



全一海运市场周报

2024.03 - 第4期



◆国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2024.03.18 - 03.22)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场总体平稳 运价继续回落】

本周，中国出口集装箱运输市场总体平稳，多数远洋航线运价延续回落走势，但跌幅明显收窄，综合指数小幅下跌。3月22日，上海航运交易所发布的上海出口集装箱综合运价指数为1732.57点，较上期下跌2.3%。

欧洲航线：随着航商增加班次等措施的实行，航线受前期地缘局势影响已经逐步消退，欧洲航运市场价格继续回落，但伴随市场货量的逐步企稳，供需关系总体保持平衡。本周，多数航商保持运价不变，个别小幅降价揽货，即期市场订舱价格小幅下跌。3月22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1943美元/TEU，较上期下跌1.4%。地中海航线，市场情况与欧洲航线基本相似，即期市场订舱价格小幅回落。3月22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2887美元/TEU，较上期下跌3.0%。

北美航线：集装箱运输市场运价走势自今年2月初后持续下行，市场缺乏进一步增长的动力。本周，各航班舱位利用率在90%到95%不等，部分班次满载。航商为提高装载率，仍以降价揽货为主，航线即期订舱价格继续下跌。3月22日，上海港出口至美西和美东基本港市场运价（海运及海运附加费）分别为3621美元/FEU和4842美元/FEU，分别较上期下跌4.1%和7.8%。

波斯湾航线：目的地市场已进入斋月，考虑到运输周期的原因，市场已有部分节后需求启动。本周，市场货量略有回升，部分航商小幅上调运价，即期市场订舱价格上涨。3月22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1503美元/TEU，较上期上涨6.6%。

澳新航线：运输市场逐步转入传统淡季，需求逐渐走弱。本周，多数航商市场报价略有下降，航线即期订舱价格下跌。3月22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822美元/TEU，较上期下跌9.4%。



南美航线：航线运输需求企稳，供需关系总体平衡，即期市场订舱价格微升。3月22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2550美元/TEU，较上期上涨0.8%。

日本航线：运输需求基本平稳，市场运价保持稳定。3月22日，中国出口至日本航线运价指数为754.20点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【沿海市场情绪转淡 综合指数小幅下跌】

本周，受大宗商品进口量上升影响，港口库存持续积累，沿海内贸市场情绪转淡，综合指数小幅下跌。3月22日，上海航运交易所发布的中国沿海（散货）综合运价指数报收958.97点，较上期下跌1.0%。

煤炭市场：市场需求方面，一方面，随着全国气温逐渐回升，居民取暖用电需求支撑减弱，另一方面，当前非电开工率不及预期，工业电需求难有大规模回升，加上清洁能源出力增多，电厂负荷率持续下降，后续部分电厂将陆续开始春季检修进程，叠加煤价跌速加快，终端补库意愿持续低迷。本周沿海八省日耗186万吨，库存3278万吨，存煤可用天数约18天。煤炭价格方面，春半日暖，电煤消耗逐渐进入淡季模式，且非电需求不及预期，整体需求较差，大型煤企外购煤价大幅下调，市场悲观情绪升温，终端采购仅维持常态化长协拉运，环渤海各港合计日均调出129.1万吨，港口库存继续向下消耗。运价走势方面，在电煤需求呈季节性走弱背景下，下游市场采购需求疲弱，煤价加速下跌，市场观望情绪较重。各航线运价因缺乏货源支撑，整体价格波动向下。华南航线由于前期涨价幅度较大，跌幅扩大明显；而江内航线受运输成本限制，持续低位震荡，沿海煤炭运价小幅下行。

3月22日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收922.18点，较上期下跌1.6%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收524.75点，较上期下跌4.4%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价19.3元/吨，较上期下跌0.3元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为28.2元/吨，较上期下跌4.7元/吨，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为31.7元/吨，较上期下跌4.2元/吨。

金属矿石市场：本周，随天气转暖，钢材消费需求逐步释放，社会库存出现下降，成材价格出现反弹，钢厂盘面利润小幅修复。铁矿石受同期废钢供给收缩影响，价格小幅回升，但在之钢企检修计划增多，高炉产能利用率偏低，减产情况延续局面下，市场悲观情绪仍存，港口季节性累库持续，沿海金属矿石运输价格再度下探。3



月 22 日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 609.55 点，较上期下跌 1.1%，其中，青岛/日照-张家港(2-3 万 dwt) 航线运价 22.7 元/吨，较上期下跌 0.3 元/吨。

粮食市场：本周，受生猪价格快速回调影响，市场看涨情绪又起，加之南北气温升回升，养殖端进入周期性补栏阶段，仔猪价格持续攀升，二育补栏热度高涨。同时，随进口玉米、大麦抵港，粮食供给持续宽松，国内玉米价格走势转弱，饲料企业持谨慎态度，主要以刚需补库为主，沿海粮食运价略有波动。3 月 22 日，沿海粮食货种运价指数报 784.97 点，较上期下跌 1.2%，其中，营口-深圳(4-5 万 dwt) 航线运价 44.4 元/吨，较上期上涨 0.3 元/吨。

成品油市场：本周，国际原油价格小幅波动，国内终端市场逐步恢复，但库存消耗速度依旧偏慢。供给端，炼厂利润持续低位，停工检修、减产陆续增加，汽柴油价格均有所下调出货，厂库小幅下降同时，贸易商社库攀升至高位，影响下游卸港效率，终端补库拉运持谨慎态度，沿海成品油运价小幅波动。3 月 22 日，上海航运交易所发布的中国沿海成品油运价指数（CCTFI）综合指数 1075.01 点，较上期下跌 0.4%；市场运价指数 1038.95 点，较上期下跌 0.8%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型有涨有跌 租金指数继续回调】

本周，虽然部分航线运价下滑，但三大船型租金水平总体较好。海岬型船太平洋市场运价先涨后跌；巴拿马型船市场煤炭货盘支撑较弱，但在粮食航线运力阶段性紧张的支撑下总体表现不错；超灵便型船市场延续小幅回调走势。远东干散货租金指数继续小幅回调，不过仍明显高于去年同期。3 月 21 日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1934.27 点，较上周四下跌 4.4%。

