



全一海运市场周报

2018.07 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2018.07.02 - 07.06\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求总体稳定 欧美航线运价巩固】

本周中国出口集装箱运输市场需求稳定，多数航线运价小幅波动，综合指数总体平稳。7月6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817.40点，较上期微跌0.5%。

欧洲航线：临近运输旺季，市场货量表现稳定，供需关系维持在良好水平。本周上海港多数出运航班舱位利用率保持在九成以上，并有部分接近满载出运。运价方面，部分航商订舱价格出现小幅波动，涨后运价总体稳定。7月6日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为881美元/TEU，较上期微跌0.5%。地中海航线，舱位情况较欧洲航线略显紧张，近期上海港船舶平均舱位利用率稳定在95%以上，并时有航班满载出运。多数航商维持观望策略，市场运价在小部分航商降价带动下出现小幅下调。7月6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903美元/TEU，较上期下跌1.1%。

北美航线：受中美贸易争端影响，部分货主加快出货步伐，推动近期市场运输需求维持在高位。本周上海港船舶平均舱位利用率在95%以上，多个航班满载出运。由于市场基本面良好，虽然部分航商对涨后运价进行小幅回调，但在前期观望航商的集体跟进带动下，涨后运价基本得以巩固。7月6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1555美元/FEU和2623美元/FEU，较上期分别上涨0.6%和3.9%。

波斯湾航线：市场运输需求未现起色，虽然市场仍有较大规模的运力停航，但多数上海港出运船舶舱位利用率仍不足九成，并有部分航班跌至五成左右。由于舱位富余情况较为严重，航商已取消月初的运价上涨计划。且在部分航班降价揽货带动下，即期市场运价持续下行。7月6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470美元/TEU，较上期下跌2.5%。

澳新航线：市场运输需求保持平稳，多数上海港出运船舶舱位利用率在八至九成范围内。由于市场基本面总体平稳，航线运价稳定。7月6日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为723美元/TEU，较上期上涨1.4%。

南美航线：市场货量维持在高位，上海港船舶平均舱位利用率保持在九成以上。由于上周多数航商对各自订舱运价进行了不同程度上涨，运价差异扩大致各公司船舶装载率出现分化。部分航商为提升货量对涨后运价进行下调并引起市场跟进，即期市场运价明显回落。7月6日，上海出口至南美基本港市场运价



（海运及海运附加费）为 1737 美元/TEU，较上期下跌 12.6%。

日本航线：市场运输需求保持平稳，航线运价小幅调整。7 月 6 日，中国出口至日本航线运价指数为 721.11 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【用煤旺季特征显现 煤炭运价止跌回升】

进入 7 月份，煤炭市场旺季特征显现，用煤需求逐渐回暖，下游采购积极性有所提振，沿海散货运输市场于周中开始反弹。7 月 6 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 1088.39 点。

煤炭市场：本周，沿海煤炭运输市场行情于周中迎来拐点，运价呈先抑后扬走势。具体来看，上半周，即便市场已经踏入 7 月，但由于宏观调控加大对煤价的限制，下游用煤企业观望情绪浓厚。运输市场基本长协货盘为主，成交热情普遍不高，沿海煤炭运价仍呈小幅下跌态势。不过周三开始，市场逐步回暖，迎峰度夏传统旺季特征开始显现。南方部分地区气温有所升高，空调制冷需求使得发电耗煤量持续攀升。7 月 6 日，沿海六大电厂日耗煤量达到 77.76 万吨，全周日耗煤量均位于 75 万吨以上水平。北方发运港部分煤种资源已显紧俏迹象，市场对煤价的走势预判也开始明朗，即便有“限价令”施压，煤价也已无下跌空间。面对上述情况，下游补库积极性提振，运输市场货盘逐渐增多，船东心态持续走强，看涨情绪渐浓。部分 10 号之前货盘给价较好，沿海煤炭运价触底反弹。

7 月 6 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1130.51 点。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，华东及进江航线运价均有 2 元/吨左右的跌幅。其中，秦皇岛-上海（4-5 万 dwt）航线运价为 33.9 元/吨，较上周五上涨 2.4 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 36.3 元/吨，较上周五上涨 2.7 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 40.6 元/吨，较上周五上涨 2.4 元/吨；华南航线相对低迷，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 40.2 元/吨，较上周五小幅上涨 0.1 元/吨。

金属矿石市场：受南方雨季以及夏季高温影响，钢材终端需求显疲态，钢厂虽有意挺价，但是库存持续增加，销售压力加大，产能释放有所下降。据中钢协旬报统计，6 月中上旬，会员钢铁企业平均日产粗钢 199 万吨，估算全国日产粗钢 253.37 万吨，比 5 月份日产量下降 3.18%。面对上述情况，钢厂多按需少量补库，金属矿石运输需求难有明显改善。7 月 6 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1056.44 点，较上周下跌 1.8%。

粮食市场：目前粮食市场整体以陈粮走货为主，集装箱运费平均上涨 200-500 元不等，且后期仍有提价预期，用粮企业对散船粮源需求增加。不过下游饲养业需求不佳，企业备库节奏相对稳健，而深加工工业淀粉库存正持续施压，加之发运港现货有限，粮食运输需求仍较为低迷。7 月 6 日，沿海粮食货种运价指



数报收 933.25 点，较上周下跌 2.8%。

国内成品油市场：受汇率以及国际油价上涨影响，成品油生产成本增加，上游地炼厂生产意愿不强，部分进入检修状态，成品油出货不畅；下游需求持续下降，库存维持高位，库容不足，采购热情偏低，沿海成品油运输市场货少船多，运价延续下行走势。7 月 6 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 959.42 点，较上周下跌 0.6%；市场运价成分指数报收 890.81 点，较上周下跌 1.3%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【海岬型船市场大幅反弹 综合指数止跌回升】

本期国际干散货运输市场大船和中小型船走势相反，其中海岬型船在船运需求增加、FFA 远期合约价格上涨的带动下强势反弹，巴拿马型船和超灵便型船市场则因货盘不足、市场运力较多等因素继续呈下跌走势。远东干散货综合指数在大船的拉动下止跌回升。7 月 5 日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为 1070.36 点，运价指数为 976.12 点，租金指数为 1211.73 点，较上期分别上涨 8.3%、9.5%和 6.8%。

海岬型船市场：本期海岬型船市场强势反弹，其中远程矿航线运价涨至近三年来的高点。远程矿航线，大西洋巴西市场即期可用运力紧张，大西洋往返航线船运需求上升，巴西出货增加，巴西图巴朗至青岛航线运价快速上涨，不过不同受载期的价格差异较大。据悉，受载期为 7 月下旬，成交价为 22.95 美元/吨。周四，远东干散货指数中，巴西图巴朗至青岛航线运价为 22.641 美元/吨，较上期上涨 18.5%，为 2014 年 11 月下半月以来的最高水平；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 15.359 美元/吨，较上期上涨 14.5%。太平洋市场，6 月中以来持续下跌，6 月 28 日跌至 6.95 美元/吨，较本月最高下跌 16.5%。本周太平洋市场成交活跃，尤其是下半周，随着远程矿航线运价大涨，市场气氛明显好转，太平洋市场止跌反弹。成交记录显示，7 月 19-21 日的受载期，成交价在 8.5-8.7 美元/吨。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 8.57 美元/吨，较上期上涨 23.3%；中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 18501 美元，较上期上涨 31.5%。澳洲纽卡斯尔至舟山航线运价为 12.467 美元/吨，较上期上涨 21.0%。

