



全一海运市场周报

2018.09 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2018.09.03 - 09.07)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求有所下降 航线运价多数下跌】

本周中国出口集装箱运输市场航线运输需求总体有所下降，除北美航线外，其它远洋航线运价均有所下跌，综合指数下跌。9月7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921.36点，较上期下跌1.9%。

欧洲航线：传统运输旺季渐近尾声，市场货量有所下滑。伴随部分航商的大船相继进入装货周期，此前航线舱位紧张的情况得以缓解。本周，上海港船舶平均舱位利用率在95%左右。受此影响，部分航商小幅下调运价，市场运价下跌。9月7日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为885美元/TEU，较上期下跌5.1%。地中海航线，市场情况与欧洲航线基本相同，上海港船舶平均舱位利用率在90%~95%之间。部分航商对各自订舱价格作小幅下调，幅度略低于欧洲市场。9月7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870美元/TEU，较上期下跌4.2%。

北美航线：近期美国多项经济数据处于历史较好水平。美国咨商会最近一期发布的消费者信心指数为133.4，较前值高出4.7%，远高于预期值。消费攀升促使该地区货量在近期一直处于高位。另受中美贸易摩擦影响，货主赶在相关关税政策落地前出货。另一方面，市场运力规模在下降后保持相对稳定。受上述基本面综合影响，航线舱位仍较紧张，上海港出运至美西和美东多数班次满载，并有班次爆舱。市场运价持续上涨，航商月初推涨运价后基本被市场接受，即期市场运价小幅上升。9月7日，上海出口至美西基本港市场运价（海运及海运附加费）为2332美元/FEU，较上期上涨1.5%；上海出口至美东基本港市场运价（海运及海运附加费）为3518美元/FEU，较上期微涨0.9%。

波斯湾航线：由于该地区不稳定因素和原有运力规模较大综合影响，市场货量在宰牲节后仍无起色。航商相继出台航线停航计划，缩减运力规模，上海港船舶平均舱位利用率在85%-95%之间。航商为争取剩余货源，采取降价揽货策略，即期市场运价下跌。9月7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391美元/TEU，较上期下跌4.4%。

澳新航线：市场货量较前期减少，运输需求有所下滑，上海港船舶平均舱位利用率在约90%左右。运价方面，市场竞争有所加剧，多数航商为维持市场份额采取低价揽货策略，即期市场运价下跌。9月7日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为559美元/TEU，较上期下跌5.3%。



南美航线：受该地区近期经济形势影响，部分国家货币贬值导致购买力下降，市场货量出现下滑。上海港船舶平均舱位利用率在 90~95%左右。运价方面在月初航商推涨后出现回落，市场竞争加剧，即期市场运价大幅下跌。9 月 7 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1311 美元/TEU，较上期下跌 25.2%。

日本航线：市场运输需求总体平稳，航线运价小幅波动。9 月 7 日，中国出口至日本航线运价指数为 715.51 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【9 月运输计划开启 综合指数小幅震荡】

进入 9 月，随着电煤消费淡季的到来，下游采购需求整体偏弱。不过新一月的运输计划开始实施，运输市场涨跌互现，沿海运价现小幅波动。9 月 7 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 1181.40 点，较上周下跌 0.1%。其中金属矿石、粮食运价指数上涨，煤炭运价指数下跌，成品油、原油运价指数维稳。

煤炭市场：9 月一般是电煤消费的传统淡季，随着沿海地区气温下降，降水增多，各大电厂日耗持续震荡下行。据统计，本周沿海六大电厂日耗煤量运行于 70 万吨下方，部分电厂开始停机检修，电厂库存依旧高位，维持在 1550 万吨左右。北方港口，截至 9 月 3 日，北方七港存煤合计超过 2150 万吨，由于目前场存仍处高位，唐山曹妃甸港将恢复收取超期堆存费政策，以加速煤炭中转，加快疏港节奏。此外，因进口煤配额受限，期货价格上涨，贸易商看好后市，提前囤煤，需求增加。本周煤炭市场上游加快发货节奏，下游囤煤需求增加，加上月初节点，新一轮运输计划开启，市场货盘增加。运力方面，因上周外贸市场较好，而船东多不看好本周运价，部分内外贸兼营船转投外贸市场。内贸船舶则提前定出或转而拉运近期仍较为火热的砂石等建筑材料，市场运力大幅减少，出现“空档”。加上油价上涨，船东成本增加，华南市场运价先行上涨，带动华东、进江市场运价跟涨。

9 月 7 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1234.49 点。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 38.3 元/吨，较上周五上涨 1.8 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 41.5 元/吨，较上周五上涨 1.8 元/吨；秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 45.9 元/吨，较上周五上涨 3.9 元/吨。

金属矿石市场：在旺季需求尚未回归的时候，钢材供应端受环保限产影响边际收紧，导致钢材供需相对紧平衡。不过近期主消费地降雨较多，下游需求恢复至旺季水平可能还需一段时间。本周金属矿石需求平稳，运价受煤炭运输市场带动小幅上涨。9 月 7 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1183.56 点，较上周上涨 5.5%。



粮食市场：受非洲猪瘟疫情持续发酵影响，养殖户恐慌性抛售，对于原本饲用需求较为低迷的玉米市场更是雪上加霜。深加工企业受环保及季节性检修影响，开机率不高，以消耗库存为主。整体下游消费无明显改善。沿海粮食运输市场成交平稳，运价小幅波动。9月7日，沿海粮食货种运价指数报收1069.47点，较上周上涨1.0%。

成品油市场：目前，受中央环保组对全国范围炼化企业检查以及国家税务总局一号文件对船用燃料油发票限票等因素影响，北方成品油价格持续上涨，一定程度抑制了国内成品油贸易需求，加之中石油、中石化等集采量有限，运输需求延续低迷态势。9月7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940.14点，较上周持平。

(3) 中国进口干散货运输市场

【海岬型船延续跌势 中小船型小幅震荡】

本期国际干散货运输市场，海岬型船市场延续上周跌势，本周跌幅有所扩大，巴拿马型市场本周小幅调整，超灵便船型市场本周碎步小涨。9月6日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为1075.26点，运价指数为959.88点，租金指数为1248.33点，较上期分别下跌4.4%、3.5%和5.4%。

海岬型船市场：本周海岬型船两大洋市场延续上周跌势，跌幅有所扩大。太平洋市场，本周气氛较差，经上周大跌后本周一曾短暂企稳，后受巴西长航线低价成交影响，虽有发货人在市场上询盘，但压价情况较严重，太平洋船东信心有所动摇，纷纷降低报价以促成交。6日市场报出18万载重吨船，北仑即期交船，途径西澳大利亚，新加坡-日本还船，成交日租金为19,500美元。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为8.18美元/吨，较上期下跌5.7%；中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为18606美元，较上期下跌12.0%。澳洲纽卡斯尔至舟山航线运价为12.069美元/吨，较上期下跌5.1%。大西洋巴西长航线本周气氛较弱，租家观望态度浓郁，成交较少，航线货盘不足，市场即期运力较多，租金、运价继续承压下行。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为20.788美元/吨，较上周四下跌7.4%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为15.746美元/吨，较上期下跌5.2%。

巴拿马型船市场：本周巴拿马型船市场氛围稍显弱势，两大洋市场延续调整，但幅度有所收窄。太平洋市场上，国内进口煤限制政策未出现松动，市场货盘不多，仅有东南亚部分国家进口煤贸易较活跃。上半周延续上周调整态势，下半周跌幅收窄，FFA止跌回升，市场活跃度有所增加。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为11365美元，较上期下跌2.6%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为10454美元，较上期下跌3.1%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.64美元/吨，较上期下跌1.7%。大西洋粮食航线上，周初小幅调整，市场较安静，自周中起南美粮食货盘维持一定的活跃度，几大粮商都有出货，成交量并未明显减少，粮食航线租金、运价总体小幅波动。6日市场报出，7.8万载重吨船，9月26日桑托斯交船，新加坡-日本还船，成交日租金为16,000美元，外加60万美元空放补贴。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为35.205美元/吨，较上期微跌0.7%。



超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场本周继续小涨。煤炭方面，东南亚煤炭市场即期运力紧张，近期印尼货盘较多，成交活跃，同时区域运力有所减少，运价总体延续涨势；受北方压港和内贸市场双重影响，镍矿船运力出现阶段性紧缺，镍矿租金表现强势；南中国 5.7 万吨镍矿船成交日租金为 11,750 美元；北方市场钢材总体货盘不多，市场疲软。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 9614 美元，较上期上涨 0.4%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 12177 美元，较上期上涨 2.1%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 8638 美元，较上期上涨 2.2%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.57 美元/吨，较上期上涨 1.0%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.315 美元/吨，较上期微涨 0.3%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价小幅下跌 成品油运价波动上行】