海岬型船市场：海岬型船两大洋市场走势不一，太平洋市场先扬后抑，远程矿航线运价先稳后跌。太平洋市场，上周末澳大利亚台风对市场影响不大。本周上半周，澳大利亚货盘正常释放，FFA 远期合约价格上涨，市场氛围较好，且国内北方港口因恶劣天气影响，船舶周转放缓，市场看涨情绪浓厚，太平洋市场运价上涨。下半周，虽然澳大利亚货盘不减，但随着 FFA 远期合约价格下跌，远程矿航线货盘减少，太平洋市场运价回调。3 月 21 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 31048 美元，较上周四下跌 9.6%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 12.025 美元/吨，较上周四下跌 3.5%。远程矿航线，上半周，远程矿航线运价相对平稳。下半周，巴西、西非即期矿石货盘有所减少，运价回落。3 月 21 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 29.693 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高位小幅波动，粮食运价先涨后跌。太平洋市场，国内煤价不断下跌，市场观望气氛浓厚，煤炭货盘减少，市场活跃度不高，但在南美粮食市场火热行情支撑下，太平洋市场日租金高位小幅波动。3月21日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 18475 美元，较上周四上涨 0.9%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 9.845 美元/吨，较上周四上涨 0.6%。粮食市场，南美粮食货盘不断释放，而运力方面，由于前期太平洋市场行情较好，空放船舶不多，导致4月中上旬南美市场可用运力偏紧，上半周南美粮食运价上涨并创年内新高。下半周，随着 FFA 远期合约价格下滑，市场火热情绪开始有所调整，加之4月底可用运力相对充裕，下半周粮食运价触顶回调。3月21日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 51.990 美元/吨，较上周四上涨 4.9%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场继续回调。本周，东南亚市场即期煤炭货盘依然偏少，市场消化运力速度缓慢，即期运力逐渐增加，氛围偏软，日租金继续回调。3月21日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 13480 美元，较上周四下跌 3.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 12.084 美元/吨，较上周四下跌 0.7%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价冲高回落】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至3月15日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 195.2 万桶至 4.45 亿桶，降幅 0.44%，进口 627.8 万桶/日，较前一周增加 78.8 万桶/日。原油出口增加 173.4 万桶/日至 488.1 万桶/日。美国原油产品四周平均供应量为 2009.2 万桶/日，较去年同期增加 2.24%。EIA 预计美国主要页岩油盆地4月产量将攀升逾 9,000 万桶/日至 977 万桶/日，并创 2023 年 12 月 993 万桶/日以来的最高水平。伊拉克表示，未来几个月将减少原油出口 13 万桶/日至 330 万桶/日，以抵消 1 月以来出口超过欧佩克配额的部分。乌克兰无人机对俄罗斯炼油厂的袭击至后者原油加工量下降，俄罗斯增加原油出口，3月西部港口的石油出口将增加近 26 万桶/日。3月21日，美国提交的关于加沙地带停火决议草案进行表决，决议将允许释放以色列人质，换回数百名巴勒斯坦人，该消息引发市场疑虑，油价承压。本周布伦特原油期货价格先涨后跌，周四报 85.57 美元/桶，较 3 月 14 日上涨 0.13%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价波动上行。中国进口 VLCC 运输市场运价冲高回落。3月21日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 1427.58 点，较 3 月 14 日上涨 4.7%。

超大型油轮(VLCC)：上周末，西非和巴西市场持续出货，船位较紧，船东情绪高涨，运价随之上行。本周初，随着中东 4 月上旬装期的主力货盘进场，市场保持坚挺，运价续涨。随后，货盘正常释放，运力供给趋于平衡，加之希腊公共假期，租家趁机打压市场，市场观望情绪加重，运价回调。临近周末，市场较为平静，同时部分前期较高价格成交的运力被释放，市场情绪明显转弱，运价显著下滑。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价(CT1)报 WS74.71，较 3 月 14 日上涨 5.71%，CT1 的 5 日平均为 WS78.32，较上期平均上涨 12.02%，等价期租租金(TCE)平均 5.3 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价(CT2)报 WS74.93，



上涨 3.37%，平均为 WS77.58，TCE 平均 5.6 万美元/天。

超大型油轮典型成交记录 (Transaction record)：巴西至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 4 月 15—16 日，成交运价为 WS73。巴西至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 4 月 19—21 日，成交运价为 WS73。巴西至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 4 月 24—25 日，成交运价为 WS74。中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 3 月 27—29 日，成交运价为 WS75。美湾至韩国航线报出 27 万吨货盘，受载期 4 月 15—17 日，成交运价为 955 万美元。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数跌多涨少 国内成交数量减少】

3 月 20 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1166.62 点，环比下跌 0.50%。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和内河散货船价综合指数环比分别涨跌+0.59%、-0.88%、-1.53%及-0.52%。

国际干散货船二手船价格有涨有跌。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.36%；57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.47%；75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.35%；170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.16%。本期，国际二手散货船市场成交数环比上涨，总共成交 16 艘（环比增加 1 艘），总运力 169.40 万载重吨，总成交金额 195580 万美元，平均船龄 15.06 年。

国际油轮二手船价格涨多跌少。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值环比上涨 1.41%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 1.68%；105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 1.56%；158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 1.78%；300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 1.64%。本期，国际油轮二手船市场成交量减少，总共成交 3 艘（环比减少 4 艘），总运力 8.53 万载重吨，总成交金额 43020 万美元，平均船龄 18.67 年。

国内沿海散货船二手船价格全面下跌。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.44%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌 1.71%。本期未收到国内沿海二手散货船成交信息报送。

国内内河散货船二手船价跌多涨少。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.41%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.50%；



2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.08%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.27%。本期，国内内河二手散货船市场交易量减少，总共成交 21 艘（环比减少 7 艘），总运力 5.59 万载重吨，总成交金额 5844.90 万人民币，平均船龄 7.63 年。

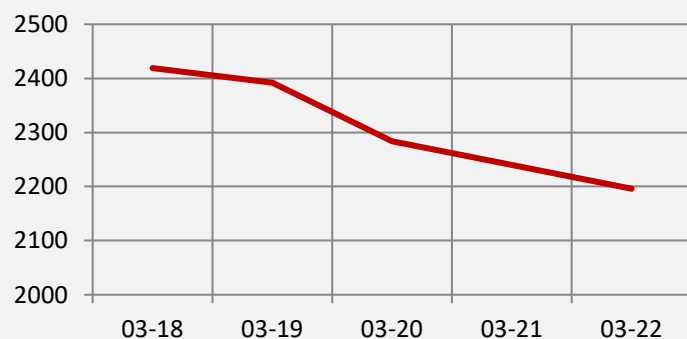
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

