



全一海运市场周报

2018.08 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2018.08.13 - 08.17\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求保持旺盛 航线运价涨跌分化】

本周中国出口集装箱运输市场多数航线运输需求旺盛，但受航商对于后市预期分化影响，航线运价涨跌互现，综合指数基本持平。8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891.83点，较上期微跌0.2%。

欧洲航线：市场运输需求于旺季期间表现良好，本周上海港多数出运航班舱位利用率均在95%以上，并时有爆舱情况出现。市场运价方面，由于多数航商出于稳定客户考虑放弃了月中的运价上涨计划，反而不时有小幅优惠，市场运价略有下跌。8月17日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为928美元/TEU，较上期下跌2.1%。地中海航线，强劲的需求表现致市场舱位较为紧张，上海港多数船舶基本满载出运。受此影响，部分航班订舱运价出现上涨，航线运价稳步上行。8月17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909美元/TEU，较上期上涨1.6%。

北美航线：市场处于传统运输旺季，同时受今年中美贸易争端影响，部分货主加速出货进一步推升运输需求，而航商对部分服务航线进行了优化，市场运力供给出现一定程度下降。在需升供降情况下，航线舱位紧张状况时现，本周上海至美西和美东航线多数班次均满载出运。多数航商经过观望后于本周起陆续执行运价上涨计划，其中美东航线运价推涨更为集中。8月17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2086美元/FEU和3317美元/FEU，较上期分别上涨0.9%和6.9%。

波斯湾航线：航线运输需求较为疲软，同时受目的地即将进入宰牲节公共假期影响，货量表现较前期更显低迷。虽然市场运力供给在部分航商撤线减船措施下出现一定程度下降，但对航线基本面改善效果微弱，本周上海港多数出运航班舱位利用率在八成以上，部分达至九成。鉴于需求不足，航商为争取货源而大多对各自订舱运价进行了小幅下调。8月17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357美元/TEU，较上期下跌4.3%。

澳新航线：市场运输需求总体稳定，上海港船舶平均舱位利用率约在95%左右。受部分航线运力升级影响，市场总体运力供给增加。为维持各自市场份额，多家航商下调市场订舱运价。8月17日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为663美元/TEU，较上期下跌8.8%。

南美航线：市场货量总体维持高位，上海港船舶平均舱位利用率在95%~100%之间。但受上周部分航商推涨影响导致市场运价分化，涨价航商为保持价格竞



争力于本周对运价进行回调，运价基本回落至涨前水平。8月17日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为1607美元/TEU，较上期下跌12.2%。

日本航线：市场运输需求平稳，航线运价基本持平。8月17日，中国出口至日本航线运价指数为717.03点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【台风影响船舶周转 沿海运价继续上涨】

本周，受台风天气影响，船舶周转受阻，可用运力缩减，沿海散货运价延续上涨走势。8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1157.54点，较上周上涨4.4%。其中煤炭、金属矿石、粮食运价指数上涨，成品油运价指数下跌，原油运价指数维稳。

煤炭市场：本周，天气因素成为影响沿海煤炭运输市场行情的关键。台风可谓“亦敌亦友”，从正面影响来看，迎峰度夏为用煤传统旺季，同时也是台风高发季节。周初两天，台风“贝碧嘉”徘徊于华南沿海地区。之后“温比亚”登录华东地区，浙江沿海大部分航线停航，据悉该台风还将进一步深入内陆地区，进而影响安徽、湖北等长江沿线地区。此外，北上的“摩羯”导致北方港口封航，部分沿海船舶周转受阻严重，可用运力有所减少。鉴于后期沿海部分航段仍将可能受到台风影响，船东报价依旧坚挺，对运价形成一定支撑。不过台风同时也带来了一定的负面影响，尤其华东及进江地区，由于连续的台风袭击，高温天气难以持续，空调制冷需求较为低迷，耗煤量持续下滑。据统计，17日沿海六大电厂日耗煤量仅为74.41万吨，较上周同期下滑7.9%。面对需求的低迷，即便运力受阻严重，市场仍未出现明显的供不应求局面。运价虽然延续上涨走势，但涨幅呈现逐步缩窄的态势，且随着当前台风阶段性影响的减弱，低迷需求对运输市场的影响正逐步放大。

8月17日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1227.90点，较上周上涨6.2%。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38.5元/吨，较上周五上涨1.6元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为42.2元/吨，较上周五上涨1.9元/吨；华南航线运价走势相对较好，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为47.0元/吨，较上周五上涨4.2元/吨。

金属矿石市场：随着环保限产覆盖面逐步扩大，高炉开工率继续下降，后期钢厂限产力度仍然压力较大。且大部分钢厂铁矿石库存相对充足，持观望谨慎态度，近期并无放量采购计划，多以维持稳定为主。铁矿石运输需求延续平稳态势，运价涨幅相对较小。8月17日，沿海金属矿石货种运价指数报收1098.12点，较上周上涨1.7%。

粮食市场：南北港口玉米价格倒挂仍在持续，受集港量下降影响，北方港口玉米收购价格稳中有涨。南方港口玉米价格相对稳定，广东港口到货量较大，供



应整体宽松，饲料企业采购谨慎，保持“随采随用”的收购策略，成交清淡。不过受沿海煤炭市场上涨行情推动，粮食运价延续上涨走势。8月17日，沿海粮食货种运价指数报收994.85点，较上周上涨6.0%。

成品油市场：近期因税收政策调整等因素影响，地炼开工负荷处于年内低位且地炼带票资源偏紧，在库存压力较小的情况下，近期地炼成品油价格难有明显回调。而目前国内主营单位成品油价格已涨至高位，加之原油走势不明，业者进购稀少。沿海成品油运输市场本周货少船多，成交冷清，运价下跌。8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945.59点，较上周下跌0.5%。

（3）中国进口干散货运输市场

【海岬型船高位盘整 中小船型止跌企稳】

本期国际干散货运输市场，海岬型船市场在周中冲高后有所回落，巴拿马型市场止跌企稳，超灵便船型市场跌幅收窄。8月16日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为1132.36点，运价指数为1017.19点，租金指数为1305.12点，较上期分别上涨1.4%、0.8%和2.0%。

海岬型船市场：本周海岬型船市场高位盘整。太平洋市场上，上周末开始受到长航线带动，且几大发货人皆在市场中询盘，氛围良好，加上中国沿海地区受台风影响，局部运力供应不足，西澳至中国的铁矿石航线运价开始上涨，市场报出成交价在9.8美元/吨左右。周二FFA远期合约价格出现下滑，发货人活跃度下降，船东信心略有受损，加上长航线市场氛围转弱，太平洋区域租金、运价由升转降，成交价回落到9.35-9.45美元/吨之间。16日市场报出17.7万载重吨船，8月23-24日丽水交船，途径澳大利亚，新加坡-日本还船，成交日租金为24000美元。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为9.401美元/吨，较上期上涨1.0%；中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为23834美元，较上期上涨3.3%。澳洲纽卡斯尔至舟山航线运价为13.528美元/吨，较上期上涨1.4%。巴西远程矿市场上总体气氛不错，但实际成交较少，部分船东下调报价，周三传出VALE以略高于24美元/吨的价格租入至少7艘9月份的到港船舶，一度支撑市场氛围，但随后市场上依然成交寥寥，观望态度渐浓，巴西至中国的铁矿石航线运价走软。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为24.343美元/吨，较上周四微涨0.9%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为18.141美元/吨，较上期微涨0.8%。

