



全一海运市场周报

2018.11 - 第2期



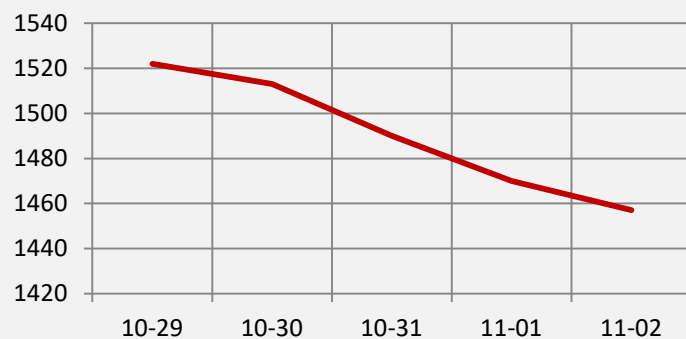
◆ 国内外海运综述

1. 国际干散货海运指数回顾

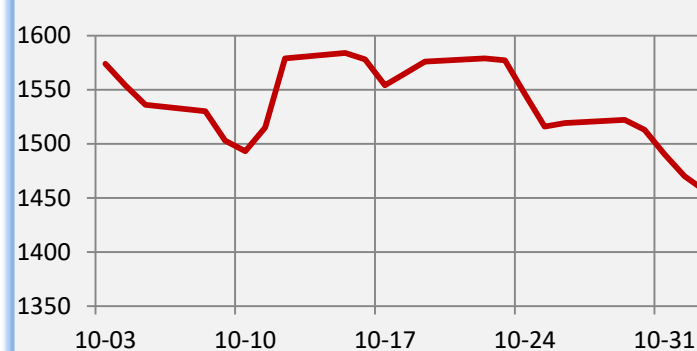
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

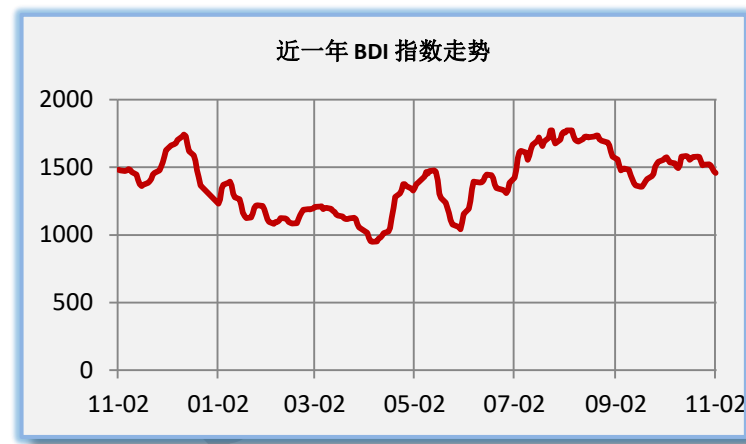
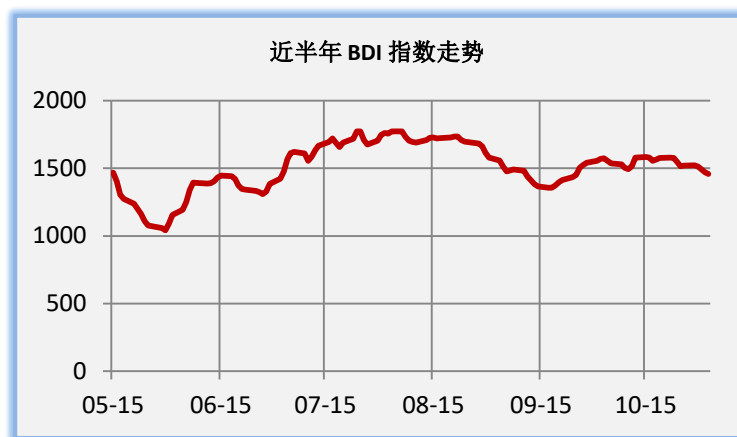
波罗的海指数	10月29日		10月30日		10月31日		11月1日		11月2日	
BDI	1,522	+3	1,513	-9	1,490	-23	1,470	-20	1,457	-13
BCI	2,607	+81	2,630	+23	2,596	-34	2,530	-66	2,502	-28
BPI	1,556	-27	1,530	-26	1,524	-6	1,526	+2	1,530	+4
BSI	1,106	-11	1,087	-19	1,073	-14	1,061	-12	1,051	-10
BHSI	675	0	675	0	671	-4	668	-3	666	-2

上周 BDI 指数走势



近一个月 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 43 周	第 42 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	22,500	22,500	0	0.0%
	一年	21,500	21,500	0	0.0%
	三年	20,000	20,000	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	14,000	14,500	-500	-3.4%
	一年	14,250	14,250	0	0.0%
	三年	12,750	12,750	0	0.0%
Smax (55K)	半年	13,750	13,750	0	0.0%
	一年	13,500	13,500	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: 2018-10-30



2. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Anangel Unity' 2015 179818 dwt dely Rotterdam 15/20 Nov trip via Port Cartier redel Japan \$37,500 - MOL

