



全一海运市场周报

2018.09 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2018.09.17 - 09.21\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【节前高峰货源未现 多数航线运价小跌】

本周，中国出口集装箱运输市场需求总体稳定，但受传统“国庆”假日前货量小高峰迹象不明显影响，多数航线运价呈回调走势，综合指数小幅下跌。9月21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890.21点，较上期下跌2.1%。

欧地航线：由于传统运输旺季接近尾声，市场运输需求略有回落。即使临近传统“国庆”假日前运输小高峰，市场货量仍未现明显起色。受此影响，市场舱位富余状况略有加强。本周，欧洲、地中海航线上海港船舶平均舱位利用率分别约为90%、85%左右。市场运价方面，在部分航商为减少亏舱而降价揽货带动下，即期市场运价持续近期的下跌走势，但跌势总体趋缓。9月21日，上海出口至欧洲、地中海基本港市场运价（海运及海运附加费）分别为766美元/TEU和804美元/TEU，较上期分别下跌6.7%和5.6%，较上月同期分别下跌20.1%和12.1%。

北美航线：在零售商补货以及货主加速履约带动下，市场运输需求保持在相对高位。即使市场上有部分临时加开航线增加了运力供给，上海港船舶平均舱位利用率仍保持在95%以上，并有部分班次接近满载出运。由于基本面良好，多数航商维持此前订舱价格，涨后运价总体稳定。9月21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2343美元/FEU、3502美元/FEU，较上期分别微跌0.3%和0.3%。

波斯湾航线：市场货量表现总体不佳，虽然航商通过裁撤合并等方式大幅缩减了航线运力供给，但仍未能改善航线基本面的疲软状况。本周，上海港船舶平均舱位利用率维持在九成左右。由于各航商间装载率分化较大，降价揽货策略致即期市场运价继续低位下探。9月21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365美元/TEU，较上期下跌6.6%。

澳新航线：市场运输需求未现起色，航线供需关系持续不佳。由于舱位富余较多，市场竞争加剧，多个航班订舱运价下滑，航线运价持续走低。9月21日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为538美元/TEU，较上期下跌2.5%，已连续七周下跌。

南美航线：受目的地部分国家金融不稳定对于贸易的冲击，航线运输需求总体呈下降走势。本周，虽然上海港船舶平均舱位利用率仍维持在95%左右，但部分航商为揽取货源并囤积“国庆”期间航班货源而对运价进行了下调，即期市场运价大幅回落。9月21日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附



加费) 为 1098 美元/TEU, 较上期下跌 13.7%。

日本航线: 本周市场供需关系稳定, 市场行情平稳。9 月 21 日, 中国出口至日本航线运价指数为 728.84 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【环保限制北方发运 运力缩减运价上涨】

本周, 受环保以及台风等因素影响, 沿海散货船舶周转受阻严重, 运力供应较为紧张, 运价延续上涨走势。9 月 21 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 1227.58 点, 较上周上涨 1.3%。其中煤炭、金属矿石、粮食运价指数均上涨, 成品油运价指数下跌, 原油运价指数维稳。

煤炭市场: 进入 9 月以来, 煤炭淡季特征显现, 随着气温下滑, 煤炭需求持续走弱。据统计, 截至 9 月 18 日, 沿海六大电厂日耗煤量连续 8 天运行于 60 万吨以下, 之后虽有回升, 但日耗水平仍处相对低位。然而沿海煤炭运输市场行情并未随着煤炭需求下滑而有所回落。从需求层面看, 基于煤价走势以及进口煤可预见性缩量等情况, 下游企业补库积极性依旧较好, 对运输需求形成一定支撑。运力方面, 北方港口煤炭发运很可能迎来重新布局, 受环保检查限制, 秦皇岛港煤炭发运量明显下滑。集疏港作业压力增大, 日均近 30 万吨的发运量使得沿海煤炭运输通道遭遇“大堵塞”, 大量船舶积压待装, 锚地船舶数量攀升至高位。加上上周末华南等地区迎来强台风“山竹”, 南下船舶周转也明显受阻, 沿海煤炭运力供应趋紧。叠加近期船舶燃油价格仍处快速上升通道, 船东挺价意愿强烈, 沿海煤炭运价继续上涨, 滞期费攀升至高位。

9 月 21 日, 上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1295.88 点, 较上周上涨 1.4%。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 41.2 元/吨, 较上周五上涨 1.4 元/吨; 秦皇岛-张家港(4-5 万 dwt)航线运价为 44.8 元/吨, 较上周五上涨 1.8 元/吨; 秦皇岛-南京(3-4 万 dwt)航线运价为 50.8 元/吨, 较上周五上涨 1.4 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 49.8 元/吨, 较上周五上涨 2.1 元/吨。

金属矿石市场: 受环保限产高压态势影响, 短期内钢材产量难有明显增量, 同时钢厂库存大幅减少, 对钢材价格有一定支撑。钢材市场高利润刺激下, 钢铁企业生产积极性较高, 加之近期部分钢厂陆续复产, 铁矿石运输需求稳中向好。9 月 21 日, 沿海金属矿石货种运价指数报收 1223.42 点, 较上周上涨 1.5%。

粮食市场: 9 月份以来, 部分早熟新玉米陆续上市, 已有贸易商和企业提前备货。不过北方发运规模难有明显放量, 8 月份开始爆发的非洲猪瘟疫情成为打压玉米饲用消费的关键因素。加上南方港口内贸玉米库存维持高位, 目前库存水平 77.6 万吨, 而去年同期仅为 45.1 万吨, 粮食运输需求转暖有限。9 月 21



日，沿海粮食货种运价指数报收 1108.15 点，较上周上涨 2.2%。

成品油市场：近期，在工矿、基建等行业开工率高位运行、捕鱼旺季以及秋收来临等因素支撑下，柴油需求有转好趋势。同时中秋、国庆长假将至，汽油需求亦稳步向好。不过运输需求的些许好转难以消化当前过剩较为明显的运力，沿海成品油运价低位震荡。9 月 21 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 939.96 点，与上周基本持平；市场运价成分指数报收 844.75 点，较上周微涨 0.1%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【海岬型船继续下跌 中小型船保持坚挺】

本期海岬型船市场运力充裕，运价继续走低；受台风影响船舶周转及市场货盘较多支撑，巴拿马型船和超灵便型船市场继续走升。因大小型船运价走势分化，远东干散货综合指数小幅震荡。9 月 20 日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为 1051.81 点，运价指数为 937.25 点，租金指数为 1223.66 点，较上期分别下跌 0.4%、0.7%和 0.1%。

