



全一海运市场周报

2018.12 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2018.11.26 - 11.30)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场略显疲软 多数航线运价下跌】

本周中国出口集装箱运输市场行情略显低迷，随着圣诞节前出货小高峰接近尾声，运输需求开始有所回落，多数航线市场运价出现下跌，综合指数走低。11月30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890.41点，较上期下跌1.5%。

欧洲航线：据德国联邦劳工局29日公布的月度就业报告显示，德国11月失业率为5%，较上月降低0.1个百分点，创下两德统一以来的最低水平，显示出欧盟主要国家德国的经济仍然呈现向好态势，对运输需求的稳定起到支撑作用。虽然圣诞出货小高峰接近尾声，但总体货量表现仍然保持在较高水平，供需基本面稳固，上海港船舶平均舱位利用率在90%以上，市场运价小幅走高。11月30日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为747美元/TEU，较上期上涨1.2%。地中海航线，市场情况与欧洲航线基本同步，上海港船舶平均装载率在90%左右，市场运价小幅上涨。11月30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783美元/TEU，较上期上涨3.7%。

北美航线：据研究机构Markit发布的最新数据显示美国11月Markit制造业PMI初值为55.4，较前值下降0.3，显示美国经济发展基础并不稳固，对当地居民消费需求和运输需求的增长态势产生不利影响。本周运输需求总体稳定，但部分航商通过增加运力投放，供求紧张的局面出现缓解，上海港船舶平均装载率在90~95%之间的水平。受此影响，即期市场订舱价格走低。11月30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2190美元/FEU、3403美元/FEU，较上期分别下跌2.5%、6.8%。

波斯湾航线：近期货量表现总体平稳，部分航商继续采取措施以控制总体运力规模，供求关系较为平衡，上海港船舶平均装载率维持在90%左右的水平。本周市场运价小幅上涨。11月30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518美元/TEU，较上期上涨1.0%。

澳新航线：传统运输旺季接近尾声，市场整体表现呈现疲软态势，运输需求开始转弱，部分航商继续控制运力规模，但供求关系未能改善，上海港船舶平均装载率降至85%左右的水平，市场运价大幅回落。11月30日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为564美元/TEU，较上期大跌10.8%。

南美航线：市场整体表现转弱，货量表现后继乏力，航商执行停航等措施控制总体运力规模，但效果不明显，上海港船舶平均装载率在85%左右的水平。市



场运价延续下跌走势，继续大幅走低。11月30日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为771美元/TEU，较上期大幅下跌22.6%。

日本航线：本周货量基本稳定，市场运价总体平稳。11月30日，中国出口至日本航线运价指数为702.52点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【需求低迷窘境持续 沿海运价低位下探】

本周，沿海散货运输需求依旧低迷，生产消耗低于预期，加上月底期间下游观望情绪浓厚，运价承压下行。11月30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1092.90点，较上周下跌2.7%；其中，干散货运价指数报收1059.14点，较上周下跌3.1%；油品运价指数报收1329.23点，较上周下跌0.1%。

煤炭市场：本周，全国多个地区迎来大雾天气，尤其长三角地区连续多天出现浓雾，长江部分航段封航，过往船只受阻严重。而在大雾影响下，11月26日凌晨约04:00时许，长江下游航道里程41公里处发生严重碰撞事故，事故导致115个集装箱掉落水中，长江太仓段因故全线封航。此外，进口煤限制政策严格执行，需求显现向国内回流趋势，加之港口煤价已跌至成本压力位，煤炭价格显现触底企稳迹象。然而上述因素却未能扭转沿海煤炭运输市场的低迷态势。沿海六大电厂日耗煤量徘徊于55万吨上下，存煤可用天数超30天，发电用煤需求难有进一步突破。库存充足、发电低于预期，且后期环保限产压力较大，下游观望情绪依旧浓厚。加之临近月底，在计划运量基本完成的背景下，基本面未变，运输需求持续低迷，过剩运力难以消化。伴随油价持续下跌，船东让价空间加大，运价延续下行走势。

11月30日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1119.56点，较上周下跌3.2%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，秦皇岛-上海（4-5万dwt）航线运价为27.1元/吨，较上周五下跌3.7元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为29.6元/吨，较上周五下跌3.9元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为37.3元/吨，较上周五下跌3.0元/吨；华南航线更为低迷，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为32.7元/吨，较上周五下跌5.6元/吨。

金属矿石市场：受钢材价格下跌影响，进口矿市场偏空气氛明显，钢厂采购进度趋缓。当前进口铁矿石港口库存小幅增加，钢厂库存减少，表明钢企原料补库意愿较弱，叠加成材利润严重收缩，配比已渐向低品位及非主流等品种转移。受此影响，11月30日，沿海金属矿石货种运价指数报收1086.56点，较上周下跌2.0%。

粮食市场：目前，南北港口之间粮价“倒挂”现象普遍，南北陈玉米散船即期发运倒挂25元/吨，贸易利润同比明显下降，而玉米库存同比明显偏高。贸易商收购难度加大，且南方玉米销区多数企业在“急涨”之下选择了观望，粮食运输需求继续偏弱。11月30日，沿海粮食货种运价指数报收1032.65点，



较上周下跌 6.0%。

成品油市场：国内批发市场来看，在宽幅下调预期影响下，国内油价走势持续下行，下游单位补库热情不高，观望后市为主。沿成品油运输需求延续低迷态势，货源紧缺导致部分船东低价揽货。11 月 30 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 929.14 点，较上周下跌 0.2%；其中市场运价成分指数报收 823.10 点，较上周下跌 0.5%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【海岬型船领头上涨 综合指数明显回升】

本周国际干散货运输市场在海岬型船的带动下，商谈氛围明显回暖。海岬型船市场在上周超跌反弹的基础上进一步上涨，中小船型租金、运价水平小幅波动，远东干散货综合指数有明显回升。11 月 29 日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为 998.01 点，运价指数为 915.26 点，租金指数为 1122.14 点，较上期分别上涨 20.1%、12.0%和 31.7%。

海岬型船市场：本周海岬型船两大洋市场在上周超跌反弹后进一步回升，租金、运价均有明显上涨。太平洋市场，周初受矿价急速下跌影响，西澳四大发货人均有集中出货的意愿，成交明显放量，而受太仓水域碰撞事故，以及长江口、北中国区域天气影响，运力侧趋紧，船东心态有所企稳。接近周末，快速上涨过后，市场观望情绪较浓，租金、运价出现回调。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 8.336 美元/吨，较上期上涨 37.9%；中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 18540 美元，较上期上涨 122.7%。澳洲纽卡斯尔至舟山航线运价为 11.894 美元/吨，较上期上涨 23.0%。巴西远程矿航线，在船东顶推市场以及 FFA 明显上涨的带动下，租金、运价均有明显提升。据悉，周三巴西发货人以 18 美元左右的水平拿入多艘船，船东对后市信心有所提升。接近周末，市场陷入僵持，租金、运价有所回调。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 17.753 美元/吨，较上周四上涨 17.8%。

巴拿马型船市场：本周巴拿马型船两洋市场走势略有分化，其中太平洋市场整体氛围较为积极，受印尼煤炭价格下跌以及海岬型船市场上涨的影响，市场中煤炭货盘有所增多，但运价水平仍处于低位徘徊。而在西澳粮食的活跃带动下，南中国运力明显消化，船货短期内较为平衡。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 10748 美元，较上期上涨 1.9%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 9615 美元，较上期上涨 2.1%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.333 美元/吨，较上期上涨 0.7%。粮食航线上，运价波动较小，前期下跌较多，船东目前挺价意愿较强，但市场货源仍较少，船货不平衡的状态仍然存在。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为 33.636 美元/吨，较上期下跌 0.4%。

超灵便型船市场：本周超灵便型船东南亚市场整体仍较为低迷，货盘缺失状况较为明显。其中，煤炭方面受国内进口煤严控影响较大，太平洋市场总体需求受到明显抑制。镍矿出货仍然较少，运价继续窄幅下探。北方钢材月底预定载基本全部完成，市场再次回到低迷状态，租金水平明显下滑。周四，中国南方



