



# 全一海运市场周报

2019.04 - 第4期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. 中国海运市场评述(2019.04.22 - 04.26)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【运输市场基本平稳 航线运价出现分化】

本周中国出口集装箱运输市场行情总体平稳，因小长假临近，部分运输需求集中出货，货量表现小幅上涨，但不同航线市场运价走势出现分化，综合指数小幅上涨。4月26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778.00点，较上期上涨2.1%。

**欧洲航线：**据研究机构ZEW发布的数据显示，德国4月份ZEW经济景气指数为3.1，较前值-3.6上涨6.7，显示出欧洲主要国家德国的经济数据在连续下滑后出现回暖态势，对欧洲航线运输需求起到支撑作用。运输需求在小长假前有所增长，供求关系良好，上海港船舶平均舱位利用率维持在95%左右的水平，部分航商在节前推涨订舱价格，市场运价上涨。4月26日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为717美元/TEU，较上期上涨12.4%。地中海航线，市场情况与欧洲航线类似，但供需基本面相对疲软，上海港船舶平均舱位利用率在90~95%，市场运价小幅跟涨。4月26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726美元/TEU，较上期上涨1.3%。

**北美航线：**据美国商务部发布的数据显示，美国3月耐用品订单环比增加2.7%，创下近七个月新高，显示美国经济增长步伐又开始加快，有利于当地居民消费以及运输需求的增长。运输市场总体表现较好，货量小幅增长，供需基本面稳固，上海港船舶平均舱位利用率在95%以上，部分航班满载出运。受此支撑，市场运价小幅上涨。4月26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1569美元/FEU、2705美元/FEU，较上期分别上涨2.0%、上涨2.7%。

**波斯湾航线：**节前运输需求未能出现增长态势，部分航商继续采取运力控制措施控制总体运力规模，但供求关系并未得到有效改善，上海港船舶平均装载率维持在90%左右的水平，市场运价继续下跌。4月26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682美元/TEU，较上期下跌2.8%。

**澳新航线：**近期货量表现始终疲软，由于总体运力规模较大，供求平衡面临压力，运力过剩的现象显现，上海港船舶平均装载率在80%左右的水平，市场运价继续探底。4月26日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为298美元/TEU，较上期下跌3.2%。

**南美航线：**运输需求基本稳定，部分航商通过采取停航等措施以控制总体运力规模，上海港船舶平均装载率维持在95%左右的水平。为了保持市场份额，多



数航商采取降价揽货的策略，即期订舱价格下跌。4月26日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为1139美元/TEU，较上期下跌7.4%。

**日本航线：**本周货量基本平稳，市场运价保持稳定。4月26日，中国出口至日本航线运价指数为733.95点。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【非煤货种持续发力 综合指数继续上扬】

本周，非煤货种继续发力，市场运输火热，带动沿海散货运输市场运价上涨。4月26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1071.52点，较上周上涨3.5%。其中煤炭、粮食、金属矿石运价指数上涨，成品油、原油运价指数维稳。

**煤炭市场：**本周，沿海地区多地气温回升，民用电需求回落。与此同时，水电发力，南方地区降水较往年增多。受此影响，沿海六大电厂日耗煤量继续低位震荡，维持在60万吨水平。电厂库存小幅波动，徘徊于1530万吨水平。4月中下旬，大秦线展开春季集中检修，发运量减少；同时，电煤消耗步入淡季，下游电厂也陆续进入集中检修期，加上煤价下跌（4月24日，秦皇岛煤炭网发布的5500大卡动力煤现货价格报收621.8元/吨，环比下行9.5元/吨），市场采购积极性较低，整体成交冷清。另一方面，非煤货种本周延续火热行情，海砂市场热度不减，吸引华南线大船运力集中拉运；随着各地基建建设的展开，建材市场也迎来火爆行情，石料、钢材等原材料运输吸引市场小船运力。同时，因天气原因，多处港口不同程度封航，海砂卸货港严重压港，船舶积压，运力周转缓慢。在需求不足，运力较为紧俏的情况下，船东挺价意愿较强，本周沿海煤炭运价一路上涨。

4月26日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1109.04点，较上周上涨4.4%。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32.0元/吨，较上周上涨2.5元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为35.2元/吨，较上周上涨2.6元/吨；秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为37.4元/吨，较上周上涨3.9元/吨。

**金属矿石市场：**本周，钢材价格维持高位震荡走势。供给方面，钢厂开工率和产能利用率持续上升，均超过70%。需求方面，随着各地基建建设的持续推进，社会钢材库存持续下降，尤其在产量增加的背景下，说明钢材需求依旧处于高位，对铁矿石需求量也在持续增加。金属矿石运价继续上涨。4月26日，沿海金属矿石货种运价指数报收1030.21点，较上周上涨2.5%。

**粮食市场：**受国家一次性储备收购影响，东北产区市场主体的收购积极性和收购力度均有所加大，随着收购的持续进行，基层余粮水平下降较快，已不足一成。随着基层粮源减少，深加工企业收购价格有所上调。粮食运输市场受海砂运输市场关联影响较大，运价出现较大涨幅。4月26日，沿海粮食货种运价指数报收847.22点，较上周上涨8.7%。



**成品油市场：**近期国内成品油批发价格上涨，一方面国际原油受伊朗制裁持续发酵的提振大幅跳涨，成本面增加炼厂推价意向较浓，成交气氛升温；另一方面目前处于国内传统的柴油需求旺季，终端库存消化能力相比较 3 月份加快。本周，运输市场成交平稳，成品油运价较上周持平。4 月 26 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 975.37 点。

### (3) 中国进口干散货运输市场

#### 【三大船型全面上涨 综合指数涨幅扩大】

本周国际干散货运输市场三大船型运价全面上涨，其中海岬型船太平洋市场交投活跃，运价涨幅尤为突出；巴拿马型船和超灵便型船市场气氛较好，租金、运价继续上涨。远东干散货指数（FDI）综合指数涨幅有所扩大。4 月 25 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 769.81 点，运价指数为 763.77 点，租金指数为 778.88 点，较上周四分别上涨 8.1%、5.3%和 12.5%。

