



全一海运市场周报

2023.03 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2023.03.20 - 03.24 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场总体平稳 远洋航线走势分化】

本周，中国出口集装箱运输市场总体稳定，市场在经过较长时间的调整行情后开始趋于稳定。各航线因供求基本面的差异，走势有所分化，综合指数小幅走低。随着中国经济平稳复苏，集运市场行情后期有望稳步向好。3月24日，上海航运交易所发布的上海出口集装箱综合运价指数为908.35点，较上期下跌0.2%。

欧洲航线：据欧洲经济研究中心（ZEW）公布的数据显示，德国3月ZEW经济景气指数降至13，较前值下降，且低于市场预期，这是该数据六个月来首次出现下降。虽然近期欧洲制造业数据有所回暖，但欧洲经济复苏仍面临高通胀以及地缘风险的考验，未来经济前景面临一定不确定性。本周，运输需求总体稳定，市场运价在持续调整后，继续小幅反弹。3月24日，上海港出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为884美元/TEU，较上期上涨0.7%。地中海航线，运输需求较欧洲航线略显疲软，即期市场订舱价格小幅下跌。3月24日，上海港出口至地中海基本港市场运价（海运及海运附加费）为1606美元/TEU，较上期下跌2.7%。

北美航线：据美国密歇根大学调查研究中心发布的数据显示，美国3月份消费者信心指数初值为63.4，低于前值及市场预期，这是该指数四个月来首次下降，并创去年12月以来的新低。由于美国通胀水平继续处于高位，美联储本周继续加息，持续的紧缩政策导致对经济衰退的担忧加剧。本周，运输需求继续表现不佳，供求平衡情况不理想，市场运价继续下行。3月24日，上海港出口至美西和美东基本港市场运价（海运及海运附加费）分别为1155美元/FEU和2038美元/FEU，分别较上期下跌0.5%和2.4%。

波斯湾航线：运输市场在持续调整之后出现转好迹象，运输需求总体平稳，供需基本面平衡，市场运价继续反弹。3月24日，上海港出口至波斯湾基本港市场运价（海运及海运附加费）为894美元/TEU，较上期上涨1.7%。



澳新航线：需求出现企稳迹象，供求关系有所好转，市场运价出现反弹。3月24日，上海港出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 324 美元/TEU，较上期上涨 17.0%。

南美航线：运输需求保持平稳，部分航商推动运价上涨，本周即期订舱价格上行。3月24日，上海港出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1422 美元/TEU，较上期上涨 8.9%。

日本航线：运输市场总体平稳，市场运价继续下跌。3月24日，中国出口至日本航线运价指数为 939.67 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【船舶周转放缓 综合指数上行】

北方大风沙尘侵袭，南方降水强对流持续，沿海上下游港口均有不同程度的封航，船舶周转放缓，沿海散货综合指数继续上行。3月24日，上海航运交易所发布的中国沿海（散货）综合运价指数报收 1122.96 点，较上期上涨 3.4%。

煤炭市场：市场需求方面，近期南方部分地区多降水，利好水电。北方供暖季结束，部分电厂已经进入检修状态，电厂负荷平稳，沿海八省电厂日耗为 191.2 万吨。化工、冶金、建材等非电用户需求释放仍显不足，但下游招标货盘集中释放，市场对部分高性价比煤种货盘采购增加。环渤海各港合计日均调进 142.9 万吨，环比增加 6.9 万吨，日均调出量 148.1 万吨，环比增加 1.2 万吨。煤炭价格方面，坑口产量略有提升，部分煤矿少量库存积压。主产地煤价延续稳中偏弱态势，主要发运以长协为主。运价走势方面，长江口受连日大雾影响，部分港口持续封航，运力供应减少下，船东挺价心态强烈，叠加大秦线即将开启春季集中检修，市场快船需求增多，市场氛围好转，沿海煤炭运价继续上行。

3月24日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1143.22 点，较上期上涨 5.1%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 888.4 点，较上期上涨 14.6%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 36.8 元/吨，较上期上涨 6.0 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 45.5 元/吨，较上期上涨 3.8 元/吨。



金属矿石市场：近期银行金融风险频现，加之国内限产政策以及粗钢压减产量等因素影响，铁矿石价格高位回落。但三四月份正值传统旺季，钢厂生产依旧积极，铁水产量维持在高位，矿石需求表现相对良好，矿石运价继续上行。3月24日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 779.98 点，较上期上涨 4.5%。

粮食市场：猪肉价格继续承压下跌，饲料需求减弱。玉米市场，下游企业库存相对充裕，叠加进口增长替代供应优势显现，市场拉运情绪减弱。但受长江航线天气影响，部分港口封航，运力市场供应减少，船东挺价心态浓，给予运价支撑，沿海粮食运价有所上涨。3月24日，沿海粮食货种运价指数报 1120.48 点，较上期上涨 2.8%。

成品油市场：国内汽油终端需求维持稳定，短途出行较为活跃，户外基建工程开工率继续上涨，加之春耕及物流运输等用油支撑，柴油需求相对稳健。沿海成品油运输市场成交整体平稳，装卸拉运节奏不变，运价继续平稳运行。3月24日，上海航运交易所发布的中国沿海成品油运价指数（CCTFI）报收 1104.44 点，同上期持平。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型市场降温 租金指数有所回落】

在前期国际干散货运输市场持续上涨之后，本周市场高涨情绪有所降温，铁矿石、煤炭、粮食等货盘有所减少，市场活跃度下降，三大船型租金、运价高位回调，其中巴拿马型船降幅相对明显。3月23日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1441.92 点，较上周四下跌 5.3%。

