



全一海运市场周报

2020.08 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2020.08.03 - 08.07\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【集运市场保持平稳 航线运价走势分化】

全球新冠疫情累计确诊人数突破 1900 万人，但多数国家均未重新采取封锁措施，继续推动经济重启。在经济回暖下，运输需求反弹较快，部分闲置运力重回市场，部分船型集装箱船租金回升。本周中国出口集装箱运输市场多数航线运价上涨，带动综合指数小幅上涨。8 月 7 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 1107.39 点，较上期上涨 0.4%。

欧洲航线：虽然在经济重启的背景下，疫情蔓延出现反弹，但欧洲各国依旧推动生产经营活动逐步恢复。研究机构 IHS Markit 发布的数据显示，欧元区 7 月制造业 PMI 升至 51.8，创 2018 年 11 月以来的新高，显示欧洲经济前景向好。本周运输需求表现较好，供需基本面稳固，上海港船舶平均装载率水平在 95%以上，部分航班满载出航，市场运价走高。8 月 7 日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为 910 美元/TEU，较上期上涨 1.0%。地中海航线，市场基本与欧洲航线同步，运输需求表现良好，供需基本面平稳。本周运价小幅上涨。8 月 7 日，上海出口至地中海基本港市场运价（海运及海运附加费）为 940 美元/TEU，较上期上涨 0.5%。

北美航线：据统计美国新冠确诊病例和死亡病例在各国中继续排名第一，且疫情仍在美国高速传播。由于美国致力于推动经济恢复，近期多项指标显示经济出现回暖迹象。本周运输需求保持平稳，供求关系良好，上海港船舶平均装载率保持在 95%以上，市场出现舱位紧张的现象，市场运价稳定在高位。本周美西航线小幅下跌，美东航线小幅上涨。8 月 7 日，上海出口至美西、美东基本港市场运价（海运及海运附加费）分别为 3144 美元/FEU、3504 美元/FEU，较上期分别下跌 0.7%、上涨 0.3%。

波斯湾航线：市场进入传统旺季，加之目的地国家疫情传播情况趋于稳定，运输需求出现回暖。部分航商仍采取运力控制措施，供求关系良好，上海港船舶平均装载率保持在 90%以上，市场运价继续上涨。8 月 7 日，上海出口至波斯湾基本港市场运价（海运及海运附加费）为 783 美元/TEU，较上期上涨 4.3%。



澳新航线：虽然疫情在当地出现反弹，部分地区暂停经济重启，但货量表现保持平稳，供求关系基本稳定。本周，上海港船舶平均舱位利用率继续稳定在 95% 左右，市场运价小幅上涨。8 月 7 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1094 美元/TEU，较上期上涨 1.1%。

南美航线：疫情在当地传播情况较为严重，刺激部分生活必需品和医疗商品的需求上升，运输需求持续增长，供需基本面良好，上海港船舶平均舱位利用率升至 95% 以上。市场运价保持前期涨价成果，本周即期订舱价格小幅上涨。8 月 7 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 963 美元/TEU，较上期上涨 0.4%。

日本航线：本周运输需求基本平稳，市场运价保持稳定。8 月 7 日，中国出口至日本航线运价指数为 734.96 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【高温天气影响显现 沿海运价上涨开启】

本周，沿海散货运输市场迎来上涨行情。高温天气影响逐渐显现，华南地区用电耗煤需求上升明显，运力供给紧张，华东及长江沿线地区运输需求也出现一定程度好转。8 月 7 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 981.77 点，较上周上涨 1.0%。

煤炭市场：入夏以来，由于天气情况相差较大，华南与华东、进江航线运输市场走势有所分化。华南地区受持续高温天气影响，煤炭消费需求维持较好表现。进口煤政策持续收紧，内贸煤成为唯一补充，煤炭供应紧张格局显现。尤其进入 8 月份，煤炭供给缺口放大，部分电厂煤炭库存紧张，采购步伐加快，租船需求明显提升。华南运力方面，外贸运输市场行情好于内贸，不少兼营船舶仍在外贸航线上运营，运力供给紧张，华南运价持续上涨。反观华东及进江航线，前期受梅雨天气影响，气温普遍偏低，长江沿线甚至出现洪涝灾害，煤炭需求低迷，运价低位徘徊。不过，本周市场情况略有改善。入伏后，华东及长江沿线地区气温有所回升，虽然尚未触及高点，但对用电耗煤需求提升已经形成助力。此外，8 月份以来，降雨天气减少，工地开工率有所回升，水泥熟料、砂石等非煤货种运输需求回暖，加上华南运输市场拉动，本周，华东及进江航线运价也迎来一定涨幅。

8 月 7 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 933.01 点，较上周上涨 1.4%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，秦皇岛-上海（4-5 万 dwt）航线运价为 21.1 元/吨，较上周五上涨 3.0 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 23.0 元/吨，较上周五上涨 3.2 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）



航线运价为 29.5 元/吨，较上周五上涨 2.9 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 35.0 元/吨，较上周五上涨 4.5 元/吨。

金属矿石市场：钢材价格一路走高，多数地区钢厂上调出厂价，市场价格积极跟涨，市场投机性需求明显放量，下游采购需求亦有所好转。钢厂生产积极性普遍较高，日均铁水产量创出新高，铁矿石需求强劲。总体来看，沿海铁矿石运输市场表现良好。8 月 7 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 983.33 点，较上周上涨 0.9%。

粮食市场：目前，玉米供应偏紧张的局面仍在延续，终端玉米库存依旧偏紧，采购拉运仍有一定需求。此外，从东北发往华南的粮食运价受华南煤炭航线运价影响较大。高温天气助推下，华南煤炭需求释放，航线运力紧张，运价涨幅明显，带动粮食运价大幅上涨。8 月 7 日，沿海粮食货种运价指数报收 748.23 点，较上周上涨 4.7%。

成品油市场：面对下游爆满的库存以及严重的压港情况，上游出货节奏放缓，计划运量与市场运量均有所缩减，运力供给趋于宽松，货主压价力度加大，沿海成品油运价延续下跌走势。8 月 7 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 1279.22 点，较上周下跌 1.0%；其中市场运价成分指数报收 1271.98 点，较上周下跌 1.9%。