'Genco London' CCL relet 2007 177852 dwt dely Dangjin 05/06 Nov trip via EC Australia redel Singapore-Japan \$22,000 - Minmetals

'Aquahope' CCL relet 2007 177173 dwt dely Fangcheng prompt trip via West Australia redel China \$22,000 - RGL

'Alkimos' 2013 95300 dwt dely ex DD Zhoushan 03/06 Nov Pacific rv redel Singapore-Japan \$15,000 - Louis Dreyfus

'Pedhoulas Cherry' 2015 82013 dwt dely retro Krishnapatnam 26 Oct trip via ECSA redel Singapore-Japan \$15,200 - Glencore

'Star Flame' 2011 80448 dwt dely EC South America 24 Nov trip redel Singapore- Japan \$16,750 + \$675,000 bb - Bunge

'Skopelos I' 2011 79659 dwt dely Dhamra 05/08 Nov coastal trip redel EC India \$14,000 - PWSL

'Nord Libra' 2014 77134 dwt dely retro Karaikal 26 Oct trip via ECSA redel Singapore-Japan with steels \$14,750 - Meadway

'Kavo Alkyon' 2005 75409 dwt dely Dalian prompt trip via NoPac redel Singapore-Japan approx. \$11,250 - Ultrabulk

'Paganini' 2008 75118 dwt dely Hamburg 05 Nov trip via USEC redel Savona \$13,000 - United

'Lemessos Lion' 2012 74933 dwt dely Phu My 04/06 Nov trip via Indonesia redel Singapore-Japan \$12,800 - cnr

'SBI Antares' 2015 61593 dwt dely Xiamen prompt trip via Indonesia redel WC India \$8,350 - cnr

'Spar Hydra' 2011 57981 dwt dely US Gulf prompt trip Brazil intention petcoke \$15,500 - Pioneer

'Orient Rise ' 2010 56700 dwt dely CJK 05/06 Nov trip redel PG \$7,000 - cnr



'Santa Rita' 2010 55677 dwt dely Philippines prompt trip via Indonesia redel China \$10,000 - cnr

'Navios Primavera ' 2007 53464 dwt dely Manila 03/07 Nov trip via Indonesia redel CJK \$9,250

'Dino' 2009 33371 dwt dely Santos prompt trip redel Casablanca \$18,250 - Pacific Basin

'Clipper Talent' 2009 30479 dwt dely Vila Do Conde prompt trip redel Norway \$17,000 - cnr

(2) 期租租船摘录

'ABY Asia' 2017 81944 dwt dely Niihama 03/05 Nov 5/7 months redel worldwide \$14,250 - Sinoeast

'Gorgoypikoos' 2005 76498 dwt dely CJK 20/25 Nov 5/8 months redel worldwide \$12,750 - cnr

3. [航运市场动态](#)

【克拉克森研究：小型 LNG 板块 — 来到聚光灯下】

近年来 LNG 板块正得到越来越多的发展动力。新签订单的增加和运费费率的回升使得 LNG 运输船市场的情绪已经有所改善；一些主要 LNG 项目的最终投资决策看起来即将达成。此外，随着 IMO2020 年限硫令日益临近，使用 LNG 作为船用燃料也成为了热点话题。在此背景下，市场对小型 LNG 板块的兴趣也明显增长。接下来，我们将会把小型 LNG 板块放大观察，简要介绍这一板块的具体组成。

迎来发展

2018 年全球 LNG 海运贸易预计将同比增长 11% 达 3.25 亿吨，主要动力来自于大型 LNG 项目。作为一直以来推动全球 LNG 贸易增长的主要力量，大型 LNG 液化装置的投资规模庞大（以澳大利亚的昆士兰柯蒂斯 850 万吨/年 LNG 项目为例，其资本支出已超出 200 亿美元），因此最终投资决策通常都与供应国家级管网的长期天然气购销合同挂钩。全球 LNG 运输船中有很一部分的新造船融资是带有长期包租合约的，为特定的 LNG 出口项目提供运输服务。目前全球有 540 艘运营中的 LNG 运输船和 119 艘在建 LNG 运输船就是这种情况。但是近年来随着全球能源格局不断改变，天然气消费国的范围及天然气的需求日益扩张，小型 LNG 板块也迎来了发展机遇。



项目聚焦

小型 LNG 板块首先包括小规模 LNG 进口和出口项目。小型 LNG 进口项目通常是为了给没有接入天然气管网的区域供应天然气，以满足当地工业、发电或者燃料需求。目前已投产的小型 LNG 接收站项目共 17 个，其年接收能力合计 700 万吨，不足全球 LNG 年名义接收能力的 1%。另外在建和规划中的小型 LNG 接收站年接收能力分别为 400 万吨和 1200 万吨，其中包括诸如越南 100 万吨/年和牙买加 50 万吨/年在内的 FSRU 项目。小型 LNG 出口项目相应地则是为了满足规模较小的 LNG 需求。例如，加拿大 50 万吨/年的 WesPac LNG 出口项目为夏威夷的燃气发电项目供气；而俄罗斯 66 万吨/年的 Vysotsk LNG 出口项目则将为波罗的海区域的小型接收站供气，包括芬兰 15 万吨/年的 Pori LNG 接收站。