巴拿马型船市场：本期巴拿马型船市场气氛仍未有好转，租金、运价仍延续跌势，但跌幅收窄。太平洋市场，据悉印尼及国内部分港口均有压船现象，但由于人民币贬值，贸易商进口意愿不强，市场观望气氛浓厚，太平洋市场煤炭货盘极为有限，加上南美市场不温不火，巴拿马型船太平洋市场货少船多，租金、运价延续 6 月下半月以来的下跌走势。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 10604 美元，较上期下跌 3.9%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 9765 美元，较上期下跌 3.0%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.288 美元/吨，较上期下跌 2.6%。粮食航线，南美市场粮食船运仍然不活跃，运价维持稳定。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为 34.395 美元/吨，基本与上期持平。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场跌势加剧。市场整体气氛较差，煤炭、镍矿、钢材等货盘都偏少，超灵便型船租金、运价继续下跌。周四，中国南



方/印尼往返航线 TCT 日租金为 9265 美元，较上期下跌 7.1%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 11635 美元，较上期下跌 6.4%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 8739 美元，较上期下跌 6.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.044 美元/吨，较上期下跌 2.4%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.283 美元/吨，较上期下跌 1.2%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价波动下滑 成品油运价小幅回升】

据美国能源信息署 EIA 公布数据，美国 6 月 29 日当周商用原油库存增加，预期为减少。此外，在特朗普总统多次呼吁欧佩克下调油价之后，沙特下调了其 8 月亚洲和欧洲大部分等级原油价格，并下调在美所有等级原油价格。本周原油价格波动盘整，布伦特原油期货价格周四报 77.39 美元/桶，较上周下跌 0.6%。全球原油运输市场大船运价低位波动，中型船运价保持平稳，小型船运价波动下行。中国进口 VLCC 运输市场运价先跌后涨，总体下降。7 月 5 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 680.59 点，较上期下跌 7.8%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场先抑后扬。上半周，两大航线市场延续上周船多货少、运价回调走势。下半周，随着老旧船舶成交减少，加之中东 7 月下旬和西非 8 月上旬货盘放出，市场运价止跌小幅反弹。成交记录显示，后半周中东航线 7 月 20 至 23 日装期货盘成交运价为 WS 50；西非航线 8 月初装期货盘成交运价为 WS 51。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS 49.88，较上周四下跌 7.4%，CT1 的 5 日平均为 WS 50.75，较上周下跌 7.9%，等价期租租金平均 1.2 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS 49.73，下跌 8.4%，平均为 WS 50.70，TCE 平均 1.4 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价综合水平保持平稳。西非至欧洲市场运价小幅上涨至 WS72，TCE 约 0.7 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，7 月 18 至 20 日货盘，成交运价为 WS72.5。地中海和黑海航线运价维持在 WS86，TCE 约 1.0 万美元/天。亚洲进口主要来自非洲，一艘 13 万吨级船，尼日利亚至印度尼西亚，7 月 18 至 19 日货盘，成交包干运费为 240 万美元。中国进口主要来自印度尼西亚，一艘 13 万吨级船，印度尼西亚至中国青岛，7 月 18 至 20 日货盘，成交运价为 WS75。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线运价平稳，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平波动下行。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS112（TCE 约 0.5 万美元/天）。跨地中海运价小幅上涨至 WS83 水平（TCE 仍然在保本线之下）。该航线一艘 8 万吨级船，杰伊汉至地中海，7 月 12 至 13 日货盘，成交运价为 WS80。北海短程运价小幅上涨至 WS110（TCE 约 0.7 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS83，TCE 约 0.8 万美元/天。波斯湾至新加坡运价维持在 WS100，TCE 约 0.3 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价保持在 WS98，TCE 为 0.7 万美元/天。



国际成品油轮 (Product)：本周成品油运输市场亚洲航线稳中有升，欧美航线小幅上涨，综合水平波动上行。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS117 (TCE 约 0.2 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价保持在 WS120 (TCE 约 0.8 万美元/天)；7.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS101 (TCE 大约 0.7 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS89 水平 (TCE 仍然在保本线之下)；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅上涨至 WS108 (TCE 约 0.1 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 0.5 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数小幅回调 国际货船成交活跃】

7 月 4 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 804.34 点，环比微跌 0.20%。其中，沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别下跌 0.06%、1.05%；国际油轮船价综合指数和国际散货船价综合指数分别上涨 0.30%、0.55%。

受前期 BDI 指数 8 连跌影响，二手散货船价格大幅震荡。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1420 万美元、环比跌 1.24%；57000DWT--1523 万美元、环比跌 4.47%；75000DWT--2217 万美元、环比涨 5.32%；170000DWT--3380 万美元、环比涨 1.85%。国际散运市场自上周末有反转迹象，BDI 指数周二收于 1442 点，环比上涨 8.99%；太平洋、大西洋以及南美东海岸货盘逐渐增加，矿石、谷物和煤炭询盘活跃，运价变得稳固和上涨，预计二手散货船价格将震荡上涨。本周，二手散货船市场成交活跃，共计成交 24 艘（环比增加 5 艘），总运力 208.71 万 DWT，成交金额 41760 万美元，平均船龄为 9.08 年。其中，来自摩洛哥的买家以 17850 万美元一次扫货 5 艘现代型好望角型散货船。

加拿大 Syncrude 的生产中断，库欣的美国原油库存大幅下降，原油市场或将出现供应短缺，布伦特原油期货收于 77.76 美元（周二），环比上涨 4.06%。原油价格涨幅还在扩大，阿联酋和沙特表示已准备好动用闲置产能，国际原油运输市场运价低位波动，二手油轮船价在持续阴跌后，呈现短暂的止跌回稳态势。本周，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--1981 万美元、环比涨 0.46%；74000DWT--2220 万美元、环比涨 0.01%；105000DWT--2552 万美元、环比涨 1.02%；158000DWT--3848 万美元、环比跌 0.03%；300000DWT--5703 万美元、环比跌 0.01%。国际石油新增货盘依旧稀少，过剩的油轮运力仍在累积，预计二手油轮价格稳中有跌。本周，二手国际油轮成交增加，共计成交 12 艘（环比增加 10 艘），总运力 105.91 万 DWT，成交金额 19605 万美元，平均船龄为 10.17 年。

沿海散货运价继续下滑，二手散货船大船价跌，小船价涨。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--120 万人民币、环比涨 0.18%；5000DWT--747 万人民币、环比跌 0.40%。国内环保安监影响持续，煤炭供给偏紧，煤炭价格略有上涨；国家大力保障供应，港口煤炭货源充沛，火电厂夏季补库基本到位，充裕的库存缓和了企业的采购拉运积极性，沿海运价逐步趋稳，但部分航线仍小幅波动下跌，预计散货船价格短期或有下跌。本周，沿海散货船询盘量一般，实际成交量稀少，成交船舶吨位以 5000DWT 为主。



内河散运需求平稳，二手散货船价格涨多跌少。本周，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--49 万人民币、环比跌 4.12%；1000DWT--99 万人民币、环比跌 2.36%；2000DWT--189 万人民币、环比涨 1.67%；3000DWT--330 万人民币、环比涨 0.23%。国内棚改货币化安置政策正在调整，三四线城市房地产热潮开始降温，风声鹤唳之下，地产股连续下跌多天，数据显示，仅 6 个交易日，A 股地产板块市值蒸发 2465 亿元。部分专家预计，后续三四线城市房价上涨将乏力，内河建材运输需求或受到影响，预计内河散货船价格将震荡调整。本周，内河散货船成交量活跃，共计成交 75 艘（环比增加 3 艘），总运力 9.81 万 DWT，成交金额 8615 万元人民币。

来源：上海航运交易所

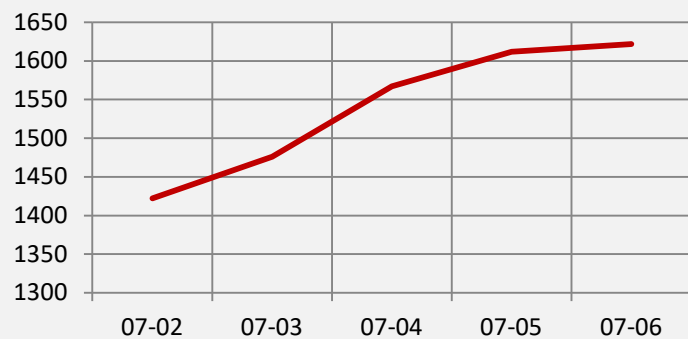
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

