



全一海运市场周报

2018.12 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2018.12.10 - 12.14\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求小幅回落 市场行情涨跌互现】

本周，随着圣诞货源出尽，中国出口集装箱运输需求自高峰有所回落，市场基本面承压。在北美航线运价连续下跌影响下，综合指数持续回落。12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848.65点，较上期下跌1.5%，连续六期下跌，累计跌幅为13.1%。

欧洲航线：市场运输需求基本平稳，航线供需关系维持在较好水平。本周，上海港船舶平均舱位利用率稳定在95%以上，并有部分航班满载出运。由于舱位持续处于偏紧状态，多家航商对各自中旬出运船期订舱运价再次进行了上调，即期市场运价上涨。12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832美元/TEU，较上期上涨7.5%。地中海航线，运输需求表现逊于欧洲航线，但在部分航商缩减运力措施帮助下，航线基本面保持稳定。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在95%左右。部分航商尝试执行运价上涨计划，市场运价上升。12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821美元/TEU，较上期上涨4.2%。

北美航线：市场总体需求较圣诞货源高峰期出现较大落差，运力过剩情况开始显现。虽然在部分航商临时停航措施帮助下，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率仍维持在95%左右，但不同航商间装载率出现较大分化，部分航班已跌至九成以下。受货方议价能力增强影响，航商间相互跟进降价，即期市场运价继续回落。12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1935美元/FEU、2901美元/FEU，较上期分别下跌4.7%、7.5%，其中美西航线已连续六周下跌，累计跌幅达25.7%。

波斯湾航线：市场货量持续低迷，航商对区域内航线运力配置进行了持续优化及调整，市场总体运力有一定幅度下降。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在九成左右。部分航商尝试自月中出运航班起征收GRI，但也有部分航商下调运价以加强揽货，市场运价互有涨跌，总体小幅上升。12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530美元/TEU，较上期小幅上涨1.3%。

澳新航线：市场运输需求总体处于低位，运力过剩情况较为严重。本周，上海港船舶各航班舱位利用率分化较大，不同航班舱位利用率约在七至九成范围内。多数航商维持运价以观望后市表现，市场运价低位企稳。12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563美元/TEU，与上期基本持平。



南美航线，由于目的地主要经济体经济发展形势未及预期，影响航线运输需求表现，市场运力过剩情况加剧。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在九成左右。运价方面，由于市场竞争加剧，航商间相互竞价致运价轮番下跌，即期市场运价持续低位下探。12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649美元/TEU，较上期下跌6.2%，已连续6周下跌，累计跌幅达55.8%。

日本航线：市场货量基本稳定，航线运价平稳。12月14日，中国出口至日本航线运价指数为727.22点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【气温骤降拉动需求 沿海运价明显回升】

本周，冷空气影响下，电厂发电负荷明显上升，采购需求释放，沿海运输市场货盘较上周明显增加，成交热情升温。12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1044.51点，较上周上涨1.4%。

煤炭市场：本周，“迎峰度冬”传统旺季效应显现，冷空气席卷全国，大部分地区出现雨雪天气，取暖需求明显提升。电厂机组开工率持续升高至基本满负荷运行，据统计，14日沿海六大电厂日耗煤量74.08万吨，较上周同期增长16.4%，较月初增幅高达25.8%。煤炭日耗量较之前明显上升，电厂库存逐渐下滑，存煤可用天数降至24天，前期库存压力有所缓解，部分电厂甚至出现库存紧张的情况。受此影响，电厂补库积极性有所提升，临时租船增派航次，运输市场货盘放出较前期明显增多，加上12月电厂计划运量本就较多，过剩运力得到消化。运力方面，北方及长江港口近期封航频繁，船舶周转明显放缓，面对回暖的运输需求，可用运力趋紧。加上近期华南地区海沙需求转好，船东挺价心理走强，沿海煤炭运价持续上涨。

12月14日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1066.02点，较上周上涨2.1%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，各航线运价都有5元/吨左右的涨幅，秦皇岛-上海（4-5万dwt）航线运价为27.9元/吨，较上周五上涨5.1元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为30.4元/吨，较上周五上涨5.3元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为38.6元/吨，较上周五上涨5.5元/吨；华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为34.3元/吨，较上周五上涨5.9元/吨。

金属矿石市场：在全国大范围雨雪降温天气的背景下，钢材需求进一步下滑。钢价趋弱，钢厂利润大幅收缩，国内高炉开工率持续下滑，对铁矿石的需求强度也在进一步下降，港口矿石库存有止降反增的迹象。12月14日，全国45个港口铁矿石库存为13941.33万吨，环比上周增加81.3万吨；日均疏港总量267.75万吨，下降1.17万吨。受此影响，铁矿石运价涨幅相对较小。12月14日，沿海金属矿石货种运价指数报收1023.83点，较上周上涨1.0%。

粮食市场：随着年关临近，市场整体需求无论是深加工企业还是饲料养殖需求均无明显的增长点。分地区来看，东北产区玉米上量增加，玉米期货价格大幅



下跌，北方港口贸易商纷纷下调收购价格。广东港口玉米供应充足，加之近期北方港口玉米价格疲软，饲料企业观望心态较强，贸易商为加快出货报价走低。南北港口玉米价格同步回落，运输需求难有好转。12月14日，沿海粮食货种运价指数报收932.41点，较上周下降1.5%。

成品油市场：年底地炼各企业为完成集采任务，出货量加大，同时成品油价下跌后进入相对稳定期，贸易热情开始升温。加上中石油中石化为保证年度计划月底关账，配送需求明显转好，大部分过剩运力得以消化，沿海成品油运价延续回升态势。12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933.40点，较上周上涨0.3%；其中市场运价成分指数报收831.62点，较上周上涨0.6%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【中小船型齐齐发力 综合指数震荡上行】

本期国际干散货市场整体回暖，其中中小船型涨幅较大，远东干散货综合指数重拾升势，涨回1000点以上。12月13日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为1015.0点，运价指数为904.07点，租金指数为1181.39点，较上期分别上涨2.5%、1.1%以及4.2%。

海岬型船市场：本期海岬型船太平洋市场维持上期小幅震荡的走势。上周五市场上发货人纷纷出货，市场氛围较好，西澳至青岛铁矿石运价升至9美元/吨以上。进入本周，发货人调整节奏，市场上现货较少，加上圣诞新年双假在即，船东降价成交锁定船期的心态走强，成交价跌至8.3美元/吨左右。临近周末，市场报出几票高价的即期成交，市场氛围回温，西澳至青岛铁矿石运价再次回升至8.5美元/吨。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为8.258美元/吨，较上期微跌0.6%；中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为18936美元，较上期上涨3.3%。巴西远程矿航线上仍然保持安静，船货双方僵持不下。临近周末僵局终于被打破，发货人开始陆续出货，成交量价齐升，据悉1月上旬的装期，巴西至青岛的铁矿石航线有17.25美元/吨的成交。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为16.323美元/吨，较上周四上涨3.9%。

巴拿马型船市场：本期巴拿马型船太平洋市场涨幅扩大。南太平洋区域，伴随市场对明年初进口煤炭额度再次放开的预期，市场上印尼煤炭货盘陆续放出，东南亚区域内运力略显紧张，租金、运价稳步上涨。北太平洋区域，上半周由于缺乏NoPac和东澳煤炭货盘，总体表现平平，周中传出中国买家重启美国大豆的购买计划，快速提振市场信心。虽然暂时没有NoPac粮食货盘大量出现，但船东信心较足，市场上期租成交量也较多，整体涨势较好。13日市场报出，8.1万载重吨船，12月16-21日大连交船，途经北太平洋美国西海岸，中国还船，成交日租金为11000美元。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为11368美元，较上期上涨2.8%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为10337美元，较上期上涨5.7%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.560美元/吨，较上期上涨1.7%。粮食航线上，南美地区12月份的货盘基本出清，缺乏新的上涨动力，整体较为安静。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为33.614美元/吨，较上期微跌0.1%。



