



全一海运市场周报

2024.05 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2024.05.20 - 05.24)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场继续向好 市场运价持续上行】

本周，中国出口集装箱运输市场行情继续向好，运输需求保持高位，远洋航线市场运价继续上涨，带动综合指数延续上行走势。5月24日，上海航运交易所发布的上海出口集装箱综合运价指数为2703.43点，较上期上涨7.2%。

欧洲航线：据标普全球发布的数据显示，欧元区5月制造业PMI升至47.4，超过市场预期，创15个月来的最高值。其中，新订单和就业增速均有所加快，企业信心指数更是达到27个月以来的最高水平，显示出欧洲经济处在稳步复苏的轨道上。本周，运输需求继续徘徊在高位，供求关系良好，即期市场订舱价格继续上行。5月24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3409美元/TEU，较上期上涨11.8%。地中海航线，市场行情与欧洲航线继续保持同步，市场运价继续上涨。5月24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4248美元/TEU，较上期上涨7.4%。

北美航线：据标普全球公布的数据显示，美国5月Markit综合PMI初值为54.4，超过前值及市场预期，创2022年4月以来的最高水平，其中制造业PMI升至50.9，超过了50的荣枯线，显示出美国经济继续稳健扩张，对北美航线运输需求继续产生支撑作用。本周，运输需求稳中向好，市场运价延续上行走势。5月24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5189美元/FEU和6482美元/FEU，分别较上期上涨3.3%、7.6%。

波斯湾航线：运输需求继续保持平稳增长，供需基本面稳固，市场运价继续小幅上涨。5月24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2391美元/TEU，较上期上涨7.7%。

澳新航线：当地市场对各类物资的需求继续保持在高位，运输需求表现稳定，即期市场订舱价格延续上行走势。5月24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1289美元/TEU，较上期上涨2.4%。



南美航线：近期目的地国家经济形势稳定，支持运输需求稳中向好，本周市场运价继续上涨。5月24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7065美元/TEU，较上期上涨5.7%。

日本航线：运输需求保持平稳，市场运价小幅波动。5月24日，中国出口至日本航线运价指数为735.55点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【运输需求持续释放 综合指数小幅上涨】

本周，煤炭市场采购氛围良好，运输需求有所增加，加之巴拿马型船及部分灵便性船运力收紧，沿海散货综合指数上涨明显。5月24日，上海航运交易所发布的中国沿海（散货）综合运价指数报收1034.80点，较上期上涨4.1%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，各地气温上升明显，居民用电需求有所增加，沿海电厂负荷持续提振。但南方水电等清洁能源发电态势向好，终端整体需求量提升有限。本周沿海八省日耗178万吨，库存3444.4万吨，存煤可用天数约19.4天。煤炭价格方面，夏季用煤预期继续向好，非电刚需不断提升，同时煤炭产地高压安检持续，进一步抬升坑口价格，北方港口煤炭价格倒挂加重，发运积极性依旧不佳，部分优质货源供应相对偏紧，市场热度不减，煤炭价格走势偏强。环渤海各港合计日均调进量131.2万吨，合计日均调出118.5万吨，合计调进量好于调出量，港口库存累积上行。运价走势方面，煤价走强，终端采购热情提振，巴拿马船型和大灵便船即期需求旺盛，加之前期运力外流，货多船少运力吃紧，船东挺价情绪高涨，沿海煤炭运价延续上涨态势。

5月24日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1042.74点，较上期上涨5.4%；中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收741.28点，较5月17日上涨17.8%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价30.9元/吨，较5月17日上涨5.2元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为41.5元/吨，较5月17日上涨7.6元/吨，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为44.7元/吨，较5月17日上涨7.1元/吨。

金属矿石市场：本周宏观政策利好提振市场心态，钢价延续震荡偏强，钢企利润继续修复，钢材产量持续回升，对铁矿石采购需求有所增加。终端市场看涨情绪浓厚，补库拉运节奏有所提升，沿海金属矿石运输价格持续上涨。5月24日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收683.87点，较5月17日上涨9.4%，其中，青岛/日照-张家港（2-3万dwt）航线运价24.9元/吨，较5月17日上涨2.2元/吨。



粮食市场: 本周东北地区基层余粮见底, 供应不断减少, 渠道商挺价情绪偏强, 东北市场震荡偏强。需求方面, 猪价走势持续偏强, 仔猪补栏、标猪二育入场积极性提高, 饲企补库情绪有所释放, 加之深加工企业库存水平不断消耗, 补库热情提升, 拉运需求有所释放, 沿海粮食运输价格小幅上涨。5月24日, 沿海粮食货种运价指数报 802.37 点, 较上期上涨 3.4%, 其中, 营口-深圳(4-5 万 dwt) 航线运价 44.6 元/吨, 较上期上涨 1.3 元/吨。

成品油市场: 本周国际原油价格窄幅波动, 利空国内成品油市场, 业界观望情绪较浓, 成品油价格弱稳运行。供应方面, 多地炼厂继续检修, 开工率下降, 产量下降。需求方面, 汽油需求以日常通勤为主相对稳定, 柴油需求受基建工矿开工率不足影响, 有所回落。市场购销氛围平淡, 补库拉运节奏不变, 沿海成品油运输价格小幅波动。5月24日, 上海航运交易所发布的中国沿海成品油运价指数(CCTFI) 综合指数 1025.43 点, 较上期上涨 0.4%; 市场运价指数 982.22 点, 较上期上涨 0.9%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型跌多涨少 租金指数继续下跌】

本期, 国际干散货运输市场三大船型市场运价、租金跌多涨少。海岬型船两大洋市场铁矿石运输需求平淡, 可用运力依旧偏多, 运价稳中有跌。巴拿马型船市场煤炭货盘增多, 粮食货盘一般, 日租金小幅上涨。超灵便型船市场煤炭、镍矿货盘减少, 即期运力消化速度缓慢, 日租金继续下调。远东干散货租金指数小幅下跌。5月23日, 上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1760.90 点, 较 5月16日下跌 2.6%。