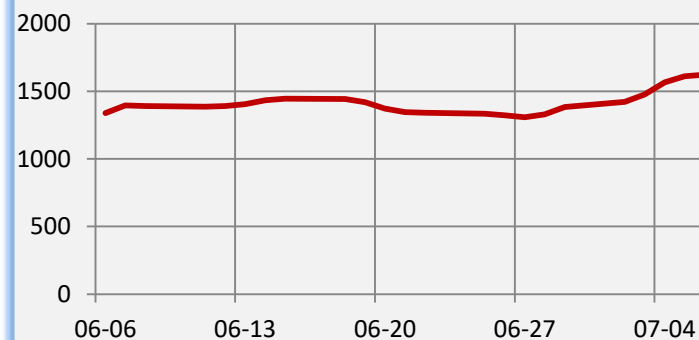
波罗的海指数	7月2日		7月3日		7月4日		7月5日		7月6日	
BDI	1,422	+37	1,476	+54	1,567	+91	1,612	+45	1,622	+10
BCI	2,304	+134	2,478	+174	2,743	+265	3,013	+270	3,086	+73
BPI	1,338	+2	1,336	-2	1,334	-2	1,339	+5	1,347	+8
BSI	1,034	-8	1,025	-9	1,017	-8	1,005	-12	999	-6
BHSI	575	-6	571	-4	569	-2	565	-4	563	-2



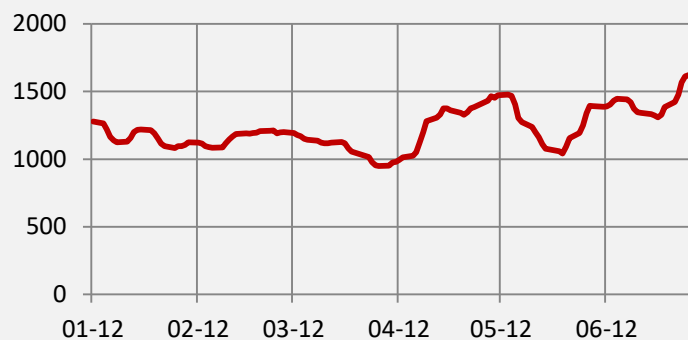
上周 BDI 指数走势



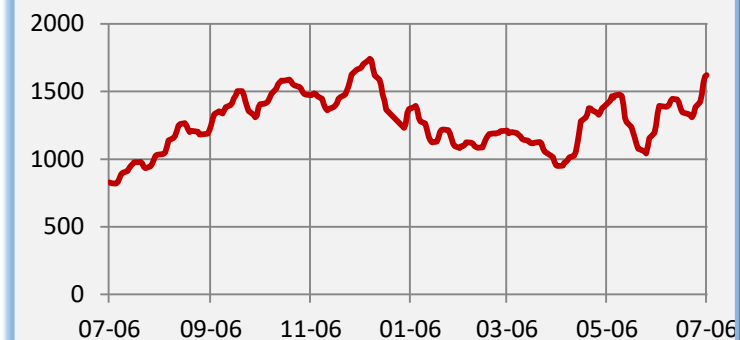
近一个月 BDI 指数走势



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 26 周	第 25 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	19,750	18,750	1000	5.3%
	一年	19,250	18,250	1000	5.5%
	三年	17,750	17,500	250	1.4%
Pmax (76K)	半年	13,000	13,000	0	0.0%
	一年	12,750	12,750	0	0.0%
	三年	12,250	12,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	13,000	13,000	0	0.0%
	一年	13,250	13,250	0	0.0%
	三年	12,250	12,250	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	11,250	11,250	0	0.0%
	一年	11,000	11,000	0	0.0%
	三年	9,750	9,750	0	0.0%

截止日期: 2018-07-03

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Baltic Lion 2012 179185 dwt dely Jintang 08/10 Jul trip via West Australia redel Singapore-Japan \$19,100 - Hyundai Glovis

Besiktas Azerbaijan RWE relet 2010 169263 dwt dely Gibraltar 13 July trip via Colombia redel Skaw-Gibraltar \$28,500 - Cargill

Bottiglieri Franco Vela 2010 93274 dwt dely Montoir 11/15 Jul trip via Seven Islands redel Kaoshiung \$19,000 - CSE

Cape Kasos Olam relet 2012 81403 dwt dely EC South America 27 Jul trip redel Singapore-Japan \$15,950 + \$595,000 bb - Bunge

Georgitsi 2012 81310 dwt dely Xinsha prompt trip via S.Kalimantan redel Philippines \$9,750 - Norden



Pan Energen 2012 81170 dwt dely Navlakhi spot trip redel China with salt \$12,900 - cnr

India 2011 80255 dwt dely EC South America 16 Jul trip redel Singapore-Japan \$15,650 + \$565,000 bb - Bunge

Stony Stream 2015 63800 dwt dely Aqaba prompt trip redel India \$17,500 - cnr

Josco Runzhou 2011 58722 dwt dely Canakkale 14/17 Jul trip via Black Sea redel Singapore-Japan \$16,500 - Meadway

Eleni D 2010 58429 dwt dely Singapore prompt trip redel South Korea intention steels \$10,750 - Asan Merchant Marine

Jia Run 2010 56774 dwt dely Lanshan 12 Jul trip via Philippines redel China intention nickel ore \$8,500 - cnr

(2) 期租租船摘录

Xin Hua 2012 82269 dwt dely Gangavaram 09/10 Jul 4/6 months redel worldwide \$13,500 - cnr

Pacific Seagull 2016 63463 dwt dely Zhanjiang 05/08 Jul 6/9 months redel worldwide \$13,350 - Cargill

Asia Ruby IV 2014 62982 dwt dely Manila prompt about 4/6 months redel worldwide \$12,200 - Oldendorff

4. [航运市场动态](#)

【贸易战将破坏集运市场复苏】

据全球航运咨询公司德路里发布的最新一期集运市场预测报告显示，美国主导的贸易战对集装箱运输市场的风险目前较低，但潜在的破坏性可能非常大。

德路里集运市场研究高级经理兼集运市场预测报告编辑 Simon Heaney 表示：“在 3 月的报告中，我们说希望贸易战能够和平解决，但目前，我们必须接受关税将成为现实。现在唯一的问题是：贸易战有多严重？”

美国海关计划从 7 月 6 日开始对首批 818 种中国产品征收额外的 25%关税，价值约 340 亿美元。第二批价值 160 亿美元的 284 种推荐产品的清单正在审查中，也有可能对多达 4000 亿美元的中国商品征收进一步的关税，作为对中国报复的回应。



最新出版的集运市场预测报告根据贸易战的激烈程度分析了东向跨太平洋集装箱贸易的三种可能情景，其中包括对从 500 亿美元至 4500 亿美元不等的中国进口商品征收额外关税。

在最糟糕的情况下，德鲁里预计，在一段时间内，集运市场上受到影响的箱量将高达 180 万 TEU，即接近全球集运市场总运输量的 1%。就目前情况来看，仅仅最初的两批中国产品清单的影响而言，影响范围相对较小，约为 20 万 TEU。

德路里的报告指出，美国 6 月 15 日公布的修订清单在很大程度上偏重于工业产品，同时也很容易从其他贸易伙伴获得。中国去年只向美国出口了第一批产品的 13%，第二批产品的 8% 左右。

Simon Heaney 表示：“有了其他采购选择，中国商品在这些初始产品清单上的关税增加很可能会产生少量的贸易转移，并提高美国其他出口合作伙伴的前景。”

“即使考虑到针锋相对的措施和与其他贸易伙伴的争端，目前对集运市场需求的风险威胁也相对较低，但如果即将出台额外的关税，很显然，事态会变得更糟。或许，最大的风险是这一切的不可预测性，以及它将给世界经济带来的潜在信心冲击，而此时世界经济似乎正在站稳脚跟。”

