



全一海运市场周报

2022.08 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022.08.01 - 08.05 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场保持稳定 多数航线运价下跌】

本周，中国出口集装箱运输市场保持稳定，多数远洋航线市场运价继续回落。8月5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3739.72点，较上期下跌3.8%。

欧洲航线：近期新冠疫情形势并不理想，加之猴痘病毒加快蔓延，欧洲地区卫生系统面临较为严峻的形势；此外，俄乌冲突持续，导致地缘政治风险继续高位徘徊，多重风险拖累欧洲地区经济复苏，近期多项经济数据显示经济前景不佳。本周，运输市场基本维持稳定，市场运价继续调整走势。8月5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5166美元/TEU，较上期下跌4.6%。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表现稳定，即期市场订舱价格小幅下跌。8月5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5852美元/TEU，较上期下跌2.0%。

北美航线：据研究机构ISM发布的数据显示，美国7月ISM制造业指数52.8，创2020年6月份以来新低，显示美国制造业表现继续下滑，增长动能开始减弱。此外，处于高位的通胀导致美联储连续大幅加息，加大了美国经济陷入衰退的可能性。本周，运输需求总体稳定，供需基本面基本平衡，市场运价继续小幅下跌。8月5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6499美元/FEU和9330美元/FEU，分别较上期下跌2.9%和0.2%。

波斯湾航线：当地疫情总体稳定，形势好于欧美地区。运输需求回归正常状态，但增长动力不足。本周，市场行情继续从前期较高水平回落，即期订舱价格下跌。8月5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2601美元/TEU，较上期下跌6.7%。



澳新航线：变异毒株导致当地疫情继续高位徘徊，但主要国家基本已放松各项管控措施，未来疫情面临不确定性。目的地市场对各类生活物资的需求总体保持较高水平，供需基本面总体平稳，本周即期订舱价格小幅下跌。8月5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2988美元/TEU，较上期下跌0.3%。

南美航线：该地区近期经济形势总体平稳，但经济基础较为薄弱，在美联储连续加息的背景下，未来易受到市场大幅波动的影响。南美航线运输市场继续处在传统旺季，运输需求继续较好表现，供求关系良好，本周市场运价小幅上涨。8月5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9531美元/TEU，较上期上涨1.0%。

日本航线：运输市场总体平稳，市场运价小幅下跌。8月5日，中国出口至日本航线运价指数为1171.39点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【高温影响库存下降 综合指数小幅回升】

本周，高温天气继续肆虐，大宗散货下游市场库存呈现不同程度下降，补库需求略有增加，带动沿海散货运输市场运价小幅回升。8月5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1167.61点，较上周上涨1.4%。

煤炭市场：市场需求方面，本周受副热带高压再次加强影响，大部分地区高温肆虐，各地用电负荷均有所上涨，沿海八省电厂日耗升至241.6万吨高位，主要区域电厂存煤可用天数环比再度缩减2天左右。其中华南部分区域可用天数已降至10天以内，补库需求持续释放。煤炭价格方面，受近日持续高温天气影响，煤炭保供政策持续发力，长协煤监管力度不减，坑口煤价弱势运行。对应港口煤价下行至限价区间，叠加夏季港口煤炭存储风险提升，贸易商出货积极。但受市场参与者对下游非电企业需求信心不足影响，煤价继续向下调整。运价走势方面，本周受高温持续影响抬升煤电补库压力，沿海煤炭运价小幅震荡上行。其中华南地区存煤可用天数下降明显，叠加进口煤量补充乏力，补库压力突显，运价涨幅较大；华东地区则受非电需求释放预期不明，叠加煤价跌至价格合理区间，观望情绪较浓，货盘较少交易冷淡。采购多以电厂补库长协为主，拉运节奏不变，运价小幅下挫。

8月5日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1227.12点，较上周上涨2.4%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收959.19点，较上周上涨4.1%，



其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 39.1 元/吨，较上周上涨 1.4 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 60.4 元/吨，较上周上涨 4.8 元/吨。

金属矿石市场：受近期钢厂利润回升影响，部分区域钢厂陆续复产，产量回升，表观消费微增，库存虽然继续下降，但降幅收窄。不过，需求端依旧表现不稳，多重因素影响下，商家心态较为悲观，观望情绪浓厚，目前市场仍处于低供应及低库存状态，市场成交不温不火，金属矿石运输价格小幅波动。8 月 5 日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOTFI）报收 787.15 点，较上周下跌 0.6%。

粮食市场：当前国内玉米市场供需基本面并无明显变化，在下游需求表现较弱的情况下，供应缺口逐步缩减。从需求来看，深加工需求保持相对稳定，但饲料需求偏弱，且玉米在饲料中的添加比例降低，加上替代品使用普遍，玉米需求偏弱。粮食运输市场实际成交氛围清淡，运价继续回落。8 月 5 日，沿海粮食货种运价指数报 1150.93 点，较上周下跌 1.6%。

成品油市场：8 月是“金九银十”备货关键节点，暑假出行旺季对汽油需求仍存一定支撑，柴油方面，国内经济刺激政策频出，叠加部分沿海地区休渔期结束，柴油需求逐渐恢复。整体来看，市场仍对经济衰退和需求减缓呈担忧情绪。成品油市场观望情绪较重，成交平稳，运价继续持平。8 月 5 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 1008.77 点，较上周持平。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型需求低迷 租金指数大幅下跌】

本周，海岬型船太平洋市场即期需求疲软，供需平衡难以维持，叠加 FFA 及燃油价格持续下跌，运价跌势扩大。巴拿马型船煤炭货盘增量难以支撑市场，运力供给相对过剩，租金继续下探。超灵便型船东南亚市场煤炭等各货种均未见起色，市场降温明显，租金大幅下跌。整体而言，三大船型需求均显低迷态势，远东干散货租金指数大幅下挫，已跌至今年 3 月以来新低。8 月 4 日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1383.54 点，较上周四下跌 16.8%。

