



全一海运市场周报

2018.09 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2018.09.10 - 09.14\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场基本稳定 远洋航线出现分化】

本周中国出口集装箱运输市场行情整体保持平稳态势，运输需求基本稳定，但不同航线出现分化，市场运价涨跌互现，综合指数小幅下跌。9月14日，上海航运交易所发布的上海出口集装箱综合运价指数为909.74点，较上期下跌1.3%。

欧洲航线：据欧洲经济研究所(ZEW)发布的数据显示，欧元区9月ZEW经济景气指数为-7.2，显示出欧洲经济的复苏并不牢固，对运输需求的增长态势产生影响。近期货量表现出现下滑，供求平衡面临一定压力，上海港船舶平均舱位利用率降至9成。受此影响，运价走低。9月14日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为821美元/TEU，较上期下跌7.2%。地中海航线，市场情况基本与欧洲航线类似，上海港船舶平均装载率较欧洲航线更加疲软，在85%左右，市场运价承压下跌。9月14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852美元/TEU，较上期下跌2.1%。

北美航线：据美国劳工部公布的数据显示，8月非农就业人数增加20.1万人，薪资同比增速达到2.9%，创2009年6月以来最大增幅，显示出美国经济重新增长势头强劲，有利于当地居民消费需求和运输需求的增长。运输需求继续保持高位，供求关系略显紧张，上海港船舶平均装载率继续保持在95%以上，多数航班满载出运。市场运价基本维持在近期涨价后的水平。9月14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2349美元/FEU、3512美元/FEU，较上期分别微涨0.7%、微跌0.2%。

波斯湾航线：近期货量表现始终较为低迷，部分航商采取措施以控制总体运力规模，但供需基本面并未得到有效改善，上海港船舶平均装载率维持在85%左右，市场运价经过连续下跌，出现企稳迹象。9月14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，与上期持平。

澳新航线：市场整体表现略显疲软，运输需求小幅下降，部分航商继续控制运力规模，但效果并不理想，供求关系不佳，市场运价继续走低。9月14日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为552美元/TEU，较上期下跌1.3%。

南美航线：运输需求总体保持稳定，供求关系较为平衡，上海港船舶平均装载率在95%左右。近期市场运价出现大幅回落，本周运价延续前期下跌态势。9月14日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为1272美元/TEU，较上期下跌3.0%。



日本航线：本周货量基本稳定，市场运价总体平稳。9月14日，中国出口至日本航线运价指数为721.79点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【台风前夕需求较好 沿海运价稳中有升】

本周，在煤价、台风以及燃油价格上涨等因素推动下，沿海散货运输市场行情呈稳中向好走势，9月14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1212.33点，较上周上涨2.6%。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：目前虽值煤炭需求淡季，但沿海煤炭运输市场仍迎来诸多利好，运价走势坚挺。近期，煤炭价格稳中有升，本期环渤海动力煤价格指数报收于569元/吨，环比上涨1元/吨。坚挺走势使得贸易商采购较为积极，对运输需求形成一定支撑。同时，北方部分发运港欲通过征收堆存费的方式加速清理场存，出货量有所增多。华南沿海地区将于本周末迎来“百里嘉”及“山竹”双台风，届时南下运力周转将受到较大影响，且部分货盘急于台风前赶出，对市场形成较大利好。此外，近期油价快速上涨，当前油价约为年初时的两倍，船东营运成本增加，挺价意愿较强。受上述情况影响，沿海煤炭运价延续上涨走势。不过煤炭需求疲软仍制约着行情的上涨幅度，14日沿海六大电厂日耗煤量57.6万吨，电厂机组低负荷运行，检修力度加大，存煤可用天数攀升至高位。随着淡季延续，市场悲观情绪蔓延，运价在下半周以震荡行情为主，难有进一步上涨空间。

9月14日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1278.11点，较上周上涨3.5%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，小船运价走势相对较好，秦皇岛-上海（4-5万dwt）航线运价为39.8元/吨，较上周五上涨1.5元/吨；秦皇岛-张家港（2-3万dwt）航线运价为52.0元/吨，较上周五上涨4.7元/吨；天津-镇江（2-3万dwt）航线运价为55.9元/吨，较上周五上涨4.3元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为47.7元/吨，较上周五上涨1.8元/吨。

金属矿石市场：近期，部分地区继续执行限产政策，导致钢材价格再度上调，钢厂利润有望继续上升。为兑现利润降低杠杆，高炉对于高品位铁矿石的需求继续增加，港口疏港及铁矿石日耗均有升高。加之中秋节国庆节前钢厂需要补库，以及采暖季限产前集中生产等因素，铁矿石运输需求维持较好态势。9月14日，沿海金属矿石货种运价指数报收1205.24点，较上周上涨1.8%。

粮食市场：目前国内玉米市场进入传统的“青黄不接”时期，新季玉米大规模上市大概还有3周左右的时间，粮食运输需求释放还需时日。粮食需求方面，因非洲猪瘟疫情更迭不断，生猪养殖业整体利空，玉米终端需求趋于疲软，饲企多呈策略性备库；而我国玉米深加工行业受环保限产因素影响，开工率普遍在60%左右。粮食运输市场行情仍以跟随煤炭为主，9月14日，沿海粮食货种运价指数报收1084.20点，较上周上涨1.4%。



成品油市场：近期国际油市利好消息反复，原油继续保持区间内震荡。9月，国内油价将迎来“二连涨”。调价窗口预计将于9月17日24时开启，本次调整将会是年内第11次上涨。运输方面，受税收政策调整，炼厂检修等多重因素影响，市场需求整体偏弱，长航线运输成交冷清，运价继续下跌。9月14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939.70点，与上周基本持平；市场运价成分指数报收844.23点，较上周下跌0.1%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【海岬型船连跌不止 中小船型稳中有升】

本期国际干散货运输市场，海岬型船市场活跃度持续下降，延续上周跌势；巴拿马型市场本周表现坚挺，维持小幅上扬；超灵便船型市场本周延续上涨势头。9月13日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为1056.35点，运价指数为943.67点，租金指数为1225.37点，较上期分别下跌1.8%、1.7%和1.8%。

海岬型船市场：本周海岬型船两大洋市场延续上周跌势。太平洋市场，本周交投气氛低迷，上周五在连续下跌后出现弱势反弹，但市场并未企稳，航线运力释放较多但需求并未同步跟上，巴西长航线情况不明朗也动摇船东信心，发货人压价情况严重，船东报价一路走低，至周四才得到短暂支撑。周四，澳大利亚皮尔至青岛航线运价为7.478美元/吨，较上期下跌8.6%；中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为16218美元，较上期下跌12.8%。澳洲纽卡斯尔至舟山航线运价为11.244美元/吨，较上期下跌6.8%。大西洋巴西长航线本周表现较安静，成交活跃度再次降低，租家观望态度浓郁，CSN罢工对整体市场氛围带来不利影响，空放运力较多，运价再次承压下跌。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为20.319美元/吨，较上周四下跌0.8%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为15.391美元/吨，较上期下跌2.3%。