海岬型船市场：本周海岬型船市场震荡下行。太平洋市场，本周末及下周初中国以及韩国中秋假期，市场整体表现不太活跃，加上 FFA 远期合约价格下滑以及远程矿航线较低成交放出进一步打压市场，太平洋市场可用运力较多，成交价延续 9 月中旬以来的跌势。20 日，市场报出 10 月上旬受载期，澳大利亚至青岛航线有 7.25 美元/吨的成交。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 7.312 美元/吨，较上期下跌 2.2%，已跌至三季度最低水平；中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 14937 美元，较上期下跌 7.9%。澳洲纽卡斯尔至舟山航线运价为 10.967 美元/吨，较上期下跌 2.5%。远程矿航线，除周中市场放出几笔成交外，其余时间市场表现安静，由于货少船多，市场运价延续下跌走势。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 19.798 美元/吨，较上周四下跌 4.0%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 15.214 美元/吨，较上期下跌 1.2%。

巴拿马型船市场：利好因素集中释放，本周巴拿马型船市场租金、运价坚挺。太平洋市场，上周末超强台风“山竹”侵袭中国南部，台风影响部分船舶船期，周转放慢，市场即期运力有限；其次，印度煤炭需求旺盛，印尼以及澳洲至印度航线表现活跃；另外，南美至中国北方港口的粮食航线运价走高，也提振太平洋市场气氛，太平洋市场租金涨至二季度以来的最高水平。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 12850 美元，较上期上涨 5.3%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 11950 美元，较上期上涨 5.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 7.169 美元/吨，较上期上涨 2.9%。粮食航线，由于太平洋市场表现不错，加上预计后期南美粮食货盘会减少，船东将船空放南美意愿下降，可用运力有限，目前南美货盘尚可，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价创年内新高。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为 35.909 美元/吨，较上期上涨 1.1%。

超灵便型船市场：本周超灵便型船东南亚市场继续上涨。同样，受台风影响，东南亚地区即期运力紧张，市场也趁菲律宾雨季到来前提前采购镍矿，东南亚



地区煤炭、镍矿整体船运表现活跃，租金、运价继续表现强劲。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 10151 美元，较上期上涨 2.0%，为三季度以来的最高水平；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 13146 美元，较上期上涨 4.1%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 8906 美元，较上期上涨 1.9%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.760 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 9.531 美元/吨，较上期上涨 1.8%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价波动盘整 成品油运价小幅下跌】

据美国能源信息署 EIA 公布数据，美国 9 月 14 日当周商用原油库存连续第五周下降，创 2015 年 2 月份以来新低。由于美国制裁，自 5 月以来，伊朗原油的出口量已经大幅下降，特朗普政府此前曾要求所有买家将伊朗石油的进口量减少到零，虽然韩国和法国等国家已经完全停止采购，但印度和中国仍在以较低水平进口伊朗原油。如果委内瑞拉和伊朗的出口继续下降，市场可能收紧，油价还将上涨，超过 80 美元。本周原油价格波动盘整，布伦特原油期货价格周四报 78.2 美元/桶，较上周下跌 0.3%。全球原油运输市场大船运价稳中有涨，中型船运价小幅波动，小型船运价波动上行。中国进口 VLCC 运输市场稳中有升。9 月 20 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 754.75 点，较上期上涨 0.5%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场稳中有涨。周二，两大航线成交放出，运价得以延续上周上升趋势，但受可用运力充沛抑制，上半周运价几乎走平。临近周末，中东 10 月上旬货盘及西非 10 月下旬货盘集中成交，运价重拾升势。成交记录显示，中东 10 月 8-11 日装期货盘成交运价上涨至 WS 55.50；西非 10 月 22-24 日装期货盘成交运价上涨至 WS 57。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS 55.35，较上周四微涨 0.6%，CT1 的 5 日平均为 WS 55.03，较上周上涨 2.0%，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 55.12，微涨 0.4%，平均为 WS 55.09，TCE 平均 1.8 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价综合水平小幅波动。西非至欧洲市场运价维持在 WS72，TCE 约 0.8 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，10 月 5 至 6 日货盘，成交运价为 WS71。黑海到地中海航线运价小幅上涨至 WS89，TCE 约 1.2 万美元/天。亚洲进口主要来自非洲，一艘 13 万吨级船，利比亚至远东，9 月 28 至 29 日货盘，成交包干运费为 260 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线运价小幅上扬，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平波动上行。7 万吨级船加勒比海至美湾运价小幅上涨至 WS152（TCE 约 1.5 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS100 水平（TCE 约 0.5 万美元/天）。北海短程运价维持在 WS107（TCE 约 0.5 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，挪威至欧洲大陆，9 月 25 日货盘，成交运价为 WS106.25。波罗的海短程运价上涨至 WS80，TCE 约 0.7 万美元/天。波斯湾至新加坡运价稳定在 WS109，TCE 约 0.5 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS110，TCE 为 1.0 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 55 万美元。

国际成品油轮（Product）：本周成品油运输市场亚洲航线稳中有升，欧美航线涨跌互现，综合水平波动下行。印度至日本 3.5 万吨级船运价稳定在 WS115（TCE 约 0.1 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS115（TCE 约 0.7 万美元/天）；7.5 万吨级船运价保持在 WS99（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 WS100 水平（TCE 重回保本线之上）；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS101（TCE 跌破保本线）。欧美三角航线 TCE 大约在 0.6 万美元/天。

来源：上海航运交易所

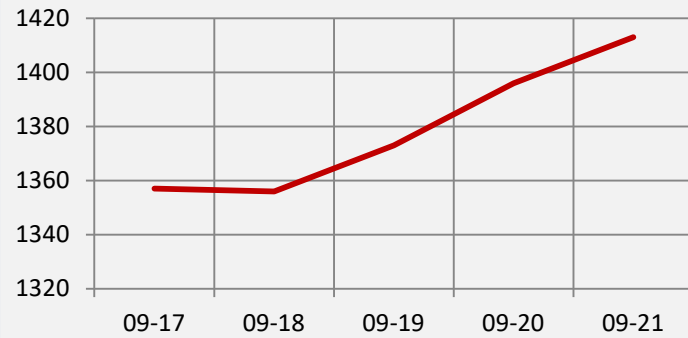
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

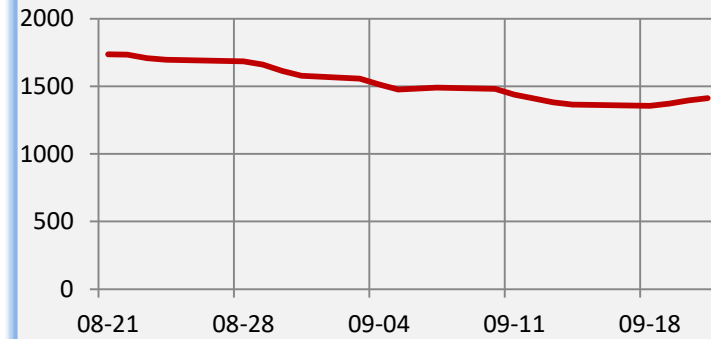
波罗的海指数	9月17日		9月18日		9月19日		9月20日		9月21日	
BDI	1,357	-9	1,356	-1	1,373	+17	1,396	+23	1,413	+17
BCI	1,853	-47	1,826	-27	1,850	+24	1,838	-12	1,840	+2
BPI	1,518	-5	1,525	+7	1,530	+5	1,557	+27	1,586	+29
BSI	1,138	+4	1,151	+13	1,159	+8	1,169	+10	1,175	+6
BHSI	596	+8	600	+4	604	+4	612	+8	617	+5