巴拿马型船市场：本期巴拿马型船太平洋市场企稳回升。近期由于国内煤价触底反弹，终端需求回温，中国沿海运输市场气氛火热，加上沿海地区接二连三的台风影响运力周转，市场情绪略有好转，船东提升报价。且本期内印尼、澳洲出口至日本、韩国和印度方向的货盘较为活跃，带动太平洋区域市场氛围，租金、运价整体稳步回升。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为10179美元，较上期上涨3.9%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为9296美元，较上期上涨2.4%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.100美元/吨，较上期上涨2.3%。大西洋市场粮食航线上，南美8月份货盘所剩无几，对9月份到港运力需求较为稳定，加上太平洋市场企稳，空放运力减少，粮食航线氛围有所好转，租金、运价小幅上涨。15日市场报出，8.3万载重吨船，8月25-26日南美东海岸交船，东南亚地区还船，成交日租金为15600美元，外加56万美元空放补贴。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为34.555美



元/吨，较上期微涨 0.6%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场变化不大。煤炭方面，据悉国内一些港口的进口煤炭配额已经用完，货盘不多；中国北方钢材出口依然疲弱，租金承压；镍矿相对来说比较活跃，支撑市场。东南亚市场租金、运价小幅阴跌，但跌幅较上期收窄。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 8669 美元，较上期微跌 0.8%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 10558 美元，较上期下跌 1.9%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 7861 美元，较上期下跌 1.8%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.688 美元/吨，较上期微跌 0.8%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.130 美元/吨，较上期微跌 0.2%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价小幅提升 成品油运价有升有降】

美国本周三公布的原油库存数字增加，并高于 5 年平均水平。国际原油价格继续下降，布伦特原油期货价格周四报 71.39 美元/桶，较上周四微降 0.9%。全球原油运输市场大中型船运价小幅下降，小型船运价涨跌互现，综合水平略有提升。加之燃油价格下降，中小型油轮部分航线等价期租租金（TCE）有所提高。中国进口 VLCC 运价阴跌。8 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 704.63 点，较上期下跌 3.3%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场受上周新加坡假期影响，运力过剩逐渐加重，运价阴跌。周初，尽管假期过后中东、西非市场逐渐活跃，运力依然充沛，两大航线运价稳中有跌。临近周末，不少现代型船运力被消耗，中旬船位稍紧，运价止跌企稳。周初成交记录显示，8 月底 9 月初的中东货盘和 9 月中旬的西非货盘分别有 WS51 和 WS52 的成交。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS51.15，较上周四下跌 3.2%，5 日平均为 WS 51.52，环比下跌 4.4%，TCE 平均 1.3 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS52.15，下跌 3.4%，平均 WS52.33，TCE 平均 1.6 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场西非、地中海航线运价基本平稳。西非至地中海运价停留在 WS65 上下（TCE 在 0.4 至 0.6 万美元/天之间）。该航线一艘 13 万吨级船，9 月 4 日货盘，成交运价为 WS62.5。黑海至地中海航线运价也停留在 WS80 至 WS83（TCE 约 0.85 至 0.95 万美元/天）。波斯湾出发航线成交不多。中国进口货盘不少，主要来自利比亚、加勒比海和红海。两艘 13 万吨级船，利比亚至宁波，8 月 30 日货盘，成交包干运费分别为 265 万美元和 295 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场运价涨跌互现。欧洲短程货盘成交增多，运价止跌反弹。跨地中海运价从 WS100 涨到 WS120（TCE 接近 1.4 万美元/天）；北海短程运价从不足 WS100 升至 WS110（TCE 约 0.9 万美元/天）；波罗的海短程运价从不足 WS70 升至 WS80（TCE 接近 0.9 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价小幅上升至 WS105（TCE 约 0.5 万美元/天）；东南亚至澳大利亚运价小幅下降至 WS103（TCE 保持 0.8 万美元/天）。美洲短程航线行情继续下跌，7



万吨级船加勒比海至美湾运价本周跌破 WS100（TCE 破保本点）。科兹米诺至中国，本月下旬货盘的成交包干运费为 46.5 万美元。

国际成品油轮（Product）：本周成品油运价沿上周方向波动，综合水平小幅上升。波斯湾至日本航线 7.5 万吨级船运价小幅下降至 WS97（TCE 保持 0.6 万美元/天）；5.5 万吨级船运价小幅上升至 WS98（TCE 约 0.4 万美元/天）；印度至日本 3.5 万吨级船运价降至 WS120 水平（TCE 约 0.3 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价涨至 WS125 上下（TCE 约 0.4 万美元/天）；美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价涨到 WS85（TCE 接近保本点）。欧美三角航线 TCE 提高至 0.6 万美元/天。

（5）中国船舶交易市场

【国际散货船价格多数上涨 成品油轮船价上涨 1.93%】

8 月 15 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 787.29 点，环比微涨 0.36%。其中，国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别上涨 0.17%、1.73%、0.38%；沿海散货船价综合指数微跌 0.09%。

BDI 指数四连跌至 1691 点，随后止跌回涨，周二收于 1725 点，环比下跌 0.40%，国际干散货运价屹立于盈亏平衡点之上，二手船价格以涨为主。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1482 万美元、环比涨 2.33%；57000DWT—1702 万美元、环比涨 2.34%；75000DWT—2191 万美元、环比涨 2.75%；170000DWT—3523 万美元、环比跌 0.33%。近期，国际干散货运输市场承受住短暂的下行压力后，铁矿砂、粮食和镍矿货盘开始增多，租船气氛好转，海岬型、超灵便型和小灵便型散货船运价开始上涨，但煤炭货盘增加量依然不多；总体预计国际干散货船租金企稳回升，二手散货船价格短期将小幅上涨。本周，因二手散货船船价上涨，买卖双方价格差距扩大，市场成交量萎缩，共计成交 10 艘（环比减少 21 艘），总运力 57.90 万 DWT，成交金额 18150 万美元，平均船龄为 9.6 年。

虽然沙特 7 月产量意外下降，但是强势美元令原油等大宗商品价格承压下跌。布伦特原油期货收于 72.83 美元（周二），环比下跌 1.15%。近日，美国活跃的石油钻井数再度攀升，美国、中国和印度也正在施压要求降低燃料价格，预计原油价格将震荡盘整。国际原油运输需求略有增加，油轮运价止跌回稳，二手油轮船价有涨有跌。本周，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—1942 万美元、环比涨 1.93%；74000DWT—2216 万美元、环比跌 0.05%；105000DWT—2507 万美元、环比跌 1.38%；158000DWT—3865 万美元、环比涨 0.13%；300000DWT—5302 万美元、环比跌 0.19%。国际燃油价格、汇率以及港口成本的波动，可能导致航线运价基准（WS100）发生相当大的变化，油运市场运价变得更加复杂。目前，燃油成本较去年同期水平平均高出 30%，油轮运价上涨也是必然。综合来看，原油货盘稳中有增，租船询盘量活跃度提升，成品油运价止跌回稳，预计二手油轮价格将小幅震荡。本周，二手国际油轮成交量大幅萎缩，共计成交 4 艘（环比减少 13 艘），总运力 17.14 万 DWT，成交金额 5405 万美元，平均船龄为 10.5 年。