**海岬型船市场：**本周海岬型船太平洋市场运价涨幅扩大，远程矿航线运价跟涨。太平洋市场，上周末本周初复活节假日，市场表现安静，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价稳定在 5.3-5.4 美元/吨的水平。本周二开始，澳洲主要矿商假期归来集中发货，市场气氛活跃，成交较多；另外，巴西 Brucutu 矿区复产的消息提振市场信心；近期国内北方及长三角地区因大雾有不同程度压港，船舶周转放缓；国际燃油价格上涨等利好因素均支撑本周太平洋市场运价强势上升。25 日市场报出，受载期为 5 月 6-10 日，澳大利亚丹皮尔至青岛航线成交运价为 6.0 美元/吨。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 6.017 美元/吨，较上周四上涨 12.7%；中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 7652 美元，较上周四上涨 30.8%。本周巴西远程矿航线有少量成交，运价在太平洋市场运价大幅上涨的拉动下跟涨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 13.397 美元/吨，较上周四上涨 4.2%。

**巴拿马型船市场：**巴拿马型船两洋市场运价继续上涨。粮食市场，本周受复活节假日影响，南美粮食货盘表现一般，FFA 远期合约价格相对平稳，粮食航线运价平稳波动，变化不大。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为 31.910 美元/吨，较上周四上涨 0.9%；美湾密西西比河至中国北方港口（6.6 万吨货量）粮食运价为 41.869 美元/吨，较上周四上涨 1.4%。太平洋市场，本周印尼煤炭货盘比较稳定，市场气氛较好，租金、运价继续上涨，运价涨幅有所下降。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 9055 美元，较上周四上涨 6.7%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 7510 美元，较上周四上涨 8.1%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.875 美元/吨，较上周四上涨 4.7%。

**超灵便型船市场：**超灵便型船东南亚市场运价继续上涨。本周东南亚市场煤炭、镍矿出货相对稳定，即期市场运力相对紧张，租金、运价延续上涨走势。而中国北方钢材货源相对偏少，租金相对平稳。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 7432 美元，较上周四上涨 8.5%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 9391 美元，较上周四上涨 9.7%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 6171 美元，较上周四上涨 3.8%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.210 美元/吨，较上周四上涨 9.0%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 8.217 美元/吨，较上周四上涨 2.4%。



#### (4) 中国进口油轮运输市场

##### 【原油运价小幅下滑 成品油运价止跌回升】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，美国 4 月 19 日当周原油库存增加，这是美国原油库存在过去五周内第四周增加，总量更是创 2017 年 12 月以来新高。本周一，美国总统特朗普决定不会更新 5 月 2 日到期的进口伊朗原油豁免政策，目的是将伊朗原油的全球出口量降至零。虽然委内瑞拉和伊朗遭遇国际制裁石油供应减少，但全球主要国家的原油库存仍在持续增加，因此沙特能源部长表示，沙特仍将遵守 OPEC+减产协议的承诺。本周原油价格小幅上升，布伦特原油期货价格周四报 73.5 美元/桶，较上期上涨 2.13%。全球原油运输市场大船运价小幅下滑，中型船运价大幅下跌，小型船运价波动下行。中国进口 VLCC 运输市场运价稳中有跌。4 月 25 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 706.79 点，较上期下跌 1.31%。

**超大型油轮（VLCC）：**运输市场稳中有跌。由于市场整体运价处于低位，船东倾向寻找短航线货源，导致中东至中国航线运力再度集聚，运价未能延续上周涨势，下半周转跌。成交记录显示，中东至中国 5 月 10 日装期货盘成交运价为 WS42.5；西非至中国 5 月 27 日装期货盘成交运价为 WS44.5。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS42.88，较上周四下跌 1.4%，CT1 的 5 日平均为 WS43.48，较上周上涨 6.7%，等价期租租金平均 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 WS 44.79，下跌 1.1%，平均为 WS 45.32，TCE 平均 1.8 万美元/天。

**苏伊士型油轮（Suezmax）：**运输市场运价综合水平大幅下跌。西非至欧洲市场运价下跌至 WS62 左右，TCE 约 0.9 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至欧洲，5 月 12 至 13 日货盘，成交运价为 WS62.5。黑海到地中海航线运价下跌至 WS80，TCE 约 1.2 万美元/天。亚洲进口主要来自中东和欧洲，一艘 13 万吨级船拉斯坦努拉至印度金奈，5 月 1 日货盘，成交运价为 WS67.5。一艘 13 万吨级船杰伊汉至印度科钦，5 月 3 日货盘，成交包干运费为 210 万美元。

**阿芙拉型油轮（Aframax）：**运输市场亚洲航线运价保持稳定，地中海及欧美航线运价稳中有降，综合水平波动下行。7 万吨级船加勒比海至美湾运价小幅下跌至 WS76（TCE 跌破保本线）。跨地中海运价小幅下跌至 WS76（TCE 约 0.1 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，利比亚至西班牙，4 月 30 日货盘，成交运价为 WS77。北海短程运价稳定在 WS93（TCE 约 0.5 万美元/天）。波罗的海短程运价小幅下跌至 WS76，TCE 约 1.0 万美元/天。波斯湾至新加坡运价保持在 WS102，TCE 约 1.0 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价维持在 WS98，TCE 为 1.2 万美元/天。

**国际成品油轮（Product）：**运输市场亚洲航线运价涨跌互现，欧美航线稳中有升，综合水平止跌回升。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS108（TCE 约 0.4 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 WS92（TCE 约 0.6 万美元/天）；7.5 万吨级船运价上涨至 WS101（TCE 大约 1.2 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价依旧在 WS76 水平（TCE 仍在保本线之下）；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS170（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