超灵便型船市场：本期超灵便型船市场表现不俗。东南亚区域内，印尼煤炭、镍矿以及越南水泥熟料货盘充足，船东提高叫价，成交量价齐升。周中开始北方钢材也陆续出货，成交水平小幅上涨。超灵便型船整体租金、运价继续稳中攀升。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 7950 美元，较上期上涨 7.9%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 10246 美元，较上期上涨 7.1%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 6444 美元，较上期上涨 3.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价 7.580 美元/吨，较上期上涨 2.7%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 8.391 美元/吨，较上期上涨 1.5%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价小幅波动 成品油运价持续上涨】

据美国能源信息署 EIA 公布数据，美国 12 月 7 日当周商用原油库存减少，连降两周，但周产量仍然接近历史纪录新高。随着美国原油和成品油净出口总量的提高，使其自 1991 年以来首次成为原油和石油产品的净出口国，这意味着中东在全球原油市场上一家独大已经成为过去，全球能源格局正在随着全球经贸和地缘政治版图向能源多极化发展。本周原油价格小幅回升，布伦特原油期货价格周四报 61.09 美元/桶，较上周上涨 2.1%。全球原油运输市场大船运价降温回调，中型船运价不断下滑，小型船运价波动上行。中国进口 VLCC 运输市场运价回调。12 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 1167.80 点，较上期下跌 12.44%。

超大型油轮 (VLCC)：运输市场成交降温，运价一路回调。本周，中东、西非航线市场成交减少，加之老旧运力成交价格偏低，运价延续上周五跌势。成交记录显示，中东 12 月 26-28 日装期货盘成交运价为 WS 89；西非 1 月 12-14 日装期货盘成交运价为 WS 84.5。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS 86.27，较上周四下跌 11.6%，CT1 的 5 日平均为 WS 90.28，较上周下跌 8.0%，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 84.42，下跌 13.6%，平均为 WS 88.65，TCE 平均 4.9 万美元/天。

苏伊士型油轮 (Suezmax)：运输市场运价综合水平不断下滑。西非至欧洲市场运价下跌至 WS99，TCE 约 2.3 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，12 月 28 至 30 日货盘，成交运价为 WS107.5。黑海到地中海航线运价下跌至 WS146，TCE 约 5.0 万美元/天。亚洲进口主要来自中东波斯湾，一艘 13 万吨级船波斯湾至新加坡，12 月 29 日货盘，成交运价为 WS115。一艘 13 万吨级船卡塔尔至印度西，12 月 28 日货盘，成交运价为 WS150。

阿芙拉型油轮 (Aframax)：运输市场亚洲航线运价持续下滑，地中海及欧美航线均有不同程度的上涨，综合水平波动上行。7 万吨级船加勒比海至美湾运价大幅上涨至 WS211 (TCE 约 3.6 万美元/天)。跨地中海运价上涨至 WS211 水平 (TCE 约 5.0 万美元/天)。该航线一艘 8 万吨级船，杰伊汉至地中海，12 月 17 日货盘，成交运价为 WS200。北海短程运价上涨至 WS198 (TCE 约 6.4 万美元/天)。波罗的海短程运价上涨至 WS158，TCE 约 5.4 万美元/天。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS148，TCE 约 1.9 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS136，TCE 为 2.1 万美元/天。



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，综合水平小幅上升。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS183 (TCE 约 1.2 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 WS175 (TCE 约 2.0 万美元/天)；7.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS180 (TCE 大约 3.0 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价小幅下跌至 WS199 水平 (TCE 大约 1.8 万美元/天)；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS215 (TCE 大约 2.0 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 3.2 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【阿芙拉型油轮船价坚挺 海岬型散货船价格反弹】

12 月 12 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 780.89 点，环比微跌 0.61%。其中，国际油轮船价综合指数微涨 0.95%，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 0.06%、0.69%、1.64%。

国际干散货运价波动，BDI 指数宽幅震荡，周二收于 1364 点，环比上涨 10.27%，二手散货船价格涨跌互现。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1434 万美元、环比下跌 0.15%；57000DWT--1573 万美元、环比下跌 1.36%；75000DWT--1923 万美元、环比上涨 0.21%；170000DWT--3069 万美元、环比上涨 1.02%。目前，铁矿砂货盘不多，海岬型散货船运输市场供需双弱；南美粮食货盘较少，印尼前往日韩的煤炭货盘增多，巴拿马型船市场走势分化；印尼镍矿交易活跃，超灵便型船货盘有所恢复；国际干散货船 1 年期期租租金稳中有涨，预计二手散货船价格短期止跌回稳。本周，受干散货运价反弹影响，船东购船意愿增强，市场成交量回升，共计成交 20 艘 (环比增加 10 艘)，总运力 132.19 万 DWT，成交金额 34730 万美元，平均船龄为 9.2 年。

欧佩克 12 月 7 日敲定减产协议，自明年 1 月起，欧佩克和非欧佩克将在 10 月份的产量基础上减产 120 万桶/日，一直持续至 6 月底。国际原油价格先涨后跌，布伦特原油期货周二收于 60.20 美元/桶，环比下跌 3.03%。市场预期 2019 年绝大部分的供过于求情况将会出现在上半年，短期油价远未脱离“寒冬”。国际原油运价波动上行，成品油运价小幅上升，二手油轮船价涨多跌少。本周，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2033 万美元、环比上涨 0.38%；74000DWT--2106 万美元、环比下跌 0.02%；105000DWT--2910 万美元、环比上涨 2.82%；158000DWT--3792 万美元、环比上涨 0.59%；300000DWT--5682 万美元、环比上涨 0.83%。目前，国际油轮 1 年期期租费率继续上涨，即期运价延续上涨态势，预计二手油轮价格稳中有涨。本周，二手国际油轮成交量尚可，共计成交 11 艘 (环比减少 2 艘)，总运力 124.07 万 DWT，成交金额 21870 万美元，平均船龄为 8.36 年。

据统计，今年电煤价格全程高于发改委规定的绿色区间，火电行业亏损面接近一半，煤电博弈进入定调关键期，下游需求方采购意愿不强；铁矿石和粮食运输需求不振，沿海运价继续下探，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--123 万人民币、环比下跌 0.69%；5000DWT--768 万人民币、环比下跌 0.69%。目前，冷空气南下全国大范围降温，采暖季用煤刚需提升显著，煤炭运输货盘增加，船东报价坚挺；内外贸兼营船舶逐步转战国际市场，可用运力相对减少，沿海散货运价小幅回升，预计散货船价格短期止跌回稳。本周，沿海散货船成交较少，成交船舶吨位以