海岬型船市场：海岬型船市场跌势扩大。太平洋市场，本周初主要矿商仍在市场询盘，但货盘需求缩减明显，市场观望情绪浓厚，运价延续下行走势。临近周末，需求疲软主导市场，运力过剩加重，叠加 FFA 与燃油价格持续下跌，矿商压价力度进一步加大，运价出现较大跌幅。8 月 4 日，中国-日本/太平洋往



返航线 TCT 日租金为 8557 美元，较上周四下跌 36.2%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 8.140 美元/吨，较上周四下跌 19.8%。远程矿航线本周运输需求相对低迷，市场船多货少。临近周末，受太平洋市场大幅下跌影响，市场悲观情绪蔓延，运价大幅走低。8 月 4 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 23.684 美元/吨，较上周四下跌 14.2%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场持续下跌。太平洋市场，步入 8 月，高温炎热天气不减，用煤需求持续向好。但受内贸煤价下跌影响，国内电厂保持观望情绪，进口煤需求增量有限。进口煤对巴拿马用船需求虽稍有提振，但北太平洋市场表现平平，过剩运力难以消化，租金仍处下探过程中。8 月 4 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 15225 美元，较上周四下跌 7.2%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 10.760 美元/吨，较上周四下跌 1.7%。粮食市场，本周市场货盘数量总体不多，运力供给相对过剩。临近周末，受太平洋市场回落影响，运价承压下行。8 月 4 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 55.37 美元/吨，较上周四下跌 3.9%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场明显走弱。受电厂外贸煤采购意愿不足影响，本周印尼回国煤炭货盘缩减明显，部分货盘优先采用巴拿马型船。而钢材、镍矿等货种需求同样偏少，船东对后市信心不足，低价揽货现象增多，租金大幅下跌。8 月 4 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 16408 美元，较上周四下跌 14.9%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 15.663 美元/吨，较上周四下跌 7.6%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价小幅下跌 成品油运价持续回暖】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 7 月 29 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增幅超预期，精炼油库存降幅超预期，汽油库存小幅增加。美国上周原油出口减少，原油产品四周平均供应量较去年同期减少 3.05%。本周沙特为首的石油输出国组织（欧佩克）成员国与俄罗斯等部分非欧佩克产油国召开“欧佩克+”机制月度例行会议，与会各国同意继续坚持此前达成的产量协议，并与 2022 年 9 月小幅增加原油产量。伊朗和美国官员表示，他们将前往维也纳恢复有关伊朗核计划的间接谈判，伊朗石油部长表示准备尽快返回国际原油市场，同时希望西方国家能够正确认识当前能源领域的敏感性，并采取理性和安全的态度。俄罗斯就制裁进一步削减对欧洲天然气的供应，全球能源市场仍面临供应短缺的问题，限制了油价下行空间。本周布伦特原油期货价格创 7 月以来新低，周四报 94.14 美元/桶，较 7 月 28 日下跌 12.61%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价小幅下跌，苏伊士型油轮运价波动下行，阿芙拉型油轮运价小幅上涨。中国进口 VLCC 运输市场运价小幅下跌。8 月 4 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1027.37 点，较 7 月 28 日下



跌 2.6%。

超大型油轮（VLCC）：本周市场延续船多货少的基本面，随着船用燃料油价格的下滑及苏伊士市场的疲软，不少货盘都收到较多船东报价，船东情绪面转弱；租家很敏感的抓住机会，通过控制出货节奏和市场曝光度，很轻易将 WS 点位控制在该航线上次成交水平附近。短期来看，租家和船东仍在博弈，尽管基本面倾向租家，但苏伊士市场如能继续消化 VLCC 运力，或将阻止运价的进一步下滑。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS57.72，较 7 月 28 日下跌 2.58%，CT1 的 5 日平均为 WS58.34，较上周平均下跌 3.7%，TCE 平均 1.3 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS58.66，下跌 2.7%，平均为 WS59.20，TCE 平均 1.7 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平波动下行。西非至欧洲市场运价小幅下跌至 WS130（TCE 约 3.3 万美元/天）。黑海到地中海航线运价下跌至 WS182（TCE 约 7.1 万美元/天）。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线全线上涨，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平小幅上涨。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS244（TCE 约 4.5 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS222（TCE 约 5.8 万美元/天）。北海短程运价上涨至 WS188（TCE 约 5.3 万美元/天）。波罗的海短程运价上涨至 WS221（TCE 约 7.1 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS206（TCE 约 3.3 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS212（TCE 约 4.2 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线涨跌互现，欧美航线全线上扬，综合水平持续回暖。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS317（TCE 约 3.0 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS265（TCE 约 4.0 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS233（TCE 约 4.6 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS369 水平（TCE 约 4.4 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS351（TCE 约 3.7 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 7.0 万美元/天。



(5) 中国船舶交易市场

【综合指数持续震荡 国内船舶成交活跃】

8月3日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为1234.45点，环比上涨0.04%。其中，国际油轮船价综合指数、沿海散货船价综合指数及内河散货船价综合指数环比分别上涨0.41%、0.06%和0.20%，国际散货船价综合指数环比下跌0.74%。

国际干散货船二手船价格在延续了几周上涨后，本周全部船型均出现下跌。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2409万美元，环比下跌0.80%；57000DWT吨级散货船估值2883万美元，环比下跌0.54%；75000DWT吨级散货船估值2934万美元，环比下跌1.15%；170000DWT吨级散货船估值4988万美元，环比下跌0.50%。本期，二手散货船市场成交数量与上周相比有所减少，共计成交8艘（环比减少5艘），总运力30.24万载重吨，总成交金额10205万美元，平均船龄15.75年。

国际油轮船价与散货船价表现不同，除苏伊士型油轮略有下跌外，其余船型普遍出现上涨，但是上涨幅度不大。本期，5年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT吨级油轮估值3002万美元，环比上涨0.96%；74000DWT吨级油轮估值3123万美元，环比上涨0.66%；105000DWT吨级油轮估值4909万美元，环比上涨0.32%；158000DWT吨级油轮估值5329万美元，环比下跌0.20%；300000DWT吨级油轮估值8175万美元，环比上涨0.17%。本期，国际油轮二手船市场成交量与上周相比显著减少，总共成交11艘（环比减少12艘），总运力100.55万载重吨，总成交金额20965万美元，平均船龄15.55年。

