



全一海运市场周报

2021.07 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021.07.19 - 07.23\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求保持高位 航线运价稳定向好】

多个新冠变异毒株流行，全球多地疫情出现反弹。本周，中国出口集装箱运输市场需求维持高位，航线运价稳定向好。7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4100.00点。

欧洲航线：受欧洲新冠疫情反弹和英国防疫解封等因素影响，当地防疫和生活物资需求继续增长，运输需求总体处于高位。另外，部分港口受极端天气影响出现拥堵。本周，上海港船舶平均舱位利用率接近满载水平，市场行情走势总体平稳。7月23日，上海港出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为7127美元/TEU。地中海航线，运输需求保持稳定，上海港船舶平均舱位利用率接近满载。7月23日，上海港出口至地中海基本港市场运价（海运及海运附加费）为6961美元/TEU。

北美航线：目的地市场处于传统运输旺季，美国疫苗接种逐渐进入瓶颈期，加之受到德尔塔新冠毒株流行速度加剧影响，市场对防疫等各类物资的运输需求持续保持高位。然而，疫情导致的集装箱滞压、运输周转不畅以及港口拥堵等情况仍未出现有效缓解迹象，运输困局未有实质性改变。本周，上海港美西、美东航线的平均舱位利用率基本保持满载水平，航线运价总体保持稳定。

波斯湾航线：目的地市场货量基本稳定，供需状况总体平稳。本周，上海港船舶舱位利用率在95%以上，部分班次满载，即期市场订舱行情走势良好。7月23日，上海港出口至波斯湾基本港市场运价（海运及海运附加费）为3481美元/TEU。

澳新航线：市场货量有所回升，运输需求保持高位。本周，上海港船舶平均舱位利用率总体处于满载水平。受此影响，即期市场订舱价格保持良好走势。7月23日，上海港出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为3168美元/TEU。



南美航线：由于德尔塔和拉姆达等新冠病毒株在当地流行，南美疫情仍较为严峻，生活物资及医疗用品需求持续处于高位。本周，上海港船舶平均舱位利用率接近满载水平，市场行情总体平稳向好。7月23日，上海港出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为9498美元/TEU。

日本航线：本周运输需求平稳，市场运价基本稳定。7月23日，中国出口至日本航线运价指数为919.63点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【双台风影响航运市场 综合指数回旋上涨】

本周，“查帕卡”和“烟花”双台风加上河南特大暴雨影响市场情绪，快船需求明显增加，沿海散货运输市场运价逐日上涨。7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1199.98点，较上周上涨3.7%。

煤炭市场：市场需求方面：三伏天已进入“中伏”阶段，部分地区发布高温预警，沿海地区受双台风影响，气温小幅下降。电厂日耗继续呈现上涨走势。电厂库存依旧偏低，保供压力较大，在发改委存煤天数要求下，部分电厂不得不加快采购节奏。煤炭供应方面：近期多地紧急开展安全生产大排查，涉改煤矿较多，煤炭供应量萎缩。暴雨导致区域运煤道路损坏甚至塌陷，主要运煤通道发运能力下降，集港货源明显不足，煤炭到港发运成本也进一步上升。截至7月21日，秦皇岛港、唐山港合计存煤仅1600万吨水平，为历史低位。运价走势方面：沿海煤炭运输市场货盘不足，且短期内持续呈现供小于求的状态。下游电厂仅靠长协和外贸煤补库压力较大，本周快船需求明显增加。此外双台风即将来袭，河南特大暴雨使得市场各方对预防台风极为谨慎，华东港口船只提前避风，影响运力周转，拉高市场情绪，沿海煤炭运输价格节节走高。

7月23日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1234.70点，较上周上涨5.9%。7月23日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收980.47点，较上周五上涨15.0%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为41.8元/吨，较上周五上涨6.6元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为50.8元/吨，较上周五上涨4.7元/吨。

金属矿石市场：目前钢材市场主要的变量就是控产政策、碳达峰及采暖季环保限产对市场供给的影响。当前，钢铁去产能“回头看”检查工作正在全面展开，各地钢厂陆续收到减产通知，下半年减产或已成定局。另一方面，需求淡季特征依然明显，市场交投氛围一般，观望心态加重，下游出货迟迟未见放量。本



周沿海金属矿石市场成交平稳，运价小幅上涨。7月23日，沿海金属矿石货种运价指数报收1142.57点，较上周上涨0.9%。

粮食市场：进入7月份，生猪产能已基本恢复，饲料需求趋于稳定。进口谷物出现到货高峰，华北新麦等可能进一步减少饲料玉米的消费，玉米需求趋弱。国内玉米市场表现冷清，玉米价格继续处于下跌通道，华南港口压港现象有所缓解，小船运输需求增长，粮食运输市场运价小幅下跌。7月23日，沿海粮食货种运价指数报1360.13点，较上周下跌0.8%。

成品油市场：目前正处在传统的消费淡季，多地高温阴雨持续，下游建设工程、物流运输等普遍开工不足，成品油终端需求资源消耗量明显减少，市场出货情况较差，加上台风天气影响船期，沿海成品油运输市场基本停滞，运价下跌。7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1056.93点，较上周下跌0.2%。

(3) 远东干散货运输市场

【台风助力大船上涨 综合指数止跌回升】

本周国际干散货运输市场大小船型表现有所不同，海岬型船市场在双台风的预期影响下上涨明显，而巴拿马型船和超灵便型船总体相对平稳，远东干散货指数在大船的带领下止跌回升。7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2075.42点，运价指数为1563.31点，租金指数为2843.58点，较上周四分别上涨4.0%、2.9%和5.0%。

海岬型船市场：海岬型船市场止跌回升，其中太平洋市场涨幅较大。周初，新加坡假期，太平洋市场表现安静，但FFA远期合约价格上涨，以及“查帕卡”及“烟花”双台风的影响，国内部分港口封港，船舶延误，市场看涨情绪浓厚，船东报价抬升，澳大利亚至青岛航线运价上涨明显。7月22日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为31900美元，较上周四上涨20.2%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为11.927美元/吨，较上周四上涨13.3%。远程矿航线，据悉上周淡水河谷签订不少COA合同，本周巴西市场表现安静，运价跟涨。7月22日，巴西图巴朗至青岛航线运价为25.965美元/吨，较上周四上涨3.7%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场小幅波动。周初新加坡假期，太平洋市场活跃度不高，租金整体相对平稳。由于相关部门要求电厂限期提升煤炭库存水平，印尼航线仍有船运需求，且FFA远期合约价格上涨，周末太平洋市场租金微涨。7月22日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为29857美元，较上周四



