



全一海运市场周报

2020.01 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2020.01.20 - 01.24)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【节前市场总体平稳 航线运价小幅波动】

本周中国出口集装箱运输市场行情总体平稳，运输需求在节前基本稳定，多数远洋航线小幅波动，综合指数小幅下跌。1月23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981.19点，较上期下跌1.0%。

欧洲航线：节前出货小高峰接近尾声，货量出现下滑，供需基本面基本保持平稳，上海港船舶平均舱位利用率维持在95%左右，市场运价走低。1月23日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为969美元/TEU，较上期下跌4.1%。地中海航线行情与欧洲航线基本同步，市场表现好于欧洲航线，上海港船舶平均舱位利用率保持在95%左右的水平，供求关系平衡，市场运价平稳。1月23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1179美元/TEU，与上期基本持平。

北美航线：据美国商务部公布的数据显示，12月美国零售销售额环比增长0.3%，同比增幅达到5.8%，表现当地居民消费需求持续上升，有利于北美航线运输需求保持增长。节前运输需求表现良好，上海港船舶平均舱位利用率保持在95%以上。此外中美贸易战第一阶段协议签署，提振市场信心，市场运价基本保持平稳。1月23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1545美元/FEU、2951美元/FEU，较上期分别下跌1.1%、上涨0.3%。

波斯湾航线：节前运输需求表现平稳，部分航商采取停航等措施控制总体运力规模，供需基本面稳固，上海港船舶平均装载率保持在95%左右的水平。即期市场订舱价格小幅上涨。1月23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1126美元/TEU，较上期上涨0.3%。

澳新航线：节前迎出货小高峰，运输需求保持高位，加之部分运力停航，供需关系平衡，上海港船舶平均装载率在90%~95%之间，市场运价略有下跌。1月23日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为942美元/TEU，较上期下跌0.7%。

南美航线：运输需求在春节长假前继续保持高位，航商控制运力投放，供求关系良好，上海港船舶平均装载率保持在95%左右的水平，市场运价小幅波动。1月23日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为1967美元/TEU，较上期下跌1.1%。



日本航线：本周货量保持稳定，市场运价总体平稳。1月23日，中国出口至日本航线运价指数为740.91点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【运价触底停船增多 综合指数继续下跌】

本周，低迷的市场需求依旧主导整个市场行情，不过随着停船增多，市场可用运力减少，运输市场供需双双走弱，综合指数继续下跌。1月23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983.53点，较上周下跌1.4%。其中煤炭、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：近几年来，春节假期已成为煤炭运输市场一个比较明显的淡季节点。节前最后一周，随着下游企业陆续停产放假，工业用电量出现明显下降，加上今年暖冬，沿海地区普遍气温较往年高一些，居民用电量增长不如预期，本周沿海六大电厂耗量跌至60万吨以下水平；为了春节假期保障电力供应，本周电厂小幅补库，电厂库存攀升至1500万吨水平。结合供应方面，煤炭产区煤矿大面积停产放假，市场供应明显缩减。煤炭市场供需双弱，市场成交、询盘稀少。运价方面，上两周，随着市场运价逐日下跌，船东心态明显走弱，低价揽货现象增多，运价跌至船东成本线以下。加上近期外贸市场行情不理想，内外贸兼营船不愿外出揽货，不少船东选择提早停船放假，市场可用运力缩减。本周，节前最后一批市场采购放开，部分电厂选择节前小幅补库，市场放出少量货盘，沿海煤炭运输价格出现超跌反弹。不过，市场船货双弱，反弹幅度有限，运价依旧在“停船线”附近徘徊。

1月23日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收938.58点，较上周下跌1.4%。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19.0元/吨，较1月17日上涨0.3元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为20.4元/吨，较1月17日上涨0.4元/吨；秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为23.4元/吨，较1月17日上涨0.7元/吨。

金属矿石市场：由于今年春节较早，1月钢材需求疲软的态势难有改观，钢材价格由升转降，呈窄幅波动走势。需求方面：临近春节，下游工地基本进入停工放假状态，终端需求萎缩较为明显。受此影响，沿海金属矿石运输市场交投清淡，运价下跌。1月23日，沿海金属矿石货种运价指数报收977.40点，较上周下跌1.4%。

粮食市场：受恶劣天气影响，近期国内玉米各大主产区上量均有所减少，加之春节临近，售粮主体亦陆续退市休假，诸多因素共同推动玉米价格小幅上涨。下游方面，目前玉米淀粉行业开机率仍维持高位，市场供应较为充裕，节日临近，企业备货接近尾声，下游采购心态谨慎，市场购销相对清淡，沿海粮食运价下跌。1月23日，沿海粮食货种运价指数报收647.50点，较上周下跌2.4%。

成品油市场：受疫情影响，预计今年春节油品消耗量将远远不如往年水平，市场需求陷入低迷状态。加上目前下游存量充足，还有部分船舶压港等待卸货，



市场供大于求。本周沿海成品油运输市场成交冷清，运价继续下跌。1月23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 1315.97 点，较上周下跌 2.1%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【市场节日氛围浓厚 综合指数继续下探】

本周国际干散货运输市场各船型运价走势疲软，海岬型船两洋市场跌跌不休；巴拿马型船南美粮食市场回调，静待南美粮食旺季到来；超灵便型船市场行情低迷。1月22日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 637.18 点，运价指数为 813.31 点，租金指数为 372.99 点，较上周四分别下跌 4.8%、3.3%和 9.5%。