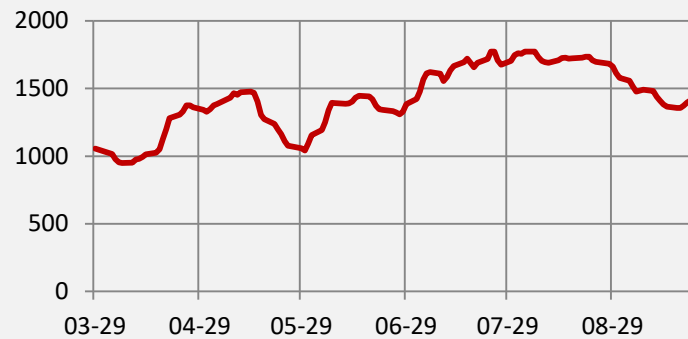
上周 BDI 指数走势



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 37 周	第 36 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	22,500	24,500	-2000	-8.2%
	一年	21,500	23,000	-1500	-6.5%
	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： 2018-09-18

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Imperial Frontier' 2006 180201 dwt dely Rotterdam 01/07 Oct trip via USEC redel South Korea \$37,000 - Panocean

'Stella Naomi' RWE relet 2016 180000 dwt dely Port Talbot spot trip via Quebec redel Singapore-Japan min 75 days \$39,125 - Oldendorff

'LM Selene' 2009 93258 dwt dely Bayuquan 24/29 Sep trip via E Australia redel Singapore-Japan \$14,000 - Cosco

'Ionic Patris' 2017 84850 dwt dely US Gulf early October trip redel Skaw-Barcelona \$15,000 + \$500,000 bb - Bunge

'Efraim A' 2010 82174 dwt dely Ulsan 24/28 Sep trip via NoPac redel Singapore-Japan \$14,750 - Cargill



'AOM Georgina' 2014 82146 dwt dely Hong Kong 26/30 Sep trip via E Australia redel India \$15,250 - cnr

'Trade Unity' 2016 82000 dwt dely Fangcheng 26/30 Sep trip via Indonesia redel India \$15,000 - cnr

'Zheng Rong' 2013 81793 dwt dely Dahej 24/29 Sep trip via ECSA redel China \$15,500 - cnr

'Bulk Holland' 2017 81712 dwt dely Dalian 23/24 Sep trip via EC Australia redel Malaysia \$14,500 - K Line

'Capricorn Trader' 2015 81600 dwt dely Jorf Lasfar 26 Sep trip via PDM redel Skaw-Gibraltar \$14,500 - Cargill

'Mercurial Virgo' 2013 81545 dwt dely PMO 27 Sep trip via S.Africa redel China \$15,500 - Oldendorff

'Stella Eva' 2016 81323 dwt dely Taichung 01/02 Oct trip via Indonesia redel Philippines \$13,250 - Norden

'Hanton Trader V' 2015 81073 dwt dely Yosu 27 Sep trip via NoPac redel Singapore-Japan \$13,900 - Louis Dreyfus

'Navios Helios' 2005 77075 dwt dely Hoping 20 Sep trip via E Australia redel India \$14,250 - Oldendorff

'AOM Milena' 2009 76606 dwt dely Onahama 25/28 Sep trip via Australia redel Japan \$14,600 - NS United

'Ocean Zenon' 2007 76596 dwt dely Tianjin prompt trip via E Australia redel China \$13,000 - Pacific Bulk

'Medi Cagliari' 2004 75772 dwt dely Takehara 26/29 Sep trip via NoPac redel Singapore-Japan \$14,750 - cnr

'Avra' 2004 53806 dwt dely Durban 05/10 Oct trip via South Africa redel China \$13,000 + \$300,000 bb - Pacific Basin

'Triton Seahawk' 2011 51201 dwt dely Alexandria prompt trip via Black Sea redel Malaysia intention steels \$22,000 - cnr

'Eco Splendor' 2013 38302 dwt dely Sao Francisco do Sul 26/30 Sep trip via Recalada redel Baltic intention grains \$14,500 - HBC

'Nalinee Naree' 2015 31699 dwt dely Samsun prompt trip redel N Spain \$10,500 - Falcon



(2) 期租租船摘录

'Star Nasia ' 2006 82220 dwt dely Mundra 20 Sep 6/9 months redel worldwide \$14,000 - Bunge

'Moleson ' 2010 34266 dwt dely Marmara prompt abt 6/8 months redel Atlantic \$11,500 - cnr - <recent>

4. [航运市场动态](#)

【现在, 这种船, 租金:100000 美金/天!!】

更高的 LNG 产能和接收能力, 加上冬季旺季到来之前对天然气的更大的需求。LNG 船舶运费/租金近段时间以来一直猛增, 最高目前几乎已经达到 6 位数水平。

Pareto 分析师 Eirik Haavaldsen 在近期的一份日报中表示, 三燃料柴电力船舶的日租金报价为 92500/天。另外一位船东还拒绝了一份日租金超过 10 万美金的 M-type (MEGI) LNG 船舶的短期期租租约。

在这份报告中, 其表示 2018 年前 8 个月 LNG 的贸易量相较于上一年同比增加了 8.2%, 此外由于运距增加 LNG 运输的吨公里数更是增加了 12 - 13%。此外, 每年 10% 的运力增长量并不足以匹配运输需求的增长量, 因此预计到 2020 年之前, LNG 船舶的运力仍将趋紧。

Fearnley Securities 航运分析师 Espen Landmark Fjermestad 表示, 冬季到来之前该块市场运力正趋紧, 光是冬天中国市场预计即将“霸占”所有的运力。与油轮市场一样, 液化天然气市场在每年第三季度往往会迎来季节性旺季。

不仅如此, 还有其他的市场力量进一步推高市场热情。

例如, 亚洲液化天然气的高价格创造了套利的可能性, 这导致了更长的航行距离, 增加了吨公里数的需求。

目前全球即期市场只有少量的 1-2 艘的运力可供租, 这意味着期租市场也正在并将鸡血得到改善和提振。Fjermestad 表示, “期租租金正在超过 10 万美金每天, 如果你想在冬季之前锁定运力, 你必须马上开始行动。”

事实上, 今年以来 LNG 海运市场一直堪称火爆, 今年上半年的平均及其租金在 50000 美金/天, 相较于 2016 以及 2017 年都有大幅提升。



根据 Höegh LNG 近期发布的第二季度的财务报告显示，有序煤改气计划的继续推行，今年上半年中国的 LNG 进口量较去年同期上涨了 50%至 2450 万吨。同期全球 LNG 贸易量上升了 7.5%至 1.56 亿吨。

另一方面，Flex LNG, 在稍早时候发布的财务报告中表示全球液化天然气液化产能在 2020 年将达到 4 亿吨，10 年内翻了一倍。此外，7-15 年的租船合同将成为该块市场主流。