/印尼往返航线 TCT 日租金为 7167 美元，较上期下跌 1.6%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 9192 美元，较上期下跌 1.5%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 6089 美元，较上期下跌 3.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价 7.316 美元/吨，较上期下跌 0.8%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 8.238 美元/吨，较上期下跌 0.7%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价小幅上涨 成品油运价持续上升】

据美国能源信息署 EIA 公布数据，美国 11 月 23 日当周商用原油库存增加，连续十周上涨。自 10 月初创四年新高以来，国际油价在不到两个月的时间内跌去三成，如今下跌趋势愈演愈烈，其原因在于美国原油库存的不断增长，以及沙特和俄罗斯为了抵消地缘政治局势所造成的供应损失，自年中以来的不断增产。本周原油价格波动下跌，布伦特原油期货价格周四报 60.08 美元/桶，较上周下跌 4.5%。全球原油运输市场大船运价小幅回升，中型船运价波动下行，小型船运价波动上行。中国进口 VLCC 运输市场运价小幅上涨。11 月 29 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1257.61 点，较上期上涨 1.4%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场活跃度回升，运价延续上周小涨态势。本周，中东航线 12 月中旬货盘稳步释放，运价继续小步慢涨；西非航线 12 月底 1 月初货盘少量成交，运价稳中有涨。成交记录显示，中东 12 月 16-18 日装期货盘成交运价为 WS 95.0；西非 12 月底装期货盘成交运价为 WS 89.0。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS 93.15，较上周四上涨 1.7%，CT1 的 5 日平均为 WS 91.97，较上周上涨 1.7%，等价期租租金平均 4.6 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS 90.58，上涨 1.0%，平均为 WS 89.73，TCE 平均 4.8 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价综合水平波动下行。西非至欧洲市场运价下跌至 WS127，TCE 约 3.6 万美元/天。该航线一艘 14 万吨级船，西非至地中海，12 月 11 至 12 日货盘，成交运价为 WS138。黑海到地中海航线运价小幅下跌至 WS164，TCE 约 6.0 万美元/天。该航线一艘 14 万吨级船，新罗西斯克至地中海，12 月 16 日货盘，成交运价为 WS175。中国进口主要来自非洲，一艘 13 万吨级船，尼日利亚至中国，12 月 17 至 18 日货盘，成交运价为 WS140。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线运价稳中有升，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大幅下滑至 WS133（TCE 约 1.3 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS184 水平（TCE 约 4.0 万美元/天）。北海短程运价小幅上涨至 WS131（TCE 约 2.4 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，英国至欧洲大陆，12 月 6 至 7 日货盘，成交运价为 WS127.5。波罗的海短程运价上涨至 WS105，TCE 约 2.5 万美元/天。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS168，TCE 约 2.3 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价小幅上涨至 WS153，TCE 为 2.5 万美元/天。中国进口主要来自俄罗斯，一艘 10 万吨级船，科兹米诺至中国，12 月上旬货盘，成交包干运费为 66 万美元。



国际成品油轮（Product）：本周成品油运输市场亚洲航线涨跌互现，欧美航线大幅上涨，综合水平持续上升。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS146（TCE 约 0.6 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS142（TCE 约 1.3 万美元/天）；7.5 万吨级船运价大幅上涨至 WS156（TCE 大约 2.2 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS171 水平（TCE 大约 1.3 万美元/天）；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS188（TCE 大约 1.5 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 2.6 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【散货船价整体下挫 油轮船价大幅震荡】

11 月 28 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 788.63 点，环比下跌 1.58%。其中，国际油轮船价综合指数上涨 1.57%，国际散货船价综合指数、沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别下跌 2.61%、0.19%、3.41%。

国际干散货运价超跌反弹，BDI 指数跌至 1003 点后止跌回升，周二收于 1217 点，环比上涨 18.96%，散运市场整体仍不乐观，二手散货船价格惯性下跌。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1438 万美元、环比下跌 0.14%；57000DWT--1548 万美元、环比下跌 6.67%；75000DWT--1885 万美元、环比下跌 2.67%；170000DWT--3062 万美元、环比下跌 1.12%。目前，巴西和澳洲铁矿石适量出货，即期运价与远期 FFA 上涨，煤炭、镍矿和粮食贸易货盘有限。海岬型船运价大涨带动市场预期，巴拿马型、超灵便型和小灵便型散货船运价止跌回稳，预计二手散货船价格短期跌幅收窄。本周，受干散货市场前期运价回挫影响，国际二手散货船买家观望情绪浓厚，成交量大幅萎缩，共计成交 15 艘（环比减少 20 艘），总运力 103.47 万 DWT，成交金额 15180 万美元，平均船龄为 13.73 年。

受美国、沙特、俄罗斯等国原油产量大增，全球原油市场需求疲软，以及美国对伊朗的制裁效果没有达到预期等诸多因素影响，今年国际油价累计下跌了 30%。布伦特原油期货周二收于 60.40 美元/桶，环比下跌 8.97%。市场预计，按照目前国际油价的跌势，国内成品油价很有可能将迎来“三连跌”，油价下调之后很有可能回到“6 元时代”。国际原油运价小幅反弹，成品油运价平稳波动，二手油轮船价大幅震荡。本周，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--1992 万美元、环比上涨 1.35%；74000DWT--2109 万美元、环比下跌 0.51%；105000DWT--2820 万美元、环比上涨 5.20%；158000DWT--3782 万美元、环比下跌 1.12%；300000DWT--5566 万美元、环比上涨 2.30%。目前，市场对原油供应过剩的担忧并没有消散，预期国际油价将继续下降。国际原油货盘成交不多，运价稳中有跌，预计二手油轮价格将震荡盘整。本周，二手国际油轮成交萎缩，共计成交 13 艘（环比减少 13 艘），总运力 115.33 万 DWT，成交金额 20325 万美元，平均船龄为 11.54 年。

沿海散货运输需求依旧低迷，运力相对过剩，运价弱势运行，二手散货船价格稳中有跌。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--124 万人民币、环比下跌 0.19%；5000DWT--777 万人民币、环比下跌 0.19%。国内煤炭价格并未出现明显起色，下游煤炭需求方按需采购，预计 12 月份冬储旺季后，



煤炭采购或有增加；钢厂生产积极性不减，但受采暖季节错峰生产影响，铁矿石运输需求总体平稳；北方粮食价格大涨、价格倒挂，南北粮食运输需求较为低迷；综合考虑，沿海干散货运价继续下行，预计散货船价格短期稳中有跌。本周，沿海散货船成交较少，成交船舶吨位以 7000DWT 左右为主。

内河散运需求减少，运价回抽，二手散货船价格全体飘绿。本周，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--47 万人民币、环比下跌 5.16%；1000DWT--95 万人民币、环比下跌 0.80%；2000DWT--185 万人民币、环比下跌 5.00%；3000DWT--290 万人民币、环比下跌 2.71%。高频的楼市调控，压住了炒房与投机的势头，“遏制房价上涨”已初见成效，此对内河建材运输是短期利空，预计内河散货船价或震荡盘整。本周，船价下跌，买家购船积极，内河散货船成交活跃，共计成交 91 艘（环比增加 13 艘），总运力 13.78 万 DWT，成交金额 12250 万元人民币。

来源：上海航运交易所

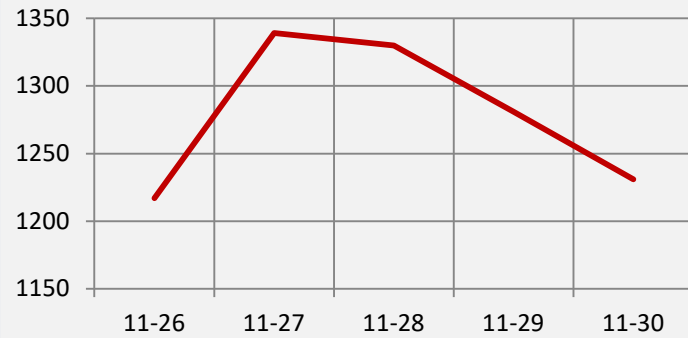
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

