



全一海运市场周报

2019.01 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2019.01.14 - 01.18\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【节前旺季接近尾声 航线运价跌多涨少】

本周，中国出口集装箱运输市场需求总体处于高位，但受部分航线临时加班船影响，市场舱位虽然总体偏紧但仍有少量剩余。此外，由于航商在北美航线上大幅推涨运价，虽然其余航线因航商提前囤货出现松动，但综合指数总体仍小幅上升。1月18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968.07点，较上期上升3.0%。

欧地航线：市场运输需求在传统“春节”前运输高峰期间增长明显，即使部分航商投放临时加班船以满足市场需求，但多数航班仍满载出运并时有甩货现象。本周上海港欧洲、地中海航线船舶平均舱位利用率均接近满载。由于节前可用舱位基本售罄，多数航商已不再调整其节前航班订舱报价。但出于为节日期间航班提前囤货需要，部分航商已开始小幅降价揽货，即期市场运价略有下滑。1月18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970美元/TEU、978美元/TEU，较上期分别微跌0.9%、0.2%，较上年同期分别上升8.9%、28.5%。

北美航线：随着“春节”临近，市场货量持续上升，但因此前“中美贸易摩擦”下货主提前发货而透支了市场运输需求，高峰货量不明显，市场舱位供给总体仍有剩余。本周，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率分别在90%和95%以上。虽然市场表现未及预期，但经过一周观望后，多数航商仍开始执行月中运价上涨计划，即期市场运价上升。1月18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2114美元/FEU、3187美元/FEU，较上期分别上升11.6%、4.8%，较上年同期分别上升47.2%、14.2%。

波斯湾航线：市场运输需求稳定，供需关系平稳。本周，上海港船舶平均舱位利用率保持在95%左右，且有部分航班满载出运。由于运输高峰期已接近尾声，多数航商调整市场策略开始为节日航班揽货做准备，即期市场运价经过连续七周上升后回落。1月18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778美元/TEU，较上期下跌4.4%。

澳新航线：即使在传统运输高峰期市场货量也未现起色，本周上海港船舶平均舱位利用率仅在八成左右。由于运力过剩情况严重，市场竞争加剧，多数航商为提升装载率而再次下调运价，即期市场运价下跌。1月18日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为542美元/TEU，较上期下跌1.6%，较上年同期大幅下跌60.1%。



南美航线：市场运输需求处于近期高位，上海港船舶平均舱位利用率保持在 95%左右。由于市场仍有富余舱位可供订舱，涨后运价缺少支撑基础，多数航商大幅回调订舱运价，仅部分此前观望航商小幅调涨运价，市场运价总体回落。1 月 18 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1506 美元/TEU，较上期下跌 10.1%，较上年同期大幅下跌 30.9%。

日本航线：本周货量稳定，市场运价基本平稳。1 月 18 日，中国出口至日本航线运价指数为 723.61 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【节前补库基本完成 综合指数跌至低位】

本周，沿海散货运输市场节前补库基本完成，成交趋于冷清，市场呈船多货少态势，运价一路下跌。1 月 18 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 1016.22 点，较上周下跌 5.1%。其中煤炭、金属矿石、粮食运价指数下跌，成品油运价指数上涨，原油运价指数维稳。

煤炭市场：本周，华东地区受阴雨天气影响，居民用电小幅下降，沿海六大电厂日耗煤量徘徊于 75 万吨，较上周小幅下跌。电厂库存继续上升，超过 1400 万吨。煤价方面，受“1.12”神木矿难影响，煤炭市场供需弱平衡被打破，安检力度加大，局部供应紧张，煤矿上调售价。秦皇岛煤炭网发布最新数据显示，本周环渤海动力煤价格指数报收 571 元/吨，环比上涨 1 元/吨。春节将至，按往年惯例，节前电厂补库通常会带动一轮运价上涨。而今年，由于下游库存一直偏高，加上春节时间较早，电厂在维持刚性拉运的同时，已悄悄完成补库行为。同时，随着本月进口煤通关到岸，以及节前工业企业陆续停产放假，下游采购需求预计将继续维持弱势。运力方面，因市场需求不足，北方港口封航对船舶周转影响几乎为零，运力较为宽裕，市场船多货少局面显现。本周市场成交冷清，船东心态已从“挺价”转变为“守价”，货主普遍比较强势，运价一路下跌至低位。

