元收购中航船舶股份

8 月 27 日，中航国际控股股份有限公司发布公告称，中航国际控股（作为要约人）与招商局集团间接全资附属公司招商工投（作为要约人）订立执行协议，出售中航国际控股持有的中航国际船舶控股有限公司全部 73.87% 股份。

按照协议，招商工投同意受制于先决条件的达成，按要约价每股目标股份 0.15 新加坡元作出收购要约，以现金代价 3164.21 万新加坡元（约合人民币 1.63



亿元)向中航国际控股收购目标股份,即中航国际控股所拥有的约 2.11 亿股中航船舶股份,占中航船舶已发行股份总数约 73.87%。

签订执行协议后,中航国际控股须于一个营业日内向招商工投提供不可撤回承诺,以承诺有条件接纳招商工投将作出的收购要约。在 2019 年 8 月 27 日,中航国际控股已向招商工投提供不可撤回承诺。

根据执行协议,招商工投承诺,其须于中航船舶出售事项完成且招商工投已成为中航船舶控股股东后 6 个月内,向中航船舶及其附属公司的债权人银行提供由招商工投或招商局集团成员公司作出的公司担保,以取代中航集团公司担保,并促使完全免除及解除所有中航集团公司担保。截止 8 月 27 日,中航集团成员公司已经向中航船舶及其附属公司的债权人银行提供约人民币 30.6 亿元及 4.6394 亿美元的公司担保,合计金额相当于约人民币 64 亿元。

如果招商工投已进行收购要约及中航船舶出售事项落实,中航国际控股将不再持有中航船舶的任何股权,而中航船舶将不再为中航国际控股的附属公司。此次交易将给中航国际控股带来约人民币 2463 万元的除税前收益。

中航鼎衡船厂和得他马林也将加入招商局集团

中航船舶成立于 2013 年 11 月,将中航国际乃至中航工业在中国区域内的船舶贸易公司、国内船厂、香港和新加坡融资平台、芬兰德他马林船舶设计公司统一纳入旗下,完成全价值链的整合,融合了新加坡和中国两个运营平台,主要提供散货船、集装箱船、多用途船、油船、液化气船、化学品船等各类船舶的设计和制造,具备全线制造 20 万吨以下各种船型的能力。

中航船舶旗下拥有两家船厂——中航鼎衡造船有限公司和中航威海船厂有限公司。其中,中航威海船厂主要建造多用途船、集装箱船、散货船、供油船、原油船、客滚船、滚装码头及运输驳船等,目前主要目标是客滚船业务。中航鼎衡造船主要建造高附加值的特种船舶,致力于打造高端不锈钢化学品船和中小型液货船的生产基地。

芬兰德他马林船舶设计公司成立于 1990 年,是全球最大的独立船舶设计公司,拥有专业全面的船舶设计研发能力,对各类豪华邮轮、游艇、滚装船等特种船,节能型散货船、集装箱船以及一些海工产品拥有较高的设计水平和较成熟的设计管理经验。中航国际在 2013 年 1 月收购了德他马林船舶设计公司。

克拉克森的数据显示,目前,中航威海船厂手持订单量共计 9 艘、60000 载重吨,全部为客滚船。中航鼎衡船厂手持订单量共计 19 艘、188008 载重吨,其中包括 1 艘成品油船和 18 艘化学品油船。

早在去年 10 月,中航国际控股就已经披露,正与潜在投资者初步洽商出售船舶相关业务事宜。当时有消息指出,招商局集团就是中航国际控股船舶业务的



潜在投资者，中航国际控股的船厂可能和招商局重工合并。这一计划已经获得国资委支持，是整合国有企业形成具有国际竞争力集团的政策的一部分。

今年 4 月，中航国际控股宣布将中航威海船厂出售给招商局集团间接附属公司——深圳市招商局海工投资有限公司。双方签署协议，中航国际控股以不超过人民币 6.2 亿元的价格向招商海工投资转让中航威海船厂 69.77% 股权及威海船厂股东贷款。7 月 24 日，中航国际控股发布公告，出售交易获得批准，公司已经收取该预付款项、招商局代偿担保、银行保函及招商局保证函。中航威海船厂将正式加入招商局集团，成为招商工业的新成员。