(3) 远东干散货运输市场

【大中型船行情较好 综合指数涨幅扩大】

本周国际干散货运输市场整体表现不错，铁矿石、粮食货盘较多，而运力因台风、疫情等因素出现阶段性紧张，海岬型船和巴拿马型船双双上涨，超灵便型船略偏软，远东干散货指数(FDI)综合指数在大中型船的拉动下明显回升。8 月 6 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 1014.55 点，运价指数为 878.37 点，租金指数为 1218.81 点，较上期分别上涨 12.8%、8.3%和 18.1%。

海岬型船市场：海岬型船太平洋市场和远程矿航线运价震荡上行。太平洋市场，上半周，西澳铁矿石货盘尚可，主要租家均在询船，市场氛围相对活跃，且受台风“黑格比”以及疫情的影响，船舶周转放缓，运力阶段性紧张，澳大利亚至青岛航线成交价从上周四 7.1 美元/吨快速上涨至本周二 8.4-8.55 美元/吨的水平，涨幅 18-20%。周中受 FFA 远期合约价格大跌影响，运价略回调至 8.25 美元/吨左右。下半周，在澳大利亚货盘的持续支撑下，澳大利亚至青岛航



线运价重拾升势，成交价再次涨至 8.6 美元/吨左右。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 21388 美元，较上期上涨 34.1%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 8.556 美元/吨，较上期上涨 19.7%。远程矿航线，巴西货盘不及预期，运价涨幅小于太平洋市场。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 18.37 美元/吨，较上期上涨 6.0%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场以及粮食航线运价涨幅较大。太平洋市场，本周澳大利亚铁矿石和煤炭货盘尚可，加之粮食长航线需求旺盛，运价走升，空放南美运力增多，市场运力偏紧，租金，运价明显回升。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 11674 美元，较上期上涨 14.7%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 10492 美元，较上期上涨 14.9%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.275 美元/吨，较上期上涨 5.9%。粮食航线，本周南美粮食货盘不少，9 月装期的美湾粮食货盘开始释放，南北美需求同时增加，且 FFA 远期合约价格协议持续上涨，船东心态较好，粮食航线运价上涨。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 30.393 美元/吨，较上期上涨 4.9%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场小幅下跌。本周，东南亚市场镍矿和铝矾土等货盘不多，煤炭偏少，水泥熟料尚可，但因运力也并不充裕，租金，运价稳中有跌。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 7424 美元，较上期下跌 2.5%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金 9345 美元，较上期下跌 2.7%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 5131 美元，较上期下跌 1.2%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.254 美元/吨，较上期微跌 0.7%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 8.306 美元/吨，较上期微跌 0.6%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价持续下滑 成品油运价低位下探】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 7 月 31 日当周美国除却战略储备的商业原油库存持续下降，但精炼油及汽油库存依旧保持上升趋势。美原油库存的下降主要源于产量缩减，需求恢复以及进口减少，其中美国国内原油产量更是创近 7 周以来的新低。尽管美国原油库存下降，美元走软，均为油价提供支撑，但调查显示 7 月 OPEC 原油产量急升，沙特阿拉伯和其他海湾国家结束了在 OPEC 主导的减产协议基础上自愿额外减产，且其他成员国在遵守协议方面进展也十分有限。加上美国及全球其他国家新冠肺炎感染病例仍不断激增，削弱了市场对燃料需求回升的信心。本周原油价格稳步回升，布伦特原油期货价格周四报 45.20 美元/桶，较上期上涨 4.39%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价不断下探，苏伊士型油轮运价大幅上扬，阿芙拉型油轮运价小幅下跌。中国进口 VLCC 运输市场运价延续下跌态势。8 月 6 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 678.84 点，较上期下跌 4.51%。



超大型油轮（VLCC）：VLCC 市场依旧偏弱，中东航线运价已经跌破 WS35 大关，西非航线同样不断下滑，市场可用运力始终在高位，本周运价小幅下跌，日均 TCE（等价期租租金）徘徊在 1.4 万美元关口。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS34.42，较上周四下跌 4.2%，CT1 的 5 日平均为 WS35.26，较上周下跌 2.5%，TCE 平均 1.4 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS37.75，下跌 4.9%，平均为 WS38.59，TCE 平均 2.0 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平大幅上扬。西非至欧洲市场运价小幅上涨至 WS49，TCE 约 1.3 万美元/天。黑海到地中海航线运价上涨至 WS63，TCE 约 1.1 万美元/天。亚洲出口主要来自中东，一艘 14 万吨级船，伊拉克至美湾，8 月 24 至 26 日货盘，成交运价约为 WS25。一艘 13 万吨级船，拉斯坦努拉至印度，8 月 10 日货盘，成交运价约为 WS60。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线延续跌势，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平小幅下跌。7 万吨级船加勒比海至美湾运价小幅上涨至 WS78（TCE 约 0.8 万美元/天）。跨地中海运价小幅下跌至 WS58（TCE 跌至保本线附近）。一艘 8 万吨级船，杰伊汉至地中海，8 月 14 至 16 日货盘，成交运价约为 WS57.5。北海短程运价上涨至 WS83（TCE 约 0.5 万美元/天）。一艘 8 万吨级船，英国至欧洲大陆，8 月 11 日货盘，成交运价约为 WS82.5。波罗的海短程运价上涨至 WS57（TCE 约 0.8 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS66（TCE 约 0.7 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS67（TCE 为 0.8 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线稳中有降，欧美航线持续下滑，综合水平低位下探。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS89（TCE 约 0.5 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价稳定在 WS60（TCE 约 0.4 万美元/天），7.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS56（TCE 约 0.5 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS93 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 WS91（TCE 约 0.7 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 1.5 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【船价指数平稳上行 二手船市略显清淡】

8 月 5 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数继续小幅上涨，为 1017.01 点，环比上涨 0.17%。其中，国际油轮船价综合指数、沿海散货船价综合指