巴拿马型船市场：本周巴拿马型船市场氛围有所缓和，两大洋市场本周企稳回升。太平洋市场上，国内煤价企稳反弹，国庆前终端电厂有补库存需求，8月煤炭进口保持强劲增长。得益于煤炭贸易增多，澳洲和印尼煤炭即期货盘维持活跃表现，台风也一定程度影响部分船舶船期。市场活跃度持续增加，本周租金、运价稳中有升。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为12204美元，较上期上涨7.4%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为11350美元，较上期上涨8.6%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.967美元/吨，较上期上涨4.9%。大西洋粮食航线，市场总体表现平稳，南美粮食货盘维持活跃表现，市场空放运力不多，租金、运价窄幅波动。13日市场报出，7.9万载重吨船，9月28-30日南美东岸交船，东南亚还船，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35.52美元/吨，较上期上涨0.9%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场本周延续涨势。煤炭方面，受台风影响，东南亚煤炭市场即期运力持续紧俏，印尼货盘增多，交投活跃，船东信心充足，运价维持涨势；北方压港情况并未缓解，镍矿货盘也较多，镍矿船运力供不应求，租金维持强势表现，13日市场报出，5.8万吨镍矿船9月16-18日舟山交船，途径菲律宾，中国还船，租金13,500美元/天；北方市场钢材本周货盘有所增多，市场小幅上涨。周四，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为



9956 美元，较上期上涨 3.6%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 12627 美元，较上期上涨 3.7%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 8738 美元，较上期上涨 1.2%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.673 美元/吨，较上期上涨 1.2%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.361 美元/吨，较上期微涨 0.5%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价止跌反弹 成品油运价小幅下滑】

据美国能源信息署 EIA 公布数据，美国 9 月 7 日当周商用原油库存减少，降幅大于预期，然而汽油和精炼油库存却大幅增加，其中精炼油库存增幅创 2017 年 12 月以来最大单周增幅。由于美国对伊朗的能源部门实施制裁，伊朗原油供应降至两年来低位。而同时，经济危机又使得委内瑞拉原油产量下降，外加其他产油地区的产出意外中断，因此供需面将持续偏紧。本周原油价格波动上涨，布伦特原油期货价格周四报 78.43 美元/桶，较上周上涨 2.4%。全球原油运输市场大船运价止跌反弹，中型船运价波动盘整，小型船运价波动下行。中国进口 VLCC 运输市场止跌反弹。9 月 13 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 750.99 点，较上期上涨 3.6%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场止跌反弹。本周，两大航线活跃度较上周有所回升，中东 9 月底货盘及西非 10 月中旬货盘集中成交，周初起运价双双温和上涨，但由于燃油价格较上周明显上涨，本周 TCE 5 日均价不升反降。成交记录显示，中东 9 月 29-30 日装期货盘成交运价上涨至 WS 55；西非 10 月 17-19 日装期货盘成交运价上涨至 WS 55。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS 55.04，较上周四上涨 3.8%，CT1 的 5 日平均为 WS 53.94，较上周下跌 1.0%，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 54.88，上涨 3.3%，平均为 WS 54.17，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波动盘整。西非至欧洲市场运价维持在 WS73，TCE 约 0.8 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，9 月 26 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 WS87，TCE 约 1.1 万美元/天。中国进口主要来自中东，一艘 13 万吨级船，中东至中国，9 月 21 至 23 日货盘，成交运价为 WS84。

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下跌至 WS149（TCE 约 1.5 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS106 水平（TCE 约 0.7 万美元/天）。北海短程运价上涨至 WS108（TCE 约 0.5 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，英国至欧洲大陆，9 月 17 至 18 日货盘，成交运价为 WS107.5。波罗的海短程运价上涨至 WS76，TCE 约 0.5 万美元/天。波斯湾至新加坡运价小幅下跌至 WS108，TCE 约 0.5 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS97，TCE 为 0.6 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 月下旬货盘，成交包干运费为 50 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，欧美航线涨跌互现，综合水平小幅下滑。印度至日本 3.5 万吨级船运价稳定在 WS116 (TCE 约 0.2 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS103 (TCE 约 0.4 万美元/天)；7.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS100 (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 WS93 水平 (TCE 重回保本线附近)；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS121 (TCE 大约 0.3 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 0.7 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【巴型货船船价大跌 国际油轮全体下跌】

9 月 12 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 784.21 点，环比下跌 0.29%。其中，国际油轮船价综合指数和国际散货船价综合指数分别下跌 0.59%、2.61%；沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数微涨 0.16%、0.14%。

国际干散货运输市场货盘支撑不足，BDI 指数震荡下跌，周二收于 1439 点，环比下跌 17.06%，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—1454 万美元、环比跌 4.60%；57000DWT—1551 万美元、环比涨 0.19%；75000DWT—2032 万美元、环比跌 6.15%；170000DWT—3253 万美元、环比涨 0.85%。近期，铁矿石运输市场疲软，海岬型船运价普跌；煤炭、粮食和镍矿货盘尚可，巴拿马型和超灵便型散货船运价稳中有涨；预计国际散运市场运价继续大幅下跌可能性不大，二手散货船价格短期或维持跌势。本周，二手国际散货船成交基本活跃，共计成交 10 艘（环比减少 5 艘），总运力 57.01 万 DWT，成交金额 11225 万美元，平均船龄为 10.9 年。

美国原油预期产量继续下调、库存下降，佛罗伦萨”飓风逼近美国影响东海岸油气市场，加上美国制裁伊朗发力，多重利好让国际原油价格高歌猛进。布伦特原油期货收于 79.06 美元（周二），环比上涨 1.16%。本周，美湾、伊朗两地出口原油和成品油货盘释放缓慢，油轮运价小幅波动，二手油轮船价全体下跌。本周，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—1936 万美元、环比跌 0.33%；74000DWT—2117 万美元、环比跌 1.19%；105000DWT—2440 万美元、环比跌 1.12%；158000DWT—3855 万美元、环比跌 0.50%；300000DWT—5125 万美元、环比跌 0.02%。近期，美国和中国两大经济体之间摩擦持续，市场担忧全球经济放缓，石油和天然气行业将受到影响，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 6 艘，总运力 86.23 万 DWT，成交金额 10300 万美元，平均船龄为 11.51 年。

天气转凉，火电用煤需求不足，运价小幅震荡，二手散货船平稳波动。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、环比涨 0.13%；5000DWT—746 万人民币、环比涨 0.19%。夏季耗煤高峰基本已过，全国煤炭稳中有涨。据商务部监测，上周（9 月 3 日至 9 日）全国煤炭价格上涨 0.5%，其中炼焦煤、无烟煤、动力煤价格分别为每吨 749 元、863 元和 597 元，分别上涨 0.9%、0.7%和 0.3%。总体来说，煤炭产量相对平稳，中下游库存继续去化，煤炭淡季或又不淡，贸易商相对活跃，煤炭运价小幅上涨。预计散货船价格短期或平稳波动。本周，沿海散货船共计成交稀少，成交船舶吨位为



3000DWT 左右。

内河散运需求尚可，二手散货船价格涨跌互现。本周，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--52 万人民币、环比跌 2.23%；1000DWT--98 万人民币、环比涨 2.91%；2000DWT--190 万人民币、环比涨 0.75%；3000DWT--278 万人民币、环比跌 0.89%。楼市调控持续加码，郑州市和海南省又加入到整治房地产的乱象之中。同时，首套房贷款利率平均水平虽然依然“坚挺”，但一直维持在小幅上涨的态势。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滑落，共计成交 35 艘（环比减少 56 艘），总运力 9.35 万 DWT，成交金额 7849 万元人民币。