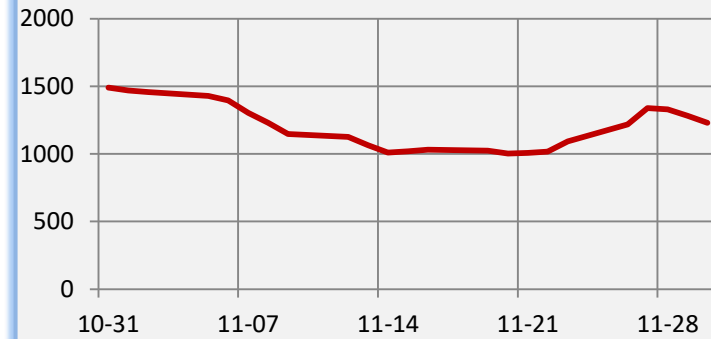
波罗的海指数	11 月 26 日		11 月 27 日		11 月 28 日		11 月 29 日		11 月 30 日	
BDI	1,217	+124	1,339	+122	1,330	-9	1,281	-49	1,231	-50
BCI	1,789	+431	2,170	+381	2,121	-49	1,950	-171	1,755	-195
BPI	1,389	+13	1,416	+27	1,444	+28	1,455	+11	1,463	+8
BSI	947	-5	943	-4	942	-1	945	+3	944	-1
BHSI	633	-2	631	-2	629	-2	628	-1	626	-2



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 47 周	第 46 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	12,000	12,000	0	0.0%
	一年	15,250	14,000	1250	8.9%
	三年	15,750	15,000	750	5.0%
Pmax (76K)	半年	11,000	11,000	0	0.0%
	一年	11,750	11,750	0	0.0%
	三年	12,000	12,000	0	0.0%
Smax (55K)	半年	10,750	10,750	0	0.0%
	一年	11,000	11,000	0	0.0%
	三年	12,000	12,000	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	10,000	10,000	0	0.0%
	一年	10,000	10,000	0	0.0%
	三年	9,000	9,000	0	0.0%

截止日期： 2018-11-27

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Erato' 2010 180120 dwt dely Busan 02/06 Dec trip via Australia redel Singapore-Japan \$21,000 - Cargill - <recent>

'CIC Paola ' 2014 179300 dwt dely Cape Passero 03/05 Dec transatlantic round redel Skaw-Cape Passero \$16,500 - Cosco

'Saronic Champion' 2011 93115 dwt dely Gibraltar early December trip via USEC to Black Sea redel Gibraltar \$14,500 - cnr

'Xing Sheng Hai' 2015 81917 dwt dely EC South America 16 Dec trip redel Skaw- Gibraltar \$18,750 - Louis Dreyfus

'Framura' 2014 76833 dwt dely psg Canakkale 03 Dec trip via Black Sea redel SE Asia with grains \$20,250 - Ausca



'Good Hope Max' 2005 76739 dwt dely Stade 01 Dec trip via Baltic redel Skaw- Gibraltar \$14,200 - SwissMarine

'Orpheus' 2017 75600 dwt dely Ghent 01/05 Dec trip via Baltic redel Skaw- Gibraltar \$13,750 - ACB

'Afterhours' 2007 74500 dwt dely Davao 02/03 Dec trip via Indonesia redel China \$10,000 - Hengda

'Minoan Flame' 1998 73937 dwt dely Port Kelang 01 Dec trip via Indonesia redel India \$9,000 - cnr

'Feng Li Hai' 2017 63424 dwt dely SW Pass ely Dec trip Egypt intention coal \$23,750 - ABCML

'Elina B ' 2011 58550 dwt dely Skaw prompt trip redel east Mediterranean intention scrap \$12,000 - cnr

'Handy Perth' 2013 35177 dwt dely Mississippi River prompt trip redel Liverpool\$16,500 - Oldendorff

4. [航运市场动态](#)

【美进口商抢运中国货 运价再创新高】

美国进口商预计在年底前将迎来运价上涨的压力，想要赶上1月1日关税调整的节点，商品必须在3周内装船。

为避免被加征关税，从中国大陆前往美国西海岸的货物必须赶在12月中旬前装船，而到东海岸的货则需在11月下旬装船。根据上海出口集装箱运价指数，11月中旬，太平洋东向航线的现货价格达到每标箱2500美元，是5年以来的最高值，而到东海岸的价格则超过每标箱3600美元。

有人预测，今年旺季会延续到中国农历新年，也就是2月初，因为货主希望在中国工厂过年停工前把货物运送出去。2019年的农历大年初一在2月5日，节日持续15天，到2月19日结束。

“农历新年前集装箱货量会激增，所以货量高峰季会持续一段时间。”美国进口货主协会执行董事 Hubert Wiesenmaier 指出，“高峰季节伴随着各种附加费用，从旺季附加费到某些航线上的提升服务附加费。所以1月份对我们这样的进口商和大部分服装进口商来说一定比较艰难的。”

此外，春节后淡季期的补货力度和承运人的效率将决定第一季度现货市场的疲软程度。进入年度合约的谈判期，货主通常将春节后的现货价格视为运力配置



的晴雨表。

“进口商继续在订购货物，他们要在 1 月 1 日前让货物抵达美国。”专注细分市场的承运商太平洋船务公司（PIL）高级副总裁 Ernie Kuo 表示，包括 PIL 在内的很多承运人都采取了临时增加运力，但还是不能满足今年出人意料的需求。“这完全是供需问题。”

供需因素

“跨太平洋航线运力供需关系是权重最大的因素。”美森轮船表示，公司从中国到长滩港的快线服务中感受到第三季度强劲的市场需求带来的“相当大的溢价”，而且强劲的需求预计延续到第四季度。

尽管美国西海岸的航线服务在 10 月经历了最快的增长，但这一趋势开始向东海岸转移。“船舶仍然货量充足，而且这一状态几乎将持续到 12 月底。”一位西海岸的港口主管谈到东海岸现货价格大涨时表示，“所有这些都是基于需求增加。”

零售商和直接进口商不会冒险猜测特朗普政府会不会在 1 月 1 日对价值 2500 亿美元的中国进口商品实施 25% 的关税政策。尽管进口商们都希望习近平主席和特朗普总统 12 月 1 日在布宜诺斯艾利斯举行的 G20 峰会上会面后会取消或者推后新的关税征收，但是进口商们不能等到那么晚才决定什么时候运货，毕竟前置时间超过 1 个月，其中涉及订货、订舱和运输等环节。

由于关税的影响和油价的升高，今年 6 月承运人单独以及通过联盟共暂停了 3 条前往西海岸的周班航线服务，总运力减少了 6%；一条前往东海岸的航线也暂停了，减少了 1.3% 的运力。Wiesenmaier 在 11 月初表示，运力减少导致货主无法确保订到舱位。

“情况仍旧令人困扰。趋势并不明朗，也不够可靠。”他在纽约举行的第 30 届服装进口商会议上表示，集装箱仍在亚洲流转，夏天以来就是如此，货主的一些订舱要求很晚才被承运人接受。延迟发货对服装类货主来说是件棘手的事，因为这会导致无法满足零售商的期限要求。

为了赶在 11 月 23 日开始的假日购物季前搬上货架，大部分圣诞商品已经抵达美国，所以 12 月份不断进口的货物将涉及春季商品和制造所需的物料。大量草坪、园艺用品和部分家具的提前运达将导致 1 月份的货量和运价显著下滑，除非承运人空载或采取其他运力管理策略。Kuo 说，“我认为 1 月 1 日起不会有很多额外装载的情况发生。”

进口量预测



美国零售业联合会（NRF）和哈克特协会每月出版的《全球港口追踪》预测，10 月份进口量将同比增长 4.3%，11 月增长 2.3%，12 月增长 4%。

根据 SeaIntelligence 海事咨询公司的数据，由于货量增加和船舶准班率下降，在第三季度，进口商为 44.2% 前往西海岸和 65% 前往东海岸的货物支付了综合费率上涨附加费（GRI）和确保舱位的附加费。承运人 11 月 1 日就提前列支了 GRI，11 月 15 日再次列支。

业界已经开始预测特朗普政府今年几轮关税政策的中长期影响。总体感觉是，货量和运价将在明年 1 月份稍有缓和，而因中国春节来得比较早，将避免货量和运价的突然下滑。

不过承运人已经从今年跨太平洋航线运力管理中汲取了经验，相比之下，亚欧航线上没有什么出彩的表现，运价也疲软得多。航运咨询公司德路里表示，“跨太平洋航线作为世界上货运量最大的远洋航线，再次成为承运人收获利润的市场。”

