



# 全一海运市场周报

2019.03 - 第3期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. [中国海运市场评述\(2019.03.11 - 03.15\)](#)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【运输需求恢复较慢 拖累综合指数下跌】

本周中国出口集装箱运输市场行情较为疲软，因节后货量恢复速度较慢，运输需求增长乏力，多数航线运价走势出现下跌，拖累综合指数走低。3月15日，上海航运交易所发布的上海出口集装箱综合运价指数为742.10点，较上期下跌3.2%。

**欧洲航线：**近期多项经济指标显示欧洲经济表现较为疲软，对欧洲航线运输需求的增长产生不利影响。节后运输需求恢复速度较慢，总体货量水平较低，供求平衡面临压力，上海港船舶平均舱位利用率降至90%以下，多数船东采取降价揽货的策略，即期市场订舱价格出现下跌。3月15日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为714美元/TEU，较上期下跌5.3%。地中海航线，市场情况与欧洲航线基本同步，上海港船舶平均舱位利用率在90%左右，市场运价下跌。3月15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748美元/TEU，较上期下跌3.6%。

**北美航线：**据美国劳工部发布的数据显示，美国2月非农就业人口仅增加2万人，较前值大幅下降，创17个月以来新低，显示美国经济复苏基础并不牢固，拖累当地居民消费以及运输需求的增长。运输市场仍处于逐步恢复的阶段，货量增长缓慢，由于总体运力规模较大，上海港船舶平均舱位利用率维持在90%左右，市场运价继续走低。3月15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1345美元/FEU、2357美元/FEU，较上期分别下跌6.0%、4.9%。

**波斯湾航线：**货量表现总体平稳，部分航商通过停航等措施控制运力规模，但供求关系并未出现明显改善，上海港船舶平均装载率小幅下跌至90%左右的水平。为保持市场份额，航商纷纷降价揽货，市场运价小幅下跌。3月15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590美元/TEU，较上期下跌3.6%。

**澳新航线：**运输需求在节后总体处于恢复态势，与节前的货量水平相比尚有差距，由于总体运力规模较大，运力过剩的现象显现，上海港船舶平均装载率下降至60%以下的水平，市场运价走低。3月15日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为358美元/TEU，较上期下跌6.5%。

**南美航线：**运输需求较其他航线相比恢复速度较快，部分航商继续采取运力控制措施，供求基本稳定，上海港船舶平均装载率维持在95%左右的水平，市场



运价小幅上涨。3月15日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为1498美元/TEU，较上期上涨2.0%。

**日本航线：**本周货量基本平稳，市场运价小幅上涨。3月15日，中国出口至日本航线运价指数为739.27点。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【煤炭运输需求萎缩 沿海散货运价下行】

本周，沿海散货运输需求趋弱，尤其煤炭货盘明显萎缩。运力过剩格局下，货主压价力度加大，沿海散货运价承压下跌。3月15日，上海航运交易所发布的中国沿海（散货）综合运价指数报收995.34点，较上周下跌2.3%。

**煤炭市场：**进入3月中旬，上涨行情未能延续，多重利空影响下，沿海煤炭运输需求明显萎缩，运价步入下跌行情。具体需求方面来看，目前正值煤炭市场淡季，发电用煤需求较为疲软。沿海六大电厂日耗煤量徘徊于60万吨上下，存煤可用天数超过25天。鉴于4、5两月煤炭需求将持续低迷，下游电厂多选择观望，拉运以计划量为主。同时，近期煤价表现也限制了下游的采购规模。产地产能释放受限，坑口煤价与港口煤价倒挂，贸易商发货积极性普遍低迷。加之港口煤炭价格整体步入下行通道，市场“不买跌”心理发酵，进一步限制了运输需求的释放。综合上述情况，本周沿海煤炭运输市场成交寥寥，虽然有沙石矿等非煤货种支撑，但运力过剩格局难以扭转，沿海煤炭运价持续下跌。

3月15日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收943.30点，较上周下跌2.7%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，各航线运价均有4元/吨左右的跌幅。其中，秦皇岛-上海（4-5万dwt）航线运价为23.0元/吨，较上周五下跌4.0元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为25.6元/吨，较上周五下跌4.3元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为31.3元/吨，较上周五下跌4.6元/吨；华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为26.8元/吨，较上周五下跌3.8元/吨。

**金属矿石市场：**全国两会期间，环保错峰限产力度进一步加强，多省市新增大量高炉检修。铁矿石库存可用天数增加，尤其大中型钢厂库存可用天数高达30天，钢厂补库力度普遍较小，铁矿石运价下跌。3月15日，沿海金属矿石货种运价指数报收962.39点，较上周下跌1.8%。

**粮食市场：**春节以来，粮食价格持续下跌，市场观望心态浓厚，加上国内非洲猪瘟疫情仍在影响饲料消费，3月份预计同比下降三成左右。终端市场心有余悸，一定程度上制约了下游走货积极性，粮南运贸易需求继续疲软。3月15日，沿海粮食货种运价指数报收742.11点，较上周下跌0.9%。

**成品油市场：**目前，国内油品市场贸易活跃，且货主出货普遍较急，运输市场货盘明显增多。同时中石油、中石化的配送量也有一定增幅，对大船需求量明



显增加。加上下游卸货港口压港普遍较为严重，有效运力缩减，运力阶段性供不应求格局延续，沿海成品油运价上涨。3月15日，上海航运交易所发布的中国沿海成品油运价指数（CCTFI）报收967.59点，较上周上涨0.2%；其中市场运价成分指数报收900.01点，较上周上涨0.4%。

### (3) 中国进口干散货运输市场

#### 【海岬型船止跌反弹 综合指数小幅上涨】

本周海岬型船太平洋市场低位反弹，运价企稳回升；巴拿马型船和超灵便型船货盘活跃度较前期下滑，运价稳中有跌，远东干散货指数（FDI）综合指数小幅震荡走高。3月14日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为711点，运价指数为712.24点，租金指数为709.14点，较上周四分别上涨4.3%、3.7%和5.2%。