下跌 0.2%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 28421 美元，较上周四上涨 0.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 13.295 美元/吨，较上周四下跌 0.5%。粮食市场，由于前期空放运力较多，南美粮食货盘一般，船货价差较大，市场僵持氛围持续，粮食运价小幅回落。7 月 22 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线(6 万吨货量)运价为 66.783 美元/吨，较上周四下跌 1.2%；美湾密西西比河至中国北方港口粮食航线(6.6 万吨货量)运价为 82.015 美元/吨，较上周四下跌 1.4%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场先抑后扬，整体小幅波动。上半周东南亚市场表现安静，各类货盘均一般，超灵便型船租金水平小幅走软。下半周，煤炭、镍矿货盘增多，租金止跌回升。7 月 22 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 26238 美元，较上周四下跌 0.8%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 29245 美元，较上周四下跌 0.6%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 23826 美元，较上周四下跌 1.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 16.121 美元/吨，较上周四上涨 0.2%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 20.389 美元/吨，较上周四下跌 0.4%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位徘徊 成品油运价小幅波动】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 7 月 16 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存高于预期，精炼油库存低于预期，汽油库存降幅不及预期。美国上周原油出口减少，原油产品四周平均供应量较去年同期增加 15.0%。OPEC+在经过两周的协商后终于达成共识，沙特部分满足了阿联酋提高产量上限的要求。尽管 OPEC+的增产协议令油价在周初遭受重挫，但就目前的增产规模仍不足以填补供应短缺，随着美中及印度需求回升，油价于周四基本收复跌幅。总体来看，伊朗谈判推迟，市场对疫情担忧情绪的缓解，或仍将助推油价上行，但短期波动性仍然很高，Delta 变种担忧带来的短期需求疲软，以及 OPEC+的不断增产都将持续影响油价。本周油价先跌后涨，布伦特原油期货价格周四报 73.74 美元/桶，较 7 月 15 日上涨 0.64%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价低位企稳，苏伊士型油轮运价稳中有升，阿芙拉型油轮运价止跌回暖。中国进口 VLCC 运输市场运价低位徘徊。7 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 535.29 点，较 7 月 15 日上涨 0.40%。本周市场相对安静，中东航线极个别成交放出，基本维持在 WS31.5 点位附近，西非航线没有成交，就连询价都寥寥无几，船东仍在等 8 月货盘的消息，不过燃料油价格的下滑，使得船东 TCE 得到回升，当下船位充足，预计短期内市场仍将在低位徘徊。

超大型油轮 (VLCC)：中东航线日均 TCE (等价期租租金)小幅上升，西非航线日均 TCE (等价期租租金)持续回暖。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万



吨级船运价 (CT1) 报 WS31.88, 较 7 月 15 日上涨 0.9%, CT1 的 5 日平均为 WS31.70, 较 7 月 15 日上涨 0.1%, TCE 平均-0.4 万美元/天; 西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS34.72, 下跌 0.2%, 平均为 WS34.78, TCE 平均 0.2 万美元/天。

苏伊士型油轮 (Suezmax) : 运输市场综合水平稳中有升。西非至欧洲市场运价上涨至 WS55 (TCE 约 0.2 万美元/天)。该航线一艘 13 万吨级船, 西非至地中海, 8 月 5 日货盘, 成交运价约为 WS55。黑海到地中海航线运价稳定在 WS60 (TCE 约-0.6 万美元/天)。亚洲进口主要来自美湾, 一艘 13 万吨级船, 美湾至中国宁波, 8 月 11 至 12 日货盘, 成交包干运费约为 275 万美元。

阿芙拉型油轮 (Aframax) : 运输市场亚洲航线小幅上涨, 地中海及欧美航线涨跌互现, 综合水平止跌回暖。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS79 (TCE 约-0.2 万美元/天)。跨地中海运价上涨至 WS91 (TCE 约 0.4 万美元/天)。北海短程运价上涨至 WS94 (TCE 约-0.3 万美元/天)。波罗的海短程运价上涨至 WS62 (TCE 约-0.04 万美元/天)。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS91 (TCE 约 0.2 万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS82 (TCE 约 0.2 万美元/天)。

国际成品油轮 (Product) : 运输市场亚洲航线基本平稳, 欧美航线涨跌互现, 综合水平小幅波动。印度至日本 3.5 万吨级船运价保持在 WS88 (TCE 约-0.1 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS86 (TCE 约 0.2 万美元/天), 7.5 万吨级船运价维持在 WS88 (TCE 约 0.5 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS81 水平 (TCE 约-0.2 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS112 (TCE 约 0.2 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 0.5 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合船指小幅微涨 国际船市成交跌落】

7 月 21 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1098.35 点, 环比上涨 0.64%。其中, 国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数、沿海散货船价综合指数、内河散货船价综合指数分别为 777.39 点、636.47 点、1520.55 点、1114.84 点, 环比分别涨跌+0.36%、+0.78%、-0.27%、+1.40%。

本周国际干散货市场, 波罗的海干散货指数 (BDI) 周二收于 3053 点, 环比持续下跌 5.42%。目前市场整体高位震荡下调, 铁矿石发运量减少, 运力充足,



海岬型船市场承压下滑，南美大豆出货减少，巴拿马型船粮食运价开始回落，东南亚市场货盘表现一般，超灵便型船运价小幅下调。国际二手散货船成交价格有涨有跌。本期，5年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1715 万美元、环比下跌 0.05%；57000DWT—2195 万美元、环比下跌 3.74%；75000DWT—2604 万美元、环比上涨 2.94%；170000DWT—3341 万美元、环比上涨 5.00%。本期，国际二手散货船市场成交量大幅下跌，共计成交 22 艘（环比减少 18 艘），总运力 167.59 万 DWT，成交金额 36910 万美元，平均船龄 11.50 年。