### 【二手船市成交活跃 船舶价格多数反弹】

4月24日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为830.74点，环比上涨1.04%。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分别上涨0.86%、0.58%、0.05%、2.10%。

铁矿砂货盘维持平稳，在粮食和煤炭货盘增加的支撑下，国际干散货船运输市场整体好转，BDI指数稳步回升收于821点（周二），环比上涨9.61%，国际干散货船运价震荡上涨，二手散货船价格涨多跌少。本期，5年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1215万美元、环比下跌1.74%；57000DWT--1690万美元、环比上涨4.21%；75000DWT--1901万美元、环比下跌0.59%；170000DWT--3004万美元、环比上涨0.30%。目前，巴西铁矿石集中发货，印尼煤炭、镍矿石增多，南美的粮食贸易活跃，加上船用燃油价格上涨，船东因成本增加报价坚挺，国际干散货船运价和租金整体上扬，预计二手散货船价格短期走势稳中有涨。本期，二手散货船市场成交量大幅增加，共计成交23艘（环比增加14艘），总运力149.23万DWT，成交金额30460万美元，平均船龄10.97年，多数附带3年以上长期租约。

受美国政府宣布将不再给予部分国家和地区进口伊朗石油的制裁豁免的影响，国际油价大幅上涨。布伦特原油期货收于74.51美元/桶（周二），环比上涨3.89%。原油轮运价持续上升，成品油轮运价小幅波动，二手国际油轮船价全体上涨。本期，5年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2357万美元、环比上涨0.18%；74000DWT--2160万美元、环比上涨0.15%；105000DWT--3028万美元、环比上涨1.27%；158000DWT--4501万美元、环比上涨1.89%；300000DWT--6254万美元、环比上涨0.87%。目前，国际油轮即期运价平稳，油轮1年期期租费率稳中有涨，预计二手油轮价格短期将震荡反弹。本期，二手国际油轮成交量一般，共计成交8艘（环比增加3艘），总运力107.35万DWT，成交金额11760万美元，平均船龄15.13年。

沿海煤炭运输需求维持平稳，铁矿石和海砂运输市场持续回暖，加上北方港口因大风封港，以及大量船舶滞港等待煤炭或海砂装货，市场可用运力减少，沿海运价持续反弹，二手沿海散货船价格平稳波动。本期，5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--143万人民币、环比上涨0.34%；5000DWT--820万人民币、环比下跌0.40%。目前，钢厂利润继续提升，钢厂扩大产能积极性增强，对铁矿石需求增加。在运输海砂利润较好，煤炭运输需求略有改善，以及燃油成本上升的大环境下，船东报价高企，沿海散货运价继续上涨，预计散货船价格短期稳中有涨。本期，沿海散货船成交量萎缩，成交船舶吨位以1000DWT、10000DWT左右为主，船龄为10-15年之间。

内河散货运输市场需求尚好，运价小幅上涨，二手散货船价格以涨为主。本期，5年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--52万人民币、环比上涨3.63%；1000DWT--95万人民币、环比下跌0.88%；2000DWT--184万人民币、环比上涨2.17%；3000DWT--284万人民币、环比上涨3.65%。目前，内河建材运输市场火热，内河散货运价继续上扬，预计内河散货船价或稳中有涨。本期，内河散货船成交量维持活跃，共计成交105艘（环比减少29艘），总运力



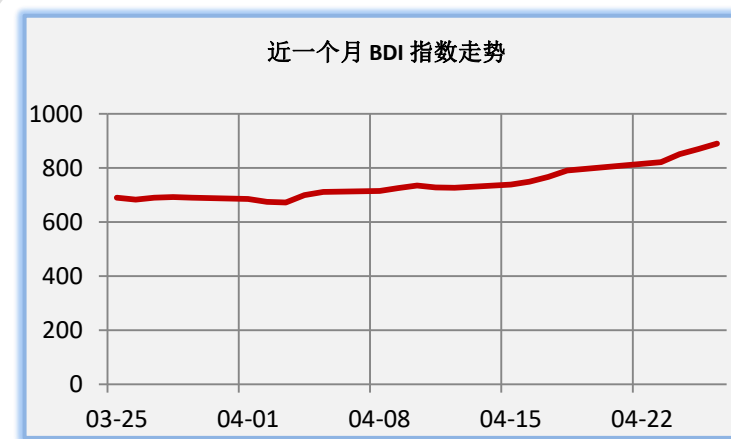
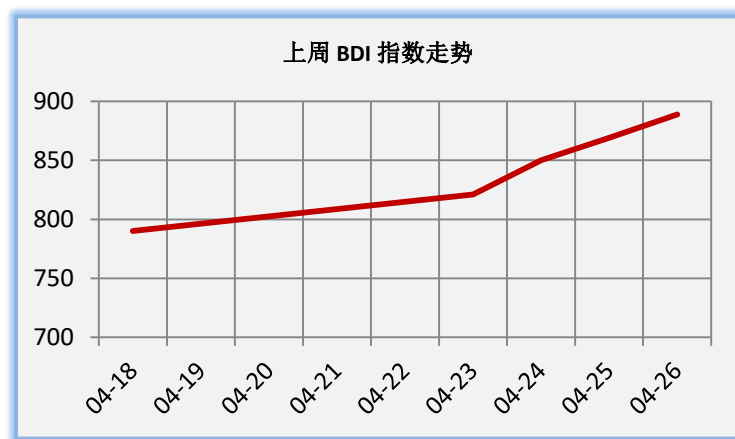
18.35 万 DWT，成交金额 17854 万元人民币。