运输和加注

小型 LNG 板块还包括舱容 4 万立方米以下的小型 LNG 运输船。目前全球共有 18 艘小型 LNG 运输船，占全球 LNG 运输船队数量的 3%。配有小型 LNG 运输船靠泊能力的 LNG 进出口项目会衍生出对小型 LNG 运输船的需求。此外小型 LNG 运输船也可以用于 LNG 转运，为 LNG 加注站提供稳定持续的 LNG 供应。LNG 加注站也是小型 LNG 板块的组成部分之一，通常 LNG 加注站需要专用的 LNG 加注船。例如近期吉宝南通船厂所签订的 7500 立方米 LNG 加注船，这艘船预计将于限硫令正式实施的 2020 年交付，为挂靠新加坡港口的船舶提供 LNG 燃料加注服务，旨在推动新加坡成为 LNG 燃料加注中心。而西北欧、中东和中国也有着相似的规划。截至 2018 年 10 月初，全球 440 艘营运船舶和 275 艘在建船舶已安装或者将安装 LNG 燃料主机，能够使用 LNG 燃料作为船用动力。虽然目前航运业将如何应对 2020 年限硫规定仍存在着许多不确定性，但以 LNG 作为船用燃料的需求仍将推动小型 LNG 板块的发展。

这样看来，虽然在整体 LNG 板块中，小型 LNG 仍处于萌芽阶段，但是考虑到全球能源和环境议程的发展趋势，小型 LNG 板块依然有着十分大的潜力。关注小型 LNG 板块的一举一动并非易事，但是了解到这个板块的组成部分（即小型 LNG 进出口项目、小型 LNG 运输船和 LNG 加注站）并建立相应的分析框架依然能够帮助我们更理解这个“小而美”的市场。

来源：克拉克森研究

【Belships、Lighthouse 合并终于获批】

挪威散货船运营商 Belships 日前宣布，已获得与 Lighthouse 公司合并计划的批准。

Belships 表示，在 2018 年 10 月 26 日举行的股东特别大会上，该合并计划已获得批准。同时合并中发行代价股份有关的股本增加已获得批准。

Belships 表示，合并和发行代价股份预计将在债权人通知期限到期后不久内完成，即 2018 年 12 月下旬。合并将在满足某些条件的情况下进行。



根据 10 月初达成的计划，通过发行 Belships 代价股份，Belships 子公司 Belships Chartering AS 将承担 Lighthouse 公司（LHS Holdco AS，LHS Holdco IIAS，LHN Holdco 1 AS 和 LHN Holdco 2 AS）的资产、权利和义务。其资产包括 4 艘超灵便型散货船、5 艘超大灵便型散货船，以及位于曼谷的商业管理公司 LighthouseNavigation 的控制权。合并完成后，Lighthouse 公司的股东将获得 1.277 亿股代价股份。

Belships 此前表示，与 Lighthouse 的合并将使该公司船队规模扩大至 16 艘船，增加船队灵活性，并有机会获得更多租船协议。

据了解，Belships 目前已有 3 艘散货船获得 Canpotex 期租协议，另有 3 艘散货船获得嘉吉期租协议，其中 2 艘将于 2019 年 1 月到期。Belships 公司表示，由于散运市场预计将在 2018-2019 年期间改善，该公司已做好准备进入散货船市场。

2018 年 10 月 12 日，Lighthouse 在公司大会上批准了合并交易。该公司与 Belships 大股东 Sonata AS 达成协议，将该公司 30.2% 的股份出售给 Kontrari，以及子公司（Lighthouse 公司）与 Belships 子公司的合并交易。

来源：国际船舶网

【2020 限硫令,全球船东的危险与机遇】

一. 2020 全球限硫令，会不会到来？可预见的连锁反应是什么？

目前，从各种官方渠道来看，届时，该政策靴子落地，应该是没有疑问的，那么，落地后的连锁反应是什么？各缔约国 PSC 会不会执行？“打别人的孩子，不心痛”，2020 年 1 月 1 日，全球限硫令生效以后，各缔约国的 PSCO，会给不合规船舶 17，甚至 30 将是大概率。

船舶的临时整改措施，就是加装合规低硫油来应急，因此，2020 年 1 月前后，合规低硫油的现有供需平衡将被打破，合规低硫油将处于供不应求状态，而高硫油将处于供给过剩状态；届时，高低硫油价差也将达到最大，现在，全球范围高低硫油的平均价差，在 200 美元/吨左右，一旦严格执行，到时候，超过 300 美元/吨都有可能，过后，应该会缓慢地下降，最终，达到新的供求平衡，这将取决于供油企业的利益和意愿。

如不能承受低硫油中长期（普遍预测 3 年以上）高价的风险，较长期的替代整改措施，就是安装 SCRUBBER，由于该项目有水下工程，为节约修船成本，建议在坞修时完成；2018 年 10 月 22 日，中国驻英国大使馆代表中国政府正式向国际海事组织（IMO）秘书长林基泽递交中国加入《2004 年国际船舶压载水和沉积物控制和管理公约》（下称《压载水公约》）文书，《压载水公约》将于 2019 年 1 月 22 日起对我国正式生效，该公约的生效，使得 BWT 的安装进入高峰期，因此，未来的 3-5 年，船坞将是稀缺资源。