海岬型船市场：海岬型船市场稳中小跌。太平洋市场，上周末巴西山体滑坡事件以及美国银行破产引发市场对全球经济担忧，市场情绪受到一定影响。另外，本周太平洋市场铁矿石货盘一般，租家询船积极性不高，海岬型船太平洋市场运价小跌。周四，澳大利亚铁矿石以及东澳的煤炭货盘有所增加，市场有所起色，运价企稳。3月23日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 17224 美元，较上周四下跌 1.0%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 8.662 美元/吨，较上周四下跌 2.5%。远程矿航线，上周末巴西山体滑坡事件持续影响，本周巴西市场表现安静，货盘偏少，运价下跌。3月23日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 19.821 美元/吨，较上周四下跌 5.6%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场高位回落。本周由于 FFA 远期合约价格下跌,且市场看空煤价,煤炭采购步伐放缓,煤炭新增货盘减少,印尼煤炭相关航线市场活跃度下降,巴拿马型船太平洋市场租金、运价高位回落。3 月 23 日,中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 15094 美元,较上周四下跌 9.4%;印尼萨马林达至中国广州航线运价为 8.630 美元/吨,较上周四下跌 9.6%。粮食市场,由于上周粮食运价较前期有明显上涨,租家放缓出货步伐,粮食货盘有所减少,运价回落。3 月 23 日,巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 40.710 美元/吨,较上周四下跌 5.8%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场止涨回调。随着前期煤炭集中出货告一段落,本周超灵便型船东南亚市场新增货盘有所减少,市场观望情绪增加,前期高涨情绪有所降温,超灵便型船东南亚市场日租金略有下降。3 月 23 日,中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 12646 美元,较上周四下跌 3.7%;印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 11.404 美元/吨,较上周四下跌 2.2%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价先涨后跌 成品油运价波动上行】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示,截至 3 月 17 日当周,美国除却战略储备的商业原油库存增加 111.7 万桶至 4.81 亿桶,增幅 0.23%。美国上周原油进口 617.2 万桶/日,较前一周减少 4.4 万桶/日,出口减少 9.5 万桶/日至 493.2 万桶/日,原油产品四周平均供应量为 1965.1 万桶/日,较去年同期减少 6.22%。虽然美国原油库存增加至近两年来的最高水准,但美联储小幅加息,并暗示即将结束进一步加息行动,为油价上行提供动力。美国银行接连关闭、瑞士信贷银行深陷危机,美国经济衰退风险加剧,打压油价。俄乌冲突持续,地缘局势的不确定性风险增加。本周布伦特原油期货价格波动盘整,周四报 75.23 美元/桶,较 3 月 16 日上涨 0.51%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价先涨后跌,苏伊士型油轮运价蒸蒸日上,阿芙拉型油轮运价直线上升。中国进口 VLCC 运输市场运价先涨后跌。3 月 23 日,上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 1919.33 点,较 3 月 16 日下跌 0.9%。

超大型油轮(VLCC)：本周市场中东 4 月上旬装期货盘开始进场,上半周大西洋航线货量稳定热度不减,整体需求远高于平均水平,WS 点位始终保持在高位。船东对后续货量保持乐观,挺价意愿不减,大部分租家私下寻船避免进一步刺激市场;下半周市场开始转向,尽管货量并没有明显下滑,但报出大西洋和地中海的成交都低于最近的水平,租家和船东对待这些成交的认可度或将影响后续市场。周四,中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万吨级船运价(CT1)报 WS91.14,较 3 月 16 日下跌 0.66%,CT1 的 5 日平均为 WS95.42,较上期平均上涨 0.91%,TCE 平均 9.0 万美元/天;西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价(CT2)报 WS89.36,下跌 1.15%,平均为 WS93.00, TCE 平均 9.2 万美元/天。



苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平蒸蒸日上。西非至欧洲市场运价上涨至 WS144（TCE 约 6.8 万美元/天）。黑海到地中海航线运价上涨至 WS182（TCE 约 10.1 万美元/天）。中东至地中海 14 万吨级船轻质原油运价上涨至 WS77（TCE 约 2.6 万美元/天）。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线、地中海及欧美航线均出现不同程度的上涨，综合水平直线上升。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS363（TCE 约 12.5 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS301（TCE 约 12.5 万美元/天）。北海短程运价上涨至 WS181（TCE 约 7.6 万美元/天）。美湾至欧陆 7 万吨级船运价上涨至 WS262（TCE 约 7.9 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS222（TCE 约 6.4 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS191（TCE 约 5.6 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线、欧美航线均涨跌互现，综合水平波动上行。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS214（TCE 约 2.5 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS182（TCE 约 3.4 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS181（TCE 约 4.8 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS117 水平（TCE 约 0.8 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS263（TCE 约 3.9 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 3.8 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数继续上涨 国际油轮成交活跃】

3 月 22 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1161.17 点，环比上涨 0.45%。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上涨 1.07%、2.29%、0.10%及 0.01%。

国际干散货船二手船价格涨多跌少，个别船型上涨近 5%。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 2044 万美元，环比上涨 3.37%；57000DWT 吨级散货船估值 2600 万美元，环比下跌 0.47%；75000DWT 吨级散货船估值 2875 万美元，环比上涨 1.97%；170000DWT 吨级散货船估值 4065 万美元，环比上涨 4.89%。本期，国际二手散货船市场成交比较平稳，总共成交 17 艘（环比增加 8 艘），总运力 162.82 万载重吨，总成交金额 39083 万美元，平均船龄 11.65 年。



国际油轮二手船价格有涨有跌，且涨跌幅度均不大。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 4027 万美元，环比上涨 2.86%；74000DWT 吨级油轮估值 3911 万美元，环比下跌 0.64%；105000DWT 吨级油轮估值 5970 万美元，环比上涨 1.50%；158000DWT 吨级油轮估值 6556 万美元，环比下跌 0.45%；300000DWT 吨级油轮估值 9229 万美元，环比上涨 4.89%。本期，国际油轮二手船市场成交比较活跃，总共成交 31 艘（环比增加 22 艘），总运力 283.52 万载重吨，总成交金额 91425 万美元，平均船龄 14.35 年。

国内沿海散货船二手船价格涨跌不一。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 230 万人民币，环比上涨 0.42%；5000DWT 吨级散货船估值 1296.3 万人民币，环比下跌 0.40%。本期，国内沿海二手散货船市场成交平淡，总共成交 1 艘（环比减少 2 艘），总运力 0.16 万载重吨，总成交金额 498 万人民币，平均船龄 18.4 年。

