



# 全一海运市场周报

2022.07 - 第3期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. [中国海运市场评述\( 2022.07.11 - 07.15 \)](#)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【运输市场总体平稳 多数航线运价下跌】

由于持续变异的奥密克戎毒株导致新冠疫情传染性不断增强，全球每日新增病例继续保持在高位，新冠疫情持续蔓延。中国方面，疫情防控形势总体稳定，复工复产情况继续向好。相关港航企业在交通运输主管部门的积极指导和支持下，全力保障正常的生产经营，上海港运营情况保持良好。本周，中国出口集装箱运输市场基本稳定，多数航线市场运价小幅回落。7月15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4074.70点，较上期下跌1.7%。

**欧洲航线：**欧洲经济研究中心(ZEW)公布的数据显示，欧元区7月ZEW经济景气指数为-51.1，较前值大幅下跌，创2011年12月以来新低，欧洲的经济复苏步伐大幅放缓。此外，俄乌冲突持续，导致欧洲继续面临高企的通胀，未来经济复苏继续面临多重风险的考验。本周，运输市场基本保持稳定，市场运价继续小幅回落。7月15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5612美元/TEU，较上期下跌1.5%。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本同步，上海港船舶平均舱位利用率高位徘徊，即期市场订舱价格小幅走低。7月15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6268美元/TEU，较上期下跌1.4%。

**北美航线：**美国劳工部公布的数据显示，美国6月CPI同比增长9.1%，远高于市场预期，再次刷新40年来的最高纪录，导致市场推测美联储将继续大幅提高利率以遏制通胀，并且对美国经济出现衰退的担忧也日趋加深。本周，运输需求维持平稳态势，供求关系基本平衡，市场运价继续调整走势。7月15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6883美元/FEU和9534美元/FEU，分别较上期下跌3.3%和0.7%。

**波斯湾航线：**运输需求经过“斋月”后一段时间的释放后逐步恢复常态，需求增长的动力减弱，市场继续调整走势，本周市场运价下跌。7月15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3201美元/TEU，较上期下跌3.3%。



**澳新航线：**主要国家已完全解除疫情管控措施，但当地疫情继续保持高位，未来形势面临不确定性。目的地市场对各类生活物资的需求继续处于较高水平，供需基本面平衡，本周即期订舱价格继续回落。7月15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3186美元/TEU，较上期下跌3.7%。

**南美航线：**近期该地区总体形势企稳，但目的地主要经济基础薄弱，易受到市场大幅波动的影响。目前，南美航线运输市场处于传统旺季，运输需求总体向好，供求关系良好，本周即期市场订舱价格继续反弹。7月15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9312美元/TEU，较上期上涨4.0%。

**日本航线：**运输市场总体平稳，市场运价小幅上涨。7月15日，中国出口至日本航线运价指数为1200.30点。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【电厂库存高位 综合指数小跌】

本周，全国大部分地区迎来极端高温天气，受此影响，能源需求增加。不过因大宗散货商品前期储备足够，下游库存充裕，目前仍处于去库存阶段，并未给市场运价带来太大支撑，沿海散货运输市场运价小幅下跌。7月15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1135.96点，较上周下跌0.8%。

**煤炭市场：**市场需求方面，在全球气候“拉尼娜”事件持续的背景下，本周西太平洋副热带高压加强北移，影响覆盖我国东南大部，多地刷新历史高温记录，居民用电负荷迅速攀升。但由于高温及传统行业淡季等因素，整体工业用电需求偏弱，沿海八省电厂日耗升至212.9万吨，略低于同期，库存下降至2884万吨，其中江浙沪存煤可用天数下降至11-16天不等，其他区域则维持在20天左右。煤炭价格方面，受气候变化影响，雨带北移，部分矿区出货受到影响，港口可周转现货成本偏高，对煤价形成较强的底部支撑，煤价上涨预期向好。但在政策监督及长协兑现的背景下，下游买家仍持观望态度，煤价僵持不下。运价走势方面，高温侵袭影响下，电厂日耗升高，煤价预期向好，但电厂拉运仍偏向长协为主，运力供需维持弱平衡，运价涨跌互现，低位震荡。直至周末，华南区因进口煤价格问题，需求转向内贸市场，且为顺利迎峰度夏，今年电厂普遍采取高库存，随用随采政策，巴拿马船型供给略显紧张，价格跳涨，带动沿海煤炭运价整体上行。



7月15日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1168.27点，较上周下跌1.3%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收912.92点，较上周上涨2.6%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价39.3元/吨，较上周上涨1.3元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为47.7元/吨，较上周上涨1.8元/吨。

**金属矿石市场：**国内疫情散发，部分省市疫情反弹，叠加高温暴雨等极端天气影响，下游开工情况较为不乐观，钢材需求持续走弱。在钢厂低利润和政策影响下，减产检修范围扩大，供应收缩的趋势继续延续，影响矿石需求。本周，金属矿石运输市场成交平稳，运价在煤炭运输市场江内价格上涨的带动下，略有回升。7月15日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收806.84点，较上周上涨0.4%。

**粮食市场：**国内定向稻谷保持每周投放，继续施压玉米市场。不过，受乌克兰玉米出口受阻影响，近来进口量继续低于去年同期，缓解国内市场供应压力。运输市场方面，华南港口提货情况较上周继续回落，叠加天气升温后对质量的担忧也让后续采购充满了观望情绪。本周，粮食运输价格小幅回落。7月15日，沿海粮食货种运价指数报1194.12点，较上周下跌0.2%。

**成品油市场：**临近月中，在极端天气和疫情的影响下，暑期出行情况不如预期，下游终端采购心态较为谨慎，主要以按需和低成本采购为主，贸易商持货币观望，市场整体购销氛围平平。运输市场方面，压港情况依旧存在，导致上游出货热情不高，成品油运输市场供大于求，运力充裕，运价继续小幅下跌。7月15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1010.70点，较上周下跌0.1%。