二. 2020 全球限硫令的本质是什么?本质的影响是长期的, 代表着未来趋势。

2020 全球限硫令的本质, 是国际社会对 IAPP(大气防污染)的越来越重视, 其要求也越来越严格, 全球范围内燃油 SULPHUR CONTENT(硫含量)从 3.5%直降到 0.5%; IMO MEPC70(国际海事组织海洋环境保护委员会第 70 次会议, 2016 年 10 月)决定进一步减少全球硫排放限额至 0.5%, 并于 2020 年 1 月 1 日生效, 而不再延期 5 年---这就是 2020 全球限硫令。另外, 2020 年 3 月 1 号以后, 没安装替代设备 SCRUBBER 的船, 将不被允许存有高硫燃油。

2020 全球限硫令, 即通过限制船用燃油的硫含量, 来控制柴油机尾气硫化物的排放, 从而减少大气污染, PSC 制度设计的有效, 使得港口国 PSC 对船舶的监管, 是最有影响力的, 因此, 2020 全球限硫令, 会通过缔约国 PSC 来强化其执行力。

三. 2020 全球限硫令的实质是什么?实质的影响是有时间范围的, 代表着活在当下。

2020 全球限硫令, 也可以理解为 IMO 主导的, 在全球范围内, 淘汰老旧船舶和管理不善航运企业的供给侧改革, “供给侧改革, 言犹在耳”, 我国在其他领域, 已经先行先试几年了, 结果也看到了, 大量的企业关停, 钢铁、水泥等资源和产品价格暴涨…… 因此, 随着时间的推移, 大量没有实力, 不被支持, 处于维持生存状态的中小航运企业, 将被迫出局, 运力过剩的局面将得到改观; 时间是多久? 很复杂, 我国的供给侧改革, 至今还没人说何时结束, 但我想应该是航运业运力供需平衡, 甚至会变得稀缺的时候, 那时, 大量的老破船, 管理不善和没有实力的船东将被淘汰, 运价上升后, 能活下来的企业, 将获得更加丰厚的利润, 成本则由消费者来承担。

2020 全球限硫令的实质, 是一次航运业的大洗牌, 再加上贸易战的反复和不确定性, 经不起折腾的小微企业率先将被洗出去, 接着是经营不善的大中型船东; 2020 全球限硫令的实质, 是航运公司“门槛”的提高, “门槛”的作用是隔开、隔离和隔断, 这和美国提高关税进行贸易保护, 有异曲同工的效果; “门槛”换句话说, 也就是一定程度的垄断, “门槛”越高, 垄断程度就越高, 再换句白话说, 就是低端的不让玩航运了。

2020 全球限硫令, 为何让航运界如此关注和紧张, 2020 年 1 月 1 号, 也是具有行政或区域垄断的航运巨头, 夺取运价话语权的开始, 在全球范围内, 几个航运巨头的联盟, 已经提前并且基本完成布局, 他们老早就开始谈判了, 中小船东只能是跟随或从属。

2020 全球限硫令, 真正严格执行起来, 就是杀船令, 老旧船就像砍瓜切菜一样被杀掉, 大量的中小船东倒闭或苦苦支撑, 谁会在乎中小企业的死活?! 海员过剩, 大量航运人才失业, 而拆船市场的生意应该会热起来, 但好像该产业市场, 在国内也已经被限制, 距离 2020 年 1 月 1 号, 只有一年又两个月了。

四. 2020 全球限硫令, 船东如何应对? 没有更好, 适合自己的就是最好。



LNG 对绝大多数的现有船来说，是不现实的，LNG Ready 的机器才可能改用 LNG，LNG Ready 的机器也基本上是新造船才值得装，即便是在新造船市场，由于 LNG 在危险性、体积大、储存困难、管理要求高和技术不成熟的问题，也不占领主要的市场份额；而安装 SCRUBBER，对于油耗高的大船，特别是 10 年以内的新船，就具有现实意义，油耗如果超过 50 吨/天，以当前国际外贸油，高低硫油的平均价差在 200 美元左右计算，每天就可以节约 10000 美元；有的集装箱船，一年甚至可以航行 300 天，那就是 300 万美元/年，就是说，大概投入不到 200 万美元，大概一年就可以回本；

由于租家负责燃油费用，长租约的租家有动力去安装 SCRUBBER，但船东也应该认识到，安装了 SCRUBBER 的船在租船市场上，就会有足够的竞争力，公司就能够获得更大的发展；虽然，脱硫塔的安装会带来一系列的问题，比如增加了初次大量的投入，后续的维保和备件消耗，脱硫塔是新设备，设备和技术还不够成熟和稳定，也会面临发电机油耗增加和机舱人员工作量增加等问题；燃用低硫油要忍受其价格高，忍受多久？！为了生存和发展，很多船东已经决定选择去忍受和承担？！

五. 不一样的船东

国际上，有政府支持/区域垄断和行业有充分竞争力、有资金实力的船东，可以不装洗涤塔，事实上，那些大公司也是这么选择的，他们可以撑到最后，但如果时间太长，如果不能掌握市场价格话语权，这样，就会付出巨大的燃油成本——大船东需要尊重市场。