数分别下跌 0.62%、0.17%，国际散货船价综合指数、内河散货船价综合指数分别上涨 2.37%和 0.19%。

国际干散货运输市场有所回暖。铁矿石需求持续走强，运价上涨。煤炭和粮食运输市场先抑后扬，运价止跌企稳。BDI 指数 7 连跌后迎来了 5 连涨，周二收于 1463 点，环比上涨 15.74%。国际二手散货船成交价格全面上涨。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1089 万美元、环比上涨 1.49%；57000DWT—1351 万美元、环比上涨 2.00%；75000DWT—1678 万美元、环比上涨 3.65%；170000DWT—2469 万美元、环比上涨 2.23%。本期，国际二手散货船成交量略有增加，共计成交 9 艘（环比增加 2 艘），总运力 66.76 万 DWT，成交金额 13940 万美元，平均船龄 7.33 年。

美国制造业数据增长至 15 个月以来的高点，但海外新冠疫情加剧和欧佩克减产力度抑制了国际油价的涨幅。布伦特原油价格小幅上扬，周二收于 44.43 美元/桶，环比上涨 2.35%。全球燃料需求的反弹正受到第二波新冠疫情的威胁，世界经济前景不容乐观，国际油价下半年可能会迎来新一轮的回落。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2395 万美元、环比下跌 0.85%；74000DWT—2298 万美元、环比上涨 0.06%；105000DWT—3586 万美元、环比下跌 0.28%；158000DWT—4417 万美元、环比下跌 0.85%；300000DWT—7179 万美元、环比下跌 0.96%。本期，二手油轮市场观望氛围仍很浓，成交 4 艘（环比增加 1 艘），总运力 25.89 万 DWT，成交金额 2850 万美元，平均船龄 18 年。

沿海散货运输市场运价低位运行，小幅下跌。煤炭和矿石运输市场运力充足，粮食运输市场成交较为活跃。沿海二手散货船价格基本平稳。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—197.81 万人民币、环比下跌 0.94%；5000DWT—1157.19 万人民币、环比上涨 1.00%。新冠疫情的影响仍未消散，本期，仅成交 2 艘（环比减少 1 艘）吨位及价格都较低的沿海散货船，总运力 1926DWT，成交金额 150 万元人民币，平均船龄 10.84 年。

近期，内河散货船市场成交量减弱，二手内河散货船价格有涨有跌。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—55.47 万人民币，环比上涨 1.24%；1000DWT—122.23 万人民币，环比下跌 2.84%；2000DWT—225.36 万人民币，环比下跌 1.35%；3000DWT—374.51 万人民币，环比上涨 4.07%。本期，内河散货船市场成交量虽大幅减少，但成交的船舶船龄较新，共计成交 64 艘（环比减少 33 艘），总运力 12.08 万 DWT，成交金额 13273.38 万元人民币，平均船龄 8.46 年。

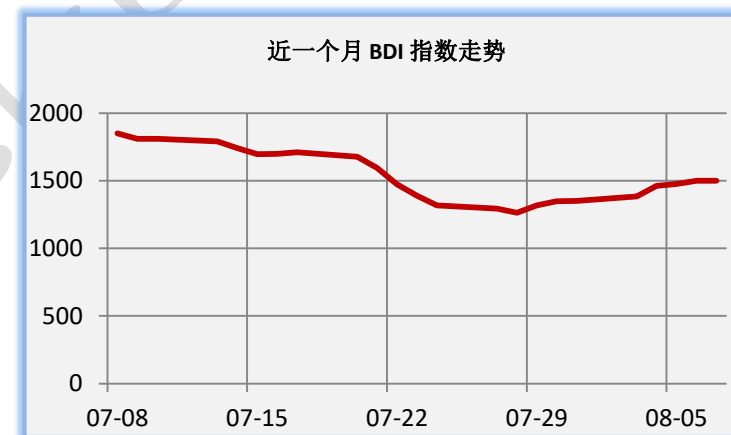
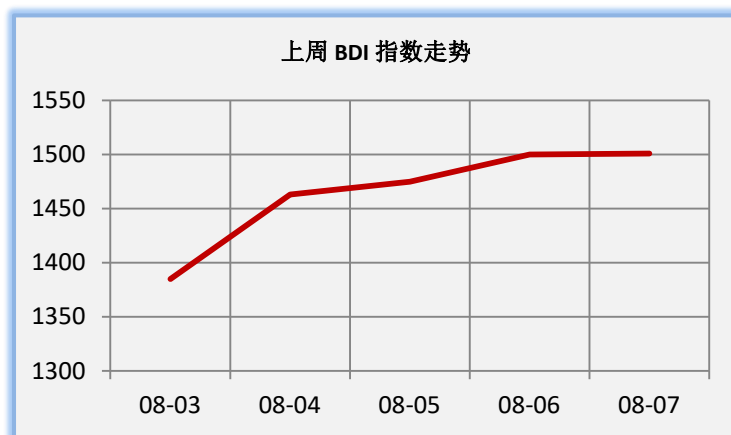
来源：上海航运交易所

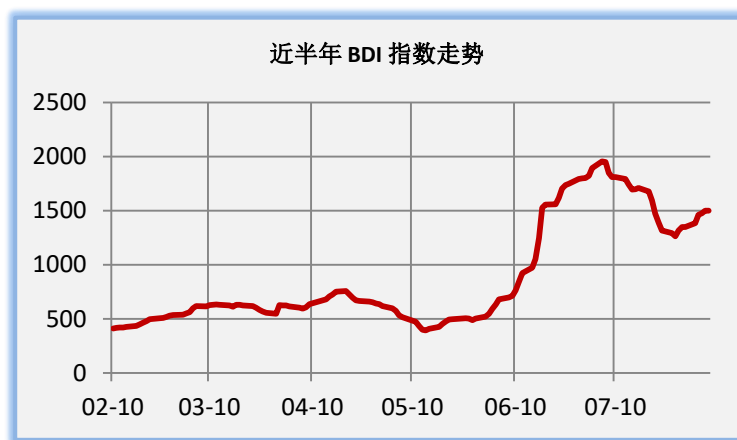


2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	8月3日		8月4日		8月5日		8月6日		8月7日	
BDI	1,385	+35	1,463	+78	1,475	+12	1,500	+25	1,501	+1
BCI	2,297	+91	2,494	+197	2,458	-36	2,464	+6	2,401	-63
BPI	1,254	+27	1,316	+62	1,410	+94	1,494	+84	1,563	+69
BSI	862	-8	851	-11	844	-7	847	+3	855	+8
BHSI	472	-2	470	-2	469	-1	469	0	471	+2