来源：JOC

【LNG 海运：需求高峰推动供应链加速扩张】

受全球新增液化天然气 (LNG) 供应量与需求持续上升的影响，国际航运市场液化天然气船运费再次飙升。眼下，远洋 LNG 海运市场即期市场租金已经突破 100000 美金/天。航运经纪公司 SIMPSON SPENCE YOUNG (以下简称 SSY) 在最近一期的周度报告中介绍，近期，一艘 M 型电控气体喷射 (MEGI) LNG 船舶拿到了 11 月份的一份合约，即期运费达到 175000 美元/天。另外一艘 LNG 船舶也拿到了稍低的 150000 美元/天的即期运费合同。

LNG 船运解决方案提供商 Cool Pool 有关负责人认为，过去两年，LNG 运费主要由大西洋和太平洋之间的价格套利行为推动，而现在，推动运费大涨的主要原因是运力供不应求。在运力供不应求的背后，是 LNG 需求的大幅攀升。

LNG 运力有待补充

伍德麦肯兹预计，LNG 产能将在 2015 年至 2020 年间每年增加 1.5 亿吨以上。相比之下，2011 年至 2016 年，这个数字仅为 0.2 亿吨/年。新一轮的 LNG 供给项目最终投资决策 (FIDs) 预计将新增更多对航运的需求。伍德麦肯兹目前预测在 2018 年至 2021 年，FID 将新增 LNG 产能 1.14 亿吨/年。

其实，运费的飙升已经直观地反映出全球 LNG 新增供应面对的运力缺口，尽管到今年底，全球范围内将会有 500 艘新建的运输船下水 (但是其中的大部分今年并不面向现货市场)。在此情况下，目前承租人依然急着在冬季采暖季来临前签下多月的合同来锁定船期，因为未来几个季度全球 LNG 市场的供需基本面非常好，因此 LNG 的航运费还会保持坚挺，而运力紧缺必然进一步推高冬季船租。



亚洲的需求高峰期正吸引着更多美国出口 LNG 通过长距离海运来到目的地，将船舶带出了大西洋地区。全球的租船费率因此上涨。在此情况下，市场显然希望看到更多新造船，目前这些订单太少，而且来得太晚。

中国船舶工业经济与市场研究中心专家表示，目前 LNG 占全球天然气贸易的比重仅为 30%，2035 年有望达到 50%，将需要大量的 LNG 船进行运输，LNG 船市场前景十分广阔。

LNG 船舶是国际公认高技术、高难度、高附加值的“三高”产品，造价昂贵，LNG 运输对船舶管理要求更高，因而 LNG 海运行业集中度很高；受 LNG 产业链特点的影响，目前全球 LNG 船队中，80%以上运营船舶和 85%以上在建订单都与特定 LNG 项目绑定（简称“项目船”），与项目方签署长期期租合同，取得稳定的船舶租金和投资收益。前不久，中远海能在针对投资者关于公司是否有多余运力参与 LNG 航运即期市场的询问时就表示，集团目前参与投资的 LNG 船舶全部为项目船，暂无多余运力可参与 LNG 运输即期市场。SSY 表示，尤其是太平洋地区，市场最为活跃。贸易商/租家都在为接下来的 11 月 12 月的货物锁定运力。

伍德麦肯兹认为，目前船舶设计和技术上的进步让新型 LNG 船更大更高效，因此即便是过去三四年下单的船现在看起来也已过时。2018 年至今，已有 36 艘新船加入全球 LNG 船队，另有 3 艘送往拆船厂。22 艘新船计划在今年底前交付。如此看来，今年运力预计将增加 13%。这一增加显然还不能满足日益增长的市场需求。

根据德鲁里预测，全球 LNG 贸易量在接下来的五年仍将保持稳步上升的趋势，到 2022 年总量可达 3.55 亿吨；而全球 LNG 船队将在 2022 年达到 600 艘。但眼下的缺口仍然突出，国际能源署日前也表示，LNG 运输船领域投资的匮乏和不及时可能对市场发展和供应安全造成威胁。特别是 LNG 运输船的缺口可能将先于液化产能的缺口出现。

LNG 保供体系日趋完善

IHS Markit 数据显示，2017 年全球天然气贸易量近 1.2 万亿方，是全球天然气总产量的三分之一，其中 LNG 贸易量约为 3.11 亿吨，占三分之一。今年继续增长，与之对应的是，全球 LNG 产能正加速扩张。据国际天然气联盟 (IGU) 数据，全球液化天然气 (LNG) 总产能将由 2015 年的 3.04 亿吨/年增加至 2020 年的 4.59 亿吨/年，5 年增长 50%。

当前正处于建设中的 LNG 液化项目总产能约有 8400 万吨；同时，还有大批规划中的项目，产能规模多达 9 亿吨，多集中在美国和加拿大。

即使是对于 LNG 需求大幅提升上升的中国来说，LNG 供应体系也有了较大的保障。近期，中石油与哈萨克斯坦签署了 5 年天然气购销协议，此次协议的签订是继 10 月 14 日到期的协议之后新签的协议，根据协议，自 10 月中旬起，哈萨克斯坦对我国天然气出口量将达到 50 亿立方米/年以上，具体供气量每年商



定。中哈 5 年期天然气购销协议规定，哈萨克斯坦出口至中国的气源为哈国西部气田，天然气经别依涅乌—巴佐依—奇姆肯特天然气管道(哈南线)输送至中国—中亚天然气管道哈国段，再输至中哈边境霍尔果斯口岸。不仅将会增加中亚气源的供气量，也有助于提高中国天然气的保供能力。

除了保障气源供应，LNG 终端运输条件也将快速改善。据卓创咨询统计，截止到 2017 年，我国共投运 LNG 接收站 15 座，总计为 513.9 亿方。中海油集团天然气总公司有关负责人近日在上海能源创新论坛上表示，截至 2018 年底，我国将建成 19 座 LNG 接收站，累计再气化能力达到 699MTPA，接收站利用率接近 70%。其中，中海油 9 座、中石油 3 座、中石化 3 座、中核 1 座、九丰 1 座、广汇 1 座、新奥 1 座。预计到 2021 年，我国将新增 7 座 LNG 接收站，总接收能力超过 920MTPA。

从国内外整体形势来说，未来天然气的供给量是比较充足的，再加上管道基础设施的互联互通，供应链正日趋稳定。正如国家能源局原副局长张玉清近日在第二届世界油商大会上做出的判断：未来全球 LNG 供需形势宽松是大概率事件。

基于未来 LNG 供应的宽松，LNG 价格走势也可能发生新的变化，有业内人士认为，到 2020 年左右，LNG 总体供给情况会偏宽松，现货 LNG 价格会有一些下行的趋势。预计在 2023 年之后，才有大概有一个市场平衡，亚洲的现货价格和长协价格走到一起，慢慢地市场供给和需求侧达到相对平衡的区间。在此预判下，LNG 还有着长远的商业机遇，但是市场竞争的加剧也不容忽视。

警惕高收益下的高风险

有消息指出，2018 年交付中的新造 LNG 船只有一项现货合约是开放的，而在 2019 年，36 艘中也只有 7 艘面向现货市场。这就意味着，纵使明年 LNG 的价格将不能撑起如今年这个阶段的即期市场租金，但由于新增运力有限，明年的平均租金/运费还将继续高于今年。但这并不完全是个好消息。

事实上，尽管 LNG 海运市场玩家并不多，但挡在航运企业和投资者面前的门槛仍然很高。一方面，目前 LNG 运输船舶造价依然居高不下。一艘 LNG 运输船从建造到运营，需要投入大量资金，以 16 万-17 万立方米级 LNG 运输船为例，造价超过 2 亿美元。另一方面，LNG 船多为项目造船。对于 LNG 船而言，有稳定的货源也十分重要，要解决货源问题，就要与天然气生产企业或者其他航运企业合作，规避货源不稳定的风险。与此同时，LNG 船的运营管理难度也很大。LNG 船舶管理本身具有高技术、高难度、高附加值的特点，一艘 LNG 船建成后，一般而言都需要为其专门配套一个运营和维修团队，而规模较小的企业则很难维持如此规模的投入。