目前，招商工业拥有招商局重工（深圳）、招商局重工（江苏）、香港友联船厂、蛇口友联船厂、浙江友联船厂（原浙江东邦修造船有限公司）、金陵船厂和江东船厂在内的 7 大船舶修造基地。加上中航威海船厂和中航鼎衡船厂，招商工业旗下将拥有 9 家船厂，进一步巩固其作为第四大国有造船集团的地位。

中航国际控股将逐步退出船舶业务聚焦主业

据了解，中航船舶是中航国际控股旗下的船舶业务部门，主要从事造船项目管理及咨询、设计及工程以及船舶贸易，其股份于新交所的凯利板上市。中航船舶于 2017 年及 2018 年除税后溢利分别为人民币 3881.1 万元及 2651.5 万元，2019 年上半年除税后溢利为 2213.8 万元、资产净值约为人民币 2.597 亿元。

就此次出售中航船舶股份，中航国际控股解释称，近年来集团紧紧围绕“改革重建、聚焦突破、价值增长”的战略，一直专注于高科技电子产品、零售及消费品、国际工程和贸易物流的主要业务，并先后处置其房地产开发业务等亏损的非主要业务。经考虑相关专业机构发布的船舶工业研究报告，中航国际控股董事会认为，在国际贸易及摩擦及地缘政治因素的影响下，全球新船需求量急剧下降；虽然中国造船完工量持续增长，但新造船订单即手持订单数量同比下降。由于船舶行业资金需求量大且企业经营状况不理想，船舶行业公司难以从银行及金融机构获得贷款支持，造成了“融资难”的问题长期存在。因此，造船业的稳健发展将在短期内继续面临巨大挑战。

受此影响，中航国际控股董事决定逐步退出船舶业务。由于中航威海船厂长期录得亏损及投资庞大，中航国际控股现已积极处理威海船厂出售事项。

中航船舶主要从事造船和设计业务，可为威海船厂的造船业务提供船舶设计服务。目前，中航威海船厂主要制造客滚船，均由中航船舶设计。由于中航船舶与中航威海船厂均为中航国际控股成员公司，互相有更好的理解并保持高度默契，可充分发挥协同效应，共同发展。然而，在中航威海船厂出售事项完成后，中航威海船厂的战略定位及业务发展方向将由买方招商海工投资厘定。因此，中航船舶及中航威海船厂将无法再发挥协同效应，而中航国际控股继续持有中航船舶的股权将偏离其“聚焦主业”的战略目标。因此，出售中航船舶将更能促成中航国际控股整合资源发展主要业务的战略，进一步改善其业务表现及投资回报。

根据中航国际控股 2018 年财务资料，中航船舶的总资产、除税前溢利及收入分别仅占集团约 3.1%、8.1%、1.1%，相对占集团整体业务比例不大。中航船舶



出售事项完成后，中航国际控股船舶业务分部将进一步缩减规模，预计将分别占集团 2018 年度总资产、除税前溢利及收入的 0.23%、0.28%及 0.01%。中航国际控股将逐步退出船舶业务，并将根据未来市场状况决定余下船舶业务的处理。

来源：国际船舶网

【油船市场新一波需求浪潮即将到来?!】

挪威航运公司 Frontline 近日表示，在美国页岩油输出量增加、国际海事组织（IMO）最新限硫令规定即将生效的背景下，油船市场将迎来重要“转折点”，新一波需求浪潮即将到来，而 Frontline 已经为此做好完善准备。

挪威船王 John Fredriksen 旗下的 Frontline 是全球最大油船运营商之一，Frontline 看好油船市场的原因有三点：美国原油产量增加、炼油厂维修期结束、以及国际海事组织 2020 年起将生效的硫排放限制规则。

