

业者倡议成立中国超级油轮联营体

Julian Bray / Neil Connor 上海联合报道 2009年5月1日第3页



亚洲主要油轮运营商之一 - 中海发展的总经理茅士家日前倡议, 在税务减免的同时, 应成立中国油轮联营体, 以协助提振贸易。

他表示, 中海发展将考虑与国内两大竞争对手一起成立超级油轮联营体, 以共同提携, 抵御目前市场上的“严冬”。

该倡议的其他内容包括, 油轮和货主之间应加强合作, 以实现中国政府提出的起码一半的进口石油交给中国船舶承运的目标。

随着全球经济衰退进一步加剧, 石油消耗停滞不前, 油轮运费也一蹶不振。若能按总部位于伦敦的 Tankers International (TI) 的大致标准, 建立起中国超级油轮联营体, 将对市场产生意味深长的影响。

在日前由《贸易风》在上海主办的Shipping

China Energy 研讨会上, 茅表示: “我们要的是具有‘中国特色’的合作”。

他说: “中国与其他国家不同。我们的三大航运公司都是国营企业, 大家都可以享受国家的优惠政策。”茅强调, 他的构想是与客户展开更紧密的合作, 以在各个运输环节提供更高效率的油品运输服务。

他甚至建议实行“蓝海战略”, 鼓励货主和船东交叉持股, 以将工商业合作提升至新的高度。

但外界的一些观察人士随即指出, 这样一来, 中国船东可能过分依赖于国家保护主义, 而感受不到市场压力。

目前, 中国油轮船队正在获得前所未有的扩充。未来两年内, 超级油轮的数目将增加至近50艘。

作为全球第二大石油消费国, 中国政府的目标是在 2010 年之前, 至少有一半的进口石油由中国船舶自行运输。

茅表示: “我认为, 上游和下游企业可通过共同合作, 创造稳定的环境。我认为这样的合作有助

· 本期要闻 ·

上海港口
吞吐量欲升
还跌

P2

国有企业
将以政策为重

P3

中航技重磅
收购泰兴
引发惊叹

P4

新加坡基金
在中国设立
废船存放场地

P5

市场前景难料
但大通海运
决意出手

P6

扬帆集团
暂停新厂项目

P7

于摆脱目前的困境。”

他没有指明哪几家船东可能参与超级油轮联营体。不过, 中国主要的油轮运输公司还包括南京油运和中远大连。



星亚船舶经纪公司 STAR ASIA SHIPBROKING PTE LTD.

- * Sale And Purchase (二手船买卖)
- * Newbuilding/ Projects (新造船/项目)
- * Offshore (海洋工程)
- * Demolition (拆船)

A name you can rely on for ship Sale & Purchase

您可以信赖的买卖船经纪公司

Address: 10 Anson Road, #19-04/04A, International Plaza Singapore 079903

Tel: +65 62277264, +65 62277265, +65 62277508 Fax: +65 2277 258 Email: snp@starasiag.com

上海港吞吐量欲升还跌

Neil Connor 上海报道 2009年5月8日第41页

最新数据显示,继出现回暖迹象之后,4月份上海港集装箱吞吐量再度大幅下跌。但分析人士认为,随着美国的消费需求重拾升势,年内集装箱吞吐量将出现回升。

花旗金融研究员称,4月份上海港的集装箱吞吐量为2百万TEU,同比下降20%。在此之前,该港货运量一度跌势趋缓,特别是3月份,吞吐量仅比去年下降7%。

花旗在报告中指出,4月初运费陡涨是3月货运数据向好的主要原因 - 货主希望尽早将货运完,以免支付更高的运费。

报告称,也正是由于运费急涨,才使4月份的货运量急剧下降。但花旗预测,年内其余时间吞吐量的下降幅度将远远低于4月份。

报告表示:“考虑到中国的采购经理人

指数(PMI)持续反弹,美国的消费信心逐渐回暖,预计未来几个月内中国的出口将有所回升。我们维持对中国集装箱港口货运量全年下跌10%的预测。”