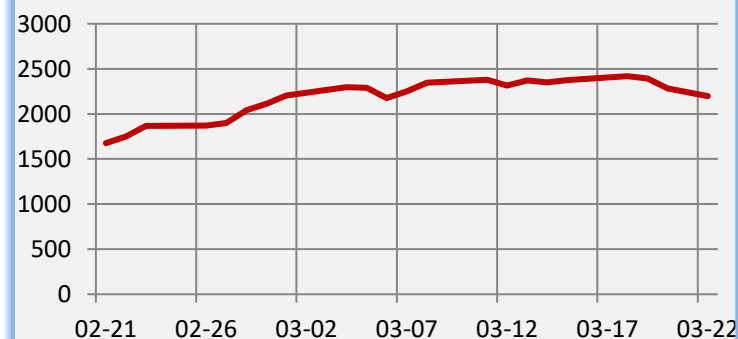
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

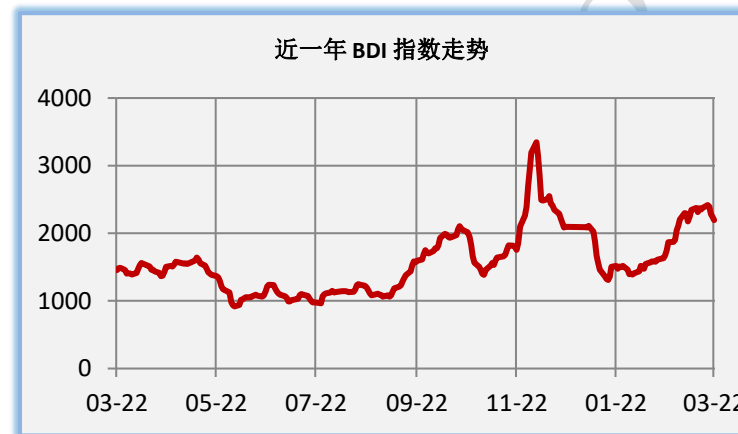
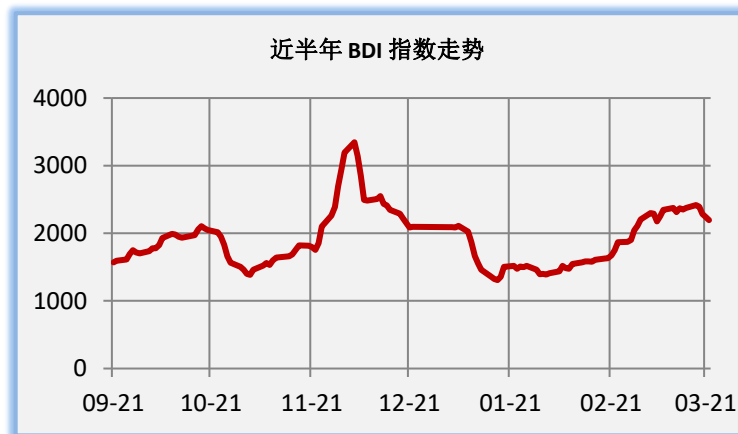
波罗的海指数	3 月 18 日	3 月 19 日	3 月 20 日	3 月 21 日	3 月 22 日
BDI	2,419 +45	2,392 -27	2,284 -108	2,240 -44	2,196 -44
BCI	4,089 +70	3,990 -99	3,690 -300	3,588 -102	3,482 -106
BPI	2,298 +64	2,306 +8	2,251 -55	2,204 -47	2,165 -39
BSI	1,338 +12	1,351 +13	1,370 +19	1,379 +9	1,383 +4
BHSI	783 +2	788 +5	790 +2	795 +5	795 0

上周 BDI 指数走势



近一个月 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)					
船型 (吨)	租期	15/03/24	08/03/24	浮动	%
Cape (180K)	一年	33,000	34,000	-1000	-2.9%
	三年	25,000	25,500	-500	-2.0%
Pmax (76K)	一年	18,000	17,500	500	2.9%
	三年	13,250	13,000	250	1.9%
Smax (58K)	一年	16,500	16,500	0	0.0%
	三年	12,500	12,500	0	0.0%
Hsize (32K)	一年	13,500	13,000	500	3.8%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%

截止日期: 2024-03-19



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Buena Ventura I' 2011 83366 dwt dely Jorf Lasfar 4 Apr trip via NC South America redel Skaw-Gibraltar \$20,000 - Bunge

'Pacific Victory' 2017 63508 dwt dely Weda prompt trip via Indonesia redel Vietnam \$19,000 - Cargill

'CMB Jordaens' 2019 63447 dwt dely Oxelosund prompt trip redel China intention fertiliser \$27,500 - Fednav

'Great Voyage' 2021 61088 dwt dely Port Elizabeth 2/5 Apr trip Far East \$23,000 + \$230,000 bb - Joint Vision

'Forever SW' 2010 58186 dwt dely Fujairah prompt trip redel WC India \$19,000 - Norvic - <last week>

'Turicum' 2012 58097 dwt dely Ghent end Mar trip redel China intention petcoke \$27,500 - WBC

'Berden' 2004 55557 dwt dely Salalah end Mar trip redel WC India \$17,700 - Shakti Shipping

'Emil Selmer' 2010 32626 dwt dely Passing Ushant prompt trip via Liepaja redel Morocco \$12,850 - cnr

(2) 期租租船摘录

'Basic Sky' 2023 81917 dwt dely Phu My 25 Mar 6/8 months redel worldwide \$24,000 - ST Shipping



4. [航运&船舶市场动态](#)

【煤炭行情高涨使大型散货船需求旺盛】

尽管全球经济正在努力实现脱碳，但煤炭仍然是一个关键组成部分，仍然满足着对大型散货船的需求。船舶经纪公司 Xclusiv 在最新的周报中表示，“尽管人们对绿色能源和零排放进行了广泛的讨论，但煤炭在未来几年仍将是一股主要的经济力量。”

