



# 全一海运市场周报

2024.06 - 第1期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. [中国海运市场评述\( 2024.05.27 - 05.31 \)](#)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【运输需求稳中向好 市场运价持续上行】

本周，中国出口集装箱运输市场行情延续近期稳中向好的走势，运输需求平稳增长，支撑远洋航线市场运价继续保持上行。5月31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3044.77点，较上期上涨12.6%。

**欧洲航线：**据欧盟统计局公布的数据显示，欧元区5月经济景气指数为96，好于前值及市场预期，其中工业及服务业指数均上涨，数据显示近期欧洲经济稳步复苏的势头进一步巩固，这对未来亚欧航线的运输需求将产生支撑作用。此外，红海局势未能缓解，导致主要船公司继续绕道航行，加剧市场运力供给的紧张情绪。本周，运输需求继续保持高位，多数航班满载出运，即期市场订舱价格继续上涨。5月31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3740美元/TEU，较上期上涨9.7%。地中海航线，市场行情与欧洲航线保持同步，市场运价继续上涨。5月31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4720美元/TEU，较上期上涨11.1%。

**北美航线：**据美国企业联合会发布的数据显示，美国5月谘商会消费者信心指数为102，好于前值及市场预期。其中消费者预期指数创下2023年7月以来的最大单月涨幅，数据显示消费者对美国经济的信心出现改善，但由于通胀仍然居高不下，就业市场也出现疲软迹象，未来美国经济增长仍面临衰退的风险。本周，运输需求表现良好，市场运价继续处于上涨轨道。5月31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6168美元/FEU和7206美元/FEU，分别较上期上涨18.9%、11.2%。

**波斯湾航线：**运输需求继续维持在高位，供需基本面稳固，市场运价延续上行走势。5月31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2542美元/TEU，较上期上涨6.3%。

**澳新航线：**当地市场对各类物资的需求保持平稳增长，即期市场订舱价格继续上涨。5月31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1342美元



/TEU，较上期上涨 4.1%。

**南美航线：**近期运输需求持续上涨，舱位供给略显紧张，本周市场运价继续上行。5月31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 7408 美元/TEU，较上期上涨 4.9%。

**日本航线：**运输需求保持平稳，市场运价小幅上涨。5月31日，中国出口至日本航线运价指数为 753.28 点。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【运输市场较为冷清 综合指数小幅下跌】

本周，终端需求释放有限，船多货少情况加剧，运输市场较为冷清，沿海散货综合指数小幅下跌。5月31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 1019.71 点，较上期下跌 1.5%。

**煤炭市场：**市场需求方面，本周，受降雨及降温影响，居民用电需求有所降低，水电发力，清洁能源发电持续向好，火电负荷提振受限，电煤日耗上升势头减弱。沿海八省日耗 178.7 万吨，库存 3508.6 万吨，存煤可用天数约 19.6 天。煤炭价格方面，一方面，产地煤矿停产检修情况增多，区域货源供应偏紧，煤价预期尚不明朗，少数坑口小幅下调价格配出运，保持产销平衡。另一方面，下游需求增长放缓，终端电厂及中转环节库存偏高，压制采购积极性，贸易商多持观望态度，成交偏少，大秦线日均运量明显下滑，北方港口调入环比下降，煤炭价格整体小幅下探。环渤海各港合计日均调进量 126.4 万吨，合计日均调出 122.2 万吨，合计调进量好于调出量，港口库存小幅上行。运价走势方面，下游港口库存偏高，终端补库需求释放受限，加之市场煤炭价格略有下跌，各方观望情绪较浓，终端补库拉运节奏有所放缓。同时，迎峰度夏强预期仍存，沿海市场运力投入充沛，船多货少态势加剧，沿海煤炭运价大幅回落。

5月31日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1022.08 点，较上期下跌 2.0%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 622.16 点，较 5月24日下跌 16.1%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 25.2 元/吨，较 5月24日下跌 5.7 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 33.7 元/吨，较 5月24日下跌 7.8 元/吨，秦皇岛-广州（5-6 万 dwt）航线运价为 37.9 元/吨，较 5月24日下跌 6.8 元/吨。



**金属矿石市场：**本周，受国家粗钢产能限制及减碳政策影响，利空原料端铁矿石需求预期，市场观望情绪浓厚，同时处传统钢材消费淡季，部分地区受强降雨天气影响，基建开工率下滑，终端消耗受限，补库拉运意愿偏弱，沿海金属矿石运输价格小幅下跌。5月31日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收654.94点，较5月24日下跌4.2%，其中，青岛/日照-张家港（2-3万dwt）航线运价23.8元/吨，较5月24日下跌1.1元/吨。

**粮食市场：**本周东北地区基层余粮见底，持粮主体惜售挺价情绪偏强，购销平稳，东北市场偏稳运行。需求方面，饲企及深加工企业库存高位，以滚动补库为主，叠加新麦上市部分贸易商有腾库需要，补库拉运节奏放缓，沿海粮食运输价格小幅下跌。5月31日，沿海粮食货种运价指数报788.98点，较上期下跌1.7%，其中，营口-深圳（4-5万dwt）航线运价44.0元/吨，较上期下跌0.6元/吨。

**成品油市场：**本周国际原油价格区间震荡，市场观望情绪较浓，国内成品油价格微幅上涨。多地炼厂检修停工，减产降量，供应有所收紧。需求方面，汽油需求依旧保持稳定，柴油方面，农忙时节农业用油增加，提振柴油需求，整体拉运需求表现平淡，沿海成品油运输价格平稳运行。5月31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1025.66点；市场运价指数982.68点。

### (3) 远东干散货运输市场

#### 【三大船型跌多涨少 租金指数继续承压】

本期，国际干散货运输市场三大船型市场运价、租金依旧跌多涨少。海岬型船太平洋市场铁矿石运输需求有所改善，运价小幅上涨；大西洋市场即期可用运力偏多，运价承压。巴拿马型船和超灵便型船市场煤炭、粮食和镍矿货盘均无起色，市场氛围偏弱，运价、租金均下跌。远东干散货租金指数继续小幅下跌。5月30日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1728.30点，较5月23日下跌1.9%。