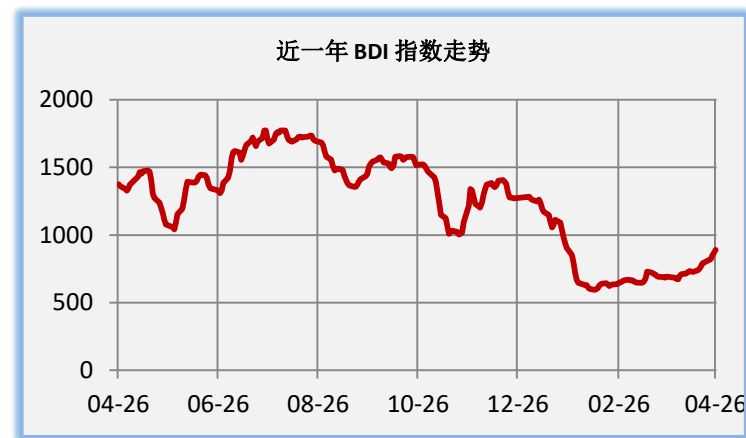
来源：上海航运交易所

## 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 | 4 月 23 日 |     | 4 月 24 日 |     | 4 月 25 日 |     | 4 月 26 日 |     |
|--------|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|
| BDI    | 821      | +31 | 850      | +29 | 869      | +19 | 889      | +20 |
| BCI    | 572      | +82 | 648      | +76 | 691      | +43 | 783      | +92 |
| BPI    | 1,171    | +9  | 1,177    | +6  | 1,182    | +5  | 1,186    | +4  |
| BSI    | 751      | +19 | 773      | +22 | 781      | +8  | 780      | -1  |
| BHSI   | 391      | +1  | 392      | +1  | 391      | -1  | 389      | -2  |





## (2) 租金回顾

### 期租租金（美元/天）

| 船型（吨）       | 租期 | 第 16 周 | 第 15 周 | 浮动   | %     |
|-------------|----|--------|--------|------|-------|
| Cape (180K) | 半年 | 10,000 | 10,000 | 0    | 0.0%  |
|             | 一年 | 14,000 | 13,000 | 1000 | 7.7%  |
|             | 三年 | 14,500 | 13,500 | 1000 | 7.4%  |
| Pmax (76K)  | 半年 | 10,500 | 10,500 | 0    | 0.0%  |
|             | 一年 | 11,000 | 11,000 | 0    | 0.0%  |
|             | 三年 | 10,750 | 10,750 | 0    | 0.0%  |
| Smax (55K)  | 半年 | 10,000 | 10,500 | -500 | -4.8% |
|             | 一年 | 10,500 | 11,000 | -500 | -4.5% |
|             | 三年 | 11,000 | 11,000 | 0    | 0.0%  |
| Hsize (30K) | 半年 | 8,750  | 9,000  | -250 | -2.8% |
|             | 一年 | 9,250  | 9,250  | 0    | 0.0%  |
|             | 三年 | 9,500  | 9,500  | 0    | 0.0%  |

截止日期： 2019-04-23



### 3. 租船信息摘录

#### (1) 航次租船摘录

'Akaki' 2013 84074 dwt dely Santos 12/13 May trip redel Singapore-Japan \$15,500 + \$550,000 bb - cnr

'Mondial Success' 2017 82010 dwt dely EC South America 10/15 May trip redel Singapore-Japan \$15,100 + \$510,000 bb - Bunge

'Star Lydia' 2013 81187 dwt dely EC South America 04/06 May trip redel S.China \$15,600 + \$560,000 bb - Olam

'Triton Gannet' 2009 78821 dwt dely Laizhou 26/29 Apr trip via NoPac redel China \$7,800 - Oldendorff

'Coral Ruby' 2008 76596 dwt dely Jorf Lasfar 30 Apr trip via Kamsar redel Stade \$11,500 - Oldendorff

'Ningbo Dolphin' 2011 76032 dwt dely Jorf Lasfar prompt trip via USG or NCSA redel Singapore-Japan \$16,250 - Cargill

'CP Tianjin' 2016 63541 dwt dely Kohsichang 28/29 Apr trip via Indonesia redel CJK \$8,000 - cnr

'Clipper Kalavryta' 2015 63325 dwt dely US Gulf ely May 2 1/1 min 80 days redel Singapore-Japan \$16,000 - Norden

'Captainyannis L' 2008 55688 dwt dely Singapore 03 May trip via Indonesia redel China \$10,500 - cnr

'Josco Yangzhou' 2005 55621 dwt dely Shuaibha prompt trip redel Arabian Gulf \$8,500 - Seacoast

'Thor Fortune' 2011 54123 dwt dely Gresik 02 May trip via Australia redel China \$12,500 - Cargill

'Sophia K' 2008 53496 dwt dely Fujairah prompt trip redel Chittagong intention aggregates \$8,000 - Seacoast

'Teng Da' 2016 38340 dwt dely Kuwait 02/03 May trip redel China intention sulphur \$8,000 - AHT



## (2) 期租租船摘录

'KSL Seoul' 2015 181010 dwt dely Dalian prompt 11/13 months redel worldwide approx \$17,250 - Singapore Marine

'Lowlands Light' 2017 87605 dwt dely Amsterdam 26 Apr 5/8 months redel Skaw- Gibraltar \$13,000 - cnr

## 4. [航运市场动态](#)

### 【集运市场兼并越来越具有挑战性】

过去几年，集装箱航运板块见证了兼并的大潮，承运人的数量大量减少。预计到 2021 年，全球排名前 7 位的班轮公司将拥有 75% 的全球集装箱船队，2005 年这个比例仅为 37%。

Ocean Network Express (ONE) 首席执行官 Jeremy Nixon 表示，

集运板块通过合并和收购进一步聚合的可能性仍然存在，但是随着监管规则的收紧和可吸收的自由玩家数量的减少，想让这一趋势延续的机会窗口正在慢慢关闭。

Nixon 在 Capital Link 第二届新加坡海事论坛上表示，未来兼并的候选公司将是区域性和细分市场承运人。这一现象背后的驱动力主要是追求规模经济。在集装箱航运板块，这一点尤为重要，因为投资新的、更大的船舶及配套设备需要大量资金。因此，相比其他单一货种的运营商，集运市场的合并和收购可能获得的协同效应要大得多。

