



全一海运市场周报

2022.09 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022.09.19 - 09.23 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场表现低迷 远洋航线运价下行】

近期，集运市场表现较为低迷，运输需求缺乏增长动力，远洋航线市场运价延续下行走势，拖累综合指数持续下跌。9月23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2072.04点，较上期下跌10.4%。

欧洲航线：据欧盟委员会公布的数据显示，欧元区9月消费者信心指数初值降至-28.8，低于市场预期，该数据甚至低于2020年春季新冠疫情爆发初期的低点，为历史新低。近期俄乌冲突形势更加复杂激烈，导致欧洲的能源危机雪上加霜。当冬季来临时，能源紧张会导致居高不下的通胀或进一步加速上涨。生活成本增加和经济放缓的多种担忧，令消费者情绪遭遇重挫，未来经济形势不容乐观。运输市场因此表现继续疲软，市场运价继续下跌。9月23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3163美元/TEU，较上期下跌10.8%。地中海航线，市场行情与欧洲航线保持基本同步，供需基本面不佳，即期市场订舱价格继续走低。9月23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3249美元/TEU，较上期下跌14.0%。

北美航线：由于通胀水平继续处于历史高位，美联储本周采取激进的加息措施，导致近期金融市场波动加剧。美联储持续采取紧缩措施，近期经济复苏及就业市场均出现放缓迹象，进一步加大美国经济陷入滞胀的风险。本周，运输需求低位徘徊，供求关系继续疲软，市场运价延续调整走势。9月23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2684美元/FEU和6538美元/FEU，分别较上期下跌12.0%和8.9%。

波斯湾航线：运输需求增长乏力，供需基本面转弱，即期订舱价格持续回落。9月23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988美元/TEU，较上期下跌19.8%。

澳新航线：当地市场对各类生活物资的需求出现放缓迹象，供需基本面不佳，市场运价缺乏支撑，本周运价继续下跌。9月23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 1956 美元/TEU，较上期下跌 13.5%。

南美航线：目的地部分经济体经济基础较弱，债务水平较重，近期美联储连续加息后，引发金融市场波动加剧。传统运输旺季后，运输需求继续下降，供求关系不佳，本周即期市场订舱价格延续下行走势。9 月 23 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 5479 美元/TEU，较上期下跌 13.6%。

日本航线：近期当地疫情形势严峻，运输市场基本稳定，市场运价小幅上涨。9 月 23 日，中国出口至日本航线运价指数为 1174.39 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【节前补库需求释放 综合指数继续上涨】

临近国庆长假，下游补库需求释放，叠加工业生产旺季来临，各地开工率改善，产业回暖，大宗商品市场需求向好，沿海散货运输价格继续上行。9 月 23 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 1137.4 点，较上周上涨 2.1%。

煤炭市场：市场需求方面，受冷空气影响，一方面居民用电负荷明显回落，沿海八省电厂日耗降至 195.5 万吨，库存小幅上升至 3005.7 万吨，存煤可用天数保持 15 天以上。另一方面入秋后，大宗商品步入旺季，国内非电行业需求释放，黑色、化工行业复产推进，叠加各地经济支持政策加码，下游终端需求预期看好。煤炭价格方面，下游消费景气回暖，开工率改善，部分行业对外优势凸显，产能释放。叠加大秦线检修、国庆等因素影响，各地安全环保要求升级，供给收紧预期升温，煤价高位运行。加上拉运周转效率恢复，北方港口调入量维持高位，港口库存回升，运价走势方面，本周沿海煤炭运价走势有所分化，涨跌互现。华南地区由于前期库存储备充足，终端采购积极性不高，运价小幅下跌。华东地区受前期台风影响，运力周转不畅。随着非煤需求释放，叠加市场煤货少价高，下游终端多以小货量补库为主，小船型备受青睐，支撑华东市场运价走强。

9 月 23 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1170.4 点，较上周上涨 2.7%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 857.49 点，较上周上涨 0.3%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 34.5 元/吨，较上周下跌 0.4 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 41.5 元/吨，较上周下跌 1.8 元/吨。



金属矿石市场：随着各地地产支持政策落地，黑色行业复产加速，市场供需相对平稳，需求环境也有一定的改善，铁水产量保持高位，补库需求持续释放。本周，金属矿石运输市场受煤炭市场小船型运力紧俏带动，叠加节前补库影响，运价小幅上涨。9月23日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收814.53点，较上周上涨5.1%。

粮食市场：临近十一长假，下游市场备货意愿增强，厂家提价促收，玉米市场走货速度尚可，价格保持稳定。目前南北港口依旧维持去库存化趋势，其中北方港口到货水平同比偏高，玉米库存仍高于去年同期。南方中小型饲料企业库存不足，内贸刚性需求放大，采购积极性增加。本周，粮食运输市场成交平稳，运价小幅上涨。9月23日，沿海粮食货种运价指数报1206.74点，较上周上涨1.5%。

成品油市场：国际原油价格近月来呈震荡下行态势，受此影响，9月21日，国内成品油价格迎来年内第七降。需求方面，历经了中秋节小长假，又即将迎来国庆长假，部分业者进行阶段性补货，对市场成交有一定提振。加上台风和北方港口因天气原因封航影响，市场运力周转缓慢，成品油运输价格小幅上涨。9月23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1005.94点，较上周上涨0.4%。

(3) 远东干散货运输市场

【大小船型稳中有涨 租金指数持续上涨】

本周，海岬型船市场货盘增多，受恶劣天气以及 FFA 远期合约价格波动的影响，运价震荡上行。巴拿马市场煤炭货盘保持平稳，北太平洋粮食市场相对活跃，巴拿马型船租金相对坚挺。超灵便型船租金继续上行。整体而言，在海岬型船和超灵便型船的带动下，租金指数持续上涨。9月22日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1684.08点，较上周四上涨5.2%。