**海岬型船市场：**海岬型船两洋市场走势分化。两会期间受环保停限产升级影响，高炉产能利用率大幅下滑，钢厂铁矿石库存可用天数也随之增加。下游补库意愿和力度较小，国内港口铁矿石库存节节攀升。航运市场，巴西远程矿航线毫无起色，市场仍未见到淡水河谷身影，成交极为有限，巴西图巴朗至青岛航线运价继续走跌。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为11.79美元/吨，较上周四下跌1.2%。太平洋市场，周初表现平淡，市场上有些许货盘，西澳大利亚至青岛航线成交价徘徊在4.8美元/吨左右。进入下半周，澳大利亚铁矿货盘增多，加之在装港吃水影响下能满足特定装载期的船舶较少，成交水平随之快速上涨。据悉3月底的受载期，西澳大利亚至青岛航线成交价大涨至5.8-5.9美元/吨。13日市场报出18万载重吨船，3月10日鲑鱼圈交船，途经澳大利亚，中国还船，成交日租金为5600美元。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为5.727美元/吨，较上周四上涨23.2%；中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为5481美元，较上周四大幅上涨65%。

**巴拿马型船市场：**巴拿马型船太平洋市场后劲不足，成交水平走弱。印尼东加里曼丹部分港口由于天气原因造成的压港影响运力周转，加上印尼往印度方向的煤炭货盘保持活跃，南太平洋区域租金水平保持稳定；北太平洋NoPac地区货盘减少，北中国空出运力大量堆积，租金承压下滑。加上部分海岬型船争夺巴拿马型船货盘，整体而言太平洋市场气氛较弱，租金、运价小幅走低。14日市场报出8.1万载重吨船，3月16日台中交船，途经印度尼西亚，南中国还船，成交日租金为8250美元。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为8436美元，较上周四下跌5.5%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为6564美元，较上周四下跌6.5%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为5.494美元/吨，较上周四下跌4.2%。粮食航线，本周南美粮食航线成交没有上周活跃，相对僵持，粮食航线租金、运价小幅波动。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为28.959美元/吨，较上周四微涨0.3%。

**超灵便型船市场：**超灵便型船东南亚市场上涨乏力。本周东南亚市场镍矿、Clinker等货盘表现一般，煤炭、钢材货盘依然比较活跃，超灵便型船东南亚市场租金、运价稳中有跌。周四，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为7750美元，较上周四下跌2.3%；新加坡经印尼至中国南方航线TCT日租金为9959美元，较周四下跌2.8%；中国渤海湾内-东南亚航线TCT日租金为6343美元，较上周四微跌0.2%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为7.119美元/吨，



较上周四下跌 1.5%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.825 美元/吨，较上周四微跌 0.6%。

#### (4) 中国进口油轮运输市场

##### 【原油运价波动下行 成品油运价小幅上涨】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，美国 3 月 8 日当周原油库存下降，而预期为增加，同时，美国原油的产量也出现了下滑。OPEC 表示，虽然预计 2019 年石油需求将以温和的速度增长，但仍远低于今年非 OPEC 供应预测的强劲增长。为了避免失衡情况的再现，所有 OPEC 继续执行减产协议，以维护石油市场的稳定。本周原油价格小幅上涨，布伦特原油期货价格周四报 67.16 美元/桶，较上期上涨 1.88%。全球原油运输市场大船运价一路下滑，中型船运价持续下跌，小型船运价波动上行。中国进口 VLCC 运输市场量价齐跌。3 月 14 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 968.95 点，较上期下跌 9.59%。

**超大型油轮（VLCC）：**运输市场呈量价齐跌态势。受美湾地区市场重归平静的影响，中东、西非成交较上周明显减少，航线运价一路下滑。随着可用运力的不断增多，下半周运价下跌速度加快。成交记录显示，中东 3 月 30-4 月 1 日装期货盘成交运价为 WS52.5（船龄 16 年）；西非 4 月 11-13 日装期货盘成交运价为 WS57。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS61.73，较上周四下跌 7.7%，CT1 的 5 日平均为 WS64.72，较上周下跌 3.9%，等价期租租金平均 3.3 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS 57.38，下跌 12.3%，平均为 WS 63.04，TCE 平均 3.5 万美元/天。

**苏伊士型油轮（Suezmax）：**运输市场运价综合水平持续下跌。西非至欧洲市场运价下跌至 WS56 左右，TCE 约 0.7 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，安哥拉至地中海，3 月 30 日货盘，成交运价为 WS59。黑海到地中海航线运价下跌至 WS75，TCE 约 0.9 万美元/天。亚洲进口主要来自非洲和俄罗斯，一艘 13 万吨级船利比亚至中国宁波，3 月 28 至 30 日货盘，成交包干运费为 285 万美元。一艘 13 万吨级船俄罗斯至印度金奈，3 月 31 日货盘，成交包干运费为 194 万美元。

**阿芙拉型油轮（Aframax）：**运输市场亚洲航线运价企稳盘旋，地中海及欧美航线运价涨跌互现，综合水平波动上行。7 万吨级船加勒比海至美湾运价小幅上涨至 WS100（TCE 约 0.8 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS89 水平（TCE 约 0.7 万美元/天）。北海短程运价上涨至 WS117（TCE 约 2.2 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，北海至欧洲大陆，3 月 18 日货盘，成交运价为 WS111.25。波罗的海短程运价上涨至 WS109，TCE 约 3.2 万美元/天。波斯湾至新加坡运价保持在 WS95，TCE 约 0.8 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价稳定在 WS95，TCE 为 1.1 万美元/天。中国进口主要来自俄罗斯，一艘 10 万吨级船，科兹米诺至中国北方港口，3 月下旬货盘，成交包干运费为 54 万美元。

**国际成品油轮（Product）：**亚洲航线保持稳定，欧美航线稳中有升，综合水平小幅上涨。印度至日本 3.5 万吨级船运价稳定在 WS118（TCE 约 0.5 万美元/



天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS111 (TCE 约 1.0 万美元/天)；7.5 万吨级船运价维持在 WS97 (TCE 大约 1.1 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价维持在 WS75 水平 (TCE 仍然在保本线之下)；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS165 (TCE 大约 1.5 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 1.4 万美元/天。