哥伦比亚船舶管理有限公司总裁 Mark O' Neil 表示，

“只要我们是世界最大的船舶管理公司之一，我们就会以自己的体量和能力实现规模经济和效率，同时投资技术发展，并与大型综合性公司合作。毫无疑问，一些大型综合性公司希望与有能力投资技术和服务水平的大公司合作。”

这家总部位于塞浦路斯的公司刚刚与 Marlow Navigation 合并，创立了控股公司 Columbia Marlow。这次合并也诞生了世界最大的船舶管理公司之一。

O' Neil 补充说，船舶管理领域有很强的兼并驱动力，主要是大型航运公司能够实现规模经济和绩效优化的目标。但他也同时指出，小公司仍有机会茁壮成



长。

2019 年是成品油轮板块的合并之年。丹麦公司 Hafnia Tankers 与环球航运集团(BW Group)下属 BW Tankers 完成合并，形成了成品油轮巨头。DSS Holdings 和 Capital Product Partners 也通过合并，建立了新公司 Diamond S Shipping Inc.

Hafnia 首席执行官 Mikael Skov 谈到兼并的优势时表示，

如果公司要抓住所有盈利高峰，就必须在全球市场上拥有一席之地。他说：“规模的主要好处是有能力在网络布局上平衡运力分布。”

Nixon 也强调了通过兼并提升国际影响力的重要性，公司可以在不同的市场部署资产，用表现抢眼的市场收益填补表现疲软的市场亏损，从而降低风险。

Skov 也提醒说，一些在计划中看起来很好的合并到实际操作中未必“一帆风顺”。他总结说，过程中的人为因素容易被忽视，任何合并的关键在于找到合适的人来支持和完成公司的战略。

来源：中远海运 e 刊

### 【一季度中国航运景气指数小幅回落 预计二季度将温和复苏】

近日，上海国际航运研究中心发布了 2019 年第一季度中国航运景气报告。报告显示，一季度，中国航运景气指数为 99.33 点，比前一季度小幅降低 7.21 点，进入微弱不景气区间；中国航运信心指数为 108.52 点，比前一季度小幅下降 1.24 点。

对此，中国航运景气指数编制室主任周德全在接受国际商报记者采访时表示，时隔两年，中国航运业景气指数再入不景气区间，进入去年预料中的小幅盘整期。同时，中国航运信心指数仍处于景气区间，也反映出企业家信心相对充足，将对此轮回调的底部与复苏的节奏提供较好的支撑。

一季度下行趋势明显

一季度中国航运业的“不景气”主要表现在：船公司盈利出现大幅下降，干散货海运企业出现大面积亏损。

一季度，船舶运输企业景气指数为 102.87 点，比前一季度下降 5.77 点；船舶运输企业信心指数为 109.79 点，比前一季度上升了 3.31 点。船舶运输企业景气指数与信心指数均处于微景气区间。由于舱位利用率出现下滑，运营成本持续提升，企业运价水平大幅降低，企业总体盈利比前一季度出现大幅下滑。



同期干散货运输企业的景气指数为 81.73 点，比前一季度下降 28.82 点，跌至不景气区间；干散货运输企业的信心指数为 52.82 点，比前一季度大幅下降 76.35 点，暴跌至较为不景气区间。从各项经营指标来看，企业运力投放仍在增加，船舶周转率不断下降，海运运费收入水平大跌，同时营运成本持续走高导致企业出现大面积亏损，企业盈利景气指数暴跌 100 余点。由于企业流动资金较为充足，企业融资相对容易，劳动力需求继续增强，但企业对船舶运力投资一改之前乐观态势，投资意愿大幅下跌至较为不景气区间。

尽管如此，集装箱运输企业经营状况却继续向好，一季度的景气指数为 102.26 点，比前一季度下滑 15.13 点，但仍处于景气区间；集装箱运输企业的信心指数为 97.57 点，比前一季度下降 14.1，落入微弱不景气区间。从各项经营指标来看，虽然班轮公司减小运力投放力度，但舱位利用率仍持续下降；同时，由于运输成本上升，运费收入大幅下跌，企业盈利增长速度大幅放缓。

港口企业景气状况也在一季度保持稳定，景气指数为 108.49 点，比前一季度小幅下降 0.7 点，继续保持在微景气区间，港口企业经营状况总体保持稳定；港口企业的信心指数为 122.08 点，比前一季度上升了 5.91 点，进入较为景气区间，港口企业家对行业总体运行状况持有乐观态度。从各项经营指标来看，尽管港口企业的营运成本大幅提高，但由于港口吞吐量持续增加，泊位利用率继续提升，收费价格有所上调，企业盈利保持增长态势。

## 二季度有望进入复苏通道

展望第二季度，周德全表示，中国航运业将进入复苏通道。根据中国航运景气调查显示，二季度中国航运景气指数预计为 110.65 点，比前一季度上涨 11.32 点，上升至相对景气区间。航运服务、干散货企业景气值均从相对不景气区间上升至微景气区间。中国航运信心指数预计为 113.52 点，比前一季度上涨 4.99 点。

具体而言，船舶运输企业预计将稳健复苏。二季度，船舶运输企业的景气指数预计为 119.41 点，船舶运输企业信心指数预计为 112.08 点，均处于相对景气区间。从各项经营指标来看，虽然运力投放力度继续加大，但舱位利用率仍将继续提升，企业运费收入也将大幅增加。虽然营运成本大幅提升，但企业盈利仍将大幅增加，流动资金愈加充裕，融资难度持续减小，企业负债水平有所下降，劳动力需求和企业船舶运力投资意愿有所回升。