海岬型船市场：海岬型船市场震荡上行。太平洋市场，本周初澳洲矿商询盘不多，且伦敦假期大西洋市场表现安静，市场氛围有所降温。此外伴随台风“梅花”影响消退，市场可用运力增加，运价高位回调。周中，三大矿商均在市场询盘，市场活跃度上升，叠加大风天气影响运力周转，运价止跌并强势上扬。临近周末，由于 FFA 远期合约价格下跌，市场观望情绪加重，运价小幅回落。9月22日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为17443美元，较上周四上涨11.3%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为9.724美元/吨，较上周四下跌1.0%。本周初远程矿航线货盘增量有限，但在太平洋市场的强势推动下，运价震荡向上。9月22日，巴西图巴朗至青岛航线运价为23.310美元/吨，较上周四上涨5.9%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场小幅波动。太平洋市场，上半周货盘不多，市场安静，租金小幅下跌；下半周，FFA 远期合约价格上涨，海岬型船运价反弹，以及北太平洋市场粮食货盘支撑，市场氛围好转，太平洋市场租金小涨。9月22日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 18475 美元，较上周四上涨 1.9%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 10.945 美元/吨，较上周四下跌 1.4%。粮食市场，上周南北美有一波粮食集中出货，运价上扬。本周除北太平洋市场粮食货盘较多外，其他市场粮食表现一般，运价先涨后跌。9月22日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 49.030 美元/吨，较上周四下跌 0.9%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场持续上涨。东南亚市场船货相对平衡，镍矿表现一般，煤炭即期货盘持续释放，市场氛围整体较好，租金稳中上涨。9月22日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 15676 美元，较上周四上涨 5.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 14.393 美元/吨，较上周四上涨 2.1%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价持续走强 成品油运价止涨回调】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至9月16日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增幅不及预期，精炼油库存、汽油库存增幅均超预期。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 6.7%。数据分析报告中指数美国汽油需求持续疲软，为 1997 年以来季节性最低，全球经济前景的担忧情绪给油价压力；随着美元的持续走强，美联储 9 月加息概率提升，加息可能导致经济衰退，减少燃料需求令油市增压。沙特 7 月原油出口量和产量均升至逾两年最高，也给油价注入下行动力。但普京宣布部分动员，升级乌克兰战争，且乌总统提出与俄和平共处不可谈判条件，地缘紧张局势进一步升级，限制了油价的跌幅。本周布伦特原油期货价格小幅下跌，周四报 90.60 美元/桶，较 9 月 15 日下跌 0.64%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价延续上涨，苏伊士型油轮运价稳中有升，阿芙拉型油轮运价小幅波动。中国进口 VLCC 运输市场运价持续走强。9月22日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 1800.72 点，较 9 月 15 日上涨 17.5%。

超大型油轮 (VLCC)：本周市场中东上旬货盘基本收尾，大西洋航线货量不断且相对集中，可用运力紧缩，基本面不断向船东倾斜。船东情绪高涨，对下一个成交的预期远超最近的成交水平；租家依然采取隐身模式，私下寻船降低货量的曝光度，不过在整体船位不富裕的情况下，很难限制 WS 点位的涨幅。目前中甸主力货盘仍未进场，船东挺价意愿依旧坚挺，运费继续走强。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS103.04，较 9 月 15 日上



涨 19.69%，CT1 的 5 日平均为 WS98.43，较上周平均上涨 20.22%，TCE 平均 6.4 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS100.39，上涨 14.7%，平均为 WS98.46，TCE 平均 7.2 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平稳中有升。西非至欧洲市场运价上涨至 WS140（TCE 约 4.1 万美元/天）。黑海到地中海航线运价稳定在 WS185（TCE 约 7.6 万美元/天）。

阿美拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线持续下跌，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平小幅波动。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS245（TCE 约 4.8 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS188（TCE 约 4.5 万美元/天）。北海短程运价上涨至 WS159（TCE 约 3.7 万美元/天）。波罗的海短程运价上涨至 WS182（TCE 约 5.0 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS215（TCE 约 3.8 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS211（TCE 约 4.4 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线全线下挫，欧美航线涨跌互现，综合水平止涨回调。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS334（TCE 约 3.4 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS289（TCE 约 4.7 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS240（TCE 约 5.0 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS245 水平（TCE 约 2.3 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS302（TCE 约 3.0 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 4.6 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数平稳上涨 油轮船价涨势未减】

9 月 21 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1193.87 点，环比上涨 0.46%。其中，国际油轮船价综合指数和沿海散货船价综合指数环比分别上涨 0.73%及 0.03%，国际散货船价综合指数和内河散货船价综合指数环比分别下跌 0.68%及 1.24%。

国际干散货船二手船价格所有船型全部下跌。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 2421 万美元，环比下跌 0.68%；57000DWT 吨级散货船估值 2799 万美元，环比下跌 0.31%；75000DWT 吨级散货船估值 2881 万美元，环比下跌 0.25%；170000DWT 吨级散货船估值 4445 万美元，环比下



跌 1.55%。本期，二手散货船市场平淡，成交数量比上周有所减少，共计成交 4 艘（环比减少 7 艘），总运力 41.63 万载重吨，总成交金额 6970 万美元，平均船龄 14.25 年。

国际油轮二手船价格所有船型全部上涨。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 3412 万美元，环比上涨 0.74%；74000DWT 吨级油轮估值 3267 万美元，环比上涨 0.55%；105000DWT 吨级油轮估值 5205 万美元，环比上涨 0.65%；158000DWT 吨级油轮估值 5674 万美元，环比上涨 0.21%；300000DWT 吨级油轮估值 8627 万美元，环比上涨 1.36%。本期，国际油轮二手船市场成交量与上周相比有所减少，总共成交 7 艘（环比减少 18 艘），总运力 33.28 万载重吨，总成交金额 11100 万美元，平均船龄 14.57 年。