1000DWT 左右为主。

内河散运需求平淡，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--46 万人民币、环比上涨 1.40%；1000DWT--92 万人民币、环比下跌 1.51%；2000DWT--183 万人民币、环比上涨 0.82%；3000DWT--279 万人民币、环比下跌 6.65%。12 月 11 日，《中国住房发展报告（2018-2019）》显示，2018 年以来，房地产调控政策不断加码，全国房地产调控次数已经高达 405 次，比 2017 年同期上涨接近 80%。多位专家表示，明年房地产投资增速将继续放缓，同时房地产调控政策将延续“因城施策”态势，此对内河建材运输影响是利空，预计内河散货船价或震荡盘整。本周，内河散货船成交有所减少，共计成交 21 艘（环比减少 45 艘），总运力 6.30 万 DWT，成交金额 4918 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	12月10日		12月11日		12月12日		12月13日		12月14日	
BDI	1,385	+13	1,364	-21	1,353	-11	1,365	+12	1,401	+36
BCI	2,244	+47	2,183	-61	2,153	-30	2,180	+27	2,383	+203
BPI	1,464	-5	1,454	-10	1,445	-9	1,459	+14	1,478	+19
BSI	955	+2	958	+3	963	+5	968	+5	974	+6
BHSI	624	-1	623	-1	622	-1	621	-1	617	-4



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 49 周	第 48 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	16,500	12,500	4000	32.0%
	一年	17,000	15,500	1500	9.7%
	三年	15,750	15,750	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	12,000	11,500	500	4.3%
	一年	12,500	12,250	250	2.0%
	三年	12,000	12,000	0	0.0%
Smax (55K)	半年	11,500	10,750	750	7.0%
	一年	11,750	11,000	750	6.8%
	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	9,250	9,000	250	2.8%

截止日期: 2018-12-11

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Great Animation' 2011 93203 dwt dely CJK 14/16 Dec trip via Australia redel Singapore-Japan \$12,500 - cnr

'Helvetia One' 2012 92737 dwt dely psg Cape of Good Hope 19/22 Dec trip via ECSA redel PMO \$14,000 + \$400,000 bb - Glencore

'Yarrowonga' 2008 82800 dwt dely Taeen 24 Dec trip via Dalian redel Japan with iron ore \$10,500 - cnr

'Puma Max' Noble relet 2012 81339 dwt dely EC South America 20/30 Dec trip redel Skaw-Gibraltar \$18,750 - Cargill

'Good Hope Max' 2005 76739 dwt dely Hamburg 20/21 Dec trip via Baltic redel Brazil \$12,500 - Oldendorff



- 'Medi Vitoria' 2004 76616 dwt dely CJK 17 Dec trip via Indonesia redel S. China \$9,500 - Minmetals Zhejiang
- 'Thisseas' 2012 75039 dwt dely Gibraltar 18/19 Dec trip via Amazon redel Skaw-Gibraltar \$13,500 - Bunge
- 'Alpha Melody' 2002 74475 dwt dely psg Taiwan 19/22 Dec trip via Indonesia redel China \$10,500 - Tongli
- 'Adriatica Graeca' 2002 74133 dwt dely Chaozhou 15/16 Dec trip via Indonesia redel S.China \$11,750 - Richland
- 'Dai Shan Hai' 2010 56945 dwt dely E Med 23/24 Dec trip redel USEC/USG \$9,250 - cnr
- 'Otzias' 2012 56720 dwt dely Santos 25/30 Dec trip redel Chittagong \$14,350 + \$435,000 bb - Louis Dreyfus
- 'Ken Wave' 2009 56104 dwt dely CJK 18/20 Dec trip via Indonesia redel Bangladesh intention coal \$7,000 - cnr
- 'Nova Gorica' 2008 53100 dwt dely Singapore 17/20 Dec trip via Indonesia redel Thailand intention coal \$10,100 - cnr
- 'Rijn Confident' 2013 33328 dwt dely Dominica 20 Dec trip via USG redel Continent intention alumina \$14,000 - Trithorn

(2) 期租租船摘录

- 'Ecopride G.O.' 2013 81963 dwt dely Jingtang 19 Dec 4/6 months redel worldwide \$12,000 - M2M
- 'Aquaknight' 2007 75395 dwt dely S China 01/10 Jan 12/14 months redel worldwide \$12,000 - Koch
- 'Ecostar G.O.' 2007 75149 dwt dely Tianjin 19 Dec 4/6 months redel worlwide \$11,000 - M2M

4. 航运市场动态

【LNG 动力船渐行渐近】

短短十多年间，LNG 动力船的发展取得了很大进步。从客货滚装船到集装箱船，从海洋工程船到阿芙拉型油船，已有越来越多的船型配备了 LNG 动力。现如



今，这种相对环保的清洁燃料又被应用于邮轮产业。8月21日，由爱达邮轮公司（AIDA Cruises）订造的全球首艘 LNG 动力邮轮“AIDA nova”轮顺利出坞。

特殊环境的特定产物

对全球航运业而言，采用 LNG 作为船舶动力是一种趋势。据 DNV•GL 统计，截至 2017 年 12 月底，全球共有约 120 艘 LNG 远洋动力船在役，另有 123 艘新造船订单。当然，单从这组数据来看，并无亮眼之处，毕竟全球约有 11 万艘在国际海事组织（IMO）登记的商船。究其原因，此前处于低位的燃料油价格以及 LNG 动力技术研发滞后，在一定程度上制约了 LNG 动力船市场发展。然而探究这组数据背后的数字，则可以让我们发现 LNG 动力船市场涌动的现象。2010 年以前，LNG 动力船市场并不算火热，而在 2011 年之后，其发展速度提升了许多。DNV GL 指出，2011~2017 年，LNG 动力船的数量从 25 艘直升至 118 艘，年增长率达到 30%以上。LNG 动力船运力增速明显，市场正慢慢被打开。

LNG 动力船备受青睐的原因，在于使用 LNG 作为船用动力顺应了未来的航运业规则，尤其在 IMO 持续推行相关环保政策之时，现阶段还难有其它方式或船用燃料可完美替代 LNG。2017 年 11 月 7 日，达飞轮船在《联合国气候变化框架公约》第 23 次缔约方大会上，正式宣布了订造 22000TEU 型 LNG 动力集装箱船的计划。达飞集团主席兼首席执行官鲁道夫·萨德（Rodolphe Saadé）表示，达飞轮船的订造决定基于经济与环保因素，希望为航运环保贡献出积极力量。达飞轮船一直在寻找可适应“限硫令”的最佳航运方案。长程航线使用含硫量 $\leq 0.50\%$ 的低硫燃料油的做法难言经济，船用废气洗涤装置又是一种相对较新的技术，船东不易在短期内衡量利弊。在达飞轮船看来，将 LNG 作为超大型集装箱船动力，不仅可满足即将生效的硫排放限制要求，又可抛开低硫燃料油成本过高的烦恼。

6月30日，克劳利海运（Crowley Maritime）接收了全球首艘 LNG 动力集装箱滚装船“El Coquí”轮。克劳利海运全球船舶管理部副总裁科尔·科斯格罗夫（Cole Cosgrove）评论称：“这是世界上第一艘悬挂美国旗的 LNG 动力集装箱滚装船，我们打造这批船的初衷，就是推广清洁能源在船舶动力方面的使用。”据悉，克劳利海运共订造了 3 艘该型船舶，计划投入到美国东海岸-波多黎各航线运营。美国东海岸和加勒比海地区属于船舶污染排放控制区（ECA），在此航行的船舶必须使用硫含量 $\leq 0.10\%$ 的低硫燃料油或同等效应燃料。低污染排放、技术工艺先进的 LNG 动力被认为是不错的选择。