1 月 18 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1026.93 点，较上周下跌 6.9%。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 21.8 元/吨，较上周下跌 5.0 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 24.3 元/吨，较上周下跌 5.4 元/吨；秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 24.6 元/吨，较上周下跌 8.5 元/吨。

金属矿石市场：钢铁进入季节性需求淡季，临近春节工地面临停工压力，叠加制造业 PMI 低于荣枯线，边际需求存在继续下行的空间。本周钢材价格小幅上涨，钢价仍处于相对高位。在下游悲观需求预期未出现根本性改善的情况下，贸易商冬储意愿仍然较低。市场成交冷清，运价跟随煤炭运价一路下跌。1 月 18 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 998.00 点，较上周下跌 4.1%。

粮食市场：临近年底，农户变现的需求开始增加，北方港口集中到港，港口库存小幅增加，玉米市场供应处于宽松的状态。而下游由于市场担心国家玉米进



口政策和下游猪料需求，补库心态较弱，粮食运输价格下跌。1月18日，沿海粮食货种运价指数报收861.60点，较上周下跌4.5%。

成品油市场：春节将至，伴随即将而来的高峰出行需求，下游补库情绪情绪较高，成品油运输需求持续向好。运力方面，北方发运港因天气原因出现一定程度压港，限制一小部分运力。综合上述情况，沿海成品油市场运力仍较为紧俏，运价延续上涨走势。1月18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968.00点，较上周上涨1.0%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【各大船型全面下跌 综合指数深度下探】

本周国际干散货运输市场气氛较差，货盘较少，各大船型运价全面下跌，远东干散货（FDI）综合指数跌幅扩大。尽管海岬型船市场周末止跌反弹，但巴拿马型船和超灵便型船市场利空因素较多，仍继续下探，远东干散货（FDI）综合指数继续下跌。1月17日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为814.47点，运价指数为790.16点，租金指数为850.94点，较上周四分别下跌9.4%、5.4%和15.0%。

海岬型船市场：海岬型船两洋市场量价齐跌，太平洋市场跌势惨重，周末超跌反弹；远程矿航线跌幅相对较小。远程矿航线，继上周巴西主要租家在市场集中拿船，运力紧张拉升长航线运价后，本周长航线出货放缓，加上太平洋市场大幅下挫，且长航线租金较太平洋市场有四五千的溢价，长航线运价有回调压力，巴西图巴朗至青岛航线运价从上周三近18美元/吨的水平回落至16.5美元/吨左右，周末，在FFA远期合约价格上涨以及太平洋市场的拉动下，止跌回升。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为16.595美元/吨，较上周四下跌4.7%。太平洋市场，继上周澳洲沃尔科特港发生火灾之后，本周上半周西澳Mineral Resources Limited旗下子公司PMI的运输火车也发生火灾事故，澳洲铁矿石出货放缓，而市场运力较多，太平洋市场整体气氛较差，澳大利亚至青岛航线运价跌至6美元/吨之下，周三为5.8美元/吨，基本跌到去年同期的水平。周四，澳洲货盘增加，FFA远期合约价格上涨，运价止跌反弹。17日的成交记录显示，1月底2月初的受载期，西澳至青岛航线成交价为6-6.25美元/吨。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为5.904美元/吨，较上周四下跌8.4%；中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为10438美元，较上周四下跌24.8%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船两洋市场跌势扩大。太平洋市场，尽管国内电厂日耗处于相对高位，但煤炭库存仍然充足，对进口煤需求疲软；印度方向进口煤炭也不多；北太平洋市场有些船运需求，但运力过剩状况依然严重，且海岬型船市场大幅走低负面情绪波及巴拿马型船市场，国内沿海运输市场表现低迷，巴拿马型船太平洋市场日租金已跌至2017年8月以来的最低水平。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为9433美元，较上周四下跌10.0%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为8496美元，较上周四下跌11.1%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为5.538美元/吨，较上周四下跌8.2%。粮食航线，南美和北美粮食船运需求均低迷，粮食运价继续走跌。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为29.368美元/吨，较上周四下跌4.7%。美湾密西西比河至中国北方港口航线（6.6万货量）运价为42.027美元/吨，较上周四下跌4.2%。