国内沿海散货船二手船价格有涨有跌。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT 吨级散货船估值 236 万人民币，环比上涨 0.10%；5000DWT 吨级散货船估值 1395 万人民币，环比下跌 0.07%。本期，沿海散货船市场无成交。

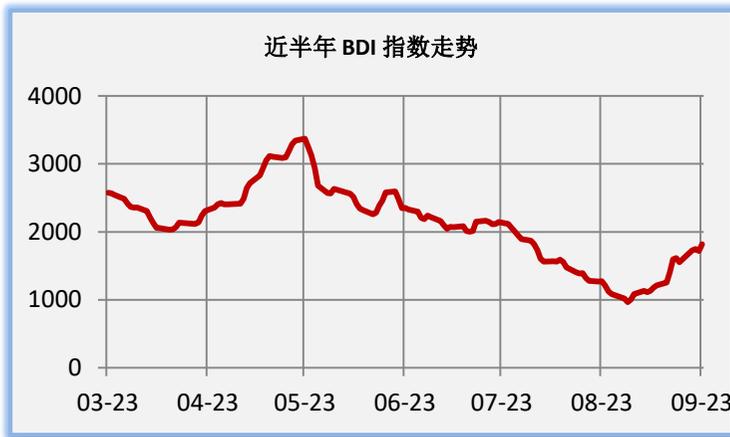
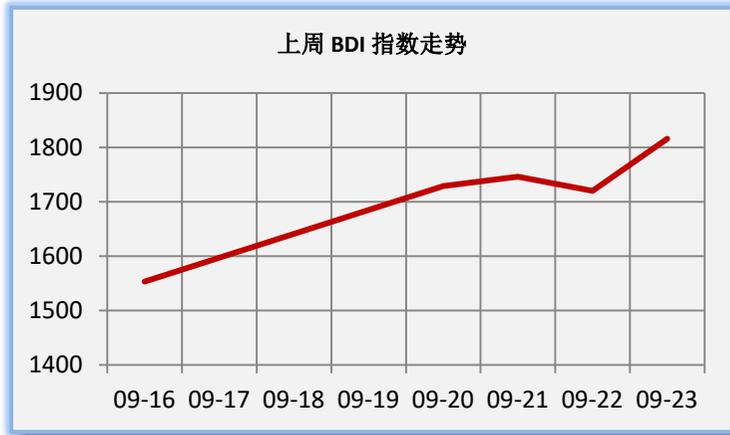
国内内河散货船价格与国内沿海散货船一样又涨有跌。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT 吨级散货船估值 50 万人民币，环比下跌 0.45%；1000DWT 吨级散货船估值 123 万人民币，环比上涨 1.30%；2000DWT 吨级散货船估值 252 万人民币，环比上涨 3.55%；3000DWT 吨级散货船估值 345 万人民币，环比下跌 0.11%。本期，内河二手散货船市场成交清淡，成交数量与上周相比有所减少，总共成交 22 艘（环比减少 12 艘），总运力 4.95 万载重吨，总成交金额 5322.05 万人民币，平均船龄 9.10 年。

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	9月20日		9月21日		9月22日		9月23日	
BDI	1,729	+176	1,746	+17	1,720	-26	1,816	+96
BCI	1,994	+475	2,021	+27	1,929	-92	2,206	+277
BPI	2,023	+33	2,021	-2	1,998	-23	1,995	-3
BSI	1,580	+29	1,605	+25	1,637	+32	1,652	+15
BHSI	921	+16	934	+13	952	+18	966	+14





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	16/09/22	09/09/22	浮动	%
Cape (180K)	半年	16,500	14,750	1750	11.9%
	一年	13,250	13,250	0	0.0%
	三年	14,500	14,500	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	15,500	15,750	-250	-1.6%
	一年	14,750	14,750	0	0.0%
	三年	12,500	12,750	-250	-2.0%
Smax (55K)	半年	17,250	17,000	250	1.5%
	一年	14,750	14,250	500	3.5%
	三年	12,000	12,000	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	15,500	15,500	0	0.0%
	一年	13,500	13,500	0	0.0%
	三年	10,500	10,500	0	0.0%

截止日期: 2022-09-20

3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Aquaprima' 2022 82300 dwt dely Zhoushan 27 Sep trip via NoPac redel Singapore-Japan \$21,000 - Pacific Bulk

'Bulk Croatia' 2020 81621 dwt dely Amsterdam 28 Sep trip via EC South America redel Skaw-Gibraltar \$19,750 - Cofco Agri

'Toro' 2008 76636 dwt dely Nantong 28 Sep trip via NoPac redel Singapore-Japan intention petcoke \$21,500 - NYK



'JPS Afroditi' 2016 57523 dwt dely Fangcheng 21/26 Sep trip via Indonesia redel Thailand \$19,500 - Norden

'Marina K' 2004 37723 dwt dely Vera Cruz 25/30 Sep trip redel Cagliari intention grains \$13,000 - Cobelfret

'Stellar Trader' 2013 35946 dwt dely Huanghua prompt trip via Japan redel Mediterranean intention steels \$23,000 - cnr '

Alea' 2009 28319 dwt dely CJK 30 Sep/3 Oct trip via South Korea redel EC India \$21,000 - Alliance

4. [航运&船舶市场动态](#)

【油轮紧缺再升级！今年冬季亚洲买家能源运输成本还将大幅提升】

Flex LNG Management 表示，今年冬季可供租用的液化天然气船非常紧缺，船舶运费的飙升意味着亚洲买家的石油和天然气成本将变得更高。

由于俄乌冲突没有结束的迹象，船舶正从更远的地方向欧洲运送液化天然气、柴油和原油，以取代俄罗斯的能源供应。航运专家表示，这使得船只被占用的时间更长，并推迟了它们重新投入使用的时间，从而引发了全球运费的反弹。