不论是 LNG 动力邮轮“AIDA nova”轮，还是 LNG 动力超大型集装箱船和集装箱滚装船，它们的快速出现对海事界而言具有一定的推动意义。江南造船（集团）有限责任公司（以下简称江南造船）总工程师胡可一认为，当前的绿色船舶属于法规驱动型，很少有船东提前超规则生产使用，随着航运规则日益严格，可接受的船舶建造成本和绿色成本增量允许，绿色船舶出现的速度就会加快。研究表明，使用 LNG 作为燃料可减少氮氧化物排放近 90%，减少二氧化碳排放量 25%~30%，硫氧化物和颗粒物排放则几乎可以忽略不计。正因 LNG 在当前阶段具有完美的环保性能，一些航运企业才急迫发展 LNG 动力船。

难点与技术攻关



业界普遍认为，虽然使用 LNG 动力船作为运输工具的潜在收益和社会价值巨大，但不可否认其在设计建造阶段还存在或多或少的困难。

中国船级社（CCS）武汉规范所副所长高景认为，LNG 与传统燃料油特性相比有显著差异，这就需要在制造过程中需要对 LNG 在船上的存储和使用进行特别考虑。“首先，LNG 属于低温深冷液体，常压下的储存温度为-162 摄氏度，如果在船上发生泄漏，会对船体结构造成脆断，对人员造成低温冻伤等的严重后果。在制造过程中需要根据船舶的实际情况，选择和安装合适的燃料围护系统及配套相关的泄漏防护、低温阀件等关键设备。另一方面，LNG 气化后的天然气属于易燃易爆气体，并且温室气体效应是二氧化碳的 20 倍以上。这就需要根据船舶布置和作业工况，对船上供气系统和气体发动机等燃气设备配套合适的泄漏防护、安全监控和紧急切断等防护设施。”

也许正因如此，大型船用设备厂商特别注重通力合作的重要性。日前，法国 GTT 公司、瓦锡兰和温特图尔（WinGD）正式宣布建立合作伙伴关系，以求从根本上优化整合 LNG 动力船舶的发动机、燃气系统和储存系统。GTT 公司董事长兼首席执行官 Philippe Berterottire 指出，船舶使用 LNG 作为动力要求发动机、燃料油箱、燃料供给和控制系统之间的紧密结合，通过合作，我们将能够优化整合过程，以使全球船东和运营商受益。温特图尔销也表示，确保高效和环境可持续发展是为航运业未来成功的关键，此次合作将推进高效、绿色航运，并努力破解 LNG 动力船的制造难题。

“环保型船在节能方面的贡献主要来自主机和设备厂商，为满足最新的环保要求，主机和设备厂商持续推出新机型。而在船舶设计方面，船厂和设计院所则主要优化线型和工艺以保持船舶总体性能不变。”胡可一说。值得一提的是，我国最近几年确实在 LNG 动力船建造方面实现了较快发展。江南造船是我国第一家获得 GTT MKIII/MKIII FLEX 资质认可的造船厂，2012 年就考虑将 MKIII 薄膜型围护技术应用于大型集装箱船 LNG 燃料舱。2017 年，江南造船又成立 MKIII 工程化专项推进工作组，把薄膜型液化气船正式列为战略突破产品。船舶制造工艺上的飞跃，使得江南造船最终获得了达飞轮船 22000TEU 型 LNG 动力集装箱船的建造合同，这也意味着中国造船业已经处在世界领先技术第一方阵，迈进了先进造船企业行列。

尽管如此，我国在 LNG 动力船的关键设备制造技术与国外先进水平尚存在一定差距，如大功率气体发动机和 LNG 低温阀件等关键设备，尚无法国产化或国产化质量达不到国外同类型产品质量水平。“因此在技术方面，还应进一步加强我国 LNG 动力船关键设备制造技术的国产化研究，如新型燃料围护系统、高压供气系统和大功率气体发动机的工程化应用研究。”高景说。

阻碍与解决之道

那么，LNG 动力船的发展还受到了哪些因素的制约？在高景看来，主要集中在 LNG 加注配套网点不健全、LNG 动力船新建或改造投资成本增加，以及 LNG 燃料价格不确定产生的经济效益等问题。尤其在我国 LNG 动力船市场，这些问题比较突出。

“例如，西江目前只有一处投入使用的 LNG 加注站（梧州扶典加注站），而由于这个加注站地理位置原因，又造成西江上游船舶加气困难。”高景表示，国



内 LNG 加注站比较少，加注网络不健全影响着我国 LNG 动力船的发展。这个问题产生的原因有多种，但有一点得到了业界共识。交通运输部水运科学研究院船舶运输技术研究中心主任纪永波就此总结道：“船用 LNG 加注站的建设成本较高，且由于是新生事物，加注站存在着建设经营审批主体不明确、程序复杂等问题，而投资回收期较长又使得企业的积极性不高。LNG 加注网络不完善与 LNG 动力船的发展相互制约，供求双方形成了互相观望局面，进而影响了推广与应用。”

当然，这个问题在全球范围内普遍存在，相关国家也在探索解决之道。比如韩国组建了 LNG 加注协会，新加坡与全球大型石油公司建立密切的合作关系，希望将新加坡港建设成为亚洲 LNG 加注市场的中心枢纽，日本已经启动 LNG 加注可行性研究项目，建设加注枢纽，欧盟则通过法案，要求其成员国在 139 座港口内投资建设 LNG 加注船需要的配套设施。那么，我国是不是也应建立高层协调机制，从全产业链的角度出发，系统推动 LNG 动力船应用和船用 LNG 加注站建设运营？

LNG 经济优势减弱，也降低了航运企业的使用意愿。高景进一步解释称：“目前国内 LNG 价格与船用柴油价格之间的差距缩小，而 LNG 动力船的建造成本又比常规柴油动力船高，前者的经济性优势明显减弱，船东使用 LNG 作为船用动力的积极性因此降低。”纪永波也认为经济优势的减弱束缚了 LNG 动力船市场预期。他补充说：“LNG 动力船的建造成本较常规柴油动力船高出 30% 左右，自 2014 年下半年以来，LNG 相对柴油的价差不断缩小，加之 2017 年以来的 LNG 气源供应不稳定，价格出现波动，船东因此难以形成稳定预期。”纪永波建议，应建立创新的发展模式，航运企业、能源企业及相关设施设备制造企业可以签订合作协议或推动建立产业联盟，借以稳定船用 LNG 价格和气源供应，稳定相关设施设备供给，降低成本，形成稳定预期。

与此同时，我国虽有对 LNG 动力船的相关扶持政策，但在力度和持续性方面并不突出。相关部委曾先后对新建 LNG 动力船以及采用动力系统整体更新方式改建的 LNG 动力船出台过资金补贴等扶持政策，在一定程度上推动了 LNG 动力船在国内的推广应用。但是，政策扶持的整体性和延续性不佳。一项调研结果显示，我国船东就政策实施过程也提出过补贴资金申领程序复杂和一次性补贴方式不合理等相关问题。纪永波强调：“LNG 动力船的环保公益性强而经济性弱，目前处于刚刚起步阶段，或许还不具备市场化发展能力，因此仍需财政资金鼓励政策给予扶持。”反观韩国，其在将 LNG 动力船打造为造船业和航运业支柱产业方面的做法确实值得借鉴。为了刺激船东对环保型船的需求，韩国政府通过新成立的国有企业海洋振兴公社（Korean Ocean Business Corp），为订造 LNG 动力船的企业给予特别奖励。高景就此建议：“我国在 LNG 动力船相关鼓励扶持政策方面应该更加多样化，如在创新扶持、税收减免等方面出台相关优惠政策，对 LNG 动力船的激励政策应从整个 LNG 水上产业链出发，涉及上游补给和运输等环节。”

