



全一海运市场周报

2023.03 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2023.03.13 - 03.17 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场趋于平稳 航线运价互有涨跌】

中国出口集装箱运输市场在经过一段时间的调整走势后，本周整体市场出现企稳迹象。不同航线因供需基本面不同，市场运价互有涨跌，综合指数小幅上涨。3月17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909.72点，较上期上涨0.3%。

欧洲航线：据德国联邦统计局公布的数据显示，德国2月CPI同比上升8.7%，继续处于高位。为了遏制居高不下的通胀水平，本周欧洲央行继续采取加息措施。由于欧洲地区制造业继续低于荣枯线以下，经济发展缺乏宽松政策的支持，未来经济复苏可能依旧面临较多困难。本周，运输需求基本平稳，供需基本面较为平衡，市场运价经过连续调整后，开始回稳。3月17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878美元/TEU，较上期上涨1.5%。地中海航线，市场行情与欧洲航线保持同步，即期市场订舱价格上涨。3月17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1651美元/TEU，较上期上涨3.9%。

北美航线：据美国商务部公布的数据显示，美国2月零售销售额环比下降0.4%，跌幅大于市场预期。数据显示，面对顽固的高通胀和高利率，美国消费者被迫缩减开支。同时，居民对经济衰退的担忧正在加剧，尤其是在银行业出现动荡恐慌之后，未来经济增长面临较大不确定性。本周，运输需求继续疲软表现，供求平衡情况不理想，市场运价继续调整走势。3月17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1161美元/FEU和2088美元/FEU，分别较上期下跌0.2%和4.8%。

波斯湾航线：运输市场在持续调整之后显出企稳迹象，运输需求保持平稳，供需基本面趋向平衡，市场运价止跌企稳。3月17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879美元/TEU，较上期微涨0.1%。



澳新航线：当地市场的需求恢复情况不佳，运输需求一直徘徊在低位，供求平衡情况不佳，市场运价继续下行，但跌幅放缓。3月17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277美元/TEU，较上期下跌1.1%。

南美航线：目的地主要国家经济基础较弱，通胀水平又居高不下，在美联储加息周期，各种风险爆发，易导致市场大幅波动。运输需求缺乏进一步增长的动力，供需基本面继续疲软，即期订舱价格继续下跌。3月17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1306美元/TEU，较上期下跌5.2%。

日本航线：运输市场总体平稳，市场运价下跌。3月17日，中国出口至日本航线运价指数为906.79点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【运价涨跌互现 综指稳中有升】

本周，电煤走弱，建材走强，粮食淡季特征明显，成品油市场稳中向好，沿海散货市场整体维持船货平衡，综合指数小幅上涨。3月17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1086.31点，较上期上涨0.8%。

煤炭市场：市场需求方面，进入3月，“桃花汛”来临，长江水位上涨，水电转好。电厂供暖结束，部分进入检修，煤电负荷平均降至八成左右，沿海八省电厂日耗185.3万吨，环比下降9.4万吨，但总体平稳。同时新建房市场重回上升区间，工业用煤，砂石等产业需求有所支撑。煤炭价格方面，本周，国内煤矿基本恢复正常生产，采购拉运以长协保供为主。港口煤价弱势下调，市场交投氛围转弱。环渤海各港合计日均调进136万吨，环比减少7.5万吨，日均调出量147万吨，环比增加18.6万吨。运价走势方面，北方海况不佳，港口封航较多，运输周转效率降低。同时外贸市场火热，兼营船流出较多，内贸多以长协保供为主，市场成交较为清淡，沿海煤炭运价稳中向好。

3月17日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1087.24点，较上期上涨1.4%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收775.41点，较上期下跌0.2%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价30.8元/吨，较上期下跌0.4元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为41.7元/吨，较上期上涨0.6元/吨。



金属矿石市场：进入传统消费旺季，在宏观利好政策引导下，基建、房地产、制造业等行业逐步好转，下游终端需求持续复苏，成材出厂价格拉涨，铁水产量保持高位，铁矿石价格高位震荡运行。供应端外矿发运和到港处于季节性低位，内矿因矿山安检，回升速度放缓，供给偏紧。河北地区限产逐步解除，钢厂铁矿库存水平偏低，钢厂主动补库意愿增强，沿海矿石运价小幅波动。3月17日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 746.63 点，较上期下跌 0.5%。

粮食市场：近期，市场生猪供应阶段性提升，猪价震荡下行。饲企观望情绪强，采购意愿不高，南北港口玉米到货量有所回落，玉米价格稳中偏弱运行，港口装船需求有所下降，沿海粮食运价开始下行。3月17日，沿海粮食货种运价指数报 1089.79 点，较上期下跌 2.8%。

成品油市场：受欧美银行业影响，经济衰退预期强化，加之原油供应小幅过剩，国际原油价格大幅走跌。国内受检修季影响，主营及地方炼厂开工率将开始下降，供应方面有所收紧。需求方面，随气温回升，民众出行意愿增强，汽油消费量继续上涨；各地刺激经济政策将陆续推出，户外、基建厂矿终端用油单位开工率继续上升，柴油需求恢复加快。内贸市场整体稳定，成品油运价平稳运行。3月17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

【三大船型纷纷上扬 租金指数稳步上行】

本周，铁矿石、煤炭、钢材等货盘均较前期增加，市场活跃度上升，行情火热，看涨情绪浓厚，三大船型在充足货盘的支撑下，租金、运价纷纷上扬，远东干散货租金指数自 2 月下旬以来持续上涨。3月16日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1523.40 点，较上周四上涨 23.0%。