**海岬型船市场：**海岬型船太平洋市场运价先稳后涨，远程矿航线小幅下跌。太平洋市场，本周，澳大利亚主要矿商现身市场寻船，铁矿石货盘尚可，且船东喊价坚挺，运价相对平稳，一直维持在10美元/吨附近。临近周末，澳大利亚铁矿石货盘有所增加，且经过前期运力的不断消耗，以及FFA远期合约价格有所回升，市场氛围高涨，运价较好上涨。5月30日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为22991美元，较5月23日上涨3.6%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为10.561美元/吨，较5月23日上涨5.8%。远程矿航线，虽然巴西淡水河谷持续在市场拿船，但即期可用运力偏多，且租家给价较低，市场氛围偏弱，运价小幅下跌。5月30日，巴西图巴朗至青岛航线运价为24.379美元/吨，较5月23日下跌2.4%。



**巴拿马型船市场：**巴拿马型船市场日租金走软。上周末本周初，太平洋市场印尼煤炭货盘减少，但船东喊价不减，日租金高位僵持。随后，煤炭货盘未见起色，加之FFA 远期合约价格下跌，市场看空情绪加重，日租金缓缓下跌。5月30日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 17194 美元，较 5 月 23 日下跌 2.2%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 9.188 美元/吨，较 5 月 23 日下跌 2.2%。粮食航线，本周，南北美粮食货盘较差，运价持续下跌，至今年 3 月初以来最低水平。5 月 30 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 45.98 美元/吨，较 5 月 23 日下跌 2.5%。

**超灵便型船市场：**超灵便型船市场日租金持续下跌。本周，东南亚市场煤炭和镍矿货盘依旧较少，可用运力较多，市场氛围整体偏弱，日租金持续下跌，跌至 4 月底以来最低水平。5 月 30 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 14121 美元，较 5 月 23 日下跌 7.6%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 11.966 美元/吨，较 5 月 23 日下跌 2.7%。

#### (4) 中国外贸进口油轮运输市场

##### 【原油价格先涨后跌 原油运价持续下跌】

全球经济继续复苏。国际货币基金组织（IMF）将 2024 年中国经济的预期增速上调至 5%，较 4 月预测上调 0.4 个百分点。美国 5 月 Markit PMI 综合指数创两年新高。欧元区 5 月制造业 PMI 初值 47.4，创 15 个月新高，德国服务业 PMI 创 11 个月新高。欧元区经济在 5 月加速复苏，商业活动、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。印度综合 PMI 连续 34 个月高于荣枯线，服务业 PMI 创 4 个月新高。市场普遍认为“OPEC+”6 月初的会议将决定减产延长到今年下半年。美国夏季驾车旅行高峰来临，推升需求。非欧佩克国家的石油供应继续增长，欧佩克产油国减产保价的压力增大，中东基准原油价格下跌，亚洲炼油商的利润率下滑，沙特预计将下调 7 月向亚洲出售的原油价格，这将是 5 个月来的首次下调。美国下修第一季度经济增长速度和消费者支出，拖累石油需求前景预期。美国能源信息署(EIA)的数据显示，上周美国原油库存降幅超过预期，炼厂产能利用率升至逾 9 个月来新高，但汽油和馏分油库存却意外急升，显示产量增加，但需求减少。本周布伦特原油期货价格先涨后跌，周四报 81.69 美元/桶，较 5 月 23 日上涨 0.7%。中国进口 VLCC 运输市场运价一路下滑。5 月 30 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1199.82 点，较 5 月 23 日下跌 10.3%。

**超大型油轮（VLCC）：**本周 VLCC 市场承压下行，运价已现七连跌。周初，伦敦、美国假期，太平洋和大西洋市场均表现安静。假期后，中东航线 6 月中旬货盘进场，但 6 月 10-15 日货盘量低于平均水平，且市场运力充足，运价止跌乏力，一路下滑。美湾等大西洋航线出货量同样不及预期，船东议价能力下降，市场亦走低。不过，苏伊士型和阿芙拉型船市场行情走高，运费水平超过 VLCC，此外，中东部分上半月货盘的装期有所延后，预计下周运价或止跌回升。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波



27万吨级船运价（CT1）报 WS62.54，较5月23日下跌9.5%，CT1的5日平均为 WS65.99，较上期平均下跌8.5%，TCE 平均4.1 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价（CT2）报 WS63.31，下跌11.5%，平均为 WS67.72，TCE 平均4.5 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16-18日，成交运价为 WS63.5。中东至中国航线报出27万吨货盘，受载期6月16-18日，成交运价为 WS63.75。巴西东向航线报出26万吨货盘，受载期6月30日-7月3日，成交运价为 WS61。巴西东向航线报出26万吨货盘，受载期6月29-30日，成交运价为 WS65。巴西至中国航线报出26万吨货盘，受载期6月17-18日，成交运价为 WS64。美湾至中国航线报出27万吨货盘，受载期6月20-25日，成交包干运费为910 万美元。

## (5) 中国船舶交易市场

### 【综合指数涨多跌少 国内成交数量减少】

5月29日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为1180.24点，环比上涨0.58%。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-0.41%、+1.10%、+0.93%及+0.84%。

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0.16%；57000DWT 吨级散货船估值环比上涨0.51%；75000DWT 吨级散货船估值环比上涨2.78%；170000DWT 吨级散货船估值环比上涨1.00%。本期，国际二手散货船市场成交数环比减少，总共成交11艘（环比减少15艘），总运力112.91 万载重吨，总成交金额33280 万美元，平均船龄12.76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2.66%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌2.44%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌0.30%；158000DWT 吨级油轮估值环比上涨0.75%；300000DWT 吨级油轮估值环比上涨3.15%。本期，国际油轮二手船市场成交量上涨，总共成交11艘（环比增加2艘），总运力185.27 万载重吨，总成交金额66220 万美元，平均船龄10.91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1.38%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨0.08%。本期未收到国内沿海二手散货船成交信息报送。