海岬型船市场: 海岬型船太平洋市场运价先扬后抑, 远程矿航线相对稳定。太平洋市场, 上周末本周初, 澳大利亚铁矿石货盘尚可, 同时中国房地产利好政策出台, FFA 远期合约价格反弹上涨, 市场情绪面好转, 船东信心增强, 运价止跌上涨。随后, 由于澳大利亚铁矿石运输需求一般, 且可用运力依旧偏多, 同时周中逢新加坡公共假期, 市场较为安静, 运价缓缓下跌。5月23日, 中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 22186 美元, 较 5月16日下跌 7.6%; 澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 9.978 美元/吨, 较 5月16日下跌 3.2%。远程矿航线, 上周末, 大西洋市场成交量增多, 加之 FFA 远期合约价格上涨, 市场氛围向好, 运价上涨。本周, 巴西铁矿石运输需求未见起色, 市场较为安静, 运价小幅波动。5月23日, 巴西图巴朗至青岛航线运价为 24.979 美元/吨, 较 5月16日上涨 1.8%。

巴拿马型船市场: 巴拿马型船市场日租金小幅上涨。本周, 太平洋市场印尼和澳大利亚煤炭货盘增多, 同时 FFA 远期合约价格止跌企稳, 船东报价坚挺, 日租金小幅上涨。5月23日, 中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 17588 美元, 较 5月16日上涨 1.6%; 印尼萨马林达至中国广州航线运价为 9.396 美元/吨, 较 5月16日上涨 0.1%。粮食航线, 本周初, 欧洲公共假期, 南美粮食市场较为安静, 运价保持平稳。随后, 南美粮食货盘延续一般表现, 运价小幅波动。5月23日, 巴西桑托斯至



中国北方港口粮食航线运价为 47.180 美元/吨，较 5 月 16 日下跌 1.7%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场日租金继续下调。本周，东南亚市场煤炭和镍矿货盘较少，虽然周中印尼 5 月底 6 月初煤炭货盘有所增多，但即期运力消化速度缓慢，船东稍显弱势，日租金继续小幅下调。5 月 23 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 15283 美元，较 5 月 16 日下跌 3.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 12.303 美元/吨，较 5 月 16 日下跌 1.0%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价由涨转跌】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 5 月 17 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 182.5 万桶至 4.59 亿桶，增幅 0.4%，进口 666.3 万桶/日，较前一周减少 8.1 万桶/日，出口增加 59.5 万桶/日至 473.0 万桶/日。美国原油产品四周平均供应量为 2019.8 万桶/日，较去年同期增加 0.7%。在全球范围内，由于石油库存上升、需求不振、炼油厂利润疲软以及减产风险增加，对原油市场造成压力。美联储表示当前利率在控制通胀的有效性方面存在不确定性，愿意在必要时进一步收紧货币政策，这加剧了人们对经济增长以及石油需求的担忧。俄罗斯能源部周三表示尽管 4 月份，俄罗斯的石油产量略高于目标水平，但俄罗斯完全致力于欧佩克+协议，将很快向欧佩克秘书处提交其计划，以弥补与自愿生产水平的微小偏差，限制了油价跌幅。本周布伦特原油期货价格小幅下跌，周四报 81.53 美元/桶，较 5 月 16 日下跌 2.48%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价先涨后跌。中国进口 VLCC 运输市场运价由涨转跌。5 月 23 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1338.17 点，较 5 月 16 日下跌 0.4%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场中东航线 6 月初的货盘开始进场，前半周大西洋航线和美湾航线频繁出货，船东的挺价意愿和议价能力提升，持续推高成交的 WS 点位，租家只能被动跟随市场趋势。后半周，各大航线活跃度下滑，部分美湾航线的成交最后都以失败告终，之前支撑市场的因素缺失，船东心态逐渐松动，租家私下拿船让市场进一步冷却，成交运价由涨转跌。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS69.08，较 5 月 16 日下跌 0.36%，CT1 的 5 日平均为 WS72.13，较上期平均上涨 1.05%，TCE 平均 4.7 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS71.50，下跌 0.54%，平均为 WS73.60，TCE 平均 5.2 万美元/天。



超大型油轮典型成交记录 (Transaction record)：中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 6 月 1-2 日，成交运价为 WS72。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 6 月 1-3 日，成交运价为 WS72。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 6 月 7-9 日，成交运价为 WS70。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 6 月 11-13 日，成交运价为 WS68。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 6 月 14-16 日，成交运价为 WS75。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 6 月 17-19 日，成交运价为 WS75。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 6 月 20 日，成交包干运费为 979 万美元。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数有涨有跌 国内成交数量增加】

5 月 22 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1173.43 点，环比下跌 0.38%。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-0.70%、+3.48%、+0.01%及-1.99%。

国际干散货船二手船价格全面上涨。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上涨 1.22%；57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 3.96%；75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 3.86%；170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 5.00%。本期，国际二手散货船市场成交数环比持平，总共成交 26 艘，总运力 253.96 万载重吨，总成交金额 51075 万美元，平均船龄 9.54 年。

国际油轮二手船价格跌多涨少。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值环比下跌 1.75%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 1.12%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.85%；158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.97%；300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.19%。本期，国际油轮二手船市场成交量下跌，总共成交 8 艘（环比增加 2 艘），总运力 54.33 万载重吨，总成交金额 27175 万美元，平均船龄 11.88 年。

国内沿海散货船二手船价格全面上涨。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上涨 0.01%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.01%。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 2.23%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.55%；2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.56%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 5.32%。本期，国内内河二手散货船市场交易量增加，总共成交 34 艘（环比增加 5 艘），



总运力 10.64 万载重吨，总成交金额 9869.20 万人民币，平均船龄 8.21 年。

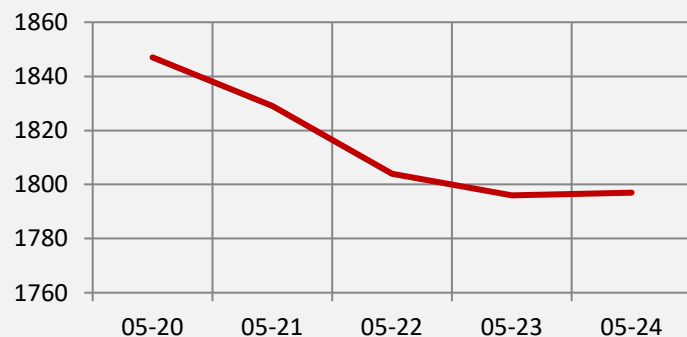
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