海岬型船市场：海岬型船两洋市场跌跌不休。太平洋市场，周初，市场表现安静，仅个别发货人在市场上询船问价，成交清淡。周中，随着 FFA 远期合约价格持续下跌，市场租金水平快速下挫，回落至 2019 年 3 月初的低位。此外，低硫油价格仍处高位，船东空放南美成本过高，太平洋市场运力堆积，且西澳铁矿石货盘较少，叠加春节假期影响，市场整体需求疲软，发货人议价优势明显，运价承压下行。22 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 3378 美元，较上周四下跌 34.5%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 6.443 美元/吨，较上周四下跌 7.3%。远程矿航线，本周巴西铁矿石货盘较少，随着春节临近，市场氛围不活跃，船东挺价意愿有所减弱，运价持续下探。22 日市场报出 2 月中旬的受载期，巴西图巴朗至青岛航线有 16.5 美元/吨的成交。周三，巴西图巴朗至青岛航线运价为 17.034 美元/吨，较上周四下跌 5.7%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场先扬后抑，南美粮食航线小幅回调。太平洋市场，上半周太平洋市场表现平稳，受春节假期影响，国内煤矿陆续停产，电厂采购进口煤炭意愿略有增强，租金延续涨势。下半周，受南美粮食市场运价回落影响，太平洋市场逐渐走弱，引航站交船模式（APS）成交增多，且市场运力过剩状况犹存，租金、运价下跌走势显现。22 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 4994 美元，较上周四上涨 7.8%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 4271 美元，较上周四上涨 9.7%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 4.994 美元/吨，较上周四上涨 0.6%。粮食航线，2020 年 1 月份巴西大豆出口节奏有所放缓，出口量较去年同期减少约 44 万吨，本周南美粮食货盘偏少，船多货少格局再现，外加 FFA 远期合约价格连续下跌，粮食航线运价走势小幅回调。22 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 33.681 美元/吨，较上周四基本持平。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场延续跌势，租金跌幅较上期有所收窄。本周东南亚市场整体表现疲软，外加春节假期氛围浓厚，市场成交清淡，租金跌至 2016 年 3 月以来的最低水平。周初市场抛出一些 2 月初的煤炭货盘，钢材、水泥熟料等货盘较少，市场即期运力过剩，运价继续下探。22 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 2935 美元，较上周四下跌 2.4%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 4811 美元，较上周四下跌 4.0%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 2244 美元，较上周四下跌 4.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.349 美元/吨，较上周四下跌 0.7%；菲律宾苏里高



至中国日照航线镍矿运价为 7.212 美元/吨，较上周四下跌 1.4%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价止跌反弹 成品油运持续下滑】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，1 月 17 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加，此外，精炼油库存及汽油库存全线攀升。与此同时，中国爆发的新型冠状病毒疫情动摇全球原油市场信心。疫情的爆发使市场感到恐慌，因其会对旅行和交通燃料的需求造成不利影响，进而打压能源消费。除却市场对全球原油需求的担忧之外，非 OPEC 大幅增产致本周原油价格不断下挫，布伦特原油期货价格周三报 62.13 美元/桶，较上期下跌 3.82%。全球原油运输市场大船运价由跌转涨，中型船运价小幅波动，小型船运价小幅下跌。中国进口 VLCC 运输市场运价止跌反弹。1 月 22 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1660.13 点，较上期上涨 4.72%。

超大型油轮（VLCC）：在西非及中东 2 月货盘放出支撑下，本周 VLCC 运输市场止跌反弹。成交记录显示，中东至中国航线 2 月 8 日装期货盘成交运价为 WS87.5；西非至中国航线 2 月 21 日装期货盘成交运价为 WS87.5。周三，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS87.23，较上周四上涨 5.5%，CT1 的 5 日平均为 WS88.27，较上周下跌 15.7%，等价期租租金平均 5.7 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS86.69，上涨 3.6%，平均为 WS82.87，TCE 平均 5.7 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平小幅波动。西非至欧洲市场运价小幅上涨至 WS135，TCE 约 5.6 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，2 月 5 日货盘，成交运价约为 WS135。黑海到地中海航线运价下跌至 WS147，TCE 约 6.4 万美元/天。亚洲进口主要来自中东和非洲，一艘 13 万吨级船，阿联酋至印度，1 月 30 日货盘，成交运价约为 WS150。一艘 13 万吨级船，阿尔及利亚至印度孟买，2 月 7 日货盘，成交包干运费为 407.5 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线不断下探，地中海及欧美航线稳中有升，综合水平小幅下跌。7 万吨级船加勒比海至美湾运价稳定在 WS331（TCE 约 9.5 万美元/天）。跨地中海运价小幅上涨至 WS152（TCE 约 3.9 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，杰伊汉至地中海，1 月 30 日货盘，成交运价为 WS155。北海短程运价上涨至 WS150（TCE 约 4.4 万美元/天）。波罗的海短程运价小幅上涨至 WS134（TCE 约 4.7 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS145（TCE 约 2.2 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价跳水至 WS125（TCE 为 2.1 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，2 月上旬货盘，成交包干运费为 80 万美元。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线稳中有降，欧美航线涨跌互现，综合水平持续下滑。印度至日本 3.5 万吨级船运价稳定在 WS161（TCE 约 1.0 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS122（TCE 约 1.2 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS104（TCE 约 1.1 万美元/天）。美湾



至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS184 水平（TCE 约 2.1 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价保持在 WS158（TCE 约 1.5 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 3.3 万美元/天。

（5）中国船舶交易市场

【综合指数小幅上扬 内河散货量价齐升】

1 月 22 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 889.80 点，环比微涨 1.22%。其中，国际油轮船价综合指数、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 1.82%、0.75%、1.78%；国际散货船价综合指数微跌 0.27%。

国际干散货运输市场表现各异，BDI 指数波动下行收于 789 点（周二），二手散货船价格涨跌互现。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1042 万美元、环比上涨 0.34%；57000DWT—1610 万美元、环比上涨 4.39%；75000DWT—1540 万美元、环比下跌 6.20%；170000DWT—2577 万美元、环比上涨 0.13%。受春节长假影响，散货船运输需求明显萎缩，运力过剩矛盾突出。本期，二手散货船市场成交略显清淡，共成交 10 艘（环比减少 9 艘），总运力 62.38 万 DWT，成交金额 11145 万美元，平均船龄 12 年。