据美国能源信息署 EIA 公布数据，美国 8 月 31 日当周商用原油库存减少，连续三周下降，然而汽油和精炼油库存却意外增加。印度作为伊朗原油出口的第二大买家，为满足本国日益增长的原油需求，宣布将继续进口伊朗原油。本周原油价格小幅回落，布伦特原油期货价格周四报 76.56 美元/桶，较上周下跌 1.7%。全球原油运输市场大船运价延续跌势，中型船运价小幅上升，小型船运价波动下行。中国进口 VLCC 运输市场量价齐跌。9 月 6 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 724.93 点，较上期下跌 6.6%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场量价齐跌。本周，中东西非两大航线活跃度较上周下降，由于船东看好即将到来的四季度行情，运力青睐周期较短的中东航线货盘，中东市场可用运力增加，加之 9 月下旬货盘未能有效放出，运价一路阴跌。成交记录显示，中东 9 月 17-19 日装期货盘成交运价下滑至 WS 53；西非 10 月 5-7 日装期货盘成交运价下跌至 WS 53。临近周末，运价现止跌企稳迹象。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS 53.00，较上周四下跌 6.9%，CT1 的 5 日平均为 WS 54.48，较上周下跌 4.9%，等价期租租金平均 1.5 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS 53.15，下跌 6.3%，平均为 WS 54.62，TCE 平均 1.7 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价综合水平小幅上升。西非至欧洲市场运价小幅上涨至 WS73，TCE 约 0.9 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，9 月 19 至 21 日货盘，成交运价为 WS72.5。黑海到地中海航线运价小幅上涨至 WS86，TCE 约 1.1 万美元/天。该航线一艘 13.5 万吨级船，新罗西斯克至地中海，9 月 24 至 25 日货盘，成交运价为 WS87.5。中国进口主要来自非洲，一艘 13.5 万吨级船，埃及至宁波，9 月 23 至 25 日货盘，成交包干运费为 272.5 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线运价小幅下跌，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上涨至 WS168（TCE 约 2.1 万美元/天）。跨地中海运价小幅下跌至 WS119 水平（TCE 约 1.3 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，杰伊汉至地中海，9 月 14 日货盘，成交运价为 WS120。北海短程运价下跌至 WS95（TCE 跌破保本线）。波罗的海短程运价小幅下跌至 WS69，TCE 约 0.1 万美元/天。波斯湾至新加坡运价小幅下跌



至 WS109, TCE 约 0.6 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS100, TCE 为 0.7 万美元/天。中国进口主要来自俄罗斯的科兹米诺, 一艘 10 万吨级船, 科兹米诺至北中国, 9 月中旬货盘, 成交包干运费为 47.5 万美元。

国际成品油轮 (Product): 本周成品油运输市场亚洲航线小幅波动, 欧美航线持续上涨, 综合水平波动上扬。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS115 (TCE 约 0.2 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 WS106 (TCE 约 0.5 万美元/天); 7.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS97 (TCE 大约 0.6 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS86 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 WS148 (TCE 大约 0.7 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 0.8 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际散货船价普跌 内河货船跌多涨少】

9 月 5 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 787.16 点, 环比下跌 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分别下跌 1.03%、1.02%、0.01%; 内河散货船价综合指数微涨 0.13%。

BDI 指数上攻至 1735 点后, 由于缺乏货盘支撑, 8 连跌后收于 1513 点 (周二), 环比下跌 10.15%, 二手散货船价格整体下挫。本周, 5 年船龄的国际散货典型船舶估价: 35000DWT--1524 万美元、环比跌 1.31%; 57000DWT--1549 万美元、环比跌 2.14%; 75000DWT--2165 万美元、环比跌 0.53%; 170000DWT--3225 万美元、环比跌 0.21%。近期, 海岬型和巴拿马型散货船 1 年期期租费率出现回调, 即期运价在连日下降后, 跌幅收窄, 预计二手散货船价格短期将小幅下跌。本周, 二手国际散货船成交较为活跃, 共计成交 15 艘 (环比减少 2 艘), 总运力 160.21 万 DWT, 成交金额 28933 万美元, 平均船龄为 8.93 年。其中海岬型船成交 7 艘, 来自希腊的船东收购了 6 艘。

美国对伊朗重启制裁的效果正在显现, 加上热带风暴导致墨西哥湾地区油气产量下降, 以及美元汇率继续增强, 国际原油价格整体上行。布伦特原油期货收于 78.15 美元 (周二), 环比上涨 2.90%。本周, 美湾、伊朗两地出口原油和成品油出货量较前期逐步回落, 油轮运价小幅下跌, 二手油轮船价以跌为主。本周, 5 年船龄的国际油轮典型船舶估价: 47000DWT--1942 万美元、环比跌 1.62%; 74000DWT--2142 万美元、环比跌 3.23%; 105000DWT--2467 万美元、环比跌 0.27%; 158000DWT--3874 万美元、环比涨 0.07%; 300000DWT--5126 万美元、环比跌 0.16%。近期, 国际原油和成品油运输市场维持弱势, 1 年期期租费率低位横盘, 预计二手油轮价格将低位窄幅震荡。本周, 二手国际油轮成交一般, 共计成交 4 艘, 总运力 13.84 万 DWT, 成交金额 4780 万美元, 平均船龄为 7.51 年。

台风季节渐行渐远, 运力供应逐渐恢复, 沿海货盘需求不足, 运价小幅下跌, 二手散货船稳中有跌。本周, 5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价:



1000DWT--116 万人民币、环比跌 0.02%；5000DWT--744 万人民币、环比持平。近期，“迎峰度夏”接近尾声，火电用煤明显下滑；钢厂受环保影响，大幅采用高品位铁矿石；猪瘟影响饲料需求，南北粮食贸易减缓；综合考虑，沿海散货运输货盘支撑不足，运价小幅回跌，预计散货船价格短期或稳中有跌。本周，沿海散货船共计成交 2 艘，总运力 8.77 万 DWT，成交金额 8335 万元人民币。

内河散运需求不足，二手散货船价格跌多涨少。本周，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--53 万人民币、环比涨 3.89%；1000DWT--95 万人民币、环比跌 5.39%；2000DWT--189 万人民币、环比涨 3.74%；3000DWT--280 万人民币、环比跌 1.40%。房地产在去杠杆和地方分类调控下，房价下沉趋势越发明显。此对内河建材运输需求短期利空，预计内河散货船价格将震荡调整。本周，内河散货船成交量大幅增加，共计成交 91 艘（环比增加 48 艘），总运力 7.53 万 DWT，成交金额 7077 万元人民币。

来源：上海航运交易所

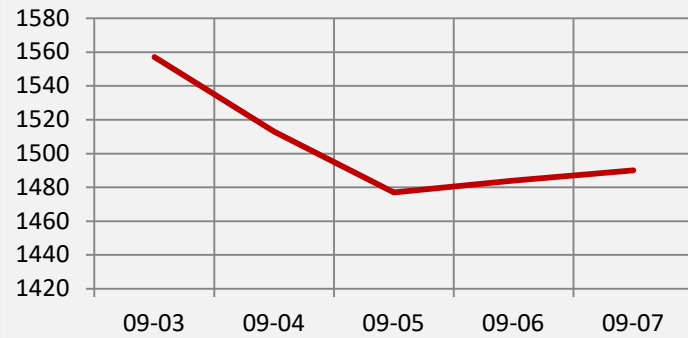
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

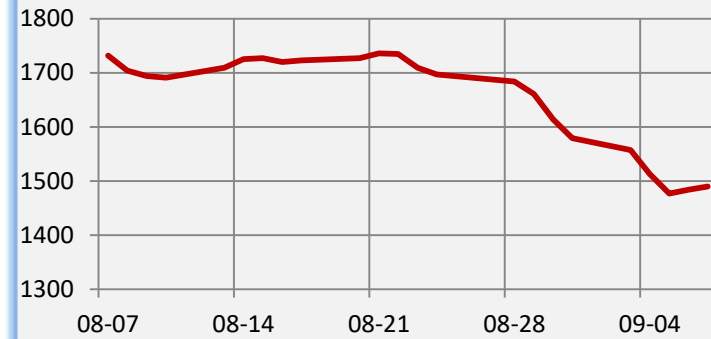
波罗的海指数	9月3日		9月4日		9月5日		9月6日		9月7日	
BDI	1,557	-22	1,513	-44	1,477	-36	1,484	+7	1,490	+6
BCI	2,672	-60	2,535	-137	2,410	-125	2,424	+14	2,411	-13
BPI	1,540	-31	1,517	-23	1,504	-13	1,516	+12	1,528	+12
BSI	1,133	+1	1,135	+2	1,135	0	1,135	0	1,134	-1
BHSI	563	+1	564	+1	565	+1	565	0	568	+3