截至 2018 年 9 月份，我国已有 LNG 动力船 281 艘。与此同时，我国政府制定的《天然气发展“十三五”规划》和交通运输部发布的《关于深入推进水运行业应用液化天然气的意见（征求意见稿）》等政策文件中，已明确提出鼓励和加大推广在中国内河、湖泊和沿海发展以 LNG 为燃料的船舶。可见，随着我国船舶废气污染物排放限制相关法规标准的实施，预计我国 LNG 动力船运力将有一定程度增长。这是一个漫长的过程，但确也是一个可以断言的结果。

来源：中国船检



【马士基提高碳减排目标，航运巨头们有话说】

马士基在本周三公布碳减排目标后，很快获得了国际海事组织（IMO）、经合组织（OECD）和欧盟委员会的好评，但其他航运巨头似乎有话说。

碳减排问题上，马士基又一次做了领头羊。

两天前，马士基公布了碳减排目标，计划到 2050 年将净碳排放量降至零。为此，其认为到 2030 年，碳中和集装箱船舶（carbon neutral vessels）需要投入商业运营，并呼吁全行业积极参与。

那么，其他航运巨头啥意见呢？

首先看马士基最亲密的伙伴——2M 联盟的兄弟地中海航运。

地中海航运并未直接评价马士基的做法，而是婉转地表示，将采取多种方式进行减排，全行业要专注于 IMO 年初通过的温室气体减排战略——至本世纪中叶，全球航运业温室气体排放量与 2008 年水平相比至少降低 50%，并逐步朝零碳排放的目标迈进。

很明显，相比马士基的减排目标，地中海航运的目标要“温和”许多。

地中海航运发言人 Giles Broom 认为：“IMO 的战略目标是经过各国代表、科学家、非政府组织以及相关行业共同审议的结果。要对这一目标提出任何修改建议，最合适的场合是联合国的论坛。”

实际上，地中海航运一直在强调减排问题，其最近就决定运用最新的绿色减排技术，改造 250 艘船舶。

Giles Broom 介绍说，2015 年至 2017 年，地中海航运每个集装箱能实现 11% 的碳减排量，新造船在能效方面也处于领先地位。未来还将采取废气洗涤与低硫燃油等措施，实现减排目标，同时会考虑使用 LNG 燃料。

相比之下，另一家行业巨头赫伯罗特的表态更为直接：“无法承诺那么遥远的事。”

公司发言人 Nils Haupt 表示：“技术发展会创造更多提高或改善减排目标的可能性，但是对我们来说，现在去承诺那些超出预期的目标，为时尚早。”



东方海外也认为，能否实现这个目标，得看技术发展。

其发言人伍绍裘认为，如果技术上可行，净零碳排放就会有所突破，或者说要等到清洁燃料资源广泛可用，并且已经达到确保全球供应链高效、安全运行的程度。

最后以比利时油轮公司 Euronav 首席执行官 Paddy Rodgers 对此的评价作为总结：“做比说更重要！”

来源：中国航务周刊

【消失的船舶：朝鲜如何逃避美国制裁？】

过去两年里，朝鲜受到美国和联合国史上最严厉的经济制裁，就在今年年初，美国总统特朗普再开杀戒，宣布将对朝鲜实施“史上最重”制裁——针对 56 个涉朝实体和个人实施制裁，以切断朝鲜核项目的资金源。制裁对象包括 27 家船运和贸易公司、28 艘船只、1 名个人。此次制裁对象大部分是朝鲜的船只或公司，而受制裁国际实体中有多艘船只和多家航运贸易公司来自香港或台湾，其余来自巴拿马、印尼、新加坡等国家。

制裁名单中，出身于 1957 年的台湾人张永源是这波名单中唯一遭到制裁的个人。美国财政部指出，张永源涉非法出口煤矿外，还试图帮朝鲜与俄罗斯公司进行原油交易，交易额高达 100 万美元（约新台币 3000 万元）。

但朝鲜船舶依然往返于朝鲜港口，成功利用航运维系着石油进口和煤炭出口等交易。朝鲜究竟靠着哪些手段逃避了制裁？虚假信号、伪造文件、非法旗帜、船对船转运……朝鲜及关联交易商在众多船主和幌子公司的支援下得以掩盖船只的真实身份和行踪。

这其中涉及一系列不断变化的“把戏”，试图掩盖船舶与平壤的联系。船员使用伪造的海关载货清单，并在船体用油漆标写虚假的船名。在航行途中，他们关闭追踪设备，使船舶难以被跟踪定位，他们还操纵信号，传递假的身份信息。一些人成功地让货船在跟踪监视器上显示为其他国家的船只。

对联合国机密文件的查阅和对美国官员的采访显示，有数十艘船舶和相关公司被国际权威机构认定为与朝鲜非法贸易有关。透过这些船只的动向及其所有权的变化，可以看出朝鲜用来维持自身航运和经济的手段越来越多。

韩国去年扣押了一艘名为“Lighthouse Winmore”（注：该船为香港公司所有，当时该船被台湾公司租用）的悬挂香港旗帜的船舶，因怀疑其违反禁止向朝鲜出口原油的联合国制裁规定。



但根据联合国安理会一位调查此事的外交官的说法，今年1月到8月中旬，20多艘油轮至少向朝鲜港口运送了148批成品油，当中涉及外海的船对船转运，这已经成了平壤用来掩盖非法贸易的关键手段。

专家们说，船只注册是很容易捣鬼的领域。在外国非法注册船只的情况并不鲜见，原因包括节约成本和简化程序。但联合国旗下负责海事问题的监管机构国际海事组织(International Maritime Organization, 简称IMO)以及总部位于伦敦的帮助更新IMO全球船只记录的数据提供商IHS Markit, 对各国注册机构的监督颇为有限，而且几乎没有什么工具可以检测弄虚作假行为。

据C4ADS提供的一份分析报告，这些船只有三分之一与朝鲜的贸易存在可以确认的关联。C4ADS是总部位于华盛顿的研究机构，利用数据追踪与朝鲜有关的航运活动。

朝鲜之所以能保持其海上高速公路畅通无阻，根源在于几十年来的非法贸易活动。专家称，这些非法贸易活动让平壤学会了如何让船只在制裁大幅收紧后仍能通行于海上。

直到过去几年，朝鲜在与外部世界的贸易中还享有相当大的自由，前提是不涉及被制裁的商品。据韩国央行估计，2016年朝鲜合法出口煤炭、海鲜和其他商品超过28亿美元，同时还进口了石油。

调查人员说，在2013年一艘装载武器、从古巴驶往朝鲜的船只被截获后，平壤方面加快了将船只从朝鲜公司向外国注册公司转移的速度。瞒天过海的做法包括成立幌子公司运营单条船只，如果这些公司被发现，损失也有限。

随着制裁在去年进一步升级，与朝鲜有关联的船只关闭雷达收发器的情况也越来越常见，而且经常是永久关闭。国际海事指南允许船长为躲避海盗而关闭位置传输设备，但一旦危险过去就应该打开这些设备。

C4ADS基于海上风险分析公司Windward的平台所做的分析似乎也反映出这种趋势。朝鲜船队的信号发送量大幅下降，最近几个月来，在将近170艘朝鲜船只中，只有不到12艘船在发送信号，低于2015年的每月约100艘。