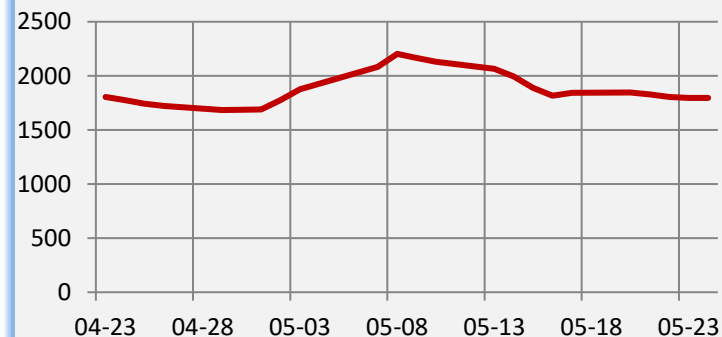
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

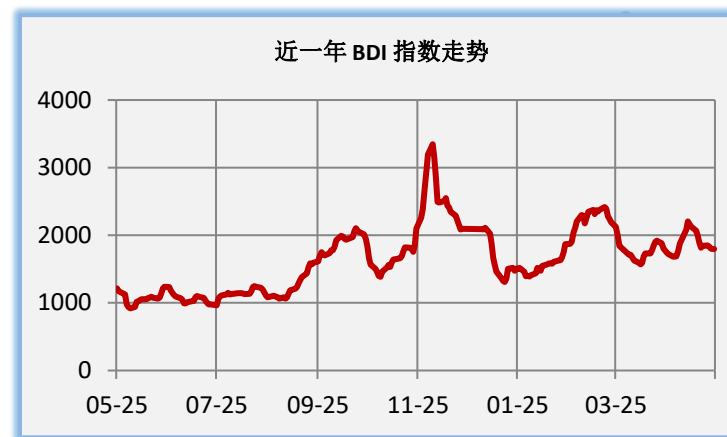
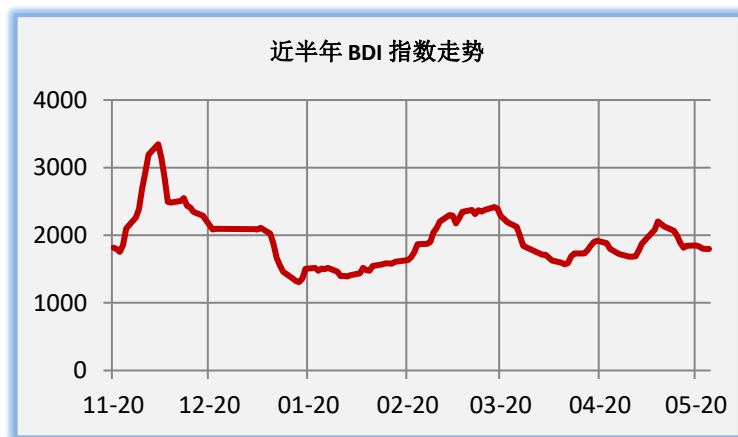
波罗的海指数	5月20日	5月21日	5月22日	5月23日	5月24日
BDI	1,847 +3	1,829 -18	1,804 -25	1,796 -8	1,797 +1
BCI	2,708 +33	2,655 -53	2,584 -71	2,584 0	2,613 +29
BPI	1,811 -14	1,822 +11	1,831 +9	1,832 +1	1,824 -8
BSI	1,392 -13	1,382 -10	1,371 -11	1,345 -26	1,326 -19
BHSI	691 +1	688 -3	686 -2	686 0	688 +2

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	17/05/24	10/05/24	浮动	%
Cape (180K)	一年	28,500	30,000	-1500	-5.0%
	三年	23,500	24,000	-500	-2.1%
Pmax (76K)	一年	16,500	17,000	-500	-2.9%
	三年	13,750	13,750	0	0.0%
Smax (58K)	一年	15,500	17,000	-1500	-8.8%
	三年	12,500	12,500	0	0.0%
Hsize (32K)	一年	12,500	13,250	-750	-5.7%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%

截止日期: 2024-05-21



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Da Tang 712' 2012 75509 dwt dely Laizhou 28 May trip via Indonesia redel Philippines \$16,500 - Oldendorff

'Yasa Emirhan' 2008 55545 dwt dely Mumbai 25/29 May trip Bangladesh \$15,500 - cnr

(2) 期租租船摘录

'New Venture' 2011 81323 dwt dely Qingdao 27/28 May 5/8 months redel worldwide \$17,250 - M2M

4. [航运&船舶市场动态](#)

【淡季不淡，运价大涨！接下来的旺季值得期待吗？】

在贸易商集中出货，拉动运价大涨之后，行业应该提前做好应对，后市传统旺季行情或将不同以往。

在多种因素的叠加影响下，近期，全球集装箱海运运价迎来新一轮上涨行情，尤其是亚欧、跨太等主干航线，基本港即期运价几乎达到“一天一更新”的状态。

与此同时，在市场情绪的影响下，集中出货不断，导致部分航线出现爆舱，甚至“一舱难求”的状况。

运价“一天一涨”

“这真是疯狂的一周！”这是某货代从业人士对于过去一周运价猛涨的感叹。



上海航运交易所发布的上海出口集装箱综合运价指数(SCFI)显示,5月10日,SCFI为2305.79点,较一周前上涨18.8%,与一个月前相比涨幅达到31.2%,也超过了今年1月中旬2239.61点的高点,创下年内新高。

主干航线方面,上海港出口至欧洲、地中海、美西和美东基本港市场运价(海运及海运附加费),相比一周前涨幅均达到20%左右。

同样大涨的还有德路里发布的全球集装箱运价指数(WCI)。5月9日,WCI报收3159美元/FEU,比一周前上涨16%,比疫情前的2019年的平均运价高出122%。