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 31 周	第 30 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	21,750	21,250	500	2.4%
	一年	17,000	16,500	500	3.0%
	三年	14,750	14,500	250	1.7%
Pmax (76K)	半年	11,250	11,000	250	2.3%
	一年	11,250	11,000	250	2.3%
	三年	10,500	10,500	0	0.0%
Smax (55K)	半年	11,000	11,000	0	0.0%
	一年	10,500	10,500	0	0.0%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	8,500	8,500	0	0.0%
	一年	8,250	8,250	0	0.0%
	三年	8,500	8,500	0	0.0%

截止日期: 2020-08-04



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Olympic Gemini' 2006 82992 dwt dely Aps EC South America 25/30 Aug trip redel Singapore-Japan \$15,300 + \$530,000 bb - cnr

'Navios Gemini' 2018 81704 dwt dely Ijmuiden 8/9 Aug trip via Baltic option Murmansk redel Skaw-Gibraltar inc Jorf Lasfar \$13,500 - Cargill

'Yangtze Xing Hua' 2012 81678 dwt dely Aps Itaguai 10 Aug trip redel China intention grains \$14,650 + \$465,000 bb - Admi

'Dublin Eagle' 2015 63594 dwt dely SW Pass 10/15 Aug trip redel Japan intention petcoke \$28,000 - cnr

'Heilan Rising' 2012 56721 dwt dely Lanshan 10 Aug trip via Philippines redel S China intention nickel ore \$8,000 option redel N China \$8,500 - YND

4. [航运&船舶市场动态](#)

【各国解除边境贸易管制，集装箱运价反弹速度快于预期】

随着全球范围外贸管制解除，使集装箱班轮业务得以恢复，集装箱船包租费率正在迅速回升。

主要影响到了大型集装箱船业务，大型集装箱的运力已经供不应求。而对小巴拿马型和传统巴拿马型集装箱船的需求不断增加，意味着租金开始上升。

此前，地中海航运公司（MSC）租用的 8,465TEU 的“ERTexas”轮，市场对于 8500TEU 船舶的租赁成为热潮，租船市场租金下降，这一热潮吸引了大部分可



用的大型集装箱船，迫使航运公司寻找规模较小的替代船舶。

因此，3,500 TEU 至 7,000TEU 的船舶租金费率正大幅上升。

尤其是赫伯罗特建造的 6,882TEU “Cape Chronos” 轮的租金费用上涨。据悉，希腊船东 Cape Shipping 已将这艘船的租期固定为三至八个月，每日租金为 19,800 美元。

一周前，2014 年建造的姊妹船 “Swansea” 轮租赁给中远海运，租金为每日 1.6 万美元，租期二至四个月。

经纪人表示，八月份可租用的大型船舶短缺。船舶经纪商 Harper Petersen 称，“租船者试图保持着租船市场的一定船舶的空置，从而导致租金在上升，租期变长。”

租船市场迅速的复苏步伐令船舶供应商感到意外。

Howe Robinson 集装箱指数上涨 3.3%，达到 548 点，这是该指数两年多来的最高涨幅。

费率上涨主要归因于班轮运营商在全球部分地区恢复了航运服务，这些地区已经解除了航运贸易封锁。

航运公司逐步放开运力管理计划或推出新服务，从而刺激了租船市场的需求。

以星（ZIM）上月推出一项新的跨太平洋航线服务，使用了 5 艘包租的 4250TEU 集装箱船。法国达飞（CMA CGM）预计将启动一项新的亚非航线，将部署 11 艘经典巴拿马型集装箱船。

这有助于提振传统巴拿马型箱型船的市场。这些船舶的租金有可能在数周内首次突破每日 1 万美元。



克拉克森表示，4,000-5,000TEU 船舶的供应量不断减少，迫使租船商在 3,500TEU 船舶领域寻找可替代船舶。

据 Alphaliner 称，超过 3500TEU 的船舶活跃度增加，闲置船舶运力首次降至 200 万 TEU 以下。

截至 7 月 6 日，闲置船只总数为 375 艘，约 185 万 TEU，约占集装箱船队总数的 7.9%，与 6 月底相比减少了近 47.1 万 TEU，这是自 2 月中旬以来首次低于 200 万 TEU。

这有助于提振 New Contex 指数，该指数已连续四周上涨。

尽管市场变得更加乐观，但也有一些人表示要谨慎对待，毕竟集装箱船市场尚未脱离困境。

船舶经纪人表示，集装箱船的租船费率仍低于新冠肺炎疫情爆发前的水平。

对于低于 3500TEU 的船舶，市场仍然供过于求，运价仍处于历史低位。

来源：航运界

【后疫情航运：停航、降租、卖船】

到 7 月 17 日，朱传金的“海洋勇士”号船舶，已经在长江口停了 12 天，他也在海上连续工作了 252 天。按照与船东张家港海智船务有限公司（以下简称“海智公司”）签署的 8 个月服务期限，作为船长，朱传金已经超期服务 10 余天。公司承诺，再过三四天，等船舶驶进张家港，他将和其他 8 名中国籍船员一同换班。

“很激动，上次踏上陆地还是在 1 月份，那时候疫情还没有扩散。”朱传金说，大家都在数着日子盼回家。相比船上其他 8 名缅甸籍海员，临近服务期就能换班的他，是幸运的。