本周，布伦特原油价格周二收于 69.35 美元/桶，环比下跌 8.03%。美国油价周一暴跌逾 6%，一天前，产油国决定增加产量，而随着新冠肺炎病例激增威胁到经济复苏，股市暴跌。欧佩克原油生产国及其盟友周日同意，从 8 月开始每天增产 40 万桶，以满足随着经济复苏不断增长的需求。国际二手油轮成交价格跌多涨少。本期，5年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2256 万美元、环比下跌 0.18%；74000DWT—2742 万美元、环比下跌 0.13%；105000DWT—3376 万美元、环比上涨 1.29%；158000DWT—3921 万美元、环比下跌 0.15%；300000DWT—7285 万美元、环比上涨 0.75%。本期，二手油轮市场成交量小幅下跌，共计成交 8 艘（环比减少 5 艘），总运力 77.69 万 DWT，成交金额 13425 万美元，平均船龄 14.38 年。

本周沿海散货市场，目前生猪市场消费淡季及冻品库存量高企等不利因素继续抑制市场表现。同时，我国肉类进口总量同比仍保持增长趋势，虽然环比呈现出降温趋势。生猪周度出栏均重连续下降，大体重猪源出栏即将接近尾声的预期升温，也令供应压力有所缓解。5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—193.94 万人民币、环比下跌 0.41%；5000DWT—1496.17 万人民币、环比下跌 0.10%。本期，沿海散货船市场成交 1 艘（环比减少 1 艘），总运力 0.096 万 DWT，成交金额 118.8 万人民币，平均船龄 16.68 年。

近期，二手内河散货船价格有涨有跌。本期，5年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—47.50 万人民币，环比下跌 1.59%；1000DWT—125.94 万人民币，环比上涨 2.67%；2000DWT—262.90 万人民币，环比上涨 4.28%；3000DWT—386.43 万人民币，环比下跌 0.77%。本期，内河散货船市场成交量小幅上涨，共计成交 66 艘（环比增加 5 艘），总运力 10.47 万 DWT，成交金额 13454.82 万元人民币，平均船龄 10.70 年。

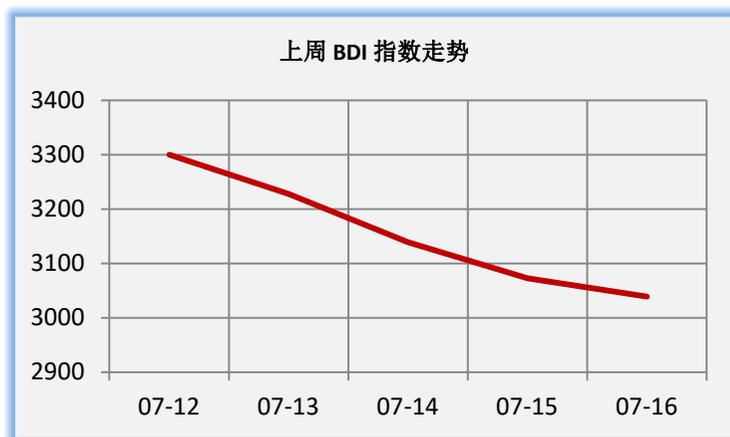
来源：上海航运交易所

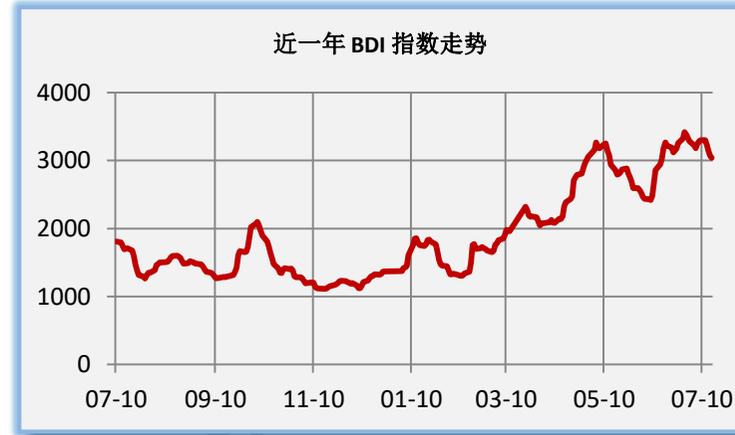


2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	7月19日		7月20日		7月21日		7月22日		7月23日	
BDI	3,059	+20	3,053	-6	3,058	+5	3,103	+45	3,199	+96
BCI	3,514	+72	3,505	-9	3,513	+8	3,629	+116	3,915	+286
BPI	3,623	-12	3,600	-23	3,577	-23	3,560	-17	3,528	-32
BSI	2,774	-1	2,783	+9	2,807	+24	2,842	+35	2,871	+29
BHSI	1,681	+12	1,687	+6	1,707	+20	1,726	+19	1,736	+10





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	16/07/21	09/07/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	37,750	40,000	-2250	-5.6%
	一年	28,500	29,750	-1250	-4.2%
	三年	22,750	23,500	-750	-3.2%
Pmax (76K)	半年	31,000	34,000	-3000	-8.8%
	一年	25,000	28,250	-3250	-11.5%
	三年	16,750	17,750	-1000	-5.6%
Smax (55K)	半年	33,500	36,250	-2750	-7.6%
	一年	24,500	25,250	-750	-3.0%
	三年	16,250	16,250	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	26,250	26,250	0	0.0%
	一年	19,750	19,750	0	0.0%
	三年	13,000	13,000	0	0.0%

截止日期: 2021-07-20



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Tiger Pioneer' 2015 63462 dwt dely Binh Thuan prompt trip via Indonesia redel China \$35,500 - cnr

'Arizona' 2010 56969 dwt dely Xiamen prompt trip via Australia rede Singapore-Japan \$28,500 - cnr

'Safesea Anya' 2010 56806 dwt dely Haldia prompt trip redel west Africa intention bagged rice \$38,000 - cnr

'Ivy Detla ' 2011 55869 dwt dely CJK prompt trip via Indonesia redel China \$27,000 - cnr