液化天然气的运费有可能超过去年的冬季峰值。波罗的海交易所的数据显示，从中东运往日本的成本是3月份的两倍以上。

贸易商和船东表示，船舶短缺有可能影响到从美国进口石油和天然气的亚洲经济体，因为如果今年冬天天气变得极其寒冷，他们将很难在短时间内获得备用货物。因为随着制造业的步伐放缓，买家正在努力应对低迷的化学品需求，这进一步加重了他们的负担。

Flex LNG Management 的首席执行官 Oystein Kalleklev 表示，冬季可供租用的液化天然气船非常少，而且只能进行短途航行。船东们已经把他们的船队租出去了，并且正在招回船队，以便在自由港液化天然气出口厂恢复运营时可以使用。



公司比往常更早地预订了过冬的船只，能源巨头们正拒绝释放液化天然气船。据贸易商和船舶经纪人称，以更便宜的运费获得的油轮被继续租用，有时燃烧额外的燃料穿梭于新加坡和马来西亚之间，目的只是为了保留这些船舶。同时，贸易商们在海上将天然气和石油燃料装满船只，以便占用更多的船只来应对紧张市场的供应。

来源：智通财经网

【亚洲 8 月赴美集装箱数量 26 个月来首降！美西运价杀跌至 2500 美元，船公司掀起停航潮】

美国调查公司 Descartes Datamyne 发布的数据显示，8 月亚洲发往美国的海上集装箱运输量 26 个月来首次同比下降。

与此同时，集装箱船运费的下跌趋势加强。距离美西海运费失守 3000 美元关口仅仅过去一周，最新的市场运费已经快速杀跌至 2500 美元一线！对此，船公司也加大了停航力度。

运输量增长出现触顶迹象

Descartes Datamyne 的数据显示，8 月亚洲发往美国的海上集装箱运输量同比减少 1%，至 179 万 6661 个（按 20 英尺集装箱计算）。虽然降幅较小，但 26 个月来首次转为同比下降。

排在运输量首位、占份额约 6 成的中国发往美国的集装箱运输量、居第 2 位的韩国发往美国的集装箱运输量均比上年同期增长 2%。

第 3 位越南发往美国的集装箱运输量下降 2%，连续 2 个月下滑。日本发往美国的集装箱运输量减少 46%，进入 2022 年后从日本驶往美国的直航船大幅减少。

观察亚洲发往美国的各类产品的运输量，家具类减少 20%，机械类减少 3%，转为下滑。

玩具和橡胶制品增长 1 成以上，货物运输依然活跃。



运输量增长出现触顶迹象，但数量仍维持高水平。供应链的正常化也取得进展，集装箱船运费的下跌趋势加强。

运费断崖式暴跌

据悉，上周全球主要航线的集装箱海运费在大跌、断崖式下跌之后，再次迎来暴跌！

作为海运市场风向标之一的中国-美西运费单周暴跌 11%，大柜运费从 USD2900 左右一路杀跌 USD2500，而且没有止跌的势头！

据德鲁里最新一期的全球航运市场报告提供的数据显示：世界集装箱运价指数（WCI）上周大跌，较去年同期下跌 52%。其中美西（上海-洛杉矶）单周下跌 11%（530 美元）。

上海航交所最新运价数据显示，主要航线运价继续全数走跌：

北美航线：美西运价从上周 3484 美元下滑至 3050/FEU，周跌 434 美元，大跌 12.5%

美东运价上周 7767 美元大幅下滑至 7176/FEU 美元，周跌 591 美元，下跌 7.6%

欧洲航线：欧洲基本港运价 3545 美元/TEU，周跌 332 美元，下跌 8.6%

地中海航线：运价为 3777 美元/TEU，周跌 445 美元，下跌 10.5%

波斯湾航线：运价为 1232 美元/TEU，周跌 249 美元，下跌 16.8%

澳新航线：运价为 2262 美元/TEU，周跌 227 美元，下跌 9.1%



南美航线：运价 6342 美元/TEU，周跌 841 美元，跌幅 11.7%

分析公司 Xeneta 指出，从中国到美国西海岸的费率实际上已经暴跌。自今年 3 月创下的历史新高以来，从上海到美国西海岸加利福尼亚的集装箱运输价格现已下跌不低于 49%。与此同时，自今年 3 月以来，将一个集装箱从东南亚运往美国的即期运费已下降 69%，而中国和东南亚这两个航运枢纽现在均为 4300 美元/Feu。

▲德鲁里运价指数：欧美运价“齐头向下”

Xeneta 首席分析师 Peter Sand 表示：“这看起来像是‘你越大，你跌得越重’的情况，东南亚的海运费跟随总体趋势，只是更加剧烈。不过，费率只是从历史高位回落，因此运营商不必恐慌。”

船公司掀起史无前例的停航潮

尽管停航跳港似乎并没有阻挡运价下跌的脚步，但船公司仍在加大停航力度！

据德鲁里最新发布的数据，接下来的 5 周（第 38-42 周），在跨太平洋、跨大西洋、亚洲-北欧和亚洲-地中海等主要航线总共 750 个预定航次中，已宣布在第 38 周（9 月 19 日至 25 日）和第 42 周（10 月 17 日至 23 日）之间取消了 122 次航行，取消率高达 16%，这是船公司取消航行最多的一次！

根据德鲁里的数据，在此期间，68%的空航将发生在跨太平洋东向贸易航线中，24%发生在亚洲-北欧和地中海航线，8%发生在跨大西洋西行航线。

接下来的 5 周（第 38-42 周）里全球三大航运联盟陆续合计取消了 101 个航次，占总取消航行数的 83%；其中：2M 联盟取消航次最多，宣布取消 40 次；THE 联盟宣布取消 33.5 次；OA 联盟取消 27.5 次。

德鲁里表示：集装箱航运市场继续疲软，来自中国的即期运费环比下跌，速度快于预期，原因是集装箱需求疲软、库存充足、消费者支出从商品转向服务以及不确定的经济环境都促成了这一点。