其中,上海-鹿特丹运价为3709美元/FEU,比一周前上涨20%;上海-洛杉矶运价为3988美元/FEU,涨幅为18%;上海-热那亚运价为4295美元/FEU,上海-纽约运价为5089美元/FEU,均上涨了16%。

各大运价指数上涨的同时,船公司的运价也持续上涨。

5月9日,马士基发布通知,6月3日起,调升亚洲基本港至北欧鹿特丹、格但斯克、费利克斯托、奥胡斯、哥德堡、奥斯陆的FAK。其中,20尺箱调涨至2825~2975美元,40尺箱调涨至5500~5900美元。

5月10日,达飞集团发布通知称,6月1日起(始发港装货日期)上调从亚洲港口(包括日本、东南亚和孟加拉国)运往北欧港口的货物FAK,标准为3200美元/TEU、6000美元/FEU,此前,这一费率分别为2800美元/TEU、5000美元/FEU。

船公司的调涨通知之外,即期运价的变化可谓“一天一涨”。

中国航务周刊记者在即期运价查询平台发现,5月10日,马士基开行的上海至鹿特丹420W航次,开航日期5月18日,基础运价为4585美元/FEU。但5月20日开航的421W航次,基础运价已涨至7000美元/FEU。

而地中海航运开行的上海至鹿特丹各航次,基础运价也从4940美元/FEU上涨至6540美元/FEU。



涨价之外,部分主干航线已经出现爆舱,乃至“一舱难求”“一箱难求”。

中国航务周刊记者在某在线订舱平台查询上海至鹿特丹舱位,多个船公司舱位紧张。其中,海洋网联船务(ONE)FE2、FE4航线,开船日期在5月19日-5月31日的014W、024W、025W、028W航次,均已显示无舱位或售罄。

与此同时,船公司也加大了集装箱的购买力度。

马士基近日就宣布,额外租赁超过125000个集装箱,长荣海运也于日前宣布,购买27500个集装箱。集装箱设备制造商中集集团表示,当前船公司的备箱意愿增强。

多重因素影响供需错配

对于本轮运价上涨的原因,目前市场上众说纷纭,但是普遍认为是多重因素导致的,其中最主要的原因在于,贸易商的集中出货和红海局势引发的长尾效应。

赫伯罗特首席执行官 Rolf Habben Jansen 曾表示:“因为当前运输时间较长,而且存在不确定性,货主可能会提前发货,因此旺季会稍早一些。”

最为典型的是我国新能源车的出口。

作为可持续交通当下最好的解决方案之一,新能源车成为我国出海产品“新三样”的代表。2023年,我国出口超过540万辆乘用车,其中包括约180万辆电动车。世界贸易组织(WTO)的报告也显示,2023年,新能源车的市场份额已经达到了三分之一以上,标志着全球市场对于更加环保交通方式的需求上升,预示着汽车产业未来的转型趋势。

但是,蓬勃的出口之外,引发了部分国家和地区对于我国产新能源汽车的不公平竞争。

例如,我国新能源车主要出口地之一的欧盟,在2023年9月宣布启动对我国进口电动汽车的反补贴调查。巴西也在2023年年底宣布,自2024年1月起,逐步恢复对新能源汽车征收进口关税,同时公布了免税配额。根据其关税政策,2024年1月、7月,2025年7月,2026年7月,均为关税上涨的节点。



这进一步引发了汽车品牌及贸易商的集中出货行为,都希望在更高的关税落地或者加征关税之前实现出口。

此外,在美线市场,美国的大选临近,补库存需求也在一定程度上支撑了市场货量。

从具体运力投放情况来看,根据中国航务周刊“掌上船期”数据库发布的 2024 年第 1 周-第 20 周《中国主要外贸航线运力投放周报》,欧线投放变化最大,在该周期内,周班运力投放最低的一周为 153816TEU,但是在第 19 周,达到 313104TEU,为期内最高;美西航线在第 20 周达到 321571TEU,为期内最高;南美航线最低点为第 6 周的 77287TEU,在第 19 周达到了 247841TEU 的高点。运力投放策略的转变,也在一定程度上使得市场运力阶梯替换,进而使得多个市场运价上涨。

此外,部分业内观点认为,红海危机导致的绕航,也是供需出现不平衡的重要原因。

根据船队在线 hiFleet2024 年第 19 周发布的报告,从 2024 年 1 月至今,累计超过 1048 艘集装箱船绕航好望角,超过全球集装箱船总量的 16%。不过,随着最初的红海“冲击”减弱,加上军舰护航等举措实施,大多数船公司航线在 3 月和 4 月间开始减少绕航并趋于平稳。

从 2024 年第 8 周开始,集装箱船绕航数量开始下降,运价指数也相应回落。从第 17 周开始,绕航船舶数量明显下降。进入 5 月份,多家主要船公司集装箱船绕航数量降幅更加明显。

从这一点来说,红海危机绕航的直接影响已经在下降。但值得注意的是,因为绕航导致的船期紊乱和不间断出现的港口拥堵,在一定程度上减少了有效运力,这与当初“长赐”轮事故引发苏伊士运河拥堵的情况几乎如出一辙,不过这一次的影响叠加了天气因素,主要出现在亚洲地区。

澳大利亚 Visy 公司在一份分析报告中称,当前亚洲港口的拥堵情况较为突出,包括新加坡、巴生等港口的船舶延误时间,已达到 3~6 天。

Visy 全球海运主管 Peter Sundara 表示,集装箱短缺正加大港口的压力。与此同时,由于欧洲客户的大量补库存需求,将使得全球供应链进一步面临压力。

此外,总部位于迪拜的船公司 Cargo Gulf 相关负责人表示,港口拥堵和船期延误已从东亚、东南亚地区延伸到中东地区,多个中东港口都出现了延误。其中,杰贝阿里



港的延误时间为 3~4 天, 达曼港 4~6 天, 而吉达港已达到惊人的 12 天。

行业分析机构 Xeneta 的首席分析师 Peter Sand 预测, 港口拥堵和船期延误可能很难在短期内解决, 因为红海危机更加复杂, 对航运业的影响仍将持续, 并没有缓解的迹象。