上述数据是在09年第一季度,国内两大主要港口 - 上海港和深圳港的集装箱吞吐量同比分别下降15%和21%的基础上得出。

PMI常被视为主要的经济晴雨表,该指数过去六个月中已有所上升。自2008年7月以来,今年4月PMI连续第二个月反弹至超过50%的水平(53.5%)。

该报告还称,PMI的提升可能是受4万亿经济振兴计划的影响所致。该计划由中国政府在去年11月推出,旨在提振经济。

报告指出:“PMI上升主要是受产量增

长和新订单的推动,而且再次集中在投资相关行业;其根本原因是国内需求的增长及振兴计划产生的效应。”

“但是,鉴于中国消费者的购买力有限,只有当美国人重新开始购买中国产品时,港口吞吐量才会上升。我们认为,确有一系列因素可能鼓励美国人再次开始消费。”

此外,4月公布的路透社/密歇根大学最终消费者信心指数也从3月的57.3,上扬至65.1,涨幅为两年多来之最。

报告称:“对于因失业率居高不下、房价摇摇欲坠而焦头烂额的美国消费者而言,有史以来最低的按揭利率、低廉的汽油价格以及扶摇直上的股市正为他们带来一些安慰。”

台湾海陆否认转手倒卖

Neil Connor 上海报道 2009年5月8日第14页



有传言称亚洲最大的船东之一 - 台湾海陆(TMT)在买入一艘3500万美金的散货船后,迅即将其直接推向市场。该公司对此加以否认。

最近台湾和上海的经纪之中流传着这么一则消息:台湾海陆在买下17.1万吨级的First Venus(建于1996年)后,迅速将其挂牌出售。

台湾海陆是台湾上市公司。据该公司的一位高层人士向《贸易风》透露,公司确实想看看是否正好有合适

的机会出售,但一般情况下仍会将该船投入使用。

他表示,购买First Venus是公司的经营策略之一,因为现在散货船的价格已经触底。“我们目前没有扩张的打算,但有一点非常明显 - 去年此时这艘船的价格要高得多。”

至于外界传称该公司有意以2100万

美元的价格,向Toyo Sangyo购买14.1万吨级的Lady Madonna(建于1990年)一事,该消息人士证实上述交易已经告吹。

《贸易风》之前曾经报道,该船已被伊朗公司Bonyad Shipping以2000万美元的价格买下。

台湾海陆目前有近30艘船处于运营之中,另有30艘在订。

国有企业将以政策为重

Neil Connor 上海报道 2009年5月15日第16页

中海发展的高级管理人员公昕表示，尽管目前运费下跌，新船撤单频现，但国有企业的回旋空间较小。他称公司的首要任务是执行国家的政策，而不是纯粹考虑市场利益。

中海发展位于上海，是航运巨头中海集团旗下经营油轮运输的子公司。该公司曾在大连船厂订购 4 艘 28 万吨级的超级油轮，最近已为其中 1 艘找到租家，但价格只能让其勉强维持赢利。据了解，承租该船的是 LG Caltex，租金每天 3.5 万美元，为期 3 年。

根据 Clarkson 提供的数据，目前新式超级油轮三年期的租价一般在每天4万美元左右。

中海发展是于 2006 年 7 月，以每艘 1.02 亿美元的价格向大连船厂订购上述油

轮。但公昕表示，公司不考虑撤消订单。他指出：“由于许多船东以亏本的运费经营，油轮市场非常不景气。”

他说：“我们已出售一些船只，但今年会接收几艘新船。我们有 4 艘超级油轮在建。身为国有企业，我们不能取消订单。因为公司的任务就是为国家运油。这是我们的优势所在。”

虽然公昕负责的是技术管理而非租船业务，他承认公司可能会闲置部分船只。

他说：“眼前经济形势恶劣，船东不得不将船闲置。反正许多这样的船非老即旧，用处已经不大。此外，我们也考虑在接下来 12 个月内，为其中两到三艘船寻找出路。”

试航期间船只触礁沉

Trond Lillestolen / Irene Ang 奥斯陆/新加坡联合报道 2009年4月24日第7页

挪威船东 Dyvi 委托威海三进船业建造的大型汽车运载新船在建成试航期间，遭遇翻船沉没。

这艘6800CEU的船名为Dyvi Pacific，是在复活节前与另一艘姐妹船Dyvi Atlantic 共同在船厂命名。据了解，该船试航时，在离船厂不远的海域触礁沉没，现在静卧在10米深的海底。有消息人士建议可申报“推定全损”(CTL)。