同时，港口企业信心仍将稳步向好。调查显示，二季度，港口企业景气指数预计为 106.39 点，处于微景气区间，经营景气状况继续稳健；中国港口企业信心指数预计为 118.77 点，下降 3.31 点，落入相对景气区间，但总体来看，港口企业家仍对市场保持乐观态度。

此外，超六成船公司认为年内将进入复苏新通道。调查显示，超六成船舶运输企业认为市场调整将持续半年到一年，但干散货海运企业认为市场调整将持续两年甚至可能长期低迷。

来源：国际商报



## 【油船市场将成限硫令的大赢家】

导读:海事策略国际研究顾问公司（MSI）近日表示，国际海事组织的限硫令将限制油船供应量的增长，同时鼓励老龄油船拆解。因此，尽管干散货航运市场动荡，但是油船市场依然乐观，有望成为限硫令政策的大赢家。

海事策略国际研究顾问公司（MSI）近日表示，国际海事组织的限硫令将限制油船供应量的增长，同时鼓励老龄油船拆解。因此，尽管干散货航运市场动荡，但是油船市场依然乐观，有望成为限硫令政策的大赢家。

MSI 预测，2019 年期租运费率将全面上升，最主要的是在大型油船领域。MSI 表示，到目前为止，市场发展证实了我们对 2019 年市场状况整体改善的看法，目前的预测与 MSI 去年年初的预测非常接近。

MSI 的预期是 2020 年硫排放法规带来的船队增长抑制和需求支持，这体现在许多方面。

首先，今年的废气洗涤器改装将减少现有船队运力。洗涤器装置持续增长，截止 2 月中旬，有 535 艘油船在建造时配备了废气洗涤器或者预定进行改装，实际安装洗涤器的油船现在还在继续增加。

虽然有些油船会选择在自然的干船坞坞修期间安装废气洗涤器，但大多数预定改装废气洗涤器的船舶将会暂时离开船队。因此，可用船舶数量将会减少。最大的影响发生在 2019 年，预计整体船队将减少 0.3%。

2020 年将进行更多的改装，不过 2019 年退出船队进行改装的油船将会重新回归，因此，2020 年船队运力将会增加。MSI 预计每次改装平均花费 1 个月的时间。

除了改装活动之外，受 2020 年硫排放新规影响，预计临时浮式储存量将增加。预计一些港口将使用船舶，因为这些港口缺乏足够的储油能力来储存多种类型的燃料。这将反过来增加对现有舰队的抑制作用。

因此，MSI 预计，2019 年修理和因各种原因退出船队的船舶运力同比将增长 25%达到 1530 万载重吨，2020 年将保持着类似水平。

2019 年船队有效运力将以 1.8%的低幅度增长，而整个船队运力将增长 2.2%，因为洗涤器改装和临时用于浮式储存的船舶，将会减少可用运力。在 2020 年，有效运力增长将高于整个船队总量的增长，因为大多数改装的船舶都返回船队运营。



而在拆解方面，MSI 预计，未来 5 年内，老化的船队状况将迫使船东放弃大量船舶；在未来 10 年内，随着 2000 年代中期频繁交付的船舶逐渐报废，油船拆解量将会很大。

研究发现，在未来 20 年里，海运石油贸易将会大幅减少（假设全球石油需求下降），尽管明显不利于盈利，但考虑到需要从市场上移除的油船运力，这种影响依然仍远非灾难性的冲击。值得注意的是，这也支持了 MSI 对油船收益的长期乐观看法，尽管需求增长放缓。

来源：国际船舶网

## 5. 船舶市场动态

### 【欧洲船企联手打造船舶数据整合平台】

欧洲主要船企近日启动了一项新计划，通过 Code Kilo 项目，开发一个连接船舶的平台，旨在协调船舶数据管理解决方案和标准，以应对数字化挑战。

这一项目由欧洲船厂集团(Euroyards)成员共同参与，包括法国大西洋造船厂(Chantiers de l'Atlantique, 原 STX 法国)、荷兰达门船厂集团、意大利 Fincantieri 集团、德国 Lürssen、德国 Meyer Werft、法国海军集团(Naval Group)和西班牙 Navantia。

该项目将寻求所有海事利益相关方的充分合作和参与，包括船东、船厂、设备商和船级社，并得到了欧洲船舶及海事设备协会(SEA Europe)的支持。

目前，船舶系统提供了大量与设备状态、船舶运行和性能相关的数据。Code Kilo 项目将可以增加数据再使用、组合并从中获得价值和见解的机会。这将使运营商、船厂和设备供应商能够优化各自的活动。

参与该项目的欧洲船厂表示，将会考虑如何通过物联网(IoT)、大数据和人工智能(AI)为未来的商业机遇打下基础。

来源：国际船舶网

### 【过去 10 年全球船厂手持订单量减少 60%】

截至今年 4 月初，全球船厂手持订单量仅为 8120 万 CGT，已经下降到了过去 15 年来的最低水平，手持订单量在 10 年间减少了近 60%。但是，受产品结构变化，船型日趋复杂和船舶大型化因素影响，导致工作量显著增加。



根据克拉克森的数据，截止 4 月初，全球手持订单量为 3202 艘、8120 万 CGT。按 CGT 计算，这一数字相比 2009 年 4 月减少了 59%，是自 2004 年以来的最低值。不过，这种下滑趋势在近期已经有所放缓，过去 12 个月来手持订单量仅下滑了 4%(按 CGT 计算)。

同时，克拉克森指出，目前手持订单中平均每艘船的工作量约为 25400 CGT，而在 2009 年同期平均每艘船工作量约为 17900CGT。

克拉克森解释称，每艘船平均工作量的增加受到了多重因素的影响。其中一个因素是产品结构的变化。10 年前，手持订单中大部分为散货船和油船，总计占比达到了 61%(按 CGT 计算);不过，目前这一比例已经下滑到了 42%，散货船和油船手持订单量分别为 901 艘、1950 万 CGT，619 艘、1450 万 CGT。与此同时，更加复杂的船型所占比例却在扩大，这导致了平均 CGT 的增加。目前，LNG 船手持订单量占比已经从 10 年前的 2%增至 13%，共计 141 艘、1080 万 CGT;邮轮占比从 2%增至 12%，手持订单量为 112 艘、1000 万 CGT。集装箱船手持订单占比与 10 年前保持一致，依然为 17%，目前共计 461 艘、1390 万 CGT。