到 9 月，市场上已经有超过 150 个即期租约被定下，这一数字相当于 2015 年全年订约数。但值得注意的是，Flex LNG 表示，短期租约（从 3 个月-1 年）的数量却相较于去年增加了 60%（40 次），因为船东已经不愿意将船舶长期的租出去。

该公司预测全球 LNG 需求量将在今年增加 8.5%，并且需求量将在 2025 年之前一直大国生产量。

从目前到 2021 年，全球预计将有大约 90 艘的 LNG 船舶相继交付，考虑到直到 2022 年这段时间内每年将会有大约 9650 万吨新增产量， Flex LNG 仍然预计将有大约 40 艘船舶的运力的运力短缺。

来源：信德海事

【BIMCO：全球只有小一部分船队会安装洗涤塔】

据 BIMCO 预测，最近几个月虽然持续有新闻报道洗涤塔安装需求上升势头很强，但是等到 2020 年，实际安装洗涤塔的船舶数量只会占据全球船队很小一部分。因为对于船东而言，要想符合 IMO2020 限硫法规要求，安装洗涤塔并非首选。尽管安装洗涤塔的船舶数量仍在上涨，但是近期行业研究报告显示，在全球 50-60 万商船中，最多只会有 3000 艘船舶安装洗涤塔。

来源：中国船检

【LNG 航运市场开始出现“抢船”现象！】

4、5 年前批准的 LNG 项目逐渐开始释放产能，预计将从今年到 2020 年推动 LNG 海运市场需求的持续增长。

如此前信德海事网在《LNG 海运市场将持续火热，分析师纷纷看涨，船东拒绝期租！》报道中所介绍的那样，一些租船人为了能够打好时间差趁着如切尼尔 Cheniere Energy 等 LNG 生产商产量提起来之前抢先“抓”住船舶掌握运力纷纷在租船上活跃起来，开启了抢船大战。



国际航运权威咨询机构费恩来(Fearnleys)LNG 研究部主管 Per-Christian Fett 也对 LNG 海运市场表示出了极为乐观的态度，其表示，“未来市场上将有大量的 LNG 需要运输，而目前该块海运市场上仍然在依靠一些船龄较老的 LNG 船队。”

Fett 表示，目前这块市场需要大型船舶长距离的运输大量货物，老旧船舶将不具备竞争力。而在目前的市场环境下，新的大型现代船舶运力相对有限，建议那些需要现代船舶的市场参与者需要及早动手。

“未来几年内，船舶运力将非常紧张 very tight，尤其是那些优质船舶。”

由于中国煤改气后的巨大需求，加上去年早些时候的准备不足，2017 年冬天中国北方地区遭遇“气荒”，LNG 海运市场在 2017 年强势收尾。经过今年初一小段时间的相对沉寂后，在今年还没进入 5 月份之前，LNG 海运市场迅速快速回温，在今年 6 月份的时候，一些现代大型 LNG 船舶的日租金甚至超过 10 万美金。

进入 7 月以来，LNG 海运市场似乎有所降温。但到 8 月之后，LNG 船舶租金又开始逐步反弹，船队运力池也开始缩水。

Fett 表示，“实际上大多数的分析师均此前均表示今年冬天以及明年的市场行情都将相对较好。”

到目前为止，LNG 的需求主要来自于亚洲，尤其是中国。据了解，今年上半年中国对 LNG 的需求量相较于上一年增加了 50%。

但需要注意的是，Fett 表示，虽然市场前景乐观，但需注意今年冬天的天气情况也可能会给市场带来的可能的不利影响，此外还要注意今年秋天原本有几个项目如果未能按时投产，可能会导致一部分船舶转租流入即期市场给租船市场带来一定的不利影响。

具体而言，如果一切情况正常美国 Cheniere Energy 的 Sabine Pass LNG 和 Corpus Christi LNG 项，加上澳大利亚的 Shell Prelude FLNG 和 Inpex Ichthys LNG 项目都将于不久后投产。此外，到明年，亚马尔项目预计年产量还将增长 34 万吨，而美国方面，现产量大约为 300mtpa，在 2020 年之前，其 LNG 产量也将保持 100 mtpa 的增量。

如上这些项目大多数都是在 2013 年-2014 年之间批准投产的。Fett 表示，目前，市场正在为下一轮最后的投资决策做准备。美国，中东以及非洲的产量将进一步增加。

关于未来市场的趋势，Fett 进一步评论到，“从历史市场来看，前几年现代 LNG 船舶主要被投放到即期市场，而这样的情况或将改变，因为目前最新建造的



船舶正在被租船人给抢走，未来更多的相对老旧船舶将被放到即期市场。”

目前，贸易商更多的参与进 LNG 市场，并且成为了市场的重要组成部分扮演着越来越重要的角色。另一方面其认为目前市场的发展对于独立船东也更趋有利，因为项目方现在并不对掌握船舶感兴趣，而更愿意租进船舶。”

来源：信德海事网

5. 船舶市场动态

【新造船市场：订船节奏有望重回正轨】

2018 年上半年，船市并没有像一些专家预测的那样迎来“春天”，那么下半年，船市将如何演绎？笔者认为，下半年，国际船市有八个方面的动向值得关注。

订船节奏有望重回正轨

2018 年上半年，航运市场在底部中略有反弹。6 月份，Clarksons 综合运费为 11418 美元/天，同比上升 23.8%。

2018 年以来 BDI 指数走出了 W 形，BDI 指数自 2018 年 3 月 1 日对子指数进行了调整，海岬型占 40%、巴拿马型和超灵便型各占 30%，灵便型指数将从 BDI 计算中移除，指数并不进行追溯调整，故 BDI 指数的波动性强于以往，进入 7 月份 BDI 指数再次攀升至 1600 点以上，为散货船新造市场重回正常节奏打下了坚实基础。

油价上涨以及造成油价上涨的原因（OPEC 减产、伊朗制裁、委内瑞拉危机等）均造成原油海运贸易需求不足，6 月份油船综合运费指数依旧位于绝对低位，为 7490 美元/天，处于金融危机以来的最低点，油船航运市场和新造船市场形成对比，同时油船航运市场位于低位也使得新造船的按时交付面临较大挑战。

集装箱船运输市场成为表现最好的船型，2018 年以来 Clarkson 集装箱船运费指数不断攀升，从 1 月份以来的 8116 美元/天一路上行至 6 月份的 10481 美元/天，这除与全球经济好转有关以外，也受到中美贸易战的影响，中美贸易战对于集装箱船货物影响最大，有关企业担心贸易战升级导致相关产品进出口受限，所以短期加大进出口力度。集装箱船运费的上涨也为相应订单的逐步释放创造了条件。

LNG 船运费市场行情较好，6 月份 16 万方 LNG 船即期收益有所回升为 74600 美元/天，已经接近 2017 年冬天我国气荒时的收益水平。未来能源清洁化为大势所需，LNG 能源的需求仍将持续增加，短期内我国政策将成为较大的脉冲力量，全国人大常委会执法检查组近期提议，2020 年采暖季前，在保障能源供应的