受恶劣天气影响，沿海可用运力滞港增加，运价小幅上涨，二手散货船价止跌企稳。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--117 万人民币、环比跌 0.20%；5000DWT--745 万人民币、环比涨 0.07%。近期，煤炭进口大幅增加，价格平稳回落，国内环保的持续发力，电厂库存减少采购积极性增加，市场普遍看涨后期，下游贸易商囤货现象加剧，矿石、钢材和粮食运输需求转好，预计沿海散货船价格短期或稳中有涨。本周，沿海散货船询盘量略有增加，实际成交稀少。

内河散运需求平稳，二手散货船价格涨跌不一。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 0.65%；1000DWT--96 万人民币、环比涨 1.92%；2000DWT--176 万人民币、环比跌 2.50%；3000DWT--300 万人民币、环比涨 2.67%。最近召开的政治局会议明确，要整治市场秩序，坚决遏制房价上涨。住建部要求完善地方房地产调控工作的评价考核机制，对工作不力、市场波动大、未能实现调控目标的地方坚决问责。此对内河建材运输需求是利空，预计内河散货船价格将震荡调整。本周，内河散货船成交维持活跃，共计成交 61 艘（环比减少 16 艘），总运力 6.48 万 DWT，成交金额 6065 万元人民币。

来源：上海航运交易所

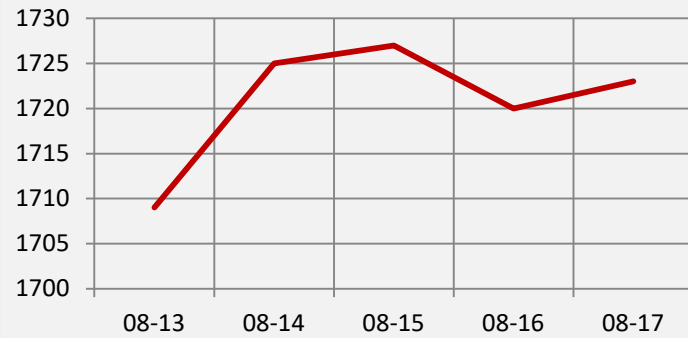
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

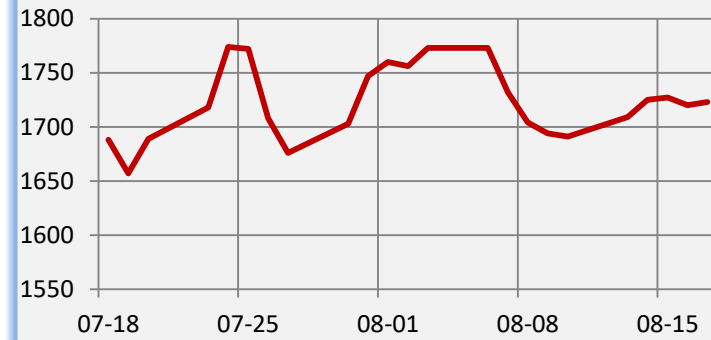
波罗的海指数	8 月 13 日		8 月 14 日		8 月 15 日		8 月 16 日		8 月 17 日	
BDI	1,709	+18	1,725	+16	1,727	+2	1,720	-7	1,723	+3
BCI	3,536	+56	3,587	+51	3,560	-27	3,476	-84	3,454	-22
BPI	1,339	0	1,362	+23	1,403	+41	1,447	+44	1,485	+38
BSI	1,040	+1	1,042	+2	1,045	+3	1,050	+5	1,056	+6
BHSI	543	+1	543	0	543	0	544	+1	545	+1



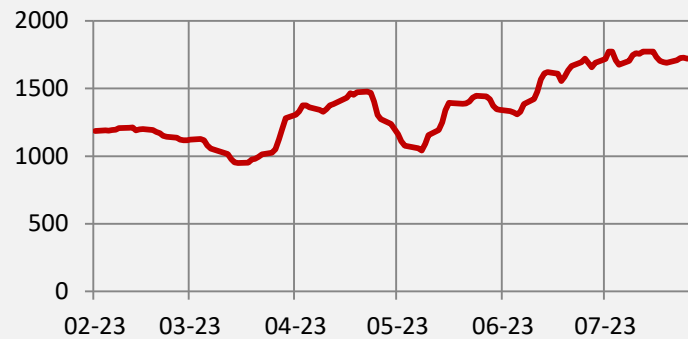
上周 BDI 指数走势



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





3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Lowlands Phoenix' 2004 177036 dwt dely Yeosu 23/24 Aug trip via Australia redel Singapore-Japan \$24,000 - cnr

'Alpha Millenium' 2000 170415 dwt dely CJK 20 Aug trip via Australia redel Singapore-Japan \$26,750 - cnr

'AM Buchanan' 2013 81795 dwt dely S China spot trip via Indonesia redel Taiwan \$10,000 - Norden

'Andromache' 2017 81600 dwt dely EC South America 27 Aug trip redel Singapore-Japan \$16,250 + \$625,000 bb - Raffles

'Cape Race' 2012 81438 dwt dely Santos 27 Aug 2-3 laden legs redel Skaw-Cape Passero \$13,500 + \$350,000 bb - Cargill

'Puma Max' 2012 81339 dwt dely Bremen 21/27 Aug trip via Murmansk redel Skaw- Gibraltar \$15,000 - Norden

'Chrysanthi S' 2012 80268 dwt dely US Gulf 01/09 Sep trip redel Cape Passero with grains \$13,500 + \$350,000 bb - ADMI

'Centurion' 2005 76838 dwt dely Cigading 22/25 Aug trip via Indonesia redel India \$13,000 - K Line

'Nautical Alice' 2016 63580 dwt dely Houston prompt trip redel NC South America intention grain \$20,000 - cnr

'Attiki SB' 2015 60900 dwt dely Bin Qasim prompt trip redel WC India \$12,000 - Simtra International

'Bulk Costa Rica' 2012 58758 dwt dely Santos prompt trip via Red Sea redel Port Said \$15,000 - Pola

'Rosalia' 2016 38558 dwt dely Chiba prompt trip redel Peru intention steels \$8,500 for first 60 days \$10,700 thereafter - cnr

'Ken Goh' 2001 31939 dwt dely Seki Saki 21/24 Aug trip via Japan redel S Korea intention slags \$8,250 - cnr - <recent>



(2) 期租租船摘录

'Coronis' 2006 74381 dwt dely retro Bayuquan 11 Aug 12/15 months redel worldwide \$8,250 first 60 days, \$11,250 thereafter - CJ International

4. [航运市场动态](#)

【油轮市场将触底反弹】

2018 年第二季度，油轮市场仍然表现低迷，瑞典油船航运公司 Concordia Maritime 的净亏损也在第二季度有所扩大，净亏损达 5700 万瑞典克朗（520 万美元），而去年同期则为 4390 万克朗。

至此公司上半年的总净亏损达 9570 万克朗，2017 年上半年则是 8510 万克朗。

持续低迷的市场意味着即期市场上，船舶的收益很低，导致 EBITDA（未计利息、税项、折旧及摊销前的利润）为负。Concordia Maritime 在 Q2 的 EBITDA 为-930 万克朗，去年同期则是 1000 万克朗。

Concordia Maritime 认为，造成市场低迷的原因是双重的，一方面，OPEC 减产，而消费国减少库存，让原油和成品油运输需求减少。另一方面，新船交付量增多，因此造成了运价走低。