同一时间，海智公司人事总经理汤小军正在张家港的一艘船上跟船员交涉，允诺会尽快为超期的船员安排换班，忙得不可开交。“船员们已经在海上 11 个月，



说什么也要快点下船，吵得厉害。” 汤小军告诉《中国经营报》记者，自新冠肺炎疫情暴发以来，各个国家实施严苛的防控政策，多国不接受境外人员入境，导致船员无法在境外换班。直至今日，中国仍有部分港口难以换班，而外籍船员，完全无法替换。

自 4 月以来，船员换班就一直是汤小军的头疼事，船东需要支付翻倍的换班代理费、船员核酸检测费、船舶停泊费、船员隔离费以及交通费。

更重要的是，船东还要面临低利润，甚至破产的风险。受疫情影响，钢材、木材等航运需求锐减，船舶停运，运价降低，部分航运公司亏损严重，甚至一些中小型的船舶公司因为承受不住亏损金额，跟银行贷款又无法偿还，已经倒闭。

海运作为国际最主要的运输方式，承担着国际 80%贸易进出口业务，中国 90%的贸易进出口都是通过海运实现。疫情引发的全球经济危机使得全球供应链受阻，对航运业造成了前所未有的打击。干散货市场各季度波动不断，集装箱航运市场则呈现出明显的下滑趋势，于是，航运业开始通过缩减运力、降低成本等方式，展开了一场轰轰烈烈的自救行动。

钢材、木材航运需求锐减

这是一艘从所罗门装载了 20500 立方米木材回国的巴拿马型船舶，由于张家港堆场木材积压，新到的船舶无法卸货。“往年都是两三天就可以卸完货，今年来回三趟都是在这个地方抛锚，因为码头工人少，堆场又没有空地。”朱传金告诉记者，“等待”已经成了常态，最长的一次，他等了一个月。

“中国暴发新冠疫情后企业停工停产，木材需求量迅速下降，国内开始内部消化，堆场的木材才会积压，我们等的时间越长，利润就越低。”海智公司航运部负责人玄立学告诉记者。

记者了解到，木材是海智公司的主要运输货物，该公司拥有船舶 25 艘，其中 17 艘用于运输木材，其利润占公司每年收入的 70%，其余运力以粮食和煤炭为主。受疫情影响，国内木材需求量骤减，货量也随之减少。

公开数据显示，今年前 4 个月，我国进口原木 1638.55 万立方米，比去年同期下降 15.25%，锯材进口同比下降 14.38%。朱传金记得，今年三次前往所罗门诺鲁港口拉运木材，附近等货的船舶数量在不断减少。海智公司也开始缩减船舶数量，如今只留 10 艘船拉运木材，撤掉的运力改运钢材、水泥等杂货。



“前半年,由于各个国家的封锁,除了粮食、煤炭等必需品还在正常运转,其他的很多非必需品都有下降,很多船东基本上都是在成本线下运行。”玄立学向记者补充道,利润量最大的木材利润降低后,改运的钢材出口量也并不乐观。

同样以拉钢材为主的船长邓深告诉记者,自己的船舶目前停在连云港,因为没有钢材订单,已经连续抛锚一周有余。“第一次抛锚这么久,以往这艘船一直装货去东南亚国家,经营效益相当好,像出租车一样,这个客人还没走,下一个客人来招手了。”

海关总署7月14日的数据显示,今年1~6月,我国进口钢材累计734.3万吨,同比增长26.1%,但累计出口钢材2870.4万吨,同比下降16.5%,仅在6月,我国钢材出口370.1万吨,较上月减少30.3%。

“四五月份,我国钢材出口量还是非常大的,但是6月份,东南亚国家因为疫情很多钢厂停工,另一方面,南方的暴雨天气,造成长江下游的钢厂无法开工,综合原因,导致需求量骤减。”以运输钢材为主要业务的大连某海运公司航线经理张芸告诉记者,“原来接一个订单5万吨的船就满了,现在要等到3个甚至更多订单才能把船凑满,由于市场船多货少的竞争关系,运价也会降低,返程空箱率高。”

随着国外疫情暴发,部分国家启动了“封城”政策,该海运公司的钢材出口变得更加艰难。在过去的一个月,张芸遇到不少客户取消订单,有时为了维持老客户的出货要求,即使船装不满,也会坚持亏舱送货。自6月开始,公司调整菲律宾航线的排船数量,由每月2~3艘缩减运力到一艘,且改用2万~3万吨小灵便型船舶运输为主,减少损失。“6月,各家做外贸班轮航线的船东都会出现装不满的情况,预计第三季度都不乐观。”

“停航保运价”初见成效

此次疫情,让部分航运公司不得不调整发展策略。

自2月份之后,海智公司将重心转移到大宗干散货的运输上,主要运输粮食和煤矿、铁矿石等货物,降低损失。

玄立学回忆,从2019年初,中国房产经济就逐渐下降,“原来国内经济模式主要靠房地产拉动,需要大量木材,现在这种发展模式已经到了临界点,只能转型向科技服务类。”



一方面,疫情加剧了航运业的“马太效应”,很多船东撑不住损失将船低价卖掉,有能力运转的公司则趁机低价收购。目前,海智公司按照比以往低 30%的价格新收购了 3 艘巴拿马型船舶;另一方面,船东纷纷将运营和管理成本最低化,包括船舶零部件、燃油费等成本。

此外,船东会普遍降低租金,维持与租赁方的合同。宁波航宇国际船舶管理有限公司负责人曹福庚告诉记者,“年前,我们一艘船的租金都是 1 万多美元/天,今年主动降到 6000~7000 美元/天,这样才能保持盈利。否则放在手里一旦没有订单,停航造成的燃油费、管理费、船员工资,都要我们承担。”曹福庚名下,经营着 6 艘船舶,外租 4 艘,自营 1 艘油轮、1 艘散货船。

曹福庚告诉记者,他一位在宁波的船东朋友,名下有 9 艘跑中日韩航线的干散货船舶,因为年初接不到订单,承担不起巨额亏损,于是向银行贷款 9.8 亿元,如今不仅要承担贷款本金、利息的巨大压力,还要支付船舶管理费、员工工资等费用,只能不断卖船抵债,目前面临破产的风险。