日前，中美第一阶段经贸协议签署，美墨加协议获得通过。贸易风险的下降令原油需求获得进一步提振。布伦特原油价格收于 64.59 美元/桶（周二），环比上涨 0.16%。本期，二手国际油轮船价涨跌互现，灵便型油轮的价格涨幅较大，其价格甚至超过巴拿马型油轮价格。5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2499 万美元、环比上涨 5.09%；74000DWT—2493 万美元、与上期基本持平；105000DWT—3508 万美元、环比上涨 3.17%；158000DWT—4512 万美元、环比下跌 0.10%；300000DWT—6380 万美元、环比下跌 0.29%。本期，二手国际油轮成交量基本保持平稳，共计成交 13 艘（环比减少 4 艘），总运力 137.77 万 DWT，成交金额 26290 万美元，平均船龄 14.62 年。

沿海散货运价跌多涨少，二手沿海散货船价格小幅上扬。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—163.91 万人民币、环比上涨 0.36%；5000DWT—770.31 万人民币、环比上涨 1.48%。本期，沿海散货船成交依旧冷清，共计成交 3 艘（环比减少 1 艘），9629DWT，交易金额 1398 万元人民币，平均船龄 8.98 年。

内河二手散货船价格涨多跌少。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—53.95 万人民币，环比上涨 0.70%；1000DWT—110.69 万人民币，环比上涨 6.17%；2000DWT—204.30 万人民币，环比上涨 3.17%；3000DWT—320.58 万人民币，环比下跌 2.74%。本期，内河散货船市场成交量大幅攀升，共计成交 213 艘（环比增加 119 艘），总运力 40.75 万 DWT，成交金额 52473.06 万元人民币，平均船龄 9.13 年。

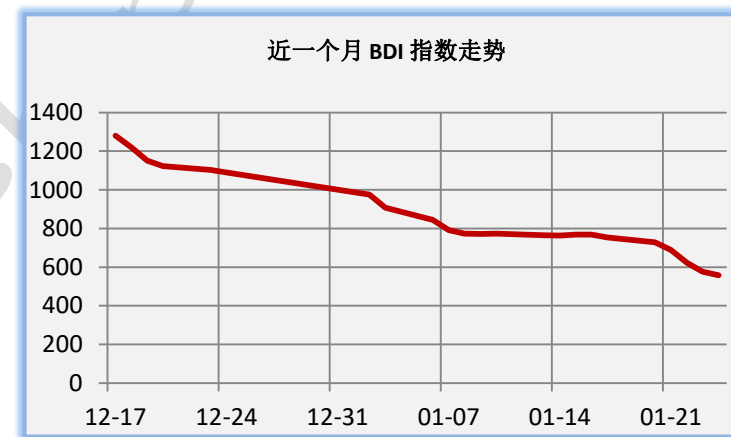
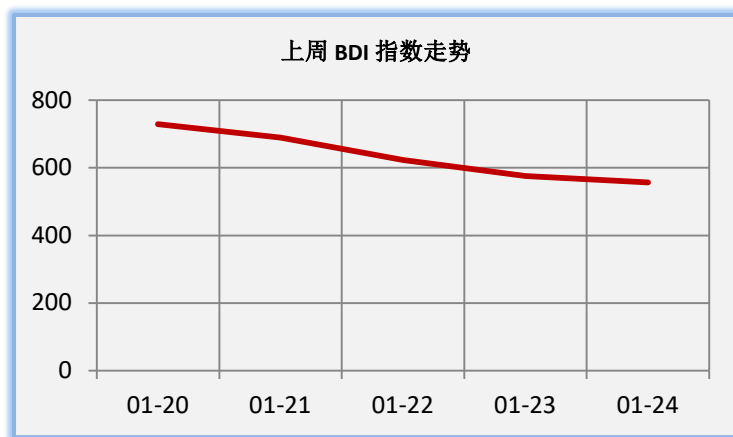
来源：上海航运交易所

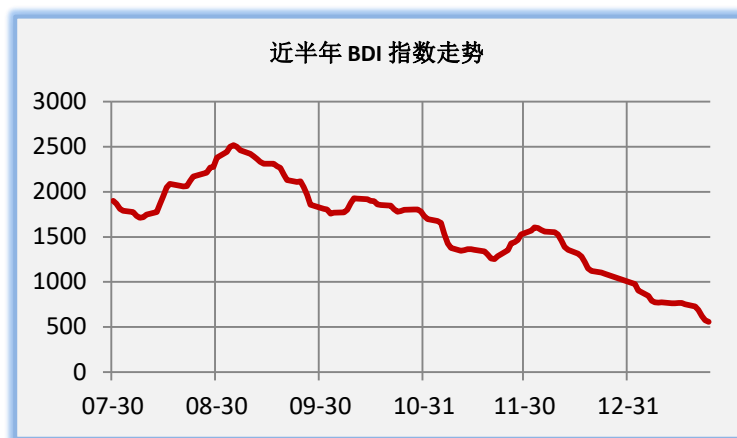


2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	1 月 20 日		1 月 21 日		1 月 22 日		1 月 23 日		1 月 24 日	
BDI	729	-25	689	-40	623	-66	576	-47	557	-19
BCI	593	-119	495	-98	325	-170	207	-118	165	-42
BPI	866	-4	824	-42	760	-64	714	-46	691	-23
BSI	560	0	556	-4	550	-6	546	-4	543	-3
BHSI	378	-1	375	-3	372	-3	366	-6	360	-6





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 03 周	第 02 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	12,500	13,000	-500	-3.8%
	一年	14,000	14,500	-500	-3.4%
	三年	13,250	13,500	-250	-1.9%
Pmax (76K)	半年	9,750	9,750	0	0.0%
	一年	10,000	10,000	0	0.0%
	三年	10,250	10,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	9,000	9,250	-250	-2.7%
	一年	9,500	9,500	0	0.0%
	三年	10,000	10,000	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	8,000	8,000	0	0.0%
	一年	8,250	8,250	0	0.0%
	三年	8,500	8,500	0	0.0%

截止日期: 2020-01-21



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Star Kamila' 2005 82769 dely Lianyungang prompt trip via NoPac redel Singapore-Japan intention sulphur \$ 5,000 - Western Bulk Carriers