管理效益好的中小型船东，建议安装洗涤塔，因为，这是企业做大做强，占领市场的机会，反之，管理、经营不善的中小型船东，建议尽快卖船，免得被慢慢拖死，最后，落得一身债务——小船东需要敬畏市场。

六. 不一样的油价

加工一吨原油所能获得的经济价值，远远高于加工一吨低硫渣油，所能获得的价值，油企合规燃油的供应，从来都不是问题，但想购买便宜又合规的低硫油，是单方面的想法；合规的低硫油价格，受到成本和市场的的影响，炼油企业是市场导向，低硫油如 MGO/MDO 的市场，供不应求，炼化简单，利润高，那么，炼油企业为啥还要去生产技术难度大，价格不高的合规低硫船用渣油？

油企、油商，关心的是产品的成本和利润的最大化，当然，合规便宜的低硫船用渣油市场巨大，这个市场，也是很有吸引力的；高硫渣油，是高硫石油炼化环节的必然产物，不存在不生产的问题，是炼油企业的价值取舍问题，放在手里卖不掉，还会占用油罐；供给过剩就会降价，无法忍受了，他们就会投资设备，用技术手段生产合规低硫油，或“吃干榨尽”成别的化工产品。

七. 中小船东，如何应对 2020 全球限硫令？



和大船东相比，中小船东本身的生存和发展就处于劣势，如何应对 2020 全球限硫令？如何能以和大船东类似的成本，享受到 SCRUBBER 团购的服务和价格？HIFLEET 团队，致力于服务中小船东，为他们提供 SCRUBBER 从设备选型，方便船厂预订，安装调试，售后服务等解决方案；并根据船舶大小、类型和姐妹船等特点、分组制定安装方案，按照同类型、类似姐妹船 5 条船一组、或 10 条船一组、或 20 条船一组的模式。

这样，船东和船厂，就能够减少不必要的重复支出，节约了时间和费用，船东，也可以选择不参与和各方谈价格，采取借鉴姐妹船的方案，直接套用团购优惠价格；如此，船东、船管不仅节约了同各方协调、沟通的时间和精力，还能享受到同大船东同等的礼遇，由于团购数量大和近似的工作，船厂、设备厂商、设计安装商等相关方提前准备、充分协调，综合成本就会有足够的优势，最终，还有可能享受到比大船东还优惠的——大团购优惠价格。

HIFLEET 团队，将依托航运大数据的资源平台，观察船舶的实时动态轨迹，分析船舶的历史航行轨迹和行为习惯，结合 HIFLEET 船舶的特检换证窗口 Window Of Survey，为船东在全球范围内，推荐匹配合适方便的修船厂；HIFLEET 掌握全球 1000 多家修船厂的坞修能力和坞修期数据，同时和国内资深修造船厂、全球知名 SCRUBBER 制造装备商、有资质经验优秀的 SCRUBBER 设计安装服务商，有着紧密的合作伙伴关系。

距离 2020 年 1 月 1 号，只有一年又两个月了！

思路决定出路，选择决定命运，心动需要行动，希望感兴趣的中小船东能够尽快团结起来？只有尽快，才能掌握先机，价格服务才有优势！只有团结，才会有力量 and 希望，才有可能享受到专业无忧和团购优惠的服务，为企业更好的生存和发展打下基础，欢迎有兴趣的船东、船管给予及时的关注和咨询。以上为个人观点，不足为据，仅供参考。

来源：航运在线

4. [船舶市场动态](#)

【IMO 新政或将带来新一轮新船订单潮】

为满足国际海事组织削减碳排放量的目标，由电力和燃料电池驱动的减速船舶或将带来新一波新造船订单潮，中国造船业有望迎来 15 年的黄金发展期。

克拉克森航运经济学家 Martin Stopford 博士近日表示，随着世界各国逐步向低碳未来发展，未来 15 年左右，造船厂将会迎来新的订单热潮。他认为，对蓄电池或燃料电池驱动、航速 10 节左右的新船的需求，全球造船厂的订单量将在 2020 年代末重新回升，并在 2032 年前后达到顶峰。

Stopford 是在近日挪威特罗姆瑟举行的国际女性航运与贸易协会（WISTA）年会上发表的这个预测。这一长期预测是基于对如何实现国际海事组织（IMO）到



2050 年将航运温室气体排放量削减 50% 的目标的新分析。

国际海事组织的目标是将航运业二氧化碳排放量从 2008 年的 9.4 亿吨减少到 2050 年的 4.7 亿吨。Stopford 怀疑，国际海事组织尽快削减碳排放量的目标设想是否可行。

来源： 国际船舶网

【成本优势在造船竞争中“过气”了吗？】

近年来造船实力提升迅速并以较强成本优势攻城拔寨的中国造船业，今年的新船接单成绩却落在了韩国之后。前三季度，韩国造船业接单量全球占比达 48%，让自 2008 年后长期占据全球第一的中国造船业屈居第二。这其中发生了什么？中国造船业的人工、原材料等成本依然低于韩国，为什么订单吸引力却下降了呢？难道，多年来在造船市场行之有效甚至所向披靡的成本优势已经“过气”了吗？