Frontline 首席执行官 Robert HvideMacleod 称，Frontline 近期刚刚收购了 10 艘苏伊士型油船，有望在这个理想的时间点大幅增加公司的获利潜力。

据悉，Frontline 几天前刚刚和全球大宗商品贸易巨头托克集团（Trafigura Group）达成一项协议，收购 Trafigura 旗下 10+4 艘苏伊士型油船，价值 6.753 亿美元，同时 Trafigura Group 通过这笔战略投资成为 Frontline 的股东。

Frontline Management 首席执行官 RobertHvide Macleod 表示：“这项交易得益于我们对油船市场基本面的坚定信念。我们预期运费大幅增加，该交易将对我们的盈利产生直接影响。”

根据国际能源署（IEA）的预测，在页岩油蓬勃生产的带动下，美国将在 2021 年成为原油净出口国，而输油管运输量瓶颈则有望在未来 18 个月解决、进一步增加页岩原油的输出增长率。由于美国生产的页岩油大多将运输至亚洲，这是最长的航运路线，因而将使油船运营商大为受益。

另一方面，限硫令规定实施后，如果船东不想改用低硫燃料油，就需要在船上安装废气洗涤器。Frontline 预测，大量老旧船舶会因此遭到淘汰，对于船队平均船龄不到 4 年的 Frontline 而言，市场竞争将有望因此降低。

ABG Sundal Collier 的分析师 LukasDaul 表示，新规生效后，势必会有一段调整适应期，人们预测供给和运输模式可能会受到些许干扰，这对船东来说通常是好消息；各种迹象显示，产业已经逐步改善至 2015 年以来从未见过的良好水平。

来源：国际船舶网



【超过 500 艘！Flex LNG 称 LNG 船市场处于平衡状态】

截止今年第二季度末，全球 LNG 船船队中 125000 立方米及以上大型 LNG 船数量达到 502 艘，不包括浮式储存再气化装置（FSRU）。

挪威船王 John Fredriksen 旗下子公司 Flex LNG 在第二季度业绩报告中指出，今年第二季度，共有 8 艘 LNG 船和 1 艘 FSRU 交付运营，从而使年初至今的交付数量达到 20 艘 LNG 船和 2 艘 FSRU。同时，第二季度，船东还下单订造了 11 艘 LNG 船。

Flex LNG 称，6 月底，全球 LNG 船手持订单量为 106 艘，其中 43 艘尚未签订租船合同，今年下半年，Flex LNG 预计还将有 20 艘 LNG 船和 1 艘 FSRU 交付运营。

Flex LNG 指出，随着 LNG 需求的迅速增长，LNG 航运需求前景令人瞩目；市场已经吸收了新交付的运力，虽然由于美国-亚洲贸易疲软以及套利机会有限导致吨英里增长低于预期，但 Flex LNG 相信市场供需处于相当平衡的状态。

Flex LNG 预计，在冬季市场临近的背景下，节能现代化 LNG 船的市场表现将进一步改善，冬季市场对北半球供暖的需求将会季节性增加。LNG 船行业的长期前景将继续得到良好的支持，相信 Flex LNG 能够很好地利用全球清洁能源转变带来的机遇。

今年第二季度，Flex LNG 收入达到 1900 万美元，平均等价期租租金（TCE）为 46266 美元/天，高于第一季度的 42644 美元/天。同时，第二季度 Flex LNG 净亏损 390 万美元，相比第一季度净亏损 340 万美元有所扩大。调整后息税折旧摊销前利润（EBITDA）为 1130 万美元，高于第一季度的 870 万美元。

今年 6 月，Flex LNG 接收了第 5 艘新建 LNG 船“Flex Constellation”号，这艘 LNG 船由大宇造船建造，交付时间比预期提前了 3 周。