贸易争端掩盖了 2018 年前几个月强劲贸易需求，这是由世界经济的快速增长所推动的。

在这份报告中，德路里在新的高级定量经济学家 Mario Moreno 的指导下使用了重新设计的需求预测技术。改进后的模型现在使德路里能够在每季度报告中提供全球和区域港口吞吐量以及选定贸易航线的五年需求预测。

德路里将集运市场未来两年的需求预测分别上调至 6.5% 和 5.8%。集装箱船队今年的增长前景也得到了提升。然而，预期的运力增长 5.4% 将低于修正后的市场需求增长，这将支持集运市场的供需趋衡。

“今年班轮公司将会以需求增加和供需缓慢改善的方式获得一些收益，但更多的是痛苦。” Simon Heaney 表示，“不断上涨的燃油价格已经导致德鲁里将行业的盈利预测削减至收支平衡，而预计运费在下半年将温和上升，但这并不足以扭转局面。在某些方面，需求旺盛是目前班轮公司面临的一个问题，因为每一个亏损运输的额外箱子只能放大赤字。”

来源：航运交易公报



【国内集装箱航运何去何从?】

继南青、港泰、海南泛洋等多家国内集装箱航运公司倒闭之后，6月24日，近期处于风口浪尖的洋浦中良海运有限公司(以下简称“中良海运”)连发四份公告，宣布由于国内航运市场持续低迷、同业竞争加剧、生产成本增加等原因，公司于6月25日暂停所有航线经营。

坚持了近15年，中良海运最终还是倒下了，由此引发的货运市场混乱也正在上演……

资金断链

中良暂停航线经营

中良海运成立于2004年，是一家较早从事内贸集装箱运输的班轮公司。其现有沿海干线航线20条，船舶近30艘，总运力达60万吨，业务网络覆盖珠江三角洲、长江三角洲和环渤海湾地区，是内贸界海运巨头之一。

近期，业界开始流传中良海运经营不善的消息。为此，6月3日，中良海运在其微信公众号上发布了一则声明，谴责了关于经营问题的不良言论，同时告知公司经营平稳正常。6月4日，中良海运宣布同深圳市辉泓航运有限公司缔结全面战略合作伙伴关系，共同经营国内沿海集装箱运输业务，总投资1.2亿元人民币。至此，有关中良海运经营不善的议论得到一定程度的平息。

但6月13日，宁波舟山港的一纸公告又将其推上了风口浪尖。该公告称，客户在宁波港提取箱主为中良海运重箱时，需交付押金。随后，日照港、天津五洲码头、广州新港东江仓码头等先后发布押金提箱的公告，许多在航行中的船舶也拒绝靠泊卸货。

6月24日，中良海运连发《暂停航线经营公告》《告全体员工书》《关于洋浦中良海运有限公司集装箱停止流转的通知》《关于要求将洋浦中良海运有限公司集装箱返回码头堆场的通知》等四份公告，宣布这家经营了近15年的中国航运企业，于6月25日暂停所有航线经营。

中良海运表示，面对航线停运和日趋严峻的经营现状，广大客户和全体员工给予了强有力的支持和信任，进行了航线复航大营救，经过艰难的商谈，无奈各重组方案和复航条件相差甚远。因此，他们不得不宣布：“洋浦中良海运有限公司从即日起暂时中止航线经营。”

据其他媒体报道，一旦中良海运宣告破产或公司解散，办理滞留集装箱的提箱手续将缺失授权主体，提箱将一片混乱，因此最终公告的内容采用了“中止航线经营”的提法。



低价竞争

“拖死”一家又一家

中良海运到底欠了各个码头多少债款?外界估算,中良海运欠款总额合计约 3.2—4 亿元,其中拖欠码头的金额远多于其他欠款,因此港口码头采取了“控箱止损”的举措。

那么中良海运为何出现资金链断裂?业内猜测,某驳船账款催收力度过大导致的蝴蝶效应是中良海运此次危机的导火索,而航运市场不景气,内贸船公司每年只有一个月挣钱是背后的主要原因。

目前运价指数已处于历史底位,尽管船舶大型化可降低船公司的运营成本,但现在的运价不足以弥补船公司的运营成本,各船公司的亏损现象普遍存在。据内部人士介绍,在光景好的时候,内贸船公司每年 12 个月中仅有 2 个月挣钱,而如今一年只有 1 个月挣钱。

“低价竞争不知从什么时候开始,内贸集运的竞争成了赤裸裸的低价竞争。这也有外贸集运发展的前车经验:十五年前,上海—日本航线的运价就竞争为负运费了。”以鹭声为笔名的作者在文章“中国内贸集运八问”中表示,中良倒闭虽然有自身原因,但内贸集运市场的竞争“只有更低,没有最低”,运价和成本长期倒挂,也是活生生拖死一家又一家内贸集运船东。

假如中良海运倒闭,先前与其合作的码头、货代、货主等也会大受牵连——

对于港口码头来说,一旦箱子被提走,码头费、堆存费、驳船费将无法回收;而对于租箱公司及金融租赁公司来说,不仅无法及时收回航运公司拖欠的租金、修理费等债务,还可能额外承担收回资产的成本;货主方面,一旦船舶、箱子等资产被扣押,相当于货物也被扣押,提货过程中时间、费用等成本也将随之增加……内贸界海运巨头的倒下,必将给产业链上下带来一波冲击。

专家呼吁

创新机制让企业体面退场

前有南青,后有新闻航,中良海运经营不善、债台高筑的局面是国内内贸集运行业的一个缩影。尽管内贸集运总体货运需求在增长,但面对运价下跌、燃油上涨的双重压力,内贸集运业面临较大挑战。



目前，内贸集运行业大打价格战的根本原因，是市场供需关系失衡。“‘有水大家行船’固然促进了市场的繁荣，但其副作用则是产能过剩。对于如此长时间的市场低迷期，企业主仍旧是采用了屡屡奏效的低价竞争策略，殊不知好市场难以再现，低价竞争获得的市场份额并不会等来市场的春天。”交通运输部水运科学研究院研究员谢燮分析说。

除内贸船公司为抢占市场份额，不断扩张增加运力、新开航线、低运价竞争等原因外，码头港口为实现业绩达到港口吞吐量，放长账期给船公司的举措，也为内贸集运埋下隐患。

行业应该如何应对低迷市场期？谢燮表示，从中良事件来看，现在更应当做的，是让企业在经营不下去时，能够有恰当的退出机制，而不是用地方政府的输血让“僵尸企业”苟活，这是对市场中经营较好的企业的尊重。

同时，在行业主管部门在运力控制上的作用空间越来越弱的情况下，当前能够改进的领域，是在行业主管部门的指导下，让行业领域的科研机构发布相关市场的动态信息和年度报告，让从业者获得市场供需关系的信息，避免盲目增加运力。“今年5月份交通运输部水运局发布的‘2017年水路运输市场发展情况和2018年展望’便是政府信息公开的良好开始，有利于对市场走向和大家投资冲动给予指导。”

对于内贸集装箱企业如何实现自我更新，谢燮认为，要构建核心价值观、以创新克服供给老化关键举措。“核心价值是从精神方面的改进，港口、货代、从业者、企业主等的行为都会发生变化，行业正能量能够得到弘扬，行业内部就能形成合力，促进健康市场环境的形成；另外，在新时代，低价竞争没有出路，水运企业必须要在供给侧结构性改革中找路径，通过技术创新和模式创新，推出与过往完全不同的供给，进而重新获得市场。”

来源：中国水运报

【二季度集运企业跌出景气区间】

2018年7月2日，上海国际航运研究中心发布了2018年第二季度中国航运景气报告，报告显示：中国航运业景气度再次上扬，中国航运景气指数为110.29点，较上一季度微涨2.86点，处于相对景气区间。中国航运信心指数为122.87点，较上季度下降5.8点，处于较为景气区间。其中，干散货运输企业的景气指数为125.57点，处于较为景气区间，而集装箱运输企业的景气指数为95.89点，进入不景气区间。