超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场跌势加剧。大西洋市场租金大幅下挫，远东地区煤炭、镍矿、钢材、铝矾土等货盘屈指可数，运力过剩严峻，市场表现惨淡，租金、运价大幅回落。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 6813 美元，较上周四下跌 10.8%，低于去年同期水平；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 8863 美元，较上周四下跌 8.4%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 5622 美元，较上周四下跌 5.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价 6.812 美元/吨，较上周四下跌 6.7%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.962 美元/吨，较上周四下跌 2.5%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价持续下跌 成品油运价小幅下滑】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，美国 1 月 11 日当周原油产出较之前一周增加，刷新历史新高，汽油与精炼油库存连续第三周上涨，墨西哥湾汽油库存也达到历史最高水平。在美国产油创新高之际，OPEC 及其成员国仍在积极执行减产，并下调了今年的原油需求预期。本周原油价格波动盘整，布伦特原油期货价格周四报 61.18 美元/桶，较上周下跌 0.81%。全球原油运输市场大船运价波动下行，中型船运价不断下跌，小型船运价小幅下跌。中国进口 VLCC 运输市场先抑后扬。1 月 17 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 913.76 点，较上期下跌 2.68%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场先抑后扬。上半周，市场活跃度继续下降，运价延续上周跌势。后半周，西非航线报出两笔价格稍高的成交，带动中东航线运价止跌小幅反弹。尽管运价有所企稳，但整体市场成交热度不高，受燃油价格上涨影响，两大航线等价期租租金（TCE）较上周下滑。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS56.04，较上周四下跌 4.5%，CT1 的 5 日平均为 WS55.94，较上周下跌 7.6%，等价期租租金平均 2.8 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS 57.08，下跌 0.2%，平均为 WS 55.39，TCE 平均 2.9 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价综合水平不断下跌。西非至欧洲市场运价下跌至 WS81 左右，TCE 约 2.2 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，尼日利亚至地中海，2 月 4 至 6 日货盘，成交运价为 WS85。黑海到地中海航线运价下滑至 WS117，TCE 约 4.1 万美元/天。该航线一艘 13.5 万吨级船，土耳其杰伊汉至意大利，1 月 24 日货盘，成交运价为 WS110。中国进口主要来自南美洲和非洲，一艘 13 万吨级船委内瑞拉至中国宁波，2019 年 2 月 26 日货盘，成交包干运费为 520 万美元。一艘 13 万吨级船利比亚至中国宁波，2019 年 1 月 26 至 28 日货盘，成交包干运费为 405 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线运价小幅下跌，地中海及欧美航线运价涨跌互现，综合水平小幅下跌。7 万吨级船加勒比海至美湾运价维持在 WS151（TCE 约 2.7 万美元/天）。跨地中海运价大幅下跌至 WS125 水平（TCE 约 2.5 万美元/天）。北海短程运价小幅上涨至 WS108（TCE 约 1.9 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，英国至欧洲大陆，1 月 20 至 22 日货盘，成交运价为 WS110。波罗的海短程运价小幅上涨至 WS90，TCE 约 2.4 万美元/天。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS119，TCE 约 1.7 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS115，TCE 为 2.0 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，1 月中下旬货盘，成交包干运费为 73 万美元。



国际成品油轮（Product）：本周成品油运输市场亚洲航线小幅波动，欧美航线持续下跌，综合水平小幅下滑。印度至日本 3.5 万吨级船运价稳定在 WS159（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 WS149（TCE 约 2.0 万美元/天）；7.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS130（TCE 大约 2.3 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS92 水平（TCE 大约 0.4 万美元/天）；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS127（TCE 大约 1.0 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 1.4 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【散货船价大幅震荡 油轮船价稳中有涨】

1 月 16 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 786.60 点，环比上涨 0.65%。其中，国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数和沿海散货船价综合指数分别上涨 0.94%、0.36%、2.00%，内河散货船价综合指数微跌 0.13%。

国际干散货运输需求低迷，BDI 收于 1093 点（周二），环比下跌 13.39%，二手散货船价格大幅震荡。本周，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1459 万美元、环比上涨 0.06%；57000DWT—1546 万美元、环比下跌 2.15%；75000DWT—1984 万美元、环比上涨 2.91%；170000DWT—3224 万美元、环比上涨 0.47%。目前，国际干散货船即期运价继续走低，1 年期期租费率小幅下调，预计二手散货船价格短期或有回调可能。本周，二手散货船市场成交一般，共计成交 10 艘（环比减少 3 艘），总运力 68.68 万 DWT，成交金额 15965 万美元，平均船龄 10.80 年。