联合国贸易和发展会议(UNCTAD)的一份数据显示，过去十年来，全球 LNG 贸易量呈强劲的增长趋势，复合年均增长率达到 5.6%，超过全球海运贸易增长率(2.5%)的一倍。但是，2017 年 LNG 贸易量仅为 3.91 亿吨，截止 2018 年年中的活跃 LNG 运输船数量为 467 艘。从近两年来的数据来看，LNG 虽然市场发展迅猛，但仍然只占全球海运贸易的一小部分。国际能源署认为，考虑到 LNG 运输船的一般建造周期为 2-3 年，因此全球船队运能将在 2021 年(或 2022 年)之前



保持平稳，除非未来几个月内将涌现新的订单。随着 LNG 市场的迅速扩大，可用运能的匮乏将为供应的安全和灵活带来严重问题。比如市场运能不足将使现货市场船舶租金产生更大、更剧烈的波动，从而增加了 LNG 船队发展以及市场的不确定性。伍德麦肯兹也认为，从长远来看，仍有很多新的运力即将交付，也有一些较少使用的旧船可以更好地利用起来。如果继续保持当前的下单速度，可能会带来较大风险。

与此同时，灵活采购和短期合同的增加对 LNG 运输业的传统商业模式也形成了挑战。从 2017 年起，新船的增加速度放慢，2018 年新增 90 艘，2019 年和 2020 年将分别增加 30 艘。闲置运输能力将从现在的 16%，到 2023 年降为 0，这也对全球 LNG 的发展和安全供应构成潜在威胁。

有业内人士分析，现阶段，由于 LNG 运输需求的长期持续性增长，LNG 运输船市场投资确实是造船业内比较热门的，且主要集中于大型化 LNG 运输船，其投资机会相对于其他船型是有优势的、值得投资的。但大型 LNG 运输船总投资成本大，而且如果按照峰值期间 LNG 运输需求量投资，并大量建造，就会导致后续运力过剩，其中的风险也不可小觑。

来源：中国水运网

【全球第五大船公司的 2023 战略：并不是大规模收购】

集运业经过一段时间的整合后已经到了一个转折点，赫伯罗特近日公布了其五年战略，优先考虑集运的盈利能力、服务和成本节约。

赫伯罗特首席执行官 Rolf Habben Jansen 表示，大规模收购并不是赫伯罗特的其中一个目标，而 2023 战略将成为该公司未来五年所致力的发展方向。

目前赫伯罗特船队运力已经是 2014 年的两倍多。与此同时，由于规模边际效益下降，行业顶级船东之间的进一步整合不再那么有吸引力。集运业已经到了一个转折点。因此，赫伯罗特将专注于提供客户质量、选择性全球增长并在周期内实现盈利。

Jansen 表示：“船舶尺寸和船队规模不再是游戏规则，而是客户导向。很明显，客户期望更可靠的供应链，因此我们行业需要改变和投资更多。与此同时，我们知道人们准备为价值付出代价。展望未来，提供价值以获得最具吸引力的客户是我们 2023 新战略的核心。质量第一是我们对客户的最终承诺，以及实现差异化竞争。”

赫伯罗特 2023 战略基于各种要素：主要成本计划侧重于网络优化、终端合作以及采购和集装箱转运的进一步改进。

此外，优化管理收益将确保最具吸引力的货物上架。新战略的核心是通过提高无与伦比的可靠性服务质量来增强差异化竞争。赫伯罗特正在改变结构、系统、流程和运营，并专注于为客户提供更好、更有效的供应链服务体验。



与此同时，进一步的改进旨在将赫伯罗特变成一个更敏捷、动态和分析驱动的组织，在数字化和自动化上增加投资，到 2023 年，通过网络渠道将在线业务的份额增加到赫伯罗特总货运量的 15%。

到 2023 年，财务目标将侧重于通过提供高于加权平均资本成本的投资回报率来创造经济价值。这意味着 EBITDA 利润率约为 12%。

赫伯罗特已经启动了一项成本管理计划，其储蓄率目标为 3.5 亿至 4 亿美元，以确保在启动战略计划后，保持具有竞争力的成本优势。在杠杆率方面，净负债与 EBITDA 的比率目标是低于 3.0 倍，股权比率超过 45%，将维持约 11 亿美元的充足的流动资金储备。

来源：国际船舶网

5. 船舶市场动态

【向外谋新生——三井造船的战略选择】

10 月 11 日，扬子江船厂公司与三井 E&S 集团签署合资协议，计划在中国成立新的合资造船公司。这是三井造船更名为三井 E&S 集团后迈出的海外战略的一大步。可以看出，三井 E&S 在 2018 年实施战略性改革后，其生产经营任务正以其商业计划中所描述的那样——开始“向外”谋求生计。

面对日本国内造船规模下降的现实趋势，三菱和三井选择不同抱团路线。三菱公司在 2016 年联合三大造船企业，率先开启组建造船联盟计划，实现优势互补。紧随其后，三井造船也开始组建自己的商业联盟，与三菱的战略方向不同，三井的目光着落在海外造船厂的成本竞争力上，18 年 2 月，它与在中国舟山和菲律宾宿雾拥有船厂的常石造船正式建立行业联盟，所看重的也是其“在海外扩张中取得的巨大成功”。其实早在 13 年和 16 年，三井对川崎重工的中国造船基地和中船工业的上海船厂也有过收购意向，可见此次与扬子江船厂的合作，是其中期商业计划三大关键战略之一——提高“成本竞争力”——的一次具体实施。

摒弃落后产能，三井选择主推与海洋相关能源与环境产业。从 1990 年到 2017 年日本新接船舶订单下降 47%，达到 7% 的历史最低，远低于以技术和生产效率取胜的韩国 (43%) 和拥有低成本优势的中国 (35%)。随着船舶业务的缩水，日本船企要么选择仅保留核心产能，要么开发新的创收领域。比如三菱重工的神户造船仅保留了潜艇业务，爱知工厂从 2011 年开始，直到今年彻底关闭就一直在从事隧道挖掘机和 LNG 储罐的生产；2018 年 1 月，三井发布其发展战略纲要——《MES 愿景 (2025)》，明确将环境与能源标定为未来最重要的发展方向，海洋物流与运输业、基础设施建设等领域作为辅助。早在 2018 年 9 月 19 日，扬子江造船就与日本三井物产开展合作，成立了合资航运公司，可见两者的合作基于的是全局性的考量，预计未来，同样看重基建领域的双方在房地产方面也会开展相关合作。



《MES 愿景 (2025)》指出，三井 E&S 要弱化船舶制造企业的身份，努力转型成为一家大型的船舶相关的控股公司。同时，三井在产业位置布局上，强调核心技术与低廉人工的组合，比如此次就是“联合扬子江的高水平建造能力、三井 E&S 的销售能力、三井造船厂先进的技术，打造一家具有世界级竞争力的造船企业”。无论是业务的去船舶化还是结构的去制造业化，抑或是地理分布的海外化，三井 E&S 都在选择一种“向外”的发展模式，因此，此次合作计划，不仅仅是一次自救，同样也是一场革新。

产能转移，智能升级是现阶段日本船企变革的两大主题。尽管三井的资本此次算不上来势汹汹，但从川崎重工和常石造船在大连、南通和常州的投资可以看出，日本船企正逐步削减国内产能，加速产能的海外转移。于此同时，在日本政府 i-ship 和 i-ocean 理念的驱动和《海洋基本计划》的扶持下，各船企也在积极着手船舶行业的智能化，比如三井开发的自主远洋运输系统，今治开发的新一代智能船舶。船舶配套智能系统，将会是下一个船舶大市场，相比之下，制造业的产能也就拖了利润和效率的后腿。

历史总是惊人的相似，欧美等国仅保有少量的船舶订单，但是如 ABB、罗罗、瓦锡兰等少数几家设备厂却牢牢地把控着全球船舶设备市场，欧美船舶设计机构的高端船舶的概念设计能力更是一骑绝尘。这些都是欧美船舶产能向日韩转移时留下的“遗产”，但遗产的红利就远胜我国船企的盈余，可见，产能本身并非是衡量船舶产业能力水平的决定性因素。日本在此次船舶订单缩减的历史时刻，也会做出同欧美如出一辙的选择。