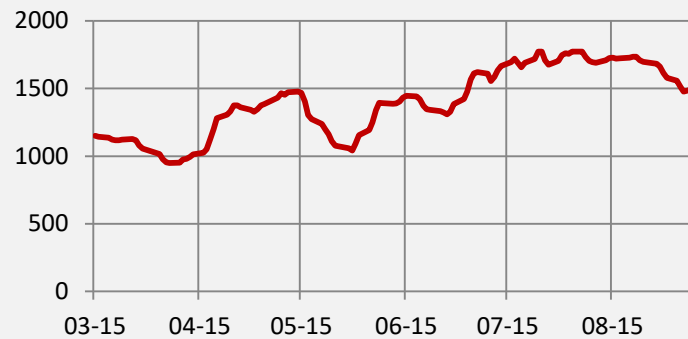
上周 BDI 指数走势



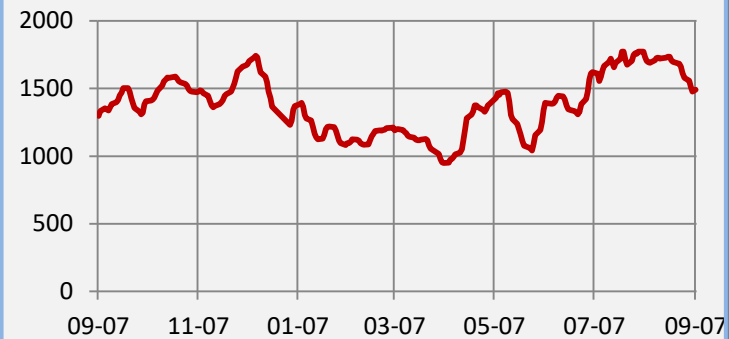
近一个月 BDI 指数走势



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 35 周	第 34 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	24,500	26,000	-1500	-5.8%
	一年	23,000	23,000	0	0.0%
	三年	20,000	20,000	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	13,250	13,250	0	0.0%
	一年	13,750	13,750	0	0.0%
	三年	12,250	12,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	13,250	13,250	0	0.0%
	一年	13,250	13,250	0	0.0%
	三年	12,000	12,000	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	10,750	10,750	0	0.0%
	一年	10,500	10,500	0	0.0%
	三年	9,000	9,000	0	0.0%

截止日期: 2018-09-04

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Genco Commodus' 2009 169098 dwt dely Kwangyang 12 Sep tct via Australia redel China \$19,000 - Hyundai Glovis

'Axios' 2017 82000 dwt dely EC South America 20/30 Sep trip redel Singapore-Japan \$16,900 + \$690,000 bb - Marubeni

'Emerald Dongji' 2015 81845 dwt dely Phu My prompt trip via Indonesia redel Taiwan \$13,500 - J&J Maritime

'Star Charis' 2013 81710 dwt dely Qingdao 08/10 Sep trip via N.China redel India \$12,500 - Norvic

'LMZ Bianca' 2013 81630 dwt dely Nantong 08 Sep trip via Australia redel India \$12,000 - Hyundai Glovis



'CBC Fuyi' 2014 81604 dwt dely Tomakomai 11/15 Sep trip via NoPac redel Singapore-Japan \$13,250 - Sinotrans

'Wei He' 2012 79440 dwt dely EC South America 25 Sep trip redel SE Asia \$15,750 + \$575,000 bb - Omega

'Medi Vitoria ' 2004 76616 dwt dely CJK 10/15 Sep trip via E.Australia redel S.China \$11,800 - Pacific Bulk

'Boreal' 2002 74181 dwt dely Kinuura prompt trip via NoPac redel Singapore-Japan with petcoke \$13,000 - Oldendorff

'Galileo' 2014 63175 dwt dely Canakkale 10/15 Sep trip via Philippines redel China intention grains \$21,000 - GSS

'Equinox Agnandoussa' 2011 58680 dwt dely Dafeng 10/12 Sep trip redel Persian Gulf intention slag \$10,250 - cnr

'Medi Hakata' 2014 58078 dwt dely Lanshan prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore \$12,000 - AMC

'Asia Emerald I' 2011 58018 dwt dely Salerno prompt trip via Turkey redel Singapore \$20,000 - cnr

'Asia Emerald III' 2010 57802 dwt dely Iloilo 13/18 Sep trip redel Thailand \$12,600 - cnr

'Kibali' 2011 57260 dwt dely Beihai prompt trip redel Chittagong intention limestone \$12,000 - cnr

'Pyxis' 2013 56615 dwt dely Canakkale prompt trip redel Singapore-Japan \$20,500 - Varamar

'Ken Giant' 2009 28323 dwt dely Lahad Datu, Malaysia 12/18 Sep trip via Australia redel Japan intention salt \$9,100 - cnr

(2) 期租租船摘录

'Lowlands Orchid' 2005 176193 dwt dely China 7 Sep 4/6 months trading redel worldwide \$25,250 - Oldendorff

'Ionic Patris' 2017 84850 dwt dely Higashi-Harima 31 Aug/01 Sep min 24/max 27 months redel worldwide 122% BPI average 4 time charter routes - cnr



4. [航运市场动态](#)

【航运企业上半年业绩盘点:特立独行者赢!】

2018 年以来,全球经济延续复苏态势,集运业的调整已从过渡期逐步进入稳固期;受市场运力加速增长影响,供需关系仍较脆弱,市场运价承压下行。上半年,上海航运交易所发布的中国出口集装箱综合运价指数均值同比下滑 3.8%;国际油价持续上涨,新加坡 380CST 燃料油平均单价同比大幅上涨 28.1%,加剧班轮公司的成本压力。

展望下半年,中远海控(601919.SH; 01919.HK)表示,世界经济仍处于复苏通道,为集装箱运量增长提供保障。运力方面,目前集装箱船订单处于历史低位,运力交付压力趋缓。同时,集运业经历整合后,未来的发展将更具可持续性,集运市场也将更趋稳定。

对于散运市场形势,招商轮船(601872.SH)表示,国际散运市场预计继续复苏,受季节性因素拉动整体水平有望高于上半年,但是依然有不确定性因素,招商轮船维持谨慎乐观的预期。中国沿海市场大宗散货供求关系处于相对平衡、局部偏紧状态,运力供大于求的矛盾有所改善。

至于油运市场前景,招商轮船表示,短期市场形势预计依然严峻,但存在走出低谷的机会,北半球冬季旺季的市场或可有所期待。

集运:独行者赢

与 2017 年上半年集运业联盟化出现协同效应不同,上半年航运联盟内的班轮公司大多亏损,而特立独行者如海丰国际和万海航运则逆市取得正面利润。

中远海控:由盈转亏

上半年,中远海控集运板块中远海运集运营业收入 423.68 亿元,净利润-2.27 亿元,归属于母公司所有者的净利润-2.10 亿元。除营业收入同比略增 1.29% 外,利润方面均由盈转亏。不过即便是这样不太理想的业绩,在集运业内也已经算是跑赢大市了。

东方海外国际:亏损扩大

截至 6 月 30 日,东方海外国际股东应占亏损为 1030 万美元(2017 年为溢利 5360 万美元),其中集运及物流业务收入为 31.02 亿美元,同比增长 10.08%,亏损 0.77 亿美元(2017 年同期亏损为 0.21 亿美元),亏损额扩大 0.56 亿美元。



东方海外国际表示，与 2017 年上半年比较，其集运子公司东方海外货量同比增长 6%，运载率同比下跌 3.1%，每 TEU 收益同比增长 3.5%。

从航线情况而言，太平洋及亚洲/欧洲两条主要东西向航线货量增长持续向好。农历新年前货量强劲为全年表现带来过度乐观期望，但新年后货量偏软回落。整体走势而言，东西向航线货量仍表现活跃，尤以太平洋航线为甚。亚洲区内货量增长持续裹足不前，但好于 2017 年，除因部分国家经济环境改善外，重整航线网络也功不可没。

燃料成本较 2017 年上半年显著回升，6 月份，新加坡 380 燃料油价格每吨较 2017 年 6 月时高约 50%。虽然运费及货量在期内有所改善，但步伐却有所不及，年内整体业绩将明显受油价所左右。然而，相较于过往油价常处每吨超过 600 万美元水平而言，现时油价仍未重拾高位。

谈到将来，刚刚于日前卸任东方海外国际董事会主席的董建成表示，全球经济无疑将表现活跃，美国也不例外，但贸易战的阴霾仍需审慎对待。虽然集运市场因高货量低货值的特性将面临较小打击，但任何对贸易战将给集运业带来多大程度冲击的预测均难言可靠，唯一可以断言的是贸易壁垒绝非好事，其所带来的负面影响仍需拭目以待。

海丰国际：独树一帜

大多数班轮公司盈利下滑甚至出现亏损，而海丰国际依然保持较好盈利，更显难能可贵。

上半年，海丰国际集运及物流业务赚取的收入由 2017 年 6 月 30 日止的 6.38 亿美元同比增长约 6.8%至 6.81 亿美元。集运分部业绩为 8908 万美元（2017 年同期为 8918 万美元），同比略减 10 万美元。