海岬型船市场：海岬型船市场大幅上涨，周末回调。太平洋市场，澳大利亚矿山发货积极，铁矿石货盘较多，东澳也有部分煤炭货盘，远程矿航线也有支撑，FFA 远期合约价格上涨等利好因素叠加，海岬型船市场运价大幅上扬，租金水平较前期明显改善。周末，巴西山体滑坡影响矿山铁矿石运输以及油价下跌，运价稍有回调。3月16日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 17392 美元，较上周四上涨 34.1%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 8.887 美元/吨，较上周四上涨 9.0%。远程矿航线，上半周巴西铁矿石货盘较前期增加，运价上涨。3月16日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 20.986 美元/吨，较上周四上涨 8.0%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场强势上涨。本周外贸煤价格优势明显，电厂招标货盘持续释放，印尼煤新旧货盘叠加，船运需求增加，市场情绪高涨，行情火热，巴拿马型船市场租金强势上涨，并于周三创下 2022 年 11 月以来新高。周四印尼煤货盘有所减少，租金小跌，整体较上周有明显回升。3 月 16 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 16663 美元，较上周四上涨 18.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 9.550 美元/吨，较上周四上涨 6.4%。粮食市场，南美粮食出货情况有所好转，且太平洋市场高涨情绪带动，粮食运价继续上涨。3 月 16 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 43.230 美元/吨，较上周四上涨 3.0%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场较大幅度上涨。本周超灵便型船市场煤炭新增货盘虽不多，但国内北方钢材货盘较多，且巴拿马型船市场行情火热，进口煤价格优势明显，市场推涨情绪浓厚，超灵便型船市场日租金上涨。临近周末，市场稍有降温，租金稍有回调。3 月 16 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 13138 美元，较上周四上涨 18.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 11.655 美元/吨，较上周四上涨 7.9%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价先涨后跌 成品油运价持续回暖】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 3 月 10 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 155.0 万桶至 4.8 亿桶，增幅 0.32%。美国上周原油进口 621.6 万桶/日，较前一周减少 5.5 万桶/日，出口增加 166.5 万桶/日至 502.7 万桶/日，原油产品四周平均供应量为 1969.8 万桶/日，较去年同期减少 6.4%。联合国数据周四显示，沙特阿拉伯 1 月份的原油出口增长了近 3%，创下三个月来的新高。硅谷银行和签名银行(Signature Bank)倒闭引发了对新的金融危机的担忧，这可能会减少未来的石油需求，打压油市。石油输出国组织(OPEC)进一步提高了对 2023 年中国石油需求增长的预测，限制了油价的跌幅。本周布伦特原油期货价格持续下行，周四报 74.85 美元/桶，较 3 月 9 日下跌 8.31%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价先涨后跌，苏伊士型油轮运价全线上扬，阿芙拉型油轮运价小幅上涨。中国进口 VLCC 运输市场运价先涨后跌。3 月 16 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 1936.08 点，较 3 月 9 日上涨 10.5%。

超大型油轮 (VLCC)：本周市场中东 3 月下旬装期货盘基本收尾，上半周市场中东航线及大西洋航线需求持续放量，成交远超日常平均水平，船东的期待值水涨船高，WS 点位大幅飙升；下半周市场在集中出货后开始冷却，租家放缓出货节奏，运价逐渐回落。由于之前成交量相对较大，短期内船位预计不会太宽松，4 月上旬装期的货盘将于下周确认，货量依旧是市场能否保持热度的关键。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价(CT1)报 WS91.75，较 3



月 9 日上涨 10.26%，CT1 的 5 日平均为 WS94.56，较上期平均上涨 26.97%，TCE 平均 8.8 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS90.39，上涨 10.72%，平均为 WS92.44，TCE 平均 8.9 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平全线上扬。西非至欧洲市场运价上涨至 WS129（TCE 约 5.9 万美元/天）。黑海到地中海航线运价上涨至 WS169（TCE 约 9.1 万美元/天）。中东至地中海 14 万吨级船轻质原油运价上涨至 WS71（TCE 约 2.4 万美元/天）。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线持续攀升，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平小幅上涨。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS361（TCE 约 12.5 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS198（TCE 约 7.1 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS171（TCE 约 7.0 万美元/天）。美湾至欧陆 7 万吨级船运价上涨至 WS258（TCE 约 7.9 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS211（TCE 约 6.0 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS187（TCE 约 5.5 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，综合水平持续回暖。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS209（TCE 约 2.5 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS196（TCE 约 3.9 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS183（TCE 约 4.9 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS109 水平（TCE 约 0.8 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS271（TCE 约 4.2 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

3 月 15 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1155.98 点，环比上涨 0.21%。其中，国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数和沿海散货船价综合指数环比分别上涨 0.21%、0.12%及 0.74%，内河散货船价综合指数环比下跌 0.09%。

国际干散货船二手船价格有涨有跌。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT 吨级散货船估值 1977 万美元，环比上涨 1.43%；57000DWT 吨级散货船估值 2613 万美元，环比上涨 0.26%；75000DWT 吨级散货船估值 2820 万美元，环比下跌 1.03%；170000DWT 吨级散货船估值 3875 万美元，环比下跌 0.17%。本期，国际二手散货船市场成交比较平淡，总共成交 9 艘（环比减少 9 艘），总运力 48.44 万载重吨，总成交金额 14495 万美元，平均船龄 12.78 年。



国际油轮二手船价格涨跌不一。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 3915 万美元，环比上涨 1.33%；74000DWT 吨级油轮估值 3936 万美元，环比下跌 0.64%；105000DWT 吨级油轮估值 5882 万美元，环比上涨 0.31%；158000DWT 吨级油轮估值 6586 万美元，环比下跌 0.30%；300000DWT 吨级油轮估值 9142 万美元，环比下跌 0.23%。本期，国际油轮二手船市场成交比上周有所减少，总共成交 9 艘（环比减少 8 艘），总运力 115.78 万载重吨，总成交金额 25450 万美元，平均船龄 18.33 年。