在美国，煤矿公司正在扩大生产和投资新矿，特别是冶金级煤。用于炼钢的这种煤的需求正在增加，而对发电用煤的需求却在下降。尽管美国煤炭进口量处于 2017 年以来的最低水平，但 2023 年的出口已反弹至 2019 年的水平，比 2022 年增长 18%。

Exclusiv 补充说：“与美国和中国相反，由于国内产量增加和库存创历史新高，预计印度的动力煤进口量将在 2024 年自新冠以来首次下降。国内煤矿产量激增已将发电厂库存推至逾 4300 万吨的纪录高位，促使其向海绵铁和铝冶炼厂等非电力行业用户出售更多煤炭，这些企业传统上都是进口煤炭燃料。2023 年，印度进口了 1.76 亿吨动力煤，但初步预测显示，2024 年的进口量不会超过 1.6 亿吨，比 2023 年减少 9%。”

国际市场煤价持续上涨，涨幅已达 17%

据 CNBC 印度尼西亚频道 3 月 6 日雅加达发布的最新消息，国际市场煤炭价格仍加速上涨，已连续 11 个交易日持续上升。

据路孚特(Refinitiv)周二(2024 年 3 月 5 日)交易数据显示，洲际交易所(ICE)纽卡斯尔煤炭 4 月合约价格报收于每吨 141.35 美元，环比上涨 0.89%。

3 月 5 日的价格走强延续着煤炭市场的持续积极走势，连续 11 个交易日里，煤炭价格累计上涨了 17.06%。

洲际交易所(ICE)煤炭期货 API 2 近月合约价格 3 月 5 日报收 111.50 美元/吨，比前一交易日上涨 0.90 美元。早些时候曾触及 1 月 5 日以来的最高点 112.50 美元/吨。

煤炭需求继续支撑干散货市场，尤其是与煤炭交易密切相关的好望角型船。”在 2023 年好望角型船舶交易表现强劲，超过 100 艘船舶易手之后，2024 年似乎将延续这



一趋势。仅在第一季度，就售出了 24 艘好望角型船舶，已经比 2023 年第一季度多出 1 艘，与 2022 年整个上半年的交易量相当。希腊船主尤其活跃，在此期间购买了 8 艘船，出售了 6 艘。

“在健康的运价推动下，投资者对大型散货船的信心仍然看涨。波罗的海海岬型船期租平均价格为每天 32,985 美元，自 2023 年 9 月 8 日以来一直超过每天 10,000 美元。减去波罗的海海岬型船运营费用指数(5,669 美元/天)和好望角型干船坞每日成本(404 美元/天)，一艘海岬型船舶每日预计产生的 EBITDA 为 26,912 美元，即每年约 980 万美元。这几乎相当于船龄 10 年的日本海岬型船当前价值的 25%”，Xclusiv 总结道。

来源：航运界

【连跌四周！运力过剩难解 SCFI 指数节后下跌 10%】

集运市场运力过剩基本面未改，春节后运价失去货量支撑，SCFI 指数连续第四周下跌，春节假期后累计跌幅约 10%。

根据上海航交所 3 月 8 日发布的最新数据，上海出口集装箱运价指数（SCFI）指数上周下跌 93.38 点至 1885.74 点，周跌幅为 4.7%，其中欧美四大主力航线运价均呈续跌趋势。

上周，远东到美西线每 FEU 运价下跌 223 美元至 4,039 美元，周跌幅 5.2%；远东到美东线每 FEU 运价下跌 139 美元至 5,608 美元，周跌幅 2.4%；远东到欧洲线每 TEU 运价下跌 143 美元至 2,134 美元，周跌幅 6.3%；远东到地中海线每 TEU 运价下跌 154 美元至 3,138 美元，周跌幅 4.7%。

而在近洋线，远东到日本关西每 TEU 运价较之前一周持平，为 289 美元；远东到日本关东每 TEU 运价较之前一周持平，为 302 美元；远东到东南亚每 TEU 运价较之前一周下跌 7 美元至 278 美元；远东到韩国每 TEU 运价较之前一周下跌 5 美元，为 148 美元。

业界分析指出，按惯例元宵节过后工厂复工货量将陆续释放，但今年元宵节拉货效应失灵，欧美订单仍然不强，加上整体运力供给过剩，预期 2、3 月运量及运价将较 1 月下滑，目前美西、美东线正分别面临每 FEU 运价 4000、5000 美元保卫战，即使如此，预计一季度运价仍能够撑在获利水平以上。

由于关系集运公司获利较多的美国线长约进入最后定价的关键时刻，三大联盟势必采取严格的控舱措施，确保运价维持获利水平，同时观察红海事件、美东码头劳



工谈判的发展，如果巴拿马运河船舶通航率不高，美西运价就会有支撑。

目前美西线运价多数还在 3500 美元以上，部分达到了 3900 美元，美东线运价在 5000 美元上下，欧洲线每 FEU 运价大约在 3500 美元上下，估计集运公司会坚守 3000 美元以上运价。

展望未来，Alphaliner 预计，今年集装箱船运力供给增长为 9.8%，需求增长约 3.0%，持续呈供给过剩情形。业内人士指出，今年预计有 320 万 TEU 新造船交付，其中超过 60% (约 200 万箱) 将在上半年交船，因此二季度运力过剩压力会明显增加。

来源：国际船舶网

【汽车运输船市场：今年运力需求依然旺盛】

劳氏日报报道，当前汽车运输船的运力不足，导致运费和租船费率飙升，创下历史新纪录。不过，明年情况有望得到缓解，因为将有超过 70 艘新船下水。

从长远来看，汽车运输船行业的前景十分乐观。目前新船订单量已达到现有运营船队的 37.5%，市场上老旧船舶的退役潜力巨大。

虽然庞大的订单量让市场有些担忧，但 Veson Nautical 公司的汽车运输船商业分析师 Andrea De Luca 认为，亚洲汽车出口量的持续增长，使得对运力的需求依然旺盛。他预测，尽管行业存在新运力过剩的风险，但 2024 年中国汽车和亚洲汽车贸易的强劲需求，增长率高达 7.4% 以上，这将超越运力增长，短期内不太可能出现运力饱和的情况。