来源：上海航运交易所

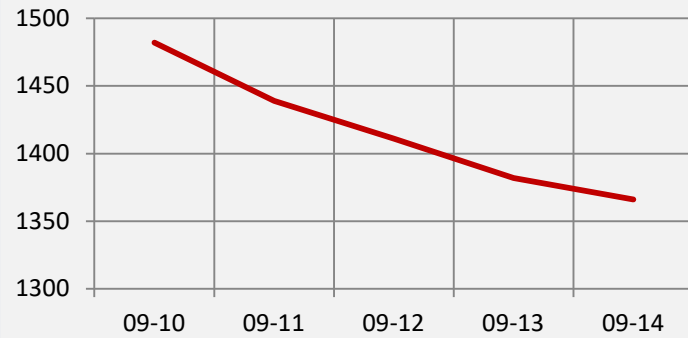
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

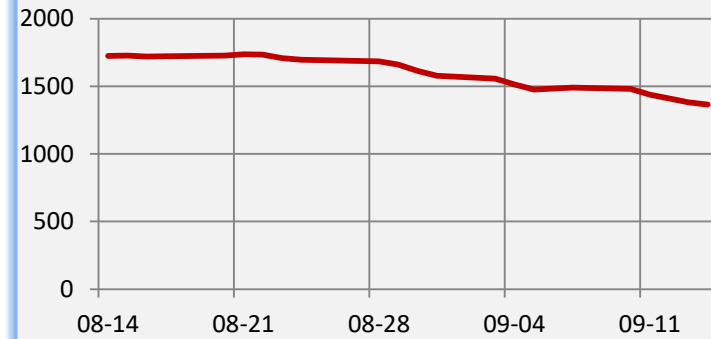
波罗的海指数	9月10日		9月11日		9月12日		9月13日		9月14日	
BDI	1,482	-8	1,439	-43	1,411	-28	1,382	-29	1,366	-16
BCI	2,363	-48	2,191	-172	2,074	-117	1,980	-94	1,900	-80
BPI	1,544	+16	1,556	+12	1,550	-6	1,534	-16	1,523	-11
BSI	1,136	+2	1,135	-1	1,134	-1	1,132	-2	1,134	+2
BHSI	569	+1	572	+3	576	+4	581	+5	588	+7



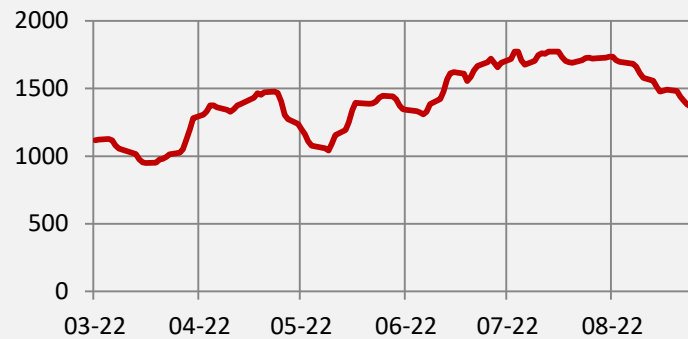
上周 BDI 指数走势



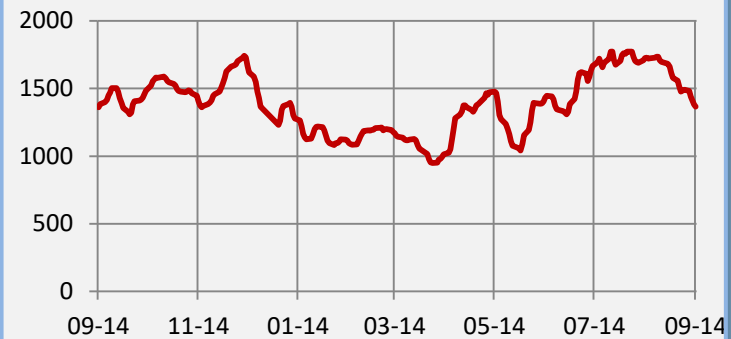
近一个月 BDI 指数走势



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 36 周	第 35 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	24,500	24,500	0	0.0%
	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： 2018-09-11

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Panamax Christina' 2010 82176 dwt dely EC South America 25/30 Sep trip redel Singapore-Japan \$16,250 + \$625,000 bb - Hyundai Glovis

'Rising Wind ' 2014 82151 dwt dely Yokohama 20/21 Sep trip via NoPac redel Singapore-Japan \$14,500 - Jera

'AOM Gaia' 2014 82146 dwt dely Inchon 14/20 Sep trip via Australia redel India \$15,750 - Bostomar

'AOM Bianca' 2017 82000 dwt dely Xinsha prompt trip via Australia redel India \$15,600 - Bostomar

'DL Ivy' 2012 81970 dwt dely Kaoshiung 18/22 Sep trip via Indonesia redel China \$13,000 - cnr



'Shao Shan 6' 2012 75700 dwt dely Onahama prompt trip via NoPac redel Singapore-Japan \$13,250 - Caravel

'Stonington Eagle' 2012 63301 dwt dely Paranagua 16/17 Sep trip redel Mediterranean \$17,500 - Bunge

'Great Century' 2017 61441 dwt dely Lanqiao trip via Philippines redel China intention nickel ore \$13,250 - GBC

'Mystras' 2013 57300 dwt dely Durban prompt trip via Saldhana Bay trip redel China \$12,750 + \$275,000 bb - Oldendorff

'Jia Sheng Shan' 2011 56632 dwt dely SW Pass 22 Sep trip redel Egypt intention grain \$18,250 - cnr

'Bulk Phoenix' 2013 56088 dwt dely CJK prompt trip via NoPac redel SE Asia \$12,000 - cnr - <fixed 12/09>

'Topaz Halo' 2011 55612 dwt dely Lanshan trip via Philippines redel China intention nickel ore \$12,500 - AMC

'West Bay' 2004 52532 dwt dely US Gulf prompt trip redel Japan intention grain \$23,000 - Solebay

'An Ding Hai' 2017 38800 dwt dely Bizerte prompt trip redel Abidjan intention clinker \$13,000 - Norden

'Bulk Trader' 2018 37845 dwt dely Skaw prompt trip redel E Mediterranean intention scrap \$11,000 - cnr

'Blu Tide' 2011 35916 dwt dely Santos 21/26 Sep trip redel W Med \$14,500 - Pacific Basin

'Poavosa Wisdom' 2009 28324 dwt dely Singapore 15 Sep trip via Australia redel Singapore-Japan intention concentrates approx. \$8,500 - cnr

(2) 期租租船摘录

'KMAX Emperor' 2011 91807 dwt dely PG 15/20 Sep 4/6 months redel worldwide \$14,000 - Victory Shipping

'SBI Zumba' 2016 81183 dwt dely Imjuiden 16/17 Sep 2-3 laden legs (1st leg Baltic/Brazil) redel Skaw-Cape Passero \$16,250 - Ultrabulk

'Darya Moti' 2010 80545 dwt dely Boryeong 18/19 Sep 2/4 months redel worldwide \$13,800 - Daiichi



4. [航运市场动态](#)