海丰国际集运及物流业务收入增加主要由于平均运费（不包括互换舱位费收入）由 2017 年 6 月 30 日止 6 个月的 480.3 美元/TEU 同比增长约 8.9%至 522.9 美元/TEU。

海陆一体化的独特运营模式、专注于为客户提供高品质服务，专注于企业组织能力提升，使得海丰国际以稳健优异的表现业内独树一帜。

台湾两亏一盈

上半年，长荣海运营业收入为 751.3 亿新台币，净亏损为 17.6 亿新台币；阳明海运营业收入为 46.3 亿新台币，净亏损为 57.64 亿新台币；万海航运营业收入为 308.6 亿新台币，净利润为 4.06 亿新台币。



由此可见，属于 Ocean Alliance 的长荣海运和属于 THE Alliance 的阳明海运均不同程度报亏；万海航运自 2015 年 8 月宣布退出欧线“断臂求生”，并且拒绝联盟化经营，在自己熟知的区域航线中“硬气做自己”后，不仅准班率常常名列前茅，且每当其他班轮公司亏损时，其经营业绩总给业界带来一丝惊喜，成为“别人家的公司”。

散运：持续复苏

继 2017 年上半年走出低谷以来，散运市场持续复苏。除了部分的台湾地区散运企业出现利润下降外，其他散运企业普遍出现营业收入和利润均同比增长的良好局面。

中外运航运：跑赢大市

上半年，中外运航运（00368.HK）干散货运输部门收益为 2.12 亿美元，同比下降 12.1%，主要由于 2018 年调整程租期租业务比例及减少租入船舶的数量所致。但其部门业绩由 2017 年同期的 626.5 万美元增至 2386.1 万美元，同比增长 280.87%。

中外运航运表示，上半年，散运市场在世界经济持续复苏、国际贸易量稳步上升的带动下，运输需求平稳增长。与此同时，运力增长速度持续放缓，供需关系进一步改善，业界信心明显增强。虽然受到中美贸易战、燃油价上涨等不利因素影响，但主要大宗商品的海运需求轮番带动市场震荡上行。上半年，反映散运市场景气度的波罗的海干散货运价指数均值为 1217 点，同比增长 25%，上半年在 948~1476 点波动。

中外运航运取得了跑赢大市的好成绩，为全年经营奠定了良好基础。

招商轮船：盈利增加

受益散运市场回升和 VLCC 船队规模不断扩大，招商轮船干散货船队盈利显著增加。上半年，招商轮船散货船部门营业收入为 7.29 亿元，同比增加 1.39 亿元；净利润为 1.49 亿元，同比增加 1 亿元。

招商轮船表示，国际散运市场多年来（即便是 2008—2009 年全球金融危机时期）持续增长。2018 年，预计全球干散货运输需求增长率为 5%。与此同时，2018 年的运力供给增长预计为 1999 年以来最低，仅约 3%，但是运力供大于求的局面还需要时间改善。与其他船型类似，全球干散货船队平均船龄较轻，随着市场行情上涨，老龄船舶退出和拆解速度近两年有所放慢，很大程度上也会影响供求关系再平衡的进度。



从市场表现看，上半年，大宗商品需求持续增长，散海市场底部不断抬高，呈高位震荡格局。

海运需求方面，中国房地产投资增速高于预期，钢企利润可观，钢材下游需求增加，铁矿石总体需求维持稳定。但铁矿石港口库存高位徘徊，以及环保限产政策，一定程度上抑制了铁矿石的进口需求。受中国环保、安监检查影响，中国煤炭供应始终处于紧平衡状态，而下游用煤需求保持旺盛，4月初短暂出台限制进口煤政策，但随着中国需求强劲，政策相应放宽，总体外贸煤炭进口保持活跃。巴西大豆丰产，年初粮食贸易市场预期较好，但受中美贸易战刺激，国际大豆价格高位震荡，中国压榨利润处于低位，下游需求显露疲态，上半年中国大豆进口量仅增长0.1%。

运力供应方面，上半年，干散货船新船交付155艘（约1440万DWT），拆船33艘（约230万DWT），净增运力1210万DWT，现存运力达11219艘（82880万DWT）。分船型看，海岬型船市场一季度高开低走，二季度震荡回升，上半年市场日租金均值为13963美元；超灵便型市场表现大幅好于2017年同期，整体高位盘整，上半年市场日租金均值为11113美元。

展望下半年，国际散运市场预计继续复苏，受季节性因素拉动整体水平有望高于上半年，但是依然有不确定性因素，招商轮船维持谨慎乐观的预期。中国沿海市场大宗散货供求处于相对平衡、局部偏紧状态，运力供大于求的矛盾有所改善。与此同时，受全球经济复苏不确定性因素增加、贸易保护主义抬头和中美贸易战等影响，中国经济稳增长的任务艰巨，沿海散运市场将承受一定压力。

台湾企业利润下降

与大陆散运企业营业收入和利润普遍增长不同，台湾地区的散运企业则出现分化。新兴航运和慧洋海运利润同比有所下降。

上半年，新兴航运散货船外部收入为12.60亿新台币（2017年同期为11.58亿新台币），部门损益为0.63亿新台币（2017年同期为2.61亿新台币）。

上半年，慧洋海运营业收入61.54亿新台币（2017年同期为52.12亿新台币），税前损益为6.74亿新台币（2017年同期为6.79亿新台币）。

上半年，四维航业营业收入19.57亿新台币（2017年同期为16.33亿新台币）。

上半年，裕民航运营业收入为46.30亿新台币（2017年同期为39.67亿新台币），同比增长16.70%。

油运：跌跌不休



上半年，国际油运市场收益水平跌至近 20 年来历史低位。VLCC 中东—中国（TD3C）航线平均运价仅为 WS43.22，同比下降约 19%，加之国际燃料油价格（新加坡 IF0380）同比增长约 28%，VLCC 平均日收益仅为 5905 美元/日，同比下降约 74%。其中，VLCC 中东—远东航线，平均日收益仅为 8623 美元/日，同比下降约 61.76%；其他主要油运航线日收益同比降低也均超过 60%。

中国沿海油运市场行情总体稳定。由于部分海洋油平台检修、部分地炼企业受国家成品油税改政策及油价高涨影响而减少加工量，市场总运量同比有所下降，但运价水平保持稳定。上半年，中国沿海成品油运需求向好，沿海成品油运市场行情总体小幅上涨。6 月底，上海航运交易所发布的沿海成品油运价指数报收 965.47 点，较年初上涨 1.43%。

中远海能：毛利骤降

中远海能油运业绩出现外贸和内贸分化严重的情况。

外贸油运业务：上半年，中远海能完成外贸油运收入 26.16 亿元，同比下降 17.07%；毛利率-16.41%，同比减少 39.77 个百分点。

内贸油运业务：上半年，中远海能完成内贸油运收入 18.47 亿元，同比增长 20.78%；毛利率 30.66%，同比减少 7.01 个百分点。内贸油运业务的毛利率有所下降，主要原因是内贸成品油业务比重增加，以及燃油价格同比提高。上半年，中远海能继续保持在内贸原油运输领域的龙头地位和 56%的市场份额，并通过增资控股方式收购中石油成品油轮船队，一举成为内贸成品油运输领域的龙头企业。

招商轮船：短期利空

上半年，招商轮船油轮运输营业收入为 19.36 亿元，同比下降 27.19%，部门净亏损 2.09 亿元。招商轮船表示，上半年业绩出现大幅减少的主要原因为报告期内国际油运市场深度低迷。

展望下半年，招商轮船表示，下半年及更远期的国际油运市场将面临较多变数，新造船订单及其交付、老旧船舶拆解与退出、美国原油出口亚洲带来运距变化、中美贸易战、美国单方面退出伊核协议、OPEC 及其他主要产油国增加产量、OECD 库存提取周期结束、美国可能释放战略储备、压载水和硫排放公约逐步生效和油价及其期现价差结构变化等诸多利多利空因素继续交织，市场存在较多不确定性，短期市场形势预计依然严峻，但存在走出低谷的机会，北半球冬季旺季的市场或可有所期待。

来源：航运交易公报



【站上悬崖边的集运市场:绝处中求生!】

过去的 2018 年这大半年时间里，航运市场整体低迷徘徊，各个细分市场有欢喜有忧愁，但整体上是哀大于喜。尤其是油运市场，陷入了 20 年来的最低谷！航运企业和油运船东损兵折将伤透了心！但是，就在业界对油运市场的至黑至暗惊魂未定之时，集装箱运输航运市场也被推到了深渊的边缘！