据了解，Flex LNG 是 John Fredriksen 于 2006 年创建的 LNG 运输公司。Flex LNG 旗下船队拥有总计 13 艘 LNG 船，目前 5 艘船正在运营。其中前 4 艘在 2018 年建造。其余还有 7 艘 LNG 船将在未来 2 年交付，5 艘将在 2020 年交付，2 艘将在 2021 年交付。

来源：国际船舶网



5. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	430.00	470.00	570.00	565.00
Hong Kong	445.00	455.00	618.00	n/a
Tokyo	435.00	445.00	n/a	730.00
Hamburg	305.00	n/a	575.00	n/a
Fujairah	325.00	n/a	675.00	n/a
Istanbul	385.00	n/a	685.00	n/a
Rotterdam	295.00	335.00	555.00	n/a
Panama	380.00	n/a	625.00	n/a
Santos	436.00	467.50	n/a	697.00

截止日期: 2019-08-30

◆ 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 34 周	第 33 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	5,100	5,100	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,900	2,900	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,700	2,700	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,300	2,300	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 34 周	第 33 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	9,000	9,000	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	6,000	6,000	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,800	4,800	0	0.0%	
MR	52,000	3,500	3,500	0	0.0%	

截止日期: 2019-08-27



(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(百万美元)	备注
1	LNG	174,000 cbm	DSME, S. Korea	2021	Maran Gas - Greek	Undisclosed	
1	LPG	86,000 cbm	Jiangnan, China	2021	Tianjin Southwest - HK based	Undisclosed	VLGC, option declared
1	Muti-Gas	8,500 cbm	Huangpu Wenchong, China	2022	Tianjin Southwest Maritime - Chinese	Undisclosed	LNG, LPG, LEG
6	Container	23,000 teu	Samsung, S. Korea	2022	Greencompass Marine - Taiwanese, PRC	150-160	T/C to Evergreen
5	Container	23,000 teu	Imabari, Japan	2022	Shoei Kisen - Japanese	150-160	T/C to Evergreen
1	Container	1,900 teu	Naikai Zosen, Japan	2020	Oak Ship Management - Singaporean	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
BAHIAI	BC	82,025		2012	Japan	1,930	Far East	
CLIPPER VICTORY	BC	77,119		2015	Japan	2,100	Greek	
VITAGRACE	BC	75,921		2001	Japan	650	Chinese	
UNDERDOG	BC	74,444		2006	China	860	Chinese	
SRI WANDARI INDAH	BC	73,852		1999	Japan	650	Indonesian	
LADY MARY	BC	52,027		2001	Japan	550	Undisclosed	
SHANTHI INDAH	BC	45,681		1996	Japan	300	Indonesian	
SAM PHOENIX	BC	34,264		2011	China	850	Greek	
C. S. STAR	BC	33,171		2011	Japan	1,030	Greek	
COURAGEOUS	BC	28,510		2004	Japan	580	Undisclosed	
DOGAN BEY	BC	12,260		2003	Japan	350	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
PAMINA	CV	67,247	5,050	2005	S. Korea	910	Singaporean	
KMTC PORT KELANG	CV	28,473	1,860	2004	S. Korea	650	Undisclosed	
ANGELA	CV	11,403	862	2005	Germany	1,550	Undisclosed	en bloc