全球成品油库存压力偏大，加之美元走高，原油价格先涨后跌。布伦特原油期货收于 60.64 美元/桶（周二），环比上涨 4.39%。1 月 14 日，国务院总理李克强一天内两提“经济下行压力加大”，2019 年做好过“苦日子”的准备。中美贸易磋商的乐观预期减弱，加之经济数据欠佳令需求忧虑再起，国际油价持续上涨可能性不大。国际原油运价较为坚挺，成品油运价小幅上涨，二手油轮船价稳中有涨。本周，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2149 万美元、环比上涨 2.53%；74000DWT—2134 万美元、环比上涨 0.38%；105000DWT—3010 万美元、环比上涨 0.24%；158000DWT—3992 万美元、环比上涨 0.62%；300000DWT—5829 万美元、环比上涨 0.52%。目前，国际油轮 1 年期期租费率多数下挫，预计二手油轮价格或止涨回稳。本周，二手国际油轮成交活跃，共计成交 12 艘（环比增加 9 艘），总运力 98.51 万 DWT，成交金额 14980 万美元，平均船龄为 11.42 年。

沿海散货运价冲高回落，二手散货船价走势各异，小船价涨，大船微跌。本周，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—134 万人民币、环比上涨 3.58%；5000DWT—764 万人民币、环比下跌 0.33%。春节临近，部分工厂陆续放假，煤炭需求下降可以预见，下游企业节前补库性不高，铁矿石、粮食运输需求也没有实质性改善，沿海散货运输市场行情逐渐转弱，货主和租家看空节前运输市场，压价严重。加上沿海运力过剩严重，船东只能被动接受，部分船东开始低价接单，运价下跌趋势明显，预计散货船价格短期稳中有跌。本周，沿海散货船成交量一般，成交船舶吨位以 1000DWT、10000DWT 左右为主。



内河散运需求一般，二手散货船价格跌多涨少。本周，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--43 万人民币、环比下跌 2.63%；1000DWT--91 万人民币、环比上涨 1.03%；2000DWT--171 万人民币、环比下跌 2.29%；3000DWT--291 万人民币、环比上涨 3.02%。随着中央经济工作会议将“分类调控”调整为“分类指导”，或许房价下跌是大概率事件。有专家认为，只要经济不出现明显问题，需要用房地产来拉动，从而导致房价再度上涨；否则，三、四线城市的房价会出现下跌，且有可能是慢速持续下跌。2019 年投资补短板力度将进一步加大，基础设施投资在补短板和稳增长中将扮演更加重要的角色，国家发改委已经密集批复数千亿基建项目。此对内河建材运输影响是利好，预计内河散货船价或止跌反弹。本周，内河散货船成交量大幅回升，共计成交 56 艘（环比增加 29 艘），总运力 12.11 万 DWT，成交金额 10766 万元人民币。

来源：上海航运交易所

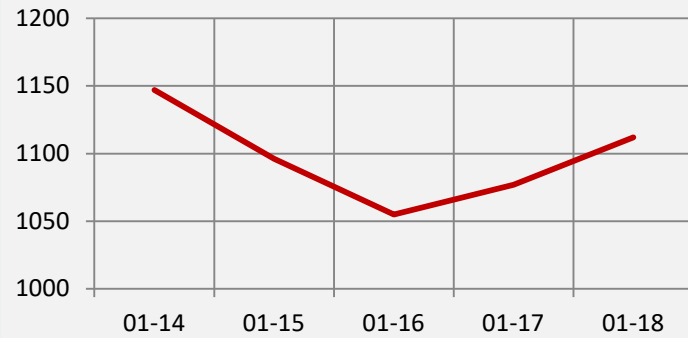
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