为了转运货物，朝鲜在远离港口监视的海域采取了船对船操作。当涉及石油等可以通过软管传输的货物时，这一操作相对容易。但如果是煤炭等需要在颠簸的海面上用起重机搬运的大宗商品，这种操作就很危险。这两种做法今年都被调查人员发现过。

联合国监督朝鲜制裁合规小组的专家Neil Watts称：“制裁是为了提高成本，使非法转运维持不下去。但这种情况并未发生。”这个小组直到今年早些时



候还在监督朝鲜遵守制裁的情况。

参与其中的大多数油轮都关闭了雷达收发器，这个装置会向其他船只和海岸部门发送船舶位置。数据显示，一些油轮在今年夏天的某些月份曾三次抵达朝鲜。如果这些油轮是满载状态，朝鲜的石油进口量将达到联合国规定的每年 50 万桶进口配额上限的五倍。

联合国和其他有关部门正在调查涉及朝鲜相关燃料海上转运的至少 40 艘船和 130 家公司，这些船只和公司的注册地包括台湾和多哥等许多地方。这些船只和其他几十艘货船涉嫌近 200 宗成品油和煤炭的非法运输。参与监控朝鲜的官员说，他们不知道自己漏掉了多少事件。知情官员表示，今年以来朝鲜汽油价格相对稳定，可能正是得益于船对船的燃料转运。

通过一艘与朝鲜有联系的货船的活动可以看出这些欺骗手段是如何运作的。就像一个人有国籍和护照一样，一艘船也必须在具体的国家注册，并且航行时要挂上相应国家的国旗。最初，这艘船在坦桑尼亚半自治岛屿桑给巴尔注册，当地为海外船只提供有偿的“方便旗”服务，这种操作虽然合法，但广受指责。

但随着桑给巴尔注册船只数量激增，坦桑尼亚海事部门开始担心一些船舶可能与朝鲜有关，因此当地监管机构将 45 艘船只从他们的注册表上删除，其中就包括这艘船。之后这艘船更名为 Hua Fu（注：同名船多，勿对号入座），开始挂斐济国旗航行。根据对相关国家文件的分析，坦桑尼亚此次删除的另外五艘船的船东与上述船只类似，而且也开始悬挂斐济国旗。

但这个太平洋岛国表示，Hua Fu 没有在当地注册。斐济不提供方便旗服务，也没有国内船只驶出境外，除非是到巴布亚新几内亚或新西兰维修。

这艘货船为 JANGAN CO 所有，据公司资料、航行数据和详细的注册信息显示，两年间，这艘货船曾挂过四个不同国家的国旗，通过据称是虚假的书面文件和伪造的沿途到港停靠信息运送了价值数十万美元的朝鲜煤炭。

根据船舶追踪机构的记录，当斐济在 2017 年产生怀疑并开始提醒其他国家注意可能存在的船只注册造假情况时，Hua Fu 曾短暂在朝鲜注册，不过在海上通讯时仍发送信号声称自己悬挂的是斐济国旗。两个月后，这艘船的注册地变成了巴拿马。

斐济头一次听说有船只未经授权悬挂其国旗，是在新加坡警告斐济海事部门存在这样一艘船的时候。其他港口随后也传来类似消息。

斐济海事部门时任负责人在 2017 年 9 月致信各国，就这一“反复出现的问题”发出警告。信中点了 91 艘船只的名，认为这些悬挂该国国旗的船只使用了伪造的文书。斐济提出关切后，包括 Hua Fu 在内的一些船只在多哥、巴拿马等其他国家重新注册，并继续航行。



Hua Fu 曾多次装运朝鲜煤炭。对朝鲜政府来说，煤炭是一种利润丰厚的出口商品。在联合国全面禁止朝鲜煤炭出口的决议于去年生效后，Hua Fu 在中国海岸线徘徊了两周，调查人员称，这是为了让这艘船看起来像是停靠了一个中国港口。一位知情官员说，通讯记录显示这艘船吃水深度增加。船上人员操纵了这些数据，制造船已装货的假象。

之后，船员将这艘船的雷达收发机关闭了五天，并航行至朝鲜的南蒲港装载煤炭，情报官员通过卫星图像观察到了这种转运操作。随后，这艘船间断性地开启位置追踪装置并航行至越南，在越南交付了这批价值 80 万美元的货物。该船的文件称这些煤炭来自中国。

据知情人士称，Hua Fu 第二次试图将煤炭运至越南时，越南官方提前收到了消息并拒绝其进港。根据送交联合国的情报，Hua Fu 后来改变了策略，在朝鲜罗津港将煤炭装船后在海上转运到另一艘货船上。

联合国今年 3 月将 Hua Fu 列入黑名单，意味着 Hua Fu 不能再悬挂任何国家的旗帜，并被禁止进入全球任何一个港口。之后不久，该船在香港注册的船东公司解散。

目前，已有包括美国、澳大利亚和日本在内的五个国家派遣海上巡逻机在亚洲海域侦察涉及朝鲜的货物运输情况。这些巡逻机将可疑的转运或移动拍摄下来，然后将照片传送给情报机构，以确定是否发生了违反制裁的情况。

但这些船舶活动的区域广袤而又繁忙，覆盖 70 万英里。飞机从空中飞过时，很难区分哪些船从事的是非法贸易，哪些是合法贸易。军方官员称，对于飞机可以飞到距离船只多近的地方，能做什么，在法律上是有限制的，不能妨碍正常活动。澳大利亚的联合行动负责人、空军中将 Mel Hupfeld 说：“这是大海捞针。”

今年 2 月，美国将一艘朝鲜油轮 Chon Ma San 列入黑名单，称此船经常进行船对船燃料转运。这艘油轮去年 6 月关闭了追踪设备。据上述联合国小组的报告，船员在船体上涂上了新的船名和识别号码，其中的数字 3 被改成了 8。

在美国宣布对 Chon Ma San 油轮实施制裁一天后，一架日本军用飞机午夜在东中国海(East China Sea)上空拍到了 Chon Ma San 油轮的照片，照片显示，当时这艘油轮显然正从另一艘名为 Xin Yuan 18 的油轮接收燃料，后者悬挂着一面马尔代夫旗帜。那艘油轮两周前从台湾一个码头驶离，很快便关闭了追踪设备。

Chon Ma San 油轮归一家平壤公司所有。有资料显示，从去年 12 月到今年 7 月，这艘油轮至少向朝鲜运送了九次成品油。



马尔代夫运输管理局(Maldives Transport Authority)表示, Xin Yuan 18 油轮从未在马尔代夫登记过, 对于并非马尔代夫公民或企业所有的船只, 马尔代夫概不承认。

据调查, Xin Yuan 18 源自靠近新西兰的南太平洋岛国纽埃, 属于一家名为 Uni-Freight Logistics Co Ltd. 的台湾公司。

《华尔街日报》见到的法庭文件和一份马尔代夫情报报告称, 一个名叫 Abdulla Fahumee 的马尔代夫公民被指伪造了一份证明, 这张假证明通过电子邮件发送到 IHS Markit, 随后被纳入到 IMO 全球数据库, 使 Xin Yuan 18 油轮看起来像是在马尔代夫运输管理局登记过。这份文件是从一个声称属于马尔代夫运输管理局的 Gmail 账户发出的, 文件上 Fahumee 的头衔是“副登记人”。

马尔代夫运输管理局局长助理 Hussain Nazeer 称, 在 Xin Yuan 18 的非法活动被报道前, 该部门没有听说过这艘船。他说, Fahumee 从来都不是副登记人。他表示, 任何人都可以打印一份证书并制作一个图章, 这完全是欺诈。