国内内河散货船二手船价格跌多涨少。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT 吨级散货船估值 48.6 万人民币，环比下跌 0.95%；1000DWT 吨级散货船估值 117.9 万人民币，环比下跌 0.06%；2000DWT 吨级散货船估值 225.6 万人民币，环比下跌 0.02%；3000DWT 吨级散货船估值 293 万人民币，环比上涨 0.99%。本期，国内内河二手散货船市场成交比上周略有减少，总共成交 31 艘（环比减少 1 艘），总运力 7.00 万载重吨，总成交金额 8601.86 万人民币，平均船龄 7.73 年。

来源：上海航运交易所

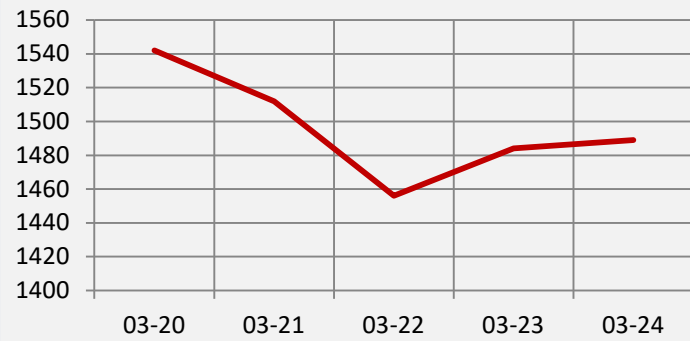
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

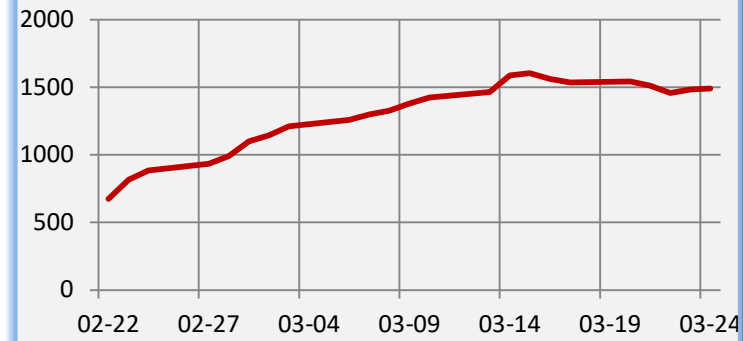
波罗的海指数	3 月 20 日		3 月 21 日		3 月 22 日		3 月 23 日		3 月 24 日	
BDI	1,542	+7	1,512	-30	1,456	-56	1,484	+28	1,489	+5
BCI	1,945	+32	1,881	-64	1,752	-129	1,856	+104	1,882	+26
BPI	1,697	-26	1,658	-39	1,606	-52	1,584	-22	1,572	-12
BSI	1,329	+11	1,335	+6	1,337	+2	1,333	-4	1,332	-1
BHSI	703	+9	705	+2	706	+1	704	-2	703	-1



上周 BDI 指数走势



近一个月 BDI 指数走势



近半年 BDI 指数走势



近一年 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金（美元/天）

船型（吨）	租期	17/03/23	10/03/23	浮动	%
Cape (180K)	一年	19,750	19,000	750	3.9%
	三年	17,750	17,500	250	1.4%
Pmax (76K)	一年	15,500	16,000	-500	-3.1%
	三年	13,250	13,250	0	0.0%
Smax (58K)	一年	15,750	16,000	-250	-1.6%
	三年	13,500	13,500	0	0.0%
Hsize (302K)	一年	12,750	12,500	250	2.0%
	三年	10,500	10,500	0	0.0%

截止日期：2023-03-21

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'En May' 2017 85001 dwt dely Dongjiakou 26/29 Mar trip via North China redel Japan \$16,000 - MOL

'CL Tianjing' 2016 81315 dwt dely Kakogawa 29 Mar/3 Apr trip via EC Australia redel India \$13,000 - Delatabulk Shipping

'San Antonio' 2012 55768 dwt dely Kashima 28/29 Mar trip via NoPac redel SE Asia \$15,500 - Olam

'Ahsoka' 2013 36334 dwt dely Tuzla spot trip via Romania redelivery Algeria intention grains \$14,000 - cnr

'Zoe T' 2011 34345 dwt dely Inchon prompt trip redelivery Red Sea \$14,000 for first 62 days \$16,000 balance - cnr



4. [航运&船舶市场动态](#)

【BDI 指数连涨第四周！散货船运价持续回升】

散货船市场全面反弹，波罗的海干散货运价指数（BDI）连续第四周上涨。

3月17日，BDI指数下跌25点至1535点，日跌幅约1.6%，但上周整体涨幅7.8%。其中，波罗的海好望角型散货船运价指数（BCI）下跌63点至1913点，日跌幅3.2%，周涨幅9.7%，同样是四周连涨，好望角型船平均日获利下降520美元至15867美元。

同日波罗的海巴拿马型散货船运价指数（BPI）下跌23点至1723点，日跌幅1.3%，为2月16日以来最大单日跌幅，但周涨幅4.2%，连续第四周上涨，巴拿马型船平均日获利下跌207美元至15509美元。波罗的海超灵便型散货船运价指数（BSI）上涨6点至1319点，周涨幅累计9%。

业内人士指出，综观近一周干散货海运市场呈强劲态势；由于太平洋地区货盘增多，主要矿商询盘热情不减，使即期运力有所消化，加上黑海谷物协议得以延续，推升BDI指数截止上周三（3月15日）呈现连续19个交易日上涨，尽管周四和周五因运价略走软而回落，但整体走势仍好。

上周在好望角型船市场，受到巴西铁矿石出口量显著增加、需求有所释放，加上闲置船舶逐渐被来自西非的货盘消耗，促使多运输铁矿石的好望角型船运价扬升；中小型船市场，受益于乌克兰农产品出口的黑海谷物协议已获延长60天，且粮食货盘持续放出，支撑多运输煤炭及谷物的巴拿马型与超灵便型船运价。