1. 船公司经营情况比较稳定

2018年第二季度，船舶运输企业景气指数为106.07点，与上季度基本上持平，处于微景气线区间；船舶运输企业信心指数为115.59点，较上季度降低8.76点，仍保持在相对景气区间。随着节后生产的复苏，船公司运力投放继续增加，舱位利用率不断提升，运价水平也较春节时期有所好转。尽管营运成本



出现了大幅的上涨，但是企业的总体盈利情况继续向好，流动资金仍旧较为充盈，企业融资难度持续下降，劳动力需求也不断增长。但是企业的贷款负债略有增加，企业船舶运力的投资意愿也再次跌入不景气区间。

2. 干散货运输企业盈利大幅增长

2018 年第二季度，干散货运输企业的景气指数为 125.57 点，较上季度上升 9.08 点，进入较为景气区间；干散货运输企业的信心指数为 140.34 点，较上季度上涨 10.94 点，仍保持在较为景气区间。从企业经营指标来看，干散货海运企业投放运力增加，船舶周转率大幅提升，单位运费大幅增长，尽管营运成本增长也大幅蹿升，但是企业盈利依旧大幅增长，企业流动资金仍然相对充足，企业融资难度持续下降，贷款负债继续减少，劳动力需求与运力投资意愿相对平稳。

3. 集装箱运输企业进入不景气区间

2018 年第二季度，集装箱运输企业的景气指数为 95.89 点，较上一季度下跌 15.52 点，成为二季度唯一跌破景气分界线的企业；集装箱运输企业的信心指数为 100.00 点，大幅下跌至景气临界点。虽然集装箱企业运力投放增加，舱位利用率不断提升，单位运费收入有所上涨，但是受营运成本大幅上涨的影响，企业盈利情况迅速恶化，贷款负债大幅增加，企业普遍对船舶运力投资持谨慎态度，船舶投资意愿景气指数下降至较为不景气区间。但企业总体流动资金仍然相对充裕，融资难度继续下降，劳动力需求也持续上升。

4. 港口企业信心仍旧十分充足

2018 年第二季度，中国港口企业的景气指数为 112.29 点，较上季度小幅上涨 6.34 点，上升至相对景气区间；中国港口企业的信心指数为 128.41 点，较上季度下降了 6.2 点，仍处于较为景气区间。尽管港口企业的收费价格略有下降、营运成本上涨，但得益于港口吞吐量与泊位利用率持续增长，港口企业保持盈利状态，流动资金相对充足，企业融资难度持续下降，劳动力需求、新增泊位与机械投资提升，然而企业贷款负债有所增加。

5. 航运服务企业景气度稳步提升

2018 年第二季度，中国航运服务企业景气指数为 113.91 点，较上季度上涨了 4.4 点，上升至相对景气区间；中国航运服务企业信心指数为 127.04 点，继续处在较为景气区间。由于企业业务预订与业务量持续大幅增长，收费价格有所上扬，虽然企业成本有所增长，但企业总体盈利状况持续向好，流动资金依旧充足，企业继续保持良好的融资能力，劳动力需求也大幅增长。但航运服务企业仍存在部分贷款拖欠情况。



6. 2018 年第三季度预测

2018 年第三季度，中国航运企业继续稳步复苏。根据中国航运景气调查显示，2018 年三季度中国航运景气指数预计为 113.97 点，仍然处于相对景气区间；中国航运信心指数预计为 130.44 点，依旧处于较为景气区间。中国航运业在二季度的基础上，将继续保持稳步的复苏，中国航运企业家信心也出现恢复性上扬。但是据上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室主任周德全介绍，三季度中国航运景气指数的预估值与中国航运信心指数的预估值都明显低于去年同期水平，集装箱海运企业家信心指数更是较大幅度低于去年同期，说明中国航运业界对行业复苏前景判断更趋于谨慎。

船舶运输企业景气度将稳步向好。根据中国航运景气调查显示，2018 年第三季度，船舶运输企业的景气指数预计为 113.31 点，处于相对景气区间；船舶运输企业信心指数预计为 122.24 点，处于较为景气区间。从各项经营指标来看，预计虽然营运成本将有所增加，但是由于企业运力投放增加，舱位利用率不断提升，单位运费收入持续增长，企业盈利将大幅增加，流动资金更加充裕，贷款负债将持续减少，劳动力需求将出现一定程度的增长。但是由于近期船舶运力交付压力较大，未来运力投资意愿可能出现一定的下降。其中，集装箱海运企业景气指数将再次回归景气区间，企业总体情况将再次向好。

港口企业财务状况继续向好。根据中国航运景气调查显示，2018 年第三季度，中国港口企业景气指数预计为 117.41 点，仍处于相对景气区间；中国港口企业信心指数预计为 142.08 点，上涨 13.67 点，继续保持在较为景气区间。虽然港口收费下降，经营成本上涨，但得益于吞吐量和泊位利用率的上升，中国港口企业将继续保持盈利状态，流动资金保持充足，融资难度继续下降，劳动力需求上涨、新增泊位与机械投资增加，但企业资产负债可能仍将处于较高状态。

航运服务企业景气度将继续提升。根据中国航运景气调查显示，2018 年第三季度，中国航运服务企业的景气指数预计 111.44 点，继续保持在相对景气区间；中国航运服务企业信心指数预计为 129.74 点，继续保持在较为景气区间。从各项经营指标来看，业务预订与业务量预计都将大幅增加，业务收费价格也将持续保持稳定，尽管业务成本预计略微增加，但企业盈利状况持续向好，流动资金将更加充裕，企业融资难度略微下降，劳动力需求与固定资产投资需求也将有大幅增加。

7. 港口降费促使企业利润下降 5%-10%

2018 年 4 月 4 日召开国务院常务会议，要求港口再次降低收费。此前，国家发改委先后两次督促港口降费，包括上海港、天津港等主要港口都对自身存在的问题做了全面规范，多数港口都不同程度的调降港口收费，有效降低了我国整体的物流成本，但是中国港口企业的利润也受到了一定的影响。根据上海国际航运研究中心中国航运景气调查显示，有 21.88% 的企业认为，调降港口收费使得港口利润小幅下降 5% 以内；53.12% 的企业认为港口利润下降比例在 5%-10% 之间；9.38% 的企业表示，企业利润受港口收费降调政策影响明显，企业利润下滑幅度超 20%；15.62% 的企业则表示影响很小，可以忽略不计。港口收费下降导致超过半数的港口企业利润下降 5% 到 10% 之间，少数港口企业的利润下降甚至超过 20%。虽然调降港口收费对企业利润产生了一定的影响，但是中国航运



景气指数编制室周德全主任指出，调降港口收费价格是我国降低企业流通成本，深化供给侧结构性改革的重要举措，也为我国综合物流其它环节的成本控制树立了典范。

8. 区块链技术在航运业中的广泛应用尚需时日

2018 年，中国香港提出了引入 TEU 代币（航运业的比特币），作为集装箱运输的订舱保证金，以解决集装箱运输行业存在的“空壳预订”和班轮公司甩舱的问题。韩国海关总署 5 月提出建立区块链清算系统，帮助其提高流程数据整理和验证能力。基于区块链技术的应用开始在航运领域中探索，但是广泛推广还需要一定时间。根据上海国际航运研究中心中国航运景气调查显示，11.86%的企业认为区块链技术具有数据安全性高、无纸化操作便捷高效等优点，未来三年内可广泛应用；41.53%的企业认为目前区块链技术发展不成熟，实际操作存在很大难度，未来五到十年内可广泛应用；9.75%的企业认为区块链技术与当前航运业发展适应性不强，可能难以在未来广泛应用；另外，36.86%的企业对此不太了解。