Fahumee 面临从事与违反制裁朝鲜决议有关的恐怖主义活动的指控, 目前取保候审。他在马尔代夫首都马累接受采访时否认存在不当行为, 声称他是被诬陷的。

一艘船在登记后会获得新呼号, 即一串独有的字母数字代码, 而 Xin Yuan 18 油轮的新呼号实际上属于 Fahumee 的兄弟在马尔代夫某偏远岛屿上的一艘渔船。Fahumee 的兄弟在电话采访中说, 他不知道这串代码的用途。

除了需要注册登记, 船只还必须接受相关国家认可的组织进行的安全检查。Xin Yuan 18 的安全证书来自太平洋国际船级社(Pacific International Classification Society)。这家船级社位于新加坡, 在 2017 年 3 月成立, 短短几个月后, Xin Yuan 18 与朝鲜有关的活动就开始了。

从新加坡公司注册机构获得的文件显示, 在这家船级社拥有大多数股权的 Wong Qian Liang 是 Fahumee 的商业伙伴。两人共同拥有一家成立于 2016 年的运输公司。

Wong 没有对电话和短信做出回应。这家船级社的共同所有者 Lai Soon Yeow 的名字出现在这艘船的安全证书上, 他表示, 这家船级社没有发放此类文件的权力, 与马尔代夫也没有任何交易。Lai 表示, 他不认识 Fahumee。他说, 这张证书“肯定是假的”。

IHS Markit 分析师 Mark Krzyzak 称, 并没有一份书面目录记载着哪些国家提供方便旗服务。他说, 如果数据的真实性存在疑点, 他们会尽一切努力去核实。

来源: 海事服务网 CNSS



5. 船舶市场动态

【2019 年请重点关注这三种船型】

好望角型船市场今年出现了出乎意料的波动行情，主要是因为中美贸易摩擦给原材料的买家增加了不确定性。市场在秋季意外下跌，让今年一直表现强劲的干散货市场遭受波折。尽管如此，2018 年第三季度好望角型船运费同比仍上涨了 52%。

VesselsValue 分析师 Court Smith 表示：“预计该板块在 2019 年初下跌。需求在 1 月和 2 月将出现明显的季节性下滑，而船队运力则持续增长。”

GoodBulk 和 Seenergy Maritime 等公司认为，好望角型船市场尽管是干散货中波动最大的板块，收益率却最高，同时船东承受的风险也最大。GoodBulk 管理层对好望角型船市场的供需基本面表示乐观，认为运力增速仍在历史低位，但需求一直在涨。

BIMCO 的数据显示，第三季度有 6 艘 Valemax 在中国船厂交付，今年交付的 Valemax 已达 15 艘，另有 18 艘在建，大部分将在 2019 年交付。总体来看，过去一年，好望角型船队总运力增加了 2.9%。

Maritime Strategies International (MSI) 认为，如果铁矿砂出口商按计划的货量出货，好望角型现货价格很可能在第四季度上升至 25000 美元/天，并有部分货量转移至巴拿马型市场，因为货主可能考虑将矿石货物分开运送。

Smith 认为，LNG 市场面临更复杂的前景。全球对清洁能源的渴望一直在增加，租船价格接近 20 万美元/天。他说：“但是今年冬季中国气温较高，对实际需求有所抑制，货运需求也被拉低。市场的长期前景仍被看好，但在短期内可能已达顶峰。”

对未来三年 LNG 产能的预测显示，总计 9100 万吨 LNG 新产能将在 2018 至 2021 年间交付。其中，500 万吨在美国以外地区，平均航行距离将增加。

船舶经纪人报告显示，目前 10 万立方米（不包括浮式储存气化装置和浮式液化天然气装置）以上的 LNG 船订单数量有 93 艘，其中 37 艘有可能签约。但是，3 年内计划启动的 LNG 产能很可能需要更多的船舶来运，目前的运力加上预计交付的运力还是不能满足需求。

MR1 型市场在经历 2016 年的货量上升和 2017 年坚挺的行情后，出现了明显的结构性下滑。但总运力开始收缩，或将抵消需求的部分下跌。

BIMCO 报告显示，上个月成品油轮收益上升，市场在 2018 年末将看到曙光。从供应端来看，8 月份以来，韩国的船厂收获了 8 艘 MR 型油轮订单。今年，成



品油轮运力增速预计为 2.4%，是 2012 年以来的最低水平。此外，BIMCO 预计 2019 年运力增速将稳定在 2.4%，交付量和拆船量都将下滑。

来源：中国远洋海运 e 刊

【中国造船业跌下第一宝座！韩国提前锁定今年订单头名】

韩国几乎可以提前锁定今年新船订单量第一的位置，重回世界第一，这是韩国造船业 7 年以来的首次，而中国造船业也将拱手让出连续 6 年全球新船订单的冠军宝座。

凭借 LNG 船订单的增长和全球新船量的回升，今年前 11 个月，韩国船企接单量已经大幅领先中国。随着 2018 年仅剩不到一个月的时间，几乎可以确定的是，韩国船企今年接单量将超过中国跃居全球第一，这也是韩国船企时隔七年后再次夺回头把交椅。

根据克拉克森在 12 月 10 日的统计数据，今年前 11 个月，全球新船订单量共计 2600 万 CGT，其中，韩国船企接单量共计 1090 万 CGT，占比达到 42%。相比之下，中国船企前 11 个月接单量仅为 874 万 CGT，占比 34%。

11 月份，全球新船订单量共计 211 万 CGT，中国船企单月接单量排名第一，共计 153 万 CGT，占比约为 73%。排名第二的韩国船企 11 月接单量为 30 万 CGT，占比仅 14%；日本船企 11 月接单量为 19 万 CGT，占比 9%。尽管如此，11 月的接单量差距并不足以使中国船企在全年订单量方面赶上韩国。

数据显示，韩国船企接单量在前 9 个月就已经超过了 1000 万 CGT，这是自 2015 年以来的最快速度。自 2012 年起，韩国已连续 6 年造船年订单量位居第二，排在中国之后。不过，按照前 11 个月的接单量统计，韩国船企今年有望重回世界第一的位置。

克拉克森分析，全球造船业正在持续复苏。过去 3 年来，前 11 个月新船订单量稳步回升，从 2016 年的 1200 万 CGT 增至 2017 年的 2377 万 CGT，同比增幅达 98%；今年更是进一步增至 2600 万 CGT，同比增长 9%。

另一方面，LNG 船订单的增加也是促使韩国船企新船订单量领先全球的重要因素。今年以来，大型 LNG 船几乎全部由韩国船企接获，目前接单量已经超过了 50 艘。

不过，韩国造船业专家认为，现在对韩国造船业复苏持乐观态度还为时尚早。信荣证券的研究人员表示，今年韩国造船业状况相比 2016 年确实有所改善，



但接单量仅为 2013 年的一半；事实上，韩国造船业的复苏速度也比预期更慢。不过，信荣证券认为，从 2019 年开始，韩国造船业的复苏速度将会更快。

来源：国际船舶网

【VesselsValue: 三季度新船投资大幅下降】

VesselsValue 的最新数据显示，与去年同期相比，2018 年第三季度的新船投资降幅明显。由于原材料成本的增加以及船厂不愿意以低价接单，新船价格的总体趋势一直在持续上升。船舶融资提供者也不太愿意支持投机订单。