船舶经纪公司Allied指出，与去年同期相比，巴西铁矿砂出口量显著增加，预计好望角型船市场将再走强一段时间。同时，由于黑海谷物出口协议延长、阿根廷干旱影响农作产量与巴西丰收但延迟出货，未来几周船型较小的巴拿马型及灵便型市场的需求仍强。

有分析师认为，中国对今年实现经济增长5%充满信心，较去年大幅扩张，钢铁和铁矿石贸易具有上升潜力，此外中国也已开放澳大利亚煤炭进口，随着夏季高峰期逼近，可能的电力短缺也有望推升煤炭需求，进一步带动BDI指数走升。

来源：国际船舶网



【中国需求推动 VLCC 运价飙升】

随着超大型原油运输船(VLCC) 供应趋紧以及中国石油需求上升 VLCC 的运费最近飙升至每天 100000 美元以上。

随着经济重新启动中国炼油商正在租用更多的超级油轮以便在今年晚些时候运送原油。与此同时西方国家对俄罗斯原油的制裁也加剧了对各种原油运输船的需求因为现在前往俄罗斯的主要客户如前往印度的油轮其航程比从俄罗斯波罗的海港口到欧洲西北部的一周航程要长得多这客观上降低了船舶的周转率。

分析师和船东表示在油轮供应趋紧的情况下日租金正在上涨预计将至少再维持两年。

今年中国需求将推动全球石油消费中国炼油商正在预订油轮从美国长途运输原油这进一步收紧 VLCC 供应并推高运费。

银行、船舶经纪商和船东表示由于美国油价低于中东基准价格今年第二季度末将有更多美国原油运抵中国。

“油轮行驶的距离越来越远船舶供应非常紧张。我认为未来两年运价将保持强劲。”拥有并经营 22 艘超级油轮和近 50 艘小型油轮(苏伊士型和阿芙拉型油轮)的Frontline 首席执行官拉尔斯·巴斯塔德(Lars Barstad) 表示。

随着越来越多的船只参与俄罗斯石油贸易而且由于制裁其他托运人无法使用这些船只油轮运价也因船只可用性下降而被推高。新建油轮的数量和新订单的数量处于几十年来的最低水平这进一步限制了船舶的可用性。

“尽管 2022 年下半年基本面有所改善且油轮市场强劲但以载重吨计算的油轮新订单仍是 27 年来的最低水平。2025 年底交付船舶数量很少主要是在中国。这仍然是未来几年人们可能对油轮持乐观态度的主要原因。”Frontline 方面表示。

Euronav 首席执行官 Hugo De Stoop 表示 原油需求增加以及欧盟对俄罗斯石油实施禁运后航程的延长在很大程度上推高了运费。

“我们认为行业基本面(订单、船龄、即将出台的法规)等客观因素将在未来多个季度继续支撑油轮市场的积极状况。”De Stoop 说。



BIMCO 在 2 月底的一次网络研讨会上表示 未来两年的油轮航运市场可能是 15 年来最强劲的。BIMCO 预计到 2023 年和 2024 年原油油轮需求的增长速度将快于供应 2.5-3.5 个百分点而成品油轮需求将以更高的幅度超过供应。

“不出所料我们预计供需失衡将导致运费、定期租船费率和二手船价格上涨。” BIMCO 方面表示。

来源：海事服务网

【一文读懂 2022 航运市场，展望 2023 市场情况】

3 月 21 日，交通运输部发布《2022 年水路运输市场发展情况和 2023 年市场展望》，报告全文如下：

一、2022 年水路运输市场发展情况

2022 年，我国统筹国内国际两个大局，统筹疫情防控和经济社会发展，统筹发展和安全，加大宏观调控力度，应对超预期因素冲击，发展质量稳步提升，带动我国水路运输市场整体稳定向好发展，不同细分市场呈现出不同特点。

（一）国内沿海航运市场总体平稳。

1. 干散货运输市场：市场运行总体平稳，运价波动下行。

截至 2022 年底，全国共拥有沿海省际万吨以上干散货船 2427 艘、7982.4 万载重吨，吨位同比增加 6.5%。

2022 年，沿海散货运输市场行情总体平稳。春节前后，暖冬气温偏高，工业和居民用电量均低于预期水平，运输市场供需两弱，运价低位震荡。2 月下旬开始，国内一系列稳价保供政策出台，煤炭供给趋于稳定，煤炭价格维持在合理区间，运价出现短期跳涨，但随着国际能源价格快速上涨，沿海散货需求回落，市场运价在 3—4 月重回下行通道。5 月份开始，运输需求逐步回升，随着夏季到来，超高温天气一度拉升民用电需求，但在保供稳价政策下，长协保供协议扎实落地，下游煤炭库存长期保持在较好区间，沿海运价 8 月份后总体较为平缓。上海航运交易所发布的中国沿海（散货）综合运价指数全年平均值为



1124.52 点，较去年下跌 13.5%。全年指数最高值为 3 月 18 日的 1254.16 点，较去年高点回落 22.7%。

2. 液货危险品运输市场：运输需求总体平稳，运力供给相对稳定。

截至 2022 年底，全国共拥有沿海省际运输油船 1194 艘、1142.2 万载重吨，吨位同比增长 2.5%。

原油运输方面，国内二程中转原油上半年特别是三月起受国际油价暴涨、新冠疫情和炼油厂传统检修季等因素影响，运输需求减弱，下半年随着油价企稳、炼厂总体负荷逐步回升，运输需求陆续恢复，全年运输量有所增加；海洋油在油田产量提升的拉动下，全年运输量有所增加；管道油因航线、用户单一，运输量总体保持稳定。全年沿海省际原油运输量完成 9100 万吨，同比增长 18.2%。成品油运输方面，上半年受疫情影响成品油社会库存上涨，运输市场需求整体偏弱；下半年受传统消费旺季及国际原油价格宽幅走高影响，市场活跃度提升，运输需求企稳回升。全年沿海成品油运量完成约 8500 万吨，同比增长约 4.9%。总体上，2022 年，沿海省际原油运输市场平稳，成品油运价先抑后扬。沿海省际原油运价指数平均值为 1578 点，同比上涨 2.3%；沿海成品油运价指数平均值为 1058 点，同比上涨 0.4%。