绕航影响或将逐步减弱

对于业界而言, 现在更为关注的是运价的后续走势。

从目前行业反馈的信息来看, 运价进一步推涨是必然的, 市场情绪是影响后续运价上涨的主要因素。

正如 Rolf Habben Jansen 所认为的, 这波运价的上涨“看起来是不合逻辑的”, 增加是由于“托运人的紧张情绪”, 但是不可否认的是, 更多的不确定性还在路上, 这将进一步刺激托运人。

就在 5 月 14 日, 美国白宫宣布, 将大幅提高电动汽车、芯片和医疗产品等一系列中国进口产品的关税。生效时间从 2024 年到 2026 年不等。增幅最大的是电动汽车, 关税税率翻了两番。

这是一次无理打压, 业界普遍认为美国更多的是在为大选造势, 从所增税的类目来看, 象征意义大于实际意义, 但是依然不可否认其对锂电池、医疗用品等类目带来的负面影响, 在海运领域的影响也有前车之鉴。

2018 年, 美国主动挑起了中美贸易争端, 受此影响, 贸易商为了避免关税而提前出货, 中国出口至美国的集装箱货量出现大幅增长。亚洲至美东和美西的航线运价, 在 2018 年 7 月-11 月出现过一波上涨行情。

因此有观点认为, 本次加征关税也将促使部分托运人提前出货。



当然, 红海危机依然是后续运价走势的重要影响因素。就目前来看, 随着更多船舶回到曼德海峡, 绕航的直接影响还会持续降低, 如果港口拥堵得到缓解, 效率提升后, 市场还是会回归到原有的节奏。

值得注意的是, 托运人当前在情绪引导下出现了不少提前出货行为, 传统旺季行情或将不同以往, 超长旺季和旺季不旺都可能发生。而船公司应该时刻谨记的一点是, 如果抛开突发因素, 这依然是一个供大于求的市场!

来源: 中国航务周刊

【克拉克森: 大型船新造船价格上涨速度快于小型船舶】

克拉克森表示, 由于缺乏泊位空间, 大型船的新造船价格增长速度快于小型船舶。

船舶经纪人表示, 除了可用箱位减少以外, 价格上涨的另外一部分因素还包括船厂持续的通胀压力, 尤其是劳动力成本, 以及韩国和日本价格仍在上涨的钢材价格。不过, 中国的钢材价格有所放缓。

总长度 (LOA) 一般超过 200 米的大型船舶的指导价格在液化石油气 (LPG) 领域同比上涨 15%, 散货船内上涨 11%, 集装箱船内上涨 9%, 油轮内上涨 8%。

克拉克森表示: “大型船舶的价格普遍稳定上涨, 而订购这些船舶的船东则面临极其严重的泊位短缺问题。”

经纪人还表示, 自 2020 年初, 船厂产能仅略有增加, 但以 CGT 衡量的全球订单量现在却增长了 55%。

克拉克森公司表示: “自 2021 年至 2022 年集装箱船和液化天然气 (LNG) 运输船订单量创纪录以来, 大型船厂的空间利用率迅速提高, 此后的订单量也更加稳定。”

经纪人补充道: “今年迄今为止订购的超大型油轮 (VLCC) 数量超过了 2022 年和 2023 年的总和, 而且 LNG 船强劲的订单量导致不同航运部门之间为可用泊位展开了更加激烈的竞争, 进一步推高了价格。”



相比之下,小型船舶(船长低于 200 米的船舶)的价格普遍上涨得更慢。

该经纪人表示:“小型 LPG 船的价格同比上涨了 11%。最值得注意的是,小型散货船和集装箱船的价格在过去一年仅分别增长了 3%和 2%,增幅有限。”

“在这样的背景之下,中小型船厂的箱位相对较少。特别是在中国,这些船厂专注于这些船型。相较于专注大型船舶的大型船厂,这些中小型船厂的订单量并没有出现显著的增长。”

基于这些近期趋势,克拉克森表示,大型和小型新造船价格指数显示,自 2020 年初,大型船的价格已经上涨了 45%,而小型船的价格上涨了 35%。小型散货船和集装箱船的价格仅上涨了 30%,并从 2022 年开始出现分化。

源: 海事服务网

【新船将至,海运运费有望下行】

一段时间以来,受也门胡塞武装在红海袭击影响,许多原本经行红海海域的货轮不得不绕行非洲好望角,更长的航线和航时催涨国际集装箱海运费率。不过,业内人士表示,随着集装箱运力的不断上升,国际海运费率有望下行。

彭博社 17 日援引国际海运巨头法国达飞集团首席财务官拉蒙·费尔南德斯在近期公司业绩通报会上的分析称,国际集装箱海运费率将在今年下半年迎来下跌。他表示,今年全球海运船队规模或扩容 10%,这将导致海上货运运力供大于求,即便货轮绕行非洲好望角也没办法消耗掉增加的运力。法国达飞是全球第三大集装箱海运集团。

在拉蒙·费尔南德斯作出上述预测前不久,全球第二大集装箱海运集团马士基也表示,国际集装箱海运运力到今年下半年可能会出现供大于求的情况,这意味着运费或将下行。

在 2021 年至 2022 年,新冠肺炎疫情导致国际货运需求激增,催涨海运运费。当时国际海运巨头在收获创纪录利润的同时,也开始扩大货轮订单,不断建造新船,以满足未来需求。如今,当年海运公司预订的新货轮将陆续迎来交付。



专注于国际航运海事问题的专业网站“海洋贸易海事网”16日刊文称,截至今年5月,欧亚之间的货运运力仍处于供不应求的状态,运力短缺规模相当于缺少36艘货轮。不过,今年以来新交付的货轮已增加了114万标准箱的运力,年内还将增加200万标准箱的运力。如红海航运恢复,将释放出更多的集装箱海运运力。假设红海航运本月恢复正常,那么国际航运商将不得不重新分配大约76.4万标准箱的运力。

不过,目前尚难判断红海航运何时能恢复正常。法国达飞集团披露,目前该集团逐例审批旗下货轮是否能通行红海水域,且通行期间一定要寻求法国海军和欧盟海上力量的护航。

针对国际货运运力可能供大于求的情况,有分析称,印度—欧洲以及亚洲—美国东海岸之间的运力仍有提升需求,可分担一部分运力供给。此外,业内预计今年国际货运高峰季(8月至10月),市场对运力的需求极为旺盛,因此至少一段时间内新船交付和运力提升仍是业界欢迎的。