'Xiu yu Hai' 2016 38836 dwt dely Nemrut Bay prompt trip via Black Sea redel Spore-Japan \$45,000 - Evomarine

4. [航运&船舶市场动态](#)

【Drewry: 今年全球集运获利将首破 1000 亿!】

Drewry 在其最新的 Container Forecaster 报告中预计, 因受疫情影响, 今年全球货运成本上升, 集装箱航运业全年利润将首次超过 1000 亿美元。

Drewry 表示, 尽管新冠病毒大流行给航运公司带来了运营挑战, 包括集装箱持续短缺和海港拥堵, 但挑战背后, 确实巨大的利润。

由于自 2020 年以来, 通过国际港口运输的货物增加了 10%, 达到 8.73 亿 TEU, 因此运费将增加约 50%, 这是一个历史性的数字。

Drewry 表示: “我们现在预测今年集装箱航运业的息税前利润 (EBIT) 约为 800 亿美元, 远远高于我们之前估计的 350 亿美元。如果运价在今年剩余时间内超



过预期，我们不会惊讶地看到该地区的年利润达到 1000 亿美元。”

“受疫情影响，供应链的进一步中断，将影响每周的运价。”“我们现在已经习惯于看到大多数航线的即期汇率年增长率达到三位数，这些情况不再令人震惊。”

“这进一步证明，市场现在真的很疯狂，而且由于类似疫情反弹、港口堵塞等黑天鹅事件屡屡出现，运价天花板无法预计。”

Drewry 透露，由于运费高于往常，航运公司第一季度的利润攀升至 271 亿美元，远远高于去年同期的 16 亿美元。

第一季度的 EBIT 表现令人印象深刻，超过了 2020 年全年的 254 亿美元。

“例如，港口拥堵和船只、箱子的可用性挑战并没有消失，并继续推动市场价格，但与三个月前不同的是，一些数字还要大得多。”Drewry 在报告中指出。

由于集装箱运输量将在第三季度旺季继续增加，今年年底前预计将增长 10%，因此即便没有黑天鹅事件出现，运价也不会降，只是涨幅多少的问题。

但是 Drewry 提醒，未来一年这种货运紧张情况可能会有所缓解，预计运费将走软，息税前利润下降约三分之一。然而，成本上升和许多承运人锁定昂贵的长期包船合同，可能会实现“按历史标准衡量的另一个惊人表现”。

来源：CNSS

【沿海干散货运输市场上半年运价创十年新高】

一、上半年沿海干散货市场走势

尽管全球疫情仍在部分地区肆虐，但我国由于疫情控制较好，今年各项经济指标均超过疫情前水平。干散货远洋运输市场创下十年来的最好纪录，并明显强于国内运输，吸引不少兼营船向外发展，导致沿海有效运力减少。



受需求、天气、运力三大利好因素共振，在传统的上半年淡季，沿海干散货运输市场迎来近十年最强表现，完全超出市场的预期。上海航交所发布的上半年沿海煤炭运价指数均值为 1070 点，同比上涨 90.6%；其中一季度均值为 975 点，二季度为 1163 点，二季度明显高于一季度。具体航线方面，秦皇岛/张家港、秦皇岛/广州的全年均价分别为 45.4 元/吨、58.5 元/吨，较去年同期大涨 108.1%、124.5%。华南方向运价明显好于华东方向，这与巴拿马船型向外转移较多有关。

二、市场运行基本特点

1. 大宗商品市场需求强劲。

交通运输部数据显示，1-5 月全国水路完成货运量 32.2 亿吨，同比增长 16.4%；完成货物运输周转量为 45836 亿吨公里，同比增长 15.8%。占沿海运输比重最大的煤炭和矿建材料均出现大幅增长。其中，煤炭出港量达到 5.2 亿吨，同比大增 20%，而去年同期为负的两位数增长；矿建材料增幅达到惊人的三成，为 5.1 亿吨，下半年有望超过煤炭成为沿海最大的运输货种，是支撑市场超预期的关键因素。

2. 运力增幅远不及货物增幅

交通运输部数据显示，截至 2020 年年底，沿海干散货船（万吨以上）共计 1973 艘、6794 万载重吨，较 2019 年底增加 221 艘、546.89 万载重吨，吨位增幅 8.75%。运力的增幅远不及货物的增幅，当下处于船方市场。

三、运价见顶，后市将回归正常

受全球货币超发、经济复苏较快及供应链紊乱等影响，全球大宗商品价格飙升，煤炭、铁矿石等资源价格屡创历史新高。5 月我国工业品出厂价格指数（PPI）创出 13 年最高纪录，沿海运价也创出十年来同期最高水平。为了遏制过快的通胀势头，国家从保供入手，打击价格虚高，货物囤积，稳定市场预期。6 月份，各大商品市场价格纷纷回落，沿海运价也从高位回落，开始回归正常的市场轨道。这在即将进入夏季需求高峰的当下，极不寻常。5 月的最高点位或许是今年沿海运价的顶峰，预计下半年较难超越。当下国家正在全力推进“碳达峰、碳中和”相关工作，这一本世纪最大的工程将对沿海运输产生深远的影响。

来源：中国远洋海运 e 刊



【600 艘了！全球集运市场掀起“疯狂”抢船大战】

新船订单超过 300 艘同比暴增近 8 倍，二手船成交 277 艘同比翻番，上半年集装箱船市场新船订单量和二手船成交量价齐涨，在集运市场“一船难求”的困境下，航运公司掀起了疯狂的抢船大战。

新船订单约 300 艘，数量同比大增 8 倍

根据 VesselsValue 的最新统计，上半年集装箱船新船订单量达到了 286 艘约 250 万 TEU，总价值高达 215.2 亿美元，比 2011 年的 99 艘 92 亿美元的创纪录水平还要高出两倍以上。与去年同期相比大幅增长了 790%，而 2020 年集装箱船订单量仅为 120 艘 88 亿美元，2019 年为 106 艘 68 亿美元。

VesselsValue 数据显示，今年绝大多数集装箱船订单集中在新巴拿马型船领域，总计 112 艘价值 130 亿美元，而 2020 年订单仅为 32 艘价值 19.7 亿美元。