前提下，基本完成京津冀及周边地区、汾渭平原的平原地区生活和冬季取暖散煤替代，煤改气的持续推进将有利于 LNG 船航运市场。

OPEC 增产有利于油船运输市场恢复

全球经济增长对油价形成支撑，OPEC 减产是 2016 年来油价逐渐回升的基石，委内瑞拉等地区的被动减产以及伊朗制裁的回归是油价大幅攀升的刺激因素，而美元指数的下跌也提供了计价动力。美国页岩油产量及其它供给力量制约着油价的大幅上行，油价大幅上涨也将使 OPEC 破裂，环保需求将逐渐使得石油需求增速降低。

未来三年内，我们认为石油价格可能先走高，之后再回落，油价高点可能出现在 2018 年三季度，有望升至 80 美元/桶以上，之后再次回落至 65 美元/桶左右。

石油价格上涨影响原油需求，低硫油新规等可能带来成品油贸易需求，OPEC 的增产可能有利于油船市场从当前低位好转。石油价格上涨使资产价格重估，有利于海工装备去库存，同时对油船资产形成压制。

中美贸易摩擦影响船东信心

贸易战如果加剧将带来航运、造船市场双杀。全球化加速了各经济体之间的融合，产业链条跨国现象十分普遍，中国自日韩进口再出口至欧美的现象非常常见。在这种背景下，一旦贸易战恶化加剧，美国将失去中国广阔的消费市场，而欧洲、日本和韩国等贸易空间也可能面临压缩，逆全球化的恶果可能导致全球经济缓慢复苏进程中断，美国经济更无法独善其身，2018 年、2019 年全球经济增长水平或从此前预测的 3.9% 跌至 2.5%，海运贸易量增速很有可能再次低于全球经济增速。这将对全球航运市场形成巨大打击，本就过剩的航运运力更无处安放，造船市场也将再次探底从而使得造船企业更加艰难。

据从中美两国贸易品类来看，中国对美国出口产品集中在中低端制造领域，进口则以农产品和高端制造行业产品为主；出口贸易方式主要为集装箱海运，进口贸易依靠散货船运输，兼具集装箱海运。尽管我们认为国内并不想打贸易战，未来将实质性让步，从而可能会增加从美国的进口，进而有利于航运业的发展，但短期来看中美贸易摩擦加剧，使得船东在新造船方面保持观望态度。

去杠杆趋严可能影响国内船东资金

2017 年中国船厂接单中有 39% 的订单是由中国船东订造的，除了传统的两大航运央企之外，中资租赁机构成为 2017 年中国订单来源的重要组成部分，包含中船租赁、工银租赁、交银租赁、民生租赁、国银租赁在内的租赁机构总计在国内下单 529.8 万 DWT，占到在国内下单船东订单量的 40.1%。2018 年以来，



尚无金融租赁机构直接下单。

2018 年以来，去杠杆成为宏观经济运行的核心因素。金融去杠杆从去年底更趋严格，金融加强监管导致我国信用规模不断收缩，广义货币供应量 M2 同比增速于 2017 年 5 月跌破 10%，2018 年 5 月社会融资规模甚至出现了同比负增长。加之国内外形势发生意外，如中美利差收窄以及贸易战的刺激导致资金外流，国内流动性紧缩传导至企业时，部分企业出现债务违约，影响银行资产负债表质量。去杠杆还未结束，在当前的环境下，中资银行下的金融租赁结构在新船直接下单方面可能会趋于谨慎。

在环保政策短暂空窗期后将迎来新船成交潮

日趋严格的环保要求正在深刻地影响着全球航运造船市场。2016 年初排放控制区氮氧化物排放标准 Tier III 正式生效，在此之后建造的新船行驶至排放控制区时均需满足 Tier III 的要求，船东为规避由此带来的成本增加，在 2015 年出现了一波抢订单，2015 年 9 月的新船成交为 1562 万 DWT，是 2014 年以来单月成交的最高峰。而 2016 年的新船市场创下 30 余年来低值也有部分归因于需求的提前释放。2017 年以来随着航运造船市场的回暖，新造船成交量有所上升，同时国际压载水公约生效、全球硫化物排放要求升级、NOX 排放控制区扩容、温室气体排放也提上日程，日趋严格的环保要求影响着船东的投资决策。

压载水设备的安装已经别无选择，能选择的仅是时间问题，而对于航运业影响最大的莫过于 2020 年即将开始的全球海域 0.5% 的限硫令（未安装船舶尾气脱硫设备不能加载重油），之前划设的四大排放控制区仍然实行 0.1% 的限制。针对全球限硫令，船东将面临选择。一是继续等待，选择什么都不做，等至 2020 年使用低硫油；二是选择替代燃料，比如使用 LNG、LPG、甲醇、液氢、生物燃料等，目前最可行的替代燃料是 LNG；三是安装船舶尾气脱硫装备。尽管我们倾向于老船用低硫燃料，新船考虑清洁燃料，加装脱硫设备为少数的判断，但大多船东仍在观望，这将形成一定的空窗期，随着时间愈发接近 2020 年，船东决策的经济性分析将更加可靠。叠加从 2021 年开始 NOX 排放的 ECA 将扩容，预计 2020 年将会有抢单潮的出现。另外，压载水设备、低硫排放等也将促进船队的拆解，从而带来更新需求。

一部分效率低、能耗高、船龄高的船舶大概率将被提前拆解，目前全球船队总计有 19.45 亿 DWT，其中 15 年船龄以上的船舶总计 3.7 亿 DWT，这部分船队的存活概率将较环保规范未出台时有较大幅度的下降，特别是集中在 2019 年至 2024 年，从而带来部分替代更新需求。但考虑到目前各船型均存在不同程度的过剩状态，船舶替代需求将大概率低于船舶拆解量。同时，船舶的提前拆解也将带来 2024 年后拆解量的下降。

船市可能会二次探底

上次金融危机后，各央行和政府宏观调控的能力加强，中短期内发生大的经济危机概率不大。美国经济目前增长强劲，失业率已创历史新低，减税政策的利好也将逐步释放，但未来几年有可能逐步回落，中国经济增速下行是转型升级、高质量发展的体现，目前去杠杆政策也对经济短期发展带来压力，未来中美



经济可能同时回落，使得全球航运、造船市场再次承压。

全面开放对船舶工业的影响

中国船舶工业由大变强需要强刺激，全面开放可能是强刺激的一种。国家发展改革委、商务部制定发布了新的外商投资负面清单，取消了船舶（含分段）设计、制造与修理须由中方控股的要求，实现了船舶工业全面对外开放。