国内沿海散货船二手船价格有涨有跌。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT 吨级散货船估值 229.1 万人民币，环比上涨 1.74%；5000DWT 吨级散货船估值 1301.6 万人民币，环比下跌 0.76%。本期，国内沿海二手散货船市场成交平淡，总共成交 3 艘（环比增加 2 艘），总运力 1.48 万载重吨，总成交金额 1459.05 万人民币，平均船龄 12.17 年。

国内内河散货船二手船价格涨跌不一。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 49 万人民币，环比下跌 2.23%；1000DWT 吨级散货船估值 118 万人民币，环比下跌 0.49%；2000DWT 吨级散货船估值 226 万人民币，环比上涨 1.64%；3000DWT 吨级散货船估值 290 万人民币，环比上涨 0.27%。本期，国内内河二手散货船市场成交比较平稳，总共成交 32 艘（环比增加 5 艘），总运力 6.39 万载重吨，总成交金额 7361.04 万人民币，平均船龄 8.15 年。

来源：上海航运交易所

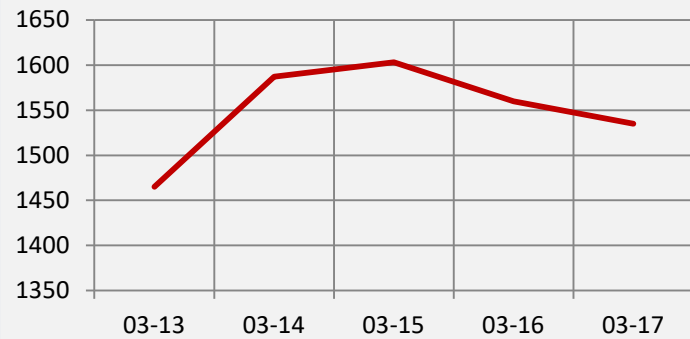
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

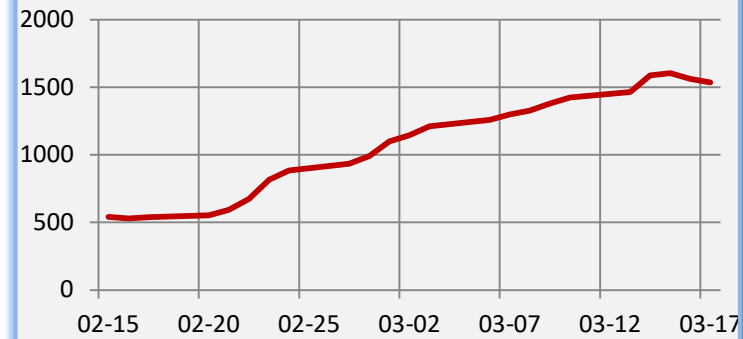
波罗的海指数	3 月 13 日		3 月 14 日		3 月 15 日		3 月 16 日		3 月 17 日	
BDI	1,465	+41	1,587	+122	1,603	+16	1,560	-43	1,535	-25
BCI	1,821	+77	2,110	+289	2,104	-6	1,976	-128	1,913	-63
BPI	1,680	+26	1,743	+63	1,768	+25	1,746	-22	1,723	-23
BSI	1,235	+26	1,263	+28	1,296	+33	1,312	+16	1,318	+6
BHSI	650	+19	665	+15	676	+11	688	+12	694	+6



上周 BDI 指数走势



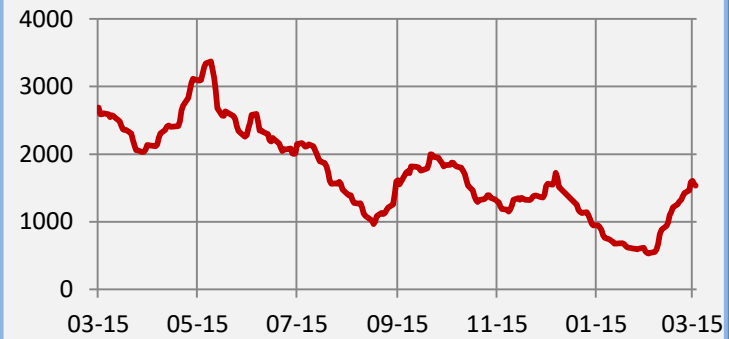
近一个月 BDI 指数走势



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	10/03/23	03/03/23	浮动	%
Cape (180K)	一年	19,000	17,250	1750	10.1%
	三年	17,500	17,000	500	2.9%
Pmax (76K)	一年	16,000	15,250	750	4.9%
	三年	13,250	12,750	500	3.9%
Smax (58K)	一年	16,000	15,750	250	1.6%
	三年	13,500	13,250	250	1.9%
Hsize (302K)	一年	12,500	12,250	250	2.0%
	三年	10,500	10,500	0	0.0%

截止日期：2023-03-14

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'W-Smash' 2013 82742 dwt dely Kang Neung prompt trip via NoPac redelivery Singapore-Japan range \$16,000 - cnr

'Pacific Merit' 2018 63495 dwt dely Saldanha Bay prompt trip redelivery Singapore-Japan range \$22,000 + \$220,000 bb - Norden

'Gramos' 2019 61171 dwt dely Haldia 23/26 Mar trip redelChina intention iron ore \$20,000 - Synabulk

'Delos Dawn' 2008 52224 dwt dely Maputo prompt trip redelivery China \$20,000 + \$200,000 bb - cnr

'Nordloire' 2013 37212 dwt dely Vila Do Conde prompt trip redelivery Norwart intention alumina \$16,000 - cnr



'Pavida Naree' 2018 35891 dwt dely Vinh prompt trip via WC Australia redelivery China intention alumina \$12,000 - cnr

(2) 期租租船摘录

'Leonidas P.C' 2011 82165 dwt min 11 / max 13 months redelivery worldwide \$17,000 - cnr

'Medi Nagoya' 2018 81791 dwt dely Japan 10/20 Apr 15 / 17 months redelivery worldwide \$20,000 - cnr