## (5) 中国船舶交易市场

### 【国际散货船价整体下挫 沿海散货船价稳中有涨】

3 月 13 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 818.85 点，环比微涨 0.26%。其中，国际油轮船价综合指数和沿海散货船价综合指数分别上涨 0.66%、1.83%，国际散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别下跌 0.88%、0.72%。

巴西淡水河谷铁矿石货盘稀少，铁矿石价格猛涨，钢厂采购谨慎，海岬型船运价低位下探，煤炭、镍矿货盘一般，粮食货盘“独木难支”，巴拿马型和超灵便型船市场运价稳中有跌。BDI 指数小幅下挫收于 647 点 (周二)，环比下跌 2.41%，国际干散货运价仍在盈亏平衡点之下，船东营运收入难以覆盖成本，二手散货船价格整体下跌。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1389 万美元、环比下跌 0.29%；57000DWT--1695 万美元、环比下跌 1.09%；75000DWT--1926 万美元、环比下跌 0.78%；170000DWT--3112 万美元、环比下跌 1.35%。目前，国际干散货船 1 年期期租费率继续下跌，预计二手散货船价格短期仍在下行通道之中。本期，二手散货船市场成交小幅回升，共计成交 16 艘 (环比增加 3 艘)，总运力 99.29 万 DWT，成交金额 20535 万美元，平均船龄 11.06 年。

油价反弹受多重因素的影响，一方面，沙特或延长减产至 4 月，减产量或大于此前协议的规模，为原油带来反弹动力，另一方面，国际能源署 (IEA) 预测美国原油需求增速为全球最高水平，为美国在最近 20 年来首次引领世界原油需求，这也为油价提供了支撑。布伦特原油期货收于 66.67 美元/桶 (周二)，环比上涨 1.23%。近期，全球大型油轮运价小幅上涨，中型油轮运价稳中有降，小型油轮运价波动下行，二手油轮船价涨跌互现。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2231 万美元、环比上涨 2.38%；74000DWT--2171 万美元、环比下跌 1.80%；105000DWT--3060 万美元、环比下跌 0.03%；158000DWT--4428 万美元、环比上涨 0.15%；300000DWT--6080 万美元、环比上涨 1.67%。国际油轮即期运价稳中有跌，1 年期期租费率稳中有涨，预计二手油轮价格或震荡盘整。本期，二手国际油轮成交量小幅下降，共计成交 7 艘 (环比减少 3 艘)，总运力 113.95 万 DWT，成交金额 15340 万美元，平均船龄 12.57 年。

煤炭价格上涨加快，港口货源收紧，下游用煤企业和贸易商抢运节奏加快，金属矿石运量回升，沿海散货运价继续攀升，二手散货船价小幅上涨。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--147 万人民币、环比上涨 1.96%；5000DWT--801 万人民币、环比上涨 1.62%。目前，气温回升，用煤需求减少，市场预期煤炭价格下调可期，下游煤炭用户观望情绪浓厚，煤炭运输需求萎缩，即期运价小幅回调，预计散货船价格短期震荡回稳。本期，沿海散货船



成交 6 艘，成交船舶吨位以 1000DWT、5000DWT 左右为主。

内河散运需求一般，运价稳中有跌，二手散货船价格跌多涨少。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--49 万人民币、环比下跌 1.29%；1000DWT--92 万人民币、环比上涨 2.00%；2000DWT--179 万人民币、环比下跌 0.59%；3000DWT--270 万人民币、环比下跌 2.93%。3 月 8 日，全国人大常委会委员长栗战书在人大二次会议上表示，要集中力量落实好党中央确立的重大立法事项，包括房地产税法等多项立法调研、起草。房地产税法立法进度超预期；棚改目标被弱化，房地产整体放缓已是大趋势。目前，内河散货需求较为低迷，预计内河散货船价或小幅盘整。本期，内河散货船价格多数下跌，市场成交量维持活跃状态，共计成交 134 艘（环比减少 26 艘），总运力 21.01 万 DWT，成交金额 17608 万元人民币。

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

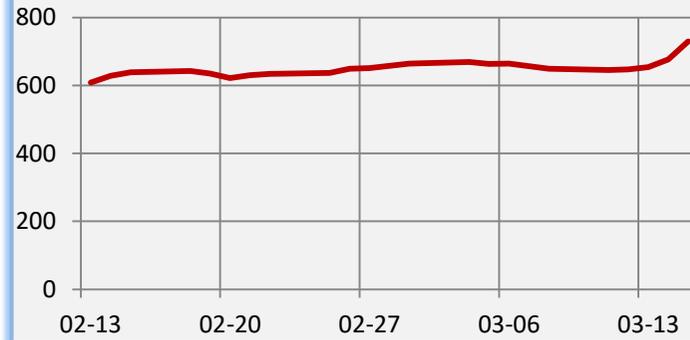
波罗的海指数	3 月 11 日		3 月 12 日		3 月 13 日		3 月 14 日		3 月 15 日	
BDI	645	-4	647	+2	654	+7	677	+23	730	+53
BCI	250	+15	278	+28	327	+49	403	+76	520	+117
BPI	866	-28	839	-27	823	-16	841	+18	883	+42
BSI	790	0	789	-1	789	0	786	-3	786	0
BHSI	424	+3	429	+5	430	+1	434	+4	437	+3