另一方面，全球船队的大型化趋势也导致了手持订单船舶平均工作量的增加，这主要来自集装箱船领域。截止 4 月初，集装箱船手持订单中 79%为 8000TEU 及以上的集装箱船，而 10 年前这一比例为 56%。另外，在一些细分市场中也出现了大型化的趋势;例如在散货船市场，Ultramax 型散货船(60000-64999 载重吨)占据了大灵便型散货船(40000-64999 载重吨)手持订单量的 90%，10 年前则仅有 8%;Kamsarmax 型散货船(80000-89999 载重吨)占巴拿马型散货船(65000-99999 载重吨)手持订单比例的 91%，而 10 年前占比则为 41%。

来源：国际船舶网

### 【前 3 月我国造船完工量保持增长】

2019 年 1~3 月份，国际航运市场低位震荡，全球新船订单量同比大幅下降。我国造船完工量保持增长，但新承接订单量和手持船舶订单同比下降。重点监测企业工业总产值等主要经济指标止跌回升。

#### 全国三大造船指标一增两降

1~3 月份，全国造船完工 962 万载重吨，同比增长 12.8%。承接新船订单 459 万载重吨，同比下降 70.4%。3 月底，手持船舶订单 8428 万载重吨，同比下降 10%，比 2018 年底下降 5.6%。

1~3 月份，全国完工出口船 929 万载重吨，同比增长 18.8%;承接出口船订单 414 万载重吨，同比下降 71.3%;3 月末手持出口船订单 7652 万载重吨，同比下降 9.8%。出口船舶分别占全国造船完工量、新接订单量、手持订单量的 96.6%、90.2%和 90.8%。



## 重点监测企业指标情况

### 1、造船企业三大指标同比下降

1~3 月份，53 家重点监测的造船企业造船完工 894 万载重吨，同比增长 8.2%。承接新船订单 426 万载重吨，同比下降 71.9%。3 月底，手持船舶订单 8297 万载重吨，同比下降 8.4%。

1~3 月份，53 家重点监测的造船企业完工出口船 858 万载重吨，同比增长 12.9%；承接出口船订单 385 万载重吨，同比下降 72.7%；3 月末手持出口船订单 7509 万载重吨，同比下降 8.9%。出口船舶分别占重点造船企业完工量、新接订单量、手持订单量的 96%、90.3%和 90.5%。

### 2、工业总产值同比增长

1~3 月份，船舶行业 80 家重点监测企业完成工业总产值 799 亿元，同比增长 3.4%。其中船舶制造产值 349 亿元，同比增长 6%；船舶配套产值 57 亿元，同比增长 2%；船舶修理产值 30 亿元，同比增长 8.3%。

### 3、船舶出口产值同比增长

1~3 月份，船舶行业 80 家重点监测企业完成出口产值 320 亿元，同比增长 5.3%。其中，船舶制造产值 233 亿元，同比增长 6.4%；船舶配套产值 12 亿元，同比增长 0.8%；船舶修理产值 19 亿元，同比增长 8.5%。

### 4、企业经济效益止跌企稳

1~3 月，船舶行业 80 家重点监测企业实现主营业务收入 533 亿元，同比增长 4.9%；利润总额 3.5 亿元，同比增长 66%。

来源：中国船舶行业工业协会

## 6. [世界主要港口燃油价格](#)

| BUNKER PRICES |         |         |        |        |
|---------------|---------|---------|--------|--------|
| PORTS         | 380 CST | 180 CST | LSMGO  | MGO    |
| Singapore     | 445.00  | 490.00  | 635.00 | 630.00 |



|           |        |        |        |        |
|-----------|--------|--------|--------|--------|
| Hong Kong | 456.00 | 460.00 | 659.00 | n/a    |
| Tokyo     | n/a    | n/a    | n/a    | n/a    |
| Hamburg   | 439.00 | n/a    | 640.00 | n/a    |
| Fujairah  | 453.00 | 495.00 | 745.00 | n/a    |
| Istanbul  | 462.00 | n/a    | 678.00 | n/a    |
| Rotterdam | 425.00 | 465.00 | 605.00 | n/a    |
| Houston   | 455.00 | n/a    | 685.00 | n/a    |
| Panama    | 445.00 | n/a    | 660.00 | n/a    |
| Santos    | 458.00 | 489.50 | n/a    | 747.00 |

截止日期: 2019-04-26

## ◆ 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 16 周 | 第 15 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 67 周 | 第 66 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: 2019-04-23



(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+2 | Tanker | 115,000     | SWS, China                               | 2020-2021 | Pantheon Tankers - Greek | 4,480       | LOI stage       |
| 2   | Tanker | 50,000      | Hyundai Mipo, S. Korea                   | 2020      | Sun Enterises - Greek    | 3,750       |                 |
| 2+1 | Bulker | 85,000      | Oshima, Japan                            | 2021      | Ta-Ho - Taiwanese        | Undisclosed |                 |
| 2   | Bulker | 66,000      | Mitsui Engineering & Shipbuilding, Japan | 2021      | Doun Kisen - Japanese    | Undisclosed |                 |
| 1   | Bulker | 38,000      | Hakodate, Japan                          | 2020      | Kobe Shipping - Japanese | Undisclosed |                 |
| 1   | Bulker | 38,000      | Hakodate, Japan                          | 2020      | Doun Kisen - Japanese    | Undisclosed |                 |
| 1   | LNG    | 175,000 cbm | Hyundai, S. Korea                        | 2021      | Capital - Greek          | Undisclosed | option declared |