ANDREA	CV	11,285	868	2005	Germany
GREEN FAST	CV	7,000	601	1996	Germany

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
ORIENTAL JADE	TAK	306,352		2004	Japan	2,850	Greek	
MARLIN SAVANNAH	TAK	149,999		2019	S. Korea			
MARLIN SAMARA	TAK	149,999		2019	S. Korea			
MARLIN SUEZ	TAK	149,999		2019	S. Korea			
MARLIN SANTIAGO	TAK	149,999		2019	S. Korea			
MARLIN SEOUL	TAK	149,999		2019	S. Korea	67,500	Frontline - Norwegian	en bloc**, purchase cash and shares
MARLIN SINGAPORE	TAK	149,999		2019	S. Korea			
MARLIN SIENA	TAK	149,999		2019	S. Korea			
MARLIN SHANGHAI	TAK	149,999		2019	S. Korea			
MARLIN SILKEBORG	TAK	149,999		2019	S. Korea			
MARLIN SPARTA	TAK	149,999		2019	S. Korea			
NAVE CIELO	TAK	74,896		2007	S. Korea			
NAVE ARIADNE	TAK	74,875		2007	S. Korea			
NAVE ATROPOS	TAK	74,695		2013	S. Korea	9,080	Chinese	en bloc***
NAVE EQUATOR	TAK	49,999		2009	S. Korea			
NAVE PYXIS	TAK	49,998		2014	S. Korea			
NAVE PULSAR	TAK	50,922		2007	S. Korea	1,500	Japanese	finance deal
NAVE EQUINOX	TAK	50,922		2007	S. Korea			
NAVE ORBIT	TAK	50,469		2009	S. Korea	4,720	Chinese	en bloc*
NAVE VELOCITY	TAK	49,999		2015	S. Korea			
FOLK BEAUTY	TAK	15,091		2010	Romania	Undisclosed	U. A. E	at auction

◆ 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
SIR ROBERT BOND	ROR	3,726	6,000	1975	Canada	370.00	Delivery under tow

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
ARCTIC PEARL	BC	45,295	10,925	1986	Japan	385.00	basis delivery to Alang for HKC Certified Yards only



STAR FUJI	BC	40,850		1985	S. Korea	undisclosed	
WAN HAI 203	CV	23,729	6,775	1990	Japan	355.00	as is S. China/HK/Taiwan range
WAN HAI 205	CV	23,729	6,789	1990	Japan	355.00	as is Singapore/Malaysia range
PHOENIX 1	LVSTCK	3,089		1971	Spain	undisclosed	

◆ [ALCO 防损通函](#)

【美国最高法院对惩罚性赔偿的裁决】

2019年6月24日，美国最高法院对 DUTRA GROUP V. BATTERTON 一案作出的裁决将对美国人身伤害索赔中可获得的损害赔偿产生重大影响。案件呈现的问题是《琼斯法案》下海员是否可根据其工作船只的不适航性造成的人身伤害获得惩罚性赔偿。

案件背景源于一起事故，被上诉人 CHRISTOPHER BATTERTON 在上诉人 DUTRA GROUP 拥有的一艘船上工作时因舱门冲开导致手受伤。BATTERTON 起诉 DUTRA GROUP，主张各种索赔要求，包括不适航为由提出的一般性和惩罚性损害赔偿。DUTRA GROUP 拒绝惩罚性赔偿的要求，并辩称惩罚性赔偿并不适用于船舶不适航案件。加州法院驳回了 DUTRA GROUP 的请求，并且第九巡回上诉法院给予肯定。

【风险注意 - 凭保函无单放货】

2019年4月24日新加坡公布了“YUE YOU 902” - SINGAPORE HIGH CT [2019] SGHC 106 一案，该案起因是 YUE YOU 902 的船东（被告）于2016年3月11日与 FGV TRADING 签订运输棕榈油航次租约。2016年4月4日，AAVANTI 工业有限公司（AAVANTI）向 RUCHI SOYA 工业有限公司（RUCHI）签售1万吨棕榈油。

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	澳元	加元
2019-08-30	708.790	786.610	6.685	90.332	867.910	59.203	932.600	479.400	536.150
2019-08-29	708.580	789.020	6.717	90.337	870.890	59.101	934.360	480.260	535.640
2019-08-28	708.350	788.890	6.730	90.281	874.780	59.029	930.390	480.690	536.020
2019-08-27	708.100	788.360	6.702	90.259	868.900	59.136	926.610	481.500	536.560
2019-08-26	705.700	786.270	6.724	89.983	865.650	59.457	935.330	473.640	530.080

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	2.095	1 周	2.1425	2 周	--	1 个月	2.1003
2 个月	2.1474	3 个月	2.1318	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	--	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

2019-08-29