【洗涤塔，剧情大反转？】

据最新报道，马士基航运已决定为其船队中的部分船舶安装洗涤塔以应对限硫法规。曾经严厉反对此技术措施的马士基如今为何出现如此的剧情反转？

今年早些时候，马士基表示不会使用液化天然气作为替代燃料，同时，考虑到各种运营问题，并没有投资洗涤塔。

8 月底，面对近几个月出现的众多洗涤塔订单，尤其是大型船东订单，马士基航运重申仍然不愿投资废气净化系统以满足 2020 年限硫要求，其认为安装洗涤塔毫无意义。

在公布第二季度财报时强调，安装洗涤塔是应对 2020 限硫令的选择之一，马士基航运坚持反对安装洗涤塔的立场，但表示仍有可能投资“一些”。

其实，对待洗涤塔的态度转变不仅仅是马士基，德国集装箱航运公司赫伯罗特亦同。之前，赫伯罗特一向不待见洗涤塔这种解决方案，态度基本是“不感兴趣”、“不会作为优先选择方案”。

去年 11 月，Rolf Habben Jansen 曾表示，公司不会将洗涤塔列为应对硫排放限令的可选方案，而 LNG 的可能性依然存在。

今年 3 月底，赫伯罗特重申对洗涤塔“毫无兴趣”，并质疑其作为长期解决方案的可能性。彼时，Rolf Habben Janse 强调：“洗涤塔不是我们的首选方案，我们可以选择更为昂贵的燃油。当然，这其中存在很多的不确定性，关于此事，我们的立场可能会有所变化。我们将在接下来的 3-6 个月内尽可能地选定最终方案。”

今年二季度业绩发布前的一周，赫伯罗特曾发表言论称，绝大多数集装箱船东将“别无选择”地使用低硫油以应对 IMO 的规定。

发布的半年度财报中表示，为了应对 2020 年硫限令，将在两艘超大型集装箱船上试验洗涤塔技术，同时研究 LNG 燃料的效益。

我们将在 2019 年年初起进行相关的试验，并根据试验结果决定是否采取进一步的行动。两个项目都在开发试验阶段，在 2019 年前将不会进行大量的投资。似乎看来，这是一项在经济方面具有吸引力的投资，不过，在 IMO 规定生效之前，不会进行船舶改装。——赫伯罗特首席执行官 Rolf Habben Jansen



随着 2020 年限硫令生效日期的临近，业界不得不行动起来了。从赫伯罗特和马士基态度的转变可以看出，无论是否认同洗涤塔这一选项，先为部分船舶安装洗涤塔却是最快速的应对办法。但是，正如赫伯罗特公司所说那样，仅有有限的事实和经验可以支撑决策制定，而且不论哪种方案，都将持续不断地影响班轮公司的盈利能力和竞争力，即使是在事情清楚明了之后的很长一段时间里。

这也就是说，无论如何选择，都将带来额外的成本开支和投资。那么，应对限硫令的花费到底会是多少呢？小编带大家一起来算笔账。

安装洗涤塔

在一艘大型集装箱船舶上安装洗涤塔，大约需要花费 1000 万美元。而配备了洗涤塔的船舶，每吨燃油可节省 200 美元，按每天消耗 100 吨燃油计算，预计 9 个月能收回成本，成本节省的优势可谓是相当明显。

洗涤塔面临的挑战是，目前，它还没有应用在大型集装箱船上，仅在邮轮和短途渡轮上使用。此外，环保法规有可能会发生变化，或禁止将污染物冲入海里。洗涤塔主要分为开放式系统、封闭式系统和混合式系统（可以在开放式和封闭式间切换）。开放式洗涤塔是将污染物直接排入海里，而封闭式洗涤塔将烟尘颗粒等污染物存放于罐内，而这显然不适宜长距离航程。

使用 LNG

改装或者新建 LNG 动力船的资本开支，都是相当庞大的。业内对船用 LNG 的需求还很低，LNG 的获得性也是一个问题，毕竟目前仅有少数的港口具有 LNG 加注船。赫伯罗特目前有 17 艘“LNG-ready”船，这些船舶具备燃烧 LNG 和燃油的发动机，只需要安装 LNG 燃料罐和增设相应的管道、设备。Rolf Habben Jansen 近日表示，将在一艘船舶上进行改装试验，如果成功的话，其他 16 艘船舶也将一并改装。Rolf Habben Jansen 此前曾透露，改装一艘船将花费 2000-2500 万美元。

“我想我们会经历相当长的过渡期，去找到最佳的平衡点，无论是合规油、洗涤塔或是 LNG。随着时间的推移，尤其是新造船，人们会越来越倾向于 LNG。”——赫伯罗特首席执行官 Rolf Habben Jansen

使用低硫油

石油行业专家估计，每吨低硫油的价格将比 3.5%重油价格贵 150-250 美元，这反过来会推升运费价格上涨 80-120 美元/TEU，也就是 10%左右。



新规实施预计给船东造成沉重的负担，因为航运业的年燃料成本可能会增加 600 亿美元，其中包括集运行业的 100 亿美元。

据了解，马士基集团去年燃料费用高达 33.7 亿美元，如果遵照新规，意味着燃料成本每年至少增加 20 亿美元，相当于在去年基础上暴增 60%，这还没有计算研发等进一步的相关开支。而如果不遵守新规，那么从亚洲开往欧洲的大型集装箱船一次航行就能节省大约 70 万美元燃油费。

据日本三大海运巨头之一商船三井（MOL）社长兼 CEO 池田淳一郎估算，新规将令海运公司的船用燃料油成本每吨增加 300 美元。

据了解，由于新的硫排放上限法规将于 2020 年生效，赫伯罗特将面临约 10 亿美元的额外燃料成本。

考虑到预期中的合规燃料供应紧张，以及基础设施和研究方面的必要投资，新法规引发的问题几乎已经制造了一场“完美风暴”。——马士基监管事务主管 Simon Bergulf

船东担忧：安装脱硫装置或成形式主义

对于大型船东而言，选择脱硫装置已经成为当前符合 2020 年硫排放上限新规的选择之一，然而，安装脱硫装置或成为形式主义，确保合规运营可能难以实现。

在汉堡海事展期间举行的“2020：挑战或机会”的研讨会上，有声音表示对船东选择安装的开环洗涤塔表示担忧。

对于那些认为只要安装洗涤塔，然后就可以在任何地方使用重质燃料油而觉得这并没有什么问题的船东，比利时油轮船东 Euronav 警告，事实上这并非那么容易。

Euronav 主席 Paddy Rodgers 在分析油水分离记录仪后表示：“这不是形式主义，也不是允许使用重质燃料油的许可证。船东有义务监控并确保排放始终保持在要求的参数之上，未能保留记录本身就是不合规。”他警告称，油水分离器记录越来越被看重，许多采用了洗涤塔的船舶可能在港口会被扣留。而这些船舶被扣留的原因是船舶在航行时计算机记录仪器未能记录，而不是因为洗涤塔停止运转。

无论排放达到什么水平，未能记录这一结果将导致船东可能遭受惩罚。在查看油水分离记录仪时，近年来不少船东和管理人员发现自己受到了严厉的惩罚。

德国船东协会（VDR）也提出了有关开环洗涤塔可能受到限制的问题，“我们从船东那里知道越来越多的投入，因为开放循环航线的限制越来越多，至少在



港口上，欧洲北部的港口如挪威、瑞典、德国、北欧的名单越来越多。”

尽管船东可以在港口转用合规燃料，但这并不是理想的解决方案。船东可以通过使用 MGO 来达到要求，但是大多数船东都希望无论在哪个港口都只需要使用一种燃料，而这种燃料将是长期讨论的最佳选择。