根据 Veson Nautical 旗下 VesselValues 数据库的统计，2025 年将有 74 艘汽车运输船交付使用，总运力将达到 56.7 万 CEU。De Luca 认为，基于 11.5% 的净运力增长，2025 年将是行业变革的关键一年，这将有助于市场再平衡，使运费、租船费率和资产价值回归正常。

此外，他还透露，2024 年将交付 42 艘 PCTC，红海航线的改道将有助于消化这部分新增运力。同时，他预计红海航线的干扰至少会持续到 2024 年下半年。

值得一提的是，如果 Hoegh Autoliners 和 Wallenius Wilhelmsen 两大汽车运输运营商行使其共同拥有的订购 8 艘 PCTC 的选择权，那么 2024 年的订单量还将进一步增



长。不过，分析师并不期待今年订单量会有大幅增长，除非像上汽集团和比亚迪这样的中国汽车制造商在涉足汽车运输运营领域后继续订购更多新船。

仅在 2 月份，就有总价值达 11.8 亿美元的 10 艘大型 PCTC 新船被订购。这些新船包括 Wallenius Wilhelmsen 订购的 4 艘 9350CEU 船舶、Ray Car Carriers 订购的 2 艘 7500CEU 船舶，以及 Korean Ocean Business Corporation 订购的 4 艘 10800CEU 船舶。

值得注意的是，过去一年里，汽车运输船的规模结构发生了显著变化。运营商们开始对传统的 7000-7500CEU 设计的热度减轻，而对能够装载 9000 多辆汽车的船型青睐有加。目前，拥有 9000CEU 运力的船舶已约占整个订单的 30%，但日本和中国运营商尚未跟进这一趋势。

去年 12 月，船舶设计咨询公司 Deltamarin 发布了一款新的 11000CEU 的 PCTC 设计，这是目前最大的此类船舶。

中国船厂继续在该领域占据主导地位，占据订单份额的 82%。

BRS 也预测当前的市场热度将持续 2024 年全年，但警告称需求方面仍存在潜在的下行风险，包括紧缩货币政策导致的信贷条件收紧、乌克兰和加沙地区的冲突、地缘政治紧张局势、气候相关自然灾害以及可能的“黑天鹅”事件。

此外，BRS 还指出，到 2024 年和 2025 年，将分别有 23 艘和 32 艘老旧汽车运输船达到或超过 28 年船龄，这些船舶的总运力分别为 10 万 CEU 和 14 万 CEU，占当前船队的 4.4%。虽然当前市场热度可能推迟这些老旧船队的退役，但鉴于大量新船即将交付，预计它们很可能被新船取代，要么重新进入市场，要么被拆解回收。

来源：中国船检

【两条全球“航运大动脉”，相继发布新规！】

苏伊士运河和巴拿马运河是全球最重要的两条“航运大动脉”，近日，两条运河相继发布新规，新规将对通航船只产生哪些影响？

当地时间 3 月 11 日，巴拿马运河管理局宣布，将调整每日船只通行数量，从目前的 24 艘增加至 27 艘，本月 18 日船只通行量先增加至 26 艘，25 日开始增加至 27 艘。



据悉，这是巴拿马运河管理局针对加通湖目前和预计水平进行分析之后做出的调整。由于厄尔尼诺现象引发的长期干旱，巴拿马运河作为跨洋航道从去年 7 月开始实施节水措施，减少船只通行量并降低航道深度。巴拿马运河已经连续几个月逐渐减少船只通行量，曾一度降至每日 18 艘。

此外，当地时间 3 月 12 日，苏伊士运河管理局宣布，决定从 5 月 1 日起，对拒绝或无法接受系泊服务的船只征收 5000 美元的额外费用。

苏伊士运河管理局还宣布了新的系泊和灯光服务收费标准，按照新规定，每艘通行船只将收取总金额为 3500 美元的固定系泊和灯光服务费用，若通行船只要求提供照明服务或灯光不符合航行规定，前项中灯光服务费将增加 1000 美元，总计为 4500 美元。

来源：央视财经

【运价创 18 年新高 原油船正成为今年“明星”船型】

运价飙升创下 2016 年 1 月以来新高，新船订单增长 5 倍，已经超过 2023 年全年订单量，以 VLCC 为首的原油船正成为今年全球市场冉冉升起的“明星”船型。

波罗的海国际航运公会（BIMCO）近日发布报告称，2024 年前两个月，在 VLCC 订单增加的助力下，原油船新船订单激增达到了 740 万载重吨，同比增幅高达 490%。其中，VLCC 新船订单总计 19 艘，已经超过了 2023 年全年的订单量。

与此同时，克拉克森的数据显示，2024 年前两个月全球原油船新船订单共计 29 艘，其中包括 VLCC 订单 19 艘 590.50 万载重吨，占今年全球原油船订单总量的 80%以上；此外还有苏伊士型原油船订单 8 艘 124 万载重吨，阿芙拉型原油船订单 2 艘 23 万载重吨。

以船厂而言，今年 78.9% 的 VLCC 新订单都由中国船厂承接，包括大船天津 4 艘传统燃料 VLCC 和 4 艘 LNG 双燃料 VLCC、大连造船 2 艘传统燃料 VLCC、新韩通船舶重工 2 艘传统燃料 VLCC、新时代造船 2 艘双燃料 VLCC、青岛北海造船 1 艘传统燃料 VLCC，以及韩国现代三湖重工和韩华海洋（原大宇造船）各 2 艘传统燃料 VLCC。

而在苏伊士型油船领域，韩国船企承接了 5 艘传统燃料船订单，包括现代三湖重工 2 艘和 DH 造船（原大韩造船）3 艘，舟山中远海运重工则接获了另外 3 艘 LNG 双燃料船订单。其余 2 艘阿芙拉型原油船全部由山船重工接获。



BIMCO 报告指出，自俄乌战争爆发以来原油船运价飙升，在今年前两个月依然保持强劲。波罗的海原油运价指数（BDTI）平均值比 2023 年前两个月略有上升，创下自 2006 年以来 1 月和 2 月平均指数最高纪录。VLCC 在今年开局最为强劲。