与干散货船舶不同,在过去半年内,集装箱船舶则普遍采取“停航保运价”的方式自救。

“干散货船舶主要运输一些初级产品、原材料,集装箱船舶则以运输制成品为主。但集装箱吨位大,燃油多,相较于干散货,集装箱运输成本最高。”一位常年跑美国西海岸航线的集装箱船舶船长张国涛告诉记者。集装箱以运输制成品为主,前期国内疫情导致出口量少,后期国外疫情导致进口量少。

中国社会科学院海洋法制研究中心主任张文广也表示,我国航运物流体系受到较大的冲击,集装箱运量航次骤减,上海港东南亚航次在 2 月份停航近 100 起,内贸集装箱市场也受到很大冲击,港口物流运营能力大幅下降。

宁波一家船东公司向外租 6 艘集装箱船舶用于内贸运输,跟两家客户签了一年合同,往年 200 万元一艘船的租金,随着疫情前后变动两次租金直降到现在 100 万出头,每月的运营成本需要支付近 100 万元,还有此前的贷款需要偿还。“可以说是没有盈利,只能够维持公司运转,公司后期又跟银行贷款周转资金。”公司经理刘双告诉记者,接下来,公司计划卖掉 2 艘自营的散货船缩减运力。

据航运咨询机构 Alphaliner 发布数据,今年 5 月末,全球闲置集装箱船运力规模,已突破 272 万 TEU(Twenty-foot Equivalent Unit,集装箱运量统计单位,以长 20 英尺的集装箱为标准),为史上最高,占全球总运力的 11.6%。其中,马士基和 MSC 闲置了最多的运力。



显然,“停航保运价”的方式颇有成效。AlphaLiner 数据显示,自 6 月 22 日起,就有超过 120 艘闲置的集装箱船已经重新起航,截止到 7 月 6 日,全球闲置的集装箱船有 375 艘,相比两周前,有 78 艘集装箱船恢复航行,自 7 月以来,美西、美东航线再无停航现象。

截至 7 月 17 日,上海航运交易所周报数据显示,美西、美东航线上海港船舶平均装载率维持在 95%以上。现货报价方面,上海航运交易所发布的 SCFI 美西分航线指数为 2794,较上期上涨 11,美西线综合报价为 2178 美元/FEU(Forty-foot Equivalent Unit,长度为 40 英尺的集装箱计量单位),较上期交易日持平。

中国船东协会办公室主任赵庆丰告诉记者,集装箱市场通过减少运力保持运价,在以往淡季是一种常规操作。“每年到淡季,大家都会停,这个行业不是看你有多少条船,而在于运价是多少,如果运价低,运的越多可能赔的越多,停航可以减少运输成本。另一方面,船舶供给变少,与需求端相平衡,进而稳定运价,保持船东不会亏损太多。”但今年,是历史以来停航量最高的一年。

某证券机构首席分析师告诉记者,“在集装箱运输市场,价的弹性大于量的弹性,比如部分公司量下滑了五六个点,但是运价却提升了十几至 20 个点,这种情况下对业绩不会产生任何负面影响,反而是要比同期的情况还要更好。”

张国涛向记者补充称,由于美国此前发布公告,将于 2020 年 7 月 9 日恢复对中国 62 个税号下的 98 个品项的商品征收 25%的关税,“所以很多商家要抢运力,赶在这个时间节点前把货运出去,对运价抬升也有一定的推动作用”。

全球疫情影响仍明显

“由于美国对中国部分工业品有一定制裁,导致近期欧美的订单基本停掉了,目前订单主要走东南亚航线。”苏州一家集装箱货代公司的总经理告诉记者,二三月份,公司接到的外贸订单量基本为零。随之,集装箱的销售量也直线下滑。4 月,公司派出 8 名销售去全国各地拜访客户,稳固客户群体。“3 月份后,可以出 10 余个柜(集装箱),年中有好转,出 200 个柜,同期相比降低了 80%的集装箱订单量。自从中美贸易摩擦之后,集装箱的运输量就开始下滑,今年的疫情和再度制裁对集装箱运输市场来说无疑是雪上加霜。”

而截至目前,疫情对全球经济的影响仍不乐观。



7月14日,中国海关总署新闻发言人、统计分析司司长李魁文对媒体表示,当前疫情仍在全球蔓延,世界经济严重衰退,国际贸易和投资大幅萎缩,根据国际货币基金组织的最新预测,今年世界经济将下降4.9%,世界银行预测全球经济将下降5.2%,为二战以来最严重的经济衰退。世界贸易组织预计全球货物贸易将下降13%~32%,联合国贸发会议预计下降20%。我国外贸发展面临的不确定、不稳定因素明显增多,叠加中美经贸摩擦的影响,下半年进出口形势依然复杂严峻。

“我们每天都要看国际油价、波罗的海指数,以及国际形势,要将政治和经济结合起来看航运市场的走向。”曹福庚告诉记者,国际形势与航运业的发展存在很紧密的关系。

2月24日,曹福庚通过业内消息得知沙特即将发生全面油价战争,石油价格由以往的50美元/桶降至20美元/桶。按照30多年的经验判断,“这是历史以来最低的价格”。曹福庚立刻嗅到了商机,当日就出动仅有的一艘油轮,前往迪拜抢到6800余吨原油。与曹福庚一起抢油的,还有一大批中国的油轮。据彭博社报道,第一季度中国每天要运转78.7万桶原油用于战略储备。

这一次,曹福庚赚了一个大满贯。4月初将原油拉回台中港后,6800吨原油以每吨3800元人民币售完,每吨赚取差价2000多人民币。而新加坡最大的原油供应商Hin Leong贸易公司却在沙特与俄罗斯价格战的影响下宣布破产。

抢购原油的热潮过后,受国际形势影响,铁矿石的价格一路上涨,再次成为中国的抢手货。一位铁矿石外贸商告诉记者,“中国后期钢铁企业对铁矿石的需求量比往年还高,国外铁矿石产量有所减少,担心未来的不确定因素,所以出现了大规模抢购铁矿石的现象。”