“油轮市场本身就是周期性的、不稳定的。从历史的角度来看，高位过后总是低谷，反之亦然，而且波动总是很快。这种情况即时机会也是挑战，” Concordia Maritime 首席执行官 Kim Ullman 说。

“拥有一个可以快速适应环境的战略非常重要。抓住机遇，应对艰难，我们和船队积极地协作。当形势变好，我们将努力放大机会，当形势艰难，则要保障就业，并且创造正确的起始状态，为市场转好做准备，” Ullman 补充说。

“油运需求上升加上船队运力增速放缓都让我们坚持相信市场会在年末逐渐向好。我们也根据这个情况来部署自己的船队。我们大部分的船舶都在公开的即期市场，等拐点出现，随时准备运送货物，”他继续说。

上季度，Concordia Maritime 决定与 Stena Bulk 签订三艘苏伊士型船的租船协议。另一艘苏伊士船也在季度结束后不久被租借。Concordia Maritime 还确



保了续租巴拿马型油轮 Stena Paris 一年。

可以看出，Concordia Maritime 希望通过这些租约加强自己在原油油轮板块的存在感，并继续增加盈利能力。

来源：远洋海运网

【航运市场温和复苏】

今年上半年，得益于全球经济回暖，总体需求回升，中国航运业逐步走向复苏，各大主流市场或明或暗，表现不一，在徘徊奋进中留下了一段难忘的回忆。然而，市场形势风云变幻，行业发展日新月异，下半年市场走势将如何呢？为此，本文回顾梳理了三大航运市场上半年的表现，并对其未来发展进行了展望。

回顾：需求稳定增长运价整体疲软

受世界经济稳健回升推动，国际贸易等领域持续复苏，今年上半年，全球集装箱海运量达 9880 万 TEU，同比增长 7.2%，增速较 2017 年同期加快 3.2 个百分点。其中，太平洋航线集装箱运量约为 1367.7 万 TEU，同比增长 12.1%，远东—欧洲航线集装箱运量约为 1222 万 TEU，同比增长 8.03%。同时，随着行情复苏以及班轮公司提升市场竞争力的需要，集装箱运力保持了自 2017 年下半年以来的较快增速。虽然上半年全球集装箱运输市场需求增速略高于船队规模增速，但两者差距较 2017 年有明显收缩，加之此前运力存量基数较大，对市场行情上升的推动力有限。

上半年集装箱运价整体表现疲软，多数航线运价震荡。主干航线运输需求稳定增长，但受运力扩张影响，供需基本面未见明显改善。随着海洋网联船务有限公司（ONE）于 4 月初正式运营，市场迎来新一轮经营主体的结构调整，班轮公司为维护各自市场份额削价竞争，运价下行探底。太平洋航线运输需求增长势头良好，但船舶大型化进程加快，万箱以上型船运力同比增长 62.8%，占总运力比重升至 34.1%，总体运价涨幅有限。而南美航线受船型升级影响，运力进一步扩张，运价承压下行。

展望：不确定因素增多运价下行压力大

展望未来，世界政治经济形势错综复杂，经济复苏的基础并不稳固，市场不确定因素增多，集运市场运价面临下行压力。中美贸易摩擦升级，从收税清单的产品来看，目前，美国主导的贸易战对集装箱运输市场的风险较低，但潜在的破坏性可能非常大。据德鲁里测算，对最初的中国产品征税清单的影响而言，影响范围相对较小，约为 20 万 TEU。但若贸易摩擦进一步升级，集运市场上受到影响而减少的箱量或将高达 184 万 TEU，接近全球集运市场总运输量的 1%。

与此同时，原油价格上涨推动了船舶燃油价格上涨，而美国对伊朗能源出口的制裁将在今年 11 月份重启，将会使国际油价在目前上行的基础上叠加上涨。



不断高涨的油价给航运公司带来较大压力，控制营运成本或将再次成为班轮公司的首要考虑因素，同时，采取多种措施削减成本，优化船队运营，提高能源使用率。上海国际航运中心研究员郑静文

回顾：低位盘整前高后低

由于我国原油产量不断减少，而国内需求稳步提升，对进口原油的依赖度高。上半年，海关数字显示，中国原油进口累计 2.25 亿吨，同比增长 5.8%，而中国进口原油运价呈现低位盘整走势。

需求方面，上半年，全球石油需求 9860 万桶/日，同比增长 1.6%。全球石油产量预计 9818 万桶/日，同比增长 1.5%。运力方面，上半年，全球油轮船队规模增长收敛。据克拉克森统计，截至 2018 年 7 月 1 日，全球现役油轮船队（万吨以上）共 6634 艘、5.46 亿载重吨，较年初增长 1%。与此同时，油轮拆解量猛增，上半年，全球老旧油轮拆解量总计 110 艘，1489 万载重吨。

运价方面，上半年，原油轮即期运输市场行情先跌后涨，波罗的海交易所原油综合运价指数（BDTI）从年初的 700 点上下波动下跌至 4 月中旬的 628 点低位，5 月中旬开始反弹，下旬摸高 781 点；国际成品油即期运输市场行情止跌，部分航线小幅回升，波罗的海交易所油轮综合运价指数（BCTI）先高后低，在 498 至 656 之间徘徊。

展望：运价将触底并有望小幅回升

预计下半年港口外贸原油进港量仍将上升，海洋油田产量或有回升，运量可能有所提高。沿海原油运输量将保持平稳，行情稳定。成品油方面，国际原油价格仍有一定利好支撑，但抑制油价反弹因素仍然存在，国内成品油价格仍有上涨空间，油价的上涨将带动成品油运输市场行情波动向上。

上半年，全球原油轮运力出现了自 2013 年来的首次负增长，克拉克森已将 2018 年原油轮运力供给增长率由年初预测的 3.5% 大幅调低至 0.8%。2018 年的运力供应压力减小，运输需求增长超过运力增长，预计原油轮的全年平均运价将略低于 2017 年水平，成品油轮全年平均运价将略高于 2017 年水平。

2018 年预计供求仍将严重失衡，运费一段时间内或维持在较低水平波动。多位分析师认为，当前的油轮运输市场已处于最低谷，与此同时，油轮拆船数量达到了过去 7 年的最高点，下半年运费将触底反弹，但油轮运输市场回暖预计要到 2019 年下半年。

回顾：需求有支撑运价温和上升



上半年，沿海煤炭下水量达到 3.5 亿吨，同比增长 1.9%，刚性需求支撑了沿海运输市场。据上海航交所发布的沿海煤炭运价指数，截至 6 月底，沿海煤炭运价指数日均为 900 点，较去年上涨了 15.6%，其中主流航线秦皇岛—张家港、秦皇岛—广州、秦皇岛—厦门煤炭运价分别为 39.4 元/吨、43.5 元/吨、41.8 元/吨，较去年同期分别增长了 15.3%、18.3%、14.4%。尽管运价增长，但隐忧也开始显现。上半年对运价贡献最大的在 1 月份，如刨去 1 月份，整个指数增长率仅 3.6%，加上燃油成本大幅上升，2 至 6 月实际效益与去年相比基本持平。

国家出台放缓进口煤政策，令内贸煤需求快速回升，并拉动运价持续上涨。为稳定预期，煤电、煤钢决定大幅增加煤炭在长期协议供应中的比例，由去年的 50% 上升到目前的 80%，有效遏制了市场的大起大落，稳定了沿海运输市场。据估计，上半年新增二手进口船约 45 艘、280 万载重吨左右，沿海干散货总运力有望达到 5800 万载重吨，甚至更高。新增运力进入市场缓解了去年运力极度紧张的局面，平衡了市场供求关系。