### (3) 远东干散货运输市场

#### 【中小型船延续低迷 租金指数继续下跌】

本周，海岬型船市场货盘略有增加，氛围有所回暖，但受限于过剩运力和油价下跌，租金呈震荡上涨走势。由于回国煤炭需求仍较为低迷，叠加其余货种表现偏弱，市场缺乏实际支撑，巴拿马型船与超灵便型船租金持续下跌。整体而言，受中小型船低迷态势影响，远东干散货租金指数继续下跌。7月14日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1653.7点，较上周四下跌9.1%。

**海岬型船市场：**海岬型船市场震荡上行。太平洋市场本周走势反复。周初，运输需求小幅回暖，而空放运力有所减少，叠加FFA上涨，船东信心提振，运价



延续上周末上涨走势。周中，全球钢材需求走弱背景下，澳洲矿商发运节奏放缓，运力过剩加重，运价一度下探。临近周末，货主开始低价拿船，主流航线需求反弹，市场氛围再度转好，运价止跌回升。7月14日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 12796 美元，较上周四上涨 8.7%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 10.717 美元/吨，较上周四下跌 1.6%。远程矿航线本周运输需求有所转好，货盘增多支撑下，运价持续上涨。7月14日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 30.921 美元/吨，较上周四上涨 4.5%。

**巴拿马市场：**巴拿马型船市场延续下跌。太平洋市场，入伏后，国内多地迎来高温天气，电煤消费需求攀升。但电厂存煤较为充裕，加之保供稳价力度不断加强，内外贸煤炭价格倒挂依旧，进口煤采购需求有限。受此影响，回国煤炭运输需求持续低迷，其它航线表现也较为乏力，市场过剩运力累积，运价仍处于下行通道中。7月14日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 16071 美元，较上周四大幅下跌 17.1%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 11.17 美元/吨，较上周四下跌 7.8%。粮食市场，本周，粮食运输需求表现平平，累计运力难以消化，市场仍面临较大压力，粮食运价继续下跌。7月14日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 59.8 美元/吨，较上周四下跌 7.2%。

**超灵便型市场：**超灵便型船东南亚市场持续下行。目前，煤炭即期货盘增量有限，钢材、镍矿等运输需求阶段性低迷，市场氛围冷清，租家压价持续加大，而船东对市场信心不足，低价揽货现象增多，租金继续承压下跌。7月14日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 19566 美元，较上周四大幅下跌 9.0%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 17.247 美元/吨，较上周四下跌 6.1%。

#### (4) 中国外贸进口油轮运输市场

##### 【原油运价小幅上涨 成品油运价持续下行】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至7月8日当周，美国除却战略储备的商业原油库存意外大增，精炼油库存、汽油库存均超预期增加。美国上周原油出口增加，原油产品四周平均供应量较去年同期减少 4.15%。本周美国总统拜登开展他上任以来的首次中东之行，并呼吁石油输出国组织(OPEC)的领导人提高石油产量以降低汽油价格。目前石油输出国组织(OPEC)的闲置产能较低，大多数产油国都在以最大产能进行生产，同时利比亚供给可能受到严重影响，不过全球央行升息和经济放缓的担忧情绪始终打压油市，通过对美国夏季出行高峰的数据监测来看，历年出行高峰时间到来之前，美国数据就提前达到了往年同期的高度，今年数据不尽如人意整体表现较差。本周布伦特原油期货价格高位回落，周四报 99.69 美元/桶，较 7 月 7 日下跌 4.32%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价小幅上涨，苏伊士型油轮运价止跌转涨，阿芙拉型油轮运价波动上行。中国进口 VLCC 运输市场运价先涨后稳。7月14日，上海航运交易所



发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1031.51 点，较 7 月 7 日上涨 3.3%。

**超大型油轮（VLCC）：**本周市场 7 月下旬的货盘基本做完，上半周受美湾西向货量增加的影响，WS 点位持续攀升，船东整体情绪高涨，抓住机会挺价，租家想以最近成交价拿船难度增大；下半周随着当月货量逐渐进入尾声，市场船多货少的基本面依旧没有改观，WS 点位上涨后继乏力，运价趋于平稳。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS58.11，较 7 月 7 日上涨 4.03%，CT1 的 5 日平均为 WS57.49，较上周平均上涨 3.6%，TCE 平均 0.2 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS58.69，上涨 2.3%，平均为 WS58.26，TCE 平均 0.6 万美元/天。

**苏伊士型油轮（Suezmax）：**运输市场综合水平止跌转涨。西非至欧洲市场运价上涨至 WS129（TCE 约 3.0 万美元/天）。黑海到地中海航线运价上涨至 WS134（TCE 约 3.5 万美元/天）。

**阿芙拉型油轮（Aframax）：**运输市场亚洲航线保持稳定，地中海及欧美航线全线上扬，综合水平波动上行。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS283（TCE 约 5.6 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS170（TCE 约 3.2 万美元/天）。北海短程运价上涨至 WS202（TCE 约 6.0 万美元/天）。波罗的海短程运价上涨至 WS242（TCE 约 7.8 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价维持在 WS182（TCE 约 1.3 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价稳定在 WS181（TCE 约 2.2 万美元/天）。

**国际成品油轮（Product）：**运输市场亚洲航线涨跌互现，欧美航线稳中有降，综合水平持续下行。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS387（TCE 约 3.5 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS291（TCE 约 3.9 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS204（TCE 约 2.7 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价大幅下跌至 WS185 水平（TCE 约 0.9 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价保持在 WS315（TCE 约 2.9 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 3.5 万美元/天。

## (5) 中国船舶交易市场

### 【综合指数小幅下挫 散货船价下跌明显】

7 月 13 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1238.60 点，环比下跌 0.66%。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



价综合指数环比和内河散货船价综合指数环比分别下跌 0.57%、2.50%、0.34%和 0.52%。

国际干散货船二手船价格除海岬型略微保持小幅上涨外，其余船型均出现 3%左右较大幅度的下跌。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 2491 万美元，环比下跌 2.70%；57000DWT 吨级散货船估值 2761 万美元，环比下跌 3.56%；75000DWT 吨级散货船估值 3200 万美元，环比下跌 3.68%；170000DWT 吨级散货船估值 5047 万美元，环比上涨 0.10%。本期，二手散货船市场成交继续保持活跃状态，共计成交 21 艘（环比减少 2 艘），总运力 136.11 万载重吨，总成交金额 46880 万美元，平均船龄 12.52 年。