Euronav 主席 Paddy Rodgers 还质疑，如果洗涤塔被全世界密切关注，而不仅仅是国际海事组织（IMO），那么开环洗涤塔是否真的可以被全世界接受。

BIMCO 副秘书长 Lars Robert Pedersen 认为：“人们会期望 IMO 的标准是什么，哪些国家实际上可以接受开环洗涤塔，哪些国家并不希望使用。”他补充称，BIMCO 有一个来自国际海事组织的批准，这个标准可能随着时间的推移而改变，但 BIMCO 认为使用开环洗涤塔并不合规这一点不会改变。

关于限硫令，国际海事组织（IMO）秘书长林基泽在汉堡海事展开幕式上再次明确指出，虽然在 2050 年前停止排放面临很多技术挑战，但是“我们不能改变目标，因此我们要采取一切行动来达到目标”。

综上，每一种解决方案都有各自需要应对的挑战。这也是为什么现在没有一条明确的道路可以走。班轮公司需要自己决定最适合自己的组合，因为适合自己的才是最好的。

来源：中国船检

【Moore Stephens：全球航运风险管理信心下降明显】

根据国际会计师及航运顾问摩尔·斯蒂芬斯 (Moore Stephens) 最新发布的年度航运风险调查报告显示，在过去的 12 个月里，对健全风险管理有助于航运业商业成功的信心已经出现明显下降。

调查的受访者评估了企业风险管理对其企业或公司成功的贡献程度，平均得分为 5.0 分，而 2017 年的调查为 6.8 分。

摩尔斯蒂芬斯合伙人、航运部门 Michael Simms 表示，航运业是一个高风险的行业，如果不注意对风险的正确识别和管理，可能会产生灾难性的后果，因为运输过程中的风险是不可避免的。但是，通过识别潜在的危险，然后采取有效措施消除或减少这些危险是有可能降低风险水平的。

调查结果显示，船舶经纪人的评级最高，其次是船舶经理。在调查的四年周期中，欧洲首次落后亚洲，但中东再次回归最高数字 (6.8 分)。



总的来说，受访者对企业和企业风险管理的有效程度的评分为 7.3 分（总分为 10 分），高于上次公布的 7.1 分，达到调查期内的最高分值，其中租船人在此项的信心程度最高。

调查结果显示，航运在应对风险管理的现有挑战及新挑战方面确实采取了一些措施，但在很多方面仍有所欠缺。调查结果也不尽如人意，受访者对良好的企业和企业风险管理对商业成功的贡献满意度较一年前有很大降低。

17%的受访者表示需求趋势可能对其企业构成最高风险；金融的成本和可获得性排在第二位（从 13%上升到 16%）；其次是竞争压力，从 14%下降到 13%；运营成本排名第四，为 9%，而去年为 10%；燃料成本（从 4%上升到 7%）和地缘政治（从 4%上升到 6%）也有显著增长。与此同时，船员供应从 6%降至 3%。

在地理上，需求趋势仍然是欧洲、亚洲和中东的头号关切问题。

受访者认为，在今后 12 个月中，影响其业务的大多数因素所构成的风险水平将保持稳定，但需求趋势、燃料排放、燃料成本以及地缘政治除外，因为他们认为这些因素可能具有增加企业运营风险的潜力。

总体而言，73%的受访者（上次为 69%）认为其企业的高级管理人员高度参与了企业和企业风险管理。与此同时，16%的人表示，高级管理层的参与仅限于“如果风险成为现实”，而 10%的人表示，高级管理层“承认但参与有限”的企业/风险管理。

在 1.0（低）至 10.0（高）的分值范围内，立法的变化被认为是最有可能导致公司期末财务报表出现重大错报的因素。接下来是索赔和条款、船舶减值、承诺和应急情况的披露以及贷款契约不遵守情况的估计。

Michael Simms 认为，“调查结果显示，航运业在改善其风险管理状况方面，仍有很长一段路要走。航运业在经历了 10 年的低迷之后，行业似乎开始出现了复苏迹象，在这种特殊的时候，风险管理显得尤其重要。新的机遇可能会带来更多的可能性和一些新的潜在风险，这些都需要谨慎管理。”

Michael Simms 补充道，现在这个关键时期船公司绝对不能忽略风险管理，企业高层管理者的决策是良好做法和透明管理的起点，可以提高投资者和其他利益攸关方的信心。航运企业如果没有认识到并解决其面临的真正威胁，将面临巨大的财务和声誉损害风险。

来源：海事服务网 CNS



【贸易战和中国经济放缓对航运业的影响】

中国最新的季度经济数据表明，在控制债务水平的同时，中国政府在刺激经济增长方面处于两难境地。经济放缓和贸易战争升级的双重挑战正威胁着航运前景

分析人士担心，由于中国与美国之间持续的贸易争端，中国出口面临压力，今年中国经济将进一步走弱。

在美国威胁要对来自中国的另外 2000 亿美元进口产品加征关税后，这个世界第二大经济体公布的第二季度业绩加剧了这种担忧。

今年 4 月至 6 月，中国国内生产总值增速降至 6.7%，为 2016 年以来的最低水平。分析师普遍预测，下半年的增速将进一步放缓。

中国华泰证券首席宏观分析师李超预计，第四季度经济增速将下滑至 6.5%。

Affinity 表示，中国可能无法实现 6.5% 的全年目标。

基础设施和制造业投资的减速被认为是第二季度经济放缓的主要原因。这背后是中国政府收紧信贷控制的政策，由于中国债务问题依然严重，这一政策似乎很难逆转。

Affinity 在一份报告中称，“中国政府目前发现自己陷入了一种相互矛盾的政策两难境地：是实施从紧的货币政策以迫使金融去杠杆化，还是促进宽松的货币环境以维持强劲的经济增长。”

这或许可以解释为什么中国央行研究局局长徐忠上周呼吁财政部出台“更积极的财政政策”来刺激经济。

但财政部也有自己的麻烦。随着一系列减税政策今年已经或即将出台，财政支出已经以更快的速度增长，而省级地方政府仍负债累累。

此外，如果中美贸易战升级，将进一步降低政府收入。

现在，如果中国经济无法恢复增长势头，那么从长远来看，中国对铁矿石和原油等大宗商品和原材料进口的需求将随之下降。



当然，更紧迫的威胁是与美国的贸易战。

华盛顿和北京决定对彼此进口的价值 500 亿美元的商品征收 25% 的关税。

摩根大通估计，如果从 9 月或 10 月开始对 2000 亿美元的中国进口产品征收 10% 的关税，中国对美国的出口将下降 8.6%。

德鲁里航运咨询公司（Drewry Shipping Consultants）高级分析师尼尔·戴维森早些时候曾预测，如果美国将征收 25% 关税的中国出口产品总额提高到 4500 亿美元，再进一步恶化，将使中美航线东行集装箱运输量减少约 15%-20%。

集装箱承运商已经在与船舶运力过剩和燃料成本飙升作斗争，它们不会喜欢这个消息。那些主要经营跨太平洋航线的承运商会更加担心。

难怪中远海运董事长许立荣在最近一次上海航运会议上警告称，贸易摩擦正给航运复苏蒙上阴影。7 月份中远海运，收购东方海外（OOIL）交易完成，在世界顶级承运商的排名晋升一位，如今控制着全球第四大集装箱船队。

除了中美之间的摩擦，国际货币基金组织（IMF）发出警告称，到 2020 年，美国及其贸易伙伴目前面临的关税威胁，可能导致全球 GDP 损失约 4300 亿美元。

如果不幸而言中，一些损失将不可避免地由航运业来承担。

来源：阿法牛

5. [船舶市场动态](#)