来源: 环球时报

【VLCC 市场或因墨西哥的这一决定而受益】

船舶经纪公司 Poten & Partners 在最新的研究报告中指出,墨西哥将在国内而非海外提炼更多原油的决定可能会导致该地区的油轮贸易发生变化。

墨西哥的石油产量在21世纪初达到顶峰,约为380万桶/日,随后逐渐下降。如今,其原油产量已降至约200万桶/日。

通常情况下,墨西哥生产的原油很大一部分将出口北部邻国(主要是美国海湾地区),再由美国炼油厂加工后将成品油运回墨西哥。在1995年至2005年的十年间,墨西哥与委内瑞拉、沙特阿拉伯和加拿大共同竞争美国最大原油出口国的头把交椅。

Poten & Partners 认为,这一竞争已不复存在。加拿大让以前的竞争对手相形见绌,而沙特阿拉伯则把重点转向了亚洲。

“尽管比21世纪初的原油出口水平低50%,但在2019年美国对委内瑞拉实施制裁前,这两个地区的生产商对美国的出口量仍然相当接近。”

与几乎只使用管道运输的加拿大不同,墨西哥和委内瑞拉通常使用油轮向美国出口原油。多年来,这为美国海湾地区的阿芙拉型油轮运输提供了大量的机会。



然而,自 2023 年底以来,墨西哥石油总体出口量明显下降,从 2023 年 10 月的 125 万桶/日下降至 2024 年 4 月的 62.5 万桶/日。其中,对美出口量的降幅最大,从 87 万桶/日降至 40.5 万桶/日。

上个月,墨西哥国有石油公司 Pemex 宣布将取消多达 43.6 万桶/日的原油出口,以便在国内加工这些原油,这将导致墨西哥原油出口下降,尤其是对美出口。

Poten & Partners 表示,“墨西哥的出口量可能会短暂回升,但长期趋势可能是下降的,这是国内需求增加和有限的生产增长潜力共同作用的结果。”

该公司还表示,墨西哥出口下降给美国海湾地区的炼油厂带来了挑战。“墨西哥主要出口原油品级是玛雅原油,这是一种重酸(高硫)原油,非常适合美国海湾地区拥有大量升级能力的炼油厂炼制。”

“这些美国炼油商将不得不寻找替代品。委内瑞拉是一个选择,但最近美国恢复了对该国的制裁,因此该国的出口量也有限。”

该公司补充道:“重质原油的另一个来源是加拿大,但 TMX 扩建工程的启动可能导致加拿大原油价格的增长和出口的减少。”

Poten & Partners 表示,如果区域供应有限,美国炼油商可以转向中东进口重质原油。这种情况似乎已经出现。能源分析公司 Vortexa 最近报告称,运往美国海湾地区的沙特阿拉伯原油量大幅增加。

“墨西哥出口量的减少将对阿芙拉型油轮产生负面影响。不过,这些都是非常短的航程,因此对吨英里运输需求的影响有限。”

此外,如果来自沙特阿拉伯的原油进口量增加被证实不仅仅是昙花一现,那么这会使 VLCC 市场获利。

来源: 航运界

【达飞最新研判: 运力过剩在即运价将回落】

全球第三大集装箱航运公司达飞集团 (CMA CGM) 预计随着新船订单陆续交付,运力增加将导致运费下跌。此前,班轮公司为规避红海危机而改变航线,运力一度紧张



的局面将得到缓解。

达飞 5 月 18 日公布的 2024 年第一季度财报显示，该公司已扭转了 2023 年第四季度的亏损局面，实现盈利。报告期内，达飞集团实现总营业收入 118.3 亿美元，同比减少 7%；息税折旧摊销前利润(EBITDA)达到 23.9 亿美元，同比下降 30.3%；净利润为 7.85 亿美元，同比下降 61.0%。

达飞将盈利好转归因于红海冲突导致运价上涨以及超出预期的货运需求，但该公司也承认这种情况可能难以持续。

继全球第二大集装箱航运公司马士基之后，达飞也预测下半年将出现运力过剩，导致运价下跌。

达飞首席财务官 Ramon Fernandez 在电话会议中表示：“红海局势吸收了今年第一季度投放市场的所有新增运力。由于冲突和强劲的消费品需求导致的运价上行将在下半年有所回落。”

年初至今，为避开胡塞武装的火箭弹和无人机袭击，往返亚洲和欧洲的船只绕道南非，采用更长的航线，导致海运价格飙升。

拉长的航程减少了运力，但 Ramon Fernandez 表示：“绕航无法永远消化掉这些过剩运力，”他预计今年全球船队将扩张 10% 之多，其中约 7% 的运力尚未投入运营，“这将给集装箱航运带来运力过剩的问题。”

2021 年和 2022 年，集装箱航运业迎来了繁荣期。疫情期间需求激增，运价飙升，利润创下历史新高。达飞等航运公司利用这波强劲势头大量订购新船，如今这些新船正陆续投入运营。

对于后续复航红海的计划，Ramon Fernandez 表示，达飞将在个案基础上决定是否继续在红海冲突区航行，并将在必要时获得法国海军和欧盟 Aspides mission 的护航。

来源：海运圈聚焦



【订单暴增 10 倍！VLCC 市场今年迎来“春天”】

VLCC 市场显著回暖，新船订单暴增 10 倍，这一建造领域也迎来了又一位“老将”回归——作为国内领军船厂的外高桥造船时隔九年再次接单。

据贸易风消息，跨国贸易公司 Mercuria Energy Trading 在上海外高桥造船下单订造了首艘自有 VLCC，这艘 300000 载重吨 VLCC 预计将于 2027 年交付，采用传统燃料，船价约为 1.2 亿美元（约合人民币 8.69 亿元）。