国际油轮船价涨跌各异，个别灵便型船型下跌近 4%左右。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 2932 万美元，环比下跌 3.81%；74000DWT 吨级油轮估值 3040 万美元，环比上涨 1.08%；105000DWT 吨级油轮估值 4999 万美元，环比上涨 0.75%；158000DWT 吨级油轮估值 5391 万美元，环比上涨 1.07%；300000DWT 吨级油轮估值 8143 万美元，环比下跌 0.83%。本期，国际油轮二手船市场成交量一般，总共成交 19 艘（环比减少 8 艘），总运力 253.54 万载重吨，总成交金额 65190 万美元，平均船龄 12.37 年。

国内沿海散货船二手船价格平稳中有小幅下挫。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 237 万人民币，环比下跌 0.34%；5000DWT 吨级散货船估值 1467 万人民币，环比下跌 0.33%。本期，沿海散货船有少量成交，数量 3 艘，总运力 1.75 万载重吨，总成交金额 1804 万元人民币，平均船龄 6.69 年。

国内内河散货船价格整体全线下跌。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 57 万人民币，环比下跌 0.26%；1000DWT 吨级散货船估值 133 万人民币，环比上涨 0.18%；2000DWT 吨级散货船估值 274 万人民币，环比下跌 2.82%；3000DWT 吨级散货船估值 372 万人民币，环比上涨 1.34%。本期，内河二手散货船市场成交量保持稳定，总共成交 22 艘（与上期持平），总运力 6.22 万载重吨，总成交金额 8544.16 人民币，平均船龄 6.27 年。

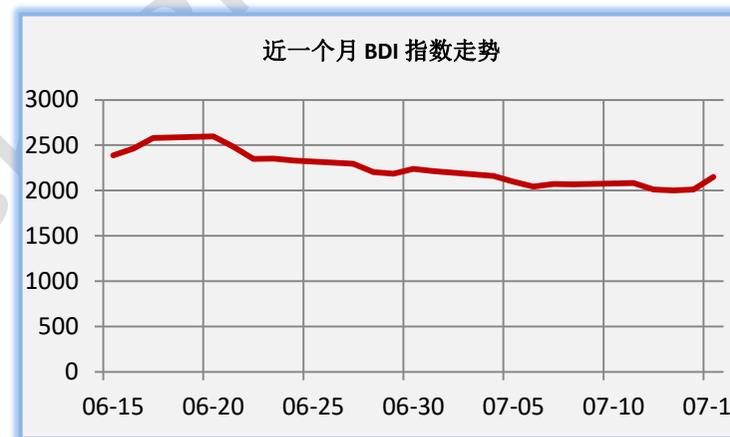
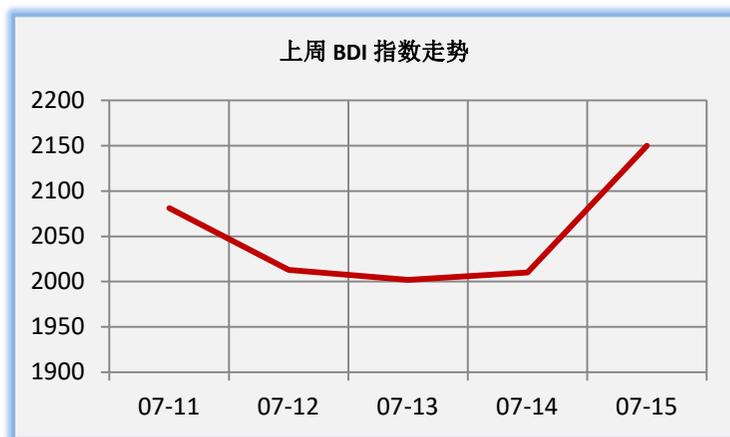
来源：上海航运交易所



## 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11日		7月12日		7月13日		7月14日		7月15日	
BDI	2,081	+14	2,013	-68	2,002	-11	2,010	+8	2,150	+140
BCI	2,365	+95	2,249	-116	2,334	+85	2,457	+123	2,919	+462
BPI	2,172	-51	2,096	-76	2,008	-88	1,920	-88	1,885	-35
BSI	2,152	-11	2,123	-29	2,077	-46	2,050	-27	2,039	-11
BHSI	1,180	-5	1,176	-4	1,175	-1	1,172	-3	1,181	+9





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	08/07/22	01/07/22	浮动	%
Cape (180K)	半年	30,750	30,750	0	0.0%
	一年	22,750	23,250	-500	-2.2%
	三年	19,750	20,250	-500	-2.5%
Pmax (76K)	半年	21,500	23,750	-2250	-9.5%
	一年	18,250	20,250	-2000	-9.9%
	三年	14,500	15,250	-750	-4.9%
Smax (55K)	半年	23,250	24,500	-1250	-5.1%
	一年	18,000	20,500	-2500	-12.2%
	三年	14,750	15,750	-1000	-6.3%
Hsize (30K)	半年	20,500	23,000	-2500	-10.9%
	一年	17,750	19,500	-1750	-9.0%
	三年	12,500	13,000	-500	-3.8%

截止日期: 2022-07-12



### 3. [租船信息摘录](#)

#### (1) 航次租船摘录

'Nasaka' 2012 81837 dwt dely aps South Brazil 21/22 Jul trip redel Singapore-Japan \$20,000 + \$1,000,000 bb - Reachy

'Tuo Fu 6' 2013 81588 dwt dely aps EC South America 20/31 Jul trip redel Singapore-Japan \$20,000 + \$1,000,000 bb - Cofco Agri

'Zhong Chang Zhou Shan' 2013 75049 dwt dely Kushiro 18/25 Jul trip via NoPac redel Singapore-Japan \$16,000 - Oldendorff