玄立学等人介绍,随着中国与澳大利亚关系变化,以及澳大利亚对于携超期船员船舶的不出口政策,中国对澳洲铁矿石进口量受到一定影响。此外,与澳大利亚并称“全球最主要的铁矿石生产国”的巴西如今疫情暴发,巴西铁矿巨头淡水河谷(Vale)三大矿区于6月5日宣布停产,存在不能完成目标的可能,从而一定程度刺激了印度的铁矿石、钢材出口。

“6月初,印度航价忽然从6000美元/天涨到12000美元/天。”张芸告诉记者,5月20日,公司在印度周边国家租用2艘小灵便型船舶,抢先争取印度出口铁矿石的订单。截止到7月13日,铁矿石主力合约大涨4.80%,收报于829元/吨,相比今年4月份的阶段性低点542元/吨,铁矿石盘面价格累计上涨幅度超50%。

自6月以来,波罗的干散货指数(BDI,系衡量国际海运情况的权威指数)一路狂飙,一个月内反弹接近4倍,最高于7月6日达到1956点。上述证券机构分析师



认为, BDI 增长的主因是铁矿石和粮食、煤炭的需求增加。中国作为干散货的主要流量国, 铁矿石需求一开始被抑制, 后期开始内部消化港口库存, 铁矿石的产能利用率是一个缓慢的爬坡过程, 6 月达到铁矿石进口的高峰。随着后期海外疫情逐渐减轻, 巴西供给逐步恢复, 下半年国内铁矿石供应缺口将会逐渐填补。

这也意味着, 铁矿石等航运需求或将增加。

对于港航经济下半年的趋势, 交通运输部水运科学研究院经济政策与发展战略研究中心副主任徐迪在《国际产业链的后疫情时代》直播中提出, 下半年还是存在重大的不确定性, 缺乏很多环境和条件去判断, 未来的趋势, 还是取决于疫情是怎样的发展。预计在对行业的良好期待下, 港航经济将呈现出“L”形底略微上抬的趋势, 即缓慢复苏的状态。

(注: 应受访者要求, 文中邓深、张国涛、张芸、刘双均为化名)

来源: 中国经营报

【又有两大船厂合并! 中日韩“三国演义”日趋白热化】

三井 E&S 造船 (原三井造船) 将与常石造船合并组建日本第三大造船集团。面对中韩船企不断整合重组, 为了抗衡中韩, 日本船企强强联合加快推进重组, 中日韩造船业“三国演义”日趋白热化, 而疫情更进一步加速全球造船业的洗牌。

7 月 31 日, 三井 E&S 控股宣布与常石造船达成一致, 计划将负责商船业务的子公司三井 E&S 造船部分股份出售给常石造船。双方计划在今年 12 月底之前签署最终合同, 目标是在 2021 年 10 月完成交易。

三井 E&S 造船在 2018 年 5 月与常石造船签署了业务合作协议, 联合双方在商船方面的资源, 协作进行设计和制造方面的研发技术合作, 旨在通过缩短设计周期、扩大产品范围、交换设计和制造相关的技术信息来提升双方的手持订单。

通过最新的交易, 三井 E&S 造船和常石造船将进一步深化业务合作, 更好地利用双方的商品营业能力、设计能力、研发能力和全球生产能力, 强化全球竞争力, 最终实现商船业务的持续发展。



据了解，常石造船是日本第四大船厂，而三井 E&S 造船则排名第八位。在合并后，两家船厂的商船建造量总计将超过川崎重工，成为仅次于今治造船、日本造船联合（JMU）的日本第三大造船集团。

据国际船舶网了解，常石造船 2019 财年造船业务销售额达到了 1646 亿日元（约合人民币 109.56 亿元）。作为较早在海外设立船厂的日本企业，常石造船在中国和菲律宾都设有船厂，其优势是能够利用廉价劳动力、以低成本高效率建造散货船。

另一方面，三井 E&S 控股的造船业务则持续亏损。为此，三井 E&S 控股已经决定在 2021 年 3 月底之前彻底结束千叶工厂的造船业务，未来造船业务将整合到玉野舰船工厂以及与扬子江船业集团在中国成立的合资船厂扬子三井造船。今年 6 月，三井 E&S 控股还与日本最大的防务集团三菱重工开始协商，将向三菱重工出售舰船业务，交易有望在 2021 年 10 月末之前完成。

在中韩两国船企巨头整合重组的背景下，日本造船业的重组在去年年底开始加速。日本最大船企今治造船与日本第二大船企 JMU 计划成立合资公司，整合散货船、油船等商船的销售和设计部门。日本第四大船企三菱重工也计划将位于长崎造船所香烧工厂出售给日本第三大船企大岛造船。

迫使日本造船业加速重组的因素则是严重订单不足。截止 6 月底，日本船企手持订单量已经降至 1444 万 GT，是 1997 年 6 月底以来的最低水平。主要船企现有手持订单量仅能维持一年多的工作量，多家船企连续亏损。对于日本造船业而言，“背水一战”的重组已经迫在眉睫。

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	302~304	368~370	430~435		Steady.
Tokyo Bay	302~304	372~377	580~585	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	308~308	354~356	430~435	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	305~315	345~350	370~375	MGO Sul max 0.05%	Steady.
Kaohsiung	309.00	371.00	430.00	+ oil fence charge usd 59	Firmer.



Fujairah	S. E.	345~350	470~475		Firmer.
Rotterdam	265~268	315~320	365~370		Steady.
Malta	S. E.	330~335	395~400		Firmer.
Istanbul	S. E.	350~355	410~415	Ex Wharf Price	Firmer.
Buenos Aires	N/A	380~385	525~530		Avail tight.