作为参考，根据克拉克森的数据，目前一艘 315000-320000 载重吨 VLCC 新造船价格为 1.3 亿美元，比去年同期 1.22 亿美元增长 7%。

Mercuria 是全球最大的能源和商品贸易公司之一。数据显示，该公司旗下船队运营着 42 艘船，其中 37 艘为自有船舶，包括 3 艘苏伊士型油船和 34 艘供油船，该公司目前运营的 2 艘 VLCC 均为租赁船舶。

去年 8 月，Mercuria 与丹麦航运公司 ETA Shipping 的合资企业 Mare Balticum 还曾在泰州三福船舶工程有限公司下单订造 6+10 艘高冰级多用途杂货船，首制船预计将于 2025 年第二季度首航。

对于外高桥造船而言，Mercuria 的订单是其时隔九年承接的首份 VLCC 订单。克拉克森的数据显示，外高桥造船上一次接获 VLCC 订单要追溯到 2015 年，当时 TRF 和台湾新兴航运（Sincere Navigation）各订造了 1 艘 30 万载重吨 VLCC，这两艘船均在 2017 年交付。而在此后，外高桥造船再未接获任何 VLCC 订单，承接的油船订单以苏伊士型和 LR2 型为主。

外高桥造船曾是国内建造 VLCC 的主要船厂。根据克拉克森的数据，外高桥造船建造交付过 38 艘 VLCC，建造量排名全球第七，在国内仅次于大连造船（92 艘）。

值得一提的是，外高桥造船还是全球第一家建造满足《共同结构规范》VLCC 的船企。2008 年，外高桥造船完工交付 31.9 万载重吨 VLCC “华山”号。该船是世界上建成的第一艘全面满足由国际船级社协会（IACS）制定的最新《共同结构规范》（CSR）的 VLCC，为行业带来了标杆性的引领作用，掀起了一股订单高潮，被国际知名船级社评为“2008 年全球知名船型”。



自去年下半年以来，VLCC 新船订单逐步回升，面对不断增长的订单需求和高企的船价，韩国两大造船巨头 HD 现代和韩华海洋（原大宇造船）相继回归重启接单。这一船型领域也迎来了“新船厂”，今年早些时候韩通船舶重工接获了大宗商品贸易公司托克（Trafigura）两艘 319000 吨 VLCC 订单，成功进军这一超大型船建造市场。

日经新闻援引伦敦证券交易所集团（LSEG）的数据指出，2023 财年（2023 年 4 月-2024 年 3 月）全球 VLCC 新船订单达到了 43 艘，是 2022 财年仅 4 艘的 10 倍以上。

自 2020 年以来，由于钢材价格上涨，集装箱船、LNG 船等其他船舶订单增加，船厂产能趋紧，导致新造船价格飙升。另一方面，新冠疫情影响下原油需求停滞不前，脱碳化趋势也影响了未来原油需求预期，从 2021 年 5 月到 2023 年 6 月的两年间，VLCC 订单几乎销声匿迹。

2023 年 7 月，VLCC 新船订单开始复苏，当月 VLCC 新船订单多达 10 艘。订单的回升主要是由于船东对未来几年运力不足的担忧日益加强。日本邮船执行董事奥泽龙太郎表示：“随着老旧船舶的增加，业界越来越担心不久的将来会出现船舶短缺。在预见新造船市场短期内不会下降的情况下，愿意订造 VLCC 的船东不断增加。”

与此同时，俄乌冲突导致原油运输航线发生变化，长距离航线的增加也进一步削减可用运力，推升 VLCC 运价，这些因素都对 VLCC 新船订单的增长起到了推动作用。

尽管新船订单显著增加，但目前 VLCC 手持订单仍处于历史低位。克拉克森的数据显示，截至目前 VLCC 手持订单共计 46 艘，虽然比年初增加了一倍，但占现有船队比例依然只有 5.11%。

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。此外，虽然最近订单大增，但 2023 年订造的原油船中 70%、以及今年订造的所有原油船都将在 2026 年之后交付，因此在这之前船队持续低增长继续有利于运价。

来源：国际船舶网

◆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	530-535	620-625	725-730	
Tokyo	--	655-660	845-850	Plus oil fence charge, if any.
Shanghai	535-540	625-630	800-805	Barging USD 5 or 7/MT, min100MT
Hong Kong	525-530	605-610	720-725	MGO Sul max 0.05%
Kaohsiung	565	628	804	+ oil fence charge of USD 101
Singapore	525-530	600-605	720-725	Less than 500MT IFO USD 1500-2500 barging. Less than 100MT LSMGO USD 1500-2500 barging
Fujairah	520-525	615-620	870-875	
Rotterdam	475-480	565-570	740-745	
Malta	570-575	580-585	770-775	
Gibraltar	530-535	600-605	800-805	

截止日期：2024-05-23

◆ 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	17/05/24	10/05/24	浮动	%	备 注
纽卡斯尔型 Newcastlemax	205,000	7,600	7,500	100	1.3%	
好望角型 Capesize	180,000	7,250	7,150	100	1.4%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,750	3,750	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,400	3,400	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	3,000	3,000	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	07/01/00	07/01/00	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	13,050	13,050	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	8,800	8,800	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	7,500	7,500	0	0.0%	
中程型 MR	52,000	5,100	5,000	100	2.0%	

截止日期：2024-05-21



(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
4+2	Tanker	50,000	Zhoushan Changhong, China	2026-2027	Horizon Tankers - Greek	4,500	
2	Tanker	50,000	Hyundai Vinashin, Vietnam	2027	Pan Ocean - South Korean	4,860	
5+5	Tanker	26,000	CSSC Wuchang Sb, China	2027-2028	SC Shipping	4,400	stst
12	Bulker	82,000	Jinagsu New Hantong	2027	Everbright Financial	3,700	T/C TO COSCO
4+4	Bulker	65,000	Huangpu Wenchong, China	2027	Lemissoler Navigation - Cyprian	3,450	methnanol dual-fuel, EEDI Phase III
1	Bulker	64,000	Jinling, China	2025	Densay	3,250	
2	Bulker	59,000	Wanlong, China	2027-2028	Ningbo Ningdian - Chinese	2,370	Battery Hybrid
2+2	Container	14,000 teu	Jiangnan, China	2028	BAL Container Line - Chinese	15,000	LOI stage, Scrubber Fitted
3	VLEC	99,000 cbm	Yangzijiang, China	2027-2028	SP Chemicals - Singapore-based	undisclosed	Battery Hybrid
2+2	VLAC	93,000 cbm	Jiangnan, China	2026	J/V between ADNOC & Wanhua - AW Shipping	12,000	ammonia dual-fuel