来源：上海国际航运研究中心

5. 船舶市场动态

【中国大幅提高进口二手船舶龄!】

2018 年 7 月 3 日，交通运输部印发关于加强国（境）外进口船舶和中国籍国际航行船舶从事国内水路运输管理的公告。大幅提高了进口二手船、内外贸兼营船的船龄要求。

根据公告要求，明确自 2018 年 9 月 1 日起，申请从事国内水路运输的进口船舶和中国籍国际航行船舶，其柴油机氮氧化物排放量应满足国际海事组织《经 1978 年议定书修订的 1973 年国际防止船舶造成污染公约》（MARPOL73/78）附则 VI 规定的 Tier II 排放限值要求。

而根据此前国内航行船舶氮氧化物的排放要求是：自 2009 年 9 月 1 日及之后新装或者重大改装的输出功率超过 130KW 的柴油机实施 MARPOL73/78 附则 VI 规定的 Tier I 排放限值要求。

此次交通部公告对从事国内水路运输的进口船舶和中国籍国际航行船舶的氮氧化物的排放标准提升了一个等级，对进口船舶是一个较大的冲击。此前进口船舶只需要满足 Tier I 的排放要求，即 2000 年 1 月 1 日及之后的建造的国际航行船舶就满足该要求。

提高到 Tier II 的排放要求之后，必须进口在 2011 年 1 月 1 日及后建造的国际航行船舶才能满足要求。这相当于把进口船舶的年限减少了 11 年，控制了进



口船舶的船龄，但对意图购置进口船舶的船东来说，船舶购置成本会有很大的增加。

新联船级社袁晓东认为：此公告对中国籍国际航行船舶从事内贸运输影响甚微，因为此类船舶在 2011 年 1 月 1 日及之后已经达到了 Tier II 排放要求。

去年以来在国际持续低迷，国内航运业转暖的背景下，船东纷纷购进国际船舶从事内贸运输。

短期来看，在本公告 9 月 1 日生效之前，有购置国际船舶意愿的船东会加速完成交易和申请进度以规避新要求，会有一个进口船舶的小高峰。

长期来看，遏制了内贸运力的增长，对国内航运业是一个利好。

此公告生效的时间很明确，但生效的节点还不是特别明了，到底以提出或批准船舶进口申请为准，还是完成国内船检检验发证为准，还是取得国内水路运输资质为准，这有待官方或业内专家作出进一步解读。

著名业内人士“沧海”认为：目前中国进口二手客船、油船化学品船、散杂货船的船龄限制分别为 10 年、12 年、18 年。而前两类早已经停止进口，只有散杂货船还允许进口。另外，中国籍国际航行船舶从事国内运输则一直没有船龄限制。

现在新政从 18 年、无限制一下子提高到不到 8 年时间。大幅提高了进口二手船、内外贸兼营船的船龄要求。

这对业界无疑是一颗重磅炸弹，对国际二手船市场、内外贸兼营船影响巨大。

可能包括以下方面：

一、短期内将大大刺激二手船进口。从现在到 8 月 31 日，进口二手船可能有一个较大幅度的增长。过了这个村就没这个店。这个政策执行五年。五年以后只会更严。原来还在观望的，现在估计要抓紧时间下手了，否则就来不及了。

二、内外贸兼营船面临两难选择。原来是两头占。以后可能只能选一个了。或者是纯外贸运输，或者是纯内贸运输。估计对拥有大量进口二手船的民营航运企业和部分地方国企影响较大，而对于近几年大量造新船、完成了船舶更新的央企影响有限。

三、对国际二手船市场的影响也不可小觑。按规定，2018 年 9 月 1 日起，2011 年前建造的船舶（2011 年 1 月 1 日前已满足 Tier II 排放限值要求船舶除外）



将不能进口到中国。中国又是国际二手船的主要买家之一。这一政策势必冲击二手船价格，尤其是干散货船。

来源：船之友

【全球航运业呈现回暖迹象 中国造船业迎来新气象】

热烈如火的六月，中国船舶市场捷报频传。金陵船厂获一艘 15500 吨货物滚装船订单、武汉理工光大造船获 3 艘 1100 标箱江海直达集装箱船订单、招商局重工获 4 艘 48000T 半潜重吊船订单、中船澄西获 8 艘 7 万吨木屑船订单……日前，中国船舶工业行业协会发布最新报告称，2018 年 1-5 月份，我国新接船舶订单量和手持订单量继续增长，造船完工量降幅收窄。业内人士表示，随着航运业复苏步伐的加快，船东出现新一轮的造船热潮，越来越多的船厂接到新订单。

1. 航运业回暖 给造船业带来新船订单

在经历 2008 年金融危机的漫长调整期后，2017 年世界经济终于迎来久违的增长提速。2018 年，看涨全球经济已成为普遍共识。据世界经济合作与发展组织 (OECD) 于今年 5 月底发布的《全球经济展望报告》，报告预测 2018 年全球经济增长率为 3.8%，2019 年增长率预期维持 3.9%；另外对于中国 2018 年和 2019 年 GDP 增长率，该报告维持了今年 3 月份发布的预测数据，分别为 6.7% 和 6.4%。报告对经济发展均保持了增长的预期态势。

从国际贸易看，随着全球经济发展趋于稳健，大宗商品贸易将迎来生机，特别是中国“引擎”作用持续突出。“一带一路”倡议、供给侧结构性改革以及“煤改气”等一系列环保政策的推进，为全球干散货、集装箱以及油气等主要货种的海运贸易发展注入源源不断的动力。

截至 6 月 29 日，被视为全球经济晴雨表的 BDI (波罗的海干散货指数) 报收 1385 点，较前一日增加 56 点，或环比上升 4.21%。今年上半年，BDI 一直在 1000 点以上运行。而自四月以来，该指数已上涨 50%，与 2016 年 2 月创纪录的低点相比，这一数字也上涨了近四倍。BDI 不断上涨标志着全球航运业有强劲的复苏之势。

航运业的回暖也给造船业带来了可喜的变化。中国船舶工业行业协会日前发布的数据显示，今年 1-5 月份，全国造船完工 1643 万载重吨，同比下降 28.3%；承接新船订单 1968 万载重吨，同比增长 99.6%。尤其是集装箱船舶订单暴增，同比增加 356.7%。业内人士称，造船新订单暴增，一方面是因为新船价格处于低位，另一方面是因为今年航运业保持复苏态势，船东有造船动力。

国外市场研究机构 Research and Markets 去年 6 月份发布的《中国造船业研究报告：2017-2021》就预计，未来几年中国造船业将有很大的发展空间。其中，在国际市场上，中国船企拥有比日韩更低的成本优势；与此同时，国内市场需求也在不断增加。



2. 订单向优势企业聚集 民营企业表现抢眼

根据英国克拉克松研究公司 2017 年的数据，近 5 年来，中国造船业新接订单量、手持订单量均稳居世界第一，造船完工量有 4 年位居世界第一、1 年居第二。

2018 年以来，国际航运市场延续去年以来的回升势头，全球新船市场持续活跃。我国骨干船舶企业紧抓市场回暖契机，积极开拓市场。中国船舶工业行业协会发布的数据显示，1-5 月份，我国承接新船订单在全球市场所占份额达到 53.6%，继续保持领先地位。

中国船舶工业行业协会的数据还表明，我国骨干船企优势明显，产业核心竞争力不断提升，有 4 家企业进入全球完工量前 10 强，有 6 家企业进入全球新接订单量前 10 强。且前 10 家企业新接订单量占全国 82%，比 2017 年底提高近 9 个百分点。江苏扬子江船业(集团)有限公司和江苏新时代造船有限公司两家民营企业表现得尤为突出，在当前严峻的市场竞争中，分别取得完工量和新船订单量分别位居世界前二位的优异成绩。