国内沿海散货船二手船价格本周终止了持续下跌趋势，出现了小幅上涨。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236万人民币，环比上涨0.06%；5000DWT吨级散货船估值1460万人民币，环比上涨0.06%。本期，沿海散货船无成交统计。

国内内河散货船价格涨跌各异，但幅度均不大。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56万人民币，环比下跌0.43%；1000DWT吨级散货船估值137万人民币，环比上涨1.38%；2000DWT吨级散货船估值264万人民币，环比下跌1.78%；3000DWT吨级散货船估值381万人民币，环比上涨1.70%。本期，内河二手散货船市场成交活跃，总共成交仅66艘（环比增加56艘），总运力21.70万载重吨，总成交金额21240.32人民币，平均船龄11.05年。

来源：上海航运交易所

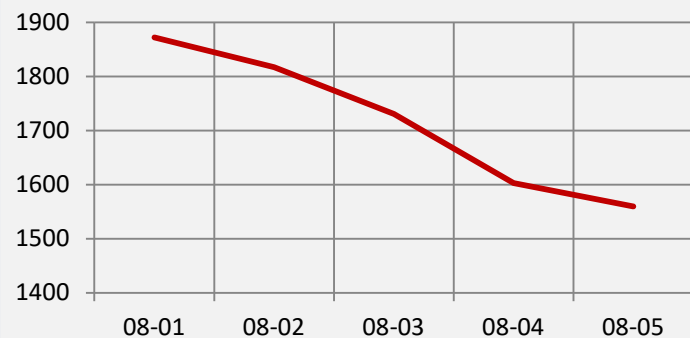


2. 国际干散货海运指数回顾

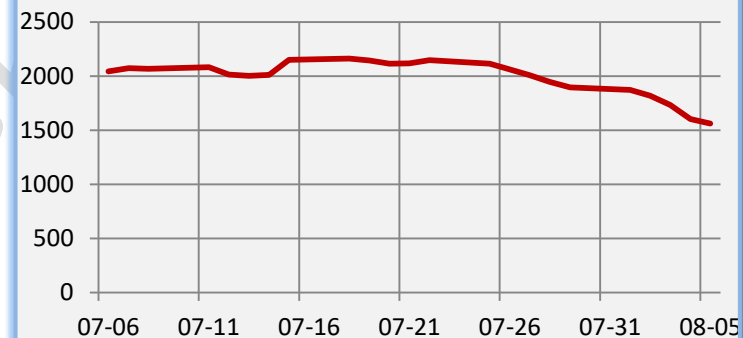
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

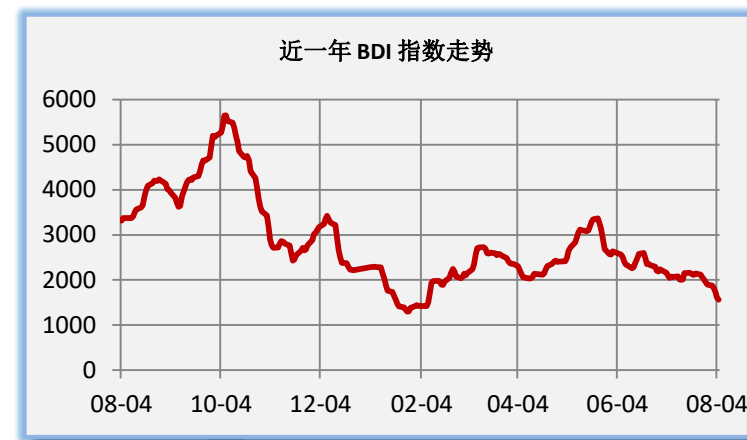
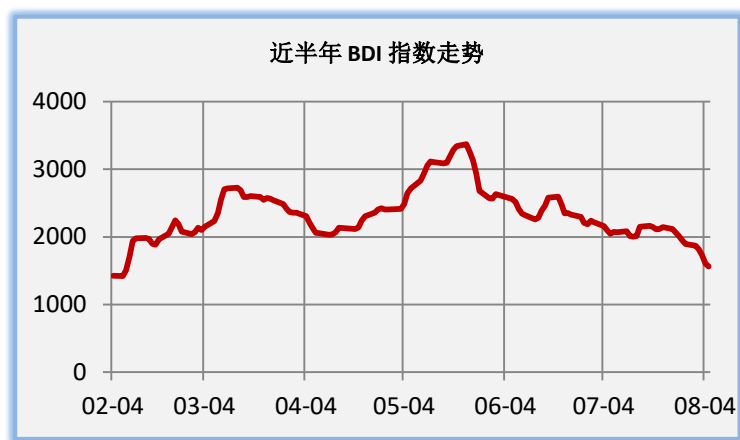
波罗的海指数	8月1日		8月2日		8月3日		8月4日		8月5日	
BDI	1,872	-23	1,817	-55	1,731	-86	1,603	-128	1,560	-43
BCI	2,062	-19	1,971	-91	1,790	-181	1,480	-310	1,411	-69
BPI	2,044	-7	2,026	-18	2,005	-21	1,983	-22	1,967	-16
BSI	1,928	-43	1,866	-62	1,805	-61	1,747	-58	1,700	-47
BHSI	1,154	-19	1,141	-13	1,117	-24	1,095	-22	1,058	-37

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	29/07/22	22/07/22	浮动	%
Cape (180K)	半年	23,750	28,750	-5000	-17.4%
	一年	18,750	21,500	-2750	-12.8%
	三年	17,250	19,000	-1750	-9.2%
Pmax (76K)	半年	21,000	21,250	-250	-1.2%
	一年	17,500	18,500	-1000	-5.4%
	三年	13,500	14,250	-750	-5.3%
Smax (55K)	半年	22,000	20,750	1250	6.0%
	一年	16,250	18,250	-2000	-11.0%
	三年	14,000	14,500	-500	-3.4%
Hsize (30K)	半年	19,000	20,500	-1500	-7.3%
	一年	16,000	17,750	-1750	-9.9%
	三年	12,000	12,500	-500	-4.0%