### 4. [航运&船舶市场动态](#)

#### 【油轮运费将上涨】

据市场分析师预测，2022年第三季度，亚太航线的油轮运价可能会获得支撑，原因是地缘政治危机导致贸易流改变、航程更长，且船队运力增长缓慢。

6月，部分成品油轮航线的运费创下历史新高，有些航线创下26个月来的新高。市场参与者和分析师预计，原油轮也将在第三季度提高收益。

挪威投资银行北极证券(Arctic Securities)石油和油轮高级分析师Ole Rikard Hammer表示，

油轮运输正处于周期性复苏的早期阶段，第三季度将延续这一趋势，并逐渐从成品油轮转向原油轮。

总部位于伦敦的航运咨询公司Maritime Strategies International(简称MSI)预测，第三季度VLCC的即期收益为4500美元/日，而第一季度日均亏损6200美元。据预测，与第一季度相比，第三季度LR2型船波斯湾-日本航线的收益可能会增加4倍多，达到24700美元。



船舶经纪公司 Banchero Costa 研究经理 Enrico Paglia 表示，受新船订单量减少，碳排放新规即将出台，以及对俄罗斯制裁导致的贸易流变化等影响，成品油轮将保持强劲势头。

## 石油需求

Hammer 表示，全球石油需求正在增长，库存非常低，这是贸易量上升的典型先决条件。2022 年上半年，贸易量已接近疫情前的水平。国际能源机构(IEA)预测，2023 年全球石油需求将超过疫情前的水平，接近 1.02 亿桶/日。

VLCC 一直在运力过剩的压力下蹒跚前行。船舶经纪公司估计，今年迄今为止，波斯湾—北亚航线即期市场日均亏损略高于 5000 美元。这条航线上的亏损一度超过 15000 美元/日，直到 6 月底波交所运费指数才升至 W50 点这一关键心理关口。

成品油轮的表现优于原油轮，但随着炼油厂提高运营效率，预计两者差距也将缩小。国际能源机构估计，全球炼油能力的扩大将使今年产量增加 230 万桶/日。

## 能源贸易

随着欧洲地缘政治冲突进入第五个月，贸易格局的变化更加清晰，助推了油轮吨海里需求和油轮运价的上升。

MSI 主管 Tim Smith 在一份月度报告中说，5 月份，从中东到亚洲的原油发货量环比下降了约 8%；欧佩克的产量也比上月下降了约 20 万桶/日。

Hammer 表示，由于欧佩克+减产，各公司清理了积压的库存，早些时候的贸易有所延迟，前景有所改善。Paglia 表示，从中期看，西方对俄罗斯的制裁将推高原油轮的运费。

Hammer 表示，石油产量正在增加，因为对更便宜的俄罗斯原油的需求很高。此外，随着俄罗斯石油出口转向亚洲，将有更多的石油作为美湾和波斯湾的替代品流向其他地方，航程越来越长。根据国际能源机构的数据，非欧佩克+出口国将在明年引领世界石油供应增长，今年将增加 190 万桶/日，2023 年将增加



180 万桶/日。

手持订单

Paglia 表示，由于订单量较低，预计从明年起油轮船队的运力增长率将大幅放缓至 1%左右，拆船量将略有增加。

Hammer 补充称，油轮订单量至少是 20 年来的最低水平，拆船率低意味着船队仍有一些增长，但速度正在放缓，而且水平是可控的。

据 Banchemo Costa 估计，今年前 5 个月，全球原油轮运力增长了 1.5%，VLCC 运力增长了 1.8%，成品油轮运力增加了 1.5%，但由于新交付的灵便型油轮和 LR1 型油轮的数量较少，较小船型的运力几乎保持不变。

来源：中国远洋海运 e 刊

### 【旺季不旺？集运市场运价连跌四周创一年来新低】

集运市场旺季不旺，加上中国解封后也未如预期出现报复性出货潮，上海出口集装箱运价指数（SCFI）连续四周下跌且跌幅扩大，运价创近一年来新低。

根据 7 月 8 日上海航交所公布的数据，最新一期 SCFI 指数下跌 59.4 点至 4143.87 点，跌幅 1.41%，是去年 7 月下旬以来新低。其中，主要航线包含远东到欧洲、地中海、美西及美东运价均有所下滑，美东线和美西线跌幅较大，仅远东到南美持续上涨，亚洲区间线持平。

上周，美东线每 FEU 运价续跌 82 美元至 9602 美元，跌幅 0.84%，创下去年 7 月上旬以来新低；美西线每 FEU 运价下跌 218 美元至 71116 美元，跌幅扩大至 2.97%，并创去年 12 月上旬以来新低。欧洲线每 TEU 运价下跌 34 美元至 5697 美元，跌幅 0.59%，已来到去年 5 月下旬以来新低；地中海线每 TEU 运价下跌 63 美元至 6355 美元，跌幅 0.98%。

同时，远东到南美每 TEU 运价上涨 570 美元至 8954 美元，涨幅 6.79%。近洋线方面，远东到日本关西、日本关东与之前一周持平；远东到东南亚每 TEU 运价则下跌 19 美元，远东到韩国上涨 3 美元。



业界人士指出，中国解封后未如预期出现报复性出货潮，导致运价续跌，加上美国终端需求转弱，库存水平上扬，恐怕会使旺季拉货力道不如预期。

不过，业界仍期待，如果接下来涌现年终采购和季节性需求，出货量仍有望回暖增长，进而支撑三季度传统旺季的运价；中国内销市场在疫情后已恢复热络，加上中美贸易战造成供应链重组，形成中国既是生产又是消费的“双循环经济”模式，对于内贸仓储运输需求将持续增长。