6 月 4 日，在新加坡上市的扬子江船业发布公告称，5 月份取得 9 艘新船订单，总值 5.7 亿美元，预定 2020 年至 2021 年之间交付。加上前 4 月获得的 2.68 亿美元新订单，截至 5 月底，该集团 2018 年已经获得 18 艘船价值 8.46 亿美元的新订单。新订单进一步证明了扬子江船业在建造大型集装箱船和散货船方面的强大市场地位。

今年开年以来，江苏新时代造船有限公司就迎来命名交船“开门红”，先后有 4 艘船舶交付、4 艘船舶命名，刷新了国内民营造船企业交船量的新纪录。据统计，去年，新时代造船完工交付 26 艘 268.2 万载重吨，产销成功突破 100 亿元。今年，企业计划交付 22 艘计 320 万载重吨。

除民营企业外，其他优势船厂也有不少订单聚集。广船国际今年获得 3 艘成品油船、3 艘客滚船订单，合同价值总计近 23 亿美元；希腊船东 Oceanbulk Group 日前在上海外高桥造船有限公司(以下简称外高桥造船)下单订造了 4 艘 180000 载重吨好望角型散货船，新船将于 2019 年交付。

3. 高附加值船舶领域需继续发力

中国接收新船订单量增长翻番，但是在高技术高附加值船舶上仍跟韩国有关差距。根据克拉克松的最新数据，今年前 5 个月，韩国船企总体接单量超过中国再次位居全球第一，共计 410 万 CGT(修正总吨)。中国船企位居第二，共计 359 万 CGT。

截至目前，今年全球 VLCC 新船订单共计 25 艘，其中大宇造船接获的订单最多，共 13 艘，占据 52% 的份额。同时，今年全球 LNG 船新船订单量共计 19 艘，大宇造船接单量同样排名第一，共计 9 艘。可以说，大宇造船在高附加值船舶订单中占据了优势地位。



“高附加值船舶是国际竞争的重要领域，中国在高附加值船舶领域发力，符合市场需求的变化，中国正在由造船大国转向造船强国。”中国社会科学院工业经济研究所副研究员胡文龙表示。

今年1月，工信部等六部门联合印发了《船舶工业深化结构调整加快转型升级行动计划(2016-2020年)》(以下称《行动计划》)表示，到2020年，力争步入世界造船强国和海洋工程装备制造先进国家行列。力争造船产量占全球市场份额在“十二五”基础上提高5个百分点，海洋工程装备与高技术船舶国际市场份额达到35%和40%左右；产业集中度大幅提升，前10家造船企业造船完工量占全国总量的70%以上；科技创新能力进入世界造船业先进行列。

《行动计划》强调船舶工业需要加强配套保障，以提升中国船舶工业的整体效率，特别是对于国产豪华游轮的建造，更需要强大的配套能力；另外船舶制造要打造中国品牌，这是中国制造进入新阶段的必然要求；《行动计划》还鼓励金融机构和保险机构支持船舶工业的发展，助力我国船舶建造提高附加值。

浙江海洋大学副校长谢永和表示，近年来，中国造船业取得了一系列突出成绩。集装箱船、散货船、油船三大主流船型技术水平在国际上已经具有一定的竞争优势，已具备了自主开发能力，形成了品牌船型。除大型豪华邮轮外，我国已经能够建造包括大型客滚船、超大型集装箱船(VLCS)、大型挖泥船和大型液化天然气船(LNG)等在内的各种高附加值船舶。

“尽管在规模和总量上已经是世界第一，但在自主研发能力方面，我国还不是造船强国，特征为‘大而不强’”，但是谢永和也表示，中国在加速从“造船大国”向“造船强国”转变，不断缩小与日韩等造船强国的差距。“中国造船业的整体水平是‘追赶型’，局部接近世界先进水平。”

来源：中国水运报

【新造船价格，向上攀升还是强弩之末？】

6月30日发布的第132期中国新造船价格指数(以下简称CNPI指数)报801点，比上期上升0.9%，升幅增大的动力主要来自箱船指数和油轮指数。干散货船综合指数CNDPI上升0.5%，报828点；油轮综合指数CNTPI也上涨0.7%，报855点；集装箱船综合指数CNCPI在中小型基准船型价格指数的带动下急升1.4%，报821点。至此，CNPI以及三个分船型综合指数均站上了800点以上的位置。这是指数将是进一步向上攀升的信号，还是强弩之末？

和四、五月份的情况相似，六月份的市场似乎并不十分活跃。抬升价格的主要因素还是来自劳动力和原材料价格上涨，而人民币汇率急跌刚刚发生不久，其影响尚未传递的船厂报价。

一家CNPI指数委员评论道：“六月份市场较为平静，虽然希腊海事会后询价一度剧增，但是真正的买家寥寥，估计大多数询价是中间商拜访船东后的涟漪效应；同时船价受钢材成本上涨的压力不断上升，船东因而转向更具有吸引力的二手市场。”



另一家 CNPI 指数委员也认为：“最近散货基本无人问津，但价格却缓慢上升，主要还是原材料成本上升所致，钢材，油漆等涨幅不小。上周末，央行“开闸放水”，预计对物价的推动作用将会缓慢传导至终端产品价格上来。”

持类似观点的经纪行并不占少数，但也有相对乐观的看法。富洋船舶认为：整体看市场仍然还是非常活跃，船型不局限于三大主流船型，包括滚装船，客滚船，半潜起重船、木片船、自卸船等丰富了船舶成交的类型。比如：据报道，澄西从 Nova Marine 拿获了 4+4 艘七万吨级的木片船，价格为 3280 万美元，三类排放，2020-2021 年交付；瑞士新海事航运在宁波新乐建造 6 艘 8000 吨散货船与 12 艘 6000 吨散货船，造价总计 1.5 亿美元。但富洋也承认：“随着传统夏季假期的来临，尽管从成交量上来说今年上半年的成交已大大高于去年同期，成交价格较去年同期也涨了不少，估计市场不会有太多的成交。”

暑期显然是一个短期因素，对今明两年新造船市场产生负面作用的长期因素是 IMO 的 2020 “限硫令”。在四月份的第 130 期 CNPI 市场报告中，我们已作分析，此不赘述。简而言之，船东作为燃料油的消费者(需求方)实际上是不知该怎么办，低硫油、高硫油配脱硫塔、天然气燃料之间到底选哪一个，要等燃料油的生产方和供应方拿出方案和价格后，需求方才能看菜下饭。所以“限硫令”的作用将使得一部分新造船需求后移到 2020 年前后，等局势明朗了船东才能作出判断，届时新造船需求将释放出来。

上期 CNPI 市场报告有一段评述人民币汇率的话，“如果运气足够好，接下去人民币大幅贬值、钢材价格狂跌，还是有机会赚钱的。”虽然没有等来钢材价格狂跌，但等来了人民币汇率急挫，对船厂来说有一种“赌对了”的感觉。其实，船厂赌汇率是刀头舔血，而中国船厂似乎还热衷这种赌博。在报价时一个亏损价格，结果到后期因人民币汇率下跌变成持平甚至盈利。一位银行界的朋友说，中国船厂曾经一度相当踊跃地通过外汇市场的远期合约锁定美元汇价，可奇怪的是：当造船后期节点收到的进度款汇价超过了锁定的汇价(也即不锁定远期反而可以兑换更多的人民币)，这种套期保值的做法却被指责为“投机”。真是颠倒黑白、混淆是非！把锁定汇率风险诬陷为投机，而把真正的汇率投机美化成了市场预测能力高人一等。新造船价格、汇率、原材料价格都具有很强的不确定性，中国船厂应该学会利用金融衍生品来做好套期保值，从而稳定收入和支出，船厂才能在一个现金流稳定的环境下，安心提高技术和质量水平，才能在国际市场上树立中国制造的质量形象。我们的成本优势已经越来越不明显，凡是价差不大的船型就落到了日韩手里。这种现象在油轮领域就特别明显，以至于出现了有价无市的尴尬局面。

来源：国际海事信息网

6. [世界主要港口燃油价格](#)