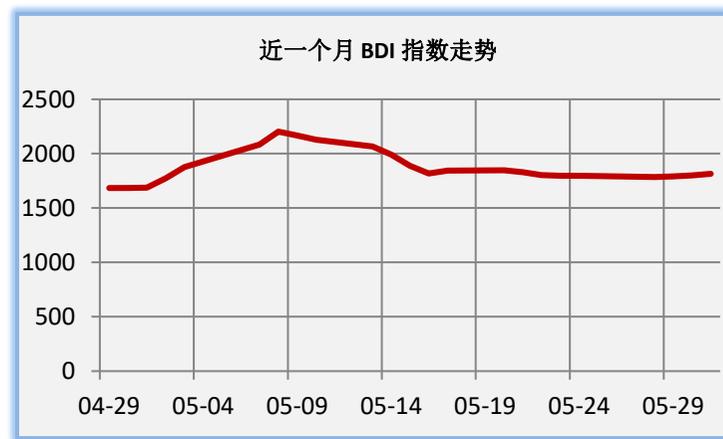
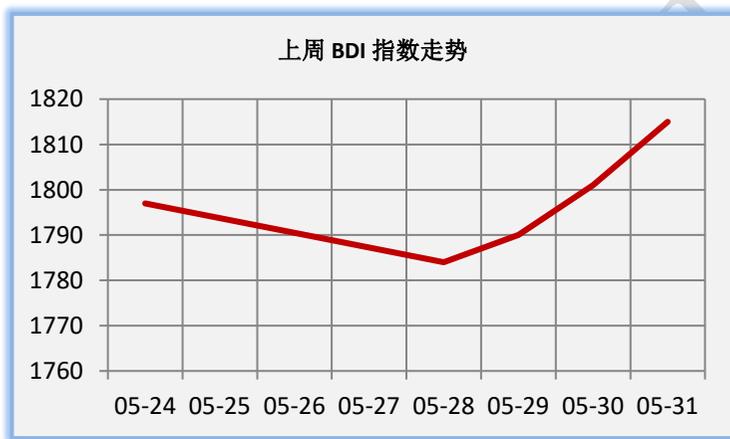
国内内河散货船二手船价有涨有跌。本期，5年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT 吨级散货船估值环比上涨 4.11%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.35%；2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.75%；3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.40%。本期，国内内河二手散货船市场交易量减少，总共成交 22 艘（环比减少 12 艘），总运力 4.97 万载重吨，总成交金额 5520.29 万人民币，平均船龄 10.55 年。

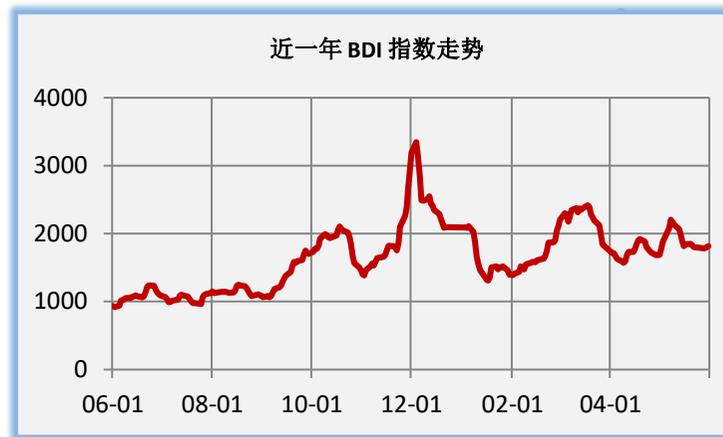
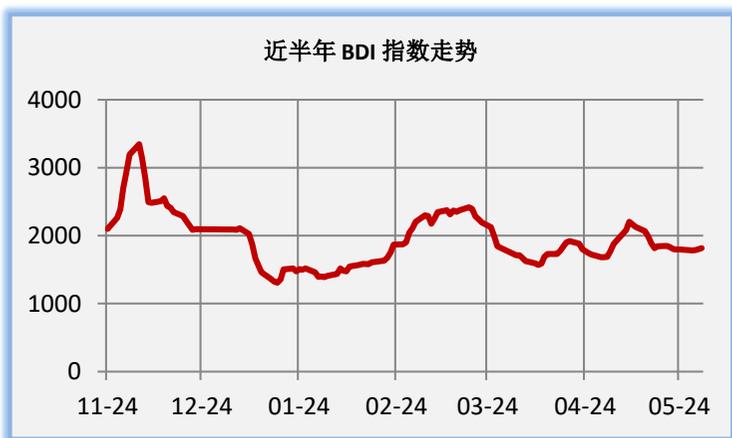
来源：上海航运交易所

## 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28日		5月29日		5月30日		5月31日	
BDI	1,784	-13	1,790	+6	1,801	+11	1,815	+14
BCI	2,608	-5	2,674	+66	2,750	+76	2,820	+70
BPI	1,801	-23	1,762	-39	1,718	-44	1,693	-25
BSI	1,309	-17	1,293	-16	1,286	-7	1,278	-8
BHSI	708	+20	712	+4	718	+6	720	+2





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)					
船型 (吨)	租期	24/05/24	17/05/24	浮动	%
Cape (180K)	一年	27,000	28,500	-1500	-5.3%
	三年	23,000	23,500	-500	-2.1%
Pmax (76K)	一年	17,000	16,500	500	3.0%
	三年	13,750	13,750	0	0.0%
Smax (58K)	一年	15,500	15,500	0	0.0%
	三年	12,500	12,500	0	0.0%
Hsize (32K)	一年	12,500	12,500	0	0.0%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%

截止日期: 2024-05-28



### 3. 租船信息摘录

#### (1) 航次租船摘录

'Tai Kindness' 2021 84574 dwt dely Tomogashima 6/7 Jun trip via Newcastle redel Japan \$20,000 - TMM

'Captain Antonis' 2011 82177 dwt dely aps EC South America 15 Jun trip redel Singapore-Japan \$19,000 + \$900,000 bb - Bunge

'Agri Kinsale' 2009 77171 dwt dely Dangjin 4/7 Jun trip via NoPac redel Singapore-Japan \$14,900 - Jera

'PRT Kaho' 2014 77113 dwt dely Otake 3 Jun trip via EC Australia redel Japan \$19,000 - MOL

'Kiran Adriatic' 2014 63477 dwt dely Port Elizabeth prompt trip redel China \$21,000 + \$210,000 bb - cnr

'Somnath' 2005 55707 dwt dely Cambodia 3 Jun trip via Tarahan redel Cambodia \$15.000 - Raffles

'Sea Spirit' 2007 53621 dwt dely Go Gia prompt via via Indonesia redel India \$15,000 - cnr

'Team Bravo' 2012 33642 dwt dely N France spot trip redel West Africa intention grains \$8,750 - NMC

#### (2) 期租租船摘录

'Seacon Antwerp' 2024 82332 dwt dely ex yard Tsuneishi Zhoushan 6/10 Jun about 9/11 months redel worldwide \$19,000 - Koch Trading