获利方面，由于海运业运价反应至营收具有延迟效应，预计年初春节过后的跌价将逐渐反应至第 2~3 季营运表现。

展望后市，业内专家表示，担忧通货膨胀及新船订单交付的压力仍是运价走势所需面对的两大变数；随市场供不应求缺口有望缩减，第 4 季之后现货运价恐面临较大的风险。

专家表示，SCFI 指数自 2022 年初以来至今一直走跌，即便近期已进入传统海运需求旺季、中国陆续解封，但运价仍未见反弹。观察美西外港等候船舶，在今年初时约有 50~60 艘船，年后等候船舶约 20~30 艘，近期等候船舶则维持在 10~15 艘左右，明显发现塞港状况持续缓解，而船公司也逐渐通过运力的收缩来阻止现货运价的下滑。

此外，美西港口码头劳资合约已于 7 月 1 日到期，目前双方谈判仍未达成任何协议，但此前劳资双方均已承诺将在不造成任何货运中断的情况下达成劳资协议，因此，市场对于美西港口码头工人罢工进而导致塞港再起的担忧也可缓解。

来源：国际船舶网

### 【安联：细数大型集装箱船舶的“五宗罪”！】

近日，海运保险公司 Allianz Global Corporate & Specialty SE (AGCS) 发布了《2022 年安全与航运评论》，文中对大型船舶持续带来的越来越高的风险敞口表达了担忧，包括火灾、集装箱坠落和承运人损失、危险货物、更昂贵的打捞作业以及港口拥堵等所导致的超大损失和共同海损变得更加频繁。

尽管全球严重航运事故的数量长期以来呈下降趋势，但涉及大型船舶的事故——即集装箱船和滚装(滚装)汽车运输船——正在造成不成比例的高额损失。



仅在过去一年,汽车运输船 Felicity Ace 和集装箱船 X-Press Pearl 上的火灾都造成了全部损失。就在 2022 年 3 月 Felicity Ace 沉没几周后,滚装汽车运输船 Al Salmy 6 在波涛汹涌的波斯湾倾覆沉没。与此同时,大型集装箱船 Ever Forward 在美国东海岸的切萨皮克湾搁浅,并被困了一个多月,距其姊妹船 Ever Given 搁浅并阻塞苏伊士运河六天后不多久。

“近年来,在重大海上损失事件中出现了反复重演的问题,其中许多是船舶规模增加的结果。” Allianz 在文中称。

尤其是货物火灾,越来越受到关注。错误申报和危险品是集装箱运输中常出现的一个问题,而锂电池是集装箱船和汽车运输商的新风险,因为现有的对策系统可能无法有效应对运输越来越多的电动汽车。

Allianz 报告称,大型船舶在遇到麻烦时,应急响应和寻找避难港面临更大挑战性。大型船舶需要专业的打捞设备和要求更高的港口基础设施,这都会增加响应的时间和成本。集装箱船 X-Press Pearl 在火灾后被两个港口拒绝避难后,最终沉没的事实就是一个很好的例子。

特别值得关注的是打捞,大型船舶的重新起浮或残骸清除是一项复杂的任务,需要专业设备、拖船、起重机和驳船。2019 年在美国不伦瑞克港外倾覆的汽车运输公司 Golden Ray 的打捞作业耗时近两年,耗资超过 8 亿美元。

更高的打捞成本,以及更普遍、更大的损失负担,是越来越多由货方承担的成本。共同海损,即货主按比例分担损失和节省海运风险成本的法律程序,随着集装箱运输的增长和船舶规模的增加,已成为更加频繁的事件。

## #1 货物引发火灾的问题

大型船只上的灾难性火灾通常始于可燃货物,然后迅速蔓延并超过船员的消防能力。大型船舶的尺寸和设计使得火灾探测和扑救比传统航运更具挑战性,一旦船员被迫弃船,应急响应和打捞作业变得更加复杂和昂贵,重大或全部损失的风险增加。

“大型集装箱船和滚装汽车运输船的尺寸和设计使得灭火极具挑战性。火势需要迅速控制,但一艘集装箱船上可能需要几个小时才能到达火源,船上有多达 20,000 个集装箱,堆放成 10 层高。” AGCS 高级海洋风险顾问 Randy Lund 说。



《2022 年安全与航运评论》显示,仅在过去五年中,就发生了 70 多起集装箱船火灾,其中包括成为全球头条新闻的“盐田快车”号(2019 年)和“Maersk Honam”号(2018 年)等事件。

最近,大型集装箱船 Zim Kingston 于 2021 年 10 月在一个装有危险货物的集装箱在风暴中受损后发生火灾。也有许多未遂事件。2021 年,一个装有易燃产品的集装箱在迪拜的 Jebel Ali16 港口引发了大火和爆炸。保护和赔偿保险公司 Gard 估计,2020 年每两周至少发生一次涉及集装箱货物的火灾。

大型船舶上,火灾将迅速蔓延,但集装箱船的船员人数相对较少,而在一堆集装箱内检测、定位和接近火灾非常耗时。国际海上人命安全公约(SOLAS)目前要求的消防设备意味着船员在应对集装箱火灾时面临相当大的风险,而且往往无法成功。

此外,近年来发生的多起海上火灾可追溯到集装箱中的易燃或错误申报的货物,包括电池、木炭和化学品(如清洁产品中的一种成分次氯酸钙)。2022 年 3 月,美国海岸警卫队(USCG)在两次因货物错误申报而引发的集装箱火灾之后,发布了关于锂电池所带来的风险的安全警报。其中一艘等待开往中国的集装箱船上的集装箱起火,根据美国海岸警卫队的说法,提单显示该集装箱装有“合成树脂”,而事实上,它装有用过的锂离子电池。

锂离子电池对航运安全的影响越来越大,引发了多起火灾。该问题对载有电动汽车(EV)的滚装船的设计和消防能力以及电池集装箱货物的申报、积载和包装提出了质疑

## #2 越来越频繁的共同海损

共同海损(GA)是一个复杂且专业的法律程序,随着近年来涉及火灾、搁浅和集装箱损失的大型集装箱船数量的增加,该事件变得更加频繁。

“我们的分析显示,随着集装箱船规模的增加,GA 案例有所增加。现在 GA 已经成为一个频率事件。” AGCS 全球海洋索赔主管 Régis Broudin 说。

## #3 巨额打捞和沉船清除成本

由于船舶尺寸增加以及环境、社会和治理(ESG)要求日益趋严,打捞和沉船清除成本不断上升,正迅速成为保险公司面临的一个关键问题。



近年来发生的许多涉及巨额损失的事件,都以代价高昂的打捞和残骸清除作业告终,例如汽车运输公司 Golden Ray 于 2019 年在美国不伦瑞克港外倾覆,耗时近两年且成本过高 8 亿美元。此次行动是美国同类行动中规模最大的一次,涉及 300 万工时和专业设备,将这艘船切成八块以便拆除。