'Tiger South' 2013 76213 dwt dely Qinzhou 20/30 Mar 11 /13 months redelivery worldwide \$16,500 - Safe Arrival

4. 航运&船舶市场动态

【VLCC 运费超过 10 万美元/天】

近日, 超大型油轮 (VLCC) 的现货运费价格突破每天 10 万美元的大关——这可能预示了未来继续增长的趋势。分析师和投资者越来越相信, 油轮业务正进入一个长期、持续的上升周期。

克拉克森公司 (Clarksons Securities) 分析师 Frode Mørkedal 上周五表示: “超大型油轮的价格大幅上涨, 超大型油轮的现货运费价格已经达到平均每天 103900 美元——五年来同期平均水平的 4 倍。

Frode Mørkedal 表示: “中东地区的经济活动最为活跃, 导致大西洋流域的收入差距不断扩大。”

上周五, 中国-中东地区现代节能超大型油轮的运费价格较前一天上涨 20.5%, 至每天 10.28 万美元。美国海湾-中国的运费也上涨 7.5%, 至每天 66500 美元。他说: “我们相信, 大西洋的运费也将在未来赶上。”



根据 Jefferies 分析师 Omar Nokta 的说法,“本周,我们在阿拉伯湾的超大型油轮预订量约为 50 艘,而每周通常为 35 艘。”Omar Nokta 表示,大多数预订都是为了前往亚洲。

中国需求是“增量催化剂”

超大型油轮通常比小型原油油轮和成品油轮获得更高的费率。然而最近,超大型油轮有时表现逊于苏伊士型油轮(100 万桶容量)和阿芙拉型油轮(750000 桶容量)以及一些成品油轮。

西方制裁对俄罗斯出口和欧盟进口的影响,不成比例地帮助了小型油轮的运费。

“中国的复苏是市场的一个增量催化剂,由于全球需求复苏和(航程)延长,这个市场已经在加强。”

Chappell 解释道:“目前区域性的船舶短缺正在使运费呈抛物线形,但随着时间的推移,这一趋势将趋于稳定。”

油轮订单量历史低位

从中期来看,油轮船舶供需的基本面似乎对运价也有非常积极的影响。

俄乌冲突从根本上改变了油轮贸易格局,导致原油和成品油轮的航程变长,这些变化看起来会持续下去。

欧盟委员会能源副总干事保拉·平霍(Paula Pinho)在标准普尔全球陶瓷周(s&P Global CERAWEEK)会议上表示,欧洲对俄罗斯能源的转向“在许多方面是不可逆转的”。

与此同时,新油轮的订单处于历史低位,在 2026 年之前,可能不会有新增的原料原油或成品油轮产能。



克拉克森表示,目前集装箱船的订单运力与在运营运力的比率为 29%,液化天然气运输船为 52%。与之形成鲜明对比的是,原油油轮的订单量与船队的比率仅为 2.9%,超大型油轮仅为 1.9%,而成品油轮的订单与船队的比例为 6%。

来源: 海事服务网

【船公司闲置集装箱船数量减少,运力或将回升】

集装箱运价仍在下降,而租船费率却保持不变,这表明班轮运营商正在追逐市场份额,即使这意味着一场价格战。

Linerlytica 于 3 月 13 日发布的最新报告称,由于航运公司在中国春节假期后重新启用闲置船只,目前约有 738014 TEU 的运力处于闲置状态,占船队的 2.8%,低于 2 月份 3.8%的峰值。

MSC 与马士基航运(Maersk Line)的差距已扩大至 58.7 万 TEU,这家瑞士-意大利市场领导者的差距为 6.8 万 TEU,而马士基航运的差距为 29.8 万 TEU。

MSC 和马士基航运将于 2025 年 2 月解散 2M 联盟,自新冠肺炎疫情将运费推高至历史高点以来,这两家航运公司一直在采取不同的战略。

Linerlytica 观察到,“与 2M 和 the Alliance 相比,OCEAN Alliance 的航运公司闲置船只数量最少,这清楚地表明,航运公司在处理运力过剩方面采取了截然不同的策略。运费仍在下降,而租船费率保持不变,这进一步表明,尽管货运市场走软,但航运公司仍有意追逐市场份额。”

MSC 上周分别接收了全球最大和第二大集装箱船,分别由扬子江造船和沪东-中华造船连续两天交付了 24346 TEU 的 MSC Irina 和 24116 TEU 的 MSC Tessa。MSC 还从东太平洋航运公司(Eastern Pacific Shipping)租用了 11 艘 15000 TEU 船舶中的第四艘;预计将于今年年底交付。

新船将地中海航运的运力提高到历史最高水平,达到 738 艘船,477 万 TEU,将与马士基航运的差距扩大到 587120 TEU。

来源: 物流巴巴



【干散货市场：大型船舶需求量较大】

最近波罗的海干散货综合运费指数 BDI 呈现接连的上涨趋势特别是海岬型船的日租金上涨在很大程度上带动了 BDI 的上升。

船东对大型干散货船的需求量很大船舶经纪人 Allied Shipbroking 在其最新的每周报告中表示“在上周订购 4 艘 Ultramax 船之后印度尼西亚公司 Tanto Intim Line 在南通翔宇造船厂又订购了另外 3 艘。今年到目前为止超灵便型散货船已占干散货新造船的一半以上。到 2023 年和 2024 年 70%以上的交付船舶为 Ultramax 约 10% 为 Supramaxes 约 20% 为 Handymaxes。另外船东对天然气运输船的兴趣依然存在。