以船东分类，全球最大独立集装箱船船东 Seaspan 订单量最高，总计 40 艘 60.3 万 TEU，价值 39.5 亿美元；长荣海运以 22 艘 28.2 亿美元订单排名第二；达飞轮船、万海航运和 HMM（原现代商船）分列 3-5 名。

Alphaliner 的统计结果更高，上半年中日韩船企接获的集装箱船订单超过 300 艘，总计 288 万 TEU，占现有 2450 万 TEU 总运力的 11.8%。

在疯狂的订单潮推动下，集装箱船手持订单量也水涨船高，截止 6 月 30 日手持订单已经从去年同期 229 万 TEU 的低点增至 494 万 TEU，手持订单占现有船队比例也从去年同期的 9.4% 增至 19.9%，其中 11000-25000TEU 领域手持订单占现有船队比例更高达 50%。

与此同时，到目前为止今年集装箱船新造船价格已经上涨了 15%。

下半年集装箱船新船订单量预计也将相当可观。7 月 6 日，德翔海运在外高桥造船订造了 4 艘 7000TEU 集装箱船。同一天，Seaspan 也宣布，与一家主要船厂签署 10 艘 LNG 动力 7000TEU 集装箱船建造合同，新船将租赁给以星航运。7 月 15 日，中远海运集团披露在扬州中远海运重工订造 6 艘 14092TEU 集装箱船及 4 艘 16180TEU 集装箱船。



另外，外界普遍认为，阳明海运将考虑订造首批全球最大 24000TEU 超大型集装箱船。马士基据称正在与现代重工集团洽谈建造最少 6 艘、最多 12 艘 15000TEU 级甲醇动力集装箱船，马士基已经于 7 月 1 日在现代尾浦造船订造了首艘 2100TEU 级甲醇动力双燃料支线集装箱船。

Alphaliner 表示，假设这些传言中的订单都能顺利实现，且来自其他船东的追加订单还会增加，今年下半年集装箱船手持订单量可能还将再提高 100 万 TEU 左右，达到 600 万 TEU 的水平，到今年年底集装箱船手持订单占现有船队比例将进一步扩大到约 24%。

二手船成交 277 艘，船价暴涨 4 倍

在集运市场火热行情的刺激下，二手船市场量价齐涨，上半年集装箱船交易量增长一倍以上，船价更增至去年的 4 倍。

波罗的海国际航运公会（BIMCO）援引 VesselsValue 的数据称，今年上半年集装箱船二手船交易量共计 277 艘，相比去年同期的 136 艘增长了 103.7%。虽然艘数增加了一倍以上，但今年上半年易手的 227 艘集装箱船总运力为 922203TEU，按运力计算增幅仅为 40.1%，平均船舶尺寸为 3403TEU，低于去年同期水平。

按艘数计算，今年交易量最大的集装箱船是 100-2999TEU 的支线船，二手船交易量共计 267 艘，同比增长 165.1%，运力总计为 289636TEU。但按运力计算，5000-9999TEU 超巴拿马型集装箱船的交易量最高，54 艘二手船总运力达到 358874TEU。大型船舶在二手船市场上相对不受欢迎，上半年只有 5 艘 10000TEU 及以上集装箱船易手。

与集装箱船运价、租金飙涨的趋势相一致，集装箱船二手价格也已经翻涨数倍。VesselsValue 的数据显示，在已经公布交易价格的支线船中，6 月平均二手船价为 1760 万美元，是去年同期 400 万美元的 4 倍以上。

根据克拉克森的数据，集装箱船按照 TEU 数不同，大、中、小型船价格方面也呈现增长趋势，最突出的船型是在 2600TEU 至 9100TEU 这一区间，船价大涨 1200 万至 1250 万美元，大受市场欢迎。

业内人士分析称，由于运输需求持续增加、运价持续高涨，但新船运能增加速度却跟不上此波需求成长速度，促使二手船今年交易在量与价上都有显著的提升。



BIMCO 首席航运分析师 Peter Sand 表示：“为了在短期内获得额外运力以满足当前需求，集运公司只能选择租船和二手船市场。随着可用运力迅速被抢购一空，租船市场正在变得越来越昂贵甚至一船难求，集运公司因此只能选择购买现有二手船。目前，无论是租船还是购船，成本都相当高昂。”

“从卖方的角度来看，当前的二手船价格提供了巨大的出售动机，因为如今出售船舶的利润可能会弥补船舶在整个使用周期内的损失。”

克拉克森将二手船交易大增的主要原因归因于航运市场整体改善，上半年克拉克森海运指数（ClarkSea Index）平均达到 21717 美元/天，同比增长 27%，比 2009 年 1 月以来的平均水平高出 64%，是 2008 年以来最高的半年期数据水平。其中，集装箱船无疑是最“红火”的船型领域，创下历史新高。

以 Alphaliner、Clarkson 和 Drewry 三大航运研调机构预测来看，2021 年货物运输需求年增分别为 5.8%、6.3%、8.7%，运力增长则分别为 4.2%、4.6%、3.7%；2022 年运输需求年增 4%、3.4%、4.7%，运力增长则分别为 3.1%、2.5%、2.5%，可以看出三大航运研调机构都对近两年行情保持需求增长看法较为乐观。

而第三季是欧美购物节的传统旺季，从返校潮、感恩节到圣诞节需求持续升温，也推升整体集装箱运价继续攀高，上海航交所上周五（7 月 16 日）最新报价，远东至美东、美西每 FEU 运价分别达到 9665、5334 元，欧洲线每 TEU 也首度突破 7000 美元。