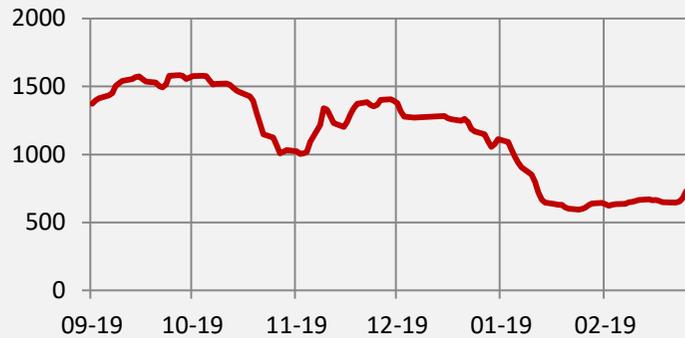
上周 BDI 指数走势



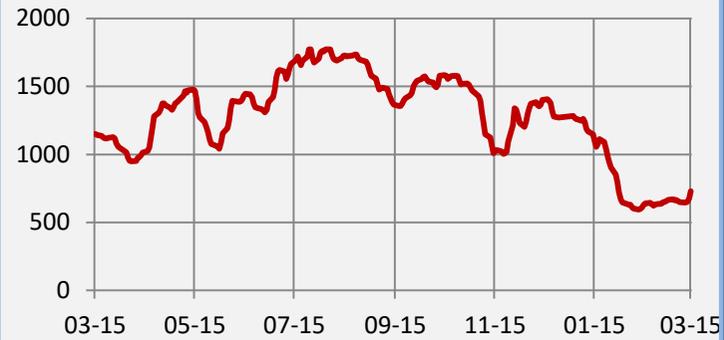
近一个月 BDI 指数走势



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	第 10 周	第 09 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	8,000	8,500	-500	-5.9%
	一年	10,000	10,000	0	0.0%
	三年	11,500	11,500	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	9,500	9,500	0	0.0%
	一年	11,000	10,500	500	4.8%
	三年	11,000	10,750	250	2.3%
Smax (55K)	半年	11,000	11,000	0	0.0%
	一年	11,500	11,500	0	0.0%
	三年	11,000	11,000	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	8,750	8,500	250	2.9%
	一年	9,000	8,750	250	2.9%
	三年	9,000	9,000	0	0.0%

截止日期: 2019-03-12

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'KSL Sydney' 2014 181009 dwt dely Qingdao in d/c prompt trip via Australia redel China \$10,600 - Hyundai Glovis

'ESL Dolphin' 2011 179527 dwt dely Gibraltar prompt trip via Colombia redel Skaw-Cape Passero \$9,000 option \$15,000 for breaching INL redel Skaw-Cape Passero - SwissMarine

'Great Cheer' 2009 93297 dwt dely Laizhou 18 Mar trip via E.Australia redel China \$8,000 - Panocean



'Yarrowonga' 2008 82800 dwt dely Zhenjiang prompt trip via EC Australia redel Singapore-Japan \$8,000 - cnr

'Tai Knowledge' 2017 82008 dwt dely EC South America 04/08 Apr trip redel Singapore-Japan \$14,700 + \$470,000 bb - Louis Dreyfus

'Zheng Rong' 2013 81793 dwt dely Nagoya 18/22 Mar trip via Queensland redel EC India \$9,000 - Sea Kudos

'Delfin' 2017 81645 dwt dely Nacala prompt trip redel India \$11,750 + \$210,000 bb - Oldendorff

'MBA Future' 2009 81637 dwt dely EC South America 25/30 Mar trip Singapore-Japan \$14,000 + \$400,000 bb - Fractal Marine

'Stella Dora' Uniper relet 2014 81600 dwt dely Inchon 19 Mar trip via NoPac redel Singapore-Japan \$9,000 - Cargill

'BLC First' 2019 81600 dwt dely Kashima 18/19 Mar trip via NoPac redel Singapore-Japan \$9,600 - cnr

'Cape Race' 2012 81438 dwt dely EC South America 02/05 Apr trip redel Singapore-Japan \$14,500 + \$450,000 bb - Pacific Bulk

'Jing Lu Hai' 2015 77927 dwt dely aps Kamsar 19/22 Mar trip redel Stade \$9,500 - Oldendorff

'Jupiter' 2006 77171 dwt dely EC South America 25/30 Mar trip redel Skaw-Gibraltar \$13,750 - Louis Dreyfus

'Raraka' 2012 76064 dwt dely aps South Africa 22/28 Mar 2 laden legs about 90-100 days redel Singapore-Japan \$13,000 + \$300,000 bb - cnr

'Cabrillo' 2010 75200 dwt dely EC South America 24/25 Mar trip redel Skaw-Gibraltar \$13,000 - Cargill

'Majorca' 2005 74477 dwt dely Hosan prompt trip via E.Australia redel Philippines \$7,000 - Cargill



'Britain Bay' 2012 58709 dwt dely Kandla prompt trip redel China \$10,750 - cnr

'Penguin Island' 2011 58110 dwt dely Kongsichang 17/18 Mar trip via Indonesia redel CJK \$8,250 - cnr

'Konstantinos S' 1995 43272 dwt dely Zhoushan prompt 2 I/I within CIS-South Korea-China redel Far East \$7,500 - cnr

#### 4. [航运市场动态](#)

##### 【海运业三大新商业模式，你能猜到吗？】

过去几十年里，集装箱运输业发生了翻天覆地的变化。60年前，一辆来自北卡罗来纳州的卡车将几辆载货挂车送上了一艘二战时期的船舶，由此拉开了集装箱运输业演变的序幕。紧接着出现了蜂窝式船舶、各种尺寸的集装箱、冷藏式集装箱、罐式集装箱还有框架集装箱。从最初的 500TEU 小型集装箱船到最新的 22000TEU 集装箱巨兽，硬件设备已经经历了彻底的变化。

同样地，集装箱运输业的格局也发生了显著的变化。大家或许还能分辨出当年与如今行业内核心玩家的构成。悬挂美国船旗的九大集运公司已经一个都不剩了，六大日本集运公司现在还剩一家，即 ONE 公司，六大南美集运公司如今都被他人持有，十三家悬挂欧洲船旗的航运公司实质上也只有五家了。

诚然，还有其他航运企业崛起，例如地中海航运、达飞轮船、中远海运、长荣海运、阳明海运以及现代商船等等。但是过去那个由 15-20 位主要玩家构成的行业如今已变成了 5 家顶级公司主导的天下，它们控制着全球 65% 的运力。

全球集运公司所提供的服务也发生了改变。过去只是从港口到港口，现在已经出现了多式联运，铁路堆场及门点拖车等服务，最初是在北美地区提供，现在已经遍及全球。通常的情况是一家公司开创了某种模式，其他同行就会在设备和服务方面进行效仿。其他公司之所以迅速采用创新模式是出于商业的竞争本质。