根据《贸易风》得到的消息，事故并未造成任何人员伤亡或环境破坏；此外 Dyvi Pacific 本应于 6 月交付。

三进船业的一位高级职员证实有艘新船发生事故，但拒绝透露更多细节。他表示：“我们正在与船东和打捞公司讨论相关问题。”

上述 2 艘船只的造价为 1.5096 亿美元，属于 Dyvi PCTC 所有。该公司是 Fearnley Finans 设立的有限合伙公司(DIS)。根据协议，由 Dyvi 管理商务和技术，Fleischer & Co 负责船只交付前的事务。加上这 2 艘船后，Dyvi 拥有的汽车运输船将增至 7 艘。

如果 Dyvi Pacific 最终获得推定全损的评定，结果可能对 Heogh Autoliners 有利 - 因为按照原来的计划，该船将由这家公司运营。

Hoegh 是在去年市场接近最高峰时，以据称每天近 3.5 万美元的价格租下这 2 艘船。但自那以后，汽车运载船市场一落千丈，许多船现在仍被闲置。

中国船东购买两艘希腊船只

Neil Connor 上海报道 2009年5月15日第4页

希腊船东 - 东地中海海运 (Eastmed) 再次向中国船东出售2艘船只，其中一艘为281,751吨级的油轮 Agios Nikolaos III (前 Agios Nikolaos, 建于 1991 年)，售价 1500 万美元。

另外一艘 4.54 万吨级的散货船 Sea Luck (前 Tamarita, 建于 1995 年) 已于此前一周易主，价格为 1550 万美元。

Eastmed 为 Martinos 家族所有。据了解，该公司向中国船东出售的船只还包括 63,308 吨级的散货船 Georgia (前 Celtic Light, 建于 1982 年)。

据称 Sea Luck 的新东家是香港的一家煤炭运输公司；另几艘船花落谁家尚不得而知。

向中国售船的希腊船东还包括 Tsangaris Bros Ltd of Piraeus, 所售船只 63,695 吨级的 Dignity T (前 Maersk Sembawang, 建于 1984 年)。据市场知情人士透露，该船售价为 700 多万美元，但买家是谁仍是未解之谜。

中航技重磅收购泰兴引发惊叹

Neil Connor 上海报道 2009年5月1日第29-30页



继去年成为江苏某家船厂的大股东之后，中航技最近再洒重金，大手笔收购一家邻近船厂，令航运界为之咋舌。

去年，中航技由北京分公司出面，向口岸船厂（也即现在的泰州中航船舶重工）买下45%的股份。这次，它将通过旗下的厦门公司，收购泰兴船厂（同样位于江苏泰州）68%的股份。

中航技厦门分公司的总经理刘岩表示，虽然厦门公司与北京公司独立经营，但在江苏造船项目上，两家公司将“像兄弟”一样紧密合

作。中航技有意利用自身在船舶租赁和融资方面的丰富经验，在造船领域大显身手，挑战不甚乐观的市场预期。

近年来，中国涌现出多家为外国公司在中国造船铺平道路的公司，中航技正是其中之一。据悉，与中航技一道参股泰

兴船厂，共同兴建合资企业的还有新加坡船厂—绿湾船舶，后者已买下10%的股份，其余22%由前业主继续持有。

刘表示，今后口岸船厂主要用来建造散货船、超极限型船和超巴拿马型船，泰兴则侧重于“专用船只”。他还称：“我们将主要为石油贸易公司建造高水准的船舶。”

“我们对工程船和自升式钻井船有兴趣，但不打算在上述船厂建造集装箱船、油轮或化学品船。”

刘称中航技已派出60多名工程师赴泰兴对各项设施进行升级改造。公司还将对船厂管理层进行重组。“我们初来乍到，这里的管理体系与中航技有很大的不同，因此我们会建立起自己的体系。”

他也表示，泰兴和口岸之间没有竞争，两家船厂将“互赢互利，共享信息”。

刘从上世纪九十年代中就任中航技北京公司担任航运总监，经过10多年的耕耘，已累积不少人脉。

对于造船业将经历比以往更长的衰退的看法，他不予认同，并表示：“我们是一家非常强健的公司，与船东有良好的合作记录；此外，我本人在航运业也已有10到15年的运营经验。”