集运运价的“疯狂”涨势似乎远未到尽头，目前主要航线运价均已突破历史新高，集运公司更在酝酿新一轮涨价，至少在未来两年内都将赚得盆满钵满。

又一波大造船时代俨然即将到来，不过运力过剩的乌云似乎也开始笼罩集装箱航运业。

来源：国际海事信息网

【德路里评论上半年航运细分板块】

集装箱运输

集装箱市场的繁荣仍在继续，近期没有出现减弱的迹象，班轮公司的盈利能力得到保证。然而，供应链受阻、港口拥堵等情况将会持续到 2022 年上半年。



虽然苏伊士运河再次被封锁的可能性很小，但在主要枢纽港附近再次暴发疫情的风险仍然存在，特别是考虑到德尔塔毒株在世界各地加速蔓延。

港口

得益于全球疫苗接种的推广和国际贸易的强劲增长，德路里编制的港口行业指数继续飙升，该指数第二季度环比增长 9.6%。相关数据显示，全球码头运营商获得的收益高于区域码头运营商。尽管形势乐观，但病毒新变种（Delta 和 Lambda）的传播以及早于预期的加息给市场带来高度不确定性，这两种情况都可能对经济增长前景造成影响。

干散货运输

干散货运输在过去的 6 个月里强劲复苏，吸引了现有运营商不断扩大船队，新的运营商涌入市场。2021 年 5 月 Taylor Maritime 在伦敦上市，成为该市场首支航运 IPO。中国对大宗商品的需求预计将继续下去，并将持续推动全球干散货航运市场。同时，欧盟和亚洲的煤炭进口前景乐观，俄罗斯等欧洲国家谷物收获季的开启将增加市场对巴拿马型和大灵便型船的需求。

LNG 运输

DMFR LNG 航运指数年初至今已上涨 20.5%（截至 2021 年 7 月 15 日），归因于 Flex LNG 股价上涨 56.5%，Teekay LNG 股价上涨 25.8%，Golar LNG 股价上涨 24%。LNG 航运股受益于近期 LNG 航运前景的改善，6 月底的现货运费比 3 月底翻了一番多。

LPG 运输

预计未来一个月 LPG 航运价格将进一步得到巩固。但固定合同较少和较小的美亚丙烷价格套利空间导致吨海里需求下降，自由船舶以及续租船舶数量较大可能使运价在短期内面临压力。从供给端看，新订单的不断涌入，引发了业界对长期收益的担忧。2021 年至今，已经订造了 72 艘新船，而 2020 年全年仅有 13 艘。



原油运输

原油轮股票的总市值尽管在 6 月份下降了 1.8%，但第二季度总体上升了 9.5%，表现优于标普 500 和道琼斯等主要市场指标。主要经济体快速接种疫苗令需求前景预期乐观，美国、欧洲和印度的限制措施放宽，经济活动的恢复，以及库存的下降都支撑了市场的上升趋势。然而，变异毒株的蔓延令人担忧，可能会减缓石油消费的复苏步伐，并推迟原油轮市场的复苏时间。

成品油轮运输

DMFR 成品油轮指数在今年第二季度上涨了 7.3%，主要是由于 Scorpio Tankers (STNG) 的股价上涨了 19.4%，Hafnia 的股价上涨了 1.3%，而组成该指数的其他公司股价则有所下跌。LR2 型船舶资产价格呈两位数的增长支撑了 STNG 股价的上涨。阿芙拉型船舶资产价格在强劲原油需求和坚挺的现货收益的支撑下也有所改善，5 年船龄的 LR2 型二手船交易价格在今年第二季度上涨了 16.7%，10 年船龄的 LR2 型二手船价格同期上涨了 14.9%，5 年船龄的 MR 型价格则在过去的 6 个月里保持平稳。

来源：Drewry Maritime Financial Insight

【巴拿马型散货船市场价暴涨 200%】

据克拉克森研究 (ClarksonsResearch) 显示，船舶交易市场交易量创纪录，致使今年船舶市场价涨幅让人“瞠目结舌”！

据克拉克森记录，今年前 6 个月，有 8400 万载重吨的船舶易手，成交价值逾 220 亿美元。尽管新冠疫情带来的困难依旧，尤其是船员换班方面，却不影响买卖市场的火爆。

克拉克森常务董事 StephenGordon 表示：“一年前，新冠疫情给经济带来了巨大的不确定性，交付船只面临着广泛的物流运输挑战，买卖市场举步维艰。”他补充称，2020 年 5 月，新冠病毒让全球经济陷入混乱，海运贸易量收缩了 10% 以上。但下半年，买卖市场剧烈反弹，有近 6500 万载重吨的船舶成交。

市场火爆的诸多因素



Gordon 表示：“除油轮市场以外，租船市场普遍有所改善，这得益于对经济复苏的乐观情绪、相对较少的新造船订单和碳排放法规的潜在影响。”

“在运营层面，新冠疫情相关条款现已嵌入大多销售形式当中，似乎运行良好。检疫变得越来越精简，但船员换班方面仍然存在挑战。”他补充道。

集装箱船领域的交易量占总量的四分之一，创下纪录，共 256 笔（90 万 TEU），价值超 52 亿美元。在克拉克森的所有价格指数当中，涨幅最大的要数一艘 4500 TEU、10 年船龄的巴拿马型船舶。由于市场上船舶日益短缺，该船的价格从 1900 万美元飞涨至 6000 万美元，涨幅 200%，势头惊人。

Gordon 道：“这结果对于这艘两年前卖 1000 万美元的‘经典’船型来说，还不赖。”

散货船在数量上占据主导地位

传统的散货船市场成交量超过 525 艘（3600 万载重吨），价值 80 亿美元，交易量首屈一指。

克拉克森数据显示，五年船龄的船舶指数上涨了 38%，其中超灵便型和灵便型船舶涨幅居首。油轮交易活动现已回升，共成交 282 笔。交易总量 3500 万载重吨，价值 64 亿美元。不仅数量，价格也持续上涨。5 年船龄的船舶前 6 个月价格上涨了 12%。正如贸易风（TradeWinds）所报道的，这与苦苦挣扎的即期市场形成了鲜明对比。

Gordon 认为，有两个因素在起作用。其一，是 2019 年底的经济制裁引发了近期两次“超级峰值”，产生了大量现金；其二，是去年生产的浮式储油船，这两个因素支撑了市场。

与常态背道而驰

Gordon 称，买家一直在寻找反周期的时机，其中就包括在干散和液散领域经营混合船队的船东。

克拉克森研究还表示，拆船价也支撑了交易量。VLCC 的拆解费 2021 年从 1700 万美元升至 2400 万美元。LPG、LNG 和近海船舶市场的价格保持稳定，滚装船