#### 4. 航运&船舶市场动态

##### 【港口拥堵加剧！加收旺季附加费！Q3 旺季表现可期】

阳明总经理杜书勤在 24 日的股东会中表示，红海危机对海运市场产生了显著影响，导致全球运力直接减少了 15%至 20%，进而推动了运价达到一个小高峰。

杜书勤指出，当前市场不仅面临船舶短缺的问题，连集装箱也供不应求，特别是在西地中海等地区，已经出现港口拥堵现象。这种供需紧张的状况使得全球集装箱班轮市场变得尤为紧张，红海危机无解下，第 3 季度旺季表现相当可期。

杜书勤进一步分析了海运市场的利多和利空因素。利多方面，红海危机已经消耗了市场上的部分运力，造成船舶短缺，从而推动了运价上涨。此外，随着第三季度传统旺季的来临，码头可能会更加拥堵，阳明也计划从 6 月 16 日起加收旺季附加费以应对市场需求。

然而，杜书勤也指出了利空因素。根据 Alphaliner 的最新预测，今年货航供给成长率为 9.7%，但在红海危机的影响下，这一增长率已被部分抵消。一旦红海危机解除，未来新船的加入将对集装箱班轮市场产生一定影响。此外，地缘政治、通货膨胀等因素也可能对集装箱班轮市场造成变化。

杜书勤还提到，2021 年受疫情影响，集装箱轮航运市场出现了前所未有的繁荣，但起伏变化非常大。相比之下，2023 年的市场情况更接近于正常状态。原本市场预期今年和明年将出现供过于求的情况，导致运价下跌。然而，由于红海危机这一突发因素，海运运价意外上涨，达到了一个小高峰。

他还强调，受到红海危机的影响，第三季度旺季提前到来，并且预计旺季效应将持续。目前市场上不仅船舶短缺，集装箱也供不应求。此外，由于船舶绕道行驶，西地中海等地的港口需求大增，导致港口拥堵现象加剧，这也可能影响船舶的使用效率。随着旺季的到来，这些码头的拥堵情况可能会进一步加剧，进一步加剧船舶和集装箱的供需紧张状况。

来源：一快专头



### 【全球最大未开发矿山项目或需 170 艘海岬型散货船】

Clarksons Securities 认为,全球规模最大的未开发矿山项目有望推动明年海岬型散货船的需求猛增。

西芒杜(Simandou)铁矿石项目正朝着 2025 年实现首产不断推进。

一季度财务报告中,不难看出各海岬型船东纷纷对此予以重视。

西芒杜铁矿石项目分为两个矿区,由两家财团开发。

第一个是 Simfer 联盟,由力拓(持股 53%)和多家中国公司组成;而第二个是 WCS 联盟,由中国利益集团组成。

力拓表示,预计年产能将达到 6000 万吨,预计需要 30 个月的磨合期,且有望继续扩大规模。

来源: 贸易风

### 【国际班轮公司开始租赁中国内贸集装箱船】

近期,集运市场遭遇了前所未有的挑战,运价飙升、运力严重不足,致使部分航线爆舱现象频发,出现“一箱难求”“一舱难求”的紧张程度。这一市场变化使得集装箱船的租船费率达到了两年来的最高水平。

为了应对运力需求的激增,一些国际班轮公司开始将目光投向了中国内贸集装箱船市场。

据国外媒体报道,达飞轮船(CMA CGM)近期租赁了石狮恒通航运有限公司的“Heng Hui 6”轮,这是一艘建于 2004 年、运力为 5060TEU 的船舶,租期为 18 至 20 个月,日租金高达 28000 美元。



此外,专注于俄罗斯航线的安福航运(Safetrans Line)也积极行动,租赁了一家中国船公司--福建万达航运有限公司旗下的“万兴达”轮和“长顺锦绣”轮。其中,“万兴达”轮建于1997年,租期为6至8个月,日租金为20000美元;而“长顺锦绣”轮则是一艘较新的船舶,建于2023年,运力为2838TEU,租期同样为6至8个月,日租金为26000美元。

另一家新加坡船公司X-Press Feeders也向中国知名内贸船公司中谷海运租赁了一艘1912TEU的“中谷渤海”轮,该船建于2019年,租期为3至5个月,日租金为18000美元。同时,中谷海运还将一艘建于2023年、运力为4636TEU的集装箱船“中谷沈阳”轮租赁给了总部位于迪拜的支线船公司Global Feeder Shipping,租期为6至8个月,日租金高达30000美元。

业内分析机构Linerlytica指出,船舶租金和租期的上升反映了当前船公司租船需求的急剧增长与可租赁船舶数量有限的矛盾。即使是原本面向中国国内市场的规模较小的集装箱船,也在当前市场中找到了租赁方。

数据显示,即使是1200TEU以下的小型集装箱船,在过去三个月也面临强劲的租赁需求。尽管未来两个月将有60万TEU的新船交付,但其中可供租赁的新船数量有限,不到10艘。因此,Linerlytica预计所有类型的集装箱船租金仍将进一步上涨。

今年4月,共有59艘合计运力342200TEU的船舶从船厂交付,创下了新船交付数量和单月新增运力的最高纪录。然而,Linerlytica预计运力短缺将持续到今年10月。

本轮集运市场行情的显著上涨,其背后蕴含着多重因素的共同作用。首当其冲的是贸易商们的集中出货潮,这一趋势显著增加了对集装箱船运力的需求。与此同时,亚洲部分港口的拥堵问题愈发严重,不仅限制了有效运力的释放,还加剧了运力紧张的局面。此外,红海危机所引发的长尾效应也不容忽视,它进一步加剧了航运市场的不确定性。

基于当前的市场态势,有业内人士预测,随着贸易商继续集中出货以及第三季度旺季的来临,今年航运市场可能会出现一个超长旺季。这意味着运力将持续保持紧张状态,从而推动运价维持在较高的水平。