现在我们进入了行业演变的下一个阶段，之前那种依样行事的常规思路已经被打破了。三种新兴的商业模式正在发展当中。有两大航运巨头已经意识到维持现状并不是可行的经营模式，因为它们的辛苦付出没有得到应有的回报。马士基和达飞轮船开启了第一种创新商业模式，它们正在着手向综合物流和/或供应链服务供应商转变。它们看到了许多类似的企业不断崛起，这些企业不需要大量资本，但却有能力在几乎任何市场赚到钱，这一点达飞和马士基在航运业内一直无法持续做到。



这些轻资产公司做到了航运公司一直想做但却没有做成的事，它们在扩大市场份额的同时赚到了更多钱。航运公司想在同行内占据更高市场份额就得付出昂贵的代价，结果在份额上还是输给了轻资产公司。全世界的商学院可能会花费数年研究这其中的根本原因，并给出它们能够轻易得出的“哪些不能做”模式。因此达飞和马士基决定自己探索新型商业模式。

第二种新兴模式自集装箱运输业发展之初就已存在，只不过充当主角的人物发生了变化。几十年前，许多大型集运公司都是国营企业，或者由国家提供财政支持，主要是为了保护当地市场并且获取外汇。现在这种模式依然存在，仍有许多航运公司是国营或者由国家提供财政支持的企业，背后还有来自制造业和农业的大力扶持。这些实体可能是为了盈利也可能不是。一旦国家决定停止资金注入，这些实体中大多数附属航运公司就会面临破产或者出售。但是一些亚洲国家仍然愿意维持这种模式。

第三种新兴模式就是投资邮轮产业，例如世界第二大集运公司地中海航运，该公司已经投资了几十亿美元用于发展邮轮产业。如果你觉得花费 1.75 亿美元建造一艘 20000TEU 的集装箱船太过浪费，那就试试建造能够容纳 5000 名乘客的海上浮城吧，它们每艘就得 7 亿美元，更何况是十几艘。不过也有好几家航运公司决定不要多此一举。

看了这些大家得到了什么启示呢？其实这取决于各自的身份还有兴趣所在。如今的海洋局势已不再是二十年前的样子。新兴的航运模式将会带来不同的机遇和挑战，现在是时候开始思索应对方法了。

来源：中国船检

### 【经典巴拿马型集装箱船在亚洲面临巨大压力】

突然出现的大量经典巴拿马型集装箱船难以再次找到工作，这可能会使船东考虑报废一批船舶。这一船型领域在 3 年前报废了许多旧船，并在 2018 年初摆脱困境。然而，Alphaliner 的最新报告显示，4000-5299TEU 集装箱船约有 41 艘在现货市场，而 Alphaliner 以前的统计只有 32 艘。

“自去年 9 月以来，供应环境一直在恶化，因为需求不足以消化现有的运力，” Alphaliner 的最新报告称，“如果需求未能提升，船东需要权衡未来的选择，这正成为船东的主要关注点。假如闲置再次出现，老龄船舶可能面临拆解或者出售给最终用户。”

尽管如此，Alphaliner 报告称，租船费率对亚洲日益增长的产能过剩仍具有显著的弹性，4250TEU 集装箱船的日租金在 8000 美元左右，而 5000TEU 集装箱船的日租金在 7000 美元左右。

来源：国际船舶网



### 【韩国揭晓最新航运业补助计划】

韩国揭晓了一项重大的 2019 补助计划，旨在促进国内航运业发展。补助措施包括帮助船东订购 60 多艘新船、资助新航线的开发以及将国内 8 大主要集装箱航运公司合并成为 6 家的目标。据悉，韩国海洋渔业部计划通过国有投资公司韩国海洋商业公司 (KOBIC) 来订造新船，最终的目标是在 2022 年前订造 200 艘船舶。为了减少航运公司之间的竞争，政府将鼓励企业合并，减少国内集装箱船舶运营商的数量。

来源：中国船检

## 5. [船舶市场动态](#)

### 【全球两大造船巨头合并空欢喜一场？】

为了振兴韩国造船业，如何让现代重工和大宇造船的合并顺利通过中国、欧盟和日本反垄断审查已经成为韩国政府最“头疼”的事情，因为涉嫌垄断，因此如果遭到拒绝，现代重工和大宇造船的合并可能无效，这显然将严重打击韩国造船业。

据韩媒消息，为了帮助现代重工与大宇造船的合并顺利通过各国反垄断审查，韩国反垄断机构韩国公平贸易委员会（FTC）将以一种可作为其他国家反垄断监管机构提供参考的方式，尽快对这笔交易做出一个合理的决策。

韩国公平贸易委员会（Fair Trade Commission Republic of Korea）是韩国负责经济竞争监管的一家机构。公平贸易委员会主席金相九（Kim Sang-jo）近日表示，一个关键问题在于，如何让其他国家的反垄断监管机构接受韩国的判断。他指出，如果其他国家不批准此次收购，现代重工和大宇造船的交易将毫无意义。

公平贸易委员会负责处理这一事务的一名官员称，反垄断监管机构可能需要 120 多天的时间才能决定是否批准这笔收购。

3 月 8 日，现代重工与韩国产业银行签署了收购大宇造船的正式协议。作为大宇造船的主要股东，韩国产业银行拥有大宇造船 55.7% 的股份。现代重工收购大宇造船的交易价值预计将超过 2 万亿韩元（约合 17.8 亿美元），有望成为韩国造船业有史以来最大的一次收购。

此次合并不仅将改变韩国造船业的格局，还将创造一家真正的“巨无霸”船企。根据克拉克森的数据，在合并以后，两家船厂总体手持订单量将达到 365 艘、1700 万 CGT，占全球总手持订单量的五分之一以上，市场份额高达 21.2%。合并后手持订单量远远高于手持订单量排名全球第二的今治造船（166 艘、525 万 CGT）。



据了解，自 2000 年以来，没有任何一家造船集团能够掌控全球市场 20% 以上的份额。出于对反垄断的担忧，现代重工与大宇造船的合并交易在中国、欧盟和日本都面临监管障碍。