数据显示，BDTI 指数 VLCC TCE 在今年 1 月平均为 41458 美元/天，2 月平均值增至 47332 美元/天，这一水平远远超过了去年 1 月平均 15097 美元/天和去年 2 月平均 25507 美元/天，也高于去年 12 月平均 23405 美元/天。

报告称，2023 年 3 月原油船手持订单占现有船队比例降至仅 3.3%，是至少自 1996 年以来的最低点。而随着 2023 年苏伊士型油船订单迅速增加，VLCC 订单也有一定增长，到今年 2 月原油船手持订单占船队比例已经达到了 6.2%。

不过虽然 VLCC 新船订单强势回升，但是目前手持订单占现有船队比例仅有 4.3%。

BIMCO 认为，原油船的短期前景展望乐观，由于船队增长缓慢和航行距离延长，供需平衡可能会趋紧。这一前景似乎对 VLCC 尤为有利，并可能支撑该船型板块的运价。

作为最大的原油船，VLCC 通常用于从中东和美洲向亚洲运输原油。在未来几年，BIMCO 预计将有更多的石油来自美洲，石油需求也将越来越多地转向亚洲。这不仅会增加航行距离，也会使 VLCC 特别受益，因为此类船舶已经在这些贸易航道上占据了主导地位。

2023 年订造的原油船中 70%、以及今年迄今为止订造的所有原油船都将在 2026 年至 2027 年间交付，因此在这之前原油船船队持续低增长将为运价提供支撑。即使在 2026 年之后，供过于求的风险目前看来也很小，虽然新订单有所增加，但现有手持订单仍处于历史低位。不过，2026 年和 2027 年交付的新船可能将进一步增加。

尽管中期前景看好，但国际能源署（IEA）目前预测，全球石油需求可能在 2030 年达到峰值。然而自俄乌战争爆发以来，全球贸易航线的重组增加了对船舶的需求，至少有必要更新部分老化船队。在这样的背景下，BIMCO 预计今年下半年原油船订单量很有可能会进一步增加。

来源：国际船舶网



【印度在下一盘港航业大棋？】

近日，负责运营印度东海岸泰米尔纳德邦图苏库迪地区港口的印度 V.O.Chidambaranar 港务局正在招标，拟建设一个吞吐量达到 400 万 TEU 的大港，总投资约 8.51 亿美元。

据了解，该项目包括建设两个集装箱码头，每个码头的岸线长 1 公里，设计吞吐能力 200 万 TEU，可接卸 22000TEU 的超大型集装箱船。码头将分两期建设，一期项目包括一个长 5635 米的防波堤，中标的运营商需要将泊位前沿水深加深到 16.9 米，进港航道加深至 17.4 米，以使得大船通行。该招标的特许权为期 45 年，运营商要在 1 号码头连续两年或取得特许权的 96 个月后达产 70%，才能开始建设 2 期码头。

拥有广阔海岸线的印度，正在下一盘怎样的港航业大棋？

招标建港缘由

尽管拥有广阔的海岸线，但由于印度国内港口普遍疏浚不到位，实用水深不足，无法装卸超大型船舶，导致印度港口的性价比不高。

而如果此次印度图苏库迪地区的两个新码头顺利建成，该港将同时用作门户港和转运港，目标是成为印度东海岸的转运中心，降低印度进出口货物对新加坡、科伦坡等海外港口的依赖，预计可为印度进出口商节省 200 美元/TEU 的成本。

针对印度此举，日本东京大学国际合作学博士、上海交通大学安泰经济与管理学院副教授、上海航运 50 人发展研究中心研究员赵一飞分析称：“现在的印度与 20 多年前的中国一样，对如何经营好一个集装箱港口没有太多经验，所以要全球招标，引进有经验的集装箱码头运营商，这与当年中国的上海、深圳、宁波在港口建设方面引进和记黄埔是一个道理。”

他进一步解释说，印度作为全球第一人口大国、第五大经济体，拥有 7516.6 公里的海岸线，却一直没有一个世界级港口，这对印度的货物进出口极为不利。为了满足本国的消费需求，也为了发展本国制造业，兴建大型集装箱码头是必然选择，这与上海提出兴建外高桥码头和洋山深水港是一个道理。



上海国际航运研究中心港口研究所所长助理谢文卿也表示：“印度拟新建 400 万 TEU 吞吐量的港口，主要是为了服务于经济增长，便于产品进口。22000TEU 超大型船舶主要服务于亚欧航线，印度意图扭转依赖资源出口贸易的现状，逐渐提升本国制造企业进出口贸易的市场份额。印度希望以该港为基础，打造基础产品进出口国际海运通道。”

全球港航企业淘金印度

印度加快基础设施建设不无原因，印度正在成为新兴市场的领军者，吸引着越来越多的港航企业深耕、布局。

迪拜环球港务集团（DP World）、新加坡国际港务集团（PSA）等全球知名码头运营商，近期均官宣了在印度的港口发展计划。

2024 年 1 月，DP World 与印度古吉拉特邦政府签署了总价值约 30 亿美元的多项谅解备忘录，将在当地开发多功能深水港、集装箱码头、经济特区等。更早期的 2023 年 8 月，DP World 还宣布将投资 5.1 亿美元，在印度开发图纳—特克拉集装箱码头，年吞吐量达 219 万 TEU。

DP World 注重在印度建设集装箱码头，PSA 则在完善港口供应链方面做文章。

据了解，自 2024 年起，PSA 旗下百运达国际货运代理公司印度子公司（PSABDP 印度），将通过在 PSA 孟买、PSA 阿米亚和其他码头部署电动卡车，为客户提供集装箱陆运服务。

除了码头运营商，包括地中海航运（MSC）、马士基、海洋网联船务（ONE）、长荣海运、HMM 等在内的众多班轮公司，也在开发印度市场方面动作频频。

2024 年 3 月，MSC 在印度东海岸的帕拉迪布港（PPT）和斯里兰卡科伦坡港之间开通支线服务，以弥补印度港口超大型船舶难以装卸的不足。马士基则于近期完善了在印度市场的电子商务系统，提供端到端的统一定价。此外，马士基还加入了绿色燃料联盟印度指导委员会。