克拉克森预测今年全球集运需求同比增速为 5.0%，会较 2017 年减少 0.5 个百分点；中国出口集装箱运价指数均值 795.70 点，同比下降 3.90%；上海出口集装箱运费指数相比 2017 年平均水平下滑 6%；各大航运企业上半年的财报，马士基净利润亏损 1.51 亿美元，赫伯罗特净亏 1 亿欧元，阳明海运亏损 57.64 亿元新台币——这些数据似乎都在表明，集装箱航运业风险重重、前途未卜！

海事服务网 CNSS 前段时间分析过，将油运市场拖入黑暗的罪魁祸首是原油需求放缓、国际政治因素、燃油价格上涨、运力过剩等，那么这些不利因素中，哪些在“连环作案”，也是将集运市场推入黑暗深渊的“凶手”呢？

“连环凶手”一：燃油价格上涨

燃油价格上涨这个“凶手”，危害面很大，威胁的是整个航运业，所有细分市场，如油运业、集运业、散货船运输，都深受其害。

今年以来，燃油价格已较去年上涨了 30%！这部分上涨的燃油价格费用，将直接传导到船舶的运营成本上。比如赫伯罗特方面就表示，其今年上半年的燃油成本为 385 美元/吨，而 2017 年同期的则为 312 美元/吨。

据有关市场机构调查，在今年四五月份时，燃油费用就已经导致了集运企业 5.8 亿美元的现金流损失！而据预估，今年全年由于燃油价格的飙升将导致集运业整体损失 13 亿美元！

虽然航运企业纷纷加征燃油附加费，但就上半年业绩来看，这一举措也只是起到了减少亏损的作用，并没有扭转燃油价格上涨给企业盈利带来的冲击。

“连环凶手”二：需求增长落后于运力增长

需求疲软、运力增长，这也是今年航运业普遍面临的不利因素，在集运市场中，这一问题也是非常突出。



据 BIMCO（波罗的海国际航运公会）预计，截至今年 8 月初，全球船厂今年共交付了 947000TEU 新造集装箱船运力，而同期仅有 36833TEU 运力拆解处理。从需求和运力对比来看，全球集运需求增长率为 3.8%，而上半年集装箱船队的增速达到了 9%，集运船队的增速大大超过了集运需求的增速。而且，需求增长更多出现在区域内的短距离航线，而不是超大型集装箱船所部署的长距离航线。

从上表可以看出，自今年初以来，全球集装箱船运力在呈 45 度夹角稳步增长，从 2150 万 TEU 一路上涨到 6 月底的 2230 万 TEU，目前已经上涨到了 2250 万 TEU。据悉，2018 年上半年，12000TEU 以上集装箱船的船队运力同比上升了 22%。

与此同时，闲置的租船公司和班轮数量也在增多。

“连环凶手”三：全球贸易放缓

全球集装箱航运市场形势与全球贸易活跃度密切相关，但今年以来，国际政治经济形势更加错综复杂，“逆全球化”和贸易保护主义势力抬头，地缘政治风险此起彼伏，尤其是美国贸易大棒在世界上不断挥舞，恶化了国际贸易发展环境，给全球贸易投资发展带来了重大不确定性。

根据世界贸易组织 8 月 9 日发布的最新一期全球贸易景气指数，预计今年三季度全球贸易增速将继续放缓。报告显示，三季度全球贸易景气指数为 100.3，相较于二季度的 101.8 继续下滑，逼近指数荣枯线。这意味着全球贸易增速在数月内将进一步放缓。

实际上从我们国内的情况来看，贸易增速也是在下降的。根据海关总署的数据，中国 7 月份出口同比增长 7.2%，增速慢于 6 月份的 11.3%；7 月份进口同比增长 11.0%，增速也低于 6 月份的 17.2%。

全球贸易增速的放缓，间接影响到了全球集装箱航运市场的需求，加剧了集运市场的不景气。

在目前形势下，分析上述三个“连环凶手”接下来的危害指数，预计“需求增长落后于运力增长”这一“凶手”的气焰会略降，因为在需求疲软和燃油价格上涨的压力下，集装箱船的订单似乎正在下降，新船增速在刚刚过去的 8 月份由上半年的 9%降到了 6%，而据高盛预计，到 2019 年将进一步放缓至 2%。而其余两个“凶手”的动向目前依然难以揣测，如果三个“凶手”作用下的合力依然指向深渊，那全球集运市场真的凶多吉少了……

来源：海事服务网



【限硫令迫近，ONE 和南美轮船也表态了】

2020 年限硫令即将到来，在几种常见应对措施中，ONE 更看好低硫油，而南美轮船（CSAV）或将选择 LNG 燃料。

9 月 4 日 ONE 通过官网就限硫令的几种常见应对措施发表了看法，虽并未明确会采用哪种减排方式，但从发布的内容来看，低硫油是其目前更为青睐的选择。

ONE 表示：“我们已充分了解船舶排放对环境的影响，为致力于提供可持续的业务模式，ONE 已做好充分准备。我们已经启动了一个跨职能的工作组，从技术方面进行评估，研究了多种方案，以确定符合限硫规定的最具成本效益的方法。”

据介绍，目前，ONE 的集装箱船已配备了可使用低硫燃油的设备，而无需特殊改装。ONE 认为这是目前最现实和最具成本效益的解决方案之一，同时正在与燃料供应商讨论燃油规格。

至于选择低硫油对运营成本的影响，ONE 表示，低硫油是目前最受欢迎的合规燃料之一。目前重油与低硫油的市场价格差距为 150~200 美元/吨，这一差距将在 2020 年 1 月 1 日环保新规生效以后继续拉大，将会对运营成本产生影响。

而对于安装脱硫塔的方式，ONE 表示，旗下部分船舶可安装该设备，但由于设备体积过大，货物存放空间将被压缩。鉴于建造带有脱硫塔的新船可能需要 2~3 年，ONE 将在下一阶段考虑这种方法，同时还在考虑租用已安装脱硫塔的船舶，以提高船队中符合限硫要求的船舶数量。

此外，使用 LNG 燃料的船舶必须配备 LNG 动力发动机。与建造带有脱硫塔的新船类似，建造一艘新的 LNG 动力船需要 2~3 年时间，且 LNG 加注设备的可用性也有一定限制。虽然 ONE 还没有具体的 LNG 动力船的部署计划，但对这方面的评估也在推进中。

据悉，ONE 将会在限硫令生效前就开始使用合规燃料，燃料的过渡期可能会持续几个月的时间。在此期间，该公司将继续评估各项方案，及时公开研究结果。

同 ONE 的态度不同，南美轮船则正在考虑使用 LNG 燃料以达到硫排放规定。

此前，南美轮船母公司赫伯罗特在 2018 年中期业绩报告中曾表示，将在大型集装箱船上测试脱硫塔和 LNG 燃料，对比两种技术的成本与效用。

从赫伯罗特的态度可以看出，航运业对当前如何应对硫限令还举棋不定。

来源：中国航务周刊



5. [船舶市场动态](#)

【大限已至，二手进口船还能再疯狂么？】

最近几年，世界上最大的两个船东国希腊和中国都在积极购入二手散货船。根据 VesselsValue 的数据，2016 年中国船东完成船舶买卖交易总价值已突破 30 亿美元，2017 年更是逼近 50 亿美元；截至 2018 年 4 月初，今年希腊船东已参与船舶交易 9.5 亿美元，而中国船东则在 5 亿美元上下。交通运输部数据显示，2017 年中国进口二手散货船 64 艘，达 318 万载重吨。

除去诸如新造船订单增长乏力；因航运市场持续复苏，对市场保持信心外，推动中国船东大力购入二手船舶的另一大因素就是国家限制二手船舶进口的预期增加并得到了验证——2018 年 9 月 1 日将是大限。

而据浙江新闻报道，今年以来，中国船东买入二手船舶节奏持续加快。浙江船舶交易市场数据显示，今年上半年，该市场已代理进出口船舶近 15 艘，其中巴拿马型、超灵便型船舶需求最为旺盛，同一艘船的买家甚至多达 8 家。抢船抢时间的紧迫性可见一斑。

各地交管部门和海关的数据显示，近几月的进口船舶量确实有较大上升。海事服务网 CNSS 还从相关部门得知，为应对窗口期出现的扎堆办理二手船舶进口手续的情况，保障企业在窗口期能顺利完成进口转旗手续，海事局和中国船级社做了大量准备工作，增加了业务办理窗口和业务人员，也加派了验船师，即便如此，庞大的业务量还是让相关工作人员累得够呛。

海事服务网 CNSS 还从知情人士处得知，就在 2018 年 8 月 22 日，一香港旗巴拿马型散货船成功完成进口转旗，变更为中国旗，注册港由香港变更为天津。海事服务网进一步查询得知，该船造于 2003 年，根据国家《老旧运输船舶管理规定》附录一之规定，购置、光租外国籍船舶船龄要求散货船要 18 年以下，该船船龄 15 年，符合相关规定。