来源:海运网



**【中远海特：未来三年，经营性租赁船舶规模将超过 80 艘！】**

近日，中远海特发布参加“中远海运集团资本市场日”活动与投资者进行沟通和交流的主要内容，包括对各船型市场的最新研判以及公司最新船队计划。

公司未来几年各船型发展的机遇和挑战有哪些？

答：半潜船市场：2023 年以来，随着全球石油消费快速增长，油价屡创新高，为扩大石油产量，油气开采需求不断增长，拉动钻井平台等设备海运需求随之提高，深海油气工程投资方兴未艾，海工装备租赁需求活跃，租金利用率处于较高区间。截至 2024 年 3 月，全球海洋钻井平台利用率超过了 90%，半潜船需求快速增长，克拉克森海工指数在 2023 年底已接近历史峰值水平。随着需求扩展、技术发展和功能结构日益复杂化和精细化，工业生产模块和海工装备的大型化趋势明显，客户对半潜船提供从运输到安装的全套整体解决方案的能力要求越来越高。半潜船市场中长期前景依然可期，未来海上油气生产平台、风电变流站升压站平台等大型海工设备运输安装项目将明显增加，有望给半潜船带来更多发展机遇。

纸浆船市场：纸浆属于契合民生消费的强需求市场，市场总体前景广、容量大。世界纸浆需求将持续高涨，RISI 预测，2035 年全球商品浆需求将增至 9200 万吨，中国市场方面，在生产成本改善和提价的双重提振下，国内纸企盈利情况将有所改善，支持新增产能持续扩张，预计用浆需求将保持相对稳定。除中国外，纸浆运输在印度、中东市场仍有很大增长空间，非洲、东欧、拉美也将保持较高需求。全球纸浆市场供需基本面持稳增长，预计到 2029 年仍有每年约 900 万吨纸浆新产能投入，且项目发运主要集中在南美区域。伴随着货币政策拉动经济逐步回暖，中国纸浆供需缺口不断扩大，纸浆进口需求长期向好，纸浆船市场预计整体维持平稳。

多用途船市场：受集装箱、干散货市场下行影响，2023 年多用途船市场呈现下滑趋势。克拉克森数据显示，2023 年 2.1 万吨 MPP 平均期租水平约为 20,375 美元/天，同比均值下跌 35.4%，但仍处在近十年相对高位。风电、工程机械等行业仍维持较高的行业景气度，运输需求依旧旺盛，对运价形成一定支撑。未来市场仍有结构性利好支撑：一是随着越来越多大型项目开发，技术和成本因素使得设备和模块趋向大型化，并需要整体运输到项目地组装，不断为特种运输带来新的需求；二是碳中和与能源安全推动风电行业高速发展，全球风电市场空间广阔，中国的风电设备出口和全球风电建设快速增长，风电设备运输需求增长带动多用途重吊船市场提升；三是 RCEP 开启世界最大自贸区运行，将利好区域内海运贸易和第三国航线业务。德路里预计，基于未来的货物需求预测以及新造船订单和拆船等因素，预计未来五年，多用途船队利用率水平将会逐步提高。

汽车船市场：受益于稳定的汽车供应链和新能源车市场崛起，中国汽车出口近两年来保持强劲增长，整车出口规模已超过日本跃居世界首位，预计 2024 年汽车出口量超



600 万辆, 2025 年出口达到 700 万辆。汽车船受过去十多年新造订单较少、老旧船舶淘汰和低碳环保等因素影响, 运力紧张局面将持续, 强劲的需求和供应紧张支撑运费和租船市场。截至 2024 年 3 月末, 6500 标准车位汽车运输船一年期租金达到 11.5 万美元/天, 已经连续 15 个月稳在高位。虽然庞大的新造船订单量让市场有些担忧, 但亚洲汽车出口量的持续增长, 对运力的需求依然旺盛, BRS 预测当前市场热度将持续, 短期内不太可能出现运力饱和的情况。

沥青船市场: 全球沥青市场的贸易量稳中有升, 世界沥青市场需求总量将以年平均 4.2% 左右的速率保持增长。随着全球经济的复苏, 各国都有加强基础建设的规划, 沥青需求明显增加。其中, 南美、非洲、印度和东南亚各国等基础设施较差的国家, 沥青需求增长尤为突出。在“一带一路”的带动下, 未来五年地中海-北非的沥青海运量将从现在的 180 万吨增加至 250 万吨。其中, 北非(摩洛哥及埃及)的沥青需求年增长 15% 以上; 南非拥有非洲最长的公路网络, 由于本地炼厂的关闭, 将出现巨大的海运进口需求, 未来 3-5 年将会达到 30-50 万吨, 加上运输航程较长, 是未来沥青运输需求的一个重要增长点。

公司将采取哪些措施应对节能减排政策?

答: 公司十分重视环境及生态保护, 致力于打造“绿色船队”, 通过在船舶设计中融入多样化的环保节能设计, 确保新船设计、设备选型和旧船改造满足最新公约和节能相关政策法规的要求, 全面提升日常航行中船舶的资源使用效率, 减少各类污染物的排放, 贯彻绿色航行理念。公司亦注重科技创新, 成立了新能源工作小组, 密切关注行业内新兴节能材料、节能减排技术和新能源船舶的开发及应用, 力求通过先进技术进一步提升船舶效能, 降低船舶航行所造成的环境影响。公司持续强化与系统内外的技术研发合作, 明确船队节能减碳实施路径, 打造绿色低碳运输服务解决方案, 确保企业在绿色低碳研发应用赛道方面始终处于行业领先。

未来公司将进一步加大科研投入, 落实“双碳”行动投入, 综合船舶运输数据、燃油消耗和单耗、碳排放、运营碳强度等数据, 对船舶的 CII 等级进行评定监控和汇报, 重点关注评级低的船舶。同时, 聚焦船队减碳, 锁定 LNG 双燃料汽车船, 对船舶实施岸电改造, 努力建设绿色船队, 为中国汽车产业全链减碳目标作出贡献。

公司未来两年接入的运力比较多, 如何看待和处理规模与效益的关系?

答: 运力的增多、规模的扩大有利于形成运输规模经济。运输规模经济的形成过程, 就是运输成本不断下降、运输效益递增的过程, 资源会向效益更高、协作更紧密的单位集中, 从而使运输资源得到合理流动和优化配置。同时, 规模的增大需要管理水平的提升, 可能需要改进传统的经营和组织方式, 在技术创新的基础上提高运输能力、运输水平。针对海运业, 从长期数据来看, 基本上规模越大的企业绩效指标的表现相对稳定而且越好, 两者之间存在一定的正相关关系。运力规模扩大, 在运力调配、航线布局、满足客户需求等方面都将建立竞争优势。



公司大力发展经营性租赁方式租赁船舶,未来几年经营性租赁船舶的规模如何?对公司未来有什么影响?