截止日期: 2020-08-06

◆ 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	第 31 周	第 30 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,800	4,800	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,600	2,600	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,400	2,400	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,200	2,200	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 31 周	第 30 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,700	8,700	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,650	5,650	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,850	4,850	0	0.0%	
MR	52,000	3,300	3,300	0	0.0%	

截止日期: 2020-08-04

(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+2	LPG	86,000 cbm	Jiangnan, China	2022	J/V between ADNOC & Wanhua - AW Shipping	7,300	dual fuelled
4	Container	1,100 teu	Huangpu Wenchong, China	2022	Sinokor - S.Korean	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
PACIFIC OAK	BC	203,212		2005	Japan	1,470	Seacon - Chinese	
PACIFIC ENDURANCE	BC	181,458		2011	Japan	1,800	Greek	
GIOVANNI CORADO	BC	81,994		2020	Japan	3,050	Chinese	
SUNNY YOUNG	BC	81,967		2011	S. Korea	1,380	Greek	
XING HUAN HAI	BC	81,361		2017	Japan	2,600	Chinese	*
XING LE HAI	BC	81,361		2017	Japan	2,600	Chinese	
FAYE	BC	76,619		2010	Japan	1,300	Greek	BWTS fitted
DEVON GATE	BC	61,517		2014	China	1,650	Greek	
SANTA KATARINA	BC	58,096		2010	Philippines	1,080	Greek	incl. BWTS
VEGA LEA	BC	53,716		2010	China	700	Undisclosed	
RAFFLES QUAY	BC	53,688		2006	China	525	Undisclosed	
SEA ARROW	BC	46,747		1998	Japan	340	Chinese	
GLORIOUS KAMAGARI	BC	38,182		2013	Japan	1,320	Greek	
HONGXIN OCEAN	BC	32,484		2012	China	695	Chinese	
IKAN JENAHAR	BC	31,755		2010	Japan	800	Greek	
WESTERN CONFIDENCE	BC	28,467		2009	Japan	590	Turkish	
EASTERN CONFIDENCE	BC	28,467		2008	Japan	580	Turkish	
GLOBAL INNOVATOR	BC	28,222		2013	Japan	710	Vietnamese	
WESTGATE	BC	28,202		2011	Japan	640	Undisclosed	

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
PARIS EXPRESS	CV	153,514	12,562	2011	S. Korea	14,600	Canadian	en bloc, incl. TC
MADRID EXPRESS	CV	153,514	12,562	2010	S. Korea			
PORT ADELAIDE	CV	33,704	2,553	2007	Japan	600	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
OTOWASAN	TAK	302,477		2005	Japan	2,700	Greek	
V. PROSPERITY	TAK	299,682		2020	S. Korea	9,000	SK Shipping - S. Korean	en bloc each. Incl. 10yr TC @ \$30,000/day
V. ADVANCE	TAK	299,682		2019	S. Korea	9,000	SK Shipping - S. Korean	
V. HARMONY	TAK	299,682		2019	S. Korea	9,000	SK Shipping - S. Korean	



V. GLORY	TAK	299,682	2019	S. Korea	9,000	SK Shipping - S. Korean	
ADVANTAGE SKY	TAK	156,658	2010	China	2,550	Turkish	at auction
UMLMA	TAK	106,005	2006	S. Korea	1,490	Undisclosed	
ARCHANGELOS GABRIEL	TAK	72,291	2005	China	700	Chemikalien Seetransport	
EAGLE MELBOURNE	TAK	50,079	2011	Japan	1,600	European	incl. BWTS, but not installed
SEA SWIFT	TAK	4,998	2003	China	150	Undisclosed	

◆ 上周拆船市场回顾

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
EVER DELUXE	CV	55,635	21,387	1998	Japan	310.00	as is Taiwan; 66,150 KB prop; HKC Green required
EVER DECENT	CV	55,604	21,387	1997	Japan	310.00	as is Taiwan; 66,150 KB prop; HKC Green required
UNI-ARISE	CV	15,477	7,016	1997	China	265.00	as is Taiwan, HKC Green required
CARIBBEAN HIGHWAY	OTHER/PCC	17,886	13,180	2002	Japan	321.00	incl. 800t fule, HKC Green required
ATLANTIC HIGHWAY	OTHER/PCC	17,232	15,006	2002	Japan	320.00	incl. 300 tons fule, HKC Green required
KAMIKAWA MARU	OTHER/ROR	6,387	7,327	2002	Japan	232.00	HKC recycling, as is Japan

巴基斯坦							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格 (美元) / 轻吨	备 注
SURYAWATI	BC	69,124	9,730	1996	Japan	360.00	
GREEN WORLD	BC	49,673	10,203	1996	Japan	359.00	

◆ ALCO 防损通函

【所有中间方都承担经纪人义务吗？请务必留意】

最近 2020 年 7 月 1 日的 CH Offshore Ltd v Internaves Consorcio Naviero SA and Others - QBD (Comm Ct) (Moulder J) [2020] EWHC 1710 (Comm) 一案中，法院作出明确判决：在订立租船协议时，既非经纪人亦非代理人的中间方不负信托义务。关于这一争议事项，英国仲裁庭对本案的裁决被上诉至英国高等法院，法院据此驳回上诉。



【吊装作业时船员受伤】

海上事故调查科最近公布了报告 N011，在杂货船的两名船员被起吊的货物掉落砸伤。

调查报告指出，由于起重装置的卸扣卡住，导致纤维吊索断裂，导致船舶自身的起重装置组成的悬挂负荷下降，由此认定船上吊装操作以及起重装备的维护和保养有诸多问题。

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
2020-08-07	694.080	824.250	6.577	89.557	912.120	60.337	1053.550	502.050	521.370
2020-08-06	694.380	824.440	6.575	89.595	911.330	60.386	1049.090	499.940	523.390
2020-08-05	697.520	823.210	6.596	90.001	911.740	60.476	1052.960	499.620	523.960
2020-08-04	698.030	820.500	6.581	90.065	912.460	60.521	1046.700	496.530	521.010
2020-08-03	699.800	823.890	6.612	90.294	915.990	60.605	1061.760	499.540	522.120

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	0.08575	1 周	0.11125	2 周	--	1 个月	0.15538
2 个月	0.22813	3 个月	0.24325	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.28913	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.44638		

2020-08-06

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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