'MBA Giuseppe' 2010 82256 dely aps Santos 10/13 Feb trip redel China intention grains \$ 12,800 + \$ 280,000 bb - Ausca Shipping

'Balos' 2018 82200 dely aps EC South America 07 Feb trip redel SE Asia intention grains \$ 13,750 + \$ 375,000 bb - Cofco

'Corinna' 2013 81682 dely aps EC South America 27 Jan trip redel Singapore-Japan intention grains \$ 13,000 + \$ 300,000 bb - cnr

'Pegasos' 2012 81598 dely aps Fazendhina 01/10 Feb trip via Yanbu redel Port Said intention grains \$ 16,000 - Cargill

'Aeolian Vision' 2011 80650 dely aps EC South America 12/13 Feb trip redel Singapore-Japan intention grains \$ 12,750 + \$ 275,000 bb - Cofco

'Diane' 2011 78992 dely aps EC South America 12 Feb trip redel SE Asia intention grains \$ 13,000 + \$ 280,000 bb - Amarante

'Seapower I' 2001 74665 dely aps Santos 04 Feb trip redel Singapore-Japan intention grains \$ 12,000 + \$ 200,000 bb - Cargill

'Avra 1' 2010 56698 dely Recalada end Jan trip redel WC South America \$ 11,000 - Western Bulk Carriers

'Zuhayr' 2007 52454 dely Paradip trip via EC India redel China approx \$ 4,250 - cnr

'Fatih' 2011 35365 dely Skaw prompt trip via Baltic redel east Mediterranean intention scrap \$ 8,900 - Evomarine

'MS Charm' 2010 32527 dely Canakkale prompt trip via Black Sea redel Tunisia \$ 3,900 - Meadway



4. [航运市场动态](#)

【欧佩克：今年全球石油需求将增长 大部分来自中印】

参考消息网 1 月 19 日报道 美媒称，石油输出国组织（欧佩克）15 日指出，全球经济前景的改善将有助于加快 2020 年石油需求的增长。

据美国《华尔街日报》网站 1 月 15 日报道，在这份备受关注的月度石油市场报告中，欧佩克将 2020 年全球石油日需求增长预测上调 14 万桶，至 122 万桶，同时还将 2020 年全球经济增长预测提高至 3.1%。

报告称，欧佩克上调石油需求增长预测主要反映出 2020 年经济前景的改善，预计大部分的需求增长将来自发展中国家，尤其是中国和印度。

一个月前，欧佩克及其盟友刚刚达成一项新的减产协议，每天将再减产 50 万桶直至 2020 年 3 月底，从而使该联盟的日减产规模达到约 170 万桶。欧佩克加大减产力度旨在缓和全球经济增长放缓的影响，去年全球石油需求已因经济放缓而产生连锁反应。在这种情况下，欧佩克在 8 个月里 5 次下调 2019 年的全球石油需求增长预估。

不过，那些希望石油供需更趋平衡的人可能会失望。欧佩克将 2020 年非欧佩克日供应增长预测上调 18 万桶，提高至 235 万桶，理由是上调了挪威、墨西哥和圭亚那的供应增长预期。

尽管下调了美国的供应增长预期，但欧佩克表示，美国、加拿大、巴西、挪威和圭亚那等其他非欧佩克产油大国将在今年引领全球供应量增长。

报道称，欧佩克及其盟友去年 12 月达成的进一步减产协议，或许无法抑制全球石油供应过剩局面的加剧。今年 1 月份以来，全球基准布伦特原油价格下跌了 3%，美国原油期货价格在 1 月第一周剧烈波动后下跌了 5.3%。

来源：参考消息网

【克拉克森研究：2019 年集装箱船市场回顾】

集装箱船市场收益在 2019 年大部分时间内有所改善，尽管改善仅限于大型集装箱船舶。与此同时，集装箱船运价市场较为疲弱，且租船市场在综合各船型租金后整体水平与 2018 年相类似。总体来看市场表现分化，那么年度数据会告诉我们哪些细节呢？



市场表现

期租租金受大箱船推动，运价整体疲弱

集装箱船期租租金自 2018 年下半年开始的下滑趋势在 2019 年得到改善。虽然 2019 年集装箱船期租租金指数全年均值较 2018 年均值下滑 6%至 57（由于 2018 年上半年期租租金指数持续上升，并在 2018 年 6 月达到峰值 68），但在 2019 年年底，集装箱船期租租金指数较年初上升 19%。从不同船型来看，2019 年全年大型集装箱船租金水平上涨显著，而小型集装箱船租金的改善则较为有限。例如，2019 年一艘 6,800 标箱集装箱船一年期租租金平均 20,362 美金/天，与 2018 年的平均值 14,542 美金/天相比，上升 40%。

然而，2019 年集装箱船舶运价表现较为疲软，虽然 2019 年底班轮公司由于低硫燃料成本上涨而提高运价，部分使得集装箱船舶运价在去年年末有所上升。2019 年全年，上海出口集装箱运价综合指数平均值为 811，较 2018 年平均值下滑 3%。

基本面

需求增长下滑，船队供给增速放缓

单从基本面来看，2019 年运力供需的走势实际上并未有效地帮助市场实现再平衡。2019 年，全球集装箱海运贸易增速下滑，来自全球经济方面的不利因素，包括中美“贸易战”（跨太平洋东向航线贸易量在去年明显下降）和发展中经济体经济下滑等对集装箱海运贸易造成明显的影响。从需求端而言，以标准箱和标准箱-海里计算，2019 年全球集装箱贸易量增速预计均达到 2.0%。从供应端而言，2019 年集装箱船交付量下滑 19%至 110 万标准箱，但集装箱船队去年依然扩张 4%（2018 年为 5.6%）。虽然目前来看，全球集装箱船船队运力增速预计会逐步放缓（手持订单仅占船队总运力 11%，且 2019 年新签订单量减少至 80 万标准箱），运力增速似乎变得更为可控。