在另一份报告中船舶经纪人 Banchemo Costa 表示“有几份订单涉及 Aframax 吨位扬子江船厂收到两份订单总计 4 x 115000 dwt LR2。希腊船东 Pantheon Tankers 以每艘 5970 万美元的报告价格订购了 2 艘将于 2026 年交付。另外 2 艘由 Union Maritime 以 5950 万美元的价格订购将于 2025 年交付。该领域的另一个重要订单是希腊船东以 6260 万美元的价格预订了一艘装有单洗涤器和液化天然气双燃料的 LR2 将于 2025 年交付。液化天然气领域的价格保持坚挺 NYK 在现代 Samho 订购了 3 x 174000 立方米的船舶价格为每艘 2.55 亿美元 2027 年交付。在集装箱市场台湾船东万海航运在其订单中增加了 3 艘 3050 teu 支线船。

与此同时在标准普尔市场 Allied 表示“上周二手销售活动加快步伐交易量高于平均水平。在干散货领域尽管市场在经历了一段时间的低利率后出现反弹但购买意愿仍然受到限制。对特定规模的细分市场没有强烈偏好交易是全面进行的。

就年份而言上周买卖的船只平均船龄为 11 年。在油轮行业活动更为强劲尤其是在经历了更为保守的几周之后。大部分交易围绕 MR 进行。此外 VLCC 也出现了小幅上涨特别是考虑到上周该领域的异常收益”该船舶经纪人总结道。

Banchemo Costa 补充说“据报道好望角型 ‘ELIZABETH II’ 轮(180000 载重吨 2007 年建造)以 1715 万美元的价格卖给了未透露姓名的买家。据悉中国 eco Kamsarmax XIN HONG(82000 dwt 2013 年建造)(装有 BWTS)以 2055 万美元的价格卖给了希腊买家而 2005 年建造的巴拿马型散货船 MOON GLOBE(74000 dwt)以 1050 万美元的价格出售给希腊买家。超灵便型现代环保吨位价格走高。

在液货市场该船舶经纪人补充说“VLCC 市场上还有另一个有利可图的资产:KASSOS I (318000 载重吨 2007 年建造)被希腊船东 Aeolos Management 以 6000



万美元的价格卖给了阿联酋买家。这艘船于 2018 年 4 月被 Aeolos 从 Ensel 以约 3500 万美元的价格买下。MR 领域是相当活跃的一周据报道有几艘韩国和日本制造的船舶售出。NAVIGARE PARS (51000 载重吨 2012 年建造) (装有 BWTS) 以 3200 万美元的价格卖给了 SocomarATLANTICA BAY (46763 载重吨 2007 年建造) (装有 BWTS) 以 2200 万美元的价格卖给了未公开的买家。

来源：海事服务网

【BIMCO：2023 年第一季度干散货航运市场总结与展望】

中国期待已久的经济复苏是能够引领 2023 年到 2024 年干散货市场反弹的缺失环节，我们预计经济复苏将于 2023 年下半年开始。

重点

国际货币基金组织 (IMF) 预估全球经济在 2023 年将增长 2.9%，在 2024 年将增长 3.1%。就目前而言，预计中国经济在 2023 年将增长 5.2%，比 IMF 之前的预估值增涨 0.8%。

我们预计，在中国经济复苏的推动下，2023 年市场需求量增长将在 1.5-2.5% 之间。大众消费情绪的改善将有助于解决中国的房地产危机，并促进对大宗货物的需求。

然而，由于预期煤炭运输量减少，2024 年市场需求增长量可能会降到 1-2%。随着印度和中国持续推动国内采矿业发展，以及欧洲去化石燃料的转变，进口需求量将会下降。

干散货船队规模预计在 2023 年将增长 2.7%，2024 年将增长 2.0%。鉴于订单量较少，仅占现有船队的 7.5%，船舶交付仍然有限。

由于 EEXI 和 CII 规则的实施导致航速变慢，船队运力供给增长量预计在 2023 年和 2024 年比船队规模增长量低 0.5-1.5%。

市场供需平衡在 2023 年应得到改善，尽管风险将持续到 2024 年。我们预计随着中国市场需求量的回升，运费将开始回弹。



海岬型船将受益于铁矿石市场需求量的复苏，而巴拿马型船则最容易受到煤炭运输量下降的影响。

需求驱动因素

我们已经上调了市场需求量增长预估值，目前市场需求量预计在 2023 年增长 1.5-2.5%，2024 年增长 1-2%。

2023 年中国经济的复苏将带动干散货运输需求量的回升。预计这将弥补今年前两个月同比下降 3.0% 的运输量。尽管经济状况改善，但由于煤炭运输量减少，2024 年的需求量增长可能会放缓。

铁矿石是一种需要较长距离航行运输的商品，由于其运输收益将被运往欧洲的长途煤炭运输量下降抵消，平均运输量可能会保持稳定。

自上次季度更新以来，IMF 对经济前景的预测略有改善，现预计全球经济在 2023 年将增长 2.9%，2024 年将增长 3.1%。

虽然这仍然大大低于本世纪前 20 年所记录的 3.8% 平均增长率，但全球经济衰退的风险已经降低。中央银行预计将在 2023 年继续提高利率，而这将被视为增长变缓的主要原因。

IMF 将其对中国 2023 年的经济预测增长值 0.8% 上调至 5.2%，但将 2024 年的预测值维持在 4.5%。2022 年中国经济低迷，仅增长了 3%，与此相比，这是一个强劲的反弹，也是预测全球经济提振的关键驱动力。

中国正在引领经济前景的改善，得益于其终止疫情清零政策并专注于经济增长的决策。为了支持中国经济发展，银行在 1 月份向企业放贷近 35 亿元人民币（5.1 亿美元），为去年 12 月放贷额度的三倍。由于疫情风控期间货币储蓄量的增加，个人支出预计也将会增加，而且在国家重新开放后，大众消费情绪可能也会改善。

发达经济体的经济增长预计在 2023 年将放缓至 1.2%，随后在 2024 年提高到 1.4%。虽然与中国相比，这些国家的干散货市场规模较小，但由于其占全球干散货吨英里需求的 28.2%，因此对 2024 年其增长量减少 0.2% 的预测可能仍是问题。