也是同样，而汽车运输船价格上涨了 5%。

Gordon 表示，希腊船东一如往常，强化自身“资产大腕”的传统形象，领跑买卖双方的交易图表。在买入上，中国船企紧随其后，而日本则在出售上名列第二。

来源：航运界

【新船成交量超预期，行情热度有望延续】

2021 年以来，全球新船成交量超预期增长。1-6 月，全球累计签约新船订单 829 艘、6511 万载重吨，按载重吨计，同比增长 162.0%。其中 6 月份，全球签约订单 152 艘、1082 万载重吨，按载重吨计，环比增长 67.8%，同比增加 359.0%。

新船成交量超预期。1-6 月，全球累计签约新船订单 829 艘、6511 万载重吨，按载重吨计，同比增长 162.0%，处于 2016 年以来的最高点。其中 6 月份新船订单再度集中释放，全球签约订单 152 艘、1082 万载重吨，按载重吨计，环比增长 67.8%，同比增加 359.0%。短期来看，国际造船市场行情热度有望延续，预计全年新船成交量大概率将超 1 亿载重吨，看高至 1.2 亿载重吨，高于年初行业普遍预期的 9000 万载重吨水平。

集装箱船：1-6 月全球签约新船订单 320 艘、3075 万载重吨，同比增长 1449.5%，具体订单包括 154 艘万箱船、79 艘中型箱船和 87 艘支线箱船。油船：1-6 月全球签约万吨以上新船订单 131 艘、1622 万载重吨，同比增长 54.7%，具体订单包括 31 艘 VLCC、8 艘苏伊士型油船、19 艘阿芙拉型油船和 73 艘中小型成品油船。散货船：1-6 月全球签约新船订单 122 艘、1127 万载重吨，同比增长 7.0%，具体订单包括 23 艘好望角型船、51 艘巴拿马型船、39 艘大灵便型船和 7 艘小灵便型船。液化气船：1-6 月全球签约新船 99 艘、515 万载重吨，同比减少 19.3%，具体包括 16 艘大型 LNG 船、46 艘 VLGC 和 37 艘中小型液化气船。

新船价格持续走高。6 月，克拉克森新船价格指数收于 138.5 点，环比回涨 2.4 点，同比上涨 11.6 点。从主力船型看，散货船、油船、集装箱船和液化气船的克拉克森新船价格指数分别为 145.8 点、159.2 点、89.6 点和 143.5 点，环比分别上涨 4.3 点、2.3 点、1.9 点和 3.2 点，同比分别提升 21.6 点、9.7 点、12.1 点和 5.9 点。从典型船型看，年初以来典型主力船型新船价格均出现一定涨幅，其中部分散货船、集装箱船船型的新船价格年内累计涨幅已超 20%。

中韩竞争持续胶着。按照克拉克森数据统计，1-6 月，中韩两国船厂合计签约新船订单 5646 万载重吨，全球市场份额之和为 87%。其中，韩国船厂签约新船



订单 2914 万载重吨，同比增加 520%，全球市场份额为 45%，再度领先；中国船厂签约新船订单 2732 万载重吨，同比增加 91%，全球市场份额为 42%，暂时落后韩国；日本船厂签约新船订单 571 万载重吨，同比增加 12%，全球市场份额仅 8%。

来源：中船经研中心

◆ 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	16/07/21	09/07/21	浮动	%	备注
好望角型 Capesize	180,000	5,850	5,850	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,400	3,350	50	1.5%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,200	3,150	50	1.6%	
灵便型 Handysize	38,000	2,700	2,650	50	1.9%	
油轮						
船型	载重吨	16/07/21	09/07/21	浮动	%	备注
巨型油轮 VLCC	300,000	10,050	9,950	100	1.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	6,800	6,700	100	1.5%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	5,400	5,300	100	1.9%	
MR	52,000	3,750	3,700	50	1.4%	

截止日期： 2021-07-20

(2) 新造船成交订单

新造船							
数量	船型	载重吨	船厂	交期	买方	价格(万美元)	备注
1	Bulker	210,000	Nihon, Japan	2024	NYK Line - Japanese	Undisclosed	against long-term T/C to JFE Steel,
1	Bulker	210,000		2024	K Line - Japanese	Undisclosed	LNG fuelled, Tier
1	Bulker	210,000		2025	MOL - Japanese	Undisclosed	III



2	Bulker	66,000	Tsuneishi Zhoushan, China	2023	Orix - Japanese	Undisclosed	Tier III
2	Tanker	50,000	STX Offshore, S. Korea	2022	Steelships - Greek	3,700	LNG fuelled, scrubber fitted
2	LNG	174,000 cbm	Hyundai Hi, S. Korea	2024	Pan Ocean - South Korean	Undisclosed	against T/C to Shell, options declared
2	LNG	174,000 cbm	Hyundai Hi, S. Korea	2024	JP. Morgan - US based	Undisclosed	
2	LNG	174,000 cbm	Hyundai Samho, S. Korea	2025	Knutsen - Norwegian	Undisclosed	
2	VLGC	86,000 cbm	Hyundai Samho, S. Korea	2023	Nissen Kaiun - Japanese	8,250	dual fuelled, against 10-yrns T/C
4	Container	16,180 teu	COSCO Yangzhou, China	2025	Cosco - Chinese	15,500	scrubber fitted, conventionally
6	Container	14,092 teu		2023-2024		14,600	fuelled
4	Container	7,000 teu	Shanghai Waigaoqiao, China	2023-2024	Sea Consortium - Singaporean	7,300	options declared, conventionally 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
PATRIOTSHIP	BC	181,709		2010	Japan	6,200	Undisclosed	en bloc*
HELLASSHIP	BC	181,709		2012	Japan			
BULK DENMARK	BC	181,360		2010	Japan	3,100	Thenamaris - Greek	BWTS & scrubber fitted
LOWLANDS GREEN	BC	95,695		2011	Japan	2,100	Polembros - Greek	BWTS fitted, delivery Jan 2022
MAGNOLIA	BC	82,165		2011	Japan	2,200	Diana Shipping - Greek	BWTS fitted, delivery Feb 2022
NAVIOS MARCO POLO	BC	80,647		2011	Japan	2,250	Chailease International Leasing - Chinese	BWTS fitted
XING BAO	BC	72,080		1997	Japan	830	Chinese	
NORD HUDSON	BC	61,617		2014	China	2,400	Undisclosed	BWTS fitted
NORD TRUST	BC	55,693		2009	Japan	1,600	Undisclosed	