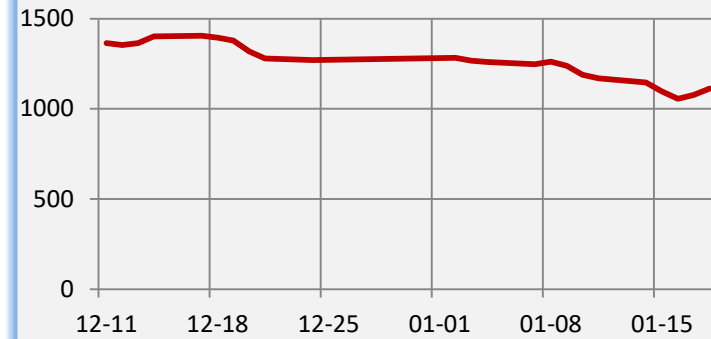
波罗的海指数	1 月 14 日		1 月 15 日		1 月 16 日		1 月 17 日		1 月 18 日	
BDI	1,147	-22	1,096	-51	1,055	-41	1,077	+22	1,112	+35
BCI	1,952	-14	1,831	-121	1,748	-83	1,868	+120	2,037	+169
BPI	1,118	-19	1,104	-14	1,079	-25	1,045	-34	1,018	-27
BSI	814	-28	785	-29	755	-30	729	-26	701	-28
BHSI	511	-13	499	-12	483	-16	466	-17	451	-15



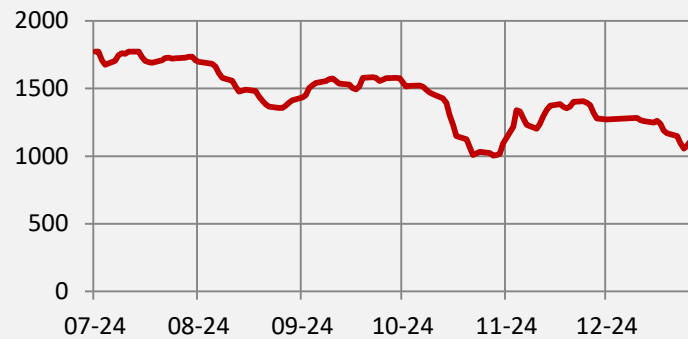
上周 BDI 指数走势



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 02 周	第 01 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	17,500	17,500	0	0.0%
	一年	18,000	18,000	0	0.0%
	三年	16,500	16,500	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	11,750	12,250	-500	-4.1%
	一年	12,750	13,000	-250	-1.9%
	三年	12,000	12,000	0	0.0%
Smax (55K)	半年	11,750	12,250	-500	-4.1%
	一年	12,000	12,500	-500	-4.0%
	三年	12,250	12,250	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	9,250	9,750	-500	-5.1%
	一年	9,500	10,000	-500	-5.0%
	三年	9,250	9,250	0	0.0%

截止日期: 2019-01-15

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Densa Shark' 2012 179227 dwt dely Nantong prompt trip via Whyalla redel Singapore-Japan 11,000 - Oldendorff

'Jin Hua Feng' 2013 93738 dwt dely Hong Kong 20/21 Jan trip via Indonesia redel S.China \$7,000 - Tongli

'Alcmene' 2010 93193 dwt dely psg Yosu 24/30 Jan trip via NoPac redel Arabian Gulf with grains \$10,350 - Al Ghurair

'Konkar Venture' 2015 82099 dwt dely SW Pass 25/30 Jan trip redel China \$14,750 + \$475,000 bb - Cargill

'Axios' 2017 82000 dwt dely Santos 03/06 Feb trip redel Singapore-Japan \$14,000 + \$400,000 bb - cnr



'BTG Olympos' 2015 80800 dwt dely Beihai 21 Jan trip via West Australia with grains redel China \$10,000 - Norden

'Nautical Sif' 2015 63549 dwt dely Lagos prompt trip redel India \$17,250 - Weco

'RHL Monica' 2008 53542 dwt dely Hong Kong 22/25 Jan trip via Philippines redel CJK \$4,500 - CCX

'Ero L' 2003 50457 dwt dely Lugait 24 Jan trip via Indonesia redel CJK \$6,000 - CCX

'Ithacha Patience' 2010 28349 dwt dely Singapore prompt trip via west Australia redel Singapore - Japan \$5,000 - Oldendorff

4. 航运市场动态

【2019 年航运市场前景】

一、国际集装箱运输

2018 年 关键词：海运量增速回落 运价温和上升

2018 年，全球集装箱海运量总体保持增长态势，但部分航线运量增速减缓。英国等部分欧洲国家经济增长疲软影响了远东至欧洲航线的贸易运输。2018 年，远东至欧洲航线的集装箱海运量为 2349.8 万标箱，相比 2017 年出现轻微下滑。受中美贸易摩擦的关税政策影响，部分货主加速提前出货，运输需求强势增长，太平洋航线海运量保持 5.88% 的高速增长。南北航线海运量同比增长 6.29%，运输需求持续上涨。亚洲新兴经济体国家经济快速发展，进出口贸易活跃，带动区域内航线运量保持较高增速，2018 年海运量同比增长 6.45%。