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	n/a	n/a	n/a	n/a
Hong Kong	478.00	485.00	685.00	n/a
Tokyo	490.00	495.00	n/a	830.00



Hamburg	445.00	n/a	663.00	n/a
Fujairah	472.00	n/a	760.00	n/a
Istanbul	465.00	480.00	695.00	n/a
Rotterdam	439.00	474.00	638.00	n/a
Houston	456.00	n/a	680.00	n/a
Panama	465.00	n/a	705.00	n/a
Santos	473.00	504.50	n/a	731.00

截止日期: 2018-07-06

◆ 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 25 周	第 24 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	2,750	2,750	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,600	2,600	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,350	2,350	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 25 周	第 24 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,900	8,900	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,900	5,900	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,700	4,700	0	0.0%	
LR1	75,000	4,330	4,330	0	0.0%	
MR	52,000	3,550	3,550	0	0.0%	

截止日期: 2018-07-03



(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	TAK	158,000	Hyundai Samho, S. Korea	2019	BoCom FL - Chinese	Undisclosed	options declared
2	TAK	115,000	Hanjin Subic Bay, Philippines	2019	Eastern Pacific - Singaporean	4,300	options declared
4+4	TAK	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	-	Empire Navigation - Greek	3,700	LOI stage, Tier III, scrubber fitted
4+2	TAK	120,000	Huangpu Wenchong, China	2020	CSSC Leasing - Chinese	Undisclosed	T/C to Cargill
1	BC	82,000	JMU, Japan	2020	Wisdom Marine Lines - Taiwan, PRC	3,400	Tier III, option declared
2	BC	20,000	Dae Sun, S. Korea	2020	Korea Shipping Corp - S. Korean	3,300	twin screw, belt selfunloading
6	BC	8,000	Zhejiang Xinle, China	2019	Nova Marine Carriers - Swiss	15,000	
12	BC	6,000	Zhejiang Xinle, China	2019			
4+4	TAK/LNG	175,000 cbm	Hyundai, S. Korea	2021	Capital - Greek	low 18,000	XDF propulsion,
1+1	TAK/LNG	23,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	2020	E.A. Temile - Nigerian	4,650	T/C to Nigerian
2	CV	2,400 teu	Jiangsu Yangzijiang, China	2020	SITC - Hong Kong	2,900	
4	CV	1,800 teu	Hyundai Mipo, S. Korea	2019	Nissen Kaiun - Japanese	Undisclosed	2 units under T/C to KMTC

◆ 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
NSS FORTUNE	BC	184,872		2003	Japan	1,450	Greek	
TRUE NAVIGATOR	BC	180,000		2011	S. Korea			
TRUE WINDSOR	BC	180,000		2012	S. Korea			
TRUE DREAM	BC	179,778		2013	Japan	17,850	Monaco	en bloc, cash and shares
TRUE ENDURANCE	BC	179,147		2012	S. Korea			
TRUE EXPLORER	BC	178,928		2012	S. Korea			
TRADE RESOURCE	BC	82,031		2016	China	2,450	Greek	
TRADE UNITY	BC	82,004		2016	China	Undisclosed	Undisclosed	



全一海运有限公司



OCEAN AMBITION	BC	82,000	2014	China	2,340	Greek	TC back
F.D. VITTORIO RAIOLA	BC	76,619	2010	Japan	1,800	Greek	
SERENDIPITY	BC	54,051	2008	China	950	Chinese	
FORTUNE UNITY	BC	53,472	2006	Japan	1,050	Greek	
KAVO AETOS	BC	52,384	2003	Philippines	945	Chinese	
ORIENTE SHINE	BC	31,820	2001	Japan	720	Chinese	

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
K PEGASUS	CV	80,270	6,586	2003	Japan	Undisclosed	Italians	*
K PHOENIX	CV	80,270	6,586	2003	Japan	Undisclosed	Italians	*
HAMBURG BAY	CV	72,982	6,350	2009	Japan	2,100	U. S. A	
IS CHINA#	CV	21,908	1,708	2008	Japan	RGN 1,000	Greek	
VLADIMIR	CV	22,708	1,728	2009	Poland	XS 1,100	NPL - New Zealander	

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
UNITED IDEAL	TAK	161,762		2011	China	Undisclosed	Del ta Tankers - Greek	
MABROUK	TAK	159,313		2003	S. Korea	1,400	Waruna - Indonesian	
PERICLES G. C.	TAK	157,100		2018	China	Undisclosed	Del ta Tankers - Greek	***
UNITED OCEANS	TAK	157,100		2018	China	Undisclosed	Del ta Tankers - Greek	***
UNITED PARAGON	TAK	157,100		2018	China	Undisclosed	Del ta Tankers - Greek	***
UNITED MARINER	TAK	113,500		2018	China	Undisclosed	Del ta Tankers - Greek	***
UNITED NOMAD	TAK	113,500		2018	China	Undisclosed	Del ta Tankers - Greek	***
KALUGA	TAK	115,707		2003	S. Korea	950	Greek	SS/DD DUE 09/18
STI OXFORD	TAK	109,999		2015	S. Korea	Undisclosed	Undisclosed	**
STI SELATAR	TAK	109,999		2017	S. Korea	Undisclosed	Undisclosed	**
STI GRAMERCY	TAK	49,990		2015	S. Korea	Undisclosed	Undisclosed	en bloc, lease back
STI QUEENS	TAK	49,990		2015	S. Korea			
IVER EXPERIENCE	TAK	45,650		2000	S. Korea	700	Undisclosed	
NORD FARER	TAK/CHE+PRO	40,083		2005	S. Korea	1,150	Nigerian	
SUN ASTER	TAK/CHE+PRO	10,329		1996	Japan	360	Middle Eastern	
FOUNTAIN RIVER	TAK/LPG	49,996		1997	Japan	1,600	Undisclosed	



◆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
ORE VITORIA	BC	233,016	26,273	1989	Japan	440.00	
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
ANDESGAS	TAK/LPG	16,263	6,593	1991	Germany	445.00	Green recycling required
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
HYDROUSSA	TAK	44,532	11,137	1996	Poland	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
FUXING 9	BC	43,383	10,340	1984	Japan	undisclosed	
KIMITSU MARU	BC	17,000	4,851	1991	Japan	335.00	as is Japan
NANGA PARBAT	TAK/LPG	17,601	7,956	1991	S. Korea	406.00	As is Dubai, extra payment for bunkers
ANNAPURNA	TAK/LPG	17,562	7,996	1991	S. Korea	406.00	As is Dubai, extra payment for bunkers

◆ALCO 防损通函

【新“一站式”海事安全建议】

国际航运行业组织，在军事组织的支持下，推出一个新的网站，致力于为公司和海员提供全面的海事安全指南。

这一新的海事全球安全网站 (WWW.MARITIMEGLOBALSECURITY.ORG) 汇集了业界出台的所有安全相关指南，以及其他有用的海事及军事安全资源的链接，提供“一站式”海事安全建议服务。通过下拉式菜单用户可以找到相关信息和指南，菜单列表按照海事安全风险的类型分类，例如，海盗、网络、移民、偷渡、走私、武装冲突和战争，或按照地理位置和特定的航行区域分类。

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	兰特	韩元
2018-07-06	663.36	775.58	5.9973	84.525	877.19	60.945	952.23	204.19	16862.0
2018-07-05	661.8	771.72	5.991	84.371	875.55	61.124	956.54	206.75	16844.0
2018-07-04	665.95	776.65	6.0294	84.9	878.97	60.754	948.91	205.45	16760.0
2018-07-03	664.97	774.12	6.0007	84.753	874.19	60.719	953.32	208.01	16803.0
2018-07-02	661.57	772.43	5.9777	84.309	873.69	60.993	951.03	207.32	16840.0

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	1.92813	1 周	1.97269	2 周	--	1 个月	2.09713
2 个月	2.17756	3 个月	2.33863	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.52025	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.784		

2018-07-05

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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