航运公司在试图调整运力使其与下降的货运需求相匹配，因此在主要的东西贸易航线上都宣布停航。（在 10 月 22 日，德鲁里追踪到亚欧和亚洲-WCNA 贸易中部署的运力同比急剧下降）。

来源：浙江贸促、壹航运、新浪财经

【油轮市场快速复苏油轮价格大幅上涨】

今年迄今，油轮市场已大幅上扬，船舶资产价格也随之快速增长。船舶经纪公司 Allied 在其最新周报中表示，货运市场的快速复苏推动油轮资产价格在过去 2 个月持续飙升。受地缘冲突影响，能源市场一直处于动荡之中。今年 3-5 月，能源市场供应开始吃紧，交易转向更长航线，中型油轮（即苏伊士型油轮和阿芙拉型油轮）获得丰厚收益。

Allied 研究与评估主管 George Lazaridis 指出，之后市场出现大幅降温，价格和收益趋向“正常化”，尽管仍处于相对较高的水平。市场在 7 月初开始显示出真正的活力，目前 VLCC 板块也开始走强。所有这些都导致投资者涌入与能源市场相关的所有板块。因此，二手油轮受到市场青睐，资产价格迅速攀升至十多年来罕见的水平。

目前，油轮价格较 2022 年 1 月上涨了 30% 左右。然而，市场似乎仍处于反弹的早期阶段，最近的运价上涨出现在典型的淡季，且世界第二大经济体中国一直在缩减其海上能源进口。

随着北半球冬季的临近，能源需求将飙升，市场供需关系将进一步恶化。数据显示，中国原油进口在 9 月出现强劲回升，未来对能源进口的需求将更加强劲，原油市场可能会进一步升温。上述预测还没有考虑到出现极寒天气的可能性。总而言之，秋冬季节将为油轮市场带来利好因素，但鉴于该市场与地缘政治因素密切相关，须始终保持谨慎，要密切关注市场的波动程度以及局势变化。

来源：中国远洋海运 e 刊

【亚洲 VLCC 运费大涨！船东预言四季度日租金将超 5 万美元】

VLCC 的强劲需求及各出口地区的供应紧张，推动中东湾至中国航线运费指数在近两年半的时间里首次突破了关键的 W100 点。



根据标普全球商品观察的数据，9月19日，中东湾至中国航线270,000吨油轮运费指数突破W100点，相当于20.62美元/吨。之前的高点为2020年4月30日W105点，或23.21美元/吨，当时正值COVID-19期间浮动存储需求狂热。

“由于中东湾和西方的活动不断增多，加上一些储存活动，市场参与者预计今年冬天原油价格会上涨，船舶数量有所减少。”一位VLCC经纪人说。

装运船舶数量激增

根据普氏cFlow船舶和标普全球商品观察的数据，今年上半年VLCC月度装运数量平均为107艘，随着欧佩克逐步增加原油产量和出口，第三季度装运数量猛增26%，达到135艘。

Kpler数据显示，在中东地区原油出口激增的同时，美国、西非、北海和巴西等地区的供应也在增加，9月份VLCC运输量为1亿桶，比前8个月的平均量7500万桶增长了33%。

VLCC贸易流转变

正在进行的俄乌战争改变了油轮贸易流，欧洲原油买家减少了对俄罗斯供应的依赖，并寻求其他产地的石油。

这影响了VLCC的供需动态。标普全球商品观察货运分析师Anastasia Zania在最近的一份研究报告中说：“2021年，阿芙拉型油轮已占美国海湾和加勒比海月度原油总装载量的大约70%，VLCC仅占3%，而今年3-8月，阿芙拉型油轮市场份额已经下降到44%，VLCC上升到19%，在8月达到25%的历史最高点。VLCC已经将其市场份额扩大到了西非，该地区传统上以苏伊士型油轮为主。”

一般而言，VLCC可以运输高达200万桶的原油货物，苏伊士型油轮可运输100万桶，阿芙拉型油轮约为75万桶。

同样值得注意的是，根据普氏cFlow的数据，从中东到英国大陆的VLCC装运数量增加，今年5月至9月为21艘，而2021年和2022年期间则为0艘，2019年全年也仅有5艘。



VLCC 将保持坚挺

“船东们预计今年 VLCC 平均日租金约为 3 万美元/天，这意味着第四季度平均日租金应在 5 万美元/天以上。”一位 VLCC 船东说。

该船东补充称，尽管中国经济有所放缓，但中国国有能源公司在强大的炼油利润率的支持下，已经获得了良好的收益。“随着良好的炼油利润率继续存在，原油需求看起来不错。此外，由于俄乌战争，今年冬天西方国家对燃料油的强劲需求也是支撑原油需求的因素之一。”

来源：海运圈聚焦

【BDI 指数大涨！欧洲抢运煤炭推升散货船运价】

欧洲各国抢运冬季储煤推升散货船运价，波罗的海干散货运价指数（BDI）周二大涨 11.33% 至一个半月来高位。

9 月 20 日，BDI 指数攀升 176 点至 1729 点，日涨幅 11.3%，创下 8 月 3 日以来最高水平，与 8 月 31 日的 965 点相较累积涨幅达 79.17%。其中，波罗的海好望角型散货船运价指数（BCI）大幅上涨 475 点至七周高位 1994 点，日涨幅 31.3%，好望角型船日均获利上涨 3941 美元至 16540，回到成本价的 15000 美元之上。

波罗的海巴拿马型散货船运价指数（BPI）上涨 33 点至 2023 点，日涨幅 1.7%，此前 BPI 指数曾连跌两日，巴拿马型船日均获利增加 293 美元至 18206 美元。波罗的海超灵便型散货船运价指数（BSI）连涨第五日，上涨 29 点至 1580 点。