截至 2022 年底，沿海省际化学品船（含油品、化学品两用船）287 艘、139.9 万载重吨，吨位同比增长 8.5%。由于我国化工品生产和消费仍处于稳健增长期，沿海散装液体化学品船水运市场需求持续增长，全年沿海省际化学品运输量约 4000 万吨，同比增长约 9.6%。沿海省际化学品船运价整体稳定，市场供需处于紧平衡状态，部分航线运价略有上涨。

截至 2022 年底，沿海省际液化气船共 80 艘、28.8 万载重吨，吨位同比增长 8.2%。液化气船运输需求总体保持稳定，全年完成沿海液化气运量 528 万吨，同比增长 0.06%。沿海省际液化气船运输价格水平回升，供需关系总体平衡。

3. 集装箱运输市场：运力小幅提升，运价同比上涨。

截至 2022 年底，沿海省际运输 700TEU 以上集装箱船共计 350 艘、箱位数 83.0 万 TEU，箱位数同比增长 5.4%。受国际集装箱海运市场运价高位回落影响，部分内外兼营船舶由国际市场转移至国内市场，国内市场供给相对充足。全年内贸集装箱运价指数总体震荡下行，上半年国内市场延续高涨需求，市场运价保持强劲态势，下半年受国际市场需求低迷影响，沿海集装箱市场运价回落，由于年末我国防疫政策出现优化调整，12 月份沿海集装箱运价回暖。2022 年，



新华·泛亚航运中国内贸集装箱运价指数平均值为 1661 点，同比增长 13.1%。

4. 旅客运输市场：水路客运有待恢复。

截至 2022 年底，渤海湾省际客滚船舶共 22 艘、32961 客位、3156 车位，琼州海峡省际客滚船舶共 57 艘、51612 客位、2778 车位。

2022 年，渤海湾省际客滚运输完成旅客和车辆运输量 212 万人次、114 万台次，同比分别下降 20.5%和增长 12.9%；琼州海峡省际客滚运输完成旅客和车辆运输量 1187 万人次、372 万台次，同比分别下降 6.3%和 1.3%。

（二）内河航运市场：货运量稳中有升，客运量有待恢复。

2022 年，内河水路运输需求总体较为稳定，增速有所放缓。从细分市场看，干散货运输市场平稳增长，船舶运力仍供大于求，全年运价总体低位运行；集装箱运输市场呈现较快增长态势，集装箱铁水联运量同比增长超过六成；散装液体危险货物运输市场相对稳定；省际客运市场受疫情影响严重，省际旅游客船大部分时间停航，仅三季度有所恢复。

2022 年，长江水系省市完成水路货运量 61.7 亿吨，同比增长 4.5%；长江干线港口货物吞吐量 35.9 亿吨，同比增长 1.7%；三峡枢纽通过量 1.6 亿吨，同比增长 6.1%。全年，长江干散货运价指数均值 728.4 点，同比下降 4.1%；集装箱运价指数均值 1012.1 点，同比上升 1.9%。

2022 年，珠江水系完成水路货运量 13.90 亿吨，同比下降 4.8%；长洲枢纽过闸货运量 1.55 亿吨，同比增长 2.0%。全年，珠江航运散货运价指数均值为 1023 点，同比下降 3.2%；集装箱运价指数均值为 894 点，同比增长 1.3%。

（三）海峡两岸间航运市场基本稳定。

2022 年，两岸间海上直航完成货运量 4723 万吨，同比下降 9.9%。散杂货、液体化学品、液化气运量分别为 1478 万吨、360 万吨、71 万吨，同比分别下降 12.6%、下降 18.4%、增长 8.2%。集装箱运量完成 229.8 万标准箱，同比下降 4.8%。2022 年两岸间客运仍暂停运营。



（四）国际航运市场：受疫情影响明显，市场波动剧烈。

1. 干散货运输：需求转弱，运力过剩，运价下滑。

2022 年，受俄乌冲突、疫情反复、通胀压力攀升等因素影响，国际干散货运输市场海运需求总体疲软。第三方机构数据显示，2022 年全球干散货海运量下降 2.7%，增速为 2010 年以来最低。运力增速进一步放缓，截至 2022 年底，全球干散货船舶运力 9.72 亿载重吨，较 2021 年增长 2.8%；由于境外港口拥堵状况改善，且需求增速低于运力增速，干散货运力总体过剩，运价大幅下滑。

2022 年，远东干散货（FDI）综合指数平均值为 1522 点，同比下滑 21.5%，运价指数 1362.95 点，同比下降 7.3%，租金指数 1760.69 点，同比下降 33.4%；波罗的海干散货指数 BDI 平均值为 1934 点，同比下滑 34.3%。

2. 原油市场：运输需求改善，运价底部反弹。

据第三方机构统计，2022 年全球原油海运量约 19.53 亿吨，同比上升 5.1%。运力方面，2022 年底全球油轮（万吨以上）共 5574 艘、6.34 亿载重吨，较年初增长 3.5%；其中，VLCC 为 2.73 亿载重吨，较年初增长 4.3%。俄乌冲突导致石油贸易流向改变，美国墨西哥湾沿岸地区、巴西和西非至欧洲的原油运输里程增加，同时苏伊士和阿芙拉型船的运价上涨也带来 VLCC 市场需求上涨；随着全球石油供应风险的增加，同时受部分国家控制油价上涨以抗通胀有关政策影响，VLCC 油轮美国墨西哥湾沿岸地区东向需求大幅受益。2022 年原油现货运输市场运价上涨明显并创两年以来新高。

2022 年，中国进口原油运价指数（CTFI）年平均值为 1132 点，同比上涨 93.6%。沙特拉斯坦努拉至中国宁波（CT1）航线运价年平均 12.66 美元/吨，同比上涨 96.8%。