铁矿石运输仍可能在中国 2023 年的经济复苏中收益最大。2023 年迄今为止，铁矿石运输量同比下降 1.0%，并且船队规模比 2022 年更大，这将导致海岬型船运费疲软。2022 年房屋新开工面积下降了 39.4%，政府对基建的支出是维持铁矿石需求的关键。虽然房地产行业仍然不景气，但习近平总书记表示，政府计划在今年扶持房地产行业。房地产行业在今年上半年逐步复苏，我们预计下半年铁矿石市场需求会很大。

我们预计，2023 年亚洲的煤炭市场需求会很大，这有助于维持 2022 年报告的增量。然而，从 2024 年起，进口需求可能开始疲软。截至 2025 年的三年里，国际能源署(IEA)预估蒸汽煤的进口量将下降 9.6%，而这将导致煤炭进口量相比 2022 年下降 6.0%。能源危机加速了欧洲向可再生能源的转变，同时印度和中国国内采矿量的增加也将削减进口需求量。与蒸汽煤的前景相反，焦煤的进口需求量截至 2025 年将增加 6.2%，这与全球钢铁生产增量一致。像印度尼西亚这种焦煤出口量极低或为零的国家，将最先感受到需求量的下降。

我们预计，2023 年和 2024 年的谷物市场量将略有增长。自俄乌冲突开始以来，小麦和玉米的供应持续紧张，而干旱影响了美国 and 阿根廷等主要出口国的收成，这不得不迫使这些出口商动用库存。展望未来，美国农业部(USDA)预测小麦出口将在 2023-2024 销售年度下降 0.2%，在 2024-2025 年度增长 1.7%。玉米出口在本销售年度可能会下降 9.8%，并将在 2023-2024 年度恢复并上涨 3.9%，在 2024-2025 年度上涨 1.9%。然而，这还不足以使出口量恢复至冲突前水平。USDA 的预测没有预设俄乌冲突结束的日期，因此没有对乌克兰产量的恢复纳入考量。

大豆的情况更为乐观，预计本销售年度的需求将上涨 9.5%，2023-2024 年度将进一步上涨 1.8%，2024-2025 年度上涨 2.1%。USDA 预测，巴西大丰收将推动货量增涨，而因美国国内对生物燃料产量需求的上涨将限制出口量的增涨，美国的出口将保持稳定。

与过去几年不同的是，2023 年小宗商品的增长速度可能比不上主要的大宗商品。自 2022 年下半年以来，成交量一直在下降，2023 年头两个月同比下降了 7.1%。虽然我们预计中国的经济复苏将带动其中一些商品的需求量回升，但发达经济体市场低迷的情况将限制这种反弹。与主要大宗商品相反，发达经济体是市场需求的主要驱动力，占小宗商品全球干散货吨英里需求的 37.5%。我们认为，随着全球经济开始趋于稳定，2024 年的市场需求情况可能会改善。

尽管全球干散货市场需求前景有所改善，但仍存在一些风险，仍可能出现更多负面情况。中国经济的延迟复苏可能会大大影响 2023 年干散货行业的表现。中国仍然必须应对持续的房地产危机，政府有必要通过激励措施来提高经济活力。尽管此前政府进行了一些干预，但房地产开发商尚未交付大量积压的期房，房地产投资仍然低迷，这可能会推迟复苏。



其他与大宗商品相关的不确定因素也可能会影响市场需求。正在进行的关于延长乌克兰谷物协议的讨论可能会导致其运输在 2023 年 3 月就早早中断。此外，极端的天气状况，例如 2022 年影响几个谷物出口国的干旱，可能会进一步限制早已紧张的全球谷物供应。另一方面，居高不下的能源价格也可能造成我们预测的风险上升。如果石油和天然气价格一直保持高位，对价格敏感的亚非经济体可能会继续将煤炭视为一种可负担的能源，从而进一步推迟煤炭的淘汰。

供应驱动因素

干散货船队规模将在 2023 年增长 2.7%，在 2024 年增长 2.0%，同时交付和拆船量都将保持低水平。然而，由于 EEXI 和 CII 法规实施对航行速度的影响，预计 2023 年和 2024 年的运力供给增长将比船队增长量少 0.5-1.5%。

目前，新造船订单量仅占干散货船队的 7.5%，限制了船队规模的增长；2024 年的情况尤将如此。超大型船、巴拿马型船和海岬型船的载重吨交付量几乎持平，而灵便型船的交付量仅占散货船总交付量的 7.0%。虽然我们预计 2023 年的下单量仍然会保持在低水平，但随着市场条件和船厂可用性的改善，2024 年可能会有所回升。

预计在 2023 年和 2024 年，拆船量将分别达到 780 万载重吨和 720 万载重吨。我们降低了拆解运力以匹配与之前报告相比更高的预期货物需求量，这应该仅限于那些因环境法规而失去竞争力的老旧船。

在今年头两个月，满载和压载航速分别同比下降 3.0% 和 1.5%。这反映了船舶经营人对近期市场环境疲软的反应，一旦中国的需求回升，市场就会开始反弹。尽管如此，我们预计环境法规的实施将导致船舶航行速度下跌 2%。届时首批 CII 评级公布，我们已将一半的影响计入 2023 年，另一半计入 2024 年。

尽管澳大利亚和巴西的采矿业受到干扰，但 2023 年头两个月港口拥堵仅同比下降了 3.9%。我们预计随着货运量的增加，今年后期的拥堵程度还会略微严重，并在年底持平 2022 年的平均水平。