【韩国造船业接单量连续 4 月位居全球第一】

韩国船企 8 月份接单量占全球新船订单总量的 42%，连续 4 个月订单量位居全球第一。

根据克拉克森最新数据，8 月份全球新船订单量总计为 129 万 CGT、45 艘。其中，韩国船企接单量排名第一，共计 54 万 CGT、10 艘。位居第二的是中国船企，接单量共计 32 万 CGT、14 艘。中国台湾船企接单量排名第三，共计 28 万 CGT、10 艘。日本仅获得 18 万 CGT、8 艘。

今年前 8 个月，韩国船企接单量同样位居全球第一，达到 756 万 CGT、172 艘。紧随其后的是中国船企，接单量为 570 万 CGT、268 艘。日本船企前 8 个月接



单量排名全球第三，共计 204 万 CGT、85 艘。

截止 8 月末，全球船企手持订单量为 7645 万 CGT，与 7 月相比减少了 69 万 CGT。与上月相比韩国船企增加了 13 万 CGT，连续 4 个月手持订单量都在增加，而中国和日本船企手持订单量各自减少了 53 万 CGT 和 39 万 CGT。

不过，中国手持订单排名依然是全球第一。截止到 2018 年 8 月底，全球手持订单量为 7645 万 CGT，中国船企手持订单量为 2796 万 CGT，约占全球手持订单量的 36.57%。韩国船企手持订单量 1898 万 CGT，约占 24.83%，排名全球第二；日本船企手持订单量为 1354 万 CGT，约占 17.71%，位居全球第三。

与此同时，船舶价格也在不断上涨。8 月，克拉克森新造船价格指数（NPI）达到 129 点，相比上月增加了 1 点。从船型看，超大型油轮（VLCC）与上月相比上升了 50 万美元，达到 9000 万美元。集装箱船（13000~14000TEU）和上月相比上升了 100 万美元达到 1.14 亿美元。特别值得一提的是，今年以来价格变动不大的 LNG 船造价相比 7 月增长了每艘 200 万美元。

韩国多年来一直是全球造船业霸主，近年来，中国造船业迅速崛起并超越韩国夺得全球第一。但是由于中国在超大型集装箱船（ULCS）和液化天然气船（LNG）的建造水平和能力的薄弱，加上近期此类船型订单大增，导致中国造船业再一次被韩国超越。

尽管如此，韩媒指出，目前采取乐观态度还为时尚早。事实上，截止目前，韩国三大船企仅仅只完成了年度接单目标的一半。前 8 个月，现代重工、三星重工、大宇造船总计接获 158 亿美元的新船订单，仅相当于全年 287 亿美元接单目标的 55%。

来源：国际船舶网

【这家日本独资船厂欲打造中国最好船企】

与当前造船市场低迷、造船企业削减产能的趋势相反，常石集团（舟山）造船有限公司正在扩大产能和增加员工数量。

据悉，舟山常石造船去年加长了一座船台，从而使船厂能够建造多达 10 万载重吨的船舶。舟山常石造船总经理佐藤二郎此前表示，公司已经利用造船活动暂时减弱的时机，将一号船台加长 30 米至 240 米，可以建造超过 10 万载重吨船舶，而这座船台之前仅能建造最大 64000 载重吨船舶，在投入运营之后，这座船台将建造一艘 64000 载重吨船舶铺设龙骨和一艘 82000 载重吨船舶。

舟山常石造船一直以建造散货船而闻名，也交付过 1020TEU 支线集装箱船、拖船和 1 艘牲畜运输船。两年前，舟山常石造船获得了 3 艘 LR1 型成品油船订单，从而正式进入油船市场，其中第一艘新船将在明年年初交付。



佐藤二郎称，舟山常石造船希望建造更多船舶，将专注于建造散货船、集装箱船和 LR1 型油船。为了提高生产力，舟山常石造船正在考虑更新设备。目前，舟山常石造船拥有两座船台和一座干船坞，每年最多能够交付 30 艘大灵便型散货船。今年 4 月，舟山常石造船交付了首艘 2800TEU 集装箱船，为日本船东日鲜海运建造的“KMTC Surabaya”号。

去年 5 月，舟山常石造船成为首家入选中国船企白名单的 100% 外资企业。佐藤二郎指出，舟山常石造船建造的船舶质量几乎与日本常石造船相同，但由于中国的成本更低，因此舟山常石造船的价格更具竞争力。

他表示，舟山常石造船建造的船舶中有 70% 是“日本制造”，用于建造船舶的钢材有 50% 以上从日本进口；由于造船材料的采购工作由日本常石集团负责，因此舟山常石造船不会全部使用中国设备和材料。

另一方面，佐藤二郎担心，由于人工成本的不断增加，舟山常石造船可能无法长期维持效率 and 生产能力。舟山常石造船现有员工不足 4000 人，包括分包商。随着产量的不断增加，舟山常石造船需要增加员工数量。

据国际船舶网了解，舟山常石造船一直在扩大船型范围，近期推出了 2000TEU 集装箱船设计和 TESS 99000 载重吨散货船设计，并计划将豪华邮轮纳入产品范围。据悉，舟山常石造船正在建造一系列基于更新设计的超巴拿马型集装箱船，并已经从山东渤海实业旗下的新加坡 Safargo Shipping 获得了前 4 艘 99000 载重吨散货船订单，该船采用 Tess 99 设计，将在 2019 年至 2020 年交付。这笔订单由舟山常石造船参股，而这一设计的散货船旨在充分利用舟山常石造船 10 万载重吨的船坞限制。

据了解，常石集团(舟山)造船有限公司是日本常石集团在中国舟山秀山投资的独资企业。公司成立于 2003 年 12 月，主要建造十万吨级以下船舶，目前公司拥有 8 万吨级的船台两个，8 万吨级的干船坞一座，8 万吨级船舶舾装码头两座。自 2007 年开始第一艘整船建造以来，舟山常石造船已经交付了 186 艘船，其中大部分为散货船。

截止 2018 年上半年，加上备选订单，常石造船集团共接获超过 30 艘新船订单，接单速度超出年初预期，2018 年全年接单目标预期 50 艘以上。常石造船集团旗下三家船厂（常石造船本部、常石舟山、常石宿雾）的船台船坞基本排期至 2020 年末。

目前，常石造船集团在海外船厂建造比例已经扩大到 70% 以上，加上宿雾船厂和舟山船厂之后，建造量仅次于今治造船和日本造船联合（JMU）位居第三。作为“少数几家在海外扩张中取得巨大成功的造船企业”，常石造船集团的目标是将舟山常石造船打造成为中国国内乃至世界极具竞争力的造船企业之一。

来源： 国际船舶网



【环保准入门槛为进口二手船降温】

近日，交通部颁布了最新进口船排放规定，要求自 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 Tier II 排放限值要求。这将使一直全速前进的外籍散货船进口慢慢放缓。

进口二手船也疯狂

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。今年上半年，中国船东买入二手船舶节奏持续加快。据浙江船舶交易市场数据显示，该市场今年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。对此，媒体分析认为，2017 年以来，发电量增加拉升电煤需求，国家环保政策取缔“地条钢”生产，刺激了铁矿石运输。同时，禁止开挖河砂等措施，推高了海砂运价，加之“一带一路”倡议推进和我国内需增长，沿海干散货运输需求十分旺盛。另外，我国的交通运输模式将进入加速调整阶段，“江海联运”、“铁水联运”等运输模式方兴未艾。这预示着我国沿海干散货运输需求增长空间巨大。