其他因素支持

脱硫装置安装，船速放缓

尽管如此，与 IMO 2020 相关的因素对市场起到较强的支撑作用，特别是对大型集装箱船市场。考虑到部分集装箱船因安装脱硫装置而暂时离开市场，预计全年吸收 1.5%运力（这一比例在 8,000 及以上标准箱的船舶运力达到 2.4%）。除此之外，集装箱船平均船速在去年下降约为 2%，进一步吸收了船队运力。尽管二手船价格仍然承压（2019 年末，集装箱船二手船价格指数同比下滑达到 5%），并且二手船交易量下滑 15%到 60 万标准箱，但各方面因素叠加在一起



足以集装箱船舶收益增长带来支撑动力。

未来看点多多

综上所述，集装箱船市场在 2019 年取得了一些进步，但前景并不明朗。放眼未来，虽然全球经济下行对贸易需求的影响仍然存在，但船用脱硫塔改装持续升温且平均船速预计也将继续下降，这些因素都将进一步支撑集装箱船舶收益。此外，对于上升的低硫燃油成本，班轮公司是否能够自我消化或是否能够通过调整运价将成本压力转嫁给消费者将是影响箱船市场的越来越重要的因素（据估算，集装箱船船队燃油费用一年将增加约 60 至 100 亿美元，具体将取决于燃料价格假设）。进入新的十年，显然还有很多影响市场的因素需要我们去紧密跟踪！

来源：克拉克森研究

【1 万亿美元！航运业减排目标投资巨大】

最新研究表明，实现 IMO 2050 温室气体减排目标至少需要对陆地和船舶相关基础设施进行 1 万亿美元的投资。

为了减少航运业排放，国际海事组织（IMO）已经制定了 2050 温室气体减排目标，计划到 2050 年将二氧化碳排放量相比 2008 年减少 50%。

零排放联盟（Getting to Zero Coalition）指出，这种过渡需要新的燃料生产、供应链、新船队或改装船队方面进行大量的基础设施投资。这项新研究由海事咨询服务机构 UMAS 包括伦敦大学学院以及能源转型委员会（Energy Transition Commission, ETC）代表零排放联盟进行。

研究显示，根据生产方式的不同，在 2030 年至 2050 年间将航运排放量减少一半所需的累计投资约为 1 万亿至 1.4 万亿美元，换言之，在这 20 年内平均每年需要投资 500 亿至 700 亿美元。如果要在 2050 年之前实现航运业完全脱碳，这需要在 20 年内额外投资约 4000 亿美元，使总投资额达到 1.4 万亿至 1.9 万亿美元。

由海事、能源、基础设施、金融行业领军企业组建的零排放联盟在去年正式成立，致力于推动国际航运业的脱碳行动，承诺到 2030 年前实现零排放燃料驱动的商用深海零排放船舶投入运营。

零排放联盟的合作伙伴、全球海事论坛常务董事 Johannah Christensen 评论称：“我们需要了解挑战的规模以解决它。航运业向零碳能源的转变要求大量的基础设施投资。所需要的投资应当放在全球能源投资背景下考虑，2018 年全球能源投资为 1.85 万亿美元。这表明，航运业的绿色转型是相当可观的，但如果采取正确的政策措施，绿色转型肯定是可以实现的。”



伦敦大学学院能源学会(UCL Energy Institute)的 Tristan Smith 博士表示：“能源基础设施和船舶是长寿命的资本密集型资产，通常发展缓慢。但是，我们的分析表明，在未来 30 年将出现一个破坏性的、快速的变化，以适应新的零碳体系，化石燃料相关的投资将会过时、或者需要进行重大修改。”

分析阐明了需要在何处进行投资，主要可以分为两个领域——船舶相关投资和陆基投资。其中，陆地基础设施和低碳燃料生产设施所需要的投资份额最多，约占总投资的 87%，包括对低碳燃料生产的投资、以及为其供应所需的陆上存储和加油基础设施投资。

另一方面，所需的投资中仅有 13%与船舶本身有关，包括新造船或者改装船使用低碳燃料运行所需的设备和船上储存设施。与船舶有关的投资还包括提高能源效率的投资，由于低碳燃料相比传统船用燃料成本更高，因此提高能源效率方面的投资将有望增长。

能源转型委员会会长 Adair Turner 指出：“大部分航运业的脱碳活动将在陆地上进行。这是一个系统性的转变，超出了航运业本身的能力。我们需要整合上下游燃料价值链，开启航运向零碳能源的转型。如果做得好，这将代表着一个价值数万亿美元的市场机遇。”

IMO 的相关报告显示，全球船舶碳排放量在 2007 年为 10 亿吨，占全球碳排放总量的 3.3%，由于全球海上贸易量的猛增，如果控制措施不及时落实，预计全球船舶碳排放量在 2050 年将增长 150%~250%，占比增至 18%。因此，IMO、欧盟等都在近年采取了一系列控制船舶碳排放的措施。

2018 年 4 月 13 日，IMO 通过了一项关于减少船舶温室气体排放的初步战略。该战略提出，到 2050 年，全球航运业碳排放量要比 2008 年减少 50%，以推动航运业逐步朝零碳目标迈进。这是全球海事界首次制订碳排放目标。该战略对国际航运业碳减排作出了总体安排，包括实施愿景、减排力度、指导原则，短期、中期、长期减排措施和影响 7 个方面，同时明确了包括能力建设、技术合作及研究开发等在内的配套保障措施。其中的短期减排措施包括完善现有的能源效率框架、研发能效提高的技术、制订能效指标、制订海运减排国家计划、优化船舶速度、减少港口排放、研发替代性低碳或零碳燃油等；中期措施包括实施替代性低碳或零碳燃油项目、采取提高能效举措、建立市场机制等创新减排机制以及加强技术合作和能力建设等；长期措施包括进一步开发和使用零碳燃油，以便在本世纪下半叶实现海运业去碳化，鼓励全面实施创新减排机制。IMO 还表示，在初步战略的基础上，该组织将于 2023 年确定全球航运碳排放最终战略。

来源：航运信息网

5. [船舶市场动态](#)