◆ 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
TRUST SHANGHAI	BC	209,523		2021	China	14,600	Norden - Denmark	en bloc*, Scrubber fitted, Eco
TRUST QINGDAO	BC	209,301		2021	China			
FOMENTO ONE	BC	206,810		2016	S. Korea	5,535	Undisclosed	incl TC, BWTS fitted
EL GRASSO	BC	181,365		2012	Japan	3,575	Agricore - Singaporean	BWTS fitted, Eco
VINCENT TALISMAN	BC	81,577		2020	China	3,300	Greek	BWTS fitted, Eco
GENESIS	BC	81,305		2012	S. Korea	2,250	Undisclosed	BWTS fitted
YANG HAO 03	BC	76,037		2012	China	1,700	Undisclosed	
MARYLAKI	BC	58,114		2010	China	1,730	Undisclosed	BWTS fitted
CRYSTAL OCEAN	BC	48,913		1999	Japan	540	Undisclosed	



TAWAKI	BC	39,855	2014	China	1,990	Danish	BWTS fitted, Eco
PERSENK	BC	30,361	2010	China	2,100	Undisclosed	en bloc**, BWTS fitted
BELMEKEN	BC	30,347	2010	China			
SEVGI	BC	28,164	2012	China	1,620	Undisclosed	Auction Sale, Ice Class 1A, Eco, 1,746 TEU

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 TROPHY	CV	136,900	13,870	2022	Japan	undisclosed	Far East	*
YM TOGETHER	CV	136,899	13,870	2022	Japan	undisclosed	Far East	
YM TRUST	CV	136,899	13,870	2022	Japan	undisclosed	Far East	
NORTHERN GUILD	CV	53,870	4,319	2009	S. Korea	2,600	CMA, CGM	
VEGA MEDANO	CV	23,750	1,868	2024	China	2,600	Chinese	
JOSITA B	CV	23,562	1,730	2014	China	1,630	European	
NORDOCELOT	CV	23,552	1,756	2014	China	1,580	Far East	
DA BAO	CV	21,935	1,708	2008	Japan	1,030	European	

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
MARJAN	TAK	302,977		2002	S. Korea	3,350	Chinese	BWTS fitted
SM VENUS 1	TAK	301,100		2019	S. Korea	46,400	Bahri - UAE	en bloc, BWTS & Scrubber fitted, Eco, Tier III
SM WHITE WHALE 2	TAK	300,759		2019	S. Korea			
SM WHITE WHALE 1	TAK	300,759		2019	S. Korea			
SM VENUS 2	TAK	299,696		2020	S. Korea			
NIPPON PRINCESS	TAK	105,392		2008	Japan	3,800	Undisclosed	
UOG AEOLIS	TAK	73,427		2009	China	2,880	Undisclosed	
ADAMAS I	TAK	50,122		2009	S. Korea	2,750	Undisclosed	basis ss/dd passed
ARDMORE SEAWOLF	TAK	49,999		2015	S. Korea	2,050	Ireland	en bloc each
ARDMORE SEAHAWK	TAK	49,999		2015	S. Korea	2,050	Ireland	
DEE4 LARCH	TAK	49,737		2016	Vietnam	4,100	Danish	BWTS fitted, Eco, Basis Surveys Due
K SHIPBUILDING 1952	TAK	49,650		2025	S. Korea	4,900	Undisclosed	en bloc each*
K SHIPBUILDING 1953	TAK	49,650		2025	S. Korea	4,900	Undisclosed	
TRF KASHIMA	TAK	19,997		2015	Japan	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted



◆ 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
FESCO TRADER	CV	15,213	5,113	1997	Japan	515.00	
BAO DI LONG 8	GC	10,327	3,133	2006	China	485.00	
GAKU	OTHER/VEHICLES	7,570	7,795	1997	Japan	516.00	
PILATUS 21	TAK/LPG	961	889	1989	Japan	520.00	

巴基斯坦							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格 (美元) /轻吨	备 注
UNITED ID	BC	38,855	7,173	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
URANUS J	BC	26,428	5,778	1995	Japan	525.00	as is Gadani
EVER URANUS	CV	63,216	24,328	1999	Japan	542.00	as is Kelang, HKC End User Required
UNI-ASSURE	CV	15,511	7,099	1999	Japan	373.00	as is Piraeus, HKC End User Required
FPSO CAPIXABA	OTHER/FPSO	273,193	54,656	1974	Japan	undisclosed	DENMARK (EU GREEN RECYCLING)
GREEN ATLANTIC	OTHER/REF	3,346	2,378	1985	Britain	undisclosed	as is Aliaga

◆ ALCO 防损通函

【船用燃料油（F类）国际标准规范（IS08217）—— 2024 年修订版 即将出版】

船用燃料油相关的消息一直是业界传媒的头条新闻，从关注环境质量问题的出版物，如 2022 年新加坡燃油污染危机；到有关监管动态的信息，如地中海氧化硫和颗粒物排放控制区；再到于 2024 年 5 月 1 日起生效的《国际防止船舶造成污染公约》附录 V 附则 VI 中有关燃油交付单需涵盖内容的最新修正案。

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	澳元	新西兰元	新加坡元	瑞士法郎
2024-05-24	711.020	772.540	4.562	91.048	907.170	472.690	437.330	528.140	781.420
2024-05-23	710.980	773.300	4.570	91.094	908.670	473.960	437.550	528.810	780.560
2024-05-22	710.770	775.080	4.581	91.072	907.460	476.940	436.680	529.400	783.560
2024-05-21	710.690	775.030	4.575	91.153	907.050	476.870	437.430	529.160	784.010
2024-05-20	710.420	775.280	4.587	91.034	905.830	478.430	438.620	529.500	784.400

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	5.43936
2 个月	--	3 个月	5.59750	4 个月	--	5 个月	
6 个月	5.72906	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

截止日期：2024-05-23