中国、欧盟和日本的反垄断机构可能会仔细审查现代重工与大宇造船的合并交易。截止今年年初，这两家船厂拥有 72 艘 LNG 船手持订单，占全球市场份额的 60%。如果监管机构认定，这样的市场主导地位会扭曲竞争、损害航运客户和消费者的利益，这笔交易可能将面临限制。

有消息称，中国、欧盟和日本的监管机构可能将在今年年底之前做出各自的决定。如果合并交易遭到拒绝，这将严重打击韩国政府。据了解，韩国政府依然将造船业视为支柱产业和主要的就业来源，韩国科技评估与规划研究所（Korea Institute of Technology Evaluation and Planning）的数据显示，韩国在造船研发方面领先中国三年多，超过了绿色汽车近两年和半导体近三年的差距。

现代重工与大宇造船的合并交易是否能够通过，现在看来还不能最终确定，最起码还要看中国和日本的脸色。

来源：国际船舶网

### 【中船澄西脱硫装置生产线正式投产】

3 月 10 日上午，中船澄西旗下的澄西新荣公司举办脱硫装置生产区揭牌暨脱硫塔装置生产线投产仪式。中船澄西党委书记、董事长，中船澄西新荣公司董事长陆子友，印尼 BSG 集团董事长、中船澄西新荣公司副董事长王盛祺，中船澄西党委副书记、纪委书记、工会主席翟金勇，副总经理汪前进、周建祥、姜道如以及相关领导、嘉宾出席仪式。

中船澄西党委书记、董事长，中船澄西新荣公司董事长陆子友指出，近年来，中船澄西新荣公司紧紧围绕转型发展，精心布局应用产业，整合了舱口盖、风塔内件和散料设备钢结构件制造的产业结构，成功承接了脱硫塔制造项目，表现出了强劲的发展势头。脱硫塔装置生产线的落成，预示着澄西新荣公司正式吹响了转型发展、二次创业攻坚战号角。2019 年是澄西新荣公司发展装备制造业务最有利的时机，脱硫装置生产线的顺利投产给澄西新荣公司转型发展开了一个好头，要尽快完善生产流程，改变管理模式和管理思路，不断创新思路，细化新制项目目标成本，严格落实控制措施，把脱硫装置制造打造成为澄西新荣公司的拳头产品、优势产品。

印尼 BSG 集团董事长、中船澄西新荣公司副董事长王盛祺在致辞中指出，新荣公司迄今已走过十年风雨历程，在公司全体同仁的共同努力下，新荣公司从小到大，从弱到强，走出靖江，走向世界，为世界航运事业和地方经济发展作出了积极贡献，作为新荣人感到无比自豪，无上光荣。脱硫塔装置生产线在很短时间内就正式投产，正是公司上下抓住机遇实现转型发展的有力证明，充分体现新荣的凝聚力、战斗力和号召力。希望大家坚定信心，再接再厉，多接订单，抓好成本管理，多出效益，为做大做强非船项目再立新功！



江苏新荣船舶修理有限公司由中船澄西船舶修造有限公司、香港辉雄实业有限公司合资建成，为中船澄西控股的中外合资修船企业。公司主要从事远洋船舶的修理和改装，海洋工程设施的修理和改装等，具有年修船 120-150 艘船舶的能力。

受 IMO 新规范的影响，未来较长一段时间，脱硫装置改装需求大增，目前市场上脱硫装置制造能力遇到特别大的瓶颈，生产能力未来两至三年满足不了航运企业的要求。2019 年，中船澄西新荣公司走上转型发展、二次创业的新征程，脱硫装置制造将成为公司转型发展中最为重要的产品之一，中船澄西新荣公司以市场需求为立足点，以产品质量要求为根本，着力把脱硫装置生产区建设成为高标准、严要求的现代化生产车间。

2019 年，中船澄西新荣公司走上转型发展、二次创业的新征程，脱硫装置制造将成为公司转型发展中最为重要的产品之一，中船澄西新荣公司以市场需求为立足点，以产品质量要求为根本，着力把脱硫装置生产区建设成为高标准、严要求的现代化生产车间。中船澄西新荣公司脱硫装置生产车间占地 3000 余平方米，配置了 3000W 激光切割机、等离子自动焊等系列配套设备设施，拥有年生产 50 套脱硫装置以上的能力，为船舶脱硫装置制造和高附加值产品的开发奠定了坚实的基础。

来源： 国际船舶网

### 【中国船厂无力交付？中国化工巨头 50 亿元 6 艘全球最大 VLEC 订单旁落韩国】

为了满足美国进口乙烷的巨大需求，中国化工巨头浙江卫星石化将建立自己的船队，投资 50 亿元下单订造 6 艘全球最大的超大型乙烷运输船。有能力建造却无法交付条件的中国船厂再次失去了这一到手的大单，而韩国两大船企——现代重工与三星重工再次收获了一份液化气船大单。

投资公司放弃，卫星石化直接订造 6 艘全球最大 VLEC

据悉，浙江卫星石化在韩国现代重工与三星重工已经分别下单订造了 3 艘 98000 立方米超大型乙烷运输船（VLEC），这也是目前全球最大的 VLEC。卫星石化也将凭借这笔订单，涉足 VLEC 船东市场，打造属于自己的 VLEC 船队。

据国际船舶网了解，卫星石化的 VLEC 建造项目始于去年 7 月。当时，卫星石化与美国私人投资公司 Delos Shipping 合作，Delos 与现代重工和三星重工分别签署了 3+3 艘 VLEC 订单，每艘造价约为 1.23 亿美元，新船将在 2020 年下半年交付。

按照原本的计划，Delos 的这批 VLEC 交付后将长期租赁给卫星石化，用于从美国墨西哥湾岸区运输乙烷至江苏省连云港。由于无法满足对交付时间的要求，中国船厂此次并未参与 Delos 的新造船项目，因为 Delos 要求新船在 2020 年下半年交付，但中国船厂从设计到交付至少需要 30 个月才能完成船舶建造工作，无法满足船东的条件。