◆ 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              |
| SHINYO ALLIANCE | BC | 176,269 |     | 2005 | Japan    | 1,300       | Chinese     |                 |
| TAMAR           | BC | 56,563  |     | 2010 | China    | 1,050       | Undisclosed |                 |
| BULK PARAIISO   | BC | 53,500  |     | 2007 | Japan    | 1,050       | Indonesian  |                 |
| AIFANOURIOS     | BC | 50,363  |     | 2002 | China    | 575         | Chinese     |                 |
| AIGEORGIS       | BC | 50,354  |     | 2001 | China    | 525         | Chinese     | *               |
| MARE FORUM      | BC | 46,743  |     | 2000 | Japan    | 610         | Indonesian  |                 |
| RATU TEMBAGA    | BC | 28,554  |     | 2004 | Japan    | 550         | Vietnamese  | SS/DD due 11/19 |
| DAUNTLESS       | BC | 28,473  |     | 2002 | Japan    | 530         | Lebanese    |                 |
| HYUN JIN        | BC | 10,641  |     | 1995 | S. Korea | Undisclosed | 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 |
| BRUSSELS BRIDGE | CV | 52,683 | 4,432 | 2011 | S. Korea | 1,100   | Greek       |    |
| HANSE FORTUNE   | CV | 13,760 | 1,118 | 2006 | China    | 450     | Undisclosed |    |



| 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                |
| BBC LOUISE | GC | 12,100 |     | 2018 | China    | 1,800       | German      | heavylifter 2*250t |
| HAE JUNG   | GC | 10,623 |     | 1996 | S. Korea | Undisclosed | Undisclosed |                    |
| KYUNG IL   | GC | 10,497 |     | 1998 | S. Korea | Undisclosed | 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          |
| DS MELODY          | TAK | 150,500 |     | 2001 | Japan    | 1,175   | NGM - Greek               | en bloc each |
| DS SYMPHONY        | TAK | 149,995 |     | 2001 | Japan    | 1,175   | NGM - Greek               |              |
| CAMELIA            | TAK | 111,928 |     | 2004 | S. Korea | 1,430   | Soechi Lines - Indonesian |              |
| LEANDER            | TAK | 13,190  |     | 1999 | Germany  | 470     | MAB - U. A. E             |              |
| JANESIA ASPHALT VI | TAK | 6,032   |     | 2008 | Japan    | 430     | European                  |              |

## ◆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 |
| NELMA | TAK | 40,713 | 9,467 | 1996 | Croatia | 440.00    |     |

| 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                            |
| CSK GLORY   | BC     | 173,044 | 20,997 | 2002 | S. Korea | 458.00    | as is Singapore, incl 400t ROB |
| KUZMA MININ | BC     | 23,169  | 8,476  | 1980 | Germany  | 120.00    | as is United Kingdom           |
| SINEGORSK   | GC/MPP | 7,365   | 4,388  | 1991 | Spain    | 450.00    | full sub continent options     |
| AGRA        | TAK    | 306,009 | 42,352 | 1999 | Japan    | 450.00    | as is Singapore, incl 900t ROB |

## ◆ALCO 防损通函

### 【国际扣船实务 - 韩国】

在韩国可基于某些原因扣押船舶，例如：（I）在可执行的判决期间基于诉前扣押进行扣船以获得对船舶所有人索赔的担保，或（II）基于船舶海事优先权和/或抵押权，以进行船舶拍卖。我们注意到，在韩国并未承认对物诉讼/诉讼程序。



如果是前者（诉前扣押），当且仅当索赔是针对船舶所有人时，对寻求扣押船舶的索赔没有限制。在这方面，韩国法院可以揭穿船舶登记所有人的公司面纱，并且可基于针对该船舶受益所有人的索赔扣押该船舶。

### 【塔科拉迪废水污染罚款】

最近几个月来，协会已经看到加纳海事管理局（GMA）对涉嫌排放废水造成污染处以罚款的几起案例。就所有这些案例中的排放物而言，均由经国际海事组织批准的污水处理系统处理过。根据《防污公约》附则四第 11.1.2 条的规定，该污水处理系统必须排放不含可见漂浮固体的污水，也不得引起周围水域变色。然而，当 GMA 检验员抽取废水样本后，经目测检查后发现污水已明显变色，该船也因此受到罚款。罚款总额约为 4 万美元。协会驻当地通代建议，虽然这种罚款在理论上可能存在争议，但上诉成功的可能性很低且经济上是不可行的，因为在任何此类上诉结果出来之前，船舶存在被延误的风险。

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      |
|------------|---------|---------|-------|--------|---------|--------|---------|---------|---------|
| 2019-04-26 | 673.070 | 749.900 | 6.039 | 85.803 | 868.680 | 61.402 | 959.210 | 472.650 | 499.700 |
| 2019-04-25 | 673.070 | 750.530 | 6.002 | 85.843 | 868.400 | 61.375 | 956.680 | 471.920 | 498.720 |
| 2019-04-24 | 672.050 | 754.060 | 6.009 | 85.707 | 869.510 | 61.440 | 947.460 | 476.990 | 500.470 |
| 2019-04-23 | 670.820 | 755.000 | 5.993 | 85.507 | 870.880 | 61.592 | 950.920 | 478.530 | 502.660 |
| 2019-04-22 | 670.350 | 753.730 | 5.990 | 85.441 | 871.000 | 61.635 | 955.060 | 479.240 | 501.040 |

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        | 2.3994 | 1 周   | 2.416  | 2 周   | -- | 1 个月 | 2.4785 |
| 2 个月      | 2.5454 | 3 个月  | 2.5824 | 4 个月  | -- | 5 个月 | --     |
| 6 个月      | --     | 7 个月  | --     | 8 个月  | -- | 9 个月 | --     |
| 10 个月     | --     | 11 个月 | --     | 12 个月 | -- |      |        |

2019-04-25

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)