截止日期: 2022-08-02



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'MG Mercury' 2016 84790 dwt dely Cigading 8/9 Aug trip via Indonesia redel South China \$24,500 - cnr

'Dragon' Bunge relet 2012 81382 dwt dely passing Skaw 4/5 Aug trip via US Gulf redel Continent \$18,500 - Trafigura

'Cemtex Innovation' 2013 81326 dwt dely Kakogawa 7 Aug trip via EC Australia redel Japan \$15,500 - cnr

'Koulitsa 2' 2013 78129 dwt dely Cai Mep 8/13 Aug trip via Australia redel Japan \$17,500 - cnr

'Maria Topic' 2016 59914 dwt dely Nagoya 8/10 Aug trip via Australia redel Arabian Gulf intention grains \$19,000 - Oldendorff

'CS Sonoma' 2010 58811 dwt dely Villanueva 10/11 Aug trip via Townsville redel Korea intention sugar \$19,000 - Panocean

4. [航运&船舶市场动态](#)

【VLCC 有望从中国原油进口恢复增长中受益】

航运界网消息，船舶经纪公司 Poten&Partners 在其最新报告中指出，中国石油需求的恢复以及吨英里数的倍速增长，将在 2022 年的剩余时间至 2023 年扭转 VLCC 的命运。

国际能源署（IEA）预计，中国石油需求将从第二季度的 1460 万桶/天，增长至第三季度的 1570 万桶/天和第四季度的 1590 万桶/天，而在 2030 年的进口需求将达到平均 1620 万桶/天，同比增长 5.2%。受疫情影响，2021 年的需求实际上下降了 55 万桶/天，而在疫情爆发之前的 10 年里，中国原油进口的年均增



速达到 9.5%。

Poten&Partners 表示，油轮市场中，原油销量增加的国家是来自中东和亚洲的中短途供应商，销量出现大幅下降的则是来自西非、巴西和美国等大西洋盆地的长途供应商。该机构预计，在 2022 年下半年至 2023 年期间，中国原油进口前景“相当乐观”。

具体来说，2022 年上半年，中国从俄罗斯、伊拉克、马来西亚和阿联酋表示了更多的需求，供应商的变化在一定程度上对 VLCC 贸易造成了影响。相比之下，安哥拉、巴西和美国对中国原油的出口分别下降了 13.8%、22.5%和 45.7%，损害了 VLCC 在长途运输方面的吨英里需求。

2022 年到目前为止，中国的原油进口波动剧烈。根据中国海关总署公布的数据，2022 年 6 月中国原油进口量降至 4 年来最低水平。然而，Poten & Partners 却认为，“最糟糕的时期可能已经过去了”，最新动态数据显示，随着更多原油流向中国，7 月的原油进口量将大幅上升，VLCC 的租金在几周同样呈现上升趋势。

根据船舶经纪公司 Gibson Shipbrokers 的数据，中东海湾至中国航线，VLCC 日租金相较前一周上涨 7,250 美元，目前已经达到 10,250 美元。

事实上，据波罗的海航运交易所（Baltic Exchange）数据显示，7 月 22 日，美国海湾地区内部分 VLCC 的日租金已超过 5 万美元。其中，Frontline 旗下 321,300 载重吨“Front Endurance”（建于 2009 年）履行与壳牌的租约，日租金达 61,043 美元；Capital Ship Management 旗下 298,998 载重吨“Agitos”号（建于 2019 年）以每天 54,543 美元被联合石化（Unipet）租入；日本邮船（NYK）旗下 311,979 载重吨“Tatishina”号（建于 2021 年）以每天 52,311 美元的租金从事美国海湾至英国/欧洲大陆中航线运输。

尽管石油需求增长利于提高油轮的利用率，但如果吨英里需求增长超过石油需求增长，油轮市场将获得额外的提振。Poten & Partners 表示，由于中东地区的 OPEC 成员国的闲置产能有限，选择受到限制，预计全球石油需求的增长将需要由大西洋盆地的非 OPEC 生产商来满足。该机构预计，从现在到 2023 年底，美国的日产量将增加 100 万桶，加拿大和巴西将分别增加 20 万桶/天，圭亚那也将生产更多石油。

来源：航运界



【二手船市，干散货船成船东当前首选】

过去一周二手船市场上散货船是船东最欢迎的选择之一。

散货船

船舶经纪商 Allied Shipbroking 在其最新的每周报告中表示“在二手干散货船方面发生的交易数量相当可观船东购买意愿仍然相当强劲;在油轮方面鉴于最近出现的良好交易数量交易量也在逐渐回到正轨。与新造船市场一致我们看到交易活动倾向于在较小尺寸的细分市场(尤其是 MR 的细分市场)发生。”

在另一份周报中船舶经纪人 Banchero Costa 补充说:“在干散货领域希腊船东出售了 2012 年建造的 173000 载重吨的 EKATERINI 号。在巴拿马型船领域日本船东以 1650 万美元的价格出售了 2006 年建造的 76000 载重吨的 BONANZA YR(安装了 BWTS)。2015 年 New Times 建造的 64000 载重吨(装有 BWTS)的 Ultramax ULTRA ALPHA 上周正在邀请报价目前收到的最高价约为 2600 万美元。日本船东 2011 年建造的 56000 载重吨的 Supramax SOPHIA K (安装 BWTS)以 2300 万美元的价格出售给未公开的买家中国船厂 2009 年建造的 53400 载重吨的 CRETE TRADER (安装 BWTS)以 1600 万美元的价格出售给中东买家。MARIAL 1998 年建造的约 28400 载重吨的 Hakodate 以 730 万美元的价格出售给黎巴嫩船东;1996 年建造的 26000 载重吨的 A RACER GSI(装有 BWTS)以 690 万美元的价格出售给 Middle 东部买家。”