与此同时，集装箱新船交付量持续增长，2018 年交付量共计 140.85 万标箱，较 2017 年增长 18%。其中，10000 标箱以上的集装箱船运力交付占比为 82%，大型集装箱船依旧为船舶交付市场的主力军。截至 2018 年 12 月，全球集装箱船总运力为 2188.2 万标箱，相比 2017 年年末增幅为 5%。集装箱船队平均单船规模增至 4231 标箱，船舶大型化趋势愈加明显。

从长周期来看，国际集装箱市场运价仍处于恢复调整时期。2018 年全球经济仍保持复苏态势，在旺盛需求的支撑下，加之燃油价格上涨，班轮公司普遍加收燃油附加费，集装箱运价仍处上行周期。截至 2018 年 12 月 28 日，中国出口集装箱运价综合指数均值为 822.4 点，略高于 2017 年运价综合指数均值。



2019 年 关键词：运力低速增长 运价整体承压

2019 年，全球经济周期性复苏势头减弱的风险上升。主要发达经济体收紧货币政策、全球贸易环境紧张、地缘政治风险等不确定不稳定因素仍将对全球贸易产生冲击。世界贸易组织预计，2019 年全球货物贸易量将增长 3.7%，增速连续第二年下滑。

全球集装箱海运量或受此影响，增速继续回落。上海国际航运研究中心预计，2019 年全球集装箱海运量增速为 4.1%，达到 2.09 亿标箱。其中，主干航线海运量增速或有所减缓，太平洋航线受中美贸易摩擦影响，部分货主在 2018 年集中出货，对其 2019 年海运量将产生一定影响。区域内航线及南北航线的海运量仍将保持较快增速。

2019 年，全球集装箱运力将呈现低速增长趋势。截至 2018 年 12 月，全球集装箱船总订单量为 428 艘、299.4 万标箱，约占现有船队规模的 13.2%，同比减少约 0.3 个百分点。从交付期来看，2019 年计划交付的运力约为 113.3 万标箱，同比下滑约 13.7%。如果上述运力全部如期交付，且不考虑船舶拆解量和推迟交付现象，预计 2019 年运力将达 2301.5 万标箱，同比增长 5.4%。

目前，国际集装箱运输市场仍处于恢复调整阶段，行业供需格局向好，但仍面临较大的运力过剩压力。预计 2019 年运价指数总体承压，中国出口集装箱运价指数全年均值将在 750 点至 800 点间。

分航线来看，区域内航线运价表现或将优于主干航线。太平洋航线受中美贸易摩擦影响，市场已经透支了较大规模运输需求，2019 年上半年运价承压下行；2019 年交付的超大型集装箱船将继续投放在亚欧航线，同时受欧洲经济发展增速放缓、中欧班列发展迅速等影响，海运量增速也将放缓，亚欧航线运价水平整体承压；虽然国际制造产业链短期无法轻易逆转，但东南亚经济体已经开始承接中低端制造业等部分产业转移，加之东南亚港口基础设施建设提升，未来东南亚航线发展或将成为亮点。

二、沿海干散货运输

2018 年 关键词：呈现前高后低走势

从上半年的“金融去杠杆”，到下半年的“中美贸易摩擦”，尽管 2018 年经济仍较快增长，但下行压力已逐渐显现。受宏观经济、气候、环保政策等综合因素影响，2018 年，沿海海运市场未能延续 2017 年年底的火爆行情，而是形成了前高后低的走势。

全年沿海市场表现依然不错，船东们在保持较好的赢利水平的同时，一些利空因素也随之而来，特别进入第四季度，运价出现了多年未见的反季节性下行，



市场的良好预期开始动摇，引发了船东们对日后走势的担忧。上海航交所发布的 2018 年沿海煤炭运价指数平均值为 895 点，较上一年度下降 5%，其中市场的主流航线——秦皇岛至张家港、秦皇岛至广州、秦皇岛至厦门煤炭运价分别较上一年度下降 5%、7%、8%。

2018 年，宏观经济以及其上下游供需关系均发生了不少变化，令沿海运输市场承压，运价也触顶回落。全年预计较 2017 年多运煤约 2900 万吨；同时进口煤增长 9.3%，煤炭的刚性需求依然存在。