展望：供需保持弱平衡总体赢利可期

当下中美贸易战不断升级，各地政府频出房地产调控政策，金融去杠杆，均将对下半年经济产生影响，经济增速可能放缓。

从运力的需求侧来看，火力发电占全国发电量的 72% 以上，煤炭在整个能源消费结构中的主导地位并未改变，国家对进口煤的限制性调控，均有利于内贸煤炭的刚性需求。即使受宏观经济以及天气的不确定影响，需求可能弱于去年，但下降幅度也比较有限，且近期国家连续三次降准，政策维稳明显。船东的信心已完全恢复，抗风险能力大幅提高，利好市场情绪。近期，进口船流入放缓，而新造船成本又高，市场难以承受，预示运力增长进入平稳期，利好沿海市场。

综上所述，沿海运输市场赢利行情仍将惯性存在，无须过分悲观，因影响航运的基本面没有改变，但由于天气、宏观经济、政策等不确定因素太多，有些是无法事先预见的，而运输市场在整个产业链中，属于被动角色，导致运力的供需处于弱平衡状态，所以下半年要维持去年的高赢利不太现实，而这种弱平衡随时受某一事件发生而打破，要有充分的思想准备，理性对待。

来源：中国交通新闻网

【冷藏船市场萎缩，冷藏集装箱贸易增长!】

全球航运咨询公司德路里（Drewry）表示，尽管生鲜海运贸易增长放缓，但持续的模式转变将维持冷藏集装箱贸易量扩张，从而支持运价上涨。

2017 年冷藏集装箱运输量增长了 8%，超过了整体冷藏运输船贸易的增长速度。货运量的增长主要是由于货物从专业冷藏船队运输转向集装箱运输模式。



德路里研究产品总监 Martin Dixon 表示，随着专业冷藏船队进一步缩减，预计集运业的这种模式将持续下去。他补充称，到 2022 年，专业冷藏船队在冷藏运输贸易总额的中的份额将 20%下降至 14%。

然而，集装箱装备的可用性仍然是一个问题，特别是在运营商不愿意重新部署空冷藏箱的情况下。2017 年新冷藏集装箱设备产量有所恢复，预计冷藏集装箱船队也将持续增长，增速超过货运需求。但即便是供应收紧，货运需求仍将继续存在。

德路里预计，截至 2018 年第二季度，之前的一年半里平均冷藏集装箱运费上涨 3%，而平均干箱运价下降 14%。这表明，尽管集运市场存在更大的弱势，但冷藏集装箱运价仍然有所上升，而冷藏集装箱运输运营商也将从中受益。

同时，专业冷藏船的定期租金在 2017 年有所回升，但此后持续承压，预计这一情况将保持不变。然而，预计未来五年海运生鲜冷藏贸易的增长将略有放缓，年增长率接近 3%。这其中部分受到中美贸易战的影响，尤其会影响冷藏运输主导的西向跨境贸易。

来源：国际船舶网

5. [船舶市场动态](#)

【我国船舶行业仍需砥砺前行】

日前，中国船舶工业行业协会发布的《2018 年上半年船舶工业经济运行分析报告》（以下简称“报告”）指出，2018 年上半年，全球航运市场小幅上涨，国际原油价格持续走强，全球船舶市场延续去年回升势头。我国新承接船舶订单同比大幅增长，造船完工量同比下降，手持船舶订单止跌回升。融资难、交船难、盈利难的问题仍然存在，船舶工业平稳健康发展仍面临较大挑战。

A 三大造船指标两增一降

报告显示，上半年，我国造船完工 1886 万载重吨，同比下降 28.9%。承接新船订单 2270 万载重吨，同比增长 97.2%。6 月底，手持船舶订单 9107 万载重吨，同比增长 9.9%。

船舶出口有增有降。上半年，全国完工出口船 1739 万载重吨，同比下降 30.8%；承接出口船订单 2048 万载重吨，同比增长 102%；年底手持出口船订单 8123 万载重吨，同比增长 5.9%。出口船舶分别占全国造船完工量、新接单量、手持订单量的 92.2%、90.2%和 89.2%。



船舶行业经济效益同比下降。1-5 月，全国规模以上船舶工业企业 1210 家，实现主营业务收入 1943 亿元，同比下降 2.6%。其中，船舶制造企业 788 亿元，同比下降 4.8%；船舶配套设备制造企业 271 亿元，同比增长 0.3%；船舶修理企业 74.6 亿元，同比下降 13.8%；船舶改装企业 33.9 亿元，同比增长 8%；海洋工程装备制造企业 153 亿元，同比增长 14.9%。

规模以上船舶工业企业实现利润总额 41.4 亿元，同比下降 26.1%。其中，船舶制造企业 9.3 亿元，同比下降 67.8%；船舶配套设备制造企业 8.9 亿元，同比下降 42.2%；船舶修理企业亏损 0.7 亿元；船舶改装企业 2 亿元，同比增长 39.3%；海洋工程装备制造企业 7.6 亿元，同比增长 117%。

B 产品结构调整成效明显

报告在分析经济运行特点时指出，上半年，我国船舶行业紧盯优势紧抓高端，产品结构调整成效明显。骨干船舶企业紧抓市场回暖的有利时机，继续保持在散货船订单承接的优势，扬子江船业、江苏新时代、上海外高桥、青岛北船等单位批量承接矿砂船订单；同时在 2500 客位豪华客滚船、7800 车位货滚船、8.4 万立方米超大型液化气船、1.86 万立方米液化天然气(LNG)加注船、极地探险邮船等高端船型市场也不断取得新的进展。骨干企业重点围绕精益造船，加强管理体系建设，2 万箱集装箱船、8000 车位汽车滚装船、35 万吨海上浮式生产储卸油装置(FPSO)等一批高技术、高附加值船舶和海工项目成功交付。

报告认为，上半年，激烈的市场竞争环境倒逼企业加强生产管理，千方百计降低成本。中国船舶工业集团公司研究制定《中船集团公司“成本工程”实施方案》，明确降本硬任务，采取降本硬措施、中国船舶重工集团公司通过开展“转模-精益造船”模式，扎实推进造船指标对标工作，生产管理水平持续提高、大连中远川崎通过推进智能制造工程和加强生产管理等措施，船体建模率、预舾装率、钢材一次利用率和造船效率等主要生产指标已达到日韩先进水平、扬子江船业集团通过实施精益管理，全力确保首制产品的顺利交付，优化工艺流程，缩短船台船坞周期，造船完工量同比增长 27%。

今年以来，船舶行业兼并重组加速推进，产业集中度进一步提高。上半年，船市初步显现回升迹象，但需求不足和产能过剩的矛盾仍然存在，在市场倒逼机制和政策引导的共同作用下，我国过剩产能进一步压减。中远海运集团压减造船产能超过 360 万载重吨，压减海工产能 9 个项目、招商局集团削减 150 万造船产能；中船工业和中船重工集团通过推动老厂区搬迁、优化存量产能、兼并重组等方式继续压减过剩产能；中集安瑞科整合南通太平洋海洋工程、厦门象屿收购南通明德重工、青岛华通资本重整青岛造船厂等跨行业、跨区域、跨所有制的兼并重组加快推进。上半年，我国造船完工量前 10 家企业集中度为 67.9%，比 2017 年底提高 9.6 个百分点；新承接订单量前 10 家企业集中度为 83.3%，比 2017 年底提高 9.9 个百分点，产业集中度进一步提高。