2008 年，经过十多年快速发展的中国造船业接单量首次超过韩国，登上全球第一的宝座，成为全球造船业一时风头无两的“新贵”。之后，除 2011 年外，中国造船业一直保持着全球第一的位置。凭借后发优势、市场优势，特别是杀伤力巨大的成本优势，中国造船业对韩国、日本造船业的地位形成了强烈冲击。然而，在势如破竹的发展与突破之后，中国造船业显著且有效的成本优势而今却显示出后继乏力的态势，其原因主要来自两方面，一是诸多关联要素成本呈现上涨趋势，二是高技术船舶逐渐成为市场焦点。

首先，随着中国劳动力、原材料等要素成本的逐年增加，中国造船业相对突出的成本优势已经不再那么明显，而是正在逐渐衰减。有数据显示，2009~2017 年，中国劳动力报酬年均增长为 10% 以上。2000~2015 年，中国制造业小时劳动力成本增长了 5 倍，年均增速为 16.5%，而同期美国、日本和德国的制造业小时劳动力成本年均增速分别为 3%、2.9% 和 5%。此外，钢材等原材料价格自 2017 年开始也呈快速上涨态势，使中国造船业的原材料成本“水涨船高”；由于中国近年来大力建设环保社会，中国造船业的环保成本也较过去大大增加。在这种情况下，中国造船业的绝对成本优势与相对成本优势均在下降，而且已经到了必须有新优势加持否则地位难保的紧迫时刻。

其次，高技术船舶逐渐成为市场“主角”，而中国造船业的成本优势无法在该领域得到充分发挥。这是因为，诸如液化天然气（LNG）船、超大型集装箱船、超大型油船（VLCC）等高技术船舶不仅技术要求高，而且价值高、风险高，一旦出现纳期、安全等方面的问题，其损失将远远超过低船价带来的优惠费用。船东在为这类船舶选择建造方时，为保万全，会优先考虑技术实力以及建造业绩与建造经验等。而目前，中国造船业在这些方面还逊色于韩国。因此，面对环保、大型化、智能化船舶订单增多的行业发展大势，中国造船业的成本优势无法得到充分的彰显，这种紧迫性在今年的接单较量中体现得最为明显。数据显示，今年前三季度，韩国承接新船订单 212 艘、2756 万载重吨，中国承接新船订单 307 艘、2096 万载重吨。中国接单船舶艘数比韩国多 95 艘，载重吨却少了 660 万载重吨。这说明韩国造船业承接的大型船舶比例远大于中国造船业，订单“含金量”也远高于中国造船业。



面对大型、环保、智能的高技术船舶市场增长、低附加值船舶产能严重过剩的现状和趋势，中国造船业必须认清差距，及时警醒，在保持相对成本优势的同时，打造新的技术优势。一方面，中国造船业应脚踏实地地进行技术攻关，突出重点领域，着力补齐短板，持续坚定地开展自主创新，夯实技术基础，提升技术实力，点燃技术创新的新引擎。另一方面，国家相关部门也应在资金、政策方面给予更多支持，建立完善的创新机制，营造更好的创新环境，帮助正处于从单纯成本优势转为“成本+技术”双重优势关键期的中国造船业顺利转型升级。只有这样，中国造船业才能在前景可观的高技术船舶领域占据应有地位，而不是陷在产能严重过剩的低端船舶领域苦苦厮杀。

当然，在打造技术优势的过程中，中国造船业的成本优势依然需要保持、加强，甚至再造。在劳动力等要素成本上升趋势难以改变的情况下，中国造船业应进一步完善管理机制，提高管理水平，向管理要质量，向管理要效益，靠管理降低成本，靠管理增强优势。以雄厚的技术实力为“底气”，以完善的管理机制为“底色”，这样的成本优势将永不“过气”，并助推中国造船业走出低谷，再创辉煌。

来源：中国船舶报

【汽车运输船市场走出低谷继续复苏】

虽然市场仍然存在波动，但得益于船舶利用率提高，预计汽车运输船市场将从 2016 年低谷中走出继续复苏。

航运咨询公司德路里（Drewry）近日发布报告表示，本地化日益增长和贸易战的威胁将使成品车货运增长减缓，而新的交易和港口停靠出现将对运营商的运营效率产生挑战。

成品车海运贸易从 2016 年低位大幅回升，2017 年增长率接近 6%，达到 3750 万 CEU。与此同时，汽车运输船船队增长减缓，迫使闲置船舶重新投入市场运营，而汽车运输船的订单量仍将维持在历史低位。

德路里表示，这将支持未来五年船舶利用率提高和运价上涨，但由于船舶收支平衡几乎没有变化，这不足以鼓励对汽车运输行业的进一步投资。

德路里汽车运营商负责人 Tom Ossieur 表示，尽管利用率提高，订单量创历史新低，但由于市场对贸易的不确定影响，船东和运营商都通过订购、销售和购买，或以租船的方式来获得船舶运力。

受益于汽车贸易关税变化、生产本地化程度提高以及汽车销售增长，汽车贸易获得复苏。不过，汽车贸易行业也面临从成熟新兴市场转向更加动荡的新兴市场的挑战。与此同时，更高的燃料成本和即将生效的 2020 硫排放法规将增加汽车运输成本。