据不完全统计，2018 年上半年新增二手进口船约 45 艘左右，合计 260 万载重吨左右。截至 2018 年年底，沿海干散货总运力预计达到 5800 万载重吨。新增运力快速进入市场，在有效缓解了运力紧张的同时，也打破了市场供求关系，运力过剩的预兆已经出现。

2019 年 关键词：运价面临下行压力

面对全球经济放缓、中美贸易摩擦以及国内经济下行压力加大，2019 年无疑是极具挑战性的一年。美联储将放缓加息步伐，有利于新兴市场国家，乃至全球经济。我国采取逆周期宏观调控，“货币、财政”政策双发力，对冲经济下行的风险，大宗货物需求未必大幅度下降。2019 年，挑战与机遇并存，并有可能挑战大于机遇，但也不会返回到三四年前的低迷。

中央经济工作会议释放出加快民营经济发展的积极信号，大规模减税的“红包”陆续落地。沿海运输中民企所拥有的船舶占到船舶总规模的六成以上，政策红利为航企业绩垫底。

经过近两年的市场转好，企业已积累了一定资金，对市场的大幅波动，有了显著的抗风险能力，市场情绪比较稳定。

煤炭供给侧结构性改革已进入尾声，其红利开始释放。优质煤炭产能增多，基本能满足市场需求，内外贸煤价差缩小，一定程度上限制了进口煤快速增长。“内贸优先”的政策导向有利于沿海内贸运输。

与此同时，挑战依然存在。运价下行的压力主要来自行业内部运力过剩。5 万吨级以上船舶年底运价疲软，运力的结构性过剩已经显现，而煤炭的需求难以类似前几年的高增长，再加上 2020 年年初蒙华铁路开始运行，分流了沿海货源，运力的平衡受到挑战，建议能内外兼营的船舶尽量走“两个市场”双轮驱动经营模式。

随着环保要求越来越严，国内标准逐渐向国际靠拢，船舶升级换代速度加快，对船舶的设备要求也越来越高，资金的需求大幅上升，加大了成本开支，在市场下行的当下，船东的融资能力及保持正常的现金流尤为重要。



三、国际干散货运输

2018 年 关键词：市场总体平稳恢复

2018 年，国际干散货市场运价回升力度减弱，市场总体平稳恢复，但增速减缓。国际干散货海运预估量约 52.1 亿吨，同比增幅 2.25%，增速较 2017 年大幅下降。

运力方面，干散货船队运力呈现小幅增长态势，好望角型运力增长步伐明显加快。截至 2018 年 12 月初，全球干散货船运力达 11337 艘、8.39 亿载重吨。国际干散货船总运力增速达 2.82%，好望角型船舶运力增速达 3.43%。

新船订单量逐步减少，好望角型船订单居高不下。与此同时，拆解运力持续回落，拆解价格持续下降。截至 2018 年 12 月初，国际干散货船新船订单 209 艘、2297 万载重吨，同比下降 41.2%。拆解运力继续大幅回落至 53 艘、404 万载重吨，降幅为 72.44%。全年拆解价格同比下降 45.65%。

目前，好望角型船已进入低集中竞争型市场，联盟合作形式趋于常态。为稳定承租双方成本和收益，船东与大货主间逐步加强长期协议。此外，航运企业为提高船舶运营效率，稳定公司收益，联营池和长期租约占比不断提升，传统即期市场中的船舶数量比例大幅下降。

2019 年 关键词：BDI 指数小幅回调

2019 年，世界经济环境挑战加剧，全球贸易增速预计整体放缓。据国际货币基金组织、世界贸易组织预计，2019 年世界经济将增长 3.7%，与 2018 年持平；全球贸易量增长 3.7%，较 2018 年降低 0.2 个百分点。

展望 2019 年，国际干散货海运贸易量将继续小幅增长。随着我国钢材需求偏弱运行，钢材价格下行压力较大，港口进口矿库存高企危机持续。同时，废钢比例上升和电炉炼厂产能持续增加，都将减少对进口铁矿石的需求。

东南亚主要新兴市场持续看好，煤炭进口需求有望进一步提升。在经济快速发展，进口矿优势明显的背景下，印度高品矿进口需求将持续高速增长，同时煤炭进口持续高涨。东南亚市场钢厂产能扩张加快，我国钢材出口降幅将持续。上海国际航运研究中心预计，2019 年全球海运贸易量增速或将低于 2.5%。