但根据《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，船舶柴油发动机氮氧化物排放 Tier II 标准，适用的船舶建造日期为 2011 年 1 月 1 日之后且航行于国际排放控制区内的船舶。该船或不符合 Tier II 标准，我们也从该知情人士处得到了证实，该船确实未达到 Tier II 标准，也就是说该船也属于抢时间的那一拨。

2018 年 6 月 28 日，交通运输部关于加强国（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，要求：

一、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。

二、有关船舶检验机构、海事管理机构和水路运输管理部门要按照职责认真把关，加强对进口船舶和中国籍国际航行船舶从事国内水路运输的监督管理。

无疑，国家提高了二手船舶进入并参与国内航线运营的门槛。

针对公告，海事服务网也请教了业内资深人士：

1、进口二手船从事国际航线运输是否不受此公告影响？

“交通部公告原文是‘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’，这句话很明确，适用的船舶是进口船舶和中国籍国际航行船舶，只要申请从事国内水路运输的，此两类船舶自 2018 年 9 月 1 日起就要符合本规定列明之排放要求，不符合要求的不予批准从事国内水路运输业务。购置、光租二手船用来从事国际航运业务的，规定并未列明适用，个人认为仍按《老旧运输船舶管理规定》执行。”

2、要满足公告要求，买入的二手船必须为 2011 年 1 月 1 日后建造？

“这种解读有其合理性，但是交通部公告规定是以船舶氮氧化物排放标准为依据，并未列明限定具体船舶建造时间，当然依照 MARPOL 公约附则 VI 的排放控制路线图，Tier II 排放标准的机器设备是自 2011 年 1 月 1 日开始列装船舶的，也只能说大部分 2011 年 1 月 1 号之后建造的船舶会符合交通部公告之规定，该日期之前建造的船舶肯定有按 Tier II 标准建造的，该日期之后应该也有船舶未按 Tier II 排放标准建造，以船舶建造日期先后来对标交通部公告之要求，略有偏颇。

交通部公告之目的是‘为提高国内船舶运力供给质量，促进水运安全绿色发展’。通过对船舶氮氧化物排放标准的限定，首先就实现了绿色发展的目标，这一新的审批标准同时实际上确限定了大多数申请船舶的船龄，使得从事国内水路运输的船舶船龄更加年轻，也就实现了运力供给质量的提高。”

3、从短期和长期来看，公告的发布对进口二手船市场由什么影响嘞？

“短期看，就是在新规实施之前，引起老旧二手船扎堆进口，赶在红线之前完成国内水路运输业务的注册审批，这个从我们自己的操作和合作伙伴的运作及市场的表现都可以看到；长远看，9 月 1 号之后，中国船东可购买的二手船要船龄轻，排放标准高，购船成本和进口成本都会增加，基于中国买家对全球市场的影响，可能会出现老旧船船价下跌，次新船船价上扬，会进一步促进二手船市场的分化。”



4、根据公告，相关机构是否会修订相应的船舶检验标准？

“审核标准和检验标准是不同的概念，交通部公告是要求有关船舶检验机构、海事管理机构和水路运输管理部门要按照职责认真把关，做好监督审核工作，关键是把关审核，掌握好审核标准，与船舶检验标准无关。”

而目前，国内水路运输企业投入的新造船氮氧化物排放量必须满足 Tier II 标准要求（根据国内法规，Tier II 标准适用于 2013 年 9 月 1 日及以后安放龙骨的船舶（内河船舶更晚适用）），但进口船舶只需在建造时满足 MARPOL73/78 附则 VI 规定的要求即可。也就是说，如果进口船舶建造于 2011 年 1 月 1 日前（满足 Tier II 标准的除外），其柴油发动机氮氧化物排放标准要求是低于当前国内新造船的。

据相关报道：从近几年的情况看，进口船舶柴油发动机氮氧化物排放量绝大部分不满足 Tier II 标准要求，而新造船投入国内水路运输则全部满足 Tier II 的要求。更低排放标准，更老的船龄，意味着更低的购置成本，也意味着更大的排放污染。

若对某段时间的市场有着积极的预期，买入二手船则是个捷径，一是能快速投入运营，抓住机会赚快钱，二是能以极低的价格获得船舶，很多二手船的价格接近废钢板价格，一旦市场下滑，企业还可以再以卖废钢的价格出售，把投资成本收回来，相对而言的风险较小。

再加上我国沿海运输权并不对外开放，只有挂国旗的船舶才可以在国内航线运营。而且在相当长的一段时间，内贸航线的表现都好于国际航线的运营。

因此才造成这些年，国内船东大量购买国外二手船舶，从事国内水路运输，甚至出现“买船比买楼赚钱”的说法。尤其是最近几年散货船价位处于 30 年来最低位，国内水路运输市场向好，购买二手船舶无疑是赚快钱的绝佳方法。

另一方面这些不符合 Tier II 标准的船舶，其排放物污染更加严重，氮氧化物是船舶排放的主要污染物之一，也是国际上海运污染物控制的目标。而近几年，我国加大环境保护，治理污染。对海洋运输业产生的排放污染问题也针对性地设立了排放控制区，建立了长三角、珠三角和环渤海（京津冀）排放控制区，不断加强对水路运输船舶的排放控制，积极推进船舶生活污水、油污水、二氧化硫等污染排放的治理。

在这种形势下，有必要堵住进口二手船在环保环节的漏洞，统一进口船舶、中国籍国际航行船舶与新造船进入国内水路运输市场的标准也就势在必行。

我们也从知情人士处得知：该巴拿马型散货船转旗之后会从事内外贸兼营业务，这也证实了在 9 月 1 日前办完相关手续，取得国内航线运营资格的进口船舶不受公告影响。也就是说，在 9 月 1 日前进口的船舶，且取得内贸航线资质，不会因为从事国际航线运营，而在 9 月 1 号后失去内贸资质。同样，该轮已取得内贸和外贸资格，所以在 9 月 1 日后，她可以进行内外贸兼营。



公告中的“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”也指初次申请国内水上运输资格，据海事服务网 CNSS 了解，内贸资质由当地港航局发，外贸资质由交通部水运司发，如果申请到内贸资格，无特殊问题或被吊销资质或报废，就一直拥有国内水上运输资格。对于内外贸兼营的船舶，内外贸航次互换时只需在海关监管本上签注记录就行，而没有特殊手续。

重压之下，进口二手船舶已出现最后的疯狂。那么在大限（2018 年 9 月 1 日）之后，国内进口二手船舶的风潮是否会就此结束？

2018 年 7-8 月有大批 2011 年 1 月 1 日前建造的二手散货船集中进口，进口的速度超过平常月份。而 2018 年 9 月 1 日后，由于提高了进口船舶的排放标准，符合新规的二手船舶，船龄普遍在 7 年左右，价格自然不比那些十多年船龄的便宜，购置成本大大提高，从事国内航线运营的船东也会再次权衡成本收益，而不会在短期内冒险行动；再者，购置二手船成本的升高，买家也会再次用更长远的眼光评估新造船的优势。所以，进口二手船的风潮应该是告一段落了，短期内将不会出现大规模购置二手船的冲动。

来源：海事服务网 CNSS

【从造船企业看造船市场：“吨位”决定“地位”】

上半年，全球船舶市场的回升势头得到进一步延续，行业人士普遍认为，现阶段国际船舶市场已走出历史绝对谷底，未来风险与机遇并存，复苏之路仍将漫长。中国船舶行业也继续呈现回暖之势，上半年新承接船舶订单同比大幅增长，手持船舶订单止跌回升，造船完工量同比下降。不过，由于航运和造船市场的供需矛盾没有得到根本解决，行业仍未摆脱低迷态势，盈利难的问题仍然严峻。中国船舶工业行业协会数据显示，前 7 月，船舶行业 80 家重点监测企业实现主营业务收入 1383 亿元，同比下降 8.4%；利润总额 12.2 亿元，同比下降 32.2%。

而聚焦中国大陆上市的两家造船企业中国重工（601989.SH）和*ST 船舶（600150.SH），其利润出现大幅增长，与行业整体利润下降不同，呈现出明显的规模效应——体量越大的业绩回暖越明显。说到业绩回暖，主因当然是市场本身回暖，但两家也都提到了前段时间大热的“债转股”起到的作用。

业绩：体量决定增量

中国重工

上半年，中国重工实现营业收入 194.19 亿元，同比增长 0.99%；利润总额 8.21 亿元，同比增长 1696.73%；实现归属于母公司所有者的净利润 9.53 亿元，同比增长 51.73%；实现归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润 8.91 亿元，同比增长 6377.06%；基本每股收益 0.044 元；加权平均净资产收益率 1.18%。



截至 6 月 30 日，中国重工资产总额 2030.37 亿元，同比增长 3.88%；负债总额 1192.97 亿元，同比增长 6.43%；所有者权益总额 837.40 亿元，同比增长 0.45%，其中，归属于母公司股东的所有者权益 843.55 亿元，同比增长 32.36%；归属于母公司所有者的每股净资产 3.69 元。