Ossieur 表示，整体而言，自 2007 年以来，随着船舶减速航行并在港口停留更多时间，汽车运输效率下降了 39%。目前汽车运输行业面临航速较低、航线较短以及贸易车道不平衡等问题，德路里预计未来将会有重大改进。

尽管如此，市场运力供应增长放缓将为汽车运输供需平衡提供支持，预计到 2022 年汽车运输公司利用率将达到 86%。但市场不确定性和下行风险将继续影响租船活动，租期和船舶租价。

来源： 国际船舶网

5. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	501.00	527.00	710.00	705.00
Hong Kong	500.00	505.00	730.00	n/a
Tokyo	n/a	n/a	n/a	n/a
Hamburg	485.00	n/a	730.00	n/a
Fujairah	496.00	n/a	785.00	n/a
Istanbul	n/a	n/a	n/a	n/a
Rotterdam	445.00	485.00	650.00	n/a
Houston	440.00	n/a	700.00	n/a
Panama	475.00	n/a	745.00	n/a
Santos	501.00	532.50	n/a	809.00

截止日期： 2018-11-02

◆ 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 43 周	第 42 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	5,000	5,000	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 42 周	第 41 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	9,100	9,100	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	6,050	6,050	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： 2018-10-30

(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	Hanjin Subic Bay, Philippines	2020	Eastern Pacific - Singaporean	5,000	Tier III, scrubber fitted
2	TAK	49,000	Onomichi, Japan	2020	Eastern Pacific - Singaporean	Undisclosed	options declared
2	TAK	17,500	Taizhou Kouan, China	2018	Stenersen AS - Norwegian	Undisclosed	options declared, IMO-II
2	TAK	7,500	AVIC Dingheng, China	2020	GEFO group - German	Undisclosed	StSt, ice class 1A
4	BC	64,000	Zhoushan Changhong, China	2019	ICBC Leasing - Chinese	2,500	LOI stage
2+2	RORO	2,700 1m	Yantai CIMC Raffles, China	2020-2021	Bohai Ferry - Chinese	3,000	
1	RORO	2,000 1m	Huangpu Wenchong, China	2020	CG Railway - U.S.A	Undisclosed	
1	ROPAX	1,200 pax	Armon, Spain	2020	Balearia - Spanish	EUR 90.0m	LNG fuelled, 500 cars
8	GC	6,221	Okskaya Sudoverf, Russia	2019	Russian	Undisclosed	240 teu



◆ 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 CLARION	BC	176,952		2009	Japan	2,900	Berge Bulk - Singaporean	
SCANDINAVIAN EXPRESS	BC	93,038		2010	China	1,550	Undisclosed	
ARCH	BC	82,000		2018	China	2,000	Chinese	
VOGE CHALLENGER	BC	79,648		2010	China	1,310	German	
JANNA S	BC	75,200		2010	China	1,150	Greek	
NAVIOS LIBRA II	BC	70,315		1995	S. Korea	460	Undisclosed	
TC GOLD	BC	58,096		2011	Philippines	1,625	Greek	
TRON LEGACY	BC	56,444		2012	China	1,350	Chinese	
BULK ARGENTINA	BC	55,477		2009	Japan	1,490	U.K	forward delivery
FROGNAL	BC	52,544		2005	Japan	1,050	Greek	delivery Atlantic
GENCO MUSE	BC	48,913		2001	Japan	670	Chinese	
CIELO DI TOCOPILLA	BC	39,202		2016	China	4,000	Gotland - Swedish	en bloc, for
CIELO DI JARI	BC	39,202		2016	China			conversation to
SEA BRONZE	BC	37,426		2007	Japan	1,150	Undisclosed	orange juice tankers
APOSTOLOS II	BC	34,699		2003	China	725	Greek	

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
BRIGHTOIL GRAVITY	TAK	319,911		2012	S. Korea	Undisclosed	Shandong Shipping - China	
BRIGHTOIL GLORY	TAK	319,819		2012	S. Korea	Undisclosed	Shandong Shipping - China	
BRIGHTOIL GEM	TAK	319,798		2013	S. Korea	Undisclosed	Shandong Shipping - China	*BB to sellers
BRIGHTOIL GRACE	TAK	319,778		2013	S. Korea	Undisclosed	Shandong Shipping - China	
BRIGHTOIL GALAXY	TAK	319,743		2012	S. Korea	Undisclosed	Shandong Shipping - China	
DS VIDA	TAK	299,097		2003	China	2,280	NGM - Greek	not cap rated, ss/dd due
NORD INNOVATION	TAK	47,981		2010	Japan	1,675	Undisclosed	
CORRIDO	TAK	46,156		2011	Croatia	Undisclosed	Team Tankers	
CAVATINA	TAK	46,067		2010	Croatia	Undisclosed	Team Tankers	****
CALYPSO#	TAK	46,067		2010	Croatia	Undisclosed	Team Tankers	
ARDMORE DEFENDER	TAK	37,764		2015	S. Korea	2,570	Ocean Yield - Norwegian	**10 yrs BBB, 10%
ARDMORE DAUNTLESS	TAK	37,764		2015	S. Korea	2,530	Ocean Yield - Norwegian	sellers credit