与此同时，散货船各船型期货市场运价也一路飙升，9 月 20 日欧洲市场开市后好望角型船 10 月日租金从 16250 美元涨到 20000 美元，上涨了 3750 美元，涨幅 23.08%；巴拿马型船从 15750 美元涨到 18375 美元，涨幅 16.67%；超灵便型船小涨 150 美元，平均日租 17250 美元。

业内人士指出，8 月 11 日欧盟对俄罗斯煤炭禁运正式生效，欧盟去年从俄罗斯进口 3900 万吨煤炭，占欧盟煤炭进口的 36%；另一方面，俄罗斯减少对欧盟天然气供应，加上欧盟多国水力等可再生能源受干旱影响减弱，迫使欧盟不得不重启燃煤发电，煤炭需求上涨。数据显示，今年前 8 个月德国火力发电厂发电比去年同期增加了 31%。



随着禁令生效，欧盟不仅加大了从更远地区进口煤炭的力度，还增加了煤炭进口的数量，进口国包括美国、澳大利亚、南非、哥伦比亚等。俄罗斯则大幅增加了对印度等亚洲国家和土耳其的煤炭出口。

波罗的海国际航运公会（BIMCO）指出，受这两大转变影响，全球煤炭海运的里程数和运输数量都有所增加。

除了好望角型船运价上涨外，巴拿马型船则因俄乌协商恢复乌克兰谷物运输，加上美国谷物丰收启运，中国烂尾楼事件也在政府政策支持下复工，钢铁需求拉高，使整个航运市场重新活跃起来。

来源： 国际船舶网

【租金下滑！集装箱船市场，违约开始出现~】

由于集装箱船舶市场的租金开始出现下滑，有些船东将不得不面临着租约被撤销的情况。

天价集装箱船的租金开始下滑

在上一周的市场报告中，集装箱航运领域知名咨询公司 Alphaliner 表示，集装箱船舶租船市场上，需求正成为一个问题。

该机构进一步解释道，在货运需求不断下降的背景下，大多数大型航运公司都不愿租入更多船只。在这方面，即期市场上已经开始出现运力的回升（尽管现阶段有限）表明，市场正在失去动力。

Alphaliner 介绍到，这种悲观的势头正导致集装箱船舶租金出现持续疲软，租期也在变得更短。

这家法国的咨询公司继续表示，除一家承运人公司外，目前没有一家主要的租船人愿意为即期运力作出多年的租约承诺。

目前的市场上，承运人公司一般只愿意给出最高 12 个月的租期，而最高峰的时候，这个期限能够达到 60 个月（5 年）。



在这样的情况下，目前的集装箱租船价格正在继续全面走弱。

一笔肥约失效

最近一笔突然中断的租约的失效也能从侧面反应出市场的状态。

该笔租约涉及挪威船弗雷德里克森旗下的 SFL Corp 所拥有的一艘 2005 年建造的 1,740-teu 的名为 Green Ace 的船舶。

今年 8 月，原本该轮已经被租给了一家英国货代公司新成立的集运公司 Allseas Shipping，租期为两年租金为近 50000 美元/天。

但最新的消息是，该轮已经被租给了另外一家名为 Aladin Express 承运公司，租期为更短的 60 天，租金也更低，仅为 23000 美元/天。

据熟悉该交易的消息人士称，由于 Allseas 的货运量低于预期，因此现在已经不需要这艘船舶。

如信德海事网此前所报道《40 年来首家！又一家集运公司诞生，疯狂租船并计划造船》，为了能够更好的掌控自己的舱位和时间表，名为 DKT Allseas 的英国货代公司成立了自己的航运公司。

原本其计划租用 Green Ace 这艘船舶投放到其亚洲-欧洲航线。

不过近几周里，亚洲到欧洲的贸易航线遭遇了交易量下降和运费下降的影响。本周从亚洲到北欧的运费也跌至每 40 英尺集装箱 7878 美元，比 5 月至 8 月初的水平低了 25%左右。

分析人士说，远洋航运公司正在取消航班，以保持船舶满载。

跨太平洋运费的下降幅度甚至更大。本周，从亚洲到美国西海岸的运费降至 3973 美元/feu，而一年前为 20586 美元/feu。这甚至引发了人们对其他在亚



洲和北美之间开展贸易的新航运公司未来的担忧。

船东：不要紧慌，市场仍在高位

不过需要注意的是，尽管集装箱运费有所下降，但海运价格目前仍远高于正常水平。

根据 Freightos 的估计，跨太平洋航线的集装箱运费目前仍大约是 2019 年 9 月水平的三倍，亚洲到北欧的运费则是五倍。

集装箱船舶租金方面，如本文头部 Alphaliner 所绘制的图表所示，虽然集装箱船舶的租金水平在下跌，但大多数尺寸的船舶仍保持在比较健康的水平，Alphaliner 还预计，集装箱船舶的租金在短期内将保持强劲，原因是吨位（运力）供应持续有限和全球物流链持续中断。

集装箱船东公司 MPC Container Ships (MPCC) 首席执行官 Constantin Baack 近日在一个会议上就目前集装箱船舶租金下滑的趋势表示称，“我们的市场此前一直处于历史最高位，目前一点点回调也是很正常的。”

“总体而言，我们仍处在一个非常强劲的市场环境中，” Baack 表示。“租船市场上通常有 1500 艘船可供使用，而明年市场上的船舶数量将只有 400-450 艘，这仍然是一个比较小的数字。”

Baack 也承认，市场上船舶的转租可能会增加集装箱船的供应。但他补充说，集装箱航运业的船舶转租仍比航运业的其他板块更为困难。

来源：信德海事

【谁毁约？啥信号？这家船东居然撤销 4 艘 7700TEU 集装箱船订单】

因船厂“未能履约”，全球最大独立集装箱船船东 Seaspam 撤销了在韩国 K 造船（原 STX 造船海洋）价值 5.2 亿美元的集装箱船订单。这一消息无疑为一路下滑的集装箱航运市场又释放出了一个微妙的信号。