在船舶总装建造领域，由于全球均存在产能过剩问题，投资新建或扩建造船产能都会受到严格控制，投资行为应符合调整产业结构、化解过剩产能的政策要求，外商投资企业可通过收购或入股的方式盘活现有产能，加强与相关企业合资合作，更好地发挥各自优势，实现互利共赢。在船舶设计领域，常规船型设计能力比较富余、市场竞争比较充分，外商投资企业在高端船舶设计领域具有较大的市场空间，可通过在华设立机构或与中资企业合作等方式，进入中国市场。外来的和尚好念经，鲶鱼效应可能会在全面开放的船舶工业得以体现。

熊市 2.0 还在延续，但复苏 1.0 已在酝酿

2016 年初我们给出了熊市 2.0 的判断，其特征是金融危机后的熊市 1.0 已经远去，已不能指望投机、拆旧造新、手持订单、海工市场繁荣支撑船舶工业的发展，航运、造船双过剩决定着市场博弈的主基调，低迷的运价和年轻的船龄结构制约着新船订造的节奏，石油价格低位和海工市场危机，使得全球船舶工业也进入了实质性调整阶段。目前来看全球造船市场处于熊市 2.0 的判断仍未改变。

造船活跃产能仍在降低，2018 年上半年，全球新船交付 691 艘、4530 万 DWT、1725 万 CGT，分别同比下降 24.3%、25.5%、14.3%。从新船交付量 12 个月移动求和来看，自 2012 年 6 月全球移动求和年交付量达到最高峰 5345 万 CGT，新船交付量持续下降，自 2014 年 6 月以来，新船交付量基本维持在 3500 万 CGT，但自 2018 年开始，这一数据持续下降，2018 年 6 月移动求和年交付量下降到 3077 万 CGT，可能有部分船厂将面临被迫退出市场。

产业集中度正在上升。无论是中国造船企业的重组整合，还是韩国造船企业的重组，以及日本造船界的联合，造船界这个大型游泳池里的玩家越来越少，随着水平面的下降，浅水区的玩家也已经渴死，从前 50 家造船厂累计占比变化来看，整个产业的集中度正在上升。前 50 家造船厂的接单份额从 2007 年的 82% 上升到 2018 年上半年的 99%，从前 10 家累计占比变化情况来看，造船集中度提升更加明显，从 2007 年的 39% 上升到 2018 年上半年的 69%。

复苏 1.0 已在酝酿中，手持订单占比位于低位，船队拆解带来的朱格拉周期也将到来。2018 年 6 月底全球船队规模为 19.5 亿 DWT，手持订单 1.98 亿 DWT，手持订单占比占到船队比例的 10.2%，尽管这一比例仍有一定的下降空间，但已经接近底部，船东倾向于保持一定的手持订单规模。针对“船市朱格拉周期”，可以简单的定义为由于船龄老化带来的替代需求，而使得船舶新造市场存在的周期性波动。由于船舶使用寿命普遍较长，油散集气等主力船型的使用



寿命一般在 22~30 年之间，“船市朱格拉周期”也相对较长，一般为 25 年左右。从 2007 年开始全球船舶交付量才开始大于 8000 万 DWT，并于 2010~2012 年达到顶峰的 1.6 亿 DWT 左右，随着这部分船队的老去，“船舶的朱格拉周期”下的复苏和繁荣阶段必定会到来。

综合来看，2018 年下半年行情将略微好转，预计全年成交仍在 8500 万 DWT（考虑 Clarksons 的统计时滞），比 2017 年 8300 万成交略好，但低于年初我们预期的 9000 万 DWT。复苏 1.0 已在酝酿中，但并不是普惠性、爆发性的复苏，也不是所有船厂的复苏，复苏 1.0 的很大一个指标就是 12 月移动新船成交量大于新船交付量。

来源：国际船舶网

【造船熊市 2.0 下的上半年回降】

2017 年底时，曾有专家预测，散货船市场的“寒冬”已经终结，中国船厂的“春天”已经提前到来。那么，上半年已然过去，船市是否像一些专家所言，迎来“春天”？如今看来，这个船市“春天”似乎仍然是姗姗来迟，它演绎的却是另一个版本的船市“故事”。从总的来看，2018 年上半年成交 441 艘、3508 万 DWT，以 DWT 计同比上涨 14.5%，环比下降 34%。以艘数看同比出现下降，2017 年上半年成交 454 艘。考虑到 Clarksons 的统计延迟，预计上半年实际成交量在 3900 万 DWT，但也处于历史较低水平（2009 年以来上半年年均成交 4848 万 DWT）。新船成交逐月下滑，年初行情主要为 2017 年下半年行情的延续。

细分船型成交热点分析

以 CGT 计，2018 年新船成交 1248.5 万 CGT，油船、散货船、集装箱船、液化气船、客船类接近五分天下。油船成交 290 万 CGT，占到全球成交的 23.2%，其中成交 32 艘 VLCC，超过 2017 年上半年成交的 26 艘；散货船成交 232.8 万 CGT，占到全球成交的 18.6%，其中成交 25 艘卡萨姆型散货船、20 艘好望角型散货船、10 艘 32.5 万吨 VLOC；集装箱船成交 219.4 万 CGT，占到全球成交的 17.6%，成交主要集中在支线型集装箱船和万箱船，其中成交 25 艘 11000TEU 集装箱船；液化气船成交 226.8 万 CGT，占到全球成交的 18.2%，LNG 船订单全部为大型 LNG 船，总计 22 艘，另外成交 11 艘 8 万方左右的大型 LPG 船；客船类方面，总计成交 197.9 万 CGT，占到全球成交的 15.9%。

2018 年上半年，散货船、集装箱船、LNG 船、LPG 船均实现同比增长，散货船成交 1254 万 DWT，同比增长 26.4%；集装箱船成交 45.5 万 TEU，同比增长 294%；LNG 船成交 386 万 CU.M，同比增长 99%；LPG 船成交 73.5 万 CU.M，同比增长 114%。油船和豪华邮轮同比降低，油船成交 1427 万 DWT，同比下降 15.7%；豪华邮轮成交 88.8 万 GT，同比下降 56.5%。环比来看，仅有 LNG 船同比增长 1015%，LPG 船基本持平，油船、集装箱船小幅下滑，散货船大幅下降。

韩国船厂成为上半年最大赢家



2018 年上半年，以 DWT 计，中日韩欧成交 1423 万 DWT、444 万 DWT、1572 万 DWT、16 万 DWT，分别占到全球成交的 40.6%、12.7%、44.8%、0.45%；以 CGT 计，中日韩欧分别成交 438.6 万 CGT、148 万 CGT、496 万 CGT、16 万 CGT，分别占到全球成交的 35.1%、11.9%、39.7%、10.1%。

从 2017 年上半年、下半年、2018 年上半年成交（CGT）的环比变化情况来看，日本先降后升，基本稳定 130 万/半年的成交量左右；中国呈倒 V 字形，同比小幅增加，环比出现大幅下降 37.8%；韩国成为唯一节节高的造船国，同比增加 55%，环比增加 22.8%；欧洲地区因为豪华邮轮的成交下滑，成交环比均出现下滑。