其 它							
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	备 注
DEEPSEA METRO I	DRILLING	38,000		2011	S. Korea	26,250	Undisclosed
LARISSA	OSV	3,800		2011	China	3,900	Golden Energy Offshore - Norwegian ***
DESPINA	OSV	3,800		2011	China	3,900	Golden Energy Offshore - Norwegian

◆ 上周拆船市场回顾

巴基斯坦							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备 注
DS VELVET	TAK	301,438	41,557	1999	S. Korea	465	

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
STELLAR FAIR	BC	266,629	32,565	1990	Japan	468.00	delivery full sub-continent
MAGNAVIA	CV	30,620	10,312	1996	Poland	478.00	as is Singapore, incl. 150t ROB
ZANZIBAR	CV	22,386	7,428	1996	Poland	450.00	as is Singapore
PETALIDI	CV	14,111	5,641	1993	Poland	472.00	delivered Alang
PACIFIC PEARL	CV	11,064	4,727	1998	Malaysia	441.00	as is Singapore
MARELLA SPIRIT	PAX	4,217	18,234	1983	France	357.00	as is Piraeus
SAFFRON	TAK	157,406	22,609	1998	S. Korea	463.00	as is Colombo, incl. 700t ROB

◆ ALCO 防损通函

【美国 - 亚洲型舞毒蛾船舶检查】

协会从美国新奥尔良通代 MURPHY, ROGERS, SLOSS, GAMBEL & TOMPKINS 处获悉题述有关亚洲型舞毒蛾的最新信息。

最近有消息称, 2018 年 7 至 8 月, 美国海关及边境保卫局(CBP) 分别在三艘来自日本的船舶上发现了亚洲舞毒蛾(AGM) 的卵块; 包括两艘抵达巴尔的摩(BALTIMORE) 的车辆运输船, 及一艘在休斯顿(HOUSTON) 接受检查的船舶, 船型尚不清楚。上述事件中, 美国海关及边境保卫局截获了所有的 AGM 活卵, 从而迅速阻止了虫害入侵美国。



【新租船合同条款推广使用《保赔协会内部土产格式协议 1996》（2011 年 9 月修订）】

会员请参阅第 7/2011 号通函，查看《保赔协会内部土产格式协议 1996》（2011 年 9 月修订）（以下简称 ICA），该协议为 NYPE 或 ASBATIME 租船合同或基于此格式而订立的运输合同下发生的货物索赔提供一种便捷机制，进而能迅速公平地在船东和承租人之间分配责任比例。

为了推广在 NYPE/ASBATIME 格式租船合同中并入《2011 协议》，会员可参阅第 7/2011 号通函，查看由国际保赔协会集团（以下简称集团）起草的租船合同条款范本。

【装卸时间简述】

人们经常广泛讨论何时起算装卸时间这一话题。因此，本文旨在简要概述起算装卸时间（或发生滞期）需满足的条件，同时提及作为指导原则的重要支持性判例法。

一般来说，在大多数租船合同中，需要满足以下三个条件才能起算装卸时间：

1. 船舶已经到达租约约定的地点；
2. 船舶各装卸设备均准备就绪，且处于适合装卸货物的状态；
3. 船舶须递交有效的装卸准备就绪通知书（“NOR”），以确保船舶到港和准备就绪。

一旦满足了这些条件，该船舶视为“到达船舶”，将开始按照租约起算装卸/滞期时间。我们将依次讨论这三个条件。

在最近的仲裁案 LONDON ARBITRATION 21/18 一案中，涉案船舶在经修订的 NYPE 格式合同下进行期租租赁，租期为 40-45 天，航线为从乌克兰的尤日内港到泰国的阁西昌岛港，途经波斯普鲁斯海峡，苏伊士运河和新加坡。案件涉及租约条款中对该船航速和油耗的担保。

【散货船安全报告中常见调查结论】

今年早些时候，国际干散货船东协会 (INTERCARGO) 发布了 2008 到 2017 年干散货船人员伤亡报告。



在本报告所述期间，在载重吨超过 10,000 吨的船舶上，共发生 53 起干散货船人员伤亡事故。事故发生数量在 2011 年达到顶峰，但此后一直稳步下降。2017 年仅 STELLAR DAISY 和 EMERALD STAR 两起事故发生，且均造成了人员死亡和船体损坏。

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
2018-11-02	693.710	791.200	6.153	88.532	901.730	60.177	947.700	207.830	16,280.000
2018-11-01	696.700	789.230	6.178	88.826	891.040	59.996	943.010	211.810	16,357.000
2018-10-31	696.460	790.080	6.159	88.771	884.920	60.026	939.810	209.770	16,356.000
2018-10-30	695.740	791.370	6.192	88.705	890.770	60.058	945.610	211.310	16,399.000
2018-10-29	693.770	791.130	6.199	88.487	890.280	60.171	947.560	209.850	16,421.000

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	2.17538	1 周	2.21788	2 周	--	1 个月	2.31356
2 个月	2.418	3 个月	2.5815	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.8165	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	3.09613		

2018-11-01