根据 VesselsValue 的数据，第三季度，油船订单投资和散货船订单投资均比去年同期下滑了一半以上。其中，散货船新船订单总价值从去年第三季度的 41 亿美元降至 21 亿美元，油船订单总价值更是从 30 亿美元降至 14 亿美元。不过，集装箱船订单支出却有所增长，从去年同期的 34 亿美元增至 56 亿美元，涨幅达 65%。

VesselsValue 认为，对贸易的增长和前景存在着不确定性，这种对原材料潜在需求的怀疑正在拉低投资者对以商品为主的散货船和油船市场的兴趣。如果油船和散货船现货市场运费率增长，新船订单可能会在 2019 年年初开始增加。

另一方面，集装箱船订单支出的显著增长主要是来自于过去几年来大量船舶的售出拆解。一些集装箱船市场部门依然存在运力过剩问题，但并非所有航线都能够使用同样规模的船舶提供服务。

来源：VesselsValue

6. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	395.00	425.00	555.00	550.00
Hong Kong	n/a	n/a	n/a	n/a
Tokyo	n/a	n/a	n/a	n/a
Hamburg	405.00	n/a	604.00	n/a
Fujairah	382.00	n/a	745.00	n/a
Istanbul	425.00	n/a	625.00	n/a
Rotterdam	355.00	395.00	537.00	n/a



Houston	365.00	n/a	575.00	n/a
Panama	385.00	n/a	625.00	n/a
Santos	384.00	415.50	n/a	698.00

截止日期: 2018-12-14

◆ 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49周	第48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48周	第47周	浮动	%	备注
巨型油轮 VLCC	300,000	9,150	9,100	50	0.5%	
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	3,650	3,600	50	1.4%	

截止日期: 2018-12-11

(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
1	TAK	300,000	SWS, China	2022	SBM Offshore - Dutch	Undisclosed	
2	TAK	114,000	COSCO, China	2020-2021	FSL Trust Management - Singaporean	5,850 5,900	LR2
1	TAK/GAS	174,000 cbm	DSME, S. Korea	-	Maran Gas - Greek	Undisclosed	LNG



2	TAK/GAS	174,000 cbm	Hyundai, S. Korea	2021	TMS Cadiff Gas - Greek	Undisclosed	LNG, options declared
3	TAK/GAS	84,000 cbm	Hyundai, S. Korea	2019-2020	KOTC - Kuwaiti	7,100	VLGC
1+1	TAK/GAS	30,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	2021	Knutsen O.A.S. Shipping - Norwegian	7,750	LNG
1	ROPAX	926 pax	Austal Vietnam, Vietnam	2020	NIDCO - Government of the Republic of Trinidad and Tobago	7,220	250 cars
7	OFFSHORE	4,000	Wuchang SB Group, China	2020-2021	COSL - Norwegian	Undisclosed	PSV

◆ [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
SEATRIBUTE	BC	81,641		2012	S. Korea	2,050	Minsheng Financial Leasing - Chinese	
JIN QUAN	BC	51,104		2002	Japan	690	Bao Fortune - Chinese	basis dry-docking surveys due
ZEBRA WIND	BC	50,820		2009	Japan	Undisclosed	Undisclosed	
CONDOR	BC	50,296		2000	Japan	680	Indonesian	
CORAL OCEAN	BC	31,989		2012	Japan	1,400	Canbaz Shipping - Turkish	

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
NYK THEMIS	CV	80,227		2008	S. Korea	Undisclosed	Singaporean	
MAUNALEI	CV	34,026	2,526	2006	U. S. A	1,060	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
MARAN SAGITTA	TAK	105,333		2009	S. Korea	Undisclosed	Greek	
CPO INDIA	TAK	51,703		2010	S. Korea	1,850	U. K	
CPO CHINA	TAK	51,703		2010	S. Korea	1,850	U. K	en bloc each
HIGH TRADER	TAK	49,990		2015	Vietnam	2,700	Japanese	bareboat back for 10 years
MORNING HARUKA	TAK	47,407		2005	Japan	830	Undisclosed	
AYESHA	TAK	47,134		2008	S. Korea	1,600	Norwegian	
MAERSK MIZUSHIMA	TAK	45,996		2009	Japan	1,600	Chinese	
NORDIC RUTH	TAK	35,820		2000	S. Korea	550	Undisclosed	



CAROLINA WIND	TAK	2,369	1993	Italy	Undisclosed	Undisclosed
NORTHWEST SWAN	TAK/LNG	73,659	2004	S. Korea	Undisclosed	S. Korean
NORTHWEST STORMPETREL	TAK/LNG	66,875	1994	Japan	Undisclosed	S. Korean
LPG SCORPIO	TAK/LPG	58,814	2003	S. Korea	Undisclosed	Chinese

◆ALCO 防损通函

【2018 年 11 月 4 日后对伊贸易】

2018 年 5 月 29 日发布的通函 6/2018 中指出了船东和保险人将受到美国政府决定退出伊核六国（中、法、德、俄、英、美）、欧盟与伊朗共同签署的《联合全面行动计划》（JCPOA）引起的潜在影响。

美国现已重启因《联合全面行动计划》而解除、豁免的伊朗制裁，第二次也是最后一次缓冲期将于 2018 年 11 月 4 日结束。美方已明确表示，希望所有非美国实体或个人都应遵守已重新实施的次级制裁。美国和欧盟现在采取了不同的方法，欧盟试图通过修改欧洲理事会（EC）第 2271/96 号条例，即众所周知的《阻断法令》（见进一步通函 9/2018），维持《联合全面行动计划》规定的制裁减免。

【2019/20 保险年度普调率(更新)】

JPI, SKULD 和 SWEDISH 也已公布 2019/20 年度普调率。

截至今日，所有协会均已公布普调率。更新表格如下：

General increase of 2019/20

Clubs	Notes	P&I	FD&D
API		0.00%	0.00%
Britannia	1	0.00%	0.00%
Gard		0.00%	0.00%
JPI		0.00%	0.00%
London		0.00%	0.00%
NOE		0.00%	0.00%



SOP		0.00%	0.00%
Skuld		N/A	N/A
Standard		0.00%	0.00%
SSM		0.00%	0.00%
Swedish		0.00%	0.00%
UK		0.00%	N/A
WOE		5.00%	0.00%
Average		0.40%	0.00%

备注:

以上数字的单位以 ETC 计算。

N/A 不适用。

1. BRITANNIA 公布再将 1000 万美元资本分派给于 2018 年 10 月 16 日午夜(英国标准时间)前有入会船舶之会员。

至于 FD&D, 理赔案件所产生费用的最初 7,500 美元由 BRITANNIA 承担, 超出该金额的费用 BRITANNIA 承担三分之二, 会员承担三分之一。另外, 从 2019/20 保险年度开始, 会员所承担的三分之一将以每案件 15,000 美元为上限。

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
2018-12-14	687.500	781.020	6.053	88.025	869.440	60.789	964.370	206.250	16,370.000
2018-12-13	687.690	782.250	6.072	87.997	868.700	60.820	965.800	205.110	16,360.000
2018-12-12	690.640	782.000	6.089	88.351	862.880	60.571	962.450	207.420	16,354.000
2018-12-11	689.960	783.930	6.099	88.296	867.730	60.394	965.120	208.190	16,344.000
2018-12-10	686.930	783.330	6.109	87.895	873.940	60.647	967.920	206.570	16,344.000



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	2.18438	1 周	2.27638	2 周	--	1 个月	2.45513
2 个月	2.58863	3 个月	2.78819	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.90088	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	3.11238		

2018-12-13

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司
Web: www.totalco.com E-mail: snp@totalco.com