【全球手持订单量降至 15 年来最低】

由于新船订单量的下滑和造船厂交付量的上升，2019 年手持订单量持续缩小，降至过去 15 年来的最低水平。与此同时，随着造船业持续整合和航运业推动减排，船厂数量持续减少和 LNG 动力船订单的大幅增加，未来全球造船业将会面临着巨大的机遇和挑战。



克拉克森近日发布了 2019 年造船市场回顾报告。报告显示，在过去 3 年产量持续下降之后，2019 年全球造船厂交付量已经有所增加。然而，自 2016 年来持续回升的新船订单量却有所下滑。

克拉克森指出，由于延期交付减少以及韩国船企交付量强劲增长，2019 年全球造船厂交付量同比上升 6% 达到了 3280 万 CGT（按载重吨计算同比增幅 22%）。不过，这样的交付水平仍然比 2010 年峰值数字低 40% 左右，克拉克森目前预测，2020 年全球造船厂交付量将再次回落至类似 2018 年的水平。

与交付量相反，2019 年全球新船订单量下降了约 30%。其中，散货船和集装箱船订单量下降了约 50%。而 LNG 船订单量依然保持稳定，全年共有 61 艘 LNG 船订单，总价值约为 107 亿美元，2020 年预计也有望迎来大规模的 LNG 船订单。邮轮（188 亿美元）、LPG 船（57 艘、34 亿美元）和浮式生产储卸油船（FPSO）新船订单量同比去年有所增长。

受此影响，2020 年初全球手持订单量为 1.88 亿载重吨，降至 2004 年以来的最低水平，相比去年同期下滑了 17%，相比 2010 年初下滑了 65%。目前全球手持订单量占现有船队比例约为 9%。通常而言，这样低的手持订单占比加上收益环境的改善会带来订单量的增长。不过，克拉克森也指出，环境技术的不确定性、燃料的选择以及早期使用者承受的风险等因素持续抑制订单增长。

2019 年，中国船企交付量继续领先全球，占全球交付总量的 34%，其次则是韩国（29%）和日本（25%）。韩国船企连续两年接单量排名第一，全年接单量达到 940 万 CGT、223 亿美元，在 LNG 船和原油船市场上占据主导地位。中国船企则凭借大型集装箱船市场份额的扩大以及散货船市场持续的主导地位，缩小了与韩国船企的接单量差距。欧洲船企接单量和交付量都有所增加，在邮轮领域的地位进一步巩固，占全球邮轮市场 90% 以上的份额。

在过去的一年里，全球造船业整合趋势仍在继续，有 70 家船厂接获了 20000 载重吨以上船舶订单，这一数字低于 2018 年的 85 家。中船集团和中船重工合并成立了目前全球最大的造船集团——中国船舶集团手持订单量占全球总量的 15%（按 CGT 计算）。

除了 LNG 船和 VLCC 之外，大部分船型价格指数基本持平或者呈下降趋势。值得一提的是，越来越多的船东选择订造 LNG 动力船。2019 年全年，约有 30% 的新船订单采用 LNG 动力。除去 LNG 船订单，这一比例约为 17%，而在 12 月单月的新船订单中这一比例增加值 25%。在过去一年里，VLCC（大船集团）、苏伊士型油船（广船国际）、好望角型散货船（现代重工）和 Newcastlemax 型散货船（外高桥造船）领域都迎来了首批 LNG 动力双燃料船订单。

克拉克森预测，进入 2020 年，燃料选择、以及加速推进的环境议程对低碳排放和相关技术的关注，这些因素可能会控制许多新造船谈判。随着航运业致力于实现脱碳化，未来 10 年，造船厂将会面临着巨大的挑战和机遇。

来源：国际船舶网



【2019 年的船配市场：困境中的“增”“减”】

2019 年，受国际经济增速放缓、贸易摩擦以及地缘政治等影响，全球新船订单大幅下滑，船舶配套业继续面临接单难、盈利难等困境。但在相关海事规则规范的影响下，节能环保设备表现抢眼，市场订单大幅增长。船舶配套市场主要呈现以下几个特点。

一、造船市场持续低迷，配套企业经营低位反弹

2019 年，受全球贸易、地缘政治以及 2020 年限硫令实施影响，船东投资相对谨慎，全球新船成交较 2018 年下滑 30%以上。受此影响，部分配套企业虽然收入有所增长，但新接订单和利润均出现一定程度的下滑。2019 年前三季度，瓦锡兰船舶配套业务新接订单下降 12%，销售收入增长 16%，运营利润下降 23%；HSD 发动机销售收入增长 10%，新接订单同比下降 24%，但运营利润亏损有所降低，第三季度实现扭亏为盈；麦基嘉由于将 TTS 纳入报表，新接订单增长 10%，销售收入增长 12%，运营利润由盈转亏，大幅亏损 2340 万欧元。

国内方面，受去年同期基数较低的影响，船配企业整体呈现一定程度的增长。根据中国船舶工业行业协会统计显示，2019 年 1~11 月，全国规模以上船舶配套企业实现主营业务收入 263 亿元，同比增长 3.5%，但仍处于近几年较低水平。

二、配套企业整合重组，竞争格局将迎巨变

船市不景气造成了多数配套企业经营持续恶化，为精简业务、整合资源，部分企业开始进行收购或出售传统配套业务，其中不乏各板块的巨头企业，包括罗·罗、康士伯、麦基嘉、MAN ES 等均有动作。2019 年，康士伯集团完成对罗·罗商用船舶的收购，成为全球智能船领域最强企业之一；麦基嘉完成对 TTS 船舶和海工配套业务的收购，巩固全球第一大机电设备供应商的市场地位；大众集团为精简业务计划出售 MAN ES 公司，包括康明斯、三菱重工以及 Innio 三家公司已经报价，金额约在 15~20 亿欧元之间，预计 2020 年 2 月将出有初步结果。行业龙头企业之间的兼并重组使得整个行业竞争形势面临巨大变化。