油轮

在当前的油轮市场上购买需求超过二手油轮的供给这是几周来一直出现的趋势。

在繁忙的阿芙拉型油轮市场上尼古拉斯 2007 年建造的 115000 载重吨佐世保号以 2700 万美元的高价出售给了中国买家(安装了 BWTS)。

2006 年建造的 113000 载重吨(装有 BWTS)的 ARISTODIMOS 以售价 2600 万美元出售给未透露的船东。

2008 年建造的 105000 载重吨的 ORACLE 以 2800 万美元的低价出售给未公开的船东。



在成品油轮领域 2008 年建造的 50000 载重吨的 GRAND(安装了 BWTS)以 1950 万美元的价格未公开出售。而就在几周前其姊妹船 SUNNY BAY 以 1700 万美元的高价售出。

另外还有其他两艘 MR2 易手 JAL UPASANA 和 JAL SASVATA 分别于 2006 年和 2009 年建造。

与此同时新造船市场的情况似乎有所放缓。

Allied Shipbroking 表示“鉴于近期刚刚形成的新项目新造船市场又以相对温和的模式运行了一周。在干散货领域情况继续处于沉睡状态上周仅出现了几艘 Ultramax 装置的单笔订单。考虑到近期现货货运市场的压力再加上当前的新造船价格这并不令人意外。尽管如此鉴于围绕该市场的整体情绪我们可以预期新订单将出现上涨尤其是在夏季高峰期之后。在油轮市场情况似乎相对更加火热但活动暂时偏向小尺寸市场。

同样有分析机构表示“上周报告的新造船订单并不多大型造船获得了 4 x 174000 cbm LNG 运输船的订单;Iino Kaiun 预定了 2 个造船坞泊位 MeijiKaiun 预定了 2 个造船坞泊位。

来源：海事服务网

【航运巨头马士基：今年集装箱需求增长将放缓】

全球最大的集装箱航运公司马士基（AMKBY.US）周三表示，第二季度集装箱航运数量由于消费者信心恶化和港口拥堵有所减少，预计 2022 年全球集装箱需求增长将放缓。

被视为全球贸易晴雨表的马士基占有约 17%的市场份额，该公司表示，第二季度装载到船上的集装箱数量同比下降了 7.4%。该公司首席执行官 Soren Skou 在一份声明中表示：“由于交通持续拥堵、且俄乌冲突打压了消费者（尤其是欧洲消费者）的信心，航运量走软。”该公司将其对全球集装箱需求增长的预期下调至-1%至 1%这一区间的低端。

马士基表示：“在欧洲，由于终端需求疲软，零售商和制造商将装有货物的集装箱存放在港口和仓库，这导致供应链仍然拥堵。”这与美国的情况类似。美



国最大的仓储市场已经被填满；主要零售商警告称，服装、电子产品、家具和其他商品的销售正在放缓。

在供应方面，马士基表示，交货时间仍然很长，“目前仍不确定，包括陆路运输和仓储瓶颈在内的产能限制何时会减弱。”

此外，马士基补充称，尽管第二季度的整体运费因为供应链拥堵仍然很高，但与今年第一季度相比，短期和现货运费已有所下降。

来源：智通财经

【BDI 创 7 个月以来新低，航运超级周期要结束了吗】

8 月 2 日，波罗的海干散货指数（BDI）下跌 2.94%报 1817 点，继上周跌进 2000 点大关后继续创 7 个月以来的新低。事实上，该指数在 7 月份就累计下跌 15.4%，已连续三个月呈下跌趋势。

此次下跌的原因是什么？指数长时间的向下调整是否意味着本轮航运超级周期即将终结？

指数大跌受中国铁矿石需求扰动

BDI 指数用于衡量铁矿石、煤炭、粮食等大宗商品运输价格，该指数又由几个不同船型的干散货船分类指数组成。其中一个指数出现较大变动，就将对 BDI 指数造成直接的影响。从几个分类指数来看，近期呈现普遍下跌的状态。其中，船型最大的海岬型船运价指数（BCI）跌幅最大。上周五，BCI 运费指数收于 2081 点，创三周来的低点，较前一周下跌 615 点。

海岬型船载重吨在 15 万吨及以上，运输物品以铁矿石和煤炭为主，铁矿石约占到海岬型船 30%-40%货量。由于中国对海外铁矿石需求较大，多年来海岬型船的运价与中国铁矿石需求密切相关。

上海钢联（300226）铁矿石事业部分析师刘涵接受记者采访时表示，今年上半年受制于海外矿山生产发运不及预期的影响，中国铁矿石进口量 5.62 亿吨，同比减少 1800 万吨。铁矿石海运量因此有所下降。



“不过，近期铁矿石进口量呈现出震荡回升的趋势。”刘涵表示。

澳大利亚力拓、必和必拓和巴西淡水河谷是全球公认的铁矿石三大矿山。今年上半年，三大矿山中，力拓和淡水河谷铁矿石的发运节奏呈现前低后高的走势，必和必拓按其今年的目标发货，但整体发运水平同比要略低于去年。由于淡水河谷上半年矿石发运完成进度较慢，下半年发运会有冲量动力，整体节奏将成阶梯式增长状态。届时也将对于散货船运价产生一定的影响。

短期内大宗需求难大增

航运价格或继续承压

在刘涵看来，未来一段时间，中国国内需求将有所恢复。但对于钢铁行业来讲，短期对钢厂利润的支撑比较有限。同时，海外主要经济体受制于高通胀而进行的连续加息不可避免地带来潜在的经济衰退风险，对于大宗散货的需求将会出现回落。

“铁矿石海外巨头供应商为了完成全年生产和发运目标，大概率会在下半年进行冲量。但这个增长主要来自于供应商，而非原材料的需求方。”刘涵表示，这也将使得原材料价格承压。

船舶经纪公司 Allied 在其最新周报中表示，过去几个月干散货航运板块一直处于低迷状态，主要基准货运指数承压，即便是处于繁荣期，市场仍会出现“调整间隔期”。

上海钢联黑色产业研究服务部研究员俞晨表示，目前来看，各国正通过不断加息来应对高通胀压力，全球经济正在进入衰退期。对于航运市场来说，超级周期或暂告一段落。今年底前，美联储仍有两轮以上的加息预期，原油价格从前期 130 美元/桶高位回落至当前 93 美元/桶附近，都对航运市场和运价有较大冲击。