正是看到了我国沿海干散货运输需求增长的巨大空间，因此大批船东介入进口二手船交易，进口二手船出现了难得一见的抢购潮。据中国船舶工业市场与经济研究中心的专家孙超分析，进口二手船抢购潮的出现主要原因有三方面。一是沿海航运市场行情持续较好，运力供需关系从紧，运价高位，船东信心充足，并且通过前期资本积累，具备投融资能力；二是船价低位，尽管 2016 年下半年以来，二手船价格有所回升，但现阶段仍处于历史低位水平，资产保值性相对较好；三是在交通运输部发布《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公告》与《船舶排放控制区调整方案（征求意见稿）》之前，我国对进口二手船的限制较为宽松，因此部分在日本等国沿海海域的老旧运力即将淘汰，中国船东可以以近乎拆解价格获得，并迅速在国内投入运营。中国船东协会常务副会长张守国对此表示，事实上并不是所有的二手船都是在抢购，抢购的进口二手船主以巴拿马型、灵便型散货船为主，此外少量的化学品成品油兼运船以及其他船型，主要用于运输煤炭、粮食以及钢材等小宗干散货。而油轮、滚装船和液化天然气船抢购的现象不明显。进口二手船抢购潮差不多从 2016 年下半年就出现了这种迹象，到目前为止，持续了有近两年的时间。之所以会出现这种情况主要是因为国内的散货市场反弹，恢复的幅度较大，运价上涨，而且国内沿海运输权，不对世界各国开放，只有挂五星红旗的船舶才可以运营。

想赚快钱也是出现进口二手船抢购潮的重要原因之一。张守国表示，尽管现阶段造船的效率很高，周期很短，价格也相对较低，在很难判断好的市场行情能持续多长时间的情况下，对想投机和赚快钱的部分船东而言，进口二手船的风险更小。首先是投资成本更低。很多船东购买二手船的价格都接近于废钢板的价格，即使是用了几年以后船市下行还可再以卖废钢的方式收回大部分成本。因此，购买二手散货船的船舶资产成本是很低的。同时，进口二手船的船东也可以说是钻了一些法律政策的空子。因为一些强制性的要求都是最低标准，购买满足这些最低要求的二手船是一个最有效的好办法。再加上，相对来说散货船的管理要求没那么高，不像集装箱船、油轮等在安全、网络技术方面的要求偏高。而且散货船的进入门槛也较低，中国在这方面的经验也较多。总之，在散货船市场，相当一部分民营企业最近一到两年的时间内都表现较好，所以他们在效益不错的情况下愿意购买二手散货船，因为如果企业之前没有负债和包



袱，那么就很容易赚钱，即使是遇到市场下行，企业也能在较短的时间内把投资的成本收回来。

受近期我国二手船进口量急剧增长影响，我国沿海航运市场的供需关系明显缓和，运价也有所回落，二季度以来 CBFI 基本维持在 1100~1200 点左右，与 2017 年年初相近。可以看出，这些进口的二手船对市场的整体恢复造成了很大的压力，张守国表示，这种行为带有相当的投机性质，而且对国家的结构调整、市场的恢复都有很大的破坏性，我们非常不赞成。此外，业内有专家表示，在目前散货船市场拆船活动疲软的情况下，散货船船队不断增长，很可能会阻碍市场复苏。

环保要求助力“退烧”

近年来，国家相关部门及交通运输部在国内航运市场健康发展、行业供给侧改革、节能环保等方面给予了大量的政策支持，取得了良好的效果。但在市场行情好转的背景下，老旧运力进口特别是老旧散货运力进口势头再起，与国家政策初衷背道而驰。

对此，交通运输部于今年 7 月 3 日印发关于加强国（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。

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。此次交通运输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，这意味着必须进口在 2011 年 1 月 1 日及之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，此举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。

除了政府层面，行业组织也在积极作为。张守国表示，一方面我们向交通运输部发函，请求政府采取措施，加强供给侧改革，提高二手船进口标准等；参加政府二手船管理新方案论证，配合国家提出的调整结构、提高标准的政策，将面临淘汰的低标准船舶清理出市场。另一方面，我们也积极呼吁和倡导业界自律。积极召集散货、集运等船东召开座谈会，倡导科学发展，呼吁船东不进行二手船投机行为，通过网站、微信等窗口向船东发出盲目进口二手船风险警告等。

中国船东协会散货运输委员会在深刻地察觉到沿海散货运输业的生存状态、存在问题和潜在危险的同时，更对行业健康发展深感忧虑。因此，急切倡议沿海散货会员采取切实行动，加强行业自律、协同有序发展。通过建立信息沟通机制，联合加强市场引导，来共同改善我们的经营环境，以提升经营发展的空间。



旨在提升国内船舶供给质量

很明显，交通运输部出台的此《公告》是为控制沿海运力而采取环保手段达到控制进口船舶船龄的目的，并通过控制进口船舶船龄的手段达到控制沿海运力的目的。

对此，有业内人士认为，该规定适用于三类船舶：进口二手船、中国籍国际航行船舶申请兼营国内运输、中国籍国际航行船舶申请转入国内运输。三类符合标准的船舶为：2011 年 1 月 1 日以后建造的船舶；2011 年以前已满足公告排放限值要求的船舶；采取技术手段，满足公告排放限值要求的其他船舶。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。具体可能包括以下方面：一是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。这个政策执行五年。五年以后只会更严。这对原本还在观望的船东起到了敦促作用；二是内外贸兼营船东面临两难选择。2018 年 9 月 1 日之后，2011 年 1 月 1 日以前建造的中国籍国际航行船舶新申请内外贸兼营，存在技术障碍。只有满足了排放限值要求的中国籍国际航行船舶，才可以新申请从事国内水路运输（公告对既有的内外贸兼营船舶未做明确要求，维持现状的可能性大）。这就导致 2011 年 1 月 1 日以前建造的中国籍国际航行船舶，要么仅从事国际运输，放弃国内市场，要么进行技术改造，以满足排放限值要求。这对于拥有大量老旧进口二手船、从事国际国内运输兼营的民营航运企业和部分地方国有航企的影响较大，而对于近几年完成了船舶更新的央企，影响有限，甚至可以说是利好。三是对国际二手船市场的影响也不可小觑。按照新政规定，2018 年 9 月 1 日起，2011 年前建造的船舶（2011 年 1 月 1 日前已满足排放限值要求或通过改造满足排放限值要求的船舶除外）将不能进口到我国。中国是国际二手船的主要买家，这一政策势必冲击国际二手船价格，尤其是干散货船。目前，我国船舶排放控制区政策主要针对的是硫氧化物，而这次船舶环保新政的重点是氮氧化物，二者结合，则预示中国的防治船舶污染逐步与国际接轨。

当然，航运专家刘巽良表示了不同的意见。他认为，从公告发布到 8 月 31 日的所谓“窗口期”，时间不足两个月，很难完成进口二手船交易，所以短期内刺激二手船进口的说法不成立；对内外贸兼营的国产船舶来说，若不幸套上了从事国内水路运输的中国籍国际航行船舶的帽子，只要放弃外贸资质，就成为既不是进口船，也不是“从事国内水路运输的中国籍国际航行船舶”，自然就可以不受《公告》的约束，反之亦然。那么，管理机构是否会采取新船老船一种办法呢，答案恐怕是否定的。一艘不符合 Tier II 排放标准的 5 万吨级散货船，只需花 200 万元左右的费用即可完成升级改造（散运专家陈弋表示，改装费用大概就是一艘船两个航次的收入），所以《公告》并不会造成中国船东不买老旧船舶的结果。总之，《公告》对进口二手船市场的影响甚微。