3. 集装箱市场：需求逐步回落，运价由高位运行到逐步恢复常态。

据第三方机构 2022 年 12 月统计，全球集装箱船舶达到 5690 艘、2591 万 TEU，运力规模同比增长 4.15%。在全球集装箱运输需求总体下滑、有效运力持续增长等因素影响下，2022 年国际集装箱运价从高位持续回落。一季度，因境外港口拥堵和补库存需求，市场运价保持强劲态势，中国出口集装箱运价指数一季



度均值为 3444.33 点，同比上涨 75.6%，在 2 月 11 日达 3587.91 点，创下历史新高。此后随着境外港口拥堵缓解，有效运力持续释放，运价震荡下行。从三季度开始，欧美主干航线进口需求疲软，同时境外港口拥堵持续缓解，运价开始加速下行。

2022 年，中国出口集装箱运价指数年平均值为 2792.14 点，同比上涨 6.8%。

4. 国际邮轮：因疫情影响，2022 年进出我国境内港口的邮轮运输继续暂停。

二、2023 年航运市场展望

（一）国内航运市场。

1. 沿海干散货不确定性增多，预计运价波动进一步放大。

2023 年，世界经济下行压力增大，国际市场需求不确定性增多。预计沿海煤炭运输市场整体船货较为平衡，随着“双碳”政策逐步推进，船舶更新换代可能提速，新老船舶能耗差异显现，对运价接受程度也逐渐异化，运价波动幅度将有所放大。

2. 沿海原油运输需求和运价水平有望企稳，成品油运输市场需求复苏势头明显。

2023 年，原油市场外部不确定性继续增强，预计油价维持高位运行，主营炼厂开工积极性较高，沿海原油运输市场稳中向好，供需总体保持平衡、运价稳定。成品油运输方面，由于炼化产业转型升级加快，民众出行需求加速释放，汽油、煤油需求呈现稳步回暖态势，运价随供需情况预计有所上升。

3. 沿海化学品和液化气运输需求持续增长，运力结构进一步优化。

2023 年，在沿海炼化新增项目投产带动下，散装液体化学品、液化气运输需求预计持续增加，但随着国内化工产业链布局日趋合理，区域内航线明显增加，使得船舶整体运距呈现缩短趋势，后续随着新增运力逐步投放市场，市场供需有望保持动态平衡，运力结构将进一步优化，运价保持基本稳定或总体需求带



动运价温和上涨。

4. 沿海集装箱运价将有所回落。

随着国内经济的恢复增长，“散改集”“陆转水”持续推进和多式联运的发展，预计沿海集装箱运输需求将保持稳定增长，与国际市场的需求放缓形成对比。预计 2023 年国际市场对于国内沿海集装箱运输的外溢作用有所降低，部分运力从国际市场回归国内沿海市场，沿海集装箱船舶运力供给总体有所增长，运价将有所回落。

5. 内河运输市场预计继续保持稳定运行。

2023 年，长江、珠江等内河水路运输预计恢复性增长，随着国内经济总体回升，对煤炭、矿石、建材等大宗商品运输需求构成稳定支撑；同时，生产和消费的逐步恢复，预计将进一步提振集装箱运输需求。长江干线旅游客运有望恢复到疫情前水平。

（二）两岸航运市场。

2023 年，预计台湾海峡两岸间集装箱、散杂货、散货液体危险品运输量基本持平。

（三）国际航运市场。

1. 干散货运输市场需求低速增长，运价或低位震荡。

2023 年，预计全球干散货海运量低速增长。其中，铁矿石海运量相对稳定，煤炭和粮食海运量增速有所上升。运力继续保持低速增长态势，但境外港口拥堵可能进一步改善，市场总体运力过剩，市场行情谨慎乐观。通胀压力、地缘政治风险、疫情等仍会对全球经济带来下行风险，市场仍存在一定不确定性。

2. 油轮运输需求继续回暖，外部不确定因素可能导致运价波动加剧。



2023 年，全球油轮运输需求继续反弹，运力订单及交付状况仍处于相对较低水平，运力过剩程度较 2022 年进一步下降 3 个百分点，预计市场运价平均水平好于 2022 年。同时，全球经济放缓、“欧佩克+”减产政策、地缘政治形势以及国际环保新规等，都将给油轮运输市场带来较大的不确定性。

3. 集装箱运输市场总体上将呈现降幅趋缓。

在世界经济增长开始放缓和地缘政治影响下，预计 2023 年集装箱运输市场供需基本面转弱，市场运价面临下行压力。综合多家机构预测，运力增速高于需求增速，供过于求的态势相对明显，2023 年集装箱运输市场运价可能呈现下降，但降幅趋缓。

4. 国际邮轮：适时开展国际邮轮运输试点复航。

来源：港口圈

【集装箱船闲置、停航数量大增，集运或将继续低迷】

全球班轮运输明显下滑，随着货物减少，运力缩减也越来越多。Alphaliner 的数据显示，2023 年 2 月底，取消航行、在港口待命的船舶的比率达到 6.4%，为上年同期的 3 倍，与 1 月的约 5%相比进一步恶化，而新冠疫情前这一数字约为 2%。业内认为今年将有船公司出现亏损。

亚洲到北美航线的货量下滑最为明显。日本海事中心的数据显示，1 月亚洲到北美航线运输量减少 20%，连续 4 个月出现 2 位数下滑。上海至美西 3 月上旬的运费相比 2022 年 2 月下跌了 85%。

日本邮船表示，亚洲到北美航线中，停运和因装货少而空航的集装箱船的比率 1 月为 25%，2 月达到 27%。虽然 2022 年无法定期航行的集装箱船也很多，但去年大量空航的原因是需求过高、港口劳动力不足，导致港口拥堵，处理货物能力大幅下滑。一大型船公司负责人表示，供求紧张自去年秋季起迅速缓解，货物大幅减少。