来源：上海证券报



【油轮市场贸易模式转变！阿芙拉型船运费创新高】

在脏石油产品贸易流发生重大转变、亚洲船舶供应紧张以及船用燃料价格上涨之后 8 月 1 日从印度尼西亚运往日本的原油运费跃升至 24.76 美元/吨创下自 2020 年 1 月以来的新高。

同一航线运费达到相同水平需追溯至 2020 年 1 月 13 日运费为 24.59 美元/吨。

就 Worldscale 运费而言 8 月 1 日从东南亚到北亚和澳大利亚航线的阿芙拉型船运费突破了 w200 的关键心理价位这是自 2008 年 8 月以来首次。

由于战争风险和俄乌冲突持续后贸易模式的转变船东要求在波罗的海和黑海市场装货的溢价有利于阿芙拉型船运费尤其是从美国海湾和西非到欧洲的短途贸易与前几年相比流动性更强数量更大。

根据 S&P Global Commodity Insights 的数据 8 月 1 日阿芙拉型船波罗的海至 UKC 航次的最新评估期租租金为 70788 美元/天而东南亚至北亚或澳大利亚航线的期租租金为 30000 美元/天。

东西方运费的差距也是近期市场上的热点更多的船东将其船舶投放到西方。

一位经纪人说：“现在的阿芙拉船都想去地中海。”这导致东西方市场船东收益出现明显差距自然也减少了可在东方装载的阿芙拉船吨位。

“现在的情况有点棘手因为吨位供应相当紧张。我觉得由于市场的一些结构性变化货运市场在短期内不太可能走低。更多的船东正在前往西方”一位阿芙拉型船的经纪人说：“对于需要现代船舶的租家来说这很难。”

阿芙拉型船需求在增加

不仅如此跨东南亚地区原油的增加——由于 Star Petroleum Refining Co. or SPRC 的管道故障和原油大幅升水刺激了短途交易——也帮助亚洲阿芙拉型船



运费保持较高水平。

由于 SPRC 海底输油管线自 1 月底以来发生故障阿芙拉型船从丹绒布鲁斯等驳船点到泰国的装载需求激增吸引了更多的阿芙拉型船进行转运。

根据 S&P Global 的 Platts cFlow 船舶和商品跟踪软件自 3 月以来从马来西亚到泰国的阿芙拉船的月平均数量为 19 艘而 2021 年下半年为 6.5 艘。

据市场消息人士称在输油管线故障后寻求在 Map Ta Phut 卸货 VLCC 的租家不得不将 VLCC 转移到马来西亚的驳船点然后使用三艘阿芙拉船从 VLCC 上进行船对船转移。

在燃油价格保持在高位的情况下船东对这种短途运输表露出兴趣因为与长途运输相比区域短途运输使船东能够获得相对较高的日收益。

另一大影响阿芙拉型船市场贸易流的因素为俄乌战争中出现了更多的长途运输。这一发展是由于美国开始从中东地区进口燃料油和真空汽油 (VGO) 并在停止购买俄罗斯燃料油后转向马来西亚。

同时西方租家也在加紧从中东地区购买原油和燃料油而不是看到这些货物流向东方。

根据 Kpler 航运数据从中东到地中海和英国大陆方向的月平均流量为 82 万桶/日比 2020 年的水平增长 43%土耳其、希腊、法国、荷兰和意大利是中东原油的主要指定地。

在这些目的地中意大利自 4 月以来一直在抢购更多的苏丹原油这反映在巴沙耶至萨罗赫航线上更多的船。

市场人士表示鉴于对俄罗斯商品的自我制裁和政府制裁贸易流的转变导致了平均吨位的增加尤其是阿芙拉型船。

来源：海运圈聚焦



【DNV：2028 年 LNG 燃料船将超过 500 艘】

近日，DNV 发布最新《替代燃料观察》报告。报告显示，7 月份有 9 艘 LNG 燃料船被订购，到 2028 年总订单量将使 LNG 燃料船超过 500 艘。这项数字已接近在役 LNG 燃料船的 2 倍。

DNV 的报告称，目前有 313 艘在役船舶使用 LNG 燃料，其中大部分使用双燃料发动机。与 2014 年相比，这一数字在过去 8 年里迅速增长，据了解 2014 年只有 50 艘在役的 LNG 燃料船。尽管使用 LNG 燃料的集装箱船、油轮和近海供应船的数量正在迅速增加，但目前在役的 LNG 燃料船大部分为客船和汽车渡船。

此外，目前还有 229 艘在役船舶被认为是可以使用液化天然气的。大型运营商在船舶改装方面进展缓慢，部分原因是这些运营商仍在等待改装成本的下降。据悉，赫伯罗特在 2021 年完成了第一艘液化天然气集装箱船的改装。最近 德国发动机制造商 MAN 证实，已与美森轮船签约，承担该公司第一艘液化天然气集装箱船的改装工作。

DNV 的数据分析显示，今年前七个月，LNG 燃料船舶的订单超过 160 艘。其中集装箱船订单最多，占订单量的一半，其次是汽车运输船，占订单的四分之一。大量新船正在采用双燃料技术，数据显示，89%的订单装载了双燃料发动机。

壳牌液化天然气营销和培训部下游液化天然气全球负责人总经理 Tahir Faruqui 评论道，这是该行业践行脱碳承诺的证明。

来源：CNSS

【破 100 艘了！未来 7 年订单千亿！这个船型“气”势强大】

LNG 船市场正在经历重要的投资和扩张阶段，今年短短半年时间里 LNG 船新船订单就突破 100 艘创下历史新高，而到 2030 年之前这一船型领域还将迎来上千亿美元的新造船投资。

克拉克森在其近期发布的报告中表示，今年以来俄乌冲突加剧了全球天然气市场的紧张和波动性，使 LNG 行业成为市场关注的焦点。随之而来的对欧洲能源安全的推动，为这一正在蓬勃发展的行业添加了进一步的增长动力。