然而，今年早些时候，三星重工已经明确表示，因 DeLos 无法在合同支付期限内完成付款，将撤销这份建造合同。3 月 6 日，三星重工宣布与一家匿名的亚洲公司签署了新的 3 艘特种船建造合同，总价值 4096 亿韩元（约合 3.63 亿美元），新船将在 2021 年 2 月交付。与原合同相比，新合同价格要低 300 万美元左右，平均每艘船价格降低约 100 万美元。

业内人士称，该匿名亚洲公司应该就是卫星石化。而就在 3 月 7 日，卫星石化在浙江嘉兴举行与现代重工的 3 艘 98000 立方米 VLEC 造船合约签约仪式。这是现代重工获得的第一份 VLEC 订单，也将标志着现代重工成为继三星重工之后、韩国第二家有能力建造 VLEC 的船厂。

据了解，现代重工与三星重工的这 6 艘 VLEC 将全部采用薄膜型设计，规格完全一致。目前，这些 VLEC 尚未开工建造，预计可能会在今年下半年开工。这批全球最大的 VLEC 不但可以装载乙烷，还能满足运载乙烯与丙烷的要求。

每年将进口 300 万吨乙烷贸易总额近 1000 亿元

卫星石化是国内最大、全球前五大丙烯酸制造商，是国内第一家以丙烷为原料形成 C<sub>3</sub>产业一体化格局的民营上市企业。

据了解，此次订造的 VLEC 是乙烷裂解制乙烯项目的海上供应链核心关键，将打通美国到中国的乙烷运输大动脉。这批 VLEC 有望为卫星石化正在连云港建设的中国第一套乙烷裂解制乙烯装置运输乙烷原料。

卫星石化解释称，目前，全球乙烷物流量相当有限，均为满足自身生产需要，因此乙烷船也必须量身打造，为厂家自身服务。本项目首期需要的 6 艘 VLEC 将是迄今为止全球最大的乙烷船，能够运输乙烷、乙烯和丙烷，为原料与产品运输都创造了良好的条件，将大大增加浙江企业的物流竞争力。

今年 2 月，卫星石化曾表示，美国乙烷出口终端正在大力兴建，有助于稳定乙烷价格，有助公司乙烷裂解获得丰厚稳定盈利。其中，ETP（Energy Transfer Partners）计划正在德克萨斯州的 Nederland 沿墨西哥湾海岸建造第二个乙烷出口码头，预期 2020 年建成，建成后将大部分乙烷出口至卫星石化。

卫星石化在去年 3 月与 ETP 签署了中国石化发展史上第一份进口美国乙烷的合作协议。这是美国页岩气革命以来乙烷出口中国的第一单，具有里程碑意义。合同签署后，卫星石化每年将进口约 300 万吨乙烷到其新建的乙烷裂解厂，贸易总额近 1000 亿元。

同样在去年 3 月，卫星石化宣布子公司美国卫星将投资成立合资公司，一方面开拓在美国的市场；另一方面可以抢占先机，取得美国现成的资源，将乙烷寻求快速出口，占据乙烷供应市场；三是卫星石化正在江苏连云港建设综合利用项目，可为项目提供原料出口稳定保证。



ETP 的合作协议也标志着卫星石化在连云港投资项目的实质性启动。卫星石化正在连云港建设一个年产 400 万吨的烯烃综合利用示范产业园项目，总投资含税约 330 亿元，项目内容包括年产 250 万吨乙烷裂解制乙烯装置、年产 150 万吨丙烷脱氢制丙烯装置等。建设项目将分期进行，其中一期项目于 2018 年上半年前开工建设，在 2020 年上半年前建成投产。

目前，中国所有的大型乙烯项目均采用混合进料或液相进料。卫星石化在连云港的项目将建成中国首套纯乙烷进料裂解生产乙烯的装置，打造循环经济，为全球化工业发展贡献自己的力量。

卫星石化董事长、总裁杨卫东在现代重工的 VLEC 建造合同签约仪式上表示，卫星石化自上世纪 90 年代初创业以来，一直秉承着“个人与企业共同发展，企业与社会共同发展”的核心价值观，以首创精神奋斗不息，先后创下中国化工史上多个第一的记录。

来源： 国际船舶网

## 6. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	432.00	462.00	620.00	615.00
Hong Kong	438.00	442.00	621.00	n/a
Tokyo	465.00	475.00	n/a	730.00
Hamburg	424.00	n/a	616.00	n/a
Fujairah	434.00	n/a	725.00	n/a
Istanbul	440.00	n/a	640.00	n/a
Rotterdam	415.00	455.00	585.00	n/a
Houston	430.00	n/a	640.00	n/a
Panama	445.00	n/a	650.00	n/a
Santos	441.00	472.50	n/a	742.00

截止日期： 2019-03-15



◆ 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10周	第09周	浮动	%	备注
好望角型 Capesize	180,000	5,200	5,200	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,000	3,000	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,800	2,800	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,400	2,400	0	0.0%	
油轮						
船型	载重吨	第61周	第60周	浮动	%	备注
巨型油轮 VLCC	300,000	9,200	9,200	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	6,100	6,100	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	5,000	5,000	0	0.0%	
MR	52,000	3,600	3,600	0	0.0%	

截止日期: 2019-03-12

(2) 新造船成交订单

新造船							
数量	船型	载重吨	船厂	交期	买方	价格(万美元)	备注
4	Tanker	50,000	Yangzijiang, China	2021	Yangzijiang Shipping - Chinese	Undisclosed	
2	Bulker	80,000	Namura, Japan	2021	Navigation - Taiwan, PRC	3,400	Tier III
4	Bulker	62,000	COSCO Dalian, China	2020-2021	COSCO Shipping Specialized Carriers - Chinese	3,370	pulp carriers
1	Bulker	59,900	Oshima, Japan	2021	NYK Line - Japanese	Undisclosed	woodchip carrier, T/C to Mitsubishi Paper Mills
6	Bulker	8,000	Wuhu, China	2020	JSW Group - Indian	800	
2+4	LNG	20,000 cbm	CIMC Sinopacific, China	2021	Stolt-Nielsen - Norwegian	5,000	LNG bunkering
1	LNG	2,500 cbm	JMU, Japan	2021	Ecobunker Shipping - Japanese	Undisclosed	LNG bunkering