此外，船舶行业关键设备制造获得突破，自主设计研发取得进展。上半年，我国配套企业持续加大科技研发投入，顺应市场需求，一批关键设备制造取得成功，自主研发取得新进展。6EX340EF 超长冲程低速柴油机、ACD320DF 双燃料船用中速发动机、CHD622V20 型船用高速大功率柴油机等自主品牌获得市场认可；青岛双瑞成为全球首家获国际海事组织(IMO)新 G8 型式认证，我国首台商业实船船用脱硫洗涤设备下线装船，首台国产海上平台用燃气轮机发电机组交付使用；船舶综合电力推进系统工程化技术研制项目取得重要成果。



C 行业盈利水平大幅下降

报告在肯定成绩的同时也列举了存在的问题。

首先是原材料成本高位上涨，行业盈利水平大幅下降。上半年，船用钢材价格延续上涨态势，6 月底，20mm 船板月均价格达到 4850 元/吨，同比上涨超过 30%。船用钢材的持续高涨给船舶企业生产经营造成巨大压力。一方面，散货船是我国的主力建造船型，其钢材价格占全船价格的比值超过 25%，钢材价格的上涨将直接影响企业利润水平；另一方面，企业建造高技术船舶的成本高企，甚至部分船型自合同签订到开工建造就有因钢材价格上涨而出现亏损的情况。除此之外，劳动力、物流成本的刚性上涨给企业经营带来很大压力。统计显示，我国船舶制造企业利润总额同比下降 67.8%，主营业务收入利润率仅为 1.2%，同比下降 3 个百分点，行业盈利水平大幅下降。

其次是融资难问题对船舶企业生产经营影响较大。当前，国际航运和造船市场初现复苏态势，但受地缘政治、贸易摩擦等外部因素影响，复苏回升的基础还不稳固。国内主要金融机构对我国船舶行业信贷支持普遍持谨慎态度，部分银行为规避风险对船舶企业融资采取“一刀切”做法，无法贯彻实施差异化信贷政策。在低迷的市场环境下，船舶首付款只有 5-10%，企业一方面为完成船舶建造需先行垫付大量资金，对融资的依赖愈发强烈；另一方面由于无法开立预付款保函不敢接单，即使接单也因开立保函周期过长导致订单无法生效。船舶企业外部生存环境快速恶化。

再次是新船型和新技术研发能力有待进一步提高。上半年，我国船企在船舶设计差异化要求的快速响应、特种船舶和高附加值船型建造竞争力不强，船舶产品结构相对单一的问题显现。主要承接的船型仍以散货船为主，大型液化天然气 (LNG) 船、大型集装箱船等船型鲜有成交。目前新船市场的成交船型大多为小批次、多品种船舶，这对企业设计技术储备、产品开发能力和船型储备等方面提出了更高的要求，我国船企在设计研发方面有待进一步提高。

最后是海工运营市场有所复苏，建造市场未见明显好转。上半年，受益于国际原油价格持续攀升，海洋工程装备运营市场温和复苏，二手海工市场成交活跃，供需过剩矛盾进一步缓和。但受制于手持订单规模庞大，短期内海工建造市场新造需求依旧有限，装备价格持续低迷。1-6 月份，全球共成交各类海洋工程装备 36 艘/座、53 亿美元，以金额计，同比下滑 23%。另一方面，船东的谨慎和二手海工市场的活跃，给海洋工程装备的交付造成困难，长期无法交付的海工项目给企业运营带来巨大压力。

D 多措并举推动船舶工业高质量发展

针对上述存在的问题，报告提出，要继续加大对优强船舶企业的金融支持力度。当前，尽管航运和造船市场仍未摆脱低迷态势，供需矛盾没有得到根本解决，但新造船市场初现回升走势，一批产品技术高、管理效益好的优强船舶企业表现突出，随着中长期新船市场的逐步回升，这些船舶企业将是我国船舶工业高质量发展的先行者。建议我国金融机构继续落实差异化信贷政策，与优强船舶企业建立双沟通联系机制，探索发展共赢的合作模式，共同实现船舶行业健康



平稳发展。

下一阶段一是要多措并举落实海洋工程装备的去库存工作。通过“一带一路”等国家政策影响，积极与沿线国家地区开展合作，联合开展油气资源开发，扩大海洋工程装备使用需求，支持有条件的金融机构通过融资租赁或出售的方式，统一处理企业手中优质的海洋工程装备，根据市场的变化，适时运作，化解企业在手风险。

二是树立绿色发展理念，推动船舶工业高质量发展。党的十九大提出，今后三年要重点打好防范化解重大风险、精准脱贫、污染防治的三大攻坚战，国家先后出台了《打赢蓝天保卫战三年行动计划》和《防治船舶污染海洋环境管理条例》等政策文件。当前，国家对环保的要求日益提高，对监管的力度日益增大，全行业对此应有清醒认识，不断加强对新技术、新工艺的研究，提高技术实力和管理水平，树立绿色发展理念，推动船舶工业高质量发展。

三是积极拓展船舶海工新视野，努力提高自身竞争能力。当前，国际新造船市场竞争激烈，新船价格回升乏力，综合成本刚性上涨，船舶企业的盈利能力大幅下降。面对严峻的外部环境，我国造船企业一方面要继续做好技术创新、改进管理、成本控制、提质增效等工作，同时还要主动扩宽视野，密切关注海上风电、海上牧场、海上旅游和海底矿业等领域的需求，培育新的经济增长点，努力提高自身竞争能力。

来源：中国船舶工业行业协会

【日本造船业：多措并举谋出路】

2018 年上半年，日本船舶工业的新船接单量及其市场份额在中、韩两国的强势竞争下进一步萎缩，且新船基本由本国船东订造。面对激烈的竞争，日本船企一方面通过加强合作、推进数据共享以及兼并收购以增强规模效应；另一方面，通过优化组织结构、转变业务发展方向和加强创新技术研发以提升市场竞争力。此外，日本政府出台了顶层规划政策《海洋基本计划》，指导本国船舶工业未来发展。

新船成交量下滑 箱船成主力接单船型

进入 2018 年以来，全球新船成交量延续去年的上升走势。但与中、韩两国新船成交量稳健增长不同，日本船企新订单增长乏力，今年上半年共计成交新船 59 艘、444.5 万载重吨（DWT），以吨位计，同比小幅下滑 3.2%；全球市场份额为 12.6%，同比下降 2.7 个百分点。

日本新船成交量出现下滑的主要原因，一是在当前新船价格仍处于低水平的背景下，日元升值以及原材料、人工成本上涨使得船企建造成本居高不下；二是国内内河和沿海运输船舶建造需求较大，日本船企手持订单相对充足，且主要船企的船坞生产基本排期到 2020 年年底，对远洋船舶的接单较为保守。



从船型来看，今年上半年日本船企承接的三大主力船型订单基本覆盖全部新船订单。其中，集装箱船订单占全部新船订单的 48%，较去年同期增加 33 个百分点，新订单几乎全部来自本国船东正荣汽船，该公司订造了 17 艘万箱级集装箱船；散货船成交占比为 31%，同比下降 24 个百分点，其中 70%以上的订单来自本国船东；油船成交占比为 21%，同比下降 6 个百分点，其中约有 85%的订单来自本国船东。