中通远洋在金陵的订单已达 10 艘

Irene Ang 新加坡报道 2009年5月15日第8-9页



中通远洋与一家国内船厂签订的散货船订单正不断加码。

该公司位于天津，是一家货运代理和集装箱运输公司。据业内消息人士透露，迄今为止，它一共在金陵船厂订了10艘超巴拿马型散货船。

据了解，中通远洋先是在去年9月，即干散货市场急转直下之前订了2艘9.25万吨级的散货船，后又在两个月前订下其余8艘新船。

市场观察人士认为，该公司这8艘船的订单是经济衰退以来所有船厂获得的最大一份商业船建造合约。据传该笔交易总价达27亿人民币（3.957亿美元），或每艘4950万美元。

《贸易风》曾在去年8月报道过中通远洋有这方面的意向。当时，该公司计划通过其香港子公司，在金陵船厂订购6艘超巴拿马型散货船，每艘造价6000万美元，交付期大约在2010年至2011年。

一位熟悉中通远洋的消息人士拒绝

对上述价格作出评论，仅表示“造价已调整到市场水平”。

据了解，该公司拥有一支由14艘船组成的船队，其中包括8艘约2500 TEU的集装箱船，以及6艘不到1万吨级的散货船。据称集装箱船已经出租，散货船则用于国内贸易。

市场人士表示，中通远洋旗下还有一家名为中通国际海运的支线运输公司，后者租有数艘700 TEU的船只，并在中国和日本之间从事贸易。

中通远洋是一家私营企业，最近发改委已批准其推出航运投资基金—“天津航运基金”。

新加坡基金在中国设立废船存放场地

Ian Lewis 热那亚报道 2009年5月15日第4页

新加坡刚成立不久的基金 Green Recycling Initiative (GRI) 计划购买、存放和转售不超过 200 艘用于拆毁的散货船。该基金透露，已在中国找到一处可处理 100 至 200 艘干散货船的中转场地，并称相关谈判工作已近尾声。

GRI 的常务董事 Brett Salt 表示，之所以选择中国，是因为这里有足够的“绿色拆船”能力以及对最终产品的潜在需求。

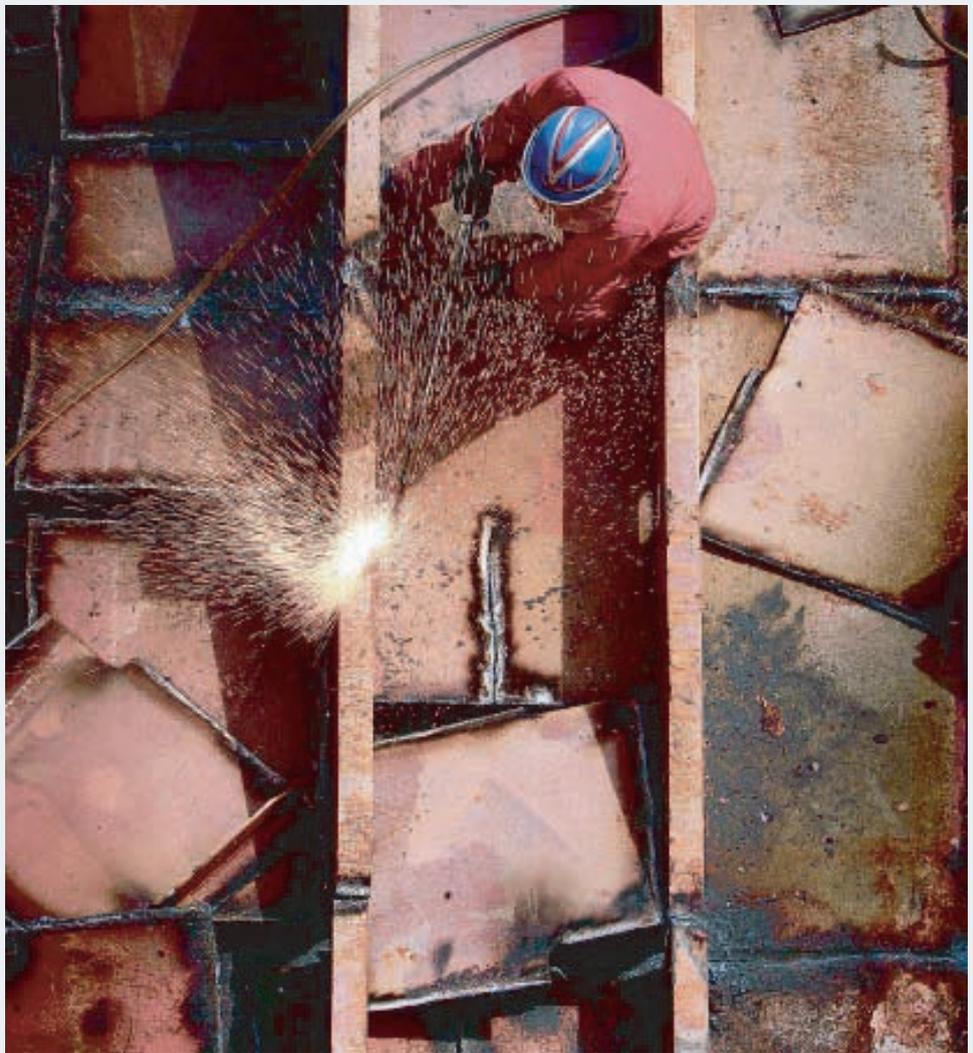
上述场地距中国的主要拆船地区约 128 公里，目前尚未命名。GRI 打算用它存放接下来几个月将要购买的散货船。这些船将被搁置在此，直至废船价格上涨，从而转售获利。