结论

我们预计从 2023 年下半年开始，随着中国供需平衡的改善带动需求的回升，运费会有所提高。即使我们预计 2024 年需求增长量会因为欧洲削减了煤炭运输



量、印度和中国的进口需求趋于稳定而放缓，但供应量仍将可能以较慢的速度增长，市场状况也可能会略有改善。

在交付量有限的情况下，干散货船队运力在 2023 年可能会增长 2.7%，2024 年增长 2.0%。此外，我们预计随着环境法规的实施导致航速下降也将导致运力供给增长减少 0.5-1.5%。总体而言，我们预计 2023 年供应量将增长 1-2%，2024 年增加 0.5-1.5%，而需求量预计在 2023 年增长 1.5-2.5%，2024 年增长 1-2%。

因为在整个 2022 年，海岬型船一直受到铁矿石运输量低的影响，我们预测铁矿石运输量的恢复可能会使海岬型船的市场状况出现可喜的好转。相反，因为煤炭占巴拿马型船运输量的一半以上，2024 年煤炭运输的预期损失也可能让其担忧。

由于我们预期，2023 年和 2024 年市场需求都将只超过供应 0.5%，整体供需平衡仅仅会略微改善。因此，那些仍然可能影响 2023 年和 2024 年市场需求情况的风险也很容易影响到这种改善。中国慢于预期的经济复苏，或者迟迟得不到解决的房地产危机，都可能对市场需求产生直接和重大的影响，从而影响到干散货市场的整体状况。

来源：BIMCO 上海

【德路里：全球集装箱航运公司股价上涨】

尽管通胀高企，地缘政治局势持续紧张，但在宏观经济前景略微向上修正的背景下，全球集装箱航运公司的股价继续走强。

2023 年截至 3 月 8 日，德路里集装箱航运股票指数继 2022 年第四季度上涨 11.4% 之后，再次上涨了 15.0%。这扩大了该指数与更广泛的标准普尔指数的差异——后者今年迄今仅上涨了 4.0%。

除少数公司外，大多数集装箱航运公司今年以来的股票回报均为正值，而在 2022 年则出现了两位数的下跌。在现货运费持续下跌、2022 年第四季度盈利能力下滑以及 2023 年行业前景黯淡的情况下，股票估值却出现了上涨，这表明市场参与者已经意识到市场环境的疲软，最糟糕的时期已经过去。

集装箱航运业在过去两年经历了异常火爆的行情，然而最近市场上发布的相关报告表明，此轮高涨已结束。正如我们所预测的，虽然赫伯罗德和马士基都在 2022 年实现了创纪录的收入和息税前利润增长，但在 2022 年第四季度出现了显著下降。同样，对于马士基来说，2022 年第四季度被证明是一个拐点，体现出市



场环境的疲软。尽管该公司在 2022 年第四季度的收入下降了 3.7%,但其 2022 年的总收入增长了 32%。其营业利润也呈现出类似的趋势,2022 年第四季度下降了 22.8%,但 2022 年全年增长了 56.9%。鉴于全球经济前景黯淡,这两家公司都大幅下调了 2023 年的盈利预期。

目前,集装箱航运业的市净率大幅低于 2021 年下半年的峰值以及疫情前的长期历史平均水平,并趋于稳定。由此可见,上涨的潜力明显高于下行风险。

来源: 中国远洋海运 e 刊

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.	588~592	785~790		Steady.
Tokyo Bay	505~510	650~655	930~935	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	460~465	550~555	850~855	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	435~440	565~570	750~755	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	475	615	850	+ oil fence charge usd 95	
Singapore	415~420	550~555	720~725	+ barging usd 1500-2500 if qty less than 500MT for IFO. + barging usd 1500-2500 if qty less than 100MT for LSMGO	Steady
Fujairah	S. E.	553~558	1065~1070		Steady.
Rotterdam	396~401	528~533	745~750		Softer.
Malta	S. E.	538~544	800~805		Steady.
Gibraltar	S. E.	563~568	845~850		Steady.

截止日期: 2023-03-16



◆ 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	10/03/23	03/03/23	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,100	6,100	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,400	3,400	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,150	3,150	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,950	2,900	50	1.7%	
油 轮						
船 型	载重吨	10/03/23	03/03/23	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: 2023-03-14

(2) 新造船成交订单

新 造 船							
数量	船 型	载重吨	船 厂	交 期	买 方	价格 (万美元)	备 注
1	Tanker	114,000	Shanghai Waigaoqiao, China	2025	Performance Shipping - Greek	6,260	LNG ready, SOx scrubber fitted
4	Tanker	75,000	Yangzijiang, China	2025	Hafnia Tankers - Danish	5,000	LOI Stage
2	Tanker	50,000	K Shipbuilding, S. Korea	2024	Al Seer Marine - Abu Dhabi based	4,250	
3	Bulker	63,500	Nantong Xiangyu, China	2025	Tanto Intim Line - Indonesian	Undisclosed	
4	Bulker	63,000	SUMEC Dayang, China	2025	Emarat Maritime - UAE	3,150	
3	Bulker	41,000	New Dayang, China	2024-2025	Byzantine Maritime - Greek	3,000	



2	Bulker	40,000	Namura, Japan	2026	Wisdom Marine	3,300
2	LPG	45,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	2025	Exmar - Belgian	7,340 Ammonia ready
3	PCTC	7,000 ceu	GSI, China	2026	Guangzhou Ocean Car Carrier - Chinese	9,000

◆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
MP THE VRABEL	BC	208,214		2021	China	12,200	Middle East	en bloc, Scrubber fitted, bss TC attached at index link
MP THE BRUSCHI	BC	208,214		2020	China			
MAGIC RAINBOW	BC	73,593		2007	China	1,260	Undisclosed	BWTS fitted
SOHO PRINCIPAL	BC	63,229		2016	China	2,660	German	BWTS fitted, Tier II
IVS PINEHURST	BC	57,811		2015	Japan	2,350	Greek	BWTS fitted
GLOVIS MAGELLAN	BC	56,582		2013	China	1,530	Greek	BWTS fitted
NEW BEGINNING	BC	56,098		2013	Japan	2,000	Undisclosed	BWTS fitted
OCEAN CROSS	BC	53,617		2007	China	990	Undisclosed	BWTS fitted
BOREAS VENTURE	BC	43,389		2016	China	2,320	Atlantique-Swiss	BWTS fitted
CIELO DI VALPARAISO	BC	39,232		2015	China	2,000	Undisclosed	BWTS fitted
SCHELDE CONFIDENCE	BC	38,225		2011	Japan	1,750	Arion - Greek	BWTS fitted
NORDIC SKAGEN	BC	33,741		2010	S. Korea	1,250	Undisclosed	BWTS fitted, Boxed, dely mid Apr 23'