#### #4 不易找到避难港

在多次火灾导致集装箱船难以找到避难所后,港口国和其他利益相关者必须想办法安置遇险船只。就 X-Press Pearl 而言,无法卸除危险货物导致了船舶的全部损失。X-Press Pearl 在集装箱火灾后于 2021 年 5 月在斯里兰卡附近沉没,造成该国最严重的环境灾难之一。在沉没之前,该船曾停靠在卡塔尔的哈马德港和印度的哈兹拉港,但两者都无法/不愿排放泄漏的硝酸货物,这被认为是引起火灾的原因。

#### #5 集装箱坍塌

船只的大小可能导致一连串集装箱堆倒塌,以及越来越多的集装箱在海上损坏或丢失。关于集装箱倒塌的事故,2022 年 3 月,集装箱船 Dyros 45 在北太平洋的恶劣天气中损失了大约 90 个集装箱,另有 100 个集装箱受损。

这起事件只是对保险公司来说已成为令人担忧且代价高昂的趋势中的最新一次。近年来,海上发生了多起集装箱堆垛倒塌事故,导致落水损失和甲板货物损坏。

#### 需要改进调查报告——

许多事故调查报告的制作时间太长,这意味着不能及时从航运事故中吸取宝贵的经验教训。需要改进调查报告根据海上人命安全 (SOLAS) 公约,船旗国必须向国际海事组织 (IMO) 提交事故报告。

然而,根据劳合社汇编的数据,在 2017 年至 2020 年间发生的 526 起涉及生命损失、严重污染或船舶全损的严重航运事故中,截至 2021 年 3 月,只有 63% 的事故报告提交来自 IMO 的 list 53。这比两年前记录的 50% 的申请率略有提高,但远低于国际海事组织到 2022 年 80% 的目标率。

来源: 海事服务网



## 【新能源船舶成航海新风尚】

近年来，国内不少地区在新能源船舶领域布局，助力航运业绿色低碳发展。6月28日，2艘全电动商旅游船“利记”系列在武汉成功入列，船舶采用可充式锂电驱动系统；去年8月，首艘超级电容新能源车客渡船在南洞庭湖下水试航；2021年，首艘以高温甲醇燃料电池为动力的示范游船在佛山仙湖首航……一项项技术成果，折射出中国船舶业在改进动力上取得的一次次突破。

值此中国航海日来临之际，本报记者梳理了近10年来我国在新能源船舶方面的发展历程，采访了业内专家，为读者展现船舶业高质量发展图景。

### 技术迭代升级 硕果累累

从最早依靠船桨和风帆，到后来的煤炭和燃油，改进动力源一直是船舶业发展的重要课题。虽然现如今柴油仍是应用最广的船舶动力来源，但对于船舶新能源动力的探索从未停止。以液化天然气（LNG）、甲醇、氢、氨等为代表的低碳/零碳燃料已在国内有了不同程度的船用研究和实践，从燃料层面为航运温室气体减排提供了多种可能的方向。

以LNG燃料动力船为例。我国水运行业应用LNG燃料大概分为试点、改造、动力系统更新以及新建等几个阶段。“2010年8月，LNG—柴油双燃料动力改造船‘武拖302’成功试航，实现了LNG燃料在我国水运行业的首次应用。”中国船级社武汉规范研究所高级工程师石国政介绍。

我国的LNG动力船在初期通常将船舶原有柴油机进行现场改造，并配备相应的LNG燃料储存、供应、控制系统。但主流的实船改造方式未能充分发挥LNG燃料在降低NO<sub>x</sub>排放方面的优势，同时对于HC排放几乎未加控制。

“实船改造采用LNG动力系统更新成为当时我国内河LNG动力船普遍采用的方式，以长江江苏段和京杭运河LNG动力船为主。”石国政说。

后来，江苏和上海新建了一批LNG动力船。比较有代表性的船型有2013年在南京投入营运的LNG加注趸船“海港星01号”，这是全球第一艘LNG加注趸船；2022年2月投入营运的中远海运“远瑞洋”号，这是全球第一艘LNG动力VLCC；预计今年底投入营运的新奥“普陀”号LNG加注船，将是我国第一艘LNG加注船，LNG储罐容积8500方。



近期，我国还加快了微引燃双燃料机的研发和应用，已有发动机厂家（潍柴）研制成功，即将在实船应用。

除了 LNG 动力船，过去几年推进较快的还有电力船舶。目前内河电池动力应用船型有客船、渡船、公务船、干散货船等，电动船舶已然成为内河航运的“绿色风潮”。

2022 年，长江流域最大载重吨位电动货船“船联 1 号”在南京首航；2021 年，“金龙鱼号”“珠江公主号”“珠江王子号”3 艘纯电动游船在珠江投入运营；2020 年，国内首艘大型全电动商旅游船“君旅”号穿梭于武汉长江之上……截至目前，国内电动船舶已有将近 300 艘，包括纯电池动力船舶 250 多艘，其中大部分以内河旅游观光船为主。

尤为值得一提的是，我国目前正在建造氢燃料电池船舶“氢舟一号”，这是中国的第一艘氢燃料动力船舶，建成后将主要用于三峡库区及三峡大坝、葛洲坝之间交通、库区巡查、应急等工作。