三、节能环保热度不减，相关设备市场持续增长

随着国际环保法规的不断实施，节能环保配套设备继续成为市场重点需求，选择性催化还原(SCR)系统、压载水处理系统、可替代燃料相关设备等节能环保市场不断增长。

SCR 系统方面：截至 2019 年底，全球已有近 700 艘船舶安装 SCR 系统，此外还有约 430 艘装有 SCR 系统的新船订单将在未来五年内集中交付。此外，



国内外配套企业 SCR 系统的研发应用取得更多进展，MAN ES、沪东重机、中国船舶集团七一一所等多家企业研发的 SCR 系统不断涌现市场。

压载水处理系统方面：截至 2019 年底，全球船队中，已有近 1 万艘船舶安装了压载水处理系统，其中新建船舶安装 7100 艘，改装 1800 艘，并有 2000 艘船舶计划安装。手持订单中，有 2200 艘船舶计划安装压载水处理系统，占 2000 总吨以上大型船舶手持订单艘数的 77%以上，吨位的 90%以上。压载水处理系统已经成为大型商船的标准配备。从制造商来看，2019 年，Envirocleanse、DESMI、Techcross 等企业又先后获得 USCG 的型式批复认证。TechCross、Erma First、青岛海德威、Panasia 等 4 家企业市场份额占 66%以上。

替代燃料方面：液化天然气（LNG）动力方面，截至 2019 年底，全球有 530 艘船舶采用 LNG 动力，其中 LNG 运输船占比 67%，邮船/渡船占比 11%；手持 LNG 船订单 340 艘，其中 LNG 船占比 38%，邮船/渡船占比 21%，油船占比 15%，集装箱船占比 9%。目前，全球近 100 艘港口可以加注 LNG，LNG 加注基础设施日益完善。此外，在环保理念的驱使下，相关船舶配套企业在船舶电池动力、混合动力，以及氢、乙烷、生物柴油等新燃料方面也进行了大量的研究。目前全球手持订单中，有 160 艘船舶采用电池动力，此外还有部分船舶采用甲醇、液化石油气（LPG）以及氢燃料动力。

四、限硫令下，脱硫设备市场火热但前景难料

随着 2020 年全球限硫令实施日期的日益临近，船舶改装洗涤器市场大幅增长。截至到 2019 年底，全球船队中（2000 载重吨以上）已经或者即将安装废气洗涤器的船舶数量达到 3111 艘（其中新建安装 500 艘、改装 1626 艘，即将改装 985 艘），较 2018 年底增长 3 倍以上，占船队数量的 6%；手持订单中，安装数量为 599 艘，占手持订单数量的 20%。从船型来看，大型油船、散货船、集装箱船以及客滚船等安装比例较高，部分细分船型新船安装比例超过 70%。目前，国内大量修船厂开始进军船舶洗涤器改装业务，并逐步带动了国内废气洗涤器生产企业产品装船。据统计，目前威海普益、七一一所、上海蓝魂、中船动力研究院、青岛双瑞等多家企业已经进军废气洗涤器市场。

尽管当前市场上废气洗涤器安装持续火爆，2019 年装船量大幅增加，部分船厂和设备厂安装能力已经饱和，但随着限硫令的正式生效，部分船舶在未安装洗涤器情况下，必然选用低硫油；另一方面，来自德国、挪威、日本多家机构的研究结果表明，开式废气洗涤器的洗涤废水可能污染海域，并向 IMO 提交相关提案，全球多个国家的港口已经开始禁止使用开式废气洗涤器，废气洗涤器对环境的污染问题也迫使部分港口、船东不愿意采用此方案。因此，2020 年，洗涤器装船需求仍然较大，但市场热度或将较 2019 年有所降低。

五、数字化信息化水平提高，智能配套逐渐成熟

为应对船舶的数字化变革，各大船舶配套厂商纷纷继续推进船舶数字化和智能化的发展。WinGD 与埃克森美孚基于动力系统的数据集成开展智能航运技术研发；罗·罗公司联手采埃孚公司（ZF）共同研发船舶设备运营数字监测系统提升船舶航行可靠性；爱立信联手中国企业推出 5G 宽带物联网智



能船舶开拓物联网市场；由麦基嘉和康士伯海事紧密合作开发的首套自动系泊系统将安装在挪威船东 Yara 国际正在建造的 120 TEU 敞口式支线集装箱船上；武汉船机将数字诊断、远程监控等技术应用到锚绞机产品上。此外，3D 打印、数字孪生、数字平台等信息技术也在推动船舶行业的飞速发展。

六、国产设备积极自主创新，装船能力逐渐提高

国产船用配套的装船率是国内船舶行业持续关注的重点问题，随着近年来国内配套企业保持不断的自主创新与市场开拓，设备研发水平逐渐接近国际领先水平。在产品研发方面，国内企业通过自主研发，突破了多项关键技术和产品：重庆红江机械有限责任公司自主研发的燃油喷射系统完成交付，各项指标满足产品性能要求，填补了国内空白；中车株洲所研发的船用变频器获 CCS 型式认证，并形成了系列化产品；中国船舶 712 所研发了拥有自主知识产权的全国首台 500 千瓦级船用燃料电池系统解决方案；浙大海洋学院研制出除锈爬壁机器人，大幅提高船企除锈作业效率；河柴重工自主研发的 CHD622L6 柴油机顺利交付，实现装船应用。

七、2020 年船配市场仍不容乐观

受国际贸易摩擦和地缘政治因素影响，2020 年国际造船市场仍将不明朗，预计全年新接订单量相对 2019 年有所增长，但仍处于历史较低水平。截至 2019 年底，全球船舶市场手持订单为 1.86 亿载重吨，较上一年下降 17%。由于手持订单持续下滑，船舶设备需求进一步降低，预计 2020 年船舶配套市场仍不容乐观，船舶配套企业仍需做好相关准备。

来源：中国船舶报

◆ 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 03 周	第 02 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	5,000	5,000	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,850	2,850	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,750	2,750	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,300	2,300	0	0.0%	



油 轮						
船 型	载重吨	第 55 周	第 54 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	5,800	5,800	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,900	4,900	0	0.0%	
MR	52,000	3,500	3,500	0	0.0%	