所以，对于我国来说，日本船企产能海外转移是否是一件好事呢？

首先，需要肯定的是，日本船企的资本、技术和市场有助于中国船企提高制造能力。扬子江造船董事长任元林称，新合资公司有望整合三井 E&S 造船先进的造船技术和扬子江具有成本效益的造船能力。他认为新合资公司的成立将提升扬子江船业集团的竞争力，在持续整合的全球造船业中保持中国船企的主导地位。

但是，日本船企的组织结构化调整以及产业的战略转型，对于我们相对薄弱的产业体系和自主创新体系来说却是巨大的压力。“产能转移”看似让中国船厂得了更多的订单，但是它暗含两个慢慢弱化中国船舶设计能力和自主创新能力的危机，一方面，日本船企与中国船厂的合作势必会从其合作内部发展到合作外部，也就是说不仅日本船企的订单它们要设计，中国船厂独立拉来的订单它也要设计，这势必要弱化我们的市场和我们的设计能力；其二，三井不仅具有设计能力，同时它也有自己的船舶配套设施生产线，产能转移中转出来的是低端产能，日本的配套机械和电器设施会被保留并随着设计的广泛介入而涌入中国市场，对于我们的船舶产业链来说，这将会形成一个船厂乐不思蜀，设计单位和配套企业被反客为主的尴尬局面。

送来的蛋糕要吃，但要守住自己的蛋糕。日本此时的产能转移尽管是日本船舶产业发展到这个时间点的必然选择，但对我们来说，更像是给中国船企注射的一剂阵痛咖啡，或者是一块不小的蛋糕，是在吞下这个蛋糕的同时我们能不忘记思考未来所要面对的海洋工业的发展，尤其是不能犯食困症。面对日企这种拆分我国船舶制造体系拿来他用的策略，我们一方面要充分依靠市场，用更好的服务赢得客户，尽量减少日企对中国船舶体系的介入，这就需要我们思考如



何满足现在和未来船东和船厂的需要，另一方面我们还要思考思考，为什么日企能够如此痛下决心的弱化沉甸甸的造船产业，选择变成一家控股公司，一家科技公司，一家轻公司，抑或说：资本运作、科技研发和造船，哪一个才是未来的中国船舶的发展重点，哪一个只是看起来重而已？

来源：中国水运网

【最新全球造船业统计月报显示：订单大跌 完工量下降】

根据克拉克森最新数据统计，2018 年 10 月份全球新签订单 38 艘，共计 906776CGT。与 2018 年 9 月份全球新签订单 117 艘 3522463CGT 相比，数量环比减少 79 艘，修正总吨环比下降 74.26%。与 2017 年 10 月份全球新签订单 95 艘 1770358CGT 相比较，数量同比减少 57 艘，修正总吨同比下跌 48.78%。

10 月份新签订单大跌

从船型上来看，散货船 10 艘，共计 874200 载重吨；油船 2 艘，共计 228000 载重吨；化学品船 7 艘，共计 115000 载重吨；集装箱船 1 艘，共计 1000 标箱；液化气船 7 艘，共计 551500 立方米；其他船型 8 艘，共计 220177CGT；海工船 3 艘，共计 16835CGT。

从订单类型来看，散货船新签 2 艘好望角型散货船、1 艘卡姆萨尔型散货船、6 艘大灵便型散货船和 1 艘灵便型散货船；油船新签 2 艘 2 艘阿芙拉型油船；集装箱船新签 1 艘灵便型集装箱船。

按接单船厂国家来看，10 月份全球新船订单 38 艘，合计 906776CGT，其中中国船厂接获 19 艘，合计 331070CGT；日本船厂接获 6 艘，合计 84751CGT；韩国船厂接获 6 艘，合计 322653CGT。修正总吨分别占全球新船订单量的 36.51%、9.35%和 35.58%。

2018 年 1-10 月新船订单 885 艘，合计 62064345 载重吨，与 2017 年同期的新签订单 1066 艘，合计 61607140 载重吨相比，艘数和载重吨分别同比下跌 16.98%和上升 0.74%。从船型上来看，散货船 210 艘，共计 23804784 载重吨；油船 98 艘，共计 17000778 载重吨；化学品船 69 艘，共计 2599406 载重吨；集装箱船 171 艘，共计 1176938 标箱；液化气船 82 艘，共计 9173370 立方米；海工船 90 艘，共计 609530CGT；其他船型 165 艘，共计 3509646CGT。

从国家来看，中国新签订单 364 艘，合计 7516644CGT；日本新签订单 134 艘，合计 2770266CGT；韩国新签订单 217 艘，合计 10101362CGT；修正总吨分别占全球新船订单量的 32.30%、11.90%和 43.41%。

全球手持订单 3095 艘



数据统计显示，截至 2018 年 11 月 10 日，全球船厂手持订单 3095 艘，共计 78942367CGT。和 2018 年 10 月 10 日统计的 3076 艘，合计 77655041CGT 相比，手持订单数量环比上升 0.62%，修正总吨环比上升 1.66%。

其中中国船厂手持订单量为 1555 艘，共计 28532105CGT，艘数占全球市场份额的 50.24%，CGT 占 36.14%；日本船厂的手持订单量为 532 艘，共计 13311717CGT，艘数占全球市场份额的 17.19%，CGT 占 16.86%；韩国船厂的手持订单量为 445 艘，共计 20322733CGT，艘数占全球市场份额的 14.38%，CGT 占 25.74%。

从主要船型来看，散货船手持订单量为 765 艘，共计 84480933 载重吨；油船手持订单量为 683 艘，共计 66152148 载重吨；集装箱船手持订单量为 412 艘，共计 2860695TEU。

完工量环比下降

数据统计显示，2018 年 10 月份，全球船厂共交付新船 103 艘，共计 6028880 载重吨。与 2018 年 9 月份全球新船交付 110 艘，共计 6322483 载重吨相比较，数量环比下跌 6.36%，载重吨环比下降 4.64%。与 2017 年 10 月份全球船厂共交付新船 144 艘，共计 5331204 载重吨相比较，数量同比下降 28.47%，载重吨同比上升 13.09%。

从船型来看，散货船的交付数量为 17 艘，共计 1288742 载重吨；集装箱船的交付数量为 9 艘，共计 94872TEU；油船的交付数量为 18 艘，共计 2548812 载重吨；化学品船的交付数量为 18 艘，共计 582930 载重吨；液化气船交付数量为 8 艘，共计 970010 立方米；海工船交付数量为 16 艘，共计 17456 载重吨；其他船型交付数量为 17 艘，共计 95371 载重吨。

2018 年 1-10 月全球船厂共交付新船 1474 艘，共计 71610027 载重吨。与 2017 年同期的全球新船交付订单 1799 艘，共计 90228094 载重吨相比较，数量同比下降 18.07%，载重吨同比下跌 20.63%。

从船型来看，散货船的交付数量为 253 艘，共计 24039326 载重吨；集装箱船的交付数量为 151 艘，共计 1204890TEU；油船的交付数量为 215 艘，共计 22647333 载重吨；化学品船的交付数量为 156 艘，共计 4188383 载重吨；液化气船交付数量为 81 艘，共计 8996130 立方米；海工船交付数量为 380 艘，共计 1442152 载重吨；其他船型交付数量为 238 艘，共计 1219390 载重吨。

油船集装箱船价格持平，散货船价格上升



10 月份散货船、油船和集装箱船新船价格指数分别是 131 点、153 点和 80 点，其中散货船上升 1 点，油船和集装箱船价格和上月持平。

10 月份，散货船新船价格，除好望角型散货船新船价格有所上升外，其余各船型散货船新船价格均持平于 9 月。其中好望角型散货船(176/180KDWT)新船价格上升 75 万美元至 5000 万美元，巴拿马型散货船(75/77KDWT)、大灵便型散货船(61/63KDWT)和灵便型散货船(25/30KDWT)新船价格分别为 2750 万美元、2600 万美元和 2155 万美元；