船东兼 GRI 创始股东 Mauro Balzarini 希望该计划能吸引 100 - 150 位投资者，同时每位至少投资 100 万美元，以成为公司的股东。

Balzarini 表示，亚洲港口存放船舶的空间竞争激烈，但因基金所订计划的规模较大，涉及近 150 艘船，所以在谈判过程中拥有更多的砝码。

该基金打算一旦筹得足够的起始资金，就会开始购买船只。届时将重点收购大灵便型和巴拿马型散货船，因为预计这些船的报废量较大。

迄今为止，该计划已有两家投资发起人 - Balzarini 拥有的 Siba Ships 和 Zacchello 拥有的 Seaarland Shipping，不



过，GRI 仍在积极吸引钢铁行业及船东界的投资人。

届时，可能创始股东和经营公司各将拥有 5% 的股份，其余归新股东所有。

Salt 之前曾在力拓工作。据其透露，公司不久将与多家亚洲钢铁厂签署废料供应基准合约，并且计划在今年底购买第一艘船，具体视需求而定。

广东粤电购买 2 艘巴拿马型船

Neil Connor 上海报道 2009年5月1日第6页

广东电力发展旗下的航运子公司 - 广东粤电日前如愿以偿，购得 2 艘巴拿马型散货船。

据报道，该公司是以大约 2100 万美元的价格，购得 7.18 万吨级的 Etoile (建于 1997 年)；此外，它也以大约 1900 万美元的价格，买下 7.31 万吨级的 Island Globe (前 Darya Geeth, 建于 1995 年)。

该公司此时扩张船队，显然是看好中国 4 万亿 (5850 亿美元) 振兴计划带来的机会，希望从中分一杯羹。此前中国国务院已提出将重点发展基础设施项目，促进经济复苏。

广东电力发展为深圳上市公司，据称每年需要运输的煤炭多达 5000 万吨。2005 年初，作为长期业务发展措施之一，该公司与

三家电力相关企业合资成立广东粤电，以自行运输煤炭。

该公司在广东粤电持有 30% 的股份，其他投资方包括广东省电力集团公司等。

广东粤电运营的新船有一部分在国际航线从事干散货贸易。

市场前景难料 但大通海运决意出手

Neil Connor 上海报道 2009年4月24日第6页

位于青岛的中国散货船船东 - 大通海运有意添置有助于抵御市场波动的船只, 以加速船队现代化。

该公司已向台湾中钢运通买下7.64 万吨级的散货船 Fortune Express (建于2002 年)。该船由日本船厂 Imabari 建造, 是大通旗下13 艘船中最新式的一艘, 主要用来运输钢铁、铁矿砂和煤炭。