2	Container	653 teu	Hunan Jinhang, China	2021	Hunan Ocean Lines - Chinese	Undisclosed	LNG fuelled
---	-----------	---------	----------------------	------	-----------------------------	-------------	-------------

◆ 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
SBI ELECTRA	BC	82,052		2015	China	2,400	Canada Steamship Lines - Canadian	en bloc each
SBI FLAMENCO	BC	81,800		2015	China	2,400	Canada Steamship Lines - Canadian	
ROSALI	BC	76,728		2005	Japan	980	Greek	
ATLAS B	BC	76,554		2008	Japan	1,220	Omicron - Greek	
CORVIGLIA	BC	73,035		1999	Taiwan, PRC	520	Chinese	basis ss/dd due
OCEAN NEERAJ	BC	64,000		2018	China	2,200	Chinese	
NORD EXPRESS	BC	58,785		2007	Philippines	1,150	European	
GHENT	BC	58,110		2011	China	1,425	Greek	
NIKIFOROS	BC	45,693		1996	Japan	330	Undisclosed	basis dely Far East
TOKOMARU BAY	BC	28,258		2011	Japan	900	European	basis dd due

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
HANSE ENDURANCE	CV	12,793	1,049	2008	S. Korea	1,640	Chinese	en bloc
HANSE ENERGY	CV	12,782	1,049	2008	S. Korea			

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
OLYMPIC LEGACY	TAK	302,789		1996	Japan	1,900	Nigerian	
SEA HORIZON#	TAK	298,412		2001	Japan	2,250	Ocean Tankers - Singaporean	
AGRIOS	TAK	106,029		2005	S. Korea	1,600	Undisclosed	
ASTRO SCULPTOR	TAK	105,109		2003	S. Korea	1,325	Soechi Lines - Indonesian	
MR SIRIUS	TAK	46,846		2007	S. Korea	1,425	German	
ANGELICA AN	TAK	46,408		1999	S. Korea	680	Seven Islands - Indian	
EMMANUEL TOMASOS	TAK	37,113		2002	S. Korea	600	Indonesia	
WHITE SHARK	TAK	20,896		2007	Japan	2,500	Golden Stena Baycrest - Singaporean	en bloc*
CRIMSON SHARK	TAK	19,918		2008	Japan			
OXALIS CLOVER	TAK	5,676		2007	Japan	440	Singaporean	



◆ [上周拆船市场回顾](#)

孟加拉国							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备注
TAMIL NADU	BC	45,792	10,967	2000	India	433.00	
ZIM HAIFA	CV	66,938	20,895	2004	S. Korea	475.00	as is Singapore, incl 300t bunkers
ORIENTAL MUTIARA	CV	26,336	7,471	1989	Germany	467.00	delivery to Chattogram
IG 2	CV	25,440	8,611	2000	China	442.00	
BANI BHUM	CV	13,825	4,577	1996	Singapore	450.00	
UTOPIA IV	ROR	4,322	5,779	1992	Japan	457.00	

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
PIRAEUS	CV	66,597	19,730	2004	S. Korea	450.00	as is Singapore to India
MSC PYLOS	CV	29,282	11,315	1991	Yugoslavia	448.00	as is Singapore with 450t bunker
MSC RONIT	CV	26,282	7,540	1990	Germany	446.00	incl ROB as is Fujairah to Alang
RAYSUT II	GC	17,722	5,150	1984	Japan	undisclosed	sold in damaged condition for under tow on delivery basis to Alang
MARINE STAR	REF	1,958	1,138	1987	Japan	420.00	as is Malaysia

◆ [ALCO 防损通函](#)

【密西西比河：高水位 = 高成本】

密西西比河的高水位和湍急的水流可能导致船期延误，并引发额外费用。

密西西比河在一年中会多次经历高水位。通常所说的丰水期从12月一直持续到5月。最高水位多见于2月至5月期间，因此许多人认为这段时期是唯一的丰水期。然而，高水位可能多次出现，有时从1月持续到8月，中间只有短暂间歇。长期预报不一定准确，原因是水从大面积的陆地流域汇入密西西比河，而这些流域上空的强降水可以使河流的水位迅速上升，几乎没有任何预警。诚然，春天的融雪总会让河水上涨，但不应该认为这是唯一的丰水期。

【印度尼西亚和新加坡海域边界 - 船舶扣留】

据印度尼西亚/新加坡当地一家通代 SPICA SERVICES 公司报道称，在新加坡海峡东部有大量船舶被扣留，大部分集中在民丹岛周围的水域。这些水域是船舶



“等待指令”时经常锚泊的地点，也常被前往新加坡的船舶误认为是新加坡的港界外水域(OPL)。

请各位会员注意，这些水域实际上是在印度尼西亚领海以内。依据印尼法律，在印尼领海并非“无害通过”的任何船舶（如：通过但不停靠）都必须获得相关当局的许可（无论入港或出港）。船舶在此锚泊，而无意进入印尼行使诸如货物作业、转船运输、补充供应品或更换船员工作，则必须指定一名当地代理以获得许可。有报道称，印尼海军曾向一艘在印尼领海内未获得许可的商船发射实弹。

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
2019-03-15	671.670	759.400	6.012	85.566	890.000	60.872	974.280	474.710	504.080
2019-03-14	670.090	759.240	6.024	85.366	890.580	60.978	975.880	474.720	503.990
2019-03-13	671.140	757.540	6.030	85.498	877.350	60.834	978.100	474.440	502.490
2019-03-12	671.280	755.840	6.032	85.516	889.240	60.851	981.480	474.660	501.230
2019-03-11	672.020	754.850	6.049	85.609	872.760	60.841	987.550	473.000	500.840

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	2.39038	1 周	2.40663	2 周	--	1 个月	2.48175
2 个月	2.55838	3 个月	2.62525	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.67175	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.8405		

2019-03-15

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司  
Web: [www.totalco.com](http://www.totalco.com) E-mail: [snp@totalco.com](mailto:snp@totalco.com)