#### 政策法规引导 价值驱动

使用新能源动力，不仅需要制造商勇于创新，也离不开顶层设计的鼓励与保护，政策支持可拓宽新能源船舶的“成长”之路。

2020 年 6 月 4 日，交通运输部关于印发《内河航运发展纲要》的通知明确提出：“要推广 LNG 节能环保船舶，探索发展纯电力、燃料电池等动力船舶，研究推进太阳能、风能、氢能等在行业的应用。”

近日，交通运输部发布《贯彻落实〈中共中央 国务院关于完整准确全面贯彻新发展理念做好碳达峰碳中和工作的意见〉的实施意见》，明确提出要依托交通强国建设试点，有序开展纯电动、氢燃料电池船舶的试点，探索甲醇、氢、氨等新型动力船舶的应用，推动液化天然气动力船舶的应用。

而中国船级社（CCS）也在推进新能源船舶建设方面周密部署，不仅发布相关规范指南，为构建我国 LNG 水上应用标准体系奠定坚实基础，还为发展 LNG 燃料动力船舶提供了坚实的技术规范和标准体系，引领当下中国新能源船舶向“新”发展。



经过 10 余年的持续研发，CCS 陆续发布了《天然气燃料动力船舶规范》《液化天然气燃料加注船舶规范》《船舶替代燃料应用指南》《纯电池动力船舶检验指南》等相关规范指南，已基本覆盖目前行业关注的新能源动力，可满足内河、沿海以及国际航行船舶等不同层次客户的需要，有力支持了行业清洁能源发展需要。

今年 7 月 1 日，CCS《船舶应用甲醇/乙醇燃料指南》（2022）、《船舶应用氨燃料指南》（2022）、《船舶应用燃料电池发电装置指南》（2022）正式生效，使得清洁能源动力船舶有规可循，船舶安全性得到保障，并有助于推进船用新能源的应用和发展。

业内专家表示，新能源船舶发展的一个重要推动力还来自于航运的整个价值链。随着碳排放管理的推进，港口方为了促进替代燃料的基础设施建设，包括港口的岸电以及港口的 LNG 供应设施，也会一定程度上倒逼电动船和 LNG 船的建设。

转型发展新路 乘势而上

当前，我国新能源船舶在实际发展中仍存在诸多瓶颈，亟需突破，加快发展步伐。

清洁能源可获得性不足成为新能源船舶推广使用的首要问题。石国政介绍，部分清洁能源作为化工产品的规模化生产、储运和分销已经非常成熟，但产量远不能满足航运业所需的亿吨级消耗需求。

其次，清洁能源燃料使用存在风险。与常规燃油相比，LNG、甲醇、氨等清洁能源大多具有易燃易爆、生物毒性、材料兼容性等特点，部分燃料还需要低温甚至超低温储存。

“甲醇、氢、氨等清洁燃料用作船用燃料在国内外都刚起步，关键技术还处于研发或试点阶段，短时间内尚不具备在船舶上规模化商用条件。”石国政说。

此外，新能源船舶的经济性不足和对运营要求高也成为影响新能源船舶推广的原因。业内专家表示，主要因为新能源动力船建造和技术研发成本高，对安全要求高且投资回收期长导致建造成本增加；新能源船舶的船员需要接受专门的培训，但国内能组织此类培训的机构较少。



而新能源加注站建造成本高，建设审批程序繁琐，也导致目前加注站建设、审批和运营困难。

发展中遇到暂时性困难在所难免，这不会阻碍中国新能源船舶业澎湃的探索热情。

“虽然当前船用清洁燃料难以大规模推广使用，但随着未来绿色燃料制备技术和清洁燃料船舶应用技术的逐步成熟，绿色甲醇有更为优异的环保特性，预计将超过 LNG 成为最具竞争力的清洁燃料，并被大规模应用。”石国政在采访中谈及新能源船舶未来发展态势时表示。

近年来，在全球减碳背景下，航运业绿色发展路径逐渐指向新能源船舶，低碳、零碳排放船舶已经成为大势所趋。

“在航运业要想实现低碳减排，可以从能效减排、清洁能源、碳捕捉、利用和封存等方式和路径出发，但是为了实现我国‘双碳’目标，船舶使用清洁能源是必由之路。”石国政告诉记者。

来源：中国水运网

### 5. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES					
PORT	IF380CST (USD/MTD)	VLSFO 0.5% (USD/MTD)	MGO 0.1% (USD/MTD)	Remark (Barging or Special condition etc )	Comment
Busan	S. E.	973~978	1250~1255		Steady.
Tokyo Bay	501~506	1005~1010	1255~1260	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	997~1002	1280~1285	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	485~490	980~985	1070~1075	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	572	1017	1195	+ oil fence charge usd 95	Firmer.
Singapore	480~485	998~1002	1098~1103	+ barging usd 1500-2500 if qty less than 500MT for IFO. + barging usd 1500-2500 if qty less than 100MT for LSMGO	Avails tight.
Fujairah	S. E.	1012~1017	1455~1460		Avails tight.
Rotterdam	440~445	772~777	1123~1128		Softer.



Malta	S. E.	842~847	1215~1220		Steady.
Gibraltar	S. E.	847~855	1304~1309		Steady.

截止日期: 2022-07-14

### ◆ 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	08/07/22	01/07/22	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,450	6,450	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,750	3,750	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,550	3,550	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	3,100	3,100	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	08/07/22	01/07/22	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	11,850	11,800	50	0.4%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	7,950	7,950	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	6,150	6,150	0	0.0%	
MR	52,000	4,250	4,250	0	0.0%	

截止日期: 2022-07-12

#### (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
3	Bulker	85,000	DSIC, China	2024-2025	Golden Ocean - Norwegian	Undisclosed	eco-design
2	Bulker	40,000	Imabari, Japan	2025	Inui Global Logistics - Japanese	3,050	EEDI phase 3, Scrubber fitted
2	Bulker	40,000	Oshima, Japan	2025	Inui Global Logistics - Japanese	3,050	EEDI phase 3, Scrubber fitted