截止日期: 2020-01-21

(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	Tanker	158,000	Hyundai Samho, S. Korea	2021	Central Group - Greek	6,500	scrubber fitted
2	Tanker	114,000	GSI, China	2021	Torm - Danish	4,800	
1	Tanker	113,000	Sumitomo, Japan	2021	Lundqvist AB - Finnish	5,000	scrubber fitted
1+1	Tanker	38,000	Jiangsu New Hantong, China	2021-2022	Carl Büttner - German	Undisclosed	
1	Bulker	210,000	Tianjin Xingang, China	2021	Cosco - Chinese	5,400	options declared
1	LNG	180,000 cbm	Hyundai Samho, S. Korea	2022	SK Shipping - South Korean	19,800	options declared
3	LPG	84,000 cbm	Hyundai	2022	Nissen - Japanese	7,700	scrubber fitted, dual 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
OCEAN SAPPHIRE	BC	93,029		2012	China	1,300	Greek	
SUNNY YOUNG	BC	81,967		2011	S. Korea	1,550	Greek	
PHOENIX BAY	BC	74,759		2006	China	800	Chinese	
AFTERHOURS	BC	74,456		2007	China	900	Niris - Greek	
TR OMAHA	BC	63,581		2014	China	1,825	Oman Shipping - Omani	
ALEX A	BC	50,399		2002	Japan	650	Far East	
NORDIC BARENTS	BC	43,732		1995	S. Korea	450	Russian	
SHIMANAMI 651	BC	37,600		2020	Japan	undisclosed	Nova Marine - Swiss	old sale



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 UTOPIA	CV	103,600	8,241	2008	Taiwan, PRC	2,900	Danaos - Greek	
IRENES WARWICK	CV	67,680	5,527	2007	Taiwan, PRC	2,060	Asiatic Lloyd Shipping - Singaporean	

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
DANITA	GC	6,405		2005	China	475	AMISCO - Estonian	

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
AGIOS NIKOLAS	TAK	318,900		2019	S. Korea	10,700	Undisclosed	scrubber fitted
LADY	TAK	300,000		2020	S. Korea	10,500	S. Korean	scrubber fitted
CAPE BELLAVISTA	TAK	159,453		2002	S. Korea	2,000	U,K	en bloc each
CAPE BAXLEY	TAK	159,385		2003	S. Korea	2,000	U,K	
FINESSE	TAK	149,994		2003	Japan	2,175	Undisclosed	
NEGISHI MARU	TAK	106,650		2005	Japan	1,775	Undisclosed	
POMER	TAK	52,579		2011	Croatia	2,450	Champion Tankers - Norwegian	2yrs TC to Clearlake
BRIZO	TAK	46,866		2004	Japan	1,000	U. A. E	
MANUELA BOTTIGLIERI	TAK	40,166		2002	S. Korea	4,000	Chinese	en bloc
GHETTY BOTTIGLIERI	TAK	40,165		2002	S. Korea			
ALESSANDRA BOTTIGLIERI	TAK	40,165		2002	S. Korea			
MARIELLA BOTTIGLIERI	TAK	40,165		2002	S. Korea			
KOWIE	TAK	16,886		2010	China	900	Chinese	
LIAN RUN 168	TAK	4,382		2015	China	600	Chinese	auction, stst
HANYU DREAM	TAK	2,955		2003	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
GASCHEM BREMEN	TAK/LPG	26,645		2010	S. Korea	2,500	Stealthgas - Greek	
GASCHEM STADE	TAK/LPG	26,618		2010	S. Korea	2,500	Stealthgas - Greek	*
GASCHEM HAMBURG	TAK/LPG	26,599		2010	S. Korea	2,500	Stealthgas - Greek	
TAMARA	TAK/LPG	6,017		2002	Japan	670	Asian	
AYANNA	TAK/LPG	3,848		2010	Japan	950	Thai	



◆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
SUPERTEC	BC	44,679	9,264	1991	Japan	381.00	
JIN XING	BC	22,782	5,355	1985	Japan	360.00	
LIEN LI 57	TAK	7,838	2,754	1981	Japan	356.00	
JI TAI NO.8	TAK	5,379	2,091	1982	Japan	369.00	
V. L. 5	TAK	2,498	1,028	1988	Japan	367.00	
SRI PHANG NGA	TAK	1,998	682	1987	Japan	382.00	

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
ULA	BC	37,227	8,040	1982	S.Korea	385.00	Option Pakistan delivery

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
MARIA A. ANGELICOUSSI	BC	169,163	22,505	2001	S.Korea	408.00	as is Singapore
F STAR	BC	87,996	12,611	1995	Japan	372.00	as is S. Korea
AMUR	GC	7,335	3,860	1997	Russia	416.00	
GHAWAR	TAK	163,882	48,100	1996	Japan	407.00	as is Red Sea or further trading

◆ALCO 防损通函

【新加坡海峡海上抢劫、偷盗以及行动未遂事件的观察和处理方法】

新加坡航运公会（SSA）近期发布了一则由信息融合中心（IFC）发表的关于新加坡海峡海上抢劫、偷盗、行动未遂事件以及其处理方法的评论文章。

文章目的是为了让人们了解新出现的关注领域，包括对事件的分析见解以及观察到的歹徒作案手法。

提醒会员当察觉可疑活动时应立即与当局和 IFC 联系，不要在遭遇歹徒登船时与其当面对质。

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
2020-01-23	688.760	764.000	6.274	88.593	905.050	59.037	897.590	471.330	524.170
2020-01-22	688.530	763.040	6.264	88.625	898.390	59.133	897.520	471.360	526.610
2020-01-21	686.060	761.170	6.228	88.281	892.190	59.164	897.230	471.780	525.910
2020-01-20	686.640	761.820	6.233	88.390	892.850	59.051	897.110	472.440	525.560
2020-01-17	688.780	767.030	6.249	88.618	900.720	58.980	895.970	475.000	528.130

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	1.53263	1 周	1.55325	2 周	--	1 个月	1.65938
2 个月	1.76988	3 个月	1.80088	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	1.82463	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	1.919		

2020-01-22