答:截止 2023 年末,公司通过经营性租赁的方式租赁的船舶共有 30 艘。未来 3 年,按照投资计划,公司经营性租赁的船舶规模预计将超过 80 艘。

#### (一)应对市场环境和战略变化

采用经营租赁的方式,在船队规划和船队运营方面具有很强的灵活性,有利于提升市场响应速度,更好地应对不同经济环境和运行环境下市场的变化和战略的调整,从而实现在公司的航线网络中获得最佳盈利能力的最大化市场份额。

#### (二)控制风险与成本

在经营性租赁模式下,租期结束后船舶归还给租赁公司,公司不用考虑船舶的贬值等因素,降低公司的资产风险。此外运营成本提前锁定,同时有效降低安全管理风险。

#### (三)丰富融资渠道,提供全额融资

以前公司新造船舶基本采用自持固定资产,并使用 30%自有资金结合 70%长期船舶贷款的模式。经营性租赁模式下,租赁公司提供全额的资金融通,公司不用一次性付出大额的自有资金即可获得船舶使用权,在扩大船队规模的同时,公司可以利用更多资金投资其它需要发展的项目,进一步增强公司可持续发展动力。

#### (四)付现频率有所增加

在付现频率方面,贷款本息的支付频率为每季度或半年一次,而租赁模式的租金支付频率基本为每半个月或一个月支付一次,对公司的资金管理提出了更高的要求。

来源:中远海特

### 【14 艘 150 亿元!集装箱船“订单潮”卷土重来?】

在经历了前几个月的短暂降温之后,集装箱船新造船市场的订单热潮即将卷土重来。多家知名船公司相继抛出了大规模订单,而中国船厂继续在这一船型领域占据着主导地位。

两家船厂共 10 艘! Seaspan 时隔三年重返新造船市场



据贸易风消息，全球最大独立集装箱船船东 Seaspan Corporation 在两家中国船厂下单订造了多达 10 艘双燃料集装箱船，包括沪东中华 6 艘 LNG 双燃料 13000TEU 船，以及扬子江船业 4 艘甲醇双燃料 9000TEU 船。

这 10 艘新船均已经敲定了长期租船合同，其中 LNG 双燃料船由日本海洋网联船务（ONE）租赁，将在 2027 年年初至 2028 年间陆续交付；甲醇双燃料船则由马士基租赁，计划在 2027 年下半年至 2028 年间交付。

消息人士称，这批 LNG 双燃料船价格在每艘 1.8 亿美元以上，甲醇双燃料船的单价则为 1.25 亿美元左右。以此计算，全部 10 艘新船订单总价值达到了 15.8 亿美元（约合人民币 114.47 亿元）。

作为参考，克拉克森的数据显示目前一艘 LNG 双燃料 13000/13500TEU 集装箱船新造船价格为 1.7475 亿美元，自去年 7 月的 1.71 亿美元以来增加了 2%。同时，7500/8500TEU 甲醇双燃料集装箱船新造船价格从去年 7 月的 1.135 亿美元增加到了 1.145 亿美元。

如果这份订单得以确认，这将是 Seaspan 自 2021 年夏季以来时隔近三年再次重返集装箱船新造船市场。

作为全球最大的独立集装箱船船东，Seaspan 曾是集装箱船新造船的最大“投资商”。在之前集运市场繁荣时期，Seaspan 于 2020 年至 2021 年间陆续订造了 70 余艘集装箱船，期间手持订单一度超过 80 万 TEU，高居全球第一。

截止 2024 年 3 月 31 日，Seaspan 的船队运营着 165 艘船，此外还有 23 艘在建集装箱船，将在今年年内全部交付完毕，届时其船队运力将增至约 190 万 TEU。

对于 Seaspan 而言，沪东中华和扬子江船业都是其最熟悉的船厂之一。该公司在 2020 年至 2021 年订造的集装箱船中，一半以上都由扬子江船业旗下船厂建造，运力从 7000TEU 到 24000TEU 船不等。此外，该公司还曾在沪东中华和江南造船订造过 6 艘 15500TEU 集装箱船，两家船厂各建造 3 艘，目前这 6 艘新船均已交付运营。

此外，最新的订单也标志着 Seaspan 首次订造甲醇双燃料船。消息人士称，Seaspan 此次在扬子江船业订造的这 4 艘船设计与马士基去年 6 月订造的 6 艘相同。

据了解，马士基在去年 6 月与扬子江船业签订了 6 艘 9000TEU 甲醇双燃料集装箱船建造合同，这是马士基首次在中国船厂订造甲醇双燃料船。这批新船将在 2026 年至



2027 年 3 月间陆续交付，替换马士基船队中类似规模的现有运力。

马士基当时介绍称，该型船均配备双燃料发动机，能够使用燃油和甲醇航行，在使用绿色甲醇燃料运营时，考虑以燃料生命周期为基础，将每年为马士基减少约 45 万吨二氧化碳排放。

4 艘！外高桥造船获 X-PRESS FEEDERS 首份万箱船订单

除了 Seaspan 的订单之外，新加坡航运公司 X-PRESS FEEDERS 也在外高桥造船下单订造了 4 艘 11000TEU 甲醇燃料预留（methanol-ready）集装箱船。

5 月 29 日，在当天命名交付的 7000TEU 集装箱船“罗盘座（X-PRESS PYXIS）”号的基础上，外高桥造船联合中国船舶工业贸易有限公司与 X-PRESS FEEDERS 正式签署 4 艘新船建造合同，开启各方合作新篇章。

X-PRESS FEEDERS 首席执行官舒穆尔·约斯科维茨、中国船舶工业贸易有限公司副总经理吴爱军和外高桥造船副总经理张启鹏分别代表各方签署新造船合同。外高桥造船总经理陈刚及相关公司代表共同见证签约。

这份订单的具体价格和交付时间并未公布。不过船舶经纪公司 MB Shipbrokers（原马士基经纪）透露，新船将在 2027 年交付，每艘造价估计在 1.15 亿美元左右。以此计算交易总金额约为 4.6 亿美元（约合人民币 33.33 亿元）。

作为参考，克拉克森的数据显示目前一艘 10000/11000TEU 传统燃料集装箱船新造船价格为 1.325 亿美元，相比去年同期的 1.295 亿美元增加了 2%。