3	Tanker	115,000	Hyundai, S. Korea	2024-2025	CM Lemos	6,500	
8	LNG	174,000 cbm	Hyundai Hi, South Korea	2026	Knutsen - Norwegian	21,500	on behalf of Qatar LNG Project
2	LNG	174,000 cbm	Hyundai Samho, S. Korea	2026	TMS Cadiff Gas - Greek	24,500	
1	LPG	40,000 cbm	Hyundai, S. Korea	2025	Pasco Gas	6,400	Plus 1 option Dual fuel
2+2	Container	1,800 teu	Yangzijiang, China	2023-2024	Cosmoship - Greek	3,200	EEDI phase 3

◆ 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
CELINE OLDENDORFF	BC	93,018		2010	China	1,980	Indian	BWTS, Scrubber fitted
HUI XIN 8	BC	92,974		2012	China	2,200	Chinese	BWTS fitted, Tier II
OCEAN SCALLION	BC	82,215		2013	China	2,350	Chinese	BWTS fitted
THERESA SHANDONG	BC	82,000		2012	China	2,100	Greek	
FORTUNE UNION	BC	73,729		1998	Japan	850	Undisclosed	BWTS fitted
GOLDEN CECILIE	BC	60,263		2015	Japan	6,300	Chinese	en bloc*, BWTS fitted
GOLDEN CATHRINE	BC	60,263		2015	Japan			
NEUTRINO	BC	58,612		2012	Japan	2,400	Undisclosed	BWTS fitted
ELIM CHALLENGE	BC	50,206		2002	Japan	1,250	Undisclosed	
SEA ROSE	BC	45,700		1995	Japan	600	Chinese	
VENTURE OCEAN	BC	38,947		2015	China	5,000	Undisclosed	en bloc, BWTS fitted, Eco, OHBS
VENTURE TEAM	BC	38,947		2015	China			
SAN FORTUNE	BC	35,366		1999	Japan	1,000	Syrians	
YANGTZE SPIRIT	BC	35,169		2012	China	1,720	Undisclosed	BWTS fitted
ELEFThERIOS T	BC	32,000		2013	S. Korea	2,000	Greek	BWTS fitted, incl. T/C at 26K/day up to Sep 2022 + 6mos chopt
SUNRISE	BC	29,828		2006	Japan	1,180	Undisclosed	
VANTAGE RIDER	BC	29,033		2011	China	1,500	Vietnamese	

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
XIN FENG SHANG HAI	CV	67,529	4,992	2005	S. Korea	6,000	Switzerland	



CRYSTAL ARROW	CV	12,310	1,020	2017	China	2,700	Undisclosed
X-PRESS NILE	CV	8,691	707	2004	Germany	800	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
ELANDRA ANGEL	TAK	115,949		2009	S. Korea	3,300	Undisclosed	
MATTERHORN SPIRIT	TAK	114,834		2005	S. Korea	2,475	U. A. E	dely Septeber 2022, Ice 1A
MAZA	TAK	109,571		2005	China	undisclosed	Elite Tankship	
SUPER SAPPHIRE	TAK	99,876		2009	S. Korea	2,600	Chinese	BWTS fitted
GSS	TAK	73,072		2000	S. Korea	undisclosed	Aurora	
STENA PARIS	TAK	65,125		2005	Croatia	1,550	U. K	BWTS fitted
ELANDRA CORALLO	TAK	50,696		2009	S. Korea	1,800	Undisclosed	en bloc each
ELANDRA BLU	TAK	50,607		2008	S. Korea	1,800	Undisclosed	
EASTERN KALMIA	TAK	50,359		2007	S. Korea	1,480	Undisclosed	
NEUTRON SONIC	TAK	49,995		2007	S. Korea	1,400	Undisclosed	SS/DD/BWTS due 09/2022
HIGH FIDELITY	TAK	49,990		2014	S. Korea	1,920	D'Amico - Italian	purchase option exercised
HIGH DISCOVERY	TAK	49,990		2014	S. Korea	2,030	D'Amico - Italian	purchase option exercised
ALICUDI M	TAK	40,083		2004	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
SEAEXPLORER	TAK	39,975		2003	S. Korea	900	BEKS	
KIRANA SAPTA	TAK	19,000		2016	Japan	2,000	Undisclosed	BWTS fitted, stst
DH ADMIRAL	TAK	8,714		2018	China	1,850	Undisclosed	en bloc**, via online commercial auction, BWTS fitted
DH BLOSSOMING	TAK	8,703		2018	China			

◆ 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
TELLUS	TAK	109,390	19,864	2003	China	580.00	
THOUSAND SUNNY	TAK	73,729	1,098	1988	Japan	undisclosed	



## ◆ALCO 防损通函

### 【船用燃油质量——租船人只能受制于燃料供应商吗？】

随着新加坡海事及港务管理局继续对今年第一季度供应的、被发现含有有害氯化烃的高硫燃料油展开调查，我们的作者再次审视了定期租船人相对于船东的立场与租船人在燃料销售合同下追偿机会之间的失衡问题。

租船人提供符合租船合同型号燃油的义务

### 【上海海事局发布船舶机电设备故障的最新报告要求】

该通告自 2022 年 7 月 1 日起实施，有效期 2 年，旨在加强机电设备故障船舶管理以保障船舶进出上海港的安全，并维护水上交通安全秩序。

该通告适用于所有船舶，新要求的一个关键点是，如果船上发生机械故障，必须向相关上海海事局指挥中心报告如下：

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
2022-07-15	675.030	676.230	4.857	85.993	798.680	65.812	890.040	455.780	514.720
2022-07-14	672.650	675.090	4.890	85.694	798.110	65.942	897.730	453.480	517.670



2022-07-13	672.820	675.060	4.917	85.711	799.280	65.972	893.110	454.120	516.340
2022-07-12	672.870	675.710	4.900	85.718	800.380	65.798	959.610	453.380	517.550
2022-07-11	669.600	681.120	4.914	85.311	805.100	66.077	952.590	458.540	517.220

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	1.55814	1 周	--	2 周	--	1 个月	2.15600
2 个月	--	3 个月	2.74029	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	3.38129	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	3.97829		

2022-07-14

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)