油船新造船价格，除 VLCC 和苏伊士型油船价格有所上升外，其余各船型油船新船价格均持平于 9 月，其中 VLCC(315-320KDWT)和苏伊士型油船(156-158KDWT)新船价格分别上升 150 万美元和 50 万美元至 9250 万美元和 6050 万美元，阿芙拉型油船(113-115KDWT)、巴拿马型油船(73-75KDWT)和灵便型油船(47-51KDWT)新船价格为 4800 万美元、4400 万美元和 3600 万美元。

集装箱船新船价格，除灵便型集装箱船价格持平于上月外，其余各船型新船价格环比均有所回升，其中超巴拿马型集装箱船(11000-12000TEU、13000-14000TEU 和 16000-16500TEU)新船价格分别上升 50 万美元至 1 亿美元、1.145 亿美元和 1.305 亿美元；巴拿马型集装箱船(3600-3800TEU 和 6600-6800TEU)新船价格分别上升 0 万美元和 75 万美元至 3900 万美元和 6800 万美元，次巴拿马型集装箱船(2600-2900TEU)新船价格上升 25 万美元至 3500 万美元，灵便型集装箱船(1000-1100TEU 和 1850-2100TEU)新船价格分别为 1900 万美元和 2650 万美元。

来源：国际船舶网

【中国造船业之战】

近日，在上海举行的首届中国国际进口博览会上，中国船舶工业集团与美国嘉年华集团、意大利芬坎蒂尼集团签订合同，三方将合作设计建造 2+4 艘 13.5 万总吨 Vista 级大型邮轮，单艘造价 7.7 亿美元，这是中国首次真正意义上获得大型邮轮建造合同。

大型邮轮被誉为世界造船工业的明珠，高技术与高利润的代名词，在欧美各国造船业早已普遍衰落的今天，它们仍然垄断着国际邮轮建造市场。中国造船业在攻克了航空母舰、大型 LNG 船等高技术船只后，邮轮成为唯一尚未攻克的领域，也是欧美造船业最后的壁垒。

中国造船业的逆袭

在世界造船市场上，中国是绝对的后来者，自郑和下西洋后中国造船业就逐渐落后于世界，近代以来轮船基本靠卖。然而，造船业本身劳动密集性的特点，又决定了中国是最适合造船业发展的国家之一。



作为劳动密集型产业，第二次世界大战后随着世界产业的转移，造船工业首先转移到了东亚，尤其是日本与韩国，造就了日韩两国造船业的辉煌，至今两国仍是世界排名前三的造船大国。

中国直到改革开放后才进入世界造船市场，从 1978 年大连船舶重工建造第一艘按照国际规范生产的出口船舶开始，中国造船业逐渐取得优势。1982 年，中国造船吨位位居世界第 17 位，到 1994 年已仅次于日本、韩国位居第三，到 2007 年中国民用船舶新接订单超过 7,000 万载重吨，首次超越韩国位居世界第一。到 2010 年，中国造船完工量、新接订单量、手持订单量三大指标均超越韩国位居世界第一。2017 年，中国造船完工量、新接订单量、手持订单量分别占全球总量的 41.9%、45.5%和 44.6%，均位居世界第一。

在做大做强造船业的同时，中国也逐渐由低附加值市场向大型邮轮、大型集装箱船和 LNG 船等高附加值市场冲击，由做大向做强转型。据中国船舶工业行业协会发布的《2017 年上半年船舶工业经济运行分析》披露，2017 年上半年中国建造并交付了全球最先进 6,000 吨抛石船、全球首制 25,000 吨 LNG 高压双燃料杂货船、全球最大 38,000 立方米乙烯运输船、全球最大 21,000 吨水泥运输船、全球最大 9,000 吨客箱船等一批高端船型，并拿到了全球最大的 22,000 箱双燃料超大型集装箱船订单。

随着中国在高附加值船只建造上的突破，大型邮轮成为中国造船业唯一尚未攻克的领域。同时，民用船只建造的进步也助推了中国军用舰船的建造。

军民融合的典范

造船业作为军民两用行业，可以说是中国军民融合做的最好的行业之一。中国造船业的做大做强，与之相伴的是中国海军舰船建设的高质量、高效率与低成本，中国军舰在新世纪如“下饺子般”下水、服役，顺利攻克了航空母舰建造，都与中国造船工业的发展分不开。

作为鲜明对比的是，欧美尤其是美国在民用造船业衰败后，整个造船业完全依靠军舰与政府公务船订单维持，不仅造成舰船造价的高昂，更由于造船业的后继无人致使事故频发。历史上仅美国海军就拥有 13 家国营造船厂，但到了 1988 年美国造船业接到的远洋商船订单已经为零，至今美国只剩下 6 家私营造船厂，其结果就是舰船造价的飞涨。

据媒体披露，中国海军最新型万吨级驱逐舰 055 型造价不到 10 亿美元，美国现役主力驱逐舰阿利伯克级，无论吨位还是战斗力都不如 055 型，造价却高达 18 亿美元。而据中国国防大学教授房兵披露，中国现役主力护卫舰 054A 型造价仅约合 2.3 亿美元，其改进型 054A 也不过 3 亿美元。2018 年，在德国甚至还发生了因军舰质量问题，海军拒绝接收 F125 型护卫舰，将其退回船厂返工的事件。

中国造船工业的这种军民结合，也为中国造船企业在国际造船市场的周期性波动中降低了风险。当国际造船市场低迷时，来自军方的订单为造船企业提供了



稳定的收入来源，保证了造船企业的正常运营，工人队伍的基本稳定，不至于像很多造船企业那样大规模裁员甚至破产。当低潮过去，世界造船订单增多时，基本保持了稳定的中国造船企业又成为有力的竞争者。在造船业的周期性波动中，整个行业逐渐走向集中，中国造船企业如中船集团、中船重工成为世界造船业巨头。

最后的堡垒

当欧美造船工业在商船领域全面衰退后，邮轮成为欧美造船业最后的壁垒。目前，全球从事邮轮建造的船厂主要分布在欧洲，如意大利、德国、芬兰、法国等国。据统计，截至 2017 年 4 月中旬，全球豪华邮轮手持订单共 74 艘，分布在 19 家造船厂。其中，欧洲的 15 家船厂持有 69 艘，按总吨计算占据全球 98% 的市场份额。

在欧洲从事邮轮建造的船厂中，订单又高度集中于意大利芬坎蒂尼公司、法国大西洋造船厂、德国迈尔造船厂三家。截至 2017 年 4 月中旬，芬坎蒂尼公司下属船厂手持邮轮订单 27 艘、243.3 万总吨，以吨位计算占据世界豪华邮轮手持订单总量的 33.4%；德国迈尔船厂手持订单 19 艘、291.1 万总吨，占据 40% 的份额；法国大西洋造船厂手持订单 7 艘、115.4 万总吨，占据 15.8% 的市场份额。

由此，以吨位计算，意大利、德国、法国三大造船厂即占据了世界邮轮手持订单 89.2% 的市场份额。而据新闻披露，2018 年 2 月意大利芬坎蒂尼公司已经与法国政府签署协议，以约合 7,400 万美元收购大西洋造船厂 50% 的股份，将大西洋造船厂收归旗下。由此，世界邮轮市场由三国演义进入两强争霸时代。

欧洲船厂之所能够保有并几乎垄断世界邮轮市场，一方是由于大型豪华邮轮建造本身技术难度极高。中国船舶工业集团总经理吴强在接受媒体采访时就表示，“豪华邮轮制造难度远高于航空母舰和大型 LNG 船……是一项集现代工业和现代化城市建设为一体的综合化、集约化巨型系统工程。”

另一方面，还在于邮轮旅游这一行业本就兴起于欧美，至今世界邮轮公司与邮轮建造一样，同样是由欧美各国垄断。仅排名第一的美国嘉年华集团旗下就有 11 个邮轮品牌，运营邮轮超过 100 艘，2011 年时全球市场份额达 49.2%。排名第二的挪威皇家加勒比邮轮公司也拥有 25 艘邮轮，2012 年时占据全球 21.9% 的市场份额。

又一次市场换技术

中国要进军并突破邮轮市场，最大的难点在于技术与建造经验，最大优势则在于人工优势与市场。

2005 年，中国乘坐邮轮出境旅游的游客尚不足 0.5 万人，到 2015 年已经达到 110 万人，年均增速超过 40% 以上。到 2016 年，又进一步增加到 201 万人次，