2022 年，LNG 船领域的投资水平大大提高，主要集中在新建船舶和 LNG 基础设施方面。今年迄今为止，LNG 船新船订单量达到了 104 艘，合同总价值高达 220 亿美元，已经超过了去年全年 86 艘的创纪录水平。

需要指出的是，今年的 LNG 船订单绝大多数都是由 LNG 项目驱动的，其中包括卡塔尔百船项目超过 30 艘订单，预计 2025 年-2026 年间将有破纪录的 1.16 亿吨/年液化产能即将上线。不过也存在一些投机订单和船队更新需要，随着监管压力的增加，船队更新需要在未来 10 年可能会进一步加速。

截止 7 月中旬，LNG 船手持订单共计 264 艘 4320 万立方米，相当于现有船队运力的 41%。虽然手持订单占比较高，但考虑到现有船队中有 32% 仍使用蒸汽轮机，可能将面临 EEXI、CII 以及甲烷逃逸等排放政策对航运业影响的较大不确定性。

在过去 10 年间，LNG 船船队运力已经从 362 艘 5190 万立方米扩大到 691 艘 1.038 亿立方米，运力翻一番，其中有 621 艘 LNG 船位 10 万方以上的大型船。克拉克森预期明年两年船队运力分别将增长 3.8%、4.6%。

与此同时，LNG 贸易持续稳步扩张。虽然天然气价格创下历史新高，但今年全球 LNG 贸易量预计将增长 5.3% 达到 4 亿吨，而有限的产能甚至限制了更强劲的增长。不过，随着贸易模式发生变化，欧洲吸收更多货物，LNG 吨英里贸易增长预计将放缓到 3.2%。

欧洲国家试图摆脱俄罗斯管道天然气也催生了对再气化基础设施的需求，欧洲对浮式储存再气化装置（FSRU）的兴趣激增。自俄乌冲突爆发以来，欧洲国家已经获得了 12 艘 FSRU，未来还将取得更多。

由于需求旺盛和前景乐观，LNG 船期租租金坚挺，7 月中旬 16 万立方米 DFDE 型 LNG 船一年期租约的日租金为 13 万美元，上半年平均超过 10 万美元，同比增长 56%，不过即期租金波动较大。

LNG 燃料供应市场也在不断扩张，目前有 147 个港口提供 LNG 燃料供应，到 2024 年这一数字可能增加到 200 个以上。目前正在建造的所有船型中，有 37% 可以使用 LNG 燃料运营。

长期来看，克拉克森预测到 2030 年 LNG 贸易复合年增长率可能达到 5.6%，高于此前预测的 4.7%，2030 年 LNG 贸易量可能将达到约 6.2 亿吨。这得益于俄罗



斯-欧洲管道贸易的逐步淘汰（2021 年约 1.2 亿吨），以及现有的驱动因素，包括亚洲需求的不断增长、LNG 作为过渡燃料在能源转型过程中的需求、以及强劲的天然气供应和 LNG 项目状况。

总体而言，LNG 行业前景乐观，全球对 LNG 的基本需求强劲，能源安全问题也在推动发展势头，该行业似乎已经做好了进入实质性扩张阶段的准备。为了满足 LNG 贸易量增长带来的运输需求，克拉克森估计从 2023 年到 2030 年间市场可能需要约 990 亿美元的新造船投资。

来源：国际船舶网

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.	835~845	1108~1113		Steady.
Tokyo Bay	511~516	900~910	1260~1265	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	770~775	1140~1150	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	512~517	785~790	990~995	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	582	837	1080	+ oil fence charge usd 95	Firmer.
Singapore	500~505	775~780	1025~1030	+ 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.	946~955	1420~1425		Avails tight.
Rotterdam	500~505	709~714	1049~1054		Softer.
Malta	S. E.	800~805	1170~1175		Avails tight.
Gibraltar	S. E.	781~786	1185~1190		Steady.

截止日期：2022-08-04



◆ 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	29/07/22	22/07/22	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	29/07/22	22/07/22	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	11,900	11,900	0	0.0%	
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	4,350	4,300	50	1.2%	

截止日期: 2022-08-02

(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	50,000	K Shipbuilding, S.Korea	2023-2024	PCL - Singapore based	3,850	N0x-Tier III
2	Tanker	50,000	Hyundai Vietnam, Vietnam	2025	Helikon Shipping Enterprises - UK based	4,200	conventionally fuelled, N0x-Tier III, EEDI phase 3
1	Tanker	17,999	Jinling, China	2024	Furetank - Swedish	Undisclosed	LNG and liquid biogas fuelled
2	LNG	174,000 cbm	DSME, S. Korea	2025	Meiji Kaiun - Japanese	Undisclosed	against T/C to Qatargas, on behalf of Qatar LNG Project



2	LNG	174,000 cbm	DSME, S. Korea	2025	Lino Kaiun - Japanese	Undisclosed	against T/C to Qatargas, on behalf of Qatar LNG Project
2	Container	2,500 teu	Hyundai Mipo, S. Korea	2024	Namsung - South Korean	4,250	
1	Container	2,206 teu	Haidong, China	2024	Xiamen Dingxiangshun - Chinese	Undisclosed	