据了解，该型 11000TEU 集装箱船总长 299.9 米，型宽 48.2 米，型深 24.9 米，设计吃水 12.5 米，是外高桥造船基于 7000TEU 集装箱船设计优化而来，其装载货物更多、船坞利用率更充分，同时兼顾了航线布置灵活、节能环保等优点，满足国际海事组织 Tier III 排放标准要求，船舶能效指数达到 EEDI 第三阶段。

本次签约的甲醇燃料预留（READY）11000TEU 大型集装箱船是公司自主研发设计的新一代绿色环保型大型箱船，基于 7000TEU 集装箱船设计优化而来，其装载货物更多、船坞利用率更充分，同时兼顾了航线布置灵活、节能环保等优点，满足国际海事组织 Tier III 排放标准要求，船舶能效指数达到 EEDI 第三阶段。



该型船总长 299.9 米，型宽 48.2 米，型深 24.9 米，设计吃水 12.5 米，可装载 11000 个 20 英尺标准集装箱。该型船是为客户量身定做，在常规燃料动力双岛设计的基础上，新增预留了甲醇燃料动力系统，将显著降低船东后续进行绿色燃料改装的成本。该船配置了脱硫塔，以及挡风墙等多个脱硫、降碳、节能和减阻装置，将极大优化快速性，在大幅降低油耗、降低运营成本的同时减少碳排放，彰显外高桥造船致力于引领航运绿色脱碳发展的决心和实力。

这批新船将成为 X-PRESS FEEDERS 船队中的最大船舶。截至目前，该公司船队中的最大船舶就是外高桥造船去年开始陆续交付的一系列 12 艘 7000TEU 船，“罗盘座（X-PRESS PYXIS）”号正是其中最后一艘。

据了解，X-PRESS FEEDERS 创始于 1972 年，总部位于新加坡，是世界最大的独立支线集装箱船运输公司。AlphaLiner 的最新数据显示，目前该公司在运营船队共计 85 艘，包括 42 艘自有船舶和 43 艘租入船舶，总运力 16 万 TEU，排名全球第 14 位。X-PRESS FEEDERS 的主营业务为远东、印度半岛和中东地区的集装箱支线运输，其船队也以支线船为主。

对于外高桥造船而言，X-PRESS FEEDERS 的订单也是其时隔九年再次承接新巴拿马型集装箱船订单。克拉克森的数据显示，外高桥造船上一次承接 10000TEU 及以上船舶是在 2015 年 9 月，当时中远海运集团下单订造了 3 艘 20000TEU 超大型集装箱船，这 3 艘船在 2018 年交付完毕。

还有数十艘订单“在路上”？中国船厂主导集装箱船建造领域

经历了过去三年创纪录的“订单潮”，今年以来集装箱船新造船市场订单骤减。前几年曾活跃在新造船市场上的集运巨头如地中海航运、法国达飞等今年都暂时放缓了订船扩张的步伐。

根据克拉克森的统计数据，今年前 5 个月集装箱船新船订单仅为 37 艘，远远低于去年前 5 个月的 93 艘。而且今年迄今为止的集装箱船订单多为中小型船，只有 ONE 曾于今年 1 月在扬子鑫福和江南造船各订造 6 艘 13000TEU 甲醇双燃料集装箱船。

不过，最近几周集装箱船新造船市场开始日益活跃。5 月初有消息称，长荣海运在黄埔文冲订造了 6 艘 2400TEU 甲醇双燃料集装箱船，成为继 ONE 之后今年第二家下单订船的集运巨头。



此前外媒还报道称，德翔海运与外高桥造船签订了建造意向书，将订造 2+2 艘 14000TEU 和 2+2 艘 8000TEU 集装箱船。这是德翔海运成立二十余年来首次订造万箱船，也有望成为今年订造的最大集装箱船。

与 X-PRESS FEEDERS 类似，德翔海运也是一家以支线船为主的集运公司。该公司专注在亚洲地区拓展业务，近年来持续推出全新的远洋航线以扩大服务网络，在 2021 年将贸易航线拓展至新西兰及加拿大，2022 年扩展至英国、荷兰、德国、比利时及美国东岸，去年又开辟了印尼、东非航线。

无独有偶，目前德翔海运旗下船队中的最大船舶同样由外高桥造船建造，即该公司在 2021 年成立 20 周年之际向外高桥造船订造的 6 艘 7000TEU 集装箱船，这 6 艘 7000TEU 集装箱船将在今年年内全部交付，投入中国-印度航线，替换原本的 5000TEU 集装箱船。

除了 X-PRESS FEEDERS、德翔海运等支线船公司之外，据船舶经纪公司透露中远海运集团将在外高桥造船下单订造 10 艘双燃料 11000TEU 集装箱船，这份订单正在最终敲定阶段。中远海运集团还将在旗下扬州中远海运重工订造多达 12 艘 14000TEU 集装箱船。

值得一提的是，今年迄今为止全球所有的集装箱船订单全部由中国船企包揽，尚未签署的一波意向订单同样也都由中国船企承接。而自去年 7 月长荣海运在日本今治造船和韩国三星重工多达 24 艘 16000TEU 甲醇双燃料集装箱船大单之后，日韩船厂再未承接过任何集装箱船订单。

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	555-560	625-630	760-765	
Tokyo	--	670-675	885-890	Plus oil fence charge, if any.
Shanghai	570-575	615-620	820-825	Barging USD 5 or 7/MT, min100MT
Hong Kong	560-565	630-635	745-750	MGO Sul max 0.05%
Kaohsiung	580	632	830	+ oil fence charge of USD 101
Singapore	545-550	610-615	750-755	Less than 500MT IFO USD 1500-2500 barging. Less than 100MT LSMGO USD 1500-2500 barging



Fujairah	520-525	615-620	860-865	
Rotterdam	495-500	565-570	755-760	
Malta	555-560	585-590	775-780	
Gibraltar	550-555	600-605	805-810	

截止日期：2024-05-30

## ◆ 上周新造船市场动态

### (1) 新造船市场价格 (万美元)

散货船						
船型	载重吨	24/05/24	17/05/24	浮动	%	备注
纽卡斯尔型 Newcastlemax	205,000	7,700	7,600	100	1.3%	
好望角型 Capesize	180,000	7,350	7,250	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	3,050	3,000	50	1.7%	
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	5,100	0	0.0%	