成为仅次于美国的世界第二大邮轮旅游市场，并且是最具潜力的市场。

得益于中国庞大的市场，市场换技术又一次上演。2013 年 10 月，中国两大国有造船巨头之一的中船集团正式启动邮轮项目，并选择全球最大的邮轮公司——美国嘉年华集团为合作伙伴。由此，中船集团开始了长达 5 年的进军邮轮市场之路。

中国国家主权基金——中投集团，世界最大船级社——英国劳氏船级社，世界最大邮轮建造商——意大利芬坎蒂尼公司，以及中国上海市宝山区政府先后参与到项目中。

按照分工，由中船集团与嘉年华集团、中投公司在香港合资成立国际邮轮公司负责邮轮的运营，中船集团与芬坎蒂尼公司在香港设立的合资公司负责邮轮的设计论证工作，劳氏船级社负责邮轮建造的质量管理，中船旗下位于上海宝山区的外高桥造船厂负责邮轮的建造。首次设计建造的将是 13.5 万总吨、可容纳近 6,000 名游客的大型邮轮。

2016 年时媒体披露，中国首艘邮轮将于 2017 年开始建造，2020 年交付运营。但不知何故，直到 2018 年进博会上中船集团才与嘉年华集团、芬坎蒂尼公司签订协议，并向上海外高桥造船厂发出邮轮订单，预计将于 2023 年 9 月 30 日交付，相比此前推迟了 3 年交付。中船集团与嘉年华集团合资的邮轮运营公司——中船嘉年华邮轮旅游公司，在协议签订后随即成立。在中国造邮轮交付前，为尽早建立邮轮运营模式和拓展邮轮旅游市场，中船嘉年华将向嘉年华集团旗下歌诗达邮轮公司购买两艘现有邮轮，首艘“歌诗达大西洋”号将于 2019 年底交付运营。

万事开头难，中国首艘邮轮的建造终于踏出了第一步。这些年来，中国的市场换技术路线，有成功也有失败，但愿中国邮轮能够像高铁一样闯出一片天地。

来源：多维新闻网

◆[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 47 周	第 46 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 46 周	第 45 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: 2018-11-27

(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+2	TAK	156,000	New Times, China	2020	NGM Energy - Greek	5,600	
2	BC	82,000	JMU, Japan	2020	KG Jebsen - Norwegian	3,300	without scrubbers
5+4	BC	62,000	COSCO Dalian, China	2020-2021	COSCO Shipping Specialized Carriers - Chinese	3,350	pulp carriers
2	CV	1,800 teu	Zhoushan Changhong, China	2020	MTT Shipping - Malaysian	Undisclosed	
1	COMBO CARRIER	83,500	Jiangsu Yangzijiang, China	2020	Klaveness - Norwegian	2,700	option declared, dry bulk & liquid carrier
1	PASS	2,300 pax	Huanghai, China	2020	Weihai Haida - Chinese	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
KARLOVASI	BC	82,354		2016	Japan	2,800	Undisclosed	
TSUNEISHI ZHOUSHAN SS 200	BC	81,600		2019	China	3,000	Norwegian	
GENCO KNIGHT	BC	73,941		1999	Japan	670	Chinese	
GENCO VIGOUR	BC	73,941		1999	Japan	670	Chinese	en bloc each*



OCEAN NEERAJ	BC	64,000	2018	China	2,420	Undisclosed	basis prompt delivery ex shipyard
OCEAN VENTURE	BC	63,266	2016	China	2,400	Minsheng Financial Leasing - Chinese	*
OCEAN ENTERPRISE	BC	63,261	2016	China	2,400	Minsheng Financial Leasing - Chinese	
ANJELIQUE D	BC	58,689	2012	China	1,600	Greek	
TOMINI ABILITY	BC	56,971	2010	China	1,090	Undisclosed	en bloc
TOMINI INFINITY	BC	56,720	2010	China	1,090	Undisclosed	each**
NAUTICAL AMETHYST	BC	56,889	2011	China	1,130	Load Line Marine - Greek	
MOUNT TRAVERS	BC	28,484	2002	Japan	600	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
AS SAVONIA	CV	21,614	1,679	2000	S. Korea	400	Vega Reederei - German	

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
LAO CHUAN ZHANG 717	GC	21,500		2009	China	490	Chinese	at auction
DEL SOL	GC	11,410		1998	Japan	Undisclosed	Undisclosed	
LAO CHUAN ZHANG 17	GC	2,293		2007	China	274	Wangda Shipping - Chinese	at auction
BABITONGA BAY	GC/MPP	20,741	847	1999	S. Korea	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
SCF ALTAI	TAK	159,417		2001	S. Korea	1,300	NGM Energy - Greek	
AEGEAN FAITH	TAK	106,074		2003	Japan	1,230	AVIN - Greek	
GAN-TRIBUTE	TAK	49,999		2010	S. Korea	1,950	JO TANKERS - Norway	en bloc
GAN-TRIUMPH	TAK	49,999		2010	S. Korea	1,950	JO TANKERS - Norway	each***
UNIQUE DEVELOPER	TAK	47,366		2010	Japan	1,700	Undisclosed	
ARDMORE SEATRADER	TAK	47,141		2002	Japan	820	Indian	
ALPINE MOMENT	TAK	47,128		2009	S. Korea	1,700	Norden - Danish	en bloc each
ALPINE MAGIC	TAK	47,128		2009	S. Korea	1,700	Norden - Danish	
CHALLENGE POINT	TAK	45,997		2008	Japan	1,425	Kassian Maritime - Greek	
ZAMBEZI STAR	TAK	37,874		2009	S. Korea			
YUKON STAR	TAK	37,873		2009	S. Korea	4,850	Viken Shipping - Norwegian	en bloc
UTVIKEN	TAK	37,872		2010	S. Korea			
SISOULI PREM	TAK/LPG	50,400		1992	Japan	1,050	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
BUNGA KELANA 4	TAK	105,815	17,060	1999	S. Korea	464.00	

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
AUTO ATLAS	ROR	23,069	14,268	1988	S. Korea	457.00	

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
SKS TRINITY	BC	109,747	18,689	1999	S. Korea	undisclosed	basis delivery to India
DEEPWATER MILLENNIUM	BC	73,884	38,757	1999	S. Korea	340.00	as is Labuan
CONTI GOTHENBURG	CV	68,087	23,300	2002	S. Korea	462.00	as is Singapore
ANL WAHROONGA	CV	58,063	23,300	2002	S. Korea	462.00	as is Singapore
MOSCOW RIVER	TAK	106,552	16,290	1999	Japan	425.00	as is Singapore, incl. ROB
MOSCOW UNIVERSITY	TAK	106,474	16,368	1999	Japan	425.00	as is Singapore, incl. ROB
PEARL	TAK	44,500	12,416	1997	Ukraine	450.00	as is Singapore, incl. 30t bunkers, not gas free

◆ALCO 防损通函

【心理问题 - 保障海上心理健康与幸福感】

北英保赔协会近期为协会会员及其船员新发起了一项“心理问题(MIND MATTERS)”运动，重在提高海上工作时的心理健康和幸福感。

正如你可能意识到的，心理健康和幸福感是一个全球媒体特别关注的问题。海员心理健康也正在得到越来越多的媒体关注，因为像海员这样在一个孤立、孤独和长时间离家在外的环境中工作，更容易发生心理健康问题。我们意识到海员的心理健康是一个十分重要的问题，并为协会会员及其船员提供了一系列资源。

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
2018-11-30	693.570	789.910	6.115	88.682	886.510	60.355	954.010	197.030	16,128.000
2018-11-29	693.530	788.390	6.106	88.616	889.510	60.497	965.490	198.700	16,198.000
2018-11-28	695.000	785.340	6.111	88.803	885.700	60.262	964.910	200.300	16,264.000
2018-11-27	694.630	787.150	6.119	88.808	889.780	60.282	966.150	200.320	16,257.000
2018-11-26	694.530	787.520	6.153	88.738	890.520	60.316	958.170	199.420	16,291.000

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	2.18275	1 周	2.22881	2 周	--	1 个月	2.34925
2 个月	2.51125	3 个月	2.73813	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.88519	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	3.11869		

2018-11-29

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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