抱团取暖 应对行业低迷

组建造船联盟仍然是日本船企“抱团取暖”、应对行业低迷形势的重要措施之一。为应对来自中、韩两国的竞争压力，扭转接单份额不断下滑的局面，日本船企通过合作实现优势互补、提高效率。继去年三菱重工与今治造船、名村造船、大岛造船组建商船业务联盟后，今年 5 月，三井 E&S 造船和常石造船也签署了业务合作协议。双方在保持各自管理独立性的基础上，一方面，通过技术合作和设计协作，缩短设计周期，扩大产品范围；另一方面，联合利用分销渠道和供应商，共享各自在国内外的生产制造设备，提升成本竞争力。此外，日本船舶企业在加强信息共享和信息化建设方面也取得成效。6 月，46 家航运公司、造船企业和船舶配套企业共同成立了船舶信息共享平台，用于收集和共享船舶航行过程中的数据。目前，已有 300 艘注册船舶，预计 2022 年将有 550 艘注册船舶和 85 家会员单位。

推进兼并收购 提升规模优势

行业低迷往往给中小型企业带来的冲击更大，日本大部分中小型船企面临着经营艰难和连年亏损的压力，而经营相对稳定的大型船企则通过兼并收购中小型船企扩大规模、增强实力。今年 1 月，今治造船收购了三井造船和商船三井所持有的南日本造船 49%的股份，收购完成后，今治造船旗下船厂数量将达到 11 家。南日本造船曾为商船三井建造大量商船，但受市场萧条影响，已经连续 2 个财年陷入营业亏损。4 月，福冈造船收购了白杵造船 90%以上的股份。两家船厂业务均以建造化学品船为主，是日本主要的化学品船建造商，双方将通过合并设计部门、采购部门和销售渠道来提升协同效应，增强成本竞争力。

优化组织结构 强化管控能力

在造船业务成本费用居高不下、盈利艰难的背景下，日本船企不断优化内部组织结构，通过拆分或合并的方式重新配置资源，加强业务管控能力和提升经营效率。Sanoyas 造船今年频繁调整组织结构，包括拆分大阪工厂建造业务、加强企划部规划能力、调整技术总部业务、组建液化天然气（LNG）货物系统项目组等。同时，合并两家全资子公司 Sanoyas 商业伙伴株式会社和 Sanoyas 建物株式会社，前者业务以钢结构制造、废钢和有色金属销售为主，后者业务以不动产租赁、保险代理为主。川崎重工将旗下全资子公司 Kawasaki Techno Wave 位于坂出工厂的船舶设备配件加工制造业务以及物流管理业务拆分出来，合并至母公司的船舶制造业务部门，通过集中管理优化制造流程，提升生产效率。

此外，三菱重工和佐世保重工合并业务相似的部门，以便统筹管理。三菱重工将陆上风电事业部和海上风电事业部合并为风电工程服务部，佐世保重工将佐



世保重工生产服务公司并入佐世保海运港口服务公司。

调整业务结构 转变接单重点

随着中、韩船企建造水平不断提升以及日本船企盈利空间持续缩小，日本传统船型的建造优势被逐渐削弱，特别是三菱重工和川崎重工两家业务多元化的综合型船企，其商船业务逐年萎缩，新接订单量相比完工量“入不敷出”。在此情况下，两家船企计划改变接单重点，使商船业务规模再次增长。

三菱重工在最新发布的中期业务计划（2018 财年~2020 财年）中表示，该公司将调整商船业务未来发展方向，将渡船和公务船作为商船业务的核心产品，使其订单份额增加至 60%，特别是利用豪华邮轮建造经验承接欧洲船东的大型客滚船、渡船和汽车滚装船订单。与此同时，三菱重工将压缩气体运输船业务，使其订单份额减少至 20%。此外，为应对当前低迷的市场形势，三菱重工还计划发展以硫氧化物（SO_x）洗涤器、燃料气体供应系统（FGSS）为主的环保设备和符合环保规范的海洋工程项目等业务。

川崎重工旗下子公司 Ship & Offshore Structure 位于日本国内的船厂将重点研发和销售 LNG 动力船、水下机器人和用于 LNG 船的“SOPass”型导航系统等产品；位于中国的两家船厂接单目标将逐渐转向节能环保型船舶，包括散货船、大型集装箱船、超大型油船（VLCC）等。

瞄准环保需求 加强创新技术研发

随着国际海事组织（IMO）船舶废弃物排放限制规定逐步实施，日本船企加大对节能环保型船舶及相关技术的研发力度，为争取新订单奠定基础。造船方面，日本联合造船将开发满足 H-CSR、NO_x Tier III 等环保规则规范的“J-Series”系列品牌商船，船型覆盖 VLCC、苏伊士型油船、阿芙拉型油船、好望角型散货船和灵便型散货船等船型；大岛造船与日本邮船将合作设计和建造 LNG 动力超巴拿马型散货船；日本联合造船和日本邮船联合推出了 20 万载重吨 LNG 动力散货船概念设计。配套方面，大岛造船正在研发满足所有空气污染排放法规要求的环保型燃料；三菱造船和三菱日立合作新推船舶脱硫装置；日本联合造船、日本邮船及 Monohakobi 技术研究所合作研发可减少二氧化碳排放的高效节能型螺旋桨。

此外，日本船舶工业加快推进智能制造步伐，国土交通省提出了到 2025 年实现自动航行实用化的目标；日本船级社（NK）发布船舶自动操作、自主操作概念设计指南；川崎重工与商船三井合作开发具有传感能力和大数据分析的智能操舵装置。

出台顶层规划政策 提供专项资金补贴

今年 5 月，日本政府出台了海洋政策的纲领性文件《海洋基本计划》（第三版），明确了未来 5 年日本海洋产业发展的方向，将从海洋资源开发重点转向领



域警备、离岛防御等安全保障领域。其中，与船舶产业相关的包括推进海洋资源开发利用、振兴海洋产业、保障海上运输三方面。

此外，日本国土交通省继续对创新型技术研发项目提供资金补贴，2018 年上半年，国土交通省公布的补贴项目包括内河船节能技术和内河航运数据共享技术、4 项海洋资源开发技术研发项目、3 项 LNG 动力船研发项目以及 15 项物联网、人工智能建造技术研发项目等。

来源：中国船舶报

【韩国造船业下半年或现裁员潮】

据韩国中央日报 8 月 13 日报道，韩国三大船企船今年下半年进行裁员，裁员规模至少超过 3000 人。对于韩国船企而言，今年下半年将依然非常最艰难。

根据韩国造船业界 8 月 12 日消息，现代重工 2014 年 10 月接获了阿联酋的海工装置设备订单，在本月 19 日完成交付后，现代重工蔚山造船基地将面临无单可做的境地。

报道称，韩国企业面对中国的竞争在过去的 3~4 年间除了该海工装备外再无其他订单。现代重工海工装备工厂将从本月 20 日起暂停运作。

现代重工负责人解释称，“从去年下半年开始就出现了由于工作量不够而产生剩余劳动力的情况，因此一直在施行轮流休职、停业的措施，今年 4 月更是让 700 余名职员自愿退休。”“如果海洋成套设备工厂停止运作，就需要筹划一个方案处理一直在这里工作的 2000 余名员工”。