韩国接单大幅增加与市场形势好转、韩国政府支持、企业重装上阵加大营销力度均相关，其直接体现在优势船型的接单份额。在 VLCC 方面，成交的 33 艘 VLCC 中，30 艘 VLCC 由韩国船厂获得，下单船东主要来自于挪威、希腊和韩国本土，大宇造船成为最大赢家，接获 15 艘 30 万吨 VLCC，占到 VLCC 上半年成交的 45.8%，现代重工接获 10 艘 VLCC，占比为 31.7%，三星重工接获 4 艘 VLCC，韩国三大船厂合计占到 VLCC 上半年订单的 90.5%。在 LNG 船方面，成交的 22 艘 17.3 万方以上 LNG 船，全部由韩国船厂获得，大宇造船接获 10 艘 17.34 万方 LNG 船，现代重工接获 8 艘 17.4 万方 LNG 船，三星重工接获 1 艘 17.4 万方、3 艘 18 万方 LNG 船。正是大宇造船在市场上的优异表现，其 CEO 郑成立也得以在近期连任。

中国船厂也有不俗表现。上半年成交的 10 艘矿砂船全部由中国船厂接获，其中江苏新时代造船有限公司接获 6 艘、大连船舶重工集团有限公司和渤海船舶重工有限责任公司分别接获 2 艘；中国船厂接获除矿砂船外的散货船订单的 76.4%。在大型 LPG 船订单中，江南造船（集团）有限责任公司也接获 4 艘，其余 7 艘全部由韩国船厂获得。在阳明海运 10+4 新造船计划最终由中日两家船厂瓜分，江苏扬子江船业集团公司获得 5 艘 12000TEU 集装箱船。中国船厂在中高端客船类方面也有突破，南京金陵船厂接获 12 艘货物滚装船订单，由招商局工业集团与美国 SunStone 公司签订建造 4+6 艘极地探险邮轮合同的 3 艘船订单生效，广船国际有限公司获得 6 艘豪华客滚船。

日本船厂方面，今治造船表现突出，新接 217 万 DWT、87 万 CGT，其新接订单主要集中在集装箱船，其新接 5 艘 12000TEU 集装箱船、12 艘 11000TEU 集装箱船，占到上半年成交万箱以上集装箱船的 48%。

新船价格有所上涨，船厂分羹有限

2018 年 6 月，克拉克松新船价格指数为 128.0 点，同比上升 4.2%，这是新船价格连续第 9 个月同比上涨，新船价格的上涨与航运市场回暖，特别是散货船和集装箱船市场行情好转有关，另外在环保规范要求下，新造船需要增加相关环保设备引起的，钢材价格等成本的刚性上涨是部分提价原因，美元指数的下跌也为新船价格以美元计价的上涨创造了条件。但环比来看，新船价格近期增幅降低，这与近期新造船市场成交下降相呼应，外加美元加息步伐加快使得美元升值也对新造船价格上涨形成压力。从各船型来看，相比去年同期，6 月份气船价格下滑 0.3%，油船价格上涨 6.8%，集装箱船价格上升 10.3%，散货船价格上升 10.6%（均为新船价格指数）。



对于船厂而言，利好较大的就是人民币贬值。尽管人民币贬值压力一直存在，但 2015 年 811 汇改以后的人民币走势基本与美元指数一致，中美贸易摩擦愈演愈烈之后，人民币走势与美元指数开始脱钩，美元兑人民币一度到达 6.70 大关，而在今年 3 月份这一数值为 6.24，人民币累计贬值幅度达到 6.8%，很大程度上缓解了船厂的压力。

中日韩造船供给侧景气指数依旧处于极度不景气区间

5 月 10 日《中日韩领导人关于 2018 朝韩领导人会晤的联合声明》发布，“我们认识到工业部门产能过剩的负面影响，将共同应对这一问题。”日本首相安倍晋三指出：“中韩两国过剩的造船产能是导致船价低迷的原因，中韩政府公开支持陷入困境的船厂，这种扭曲市场的措施希望能够得到消除”。据 6 月 28 日共同网报道，日本政府考虑以韩国向本国造船行业支付违规补贴为由向 WTO 提起诉讼，现正就启动相关程序展开调查。日本在这时候重申产能问题，与其成本竞争力下降、造船供给侧景气指数大幅下降有关。

中日韩造船供给侧景气指数再现同步下行。中国造船供给侧景气指数（CTSI）6 月份为 71.9，三项子指标产能利用率为 65.9%、新接订单保障系数为 106.6%、手持订单保障系数仅为 159.4%，CTSI 在几个月的走平后再次走软；日本造船供给侧景气指数（JTSI）6 月份为 68.2，三项子指标产能利用率为 79.0%、新接订单保障系数为 61.8%、手持订单保障系数为 170.0%，日本造船景气指数近期的下滑也佐证了近期日本试图通过公平竞争的理由来限制中韩造船发展的原因；韩国造船供给侧景气指数（KTSI）6 月份为 62.7，三项子指标产能利用率为 61.9%、新接订单保障系数为 99.9%、手持订单保障系数仅为 119.8%，作为 2017 年年中以来景气指数不断攀升的韩国近三个月也出现下滑。

来源：中国船检

【韩国船企：中国船企是船市复苏路上的拦路虎！】

随着全球造船业出现市场复苏迹象，韩国造船业正在为市场复苏做回归准备，而中国船企在高端船舶市场的快速崛起已经对韩国船企构成巨大的威胁。

经过多年的努力，韩国三大造船企业——现代重工、大宇造船以及三星重工已经通过艰难的重组清理了资产负债表。尽管几家船厂都在裁员，但是行业正在从经济衰退中缓慢复苏。野村证券分析师 Choi Jae-hyung 表示，“对韩国船企而言，最糟糕的情况似乎已经结束，它们正处于行业复苏的开始阶段。”

在 2016 年的订单低谷之后，大多数韩国造船厂倍感压力，虽然今年经营依然亏损，但是分析师预计明年将实现盈利。

野村证券称，大型集装箱船、油船和 LNG 船等高端船舶需求增长，今年前 7 月韩国新船订单增长了 30%。克拉克森的数据显示，前 7 个月韩国船厂获得全球 42% 的新船订单，同期中国和日本分别为 32.8% 和 10.5%。



大和证券分析师 Chung Sung-yop 表示：“尽管 21 世纪初期的鼎盛状况不太可能重现，但是该行业的产能过剩明显降至最低点。”

由于石油价格四年来首次上涨至每桶 80 美元，海上能源平台业务前景也正在改善，而这一领域自 2014 年以来给韩国造船商造成重大的亏损。

Hayberry Global Fund 的分析师 Matthew Blumberg 表示：“经过航运业的低迷，韩国造船商适应艰难的市场环境，2019 年是韩国造船业的一个机会，随着 2017 年订造的新船交付，盈利能力将开始恢复，手持订单增加将推高新造船价格。”

来自中国的激烈竞争仍是最大的问题。尽管韩国仍然是高端船舶的主要建造商，但是其竞争力被低成本的中国竞争对手削弱。经过十年快速扩张，中国造船产能过剩，导致利润下降，但是中国正在提升技术实力。