该公司的经营人员表示, 大通决定扩

张船队, 以满足无法预测的市场需求。此外, 公司也有意再购三艘过去 10 年内建造的散货船。

他也称: “我们计划将新船用于干散货运输等公司传统业务。我们认为, 现在是买船的好时机, 尽管将船包租出去还是有些难度。”

“但既然我们的船已非常老旧, 不如买一些能够运输不同货物的船只。今后市

场会很需要这样的多用途船。”

该位人士还透露, 近期大通不会再买新船, 但有可能出售几艘较老的旧船, 以便为扩张计划筹集资金。

大通旗下船队中, 船龄最老的是 2.53 万吨级的敞舱口船 Da Shun (建于 1970 年), 最新的是 66,750 吨级的 Tong Ying (建于 1989 年)。该公司目前没有新船在建。

泰州三福否认撤单传言

Irene Ang 新加坡报道 2009年5月15日第8页

有传闻称泰州三福有 20 艘新船、总计 120 万载重吨的订单遭撤, 该公司表示上述消息不实。

船厂的一位高级职员表示, 所有已确认的订单均未撤消, 没能到手的一笔交易与一家德国公司有关。该公司原本计划订购 4 艘超巴拿马型散货船。

他说: “去年下半年这家德国船东有意订购 4 艘 9.2 万吨级的散货船, 但在贷款方面遇到困难。由于这笔交易并未生效, 船东放弃合约不算撤单。”

泰州三福位于江苏泰州。该厂表示, 公司的运营相当平稳, 最近已在永安厂区落成 2 座长 250 米、宽 80 米的船台。

据这位高级职员透露: “新船台目前

正在造船, 不久就有新船下水。”

泰州三福也称, 现在公司手上有近60 艘船的订单, 有些泊位已排到 2012 年。该公司主要建造 1.2 万至 1.7 万吨级的多用途船、1.6 万至 5.8 万吨级的化学品油轮以及 9.25 万吨级的散货船。

Clarkson的资料显示, 在该公司订船的船东包括 Conti Reederei、Thenamaris、Oskar Wehr、Unicorn Shipping、Cido Shipping、Polish Steamship 和 Dannebrog Reederei。

泰州三福是一家私营企业, 同时也是造船行业的后起之秀。它于 2004 年从一家德国公司手中获得第一份出口订单, 建造 2艘6500吨级的多用途船。在此之前, 它只建造驳船和小于 1 万吨级的内河运输船。

该公司有两处厂区, 一处是口岸厂区, 或称北厂, 另一处是永安厂区, 或称南厂; 两处相距10公里。

扬帆集团暂停新厂项目

Irene Ang 新加坡报道 2009年4月24日第8页

私营造船厂扬帆集团表示，由于市场低迷，本来要在山东荣成设立的新厂 - 威海扬帆现已暂停施工。

扬帆表示，根据市场红火时期制定的计划，威海扬帆本应于2010年底开始交付新船，不过，为避免建成后订单稀少，现已暂缓施工。

该公司称，威海扬帆原计划分两期建造。第一期于去年开工，施工项目包括一座500米长、100米宽，每年能造8艘新船，总计40万载重吨的干坞。至于何时完工，该公司不愿确认具体的日期，仅称“这完全取决于市场需求。”，并表示第二期现在也已搁置。

据扬帆集团透露，去年9月市场掉头向下之前，公司其实已从德国公司TB Marine手里，为威海扬帆赢得价值6.8亿美元的订单 - 建造8艘15.9万吨级的油轮新船，交付期介于2011年和2012年第一季度之间。遗憾的是后来金融危机爆发，TB Marine于去年10月取消合约。

TB Marine 则向《贸易风》表示，它已与船厂方面达成共识，将上述订单暂时冻结。该公司还称，由于还没有支付定金，从法律角度而言，这份合约尚未正式开始执行。

扬帆集团的总部位于舟山，包括威海扬帆在内，旗下共有5座船厂。其余4座分别是舟山船厂、东海岸船业、大神州船舶修造以及青岛扬帆。



根据 Clarkson 提供的数据，扬帆集团现在手上拥有 38 艘船的订单，船型从油轮、散货船到汽车/卡车专用船不等。该公司表示，目前东海岸船业主要建造汽车/卡车专用船；大神州建造 9.25 万吨级的散货船，舟山船厂建造化学品油轮和集装箱船，青岛扬帆负责建造军事船。