三星重工也预先声明会进行劳动力结构调整。该公司 2016 年曾向债权银行递交了经营改善计划，同时表示会减少 5000 余人的劳动力，但迄今为止只有 3400 人被裁。当时三星重工向债券团表示，一定会在 2016~2018 年间达成 160 亿美元(约合 1100 亿人民币)以上的订单业绩，但目前订单业绩仅为 100 亿美元(约合 687.7 亿人民币)。因此预测今年下半年至少有 1000 人甚至 2000 余人被裁。

大宇造船海洋也是一样，如果在订单金额 20 亿美元的海洋成套设备“Rosebank 项目”上投标失败，他们在订单目标上也将亮起红灯，裁员将不可避免。

今年韩国国内大型船企在液化天然气(LNG)船、超大型油轮等部分领域的订单量增加。但经过预测，现代重工与三星重工今年上半年仍将分别有 2995 亿韩元(约合 18.1 亿人民币)和 1483 亿韩元(约 9 亿人民币)的经营赤字。与去年同期相比，两家公司都迈入了亏损的行列。

而韩国中型骨干船企的情况则更加艰难。STX 造船海洋集团出售了职员公寓、庆南镇海工厂等价值 2600 亿韩元(约 15.7 亿人民币)规模的非营业资产来确保船舶建造资金，但处境还是举步维艰。该公司不再受到来自债权团的新支援资金，因此若不能自己实现资金运转，其将无法承接船舶建造工程，经营状况很



难回归正常。

根据韩国进出口银行海外经济研究所资料，今年上半年包括韩进重工、STX 造船、城东造船、大韩造船、SPP、大鲜造船等韩国国内 10 家中型船厂接获的船舶订单共 12 艘，且仅为 27.3 万 CGT。该数据比去年同期减少了 23.5%。

专家们强调称，造船业若想要克服今年下半年的危机，应该增加公共招标数来应对订单工程的不足。他们还提出建议称，大型公司与中、小型公司应该构建密切的生态系统，把在世界环境新规则下愈发扩张的环保船舶市场视作实现突破的机会。

韩国产业研究院副研究委员李恩昌(音)强调称，“从生产层面来讲，今年下半年将成为最艰难的一段时间”，“应该以政府用船的液化天然气动力船订单与军船订单来扩大内需，引导造船公司将老旧商船更换为环保船，以此提升骨干造船公司的竞争力。”

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	456.00	495.00	648.00	643.00
Hong Kong	458.00	463.00	666.00	n/a
Tokyo	n/a	n/a	n/a	n/a
Hamburg	437.00	n/a	654.00	n/a
Fujairah	445.00	n/a	740.00	n/a
Istanbul	460.00	475.00	700.00	n/a
Rotterdam	410.00	450.00	615.00	n/a
Houston	415.00	n/a	690.00	n/a
Panama	400.00	n/a	700.00	n/a
Santos	448.00	479.50	n/a	756.00

截止日期： 2018-08-17



◆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
FIVE STARS FUJIAN	BC	181,383		2010	Japan	2,450	Greek	at auction
TEN JIN MARU	BC	98,681		2011	China	2,100	Undisclosed	
GLORY ROTTERDAM	BC	74,716		2001	China	810	Undisclosed	
NAUTICAL AVENTURIN	BC	56,778		2012	China	1,355	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
PATRAIKOS	CV	51,532	4,400	2010	S. Korea	1,500	Undisclosed	
HANSA RATZEBURG	CV	23,367	1,740	2012	China	1,400	Israeli	

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
EVANGELIA L	GC/MPP	38,167		2015	Japan	1,900	Middle Eastern	

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
SHANGHAI#	TAK	319,725		2015	China	5,100	Greek	
KAZAN	TAK	115,727		2003	S. Korea	980	Greek	SS/DD DUE 10/18
HIGH LOYALTY	TAK	49,990		2015	S. Korea	Undisclosed	Undisclosed	
ARCTURUS	TAK	47,198		1998	Japan	610	Undisclosed	IMO III

◆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
ARKAIM 7	BC	5,753	2,300	1978	Germany	400.00		
WEST ENERGY	TAK/LNG	28,200	30,520	1976	France	455.25		Delivery under tow, understand high Nickel content

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
WINNING BROTHER	BC	183,683	21,189	1995	Japan	445.00		Delivery options full sub-continent



◆ ALCO 防损通函

【港口国监督将重点关注船舶排放】

港口国监督(PSC)主要成员之间,就集中大检查(CICS)中有关遵守《MARPOL 公约》(附则 VI)防止船舶造成空气污染所达成的协议,在 2020 年全球限硫规定生效前,起到了及时提醒作用。

《巴黎谅解备忘录》、《东京谅解备忘录》、《印度洋谅解备忘录》和《黑海谅解备忘录》地区的港口国监督已同意在即将开展的集中大检查中重点关注防止船舶造成空气污染的问题。本轮集中大检查将于 2018 年 9 月 1 日至 2018 年 11 月 30 日间进行,港口国监督检查官(PSCOS)将在定期的 PSC 检查中特别关注船舶是否遵守《MARPOL 公约》(附则 VI)的规定。

【海事安全:石油公司国际海事论坛发布有关加强船舶防御指南】

石油公司国际海事论坛(OCIMF)现已发布有关加强船舶防御指南,以有助于阻止非法登轮。

在指南中,OCIMF 建议采用分层防御方法,以加强船舶防御:

第一层:阻止非法登轮

第二层:阻止或拖延其进入起居舱室,储藏室和机器处所。

第三层:阻止或拖延其进入安全舱,当其他防御措施无效时,船员撤退的安全位置。

【北约要求报告 GPS 信号干扰事件】

北大西洋公约组织(NATO)呼吁船东和经营人报告在地中海地区发生的任何 GPS 或 AIS 信号受到干扰的事件。

在近几个月的若干信号干扰事件之后,北约要求提供更多报告内容,以便全面了解这一事态,并评估其在海事领域的影响。北约尤为关注东部地中海水域 GPS 和 AIS 信号干扰以及人为干扰 GPS 信号的报告。



【新加坡港受污染燃油阻塞船舶引擎】

据一家船用燃油检验公司向其客户发布的警示信息，新加坡作为全球最大的船舶加油中心，出现了受污染船用燃油，阻塞和损坏船舶引擎事件。

位于新加坡的船用燃油检验和咨询公司 (MARITEC PTE LTD) 提醒客户，6 份新加坡出售的船用燃油油样检测结果表明“导致分油机、燃油管道、滤器严重油泥堵塞”。

一名新加坡燃油贸易商向 REUTERS 透露，新加坡此前曾连续发布多篇报道提醒，今年早些时候在美国墨西哥湾沿岸、巴拿马和列斯群岛已有 100 多艘船只装载了类似受污染的燃油。

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
2018-08-17	688.94	784.37	6.2177	87.767	877.0	59.477	970.17	213.19	16372.0
2018-08-16	689.46	782.85	6.243	87.837	876.34	59.389	972.89	211.49	16391.0
2018-08-15	688.56	781.36	6.194	87.716	876.28	59.422	964.25	207.17	16377.0
2018-08-14	686.95	783.95	6.2119	87.512	877.49	59.535	983.76	209.69	16490.0
2018-08-13	686.29	782.86	6.207	87.428	876.97	59.482	995.66	207.05	16449.0

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	1.92	1 周	1.96006	2 周	--	1 个月	2.07738



全一海运有限公司



2 个月	2.19613	3 个月	2.32225	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.5135	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.81663		

2018-08-16

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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