◆ 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
KRITON	BC	73,975		2003	S. Korea	1,500	Undisclosed	BWTS fitted
NAUTICAL ANNE	BC	63,593		2016	China	3,100	Undisclosed	BWTS & Scrubber fitted. Long subs.
ULTRA ALPHA	BC	63,203		2015	China	2,700	Undisclosed	BWTS fitted
TERESA OETKER	BC	58,018		2010	China	1,730	Undisclosed	BWTS fitted, TIER II
ESHIPS PROGRESS	BC	56,897		2012	China	1,800	Undisclosed	
JIA HUI SHAN	BC	56,897		2011	China	1,750	Undisclosed	BWTS fitted
DENALI	BC	53,800		2009	China	1,600	Undisclosed	BWTS fitted
EQUINOX VOYAGER	BC	52,000		2002	Croatia	1,530	Chinese	BWTS fitted
LA PARTENNAIS	BC	40,652		2015	China	undisclosed	Undisclosed	
LA CHESNAIS	BC	40,600		2015	China	undisclosed	Undisclosed	
LA BRIANTAIS	BC	40,481		2013	China	undisclosed	Undisclosed	
LA CHAMBORDAIS	BC	40,481		2015	China	undisclosed	Undisclosed	
LA GUIMORAIS	BC	40,481		2014	China	undisclosed	Undisclosed	
LA LANDRIAIS	BC	40,481		2014	China	undisclosed	Undisclosed	
LA RICHARDAIS	BC	40,481		2014	China	undisclosed	Undisclosed	*
LA SAUTERNAIS	BC	40,481		2015	China	undisclosed	Undisclosed	
LA SILLONNAIS	BC	40,481		2015	China	undisclosed	Undisclosed	
LA SOLOGNAIS	BC	40,481		2015	China	undisclosed	Undisclosed	
LA LOIRAIS	BC	39,919		2018	China	undisclosed	Undisclosed	
LAN BAO HAI	BC	39,779		2015	China	undisclosed	Undisclosed	
MISS SIMONA	BC	34,602		2010	S. Korea	1,680	Greek	BWTS fitted
ECO ANGELBAY	BC	32,165		2009	Japan	3,900	Imperial Petroleum - Greek	en bloc*, BWTS
ECO BUSHFIRE	BC	32,081		2011	Japan			fitted



AFRICAN FALCON	BC	27,101	2003	China	1,170	Egyptian	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
SONGA OCELOT	CV	23,896	1,706	2007	Germany	3,050	Undisclosed	SS/DD freshly passed
KALLIROE	CV	23,419	1,740	2011	China	3,540	Undisclosed	
ELA	CV	23,367	1,740	2012	China	undisclosed	German	
A KIBO	CV	21,937	1,708	2008	Japan	3,000	Undisclosed	
ENDURANCE	CV	9,146	750	2005	Romania	800	Turkish	

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
TINAT	TAK	316,502		2002	S. Korea	2,950	Far East	
ALTAIR TRADER	TAK	311,110		2005	Japan	3,630	Undisclosed	
SPM STRENGTH	TAK	159,314		2002	S. Korea	1,700	Chinese	BWTS fitted
RIDGEBURY LINDY B	TAK	146,356		2007	Japan	3,200	Stealth Gas - Greek	Scrubber fitted, Ice 1A
VOYAGER I	TAK	106,638		2002	Japan	1,450	Chinese	
PROSPEROUS	TAK	105,355		2009	Japan	2,870	Undisclosed	BWTS fitted
STAVANGER FALCON	TAK	105,355		2009	Japan	2,870	Undisclosed	BWTS fitted
CHOLA QUEEN	TAK	104,996		2002	Japan	1,700	Undisclosed	
ARCTIC CHAR	TAK	74,996		2008	Croatia	4,000	Undisclosed	en bloc, Ice 1A, epoxy coated
ARCTIC FLOUNDER	TAK	74,925		2009	Croatia	4,000	Undisclosed	en bloc***
ARCTIC FLOUNDER	TAK	74,925		2009	Croatia	4,000	Undisclosed	
ARCTIC CHAR	TAK	74,910		2010	Croatia			
KARADENIZ POWERSHIP ANATOLIA	TAK	72,515		2004	S. Korea	1,360	Undisclosed	
PRIORITY	TAK	46,847		2005	Japan	1,340	Greek	BWTS fitted
JAL UPASANA	TAK	46,846		2006	Japan	3,350	Far East	en bloc**
JAL SASVATA	TAK	46,590		2009	Japan			
STEFANIE	TAK	37,248		2003	S. Korea	1,080	Undisclosed	
METHANE SHIRLEY ELISABETH	TAK/LNG	78,997		2007	S. Korea	5,400	Undisclosed	BWTS fitted
BASTOGNE	TAK/LPG	26,616		2002	S. Korea	2,000	Undisclosed	BWTS fitted
NAVIGATOR MAGELLAN	TAK/LPG	23,292		2000	Japan	1,220	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
SEOUL GAS	TAK/LPG	4,197	3,080	1999	Romania	635.00	old sale delivered Chattogram
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
QUEENSWAY	OTHER/OFFSH	159,878	23,128	1993	S. Korea	520.00	HKC Recycling
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
EVER JUDGER	BC	80,000	13,500	2014	China	undisclosed	as is Indonesia at auction, damaged condition
PEARL II	BC	39,245	9,590	1981	Germany	undisclosed	
BONGKOT STAR	TAK	301,242	37,585	1997	S. Korea	530.00	as is Malaysia incl. 1,000T of sludge in Cargo Tanks for cleaning

◆ALCO 防损通函

【船舶状况检验】

船舶入会状况检验在某些情况下可能被误解为国际保赔协会集团（IG）协会会员的一种枷锁，并归结于一张“缺陷”清单。船舶状况检验已经被各 IG 协会纳入到其规则之中，并得到了 IG 协会的认可。

入会状况检验要求对船龄满 12 年及以上的船舶进行检验，在某些情况下，可能需要对船龄低于 12 年的船舶进行检验；防损状况检验是根据重大事故案件、日常理赔案件反馈、特定船舶防损以及 PSC 滞留等对在会船的防损检验。

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
2022-08-05	674.050	690.640	5.077	85.868	819.390	66.080	915.090	469.300	523.810
2022-08-04	676.360	687.150	5.044	86.168	821.170	65.885	907.860	469.640	526.230
2022-08-03	678.130	688.630	5.079	86.388	823.760	65.709	895.000	468.080	526.380
2022-08-02	674.620	692.580	5.128	85.939	826.790	65.940	937.430	474.030	525.260
2022-08-01	674.670	688.800	5.055	85.948	820.930	65.966	922.720	470.710	526.540

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	2.31200	1 周	--	2 周	--	1 个月	2.36943
2 个月	--	3 个月	2.86671	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	3.42557	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	3.85986		

2022-08-05

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

Web: www.totalco.com E-mail: snp@totalco.com