截止日期：2024-05-28

### (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	307,000	DSIC, China	2026-2027	Capital - Greek	14,000	options exercised, LNG dualfuel



4	Tanker	113,600	Fujian Mawei, China	2027	Union Maritime - UK based	undisclosed	LNG dual-fuel
2	Tanker	41,000	Yangzijiang, China	2027	Navigazione Montanari - Italian	4,500	
2	Tanker	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2026	Gulf Energy Maritime - Dubai	5,000	
4	Tanker	50,000	Zhoushan Changhong, China	2026-2027	Horizon Tankers	4,400	
4	Tanker	41,000	Jinling Nanjing, China	2026-2027	Mercuria	4,300	
2	Tanker	41,000	New YZJ, China	2027	Montanari	4,200	
2	Bulker	82,000	Hengli HI Dalian, China	2026	Veritas Shipmanagement - Greek	3,800	
2	Bulker	32,000	CSSC Huangpu, China	2026	AAL Shipping - Singapore	undisclosed	methanol-ready
4	Container	10,000 teu	SWS, China	2027	X-Press Feeders - Singaporean	11,500	
2	Container	4,382 teu	Huangpu Wenchong, China	2027-2028	RCL	undisclosed	SCRUBBER FITTED
4	PCTC	9,300 ceu	CSC Jinling, China	2026-2028	Wallenius Wilhelmsen - Norwegian	undisclosed	options exercised

◆ [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
LILA SINGAPORE	BC	175,980		2003	Taiwan, PRC	1,410	Chinese	SS/DD due
EASTERN WINDFLOWER	BC	175,401		2010	China	2,800	Chinese	BWTS fitted
VAN GOGH	BC	95,711		2013	Japan	2,500	Greek	BWTS fitted
GIA AMBITION	BC	84,990		2022	China	3,850	Far East	BWTS fitted, Eco
NAVIOS CORAL	BC	84,904		2016	Japan			
NAVIOS DOLPHIN	BC	84,904		2016	Japan	11,650	Greek	en bloc, Scrubber Fitted
NAVIOS CITRINE	BC	84,904		2016	Japan			
NAVIOS AMBER	BC	84,904		2016	Japan			
KONKAR VENTURE	BC	82,099		2015	China	3,000	Pyxis Tankers	BWTS fitted
YING HAO 03	BC	76,037		2012	China	1,720	Chinese	BWTS fitted
SSI PRIVILEGE	BC	63,566		2019	China	3,180	S. Korean	
BAO QUAN	BC	56,947		2011	China	1,375	Undisclosed	BWTS fitted
SEACON 8	BC	56,805		2012	China	1,413	Undisclosed	at auction
PROTECTOR ST. GEORGE	BC	56,632		2011	China	1,400	Undisclosed	BWTS fitted
DESERT SYMPHONY	BC	53,820		2007	China	1,145	Undisclosed	BWTS fitted



MAGNUM FORCE	BC	53,630	2008	China	1,180	Undisclosed	BWTS fitted
GLOBAL FALCON	BC	51,725	2010	Japan	1,530	Greek	BWTS fitted, OHBS
SANTORINI ISLAND	BC	48,549	2007	Japan	1,280	Undisclosed	BWTS fitted
YASA VIOLET	BC	40,500	2024	China	3,400	PanOcean - S.Korean	BWTS fitted
SUNSHINE	BC	37,317	2009	Japan	1,500	UAE	OHBS
DAYDREAM BELIEVER	BC	37,114	2012	Japan	1,750	Far East	BWTS fitted
CLIPPER NASSAU	BC	36,187	2010	China	undisclosed	Greek	BWTS fitted
DINO	BC	33,371	2009	Japan	1,340	Turkish	OHBS
TRAWIND WHALE	BC	31,785	2011	China	1,050	vietnam	BWTS fitted

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
REN JIAN 5	CV	24,166	1,510	1997	Japan	480	Chinese	

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
PERMATA	GC/TWK	12,225		2012	Japan	850	Undisclosed	BWTS fitted

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
SANMAR SONNET	TAK	99,999		1997	Japan	2,860	Undisclosed	COATED
ALHENA	TAK	52,420		2012	China	3,150	Undisclosed	BWTS fitted
BACHATA	TAK	50,179		2008	S.Korea	2,750	Undisclosed	
JAG PRANAM	TAK	48,694		2004	Japan	1,450	Undisclosed	

◆ 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
NAGA 2	CV	7,032	2,056	1996	S.Korea	undisclosed	
SPAN ASIA 32	GC	7,787	2,799	1982	Germany	undisclosed	
SPAN 33	GC/MPP	4,145	1,826	1986	Germany	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
HIRONIN	OTHER/FISHING	1,815	3,993	1980	U. S. S. R.	undisclosed	
SCHWEIZ STREAM	OTHER/REF	13,930	7,630	1992	Denmark	605.00	abt 100T alu grating, 190 ROB, dedn of permanent ballast
SURYA AKI	TAK/LNG	11,612	8,168	1996	Japan	660.00	HKC recycling & 1100 bunkers

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
POSEIDON M	BC	38,858	7,170	1994	Japan	undisclosed	
WSS II	OTHER/CREWTENDER	4,279	300	1990	Singapore	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
ANDHIKA NARESWARI	BC	71,290	10,346	1996	Japan	515.00	as is Singapore
SKYMOON KING	GC	4,336	1,240	1988	China	undisclosed	Turkish
PILGRIM	OTHER/DREDGER	621	1,300	1975	Germany	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
2024-05-31	710.880	773.220	4.561	90.927	908.530	474.020	438.050	528.490	790.160
2024-05-30	711.110	772.220	4.548	91.019	908.140	473.660	438.770	528.310	783.330
2024-05-29	711.060	775.080	4.552	91.025	911.160	475.580	440.150	529.070	782.830
2024-05-28	711.010	775.040	4.558	91.082	910.960	475.610	440.470	528.670	781.040
2024-05-27	710.910	774.020	4.560	90.981	908.510	473.520	438.280	528.280	780.360

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	5.44366
2 个月	--	3 个月	5.60769	4 个月	--	5 个月	
6 个月	5.75391	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

截止日期: 2024-05-30

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司  
Web: [www.totalco.com](http://www.totalco.com) E-mail: [snp@totalco.com](mailto:snp@totalco.com)