扬帆集团的注册资金为 5 亿人民币，是中国第八大造船企业，据称正考虑年内在香港上市。美国投行高盛在该集团持有 20% 的股份。

中海发展镇定面对市场动荡

Neil Connor 新加坡报道 2009年5月8日第29页

在国内市场独占 60% 份额的中海发展在亚洲航运界可谓处境可羡。但公司总经理茅士家之所以面对惊涛骇浪仍能保持镇定,并不是因为该公司在亚洲油轮运输业处于龙头地位。

中海发展旗下拥有 112 艘船只。最近,该公司决定再添 23 艘新船(其中 13 艘将于今年交付),使船队更为现代化。

茅说:“许多人问,我们为什么不撤消订单或延迟造船。我的回答是:为什么要这么做呢?这正好体现出中国航运企业的实力。我们努力而踏实地工作,业务经营稳定健康。我们的策略和目标也将保持不变。”

“09年第一季度我们的业绩相当不错。公司将继续健康发展。”当然,茅也承认,公司不可能完全不受金融危机的影响。毋庸置疑,中海发展的目标将受到一定影响,但和大多数国有企业一样,其首要目标是在经营活动中保持稳定。

这样一来,收入也就有可能保持稳定,茅表示。

他指出:“金融危机爆发无疑会对我们的业绩造成冲击。我们深知非常时期必须采取非常措施。原先制定的策略和目标难免需要作出

调整,以适应市场环境。但目前而言,最重要的是在金融危机中保持企业的生存能力。我们将继续注重企业的日常经营,确保合同的执行以及国有企业的盈利能力。”

茅也表示,2008年的油轮市场“比我们在2007年时预计的要好”。

身为国企巨头中海集团的子公司,中海发展在当前的经济危机中因此而受益非浅。茅表示,这层关系确实有很大的帮助,譬如有助于增进资源,加强公司在市场上的影响力,争取造船优惠及获得优秀人才培养等。

“另外,我们也得益于国家的优惠政策,比如自主运油计划等”,他补充称。

尽管如此,中海发展随时准备针对亚洲油轮市场的态势作出应变,特别是在资源集中的趋势越来越明显的情况下。茅指出:“一些非油轮运输公司也在考虑组建油轮船队,还有些已开始在市场有所行动。”

“在中国,一些国内船队正在进行整合和重组。这固然充分印证了市场景气时,发展机会多多,但市场低迷时,由于成本降低,同样有好的机会。”茅认为,经济衰退很快将见底回升,而且油轮的复苏会比集装箱船和干散货船早得多。



那么他将如何利用这个优势?毕竟,虽然中海发展专业从事油轮运输业务,但仍可利用自己的专长和经验,向其它领域迈进。

对此茅表示:“我们已经认识到多种发展模式的必要性。因此,我们正在考虑如何自己造船,同时也会积极探索,争取建立租赁业务和联营体模式。”

TradeWinds

Editor: John Landells
e-mail: john.landells@tradewinds.no
Design and production: Nicholas Jiang
e-mail: nicholas.jiang@tradewinds.no

SUBSCRIPTIONS & ADVERTISEMENTS

	Phone	Fax
Oslo	(+47) 2200 1200	(+47) 2200 1260
Bergen	(+47) 5530 2237	(+47) 5530 2239
London	(+44) 20 7842 2700	(+47) 20 7842 2705
Stamford	(+1) 203 324 2994	(+1) 203 324 3368
Singapore	(+65) 6557 0555	(+65) 6557 0444
Shanghai	(+86) 21 6329 6301	(+86) 21 6329 6307
New Delhi	(+91) 11 405 000 00	(+91) 11 405 000 01
Dubai	(+971) 4364 2059	(+971) 4369 7363

TradeWinds is published weekly by NHST Media Group, PO Box 1182 Sentrum, 0107 Oslo, Norway.

All material published in TradeWinds is covered by copyright. Redistribution of any kind (including by e-mail and via Intranet or Internet) is prohibited by law.