美国零售业库存量 1 月同比增加 1 成，美国零售联合会的数据显示，美国主要港口的 2 月集装箱进口量减少 26%，降至 2020 年 5 月以来最低水平，预计 3~5 月还将维持 2 位数的降幅。日邮物流认为，欧美消费品库存已超过适当水平，今后运输量的低迷或将持续。



此外，由于潜在的中美脱钩等因素影响，运输格局也在改变。中国至美国的集装箱运输 2022 年减少 3.2%，3 年来的首次减少。相比之下，东盟出口至美国增加 8.9%，印度出口至美国增加 4.8%。俄乌冲突也 彰显出全球供应链的风险， 在本国国内和友好国家内建立完整供应链的趋势有可能加强。

来源：港口圈

【当前，全球 300 艘集装箱船闲置！马士基、MSC “名列前茅”】

当前，由于海运需求下降，集装箱运力过剩。其中马士基在运力吨位闲置方面的情况比较突出。

根据 Alphaliner 的一项调查，马士基在海运船舶闲置吨位排名中名列前茅，有 29 艘船舶闲置，运力为 281,400 teu，其中 17 艘超过 7,500 teu。

闲置运力紧随马士基之后的是其 2M 合作伙伴 MSC，该公司拥有 13 艘闲置船舶，运力为 119,000 teu，其中 7 艘超过 7,500 teu。有趣的是，闲置吨位包括最近交付的世界上最大的集装箱船“MSC Irina”，运力 24,346 teu。

虽然马士基选择闲置船舶，包括新造的船舶，但 MSC 已寻求将更多过剩吨位重新部署到其他航线或新服务。

根据分析，马士基的联盟承运人竞争对手似乎更不愿意闲置船舶，而是宁愿报废以度过市场低迷时期。

事实上，在亚洲-北欧贸易航线上，2M 是迄今为止唯一正式暂停服务的联盟，即 AE1/Shogun 环路航线。THE Alliance 和 Ocean Alliance 继续取消该航线的服务。

与此同时，Alphaliner 的闲置集装箱船队今年首次出现下降：过去两周减少了 37 艘(114,311 teu)至 300 艘，运力为 1,565,624 teu，占全球运营船队的 6%。

Alphaliner 表示：“对吨位的持续需求使得几乎所有 NOO(非运营集装箱船东)现货船都找到了新服务，目前全球只有 3 艘船可供租用，而 2 月初为 20 艘。”

新的长期租船包括 10 艘 4,300 teu 巴拿马型船只，这些船只在亚洲开放并找到了新的租约。



总部位于伦敦的船舶经纪人 Braemar 也证实了集装箱船租赁市场的缓慢复苏。

来源：海事服务网

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.	580~585	775~780		Steady.
Tokyo Bay	495~500	615~620	930~935	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	455~460	575~580	865~870	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	435~440	575~580	760~765	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	465	615	833	+ oil fence charge usd 101	
Singapore	410~415	570~575	750~755	+ barging usd 1500-2500 if qty less than 500MT for IF0. + barging usd 1500-2500 if qty less than 100MT for LSMGO	Steady
Fujairah	S. E.	570~575	1105~1110		Steady.
Rotterdam	395~400	542~547	780~785		Softer.
Malta	S. E.	557~562	825~830		Steady.
Gibraltar	S. E.	577~581	865~870		Steady.

截止日期：2023-03-23

◆ 上周新造船市场动态

(1) 新造船市场价格（万美元）

散 货 船						
船 型	载重吨	17/03/23	10/03/23	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,150	6,100	50	0.8%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,400	3,400	0	0.0%	



超灵便型 Ultramax	63,000	3,200	3,150	50	1.6%	
灵便型 Handysize	38,000	2,950	2,950	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	17/03/23	10/03/23	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	6,600	6,600	0	0.0%	
MR	52,000	4,500	4,500	0	0.0%	

截止日期: 2023-03-17

(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	158,000	Hyundai Samho, S. Korea	2025	Evalend - Greek	8,400	scrubber fitted
2+1	Tanker	158,000	Dh Shipbuilding, S. Korea	2025	Advantage Tankers	8,100	
2+2	Tanker	115,000	SWS, China	2025	Vitol	6,200	
2	Tanker	115,000	New Times, China	2026	Cardiff Marine - Greek	6,300	
2	Bulker	40,000	Namura, Japan	2026	Wisdom Marine Group - Taiwanese	3,300	conventional fuel
4	Bulker	63,500	Sumec Dayang, China	2025	Emarat	3,150	
2	Bulker	63,000	COSCO Zhoushan, China	2025	Century Bulk Carriers - Greek	3,200	
10	Container	13,700 teu	Nihon, Japan	2025-2026	ONE - Japanese	16,000	Methanol and ammonia ready
2	LNG	174,000 cbm	DSME, S. Korea	2027	Maran Gas - Greek	25,620	
2	VLGC	91,000 cbm	KSOE, S. Korea	2026	AMPTC - Kuwait & Cairo based	10,350	