Seaspan 主动撤单！K 造船更名出师不利

据悉，Seaspan 近日发布消息，取消今年 5 月签订的 4 艘 7700TEU 级 LNG 双燃料动力集装箱船建造合同，原因是“某些特定条件”没有得到满足，但该公司没有详细说明具体理由。

Seaspan 称：“由于合同中的某些条件没有满足交易对方的要求，合同目前已经无效。Seaspan 公司已经通知了有关各方，并保留了就这些合同向交易对方索赔的权利。”

据了解，今年 5 月 Seaspan 披露订造超现代化 7700TEU 双燃料集装箱船，新船计划在 2024 年第三季度和第四季度交付。当时 Seaspan 称，该公司已经与一家全球领先的航运公司签订了价值约 9.5 亿美元长期租船合同，Seaspan 将利用现有的流动资金、经营现金流和额外的借款来为新船融资。

虽然 Seaspan 并未公布船厂和租船方的具体信息，但据称这份订单由韩国 K 造船承接，单船造价为 1.3 亿美元，总价为 5.2 亿美元（约合人民币 36.45 亿元），新船将全部租赁给全球最大集运公司地中海航运（MSC）。随着建造合同的中止，与之相关的租船合同也将被取消。

对于 Seaspan 取消订单，K 造船相关人士仅仅表示：“合同在最后阶段未能成立。”

据国际船舶网了解，7700TEU 级 LNG 双燃料动力集装箱船是 K 造船自去年 7 月由 STX 造船海洋更名后承接的首份集装箱船订单，也是该公司首次建造 LNG 动力集装箱船，同时还是 K 造船推出的第二型环保船舶产品。此前，K 造船与韩国船用设备制造商东和恩泰（Donghwa Entec）签订了合作开发 7700TEU 级 LNG 动力集装箱船的协议。

据统计，今年 1 月至 8 月，K 造船共承接了 10 艘 MR 型油船和 8 艘 7700TEU 级集装箱船订单，合同总价达到 14.57 亿美元，超过了同期大韩造船、大鲜造船、HJ 重工等韩国 3 家中型船企的接单金额总和。但此次价值 5.2 亿美元的订单遭撤后，K 造船今年以来承接的新船订单金额已不足 10 亿美元。

船东未付款？集运公司投资热情不减但市场一路下滑



据悉，Seaspan 是目前市场上订船数量最多的集装箱船船东之一，自 2020 年底重返新造船市场以来，Seaspan 已经在本轮集运市场繁荣时期陆续订造了 70 余艘集装箱船。此次 Seaspan 突然“撕毁”订单引发市场猜测。

挪威投资银行 Fearnley Securities 指出，Seaspan 在公告中所指的“交易对方”是船厂 K 造船，而“绝非”是支持 Seaspan 订单的欧洲航运公司。

Fearnley Securities 表示，船厂选择撤销合同的原因可能有很多，钢材和劳动力成本造成的成本超支以及可能的亏损订单是最有可能出现的情况。另外，Fearnley Securities 表示，Seaspan 尚未支付这份建造合同的任何分期付款。

另一方面，作为 Seaspan 这份订单的租船方，地中海航运自去年以来持续扩张船队，今年年初正式超越马士基航运成为全球最大的集装箱航运公司。同时，地中海航运手持订单数量也排名全球第一。

Alphaliner 的数据显示，目前地中海航运旗下船队运营 693 艘船，总运力约 448.68 万 TEU，包括 377 艘自有船舶和 316 艘租入船舶。此外，地中海航运还有 110 艘在建新船约 150.29 万 TEU，是手持订单排名第二的达飞轮船（约 62.62 万 TEU）的两倍以上，仅地中海航运的手持订单就接近全球第七大集运公司日本海洋网联船务（ONE）的船队规模（约 150.65 万 TEU）。

克拉克森的数据显示，今年上半年，地中海航运自身作为船东已经在中韩船企订造了多达 48 艘新船，包括现代三湖重工 6 艘 LNG 动力 15000TEU 船、大船集团 6 艘 LNG 动力 16000TEU 船、马尾造船 10 艘 1800TEU 船、现代重工 6 艘 LNG 动力 7900TEU 船、以及新时代造船 10 艘 LNG 动力 8100TEU 和 10 艘 LNG 动力 11400TEU 船。

但地中海航运的扩张步伐似乎并未停止。最近有消息称，地中海航运将在扬子江船业订造总计 12 艘 16000TEU 双燃料 LNG 动力集装箱船，每艘造价超过 1.8 亿美元，合同总价值高达 21.6 亿美元（约合人民币 150 亿元），预计新船将在 2024 年底至 2026 年间陆续交付。

但在部分船东仍然热衷造船扩张的同时，今年下半年以来集运运价一路下滑。根据上海航运交易所的资料显示，9 月第 1 周从上海运往美国西岸的 40 尺货柜运费为 3959 美元/个，较前一周大减 23%，下跌幅度超过 1000 美元，创下开始进行统计的 2009 年以来最大降幅。根据上海航交所 9 月 16 日公布的最新一期上海出口集装箱运价指数（SCFI），本周 SCFI 指数继续下跌 4.2% 至 2609.09 点，连续第 14 周下跌，回落到 2020 年年底以来的低点。年初至今，SCFI 指数



已经腰斩。

另外，根据英国克拉克森研究数据，2021 年集装箱船新订单比上年增长 4.2 倍，创下 14 年来新高。如果需求下降又有大量船舶投入运营，航运市场衰退恐会卷土重来。

随着运价的一路下滑，如今已经有越来越多的船东和专家都已经意识到这场“狂欢”即将结束，集运市场史无前例的超级周期已经进入倒计时。

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.	745~750	975~980		Steady.
Tokyo Bay	480~485	755~760	1100~1105	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	S. E.	1115~1125	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	430~435	695~700	960~965	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	524	747	1035	+ oil fence charge usd 95	Firmer.
Singapore	405~410	699~705	945~950	+ 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.	709~714	1345~1350		Avails tight.
Rotterdam	460~465	654~659	992~997		Softer.
Malta	S. E.	689~694	1055~1060		Avails tight.
Gibraltar	S. E.	689~694	1095~1100		Steady.