ONE、长荣海运、HMM 则都于近期推出了印度新航线，新增了远东至印度间的运力。值得关注的是，ONE 还于 2024 年 3 月 12 日官宣，在迪拜新设立西亚地区总部办公室，作为 ONE 在印度次大陆、中东和东非地区的枢纽。ONE 首席执行官 Jeremy Nixon 还特别强调，印度次大陆、中东和东非地区市场快速增长，对 ONE 及其客户而言



都日益重要。

贸易前景催生港航需求

如果将视野转向集运市场的上游，在集装箱生产制造领域，印度也想分得一杯羹。

印度此前计划于 2024—2025 财年实施本土制造集装箱计划，预算拨款达到 1100 亿卢比（约合 13.27 亿美元），支持本土企业制造 20 英尺和 40 英尺标准集装箱，目标是占领全球集装箱市场 10% 的份额。

虽然由于各种原因，这一计划可能将延期，但印度希望延伸港航物流供应链的意图已十分明显。

印度越来越重视港航业，对港航企业的吸引力也与日俱增，这与印度经济的高速增长密不可分。

根据印度国家统计局的最新预计，2023 财年（2023 年 4 月—2024 年 3 月）印度 GDP 增速预计为 7.6%，在全球主要经济体中表现十分亮眼。

另据中国海关总署的统计数据，2023 年，中印双边贸易额为 1362 亿美元，同比增长 1.5%。其中，中国对印度出口 1177 亿美元，中国自印度进口 185 亿美元。在中国主要贸易伙伴中，中印进出口占比 2.29%，排名第 13 位，占比增幅为 0.15%，排名第 5 位。2024 年前 2 个月，中印进出口总值约为 232 亿美元，同比增长高达 15.8%。

对于中印贸易前景，赵一飞认为：“未来 5 年，如果忽略政治因素，中印贸易有较大的发展机会。主要由于中国很多商品可以满足印度国民的消费需求，中国的部分制造企业也会到印度投资建厂，从中国购买原材料和零部件到印度组装加工成成品，然后销往包括印度在内的南亚各国，这些都将对印度的码头、航线产生需求。”

为了进一步发展本国海运贸易，印度已宣布放开沿海运输权，即取消仅印度公民、印度公司或在印度注册的合资公司所运营船只，才能进行当地沿海进出口集装箱转运的特许规定。这对于全球集运业来说，或许是一个积极的信号。

不过，赵一飞提出了一个制约印度港航业发展的关键问题——现在的印度与 1996 年的中国相比，还缺少一家有一定规模的班轮公司。而这一短板或许也给其他国际班



轮公司留出了更多空间，就看谁能够获得先机，抢占印度市场。

来源：中国水运网

【液化气船新增长点：VLAC】

自 2023 年 5 月全球第一艘超大型液氨运输船（VLAC）订单敲定以来，截止目前，全球 VLAC 新船订单已经累计达到 38 艘、345.4 万方，等同于同期 VLGC 新船成交规模（共计 37 艘、355.5 万方，含 VLEC）。其中，韩国船厂共承接 32 艘，289.6 万方，占比 83.8%，现代重工承接最多，为 13 艘，116.9 万方，占比 33.8%。中国方面，江南造船承接 6 艘，55.8 万方，占比 16.2%。从船东来看，主要有东太平洋航运（8 艘）、Maersk Tankers（4 艘）、Alpha Tankers（4 艘）、TMS Cardiff Gas（4 艘）和 Naftomar Shpg & Trdg（4 艘）等。

根据克拉克森数据，2023 年全球氨海运贸易量为 1517 万吨，同比增长 2.9%。氨主要分为灰氨、蓝氨和绿氨，其中，绿氨是未来合成氨消费场景的主要增长点。随着技术的进步，绿氨作为的清洁能源的应用场景大大拓宽，可应用于固碳载体、氢的载体、无碳燃料和掺混发电等领域。随着可再生能源发电成本的下降及风光电氨氢一体化技术的成熟，绿氨的成本将显著降低。在技术和经济双重驱动下，绿氨发展潜力较大。据预测，到 2040 年全球液氨海运贸易量将达到 6900 万吨，较 2023 年增长 350%以上，年均增长率接近 10%。快速增长的液氨海运贸易将为液化气船市场注入新的动能。

来源：海事早知道

◆世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES					
PORT	IF380CST (USD/MTD)	VLSFO (USD/MTD)	MGO (USD/MTD)	Remark (Barging or Special condition etc)	
Busan	510-515	660-665	810-815		
Tokyo	--	715-720	935-940	Plus oil fence charge, if any.	
Shanghai	520-525	645-650	865-870	Barging USD 5 or 7/MT, min100MT	
Hong Kong	495-500	640-645	790-795	MGO Sul max 0.05%	
Kaohsiung	521	669	884	+ oil fence charge of USD 101	



Singapore	495-500	645-650	795-800	Less than 500MT IFO USD 1500-2500 barging. Less than 100MT LSMGO USD 1500-2500 barging	
Fujairah	470-475	645-650	910-915		
Rotterdam	485-490	600-605	790-795		
Malta	560-565	640-645	880-885		
Gibraltar	570-575	635-640	895-900		

截止日期：2024-03-21

◆[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	15/03/24	08/03/24	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,800	6,750	50	0.7%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,700	3,650	50	1.4%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,350	3,350	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	3,000	3,000	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	15/03/24	08/03/24	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	12,900	12,850	50	0.4%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	8,650	8,600	50	0.6%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	7,400	7,350	50	0.7%	
MR	52,000	4,900	4,900	0	0.0%	

截止日期：2024-03-19



(2) 新造船成交订单

新造船							
数量	船型	载重吨	船厂	交期	买方	价格(万美元)	备注
4	Tanker	300,000	KSOE, S. Korea	2027	Ray Car Carriers - UK based	13,000	LNG fuelled, scrubber fitted
8	Tanker	18,500	Fujian Southeast, China	2025-2026	Pioneer Tanker - Singapore-based	3,300	IMO Tier II, EEDI Phase III
2+2	Bulker	64,000	New Dayang, China	2026	CCB - Chinese	3,400	EEDI Phase III, TC to Bohai Ocean Transportation
8	Bulker	64,000	Nantong Xiangyu, China	2025-2027	Xiamen Financial Leasing - Chinese	3,400	IMO Tier III, EEDI Phase III, methanol ready
2	LNG	175,000 cbm	Dalian Shipbuilding, China	2027-2028	JV between Wah Kwong, China Gas and China Ship Leasing - Sea Jade Investment	23,800	options exercised, 20 yrs TC to China City Gas
2	LNG	40,000 cbm	Cimc Soe, China	2027-2028	Capital	6,600	Methanol dual fuelled
3	VLAC	93,000 cbm	Hyundai Heavy, S. Korea	2027	Atlas Maritime	12,400	
2	PCTC	10,800 ceu	SWS, China	2026-2027	Seaspan	12,000	LNG DF