*ST 船舶

上半年，虽然船舶市场形势有所回暖，但竞争依然激烈。*ST 船舶实现营业收入 76.38 亿元，完成年计划的 52.67%；实现归属于母公司所有者的净利润 2.03 亿元，成功扭亏为盈。

上半年，*ST 船舶聚焦主业，造船业务承接新船订单 14 艘/170.96 万 DWT。修船业务上，中船澄西承接合同金额 3.91 亿元，完成年计划的 43.47%。动力业务上，沪东重机上半年承接柴油机 89 台/186.17 万马力，功率数完成年计划的 51.75%。机电设备业务上，*ST 船舶承接机电设备合同金额 7.76 亿元。

至 6 月底，*ST 船舶累计手持造船订单 79 艘/1244.68 万 DWT，累计手持修船合同金额 0.91 亿元；累计手持柴油机订单 220 台/462 万马力。

上半年，*ST 船舶完工交付船舶 14 艘/221.16 万 DWT，吨位数完成年计划的 46.91%；完成修船 129 艘/4.20 亿元，产值完成年计划的 46.68%；柴油机完工 70 台/170.46 万马力，功率数完成年计划的 45.34%；实现机电设备产值 5.25 亿元。重点产品方面，外高桥造船 40 万吨 VLCC、2 万 TEU 型船，中船澄西 3.7 万吨沥青船、6.4 万吨级散货船，沪东重机成套产品方面目前世界最大的 19 米顶管机按期优质成功交付。

“债转股”功不可没

在解释业绩回暖原因时，中国重工指出三点：一是上半年，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 2017 年回升势头；二是中国重工继续推进供给侧结构性改革，坚持高质量发展与创新驱动发展，以军为本、军民融合，推进资源重组整合，全力做好亏损企业治理，下属子公司亏损面及亏损额同比降幅明显；三是中国重工积极响应国务院有关降杠杆的工作要求，通过市场化债转股项目及以自有资金对下属子公司暂补流动资金等方式，有效降低有息负债规模及资金成本，报告期内利息支出同比降幅较大，有力促进了业绩提升。

可见，除了市场本身回暖的因素外，“债转股”这种手段也有力促进了造船企业的业绩回升。2018 年，中国重工完成了市场化债转股项目，所募资金已于 2017 年 10 月前全额用于偿还金融机构有息负债。为进一步降低企业杠杆率，中国重工以自有资金对下属子公司进行暂补流动资金，专项用于偿还子公司有息负债。报告期内，中国重工平均有息负债规模由 603.02 亿元下降至 448.90 亿元，同比减少 154.12 亿元。

*ST 船舶也指出，2018 年 2 月华融瑞通股权投资管理有限公司等 8 名投资者，以“债权直接转为股权”和“现金增资”两种方式对公司子公司外高桥造船和



中船澄西分别增资 47.75 亿元和 6.25 亿元实施市场化债转股。另外报告期子公司外高桥造船转让了其持有的长兴重工 36%股权和中船圣汇 26%股权，股权转让后外高桥造船不再持有长兴重工和中船圣汇股权，长兴重工和中船圣汇不再纳入公司合并范围。受上述重要事件影响，*ST 船舶报告期末银行借款比年初减少 97.18 亿元，也有力减少了利息支出。

民企风头正健

值得一提的是，与央企中国重工和*ST 船舶相比，新加坡上市的中国最大民营造船企业扬子江船业（BS6.SGX）上半年业绩更加亮眼。二季度，扬子江船业实现营业收入 80 亿元，同比增长 110%；归属于上市公司股东的净利润 9.95 亿元，同比增长 38%；上半年，实现营业收入和净利润 129.26 亿元和 15.9 亿元，同比分别增长 53%和 15%。与中国重工和*ST 船舶相比，该业绩即便算不上独占鳌头，但肯定算是风头正健。

前 7 月，扬子江船业共接获新船订单 22 艘，合同金额 9.82 亿美元。截至 8 月 7 日，手持订单量 41 亿美元，排名中国第一、世界第四。

扬子江船业称，得益于大型船舶的交付，其造船业务收入显著增加，二季度共交付大型船舶 20 艘，而在 2017 年同期仅交付 4 艘。基于此，其核心造船业务的毛利率达到 21%，同比增加一个百分点。此外，二季度，扬子江船业造船相关的航运物流及租船、船舶设计和拆船等业务也获得增长，由 2017 年同期的 6900 万元增至 1.33 亿元。

来源：航运交易公报

【LNG 船订单激增 市场向左还是向右?】

截至 8 月份，今年 LNG 船新船订单量已经达到 33 艘，远远超过去年全年的 19 艘和 2016 年全年的仅 6 艘。业界乐观派表示，低位的新船价格和 LNG 贸易的增长，将会催生更多 LNG 船订单。而谨慎派则表示，今年仍然有一批 LNG 船将在年内交付，加上目前的订单量，LNG 船运力增速将大于贸易量的增速。因此市场向左还是向右，仍需谨慎对待。

船价低引来船东纷纷下单

今年产生的 33 艘 LNG 船订单中，有 30 艘被三家韩国造船厂拿走，其中现代重工 14 艘，大宇 12 艘，三星重工 4 艘。我国江南造船接获 2 艘 8 万立方米 LNG 船订单，这也是江南造船首次进入大型 LNG 船建造市场。

今年为何有如此多的 LNG 船订单?全球知名能源咨询顾问公司伍德麦肯兹在近日发布的报告中称，按实际价值计算，LNG 船新造船价格目前已经处于低位。



据了解，2008 年全球金融危机使得 LNG 船市场遭受重创，16 万方 LNG 船新船价格由 2008 年 10 月的 2.5 亿美元短期下挫至 2010 年 7 月的 2 亿美元，此后新船价格一直围绕 2 亿美元震荡。2016 年以来，除 LNG 船订单本身匮乏外，整个造船市场也陷入极度冷清局面，船厂为减少未来开工缺口、保证未来经营稳定，围绕新船订单的竞争范围逐渐加大、程度逐渐加深，致使 LNG 船新船价格承压下探。截至 2017 年年底，克拉克松给出的 17.4 万立方米 LNG 船市场新船报价已跌至 1.82 亿美元，同比下跌了 1500 万美元，较 2016 年的跌幅进一步放大。2018 年至今，17.4 万方船市场估值已跌至 1.80 亿美元，刷新历史最低。

在今年 33 艘 LNG 船订单中，希腊船东 Marinakis 下单量最多，达到 10 艘。业内人士指出，市场需求的吸引力及当前处于周期性低位的 LNG 船新造船价格，是 Marinakis 决定投资 LNG 市场是主要原因。另外，Marinakis 希望为壳牌即将进行的 LNG 船租船业务招标提供新造 LNG 船。据了解，壳牌正在确定 LNG 船的规格方案，计划在第二季度末开始招标，至少需要 4 艘 LNG 船。

此外，船舶设计和技术的进步使目前新订造的 LNG 船变得更大、更高效，三四年前订造的 LNG 船相比之下已经过时。目前，新订造的 LNG 船规模通常在 170000-180000 立方米，而非之前的 155000 立方米。另外，喷气低速发动机的引入可以显著减少燃料消耗，相比现代 DFDE/TFDE 发动机燃料消耗可以节省 20 吨/天。

需求量增加将会投放更多 LNG 船

伍德麦肯兹预计，LNG 航运将受益于一批新的 LNG 供应项目在相对较短时间内投产。从 2015 年到 2020 年，LNG 产量预计将增长 1.5 亿吨/年，这些 LNG 供给大部分来自美国海湾，距离东北亚最大的 LNG 市场很远。将 100 万吨/年的 LNG 产量从美国海湾运输至日本需要 1.9 艘 LNG 船，而从澳大利亚项目运输相同数量的 LNG 则只需要 0.7 艘 LNG 船。

迄今为止，LNG 供给量的大幅增长已经被需求的迅速提高所吸收。中国一直处于 LNG 需求增长的前沿，2018 年上半年进口增长 50%，2017 年增长 46%。随着新的码头在中国北部开放，冬季将需要更多液化天然气，中国 LNG 需求也呈现出更为明显的季节性变化。

业内人士指出，LNG 船新船需求可分为新增需求和更新需求，其中，新增需求来自于 LNG 海运量增长带来的运力需求，更新需求来自老旧 LNG 船拆解带来的运力更新升级。

具体来看，新增需求方面，根据 LNG 海运贸易发展趋势测算，2022 年国际 LNG 海运量将接近 4.4 亿吨（约 9.3 亿立方米），并且未来几年的增量几乎全部来自远洋运输，因此，平均航程也将有所拉长；相应地，全球 LNG 船的运力需求将超过 1 亿万立方米，扣除现有运力以及在建运力共计约 9300 万立方米，预计新增运力需求约为 900 万立方米，以 17-18 万立方米 LNG 船船型计算，预计到 2020 年，全球 LNG 船航运市场仍需要新增约 52 艘大型 LNG 船。