KEN SEA	BC	53,491	2009	Japan	1,550	Chinese	DD due Oct
VALOVINE	BC	51,962	2016	Croatia	1,600	Croatian	Tier II, BWTS NOT fitted
PUNTA	BC	51,890	2013	Croatia	1,450	Croatian	Tier II, BWTS fitted
TS JASMINE	BC	38,860	2018	China	2,050	Undisclosed	BWTS fitted
SIDER FAIOCH	BC	38,800	2015	China	2,120	European	boxed, BWTS fitted, dely Med/Atlantic Sept
OCEAN RAINBOW	BC	38,494	2011	Japan	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
MS CHARM	BC	32,449	2010	China	1,250	Undisclosed	BWTS fitted
KIRA OCEAN	BC	30,835	1997	Japan	520	Chinese	
GEKI STAR	BC	28,352	2008	Japan	950	Undisclosed	
GLORIOUS SAWARA	BC	28,339	2009	Japan	1,100	Undisclosed	
KING RICE	BC	28,250	2012	Japan	1,280	Taylor Maritime - Hong Kong	BWTS fitted, delivey Jan 2022

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
NORTHERN JULIE	CV	108,108	8,411	2005	S. Korea	8,500	Swiss	en bloc each
NORTHERN JADE	CV	108,106	8,411	2005	S. Korea	8,500	Swiss	
WASHINGTON EXPRESS	CV	40,478	3,237	2003	Taiwan, PRC	undisclosed	Lomar Shipping - Greek	
PHILADELPHIA EXPRESS	CV	40,478	3,237	2003	Taiwan, PRC	undisclosed	Lomar Shipping - Greek	*basis 1-4 years Charter Back to the sellers (Hapag Lloyd)
CHARLESTON EXPRESS	CV	40,478	3,237	2002	Taiwan, PRC	undisclosed	Lomar Shipping - Greek	
YORKTOWN EXPRESS	CV	40,478	3,237	2002	Taiwan, PRC	undisclosed	Lomar Shipping - Greek	
ST LOUIS EXPRESS	CV	40,478	3,237	2002	Taiwan, PRC	undisclosed	Lomar Shipping - Greek	
BALSA	CV	34,171	2,550	2013	China	12,000	Undisclosed	en bloc, incl T/C till 2022
BALAO	CV	34,144	2,550	2013	China			
BALLENITA	CV	34,123	2,550	2013	China			
BANAK	CV	34,067	2,546	2014	China			
SINAR BIMA	CV	13,632	1,118	2008	China	1,250	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
SPLENDOR KAOHSIUNG	GC	12,192		2006	Japan	400	Undisclosed	SS/DD due Oct



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
TAKAHASHI	TAK	314,020		2007	China	3,400	NGM - Greek	BWTS fitted
PINK STARS	TAK	115,592		2010	S. Korea	2,530	Greek	BWTS fitted, BB back \$10k p/d till 2023
PERICLES	TAK	114,761		2003	S. Korea	1,300	Turkish	
OCEAN PEGASUS	TAK	108,926		2009	China	1,770	Estoril Navigation	
ASTRO SATURN	TAK	105,166		2003	S. Korea	1,250	Undisclosed	
BEECH GALAXY	TAK	19,998		2007	Japan	1,100	Undisclosed	stst
LIME GALAXY	TAK	19,992		2008	Japan	1,200	Undisclosed	stst
CELSIUS MANHATTAN	TAK	19,807		2006	Japan	1,150	Taihua Ship Management - Chinese	stst

◆ 上周拆船市场回顾

孟加拉							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备注
BROTOJOYO	OTHER/FPSO	60,875	12,100	1980	Japan	615.00	
BULL SUMBAWA	TAK	31,632	7,718	2001	S. Korea	575.00	
ZHONG	TAK	16,970	6,037	1988	Croatia	undisclosed	

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
SABAHAT TELLI	TAK	4,563	2,167	1982	Germany	undisclosed	
SALTSTRAUM	TAK	2,533	1,100	1980	Norway	605.00	

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
BETTY KNUTSEN	TAK	35,151	11,026	1999	Spain	undisclosed	HKC Green Recycling / Turkish



◆ALCO 防损通函

【美国海域内禁止激光照射】

美国海岸警卫队的最新规定，禁止船员使用激光指示器或设备照射美国可通航水域作业的船只，在遇险情况下也不例外。

多年来，出于显而易见的航空安全因素，世界各地多次禁止激光指示器或设备照射飞机。飞行员可能因激光而短暂的失去视觉，导致无法辨别方向从而引发灾难性的坠机。

【谷类货物的正确采样方式】

获取谷物和油料货物样本应当遵循正确的方法，但这并不像听起来那般容易。咨询公司 CWA International 的专业食品科学家 Ben Cockshull 强调，如果这些样本稍后会用于对船东的索赔进行抗辩，则正确进行采样是十分重要的。

船舶经营人和验船师通常得到的建议是在装载或卸载散装谷物或油籽货物时进行“采样”，例如在南美装载大豆货物时或在卸载时发现货损的情况下。但是，我们如何才能确保以最佳方式获得这些样本？

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
2021-07-23	646.500	761.220	5.871	83.195	890.440	65.314	1139.210	477.310	514.590
2021-07-22	646.510	762.360	5.863	83.173	886.460	65.445	1143.370	475.370	514.450
2021-07-21	648.350	763.750	5.899	83.418	883.670	65.171	1146.920	475.540	511.400
2021-07-20	648.550	764.810	5.922	83.458	886.600	65.098	1150.870	476.090	508.750
2021-07-19	647.000	764.080	5.885	83.288	890.260	65.000	1144.900	478.130	512.760

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	0.08338	1 周	0.08788	2 周	--	1 个月	0.08925
2 个月	0.1145	3 个月	0.12525	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.15725	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.244		

2021-07-22