截止日期： 2022-09-22



◆ 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	16/09/22	09/09/22	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	3,700	3,700	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,450	3,500	-50	-1.4%	
灵便型 Handysize	38,000	3,100	3,100	0	0.0%	
油轮						
船型	载重吨	16/09/22	09/09/22	浮动	%	备注
巨型油轮 VLCC	300,000	12,000	12,000	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	8,000	8,000	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	6,400	6,400	0	0.0%	
MR	52,000	4,400	4,400	0	0.0%	

截止日期: 2022-09-20

(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
1	Tanker	13,000 dwt	Taizhou Maple Leaf, Chinese	2024	Xingtong Shipping - Chinese	RMBm 165.0	StSt
2	Bulker	85,000 dwt	Huangpu Wenchong, China	2025	Guoneng Yuanhai - Chinese	Undisclosed	
2	Bulker	64,000 dwt	New Dayang, China	2025	Chellaram Shipping - Hong Kong based	2,450	EEDI phase 3, Crown 63-Plus design
8	LNG	174,000 cbm	DSME, S. Korea	2026	MISC, Meiji Shipping, TMS Cardiff Gas - Consortium	21,500	against T/C to Qatargas, on behalf of Qatar LNG Project



2+2	Container	1,400 teu	Hyundai Mipo, S. Korea	2025	Eastern Pacific - Singaporean	Undisclosed	LNG dual-fuelled, ME-GI engine
-----	-----------	-----------	------------------------	------	-------------------------------	-------------	--------------------------------

◆ 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
SPRING BRAVE	BC	206,306		2007	Japan	1,670	Undisclosed	BWTS fitted
SUNNY SAILOR	BC	91,625		2000	Japan	980	Chinese	
BUENOS AIRES	BC	83,366		2011	Japan	2,100	Greek	BWTS fitted
CORAL EMERALD	BC	75,632		2007	Japan	1,450	Undisclosed	BWTS fitted
SAGARJEET	BC	58,079		2009	Japan	1,615	Indonesian	
LIAN XIN	BC	52,512		2002	Japan	1,130	Undisclosed	BWTS fitted
MAPLE AMBITION	BC	35,513		2015	China	1,650	Chinese	
ORTOLAN ALPHA STRAIT	BC	34,184		2010	S. Korea	1,500	Chinese	

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
HILWAH	TAK	316,808		2002	S. Korea	3,780	Chinese	
POLAR UNICORN	TAK	73,956		2008	Japan	2,280	Undisclosed	BWTS fitted
HIGH ADVENTURER	TAK	49,997		2017	Japan	3,040	D' Amico - Italian	purchase option exercised basis delivery within Nov 2022
SEABRIGHT	TAK	46,159		2006	S. Korea	1,800	Undisclosed	BWTS fitted
SEAMERCURY	TAK	39,634		2003	S. Korea	1,100	Undisclosed	Ice Class 1B
JUTLANDIA SWAN	TAK	17,998		2008	Turkey	2,400	Carl F. Peters - German	en bloc, Ice Class 1A
SELANDIA SWAN	TAK	17,998		2008	Turkey			
ORIENTAL FREESIA	TAK	14,383		2006	Japan	1,150	S. Korean	
SOL	TAK	11,479		2007	China	510	Indian	at auction
SCALI DEL TEATRO	TAK/LPG	3,824		2014	Turkey			
SCALI REALI	TAK/LPG	3,804		2010	Turkey	3,900	Undisclosed	en bloc*
SCALI DEL PONTINO	TAK/LPG	3,804		2011	Turkey			
SCALI SANLORENZO	TAK/LPG	3,801		2010	Turkey			



◆ 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
FULL ALWAYS 168	OTHER/FISHING	447	505	1989	Japan	600.00	
FARQUHAR NO. 1	OTHER/TRAWLER	231	495	1988	Japan	600.00	

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
DERRICK BARGE 27	OTHER/BARGE	8,558	15,984	1974	Japan	undisclosed	as is U.A.E
KRONSHADTSKIY	OTHER/REF	1,169	1,854	1990	U.S.S.R.	675.00	India/Bangladesh

◆ ALCO 防损通函

【乌克兰——黑海谷物走廊倡议】

2022年7月27日，旨在促进乌克兰食品和化肥出口的联合协调中心在伊斯坦布尔成立。为此，建立了一条安全的海上人道主义走廊——“黑海谷物走廊倡议”（“走廊倡议”）。本文中列出了当前有关承保的立场，并为寻求参与该倡议的租家提供指导。

【欧盟对俄罗斯货物制裁（9月19日最新修订）】

欧盟于前日9月19日发布了修订的常见疑问解答FAQS（已随邮件附上），表明附录Annex XXII中所列的所有商品（煤炭以及相关产品）可运往非欧盟的第三国并可以为其提供保险。

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
2022-09-23	699.200	691.120	4.957	89.080	792.570	64.938	856.730	467.130	522.440
2022-09-22	697.980	689.760	4.881	88.917	790.690	64.867	869.370	464.560	521.740
2022-09-21	695.360	696.410	4.879	88.586	795.750	65.246	875.140	468.200	523.290
2022-09-20	694.680	699.410	4.881	88.507	798.780	65.169	871.790	469.720	527.280
2022-09-19	693.960	697.450	4.885	88.413	797.320	65.033	909.050	468.970	525.900

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	3.07171	1 周	--	2 周	--	1 个月	3.08400
2 个月	--	3 个月	3.64143	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	4.18271	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	4.79957		

2022-09-22