更新需求方面，由于老旧 LNG 船的运输效率低、运输成本高，在航运市场中竞争力愈发不足，近期 LNG 船拆解速度有所加快。根据现有 LNG 船船队船龄结构计算，2022 年前有望更新的大型 LNG 船共计 170 万立方米，按 17-18 万立方米船型计算，预计更新总需求约为 10 艘。

结合新增需求和更新需求，预计 2018-2020 年，全球大型 LNG 船总需求将约 70 艘(包括 2018 年 1-2 月成交的 8 艘)左右。此外，小型 LNG 船市场现有容量有限但前景广阔，并且船队老龄化极为严重，加之 LNG 动力船市场正在迅速崛起，与之匹配的 LNG 加注船需求也将逐步增加，预计 2018-2020 年的小型 LNG 船的需求总量将接近 30 艘。总的来看，预计 2018-2020 年，全球 LNG 船总需求量约为 100 艘，其中 2018 年或为 26 艘、360 万立方米(含已成交的 9 艘大型 LNG 船)，将较 2017 年进一步增加。

市场有风险 下单须谨慎

然而，伍德麦肯兹警告说，船东们需要小心，不要盲目订购新船，因为目前的订购单上尚有许多新船即将加入 LNG 运输船队。2018 年到目前为止，已有 36 艘新船加入 LNG 运输船队，3 艘老旧船舶已被送往拆船市场，预计年底前还有 22 艘船舶交付。以上因素相加，今年的 LNG 船产能预计将增长 13%。

未来 2~3 年这些订单船舶将陆续交付使用，即使在考虑拆解的情况下，全球 LNG 运输船队将于 2019 年达到 600 余艘，船队规模在数量和载运能力上较同比当前状况增长 35%左右。在全球经济增长乏力和航运市场持续低迷的大背景下，虽然全球 LNG 需求量仍旧保持稳定增长，但是 LNG 运输船队运力仍旧保持快速增长，需求增速明显低于运力增速，未来 LNG 运输船队运力必将出现供大于需的局面。

在全球经济复苏乏力和航运市场持续低迷的大背景下，未来短期内 LNG 运输船航运市场并不乐观。

事实上，这一状况已经被业内人士佐证过。中国船舶工业经济与市场研究中心市场研究室主任张琦说，“通常情况下，LNG 船需要根据相关项目进行订造，但市场上存在一些投机订单。” LNG 船供应过多，导致当前的亏损难以避免。张琦介绍，2012~2015 年，由于很多 LNG 生产项目延期，LNG 产量和贸易不及预期，而大量 LNG 项目船及“投机”船建造完工后被投放到现租市场，这就导致市场运力过剩。而这一状况仍将延续一段时间。

伍德麦肯兹表示，LNG 市场显然想要更多的运力，然而从更广泛的角度来看，仍有许多新船等待交付。伍德麦肯兹补充称，还有一些未得到充分利用和闲置运力，可能会得到更充分的利用。“下一波 FIB 浪潮前的 LNG 供应将在下个十年中期之前投放。在当前新的 LNG 供应浪潮和预期的新一轮 FID 浪潮中将有一段 LNG 供应量增长较低的时期，目前订造的 LNG 船将会刚好在这一低供应增长期开始时交付。如果 LNG 新船订购继续维持在当前的高速水平上，则存在很大的危险，即太快了。”

来源：中国水运网综合



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	460.00	466.00	709.00	n/a
Tokyo	n/a	n/a	n/a	n/a
Hamburg	442.00	n/a	673.00	n/a
Fujairah	470.00	n/a	740.00	n/a
Istanbul	455.00	470.00	725.00	n/a
Rotterdam	418.00	453.00	648.00	n/a
Houston	430.00	n/a	700.00	n/a
Panama	460.00	n/a	740.00	n/a
Santos	457.00	488.50	n/a	796.00

截止日期: 2018-09-07

◆ 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 35 周	第 34 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	2,900	2,900	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,700	2,700	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,400	2,400	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 34 周	第 33 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	9,000	9,000	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,950	5,950	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,800	4,800	0	0.0%	
LR1	75,000	4,400	4,400	0	0.0%	



MR	52,000	3,600	3,600	0	0.0%
截止日期: 2018-09-04					

(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	BC	61,000	DACKS, China	2020	Akmar Shipping - Turkish	Undisclosed	Tier II
3	BC	38,600	Shikoku, Japan	2019-2020	Hsin Chien Marine - Taiwanese	2,500	
8+2+2	CV	2,800 teu	JMU, Japan	2020	Huanghai Shipping - Chinese	Undisclosed	400 reefer plugs
2	CV	1,800 teu	Yangzijiang, China	2020	Pacific Shipmanagement - Turkish	Undisclosed	
6	CV	1,800 teu	Hyundai Mipo, S. Korea	2020	Mitsui & Co - Japanese	Undisclosed	
16	CV	1,800 teu	Imabari, Japan	2020	Shoei Kisen - Japanese	Undisclosed	

◆ 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
E. R. AMERICA	BC	179,570		2010	S. Korea	Undisclosed	Star Bulk - Greek	
E. R. BORNEO	BC	179,436		2010	S. Korea	Undisclosed	Star Bulk - Greek	
E. R. BRANDENBURG	BC	179,436		2010	S. Korea	Undisclosed	Star Bulk - Greek	
E. R. BOURGOGNE	BC	178,979		2010	S. Korea	Undisclosed	Star Bulk - Greek	cash and shares deal
E. R. BUENOS AIRES	BC	178,978		2010	S. Korea	Undisclosed	Star Bulk - Greek	
E. R. BAYONNE	BC	178,977		2010	S. Korea	Undisclosed	Star Bulk - Greek	
E. R. BRIGHTON	BC	55,783		2010	S. Korea	Undisclosed	Star Bulk - Greek	
SHAO SHAN 7	BC	75,409		2013	China	1,800	Chinese	
U NOBLE	BC	56,856		2012	China	1,275	Undisclosed	
GENCO CAVALIER	BC	53,617		2007	China	1,020	Undisclosed	
MAEMI SPIRIT	BC	53,482		2008	Japan	1,150	Greek	
SEA LANTANA	BC	52,471		2004	Japan	900	Undisclosed	
PATRIOT	BC	52,454		2001	Japan	900	Singaporean	at auction
OCEAN ECHO	BC	37,084		2013	Japan	Undisclosed	Erasmus - Greek	BBHP
SIGNE BULKER	BC	32,688		2010	China	960	Greek	



K&A SE	BC	32,295	2008	Japan	1,050	Undisclosed	
MAESTRO TIGER	BC	31,923	1999	Japan	650	Undisclosed	
IVS SHIKRA	BC	29,664	2008	Japan	780	Greek	basis dd freshly passed
BOBAE FRONTIER	BC	28,387	1996	Japan	430	Chinese	

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)	备 注
THUAN PHUOC	GC	6,507	2004	Vietnam	128	Ukrainian	
HAPPINESS WAVE	GC/TWK	11,427	2006	Japan	450	Undisclosed	

油 轮							
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	备 注
ALBUM	TAK	105,857	2003	S. Korea	950	Undisclosed	
UNIQUE FIDELITY	TAK	50,083	2010	Japan	1,675	European	
AFRICAN SPRINTER	TAK	8,125	2005	Turkey	Undisclosed	Danish	

其它							
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	备 注
EVEREST	AHTS	1,765	2010	Malaysia	110	Allianz Marine - U.A.E	5220BHP

◆ 上周拆船市场回顾

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
RAMLAH	TAK	300,361	48,100	1996	Japan	440.00	as is Jeddah, 1500 tons bunkers, 700M3 slops/sludge
C.V. STEALTH	TAK	104,499	18,070	2005	China	193.00	as is Trinidad and Tobago

◆ ALCO 防损通函

【西英保赔协会就美国-伊朗制裁问题澄清立场】

近期，IG 集团西英保赔协会向我司澄清其就美国-伊朗制裁问题的立场。



协会强调，如果伊行为或交易违反任何美国重启制裁的规定，协会将不予认可和承保。

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
2018-09-07	682.120	792.950	6.172	86.898	882.000	60.734	1013.560	224.570	16,462.000
2018-09-06	682.170	793.880	6.121	86.912	881.170	60.745	999.160	225.950	16,396.000
2018-09-05	682.660	790.960	6.127	86.974	877.930	60.608	996.410	224.560	16,337.000
2018-09-04	681.830	792.140	6.141	86.865	877.560	60.550	995.600	218.000	16,300.000
2018-09-03	683.470	793.200	6.155	87.079	884.010	60.109	988.140	215.150	16,307.000

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	1.91875	1 周	1.95938	2 周	--	1 个月	2.131
2 个月	2.21088	3 个月	2.33125	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.5415	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.8455		

2018-09-07