现代重工副总裁 Chang Kwang-pil 表示：“中国已经对我们构成巨大的威胁，中国船企的赶超速度超过预期，但是它们在环保船和节能船方面依然缺乏竞争力。”

克拉克森数据显示，截至 7 月 31 日，中国船企手持订单量更多，达到了 2820 万总吨，韩国为 1840 万总吨，日本为 1370 万总吨。

不过，分析师认为，韩国造船技术领先中国竞争对手 5 到 10 年。“对于 LNG 船这样每艘耗资 2 亿美元的高端船舶，韩国仍是首选，” Blumberg 表示。

业内人士表示，2020 年将实施的更严格环保标准将有助于韩国造船商保持领先地位。预计 LNG 动力船需求增加，这些船舶旨在使用低硫燃料遵守法规，“这将成为韩国造船商受益的最大市场催化剂。”

此外，现代重工等韩国造船商正在试图通过自动化和数字化提高生产效率，尽管它们承认这不足以抵消中国和韩国之间的劳动力成本差距。现代重工正在开发自动驾驶船舶技术，希望能够帮助船舶找到最安全、最短和最省油的航线。现代重工计划明年为其新船装配防撞软件。

“造船业是一个劳动密集型产业，因此很难在价格上与中国竞争，通过技术实现差异化竞争对我们来说更为重要，尽管数量上输给中国，但是我们永远不会失去高端市场的霸权，” Chang 表示。

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	480.00	510.00	715.00	705.00
Hong Kong	480.00	488.00	720.00	n/a
Tokyo	n/a	n/a	n/a	n/a
Hamburg	450.00	n/a	690.00	n/a
Fujairah	475.00	n/a	770.00	n/a
Istanbul	n/a	n/a	n/a	n/a
Rotterdam	436.00	471.00	658.00	n/a
Houston	432.00	n/a	705.00	n/a
Panama	465.00	n/a	745.00	n/a
Santos	479.00	510.50	n/a	784.00

截止日期: 2018-09-21

◆ 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 37 周	第 36 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 36 周	第 35 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	6,000	5,950	50	0.8%	
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: 2018-09-18					

(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	TAK	114,000	Zvezda Shipbuilding, Russia	2021	Sovcomflot - Russian	Undisclosed	ice class, LNG fuelled, T/C to Rosneft
2	BC	240,000	Imabari, Japan	-	Mitsui OSK Lines - Japanese	Undisclosed	
2	BC	82,000	Tianjin Xingang, China	2020	CSIC Haijing - Chinese	2,800	
1	BC	64,000	Wuhu Shipyard, China	2020	Shishi Dingxin - Chinese	Undisclosed	
1	BC	61,000	DACKS, China	2020	Akmar Shipping - Turkish	Undisclosed	
1	CV	1,140 teu	CSC Jiangdong, China	2020	Shanghai Changjiang - Chinese	Undisclosed	
2	ROR	200 ceu	Naikai Zosen, Japan	2020	Kuribayashi Steamship - Japanese	Undisclosed	scubber ready
1	TAK/GAS	28,000 cbm	Jiangnan, China	2019	Gasfin Development - U.K	Undisclosed	
1	ROPAX	1,300 pax	Hyundai Mipo, S. Korea	2020	Seaworld Express Ferry - S.Korean	6,050	100 cars, 125 trailers, 170m LOA

◆ 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
CAPE DOVER	BC	185,805		2006	Japan	2,200	Bright Navigation - Greek	
TENSHU MARU	BC	179,993		2010	Japan	2,950	Singaporean	
SKY JADE	BC	81,487		2010	Japan	1,700	Undisclosed	
MAJULAH SINGAPURA	BC	57,982		2014	Japan	1,950	Undisclosed	
JPO DELPHINUS	BC	56,819		2009	China	980	Chinese	en bloc each
JPO DORADO	BC	56,686		2009	China	980	Chinese	
TOMINI INFINITY	BC	56,720		2010	China	1,030	Greek	
UNICORN OCEAN	BC	38,503		2011	Japan	1,290	Undisclosed	



GLOBAL BAY	BC	29,567	2009	Japan	820	Undisclosed	log fitted, 3 generators
VAN IMABARI	BC	28,397	2008	Japan	850	Greek	ss/dd passed May 2018, 3 generators
MUKARNAS	BC	23,712	1995	Japan	400	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
DEVON TRADER	CV	33,899	2,400	2000	Germany	680	Undisclosed	

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
GLORY HARVEST	GC/TWK	6,940		2000	Japan	200	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
HYUNDAI SAMHO S875	TAK	158,000		2019	S. Korea	6,400	Polembros - Greek	scrubber fitted
HYUNDAI SAMHO S876	TAK	158,000		2019	S. Korea	6,400	Polembros - Greek	scrubber fitted
FORMOSA FALCON	TAK	70,426		2005	Japan	850	Undisclosed	
GREAT MANTA	TAK	51,833		2013	S. Korea	2,725	Singaporean	SS/DD passed, BWTS fitted
BLUE MARLIN	TAK	35,970		2001	S. Korea	580	Middle Eastern	
JIN YIN DA 24	TAK	9,000		2011	China	1,250	Greek	
GAS TAURUS	TAK/LPG	49,999		2001	Japan	2,000	Undisclosed	

◆ 上周拆船市场回顾

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
SKS TORRENS	OBO	109,846	18,321	1999	S. Korea	445.00	green recycling

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
NEW DISCOVERY	TAK	279,989	40,453	2000	Japan	450.00	as is Fujairah



◆ALCO 防损通函

【租船合同并入《保赔协会间协议 2011 年版》】

继伦敦海事仲裁员协会（LMAA）仲裁庭近期认定 “《保赔协会间协议 2011 年版》在严格意义上并未被完全并入 NYPE 租船合同” 之后，船东和船舶经营人应审查其现有租船合同的措辞。

在该案中，针对其向大船东提供的担保，二船东根据《保赔协会间协议 2011 年版》（简称 ICA）第 9 条规定，要求租船人提供反担保。相关租船合同系经修订的 NYPE 1946 格式租约，其中包含如下条款：“租船人与船东之间，应当按照 1996 年起生效的《保赔协会间土产交易协议》及其后续修订版本的具体规定，对货物赔偿责任进行分摊/和解。”

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
2018-09-21	683.570	805.350	6.080	87.163	907.510	60.482	970.790	209.150	16,346.000
2018-09-20	685.300	800.080	6.103	87.370	900.580	60.412	975.350	213.710	16,353.000
2018-09-19	685.690	800.570	6.105	87.398	902.930	60.417	982.170	216.940	16,377.000
2018-09-18	685.540	799.920	6.137	87.388	901.210	60.363	993.890	218.090	16,431.000
2018-09-17	685.090	796.820	6.121	87.297	896.300	60.369	991.740	217.890	16,335.000

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	1.92088	1 周	2.085	2 周	--	1 个月	2.21581
2 个月	2.26788	3 个月	2.37263	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.592	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.90825		

2018-09-21

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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