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
NAVIGARE COLLECTOR	CV	119,262	11,000	2018	China	8,100	German	
TS DUBAI	CV	72,807	6,350	2007	Japan	3,000	MSC - Swiss	*****
TS MUMBAI	CV	68,047	5,680	2003	S. Korea	2,500	MSC - Swiss	

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
KASSOS I	TAK	319,247		2007	S. Korea	6,000	U. A. E	Scrubber fitted
ATHINA II	TAK	318,658		2005	S. Korea	5,600	Undisclosed	BWTS & scrubber fitted
YUFUSAN	TAK	311,389		2005	Japan	5,200	Chinese	BWTS fitted



LIMNIA	TAK	309,960	2009	Japan	6,100	Undisclosed	
LILA HONG KONG	TAK	159,149	2003	China	3,100	Chinese	BWTS fitted
AFRA ROYAL	TAK	115,948	2010	Philippines	4,300	Undisclosed	BWTS fitted
GSTAAD GRACE	TAK	112,777	2010	China	undisclosed	Undisclosed	
PRO ALLIANCE	TAK	105,348	2008	S. Korea	3,830	Greek	BWTS & scrubber fitted
PYXIS MALOU	TAK	50,667	2009	S. Korea	2,480	UK	BWTS fitted
NEUTRON RAY	TAK	50,386	2005	S. Korea	1,810	Undisclosed	BWTS fitted
DESAILLY	TAK	50,192	2009	S. Korea	2,250	Undisclosed	BWTS fitted
RICH BREEZE	TAK	47,409	2009	Japan	2,330	Undisclosed	BWTS fitted
MAERSK MICHIGAN	TAK	47,047	2003	Japan	1,470	U. A. E	BWTS fitted
SW TROPEZ I	TAK	46,992	2004	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
ATLANTICA BREEZE	TAK	46,846	2007	S. Korea	2,180	Undisclosed	BWTS fitted
MTM MANILA	TAK	46,839	2003	S. Korea	1,480	Chinese	*bss SS/DD due, BWTS fitted
MTM MUMBAI	TAK	46,818	2003	S. Korea	1,480	Chinese	
MTM YANGON	TAK	46,818	2003	S. Korea	1,480	Chinese	
NCC DAMMAM	TAK	45,965	2008	S. Korea	2,010	Undisclosed	***
NCC HAIEL	TAK	45,953	2008	S. Korea	2,010	Undisclosed	
INVIKEN	TAK	37,873	2009	S. Korea	2,000	Undisclosed	**
UTVIKEN	TAK	37,872	2009	S. Korea	2,000	Undisclosed	
NORDIC HUMBOLD	TAK	37,602	2008	S. Korea	1,500	Greek	
ATRIA	TAK	37,583	2011	S. Korea	2,300	Undisclosed	BWTS fitted
PENINSULA IX	TAK	17,906	2019	S. Korea	2,600	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
SUNNY VOYAGER	BC	171,509	22,686	2001	S. Korea	610.00	
MAHAVIR	BC	74,005	10,540	2000	Japan	560.00	
VASI STAR	CV	22,900	7,819	1996	Poland	undisclosed	

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
LEVANT HORIZON	GC	6,917	3,391	1997	Turkey	585.00	incl 170 MT ROB
AUGUSTA II	TAK	45,425	9,920	1991	Japan	undisclosed	



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
HUANG SHAN	BC	175,980	23,976	2003	Taiwan, PRC	614.00	as is Xinsha, incl. bunkers, HKC recycling
ORION V	LIVESTOCK	4,054	2,482	1973	Finland	undisclosed	
MENA	TAK	45,425	9,920	1991	Japan	undisclosed	
GRACE ENERGY	TAK/GAS	67,024	30,426	1989	Japan	684.00	Indian Sub-Cont dely option, 2400T aluminium

◆ALCO 防损通函

【马六甲海峡和新加坡海峡海盗事件呈上升趋势】

马六甲海峡和新加坡海峡是世界上最繁忙和最重要的两条水道，它们连接着印度洋和南中国海，使其成为东南亚国家以及其它国家的重要贸易路线。然而，该地区多年来一直受到海盗事件的困扰，不幸的是，这一趋势在 2023 年仍在继续。

【美国对俄罗斯实施进一步制裁】

2023 年 2 月 24 日，俄乌战争一周年之际，美国国务院和美国财政部外国资产控制办公室（OFAC）对确定参与规避制裁的众多个人、实体和船只实施了制裁。

OFAC 已指定十几家俄罗斯银行和金融机构，还颁布了若干“一般许可”，以允许与这些制裁实体进行某些交易。

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
2023-03-17	690.520	733.010	5.175	87.969	836.170	65.166	1110.670	460.090	503.360
2023-03-16	691.490	731.940	5.199	88.107	834.430	65.008	1101.660	457.940	502.610
2023-03-15	686.800	737.030	5.109	87.502	834.620	65.208	1100.890	459.360	501.750
2023-03-14	689.490	739.520	5.174	87.962	838.910	65.142	1101.320	459.110	501.680
2023-03-13	693.750	741.560	5.153	88.392	838.920	65.160	1097.960	460.340	504.010

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	4.55086	1 周	--	2 周	--	1 个月	4.76143
2 个月	--	3 个月	4.96257	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	4.93229	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	4.82943		

2023-03-16

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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