总之，不论是认为该《公告》效果巨大还是效果甚微，我们都应该看到，交通运输部坚持环保优先的原则，旨在为提高国内船舶运力供给质量，促进水运安全绿色发展。与此同时，《公告》有效期 5 年，与 IMO 的排放标准 5 年上一新台阶同步，能够与时俱进地保护沿海生态环境。更重要的是，对外释放出中国政府对于坚决防治船舶大气污染、加强生态环境保护的坚强信号，将给国际国内航运市场以及二手船市场的未来发展带来长期而深远的影响。

来源：中国船检



6. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	465.00	495.00	695.00	690.00
Hong Kong	468.00	473.00	n/a	705.00
Tokyo	n/a	n/a	n/a	n/a
Hamburg	442.00	n/a	673.00	n/a
Fujairah	475.00	n/a	770.00	n/a
Istanbul	475.00	490.00	725.00	n/a
Rotterdam	432.00	467.00	658.00	n/a
Houston	425.00	n/a	705.00	n/a
Panama	475.00	n/a	745.00	n/a
Santos	477.00	508.50	n/a	805.00

截止日期: 2018-09-14

◆ 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 36 周	第 35 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 35 周	第 34 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: 2018-09-11					

(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
4	TAK	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2020	Cargill - U.S.A	Undisclosed	Tier III
2	TAK	19,000	Usuki, Japan	2020	Nisshin Shipping - Japanese	Undisclosed	StSt
3	BC	87,000	Mitsui Engineering & Shipbuilding, Japan	2020	Undisclosed	Undisclosed	Tier III, scrubber ready
1	BC	82,000	Taizhou Kouan, China	2020	W Marine - Greek	Undisclosed	Tier II, opiton declared
1+1	BC	38,000	Imabari, Japan	2020	Turkish	2,450	
2+2	CV	3,100 teu	Huangpu Wenchong, China	2020	Arkas Group - Turkish	Undisclosed	
2	CV	1,400 teu	Huangpu Wenchong, China	2020	Nordic Hamburg - German	Undisclosed	
2	CV	500 teu	CSC Jiangdong, China	2020	Wuhan Newport Datong - Chinese	Undisclosed	
1	ROR	8,500	Bohai, China	2020	Desail - Chinese	Undisclosed	
1+1	ROPAX	900 pax	CSC Jinling, China	2022	TT Line -German	Undisclosed	4,600LM

◆ 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
OCEAN CELEBRITY	BC	177,638		2003	Japan	1,350	Greek	
MINERAL ANTWERPEN	BC	172,424		2003	S. Korea	1,400	NG Moundreas - Greek	
EQUATOR PEACE	BC	171,191		2000	Japan	912	Undisclosed	demo related levels, as is china likely for further trading
TALIA	BC	92,997		2011	China	1,700	Greek	
GOLDEN TRADER II	BC	79,516		2012	China	1,550	Axis - Greek	



NAUTICAL AMETHYST	BC	56,889	2011	China	1,275	Loadline - Greek
MAESTRO LION	BC	31,857	1999	Japan	650	Far East
NIN	BC	28,373	2000	Philippines	650	Vietnamese
OURANIA	BC	27,786	1998	Japan	Undisclosed	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
SINAR BRANI	CV	15,220	1,060	2010	Japan	980	Asians	
CONMAR DELTA	CV	7,970	735	2002	Germany	330	Harbour Link Group - Malaysians	

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
STAR WENZHOU	GC	10,813		2012	China	450	Undisclosed	
SUN JEWELRY	GC	9,045		2008	Japan	390	Undisclosed	
SYLVE	GC/MPP	3,047	128	1990	Netherlands	Undisclosed	Undisclosed	

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
BRITANIS	TAK	304,732		2002	S. Korea	Undisclosed	Modec - Japanese	for conversion
KAI-EI	TAK	299,997		2004	Japan	2,375	Aeolos - Greek	
MEGACORE PHILOMENA	TAK	74,574		2010	S. Korea	1,900	Undisclosed	at auction
HIGH CURRENT	TAK	46,590		2009	Japan	1,490	Far East	
TORM OHIO	TAK	37,278		2001	S. Korea	680	Undisclosed	
MAERSK RHODE ISLAND	TAK	34,801		2002	China	700	Undisclosed	
DELFINE	TAK	9,000		2018	China	1,250	Greek	
FT FOCE	TAK	6,090		2008	Turkey	580	Simonsen - Danish	
KRISTIN KNUITSEN	TAK/CHE	19,152		1998	Spain	620	Seacon Shipping - Chinese	

◆ 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
EQUATOR PEACE	BC	171,191	20,489	2000	Japan	437.00	as is Qingdao, 500T bunkers
CHUN YIP	CV	4,336	2,254	1996	China	405.00	
JIAN HE	GC	28,835	6,898	1989	Japan	416.00	



NORDIC VOYAGER	TAK	149,591	24,646	1996	China	437.00	
DS PROGRESS	TAK	70,427	12,553	2003	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
CLEAR AURORA	TAK	9,093	2,884	1982	Japan	undisclosed	

其它							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格 (美元) /轻吨	备 注
X-PRESS SUEZ	CV	24,561	8,355	1998	S. Korea	450.00	as is Jebel Ali
SEAWAYS SAKURA	TAK	298,641	40,495	2001	Japan	undisclosed	as is Sohar
LION M	TAK	105,203	17,178	1997	Japan	458.00	as is Fujairah, incl. 700t bunkers
CV STEALTH	TAK	104,499	18,070	2005	China	193.00	as is port of Spain, Trinidad
HIKA	TAK	36,457	7,301	1994	ITALY	462.00	delivered Chittagong
VICTORY#	TAK	29,998	7,181	1990	Japan	430.00	as is Colombo, old sale
ATAKA	TAK/CRU	291,312	38,726	1998	Japan	438.00	as is Singapore, incl. 400t bunkers

◆ALCO 防损通函

【燃油受污染问题继续蔓延】

近期涌现出大量因燃油质量差而引发的船机故障问题，进而导致船舶燃油系统过度磨损、堵塞及损坏。自 2018 年 1 月该问题首次浮出水面以来，究竟有多少艘船舶受到影响尚不清楚，但据估计，数量可以百计。

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
2018-09-14	683.620	799.490	6.104	87.105	896.660	60.587	998.850	216.110	16,389.000
2018-09-13	684.880	796.690	6.158	87.266	893.920	60.533	1005.430	218.340	16,420.000
2018-09-12	685.460	794.820	6.143	87.326	892.430	60.488	1012.120	219.810	16,404.000
2018-09-11	684.880	793.800	6.164	87.248	892.530	60.518	1029.800	221.830	16,474.000
2018-09-10	683.890	790.590	6.167	87.124	884.520	60.604	1020.520	223.010	16,454.000

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	1.91513	1 周	1.96606	2 周	--	1 个月	2.16469
2 个月	2.23175	3 个月	2.33713	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.56875	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.88019		

2018-09-14

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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