◆ 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
ATLANTIC TIGER	BC	209,338		2020	China	7,100	Pan Ocean	en bloc each, scrubber fitted
ATLANTIC LION	BC	209,205		2020	China	7,100	Pan Ocean	
ATLANTIC DRAGON	BC	209,170		2020	China	7,100	Pan Ocean	
ORANGE TIARA	BC	181,396		2012	Japan	3,500	Undisclosed	BWTS fitted
PANTAGRUEL	BC	180,181		2004	Japan	undisclosed	Chinese	scrubber fitted
GENCO MAXIMUS	BC	169,021		2009	S. Korea	4,700	Undisclosed	en bloc, BWTS, Scrubber
GENCO CLAUDIUS	BC	169,001		2010	S. Korea			fitted
MARIA G. O.	BC	87,378		2011	China	1,700	Undisclosed	BWTS fitted
KEY GUARDIAN	BC	83,468		2011	Japan	2,370	Ukrainian	BWTS fitted
STERLING TORA	BC	79,474		2010	China	1,425	Undisclosed	BWTS fitted



XI LONG 18	BC	79,235	2013	China	1,750	Chinese	ICE CLASS 1C
THETIS	BC	57,981	2013	China	1,750	Undisclosed	
CHANG SHAN HAI	BC	56,838	2010	China	1,300	Undisclosed	
HONY WORLD	BC	56,716	2012	China	1,480	Undisclosed	BWTS fitted
NZ HANGZHOU	BC	56,709	2012	China	1,470	Greek	BWTS fitted
STAR PYXIS	BC	56,615	2013	China	1,750	Greek	
ARKADIA	BC	56,348	2012	Vietnam	3,710	HGF Denizcilik - Turkish	en bloc*, Ice Clas 1A, BWTS fitted, Tier II
KUMPULA	BC	56,348	2012	Vietnam			
STRAITS BAY	BC	55,840	2007	Japan	1,480	Undisclosed	
QUEEN BUSAN	BC	55,474	2010	Japan	1,720	Greek	BWTS fitted
BBC PLUTO	BC	37,495	2010	China	1,160	Turkish	BWTS fitted, ICE 1C
OMNIA	BC	36,787	2011	S. Korea	1,520	Greek	BWTS fitted
ASIAN BULKER	BC	36,228	2017	Japan	2,400	Undisclosed	BWTS fitted
CONDOR HAMBURG	BC	31,796	2012	China	1,180	Undisclosed	ICE CLASS II

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
ATHOS	CV	118,888	9,954	2011	S. Korea	5,100	German	en bloc**
ATHENIAN	CV	118,888	9,954	2011	S. Korea			
ARISTOMENIS	CV	118,888	9,954	2011	S. Korea			

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
AIPP GOLD	GC	5,099		2000	China	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
CINDIANA JONES	GC	4,880		1989	Germany	undisclosed	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
HANSA BERGEN	TAK	51,218		2007	S. Korea	2,220	Undisclosed	BWTS fitted
K SB (JINHAE) 1952	TAK	50,000		2025	S. Korea	4,900	Greek	scrubber fitted
K SB (JINHAE) 1953	TAK	50,000		2025	S. Korea	4,900	Greek	scrubber fitted
HIGH PROSPERITY	TAK	48,711		2006	Japan	1,925	Singaporean	BWTS fitted
PACIFIC JEWEL	TAK	48,012		2009	Japan	2,370	Undisclosed	BWTS fitted



GLEND MELODY	TAK	47,238	2011	S. Korea	2,750	Chinese	BWTS fitted
GOLAR MAZO	TAK/LNG	76,210	2000	Japan	2,000	Greek	as is laid up since 2020 in Malaysia out of class
CHINAGAS LEGEND	TAK/LPG	55,368	2020	China	9,000	Jovo Group	*scrubber fitted incl
CHINAGAS GLORY	TAK/LPG	55,183	2020	China	9,000	Jovo Group	TC eco

◆ 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
DENAK VOYAGER	BC	72,105	9,518	1996	Japan	540.00	
JAHAN BROTHERS	BC	43,648	8,032	1994	Japan	undisclosed	
HENG RONG 6	GC	15,250	4,635	2007	China	undisclosed	
LEGASPI	GC	1,600	1,506	1984	Japan	undisclosed	
XIN RUN 66	TAK	4,918	2,908	2004	China	530.00	
LMS LAXAPANA	TAK	3,283	1,205	1986	Japan	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
HASAN	GC	7,209	2,211	1991	Japan	undisclosed	

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
STRIDE	CV	24,777	8,952	1997	S. Korea	undisclosed	as is Houston
SOLKA 2	GC	3,173	907	1970	Slovakia	undisclosed	
ANN ROUSING	GC	2,750	1,122	1991	Germany	undisclosed	
PETR ZHITNIKOV	OTHER/FISHING	10,070	16,331	1989		undisclosed	



◆ 融资信息

(1) 国际货币汇率：

日期	美元	欧元	日元	港元	英镑	澳元	新西兰元	新加坡元	瑞士法郎
2024-03-22	710.040	774.650	4.712	90.792	903.550	469.120	432.700	530.520	795.430
2024-03-21	709.420	777.690	4.726	90.709	909.710	469.250	433.620	530.520	803.040
2024-03-20	709.680	774.410	4.728	90.722	906.820	465.870	431.950	530.610	802.510
2024-03-19	709.850	774.390	4.783	90.772	906.430	467.530	434.320	531.560	802.660
2024-03-18	709.430	775.590	4.790	90.696	907.250	467.920	434.580	532.190	806.650

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 周	--	2 周	--	1 个月	5.44389
2 个月	--	3 个月	5.58157	4 个月	--	5 个月	
6 个月	5.67404	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

2024-03-21