◆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
XIN JIN HAI	BC	180,406		2009	China	2,300	Chinese	BWTS fitted
AQUAHAHA	BC	179,023		2012	Philippines	5,600	European	en bloc
AQUATONKA	BC	178,733		2012	Philippines			
MOUNT FABER	BC	176,943		2008	Japan	2,270	Undisclosed	
MULAN	BC	176,279		2005	Japan	1,630	Chinese	BWTS fitted, bss Sep/Oct 23' delivery
C H S CREATION	BC	174,110		2006	China	1,700	Chinese	BWTS fitted
GOLDEN SHUI	BC	169,333		2009	S. Korea	4,600	Undisclosed	en bloc*, BWTS fitted
GOLDEN FENG	BC	169,232		2009	S. Korea			
BULK JAPAN	BC	82,951		2006	Japan	1,500	Undisclosed	BWTS fitted
IKAN KERAPU	BC	78,020		2015	Japan	2,600	Greek	BWTS fitted
ES SAKURA	BC	76,596		2007	Japan	1,450	Undisclosed	BWTS fitted
EFROSSINI	BC	75,003		2012	Japan	2,250	Undisclosed	BWTS fitted, bss Jun 23' delivery, TCB for 10-14 months at \$16,050 p/d
IRIS EXPRESS	BC	58,785		2007	Philippines	1,440	Chinese	BWTS fitted
EASTERN BEGONIA	BC	58,018		2010	China	1,475	Greek	BWTS fitted, bss delivery end Jul 23'
ECOPACIFIC	BC	57,696		2010	China	1,480	Indonesian	BWTS fitted
GF ORIENT	BC	57,295		2011	China	1,350	Haitong - Chinese	BWTS fitted
SERENE JESSICA	BC	57,275		2011	China	1,490	5 Ocean Shipping - Greek	BWTS fitted
EASTERN AZALEA	BC	56,771		2012	China	1,500	Chinese	*BWTS fitted
EASTERN LAELIA	BC	56,677		2011	China	1,450	Chinese	
AIS SUN	BC	56,724		2010	China	1,120	Pelita Bara Samureda - Indonesian	BWTS fitted, has grounding
CASTLE	BC	53,477		2009	China	1,150	Undisclosed	BWTS fitted
LOFTY MOUNTAIN	BC	51,008		2002	Japan	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
CRUX	BC	32,744		2002	Japan	770	Turkish	
SEA PLAIN I	BC	32,663		2011	China	1,130	Hong Kong	BWTS fitted
MERCHANT THREE	BC	28,364		2012	Japan	1,330	Undisclosed	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
NORTHERN JUSTICE	CV	108,836	8,814	2010	S. Korea	5,000	Undisclosed	eco
NORTHERN DEBONAIR	CV	42,183	3,534	2007	China	1,480	Chinese	
BUXHANSA	CV	33,995	2,456	1998	S. Korea	650	Undisclosed	Ice Class II
TS HAIPHONG	CV	23,512	1,756	2016	China	undisclosed	U. A. E	**
TS LAEMCHABANG	CV	23,476	1,756	2016	China	undisclosed	U. A. E	
ITHA BHUM	CV	21,813	1,498	1996	Japan	500	Chinese	
G. BOX	CV	21,700	1,714	2018	China	2,050	Undisclosed	BWTS fitted

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
RUI HAI 1	GC/TWK	6,174		1998	Japan	250	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
COSBRIGHT LAKE	TAK	299,079		2003	China	3,450	Undisclosed	
OKEANOS	TAK	159,367		2003	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
EUROVOYAGER	TAK	159,342		2005	S. Korea	3,800	U. A. E	
WHITE TRADER	TAK	150,875		1999	Japan	2,700	Undisclosed	BWTS fitted
STAR PROSPERITY	TAK	115,098		2009	Japan	4,100	Undisclosed	BWTS fitted
ENERGY CHAMPION	TAK	70,681		2005	S. Korea	1,935	Turkish	
NAVIGARE PARIS	TAK	51,034		2012	S. Korea	3,200	Italian	BWTS fitted
MARJORIE K	TAK	49,995		2013	S. Korea	3,230	Torm - Danish	en bloc***, BWTS fitted, on an approx. 50-50 cash/share basis
JULIA L	TAK	49,995		2013	S. Korea			
GLADYS W	TAK	49,995		2013	S. Korea			
SAFESEA NEHA III	TAK	46,013		2003	Japan	1,380	Undisclosed	
CELSIUS ROME	TAK	45,996		2009	Japan	2,390	Undisclosed	BWTS fitted
OCEAN III	TAK	45,672		2007	China	2,150	Undisclosed	BWTS fitted
STREAM BALTIC	TAK	19,999		2019	Japan	13,400	Undisclosed	en bloc**, BWTS fitted
STREAM PACIFIC	TAK	19,999		2019	Japan			
STREAM ARCTIC	TAK	19,998		2018	Japan			
STREAM ATLANTIC	TAK	19,998		2019	Japan			
KS CLOVER	TAK	12,835		2009	S. Korea	1,050	Undisclosed	
MERSEY FISHER	TAK	4,765		1998	U. K	310	Undisclosed	
RODBERG	TAK/LPG	23,292		1998	Japan	1,500	Undisclosed	BWTS fitted



◆上周拆船市场回顾

孟加拉							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格 (美元) /轻吨	备 注
SALAMIS	TAK	3,999	9,238	1998	Japan	660.00	incl ROB

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
HALUL 27	OTHER/TUG	1,586	1,938	2008	Qatar	undisclosed	
HALUL 22	OTHER/TUG	1,273	1,327	2003	India	undisclosed	
ARTICA	TAK/LNG	48,857	23,667	1993	Japan	683.00	Incl 3,678t aluminum

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
DIAVLOS FORCE	OTHER/OSV	1,983	1,740	1983	Norway	undisclosed	as is Denmark
STAR N	OTHER/ROPAX	1,199	3,172	1965	Germany	undisclosed	as is Aliaga, Turkey

◆ALCO 防损通函

【亚洲舞毒蛾——2023 年最新要求及更名】

美国农业部（USDA）和加拿大食品检验局（CFIA）发布了 2023 年亚洲舞毒蛾特定风险期。

与 2022 年相比，远东各地区的风险期并没有变化。但是，一个重要的变化是，通用名称“Asian gypsy moth”（简称 AGM）已变更，因为“gypsy”（吉普赛）一词被认为具有贬义色彩，现已变更为“flighted spongy moth complex”，简称（FSMC）。

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
2023-03-24	683.740	740.690	5.229	87.107	839.770	64.629	1113.900	456.710	498.140
2023-03-23	687.090	746.750	5.235	87.554	843.400	64.830	1120.310	459.990	500.720
2023-03-22	687.150	740.120	5.194	87.562	839.820	65.046	1122.710	458.390	501.100
2023-03-21	687.630	737.030	5.235	87.721	844.210	65.208	1121.270	461.630	503.070
2023-03-20	686.940	733.800	5.197	87.523	837.350	65.235	1116.960	461.150	500.880

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	4.80714	1 周	--	2 周	--	1 个月	4.84529
2 个月	--	3 个月	5.13371	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	5.14271	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	5.10686		

2023-03-23

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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