运力方面，2019 年运力增速持续高于运量增速，好望角型船运力交付压力加大。在 2017 年至 2018 年年初新船订单回升影响下，后续交付运力压力开始进一步增加，2019 年交付计划提升至 4049 万载重吨。好望角型运力增速将持续提升，其中预计 2019 年交付的 40 万吨级 VLCC 达到 12 艘。上海国际航运研究中



心预计，2019 年国际干散货船队运力增速小幅提升至 3.1%左右，继续高于运量增速。

目前，国际干散货运输市场仍处于恢复调整阶段，新兴市场海运贸易发展迅速，但全球干散货海运供需增速已经开始错配，且中国铁矿石进口量降幅将会进一步加大，煤炭消费减量行动逐步落实，预计 2019 年 BDI 指数均值将小幅回调至 1300 点左右。随着大船市场集中度和长期合作协议比例的持续攀升，即期市场波动受长协价格谈判影响进一步加大。

四、特种船运输

2018 年 关键词：需求不旺 运价低迷

2018 年，特种船航运市场复苏相对滞后。全球杂货需求量增长 4%，多用途船运力增速为零，运量小幅增加，但需求仍不旺；运力总体过剩，运价仍然低迷；成本不断攀升，市场整体仍维持低位盘整，且短期难有实质性改善，各细分领域喜忧参半。

“一带一路”建设推动了很多基建项目，带动机械设备和各类建材的市场需求，产生大量的项目货源。项目货是特种船市场的重要支撑力量，为特种船市场带来重要的战略发展机遇和运输需求，为特种船市场带来增长动力。国际油价回升促使全球油气勘探开发逐渐回暖，油气平台设备运输及安装、拆解为特种船市场注入活力。新能源市场迎来强劲增长，海上风电运输及安装业务也有望给特种船市场带来机遇。

同时，特种船市场面临越来越严峻的竞争形势。集运和散运市场受到市场下滑影响，也挤压件杂货市场争抢货源，加剧跨界竞争。

2019 年 关键词：低位调整弱复苏

2019 年，全球政经形势面临更加复杂多变的环境，预计特种船市场将维持低位调整的弱复苏基调。基建投资成为各国拉动经济增长的重要举措。美国的万亿美元基建计划逐步进入具体落实进程；“一带一路”建设的不断推进，将带动沿线广大发展中国家兴建钢铁厂和发电厂，开启工业化、现代化进程；印度政府提出了庞大基础建设计划，还与日本推出了“自由走廊”计划，将兴建多个基础建设项目。主要经济体纷纷以基建作为拉动经济增长重要手段，将为特种船运输市场需求提供源源不断的动力。

据德鲁里报告分析，多用途船市场正在回暖，随着需求和运价上涨，船队也正在从小型的无起重能力或起重能力小的船型，逐渐向专业化、高起重能力的船型转变。近几年交付的新船大多数是项目运输船，起重能力超过 100 吨，预计未来船队增长将朝着项目运输船的方向发展，而简单的小型多用途船数量将持续减少。德鲁里预计，2019 年全球杂货需求量年增长约为 1.6%，可再生能源和油价回升将利好多用途船市场。



总的来说，由于基本面向好，多用途船市场整体在回暖。特种专业船市场局部利好，新能源和油气设备运输方面的相关市场将稳步上升；国内部分木材资源长期短缺，仍需进口木料补充，木材船市场、纸浆船市场有望逐步回调。

点评：应对行业新规 把握细分市场

整体来看，影响 2019 年航运市场的因素较多，不确定性较大。笔者认为，航运企业有三点需重点关注。一是行业新规，面对 2020 年即将生效的低硫油新规，航运企业不能再消极观望，而应做好实质性准备，从目前市场的摸底情况看，全球绝大多数船舶将直接加注符合规定的低硫油（估计 0.5%与 3%的燃油价差约为 150 美元/吨），少部分船舶安装洗涤塔（一次性投入安装成本 300 万至 400 万美元），但无论采取哪种方式应对，都将使航运企业的燃油成本抬高，经营压力增大。二是贸易政策，业内关注的焦点应属中美之间的贸易摩擦，若两国贸易关系朝着健康方向发展，那么美国出口市场或将成为航运业的新风口，三大航运细分市场均将受益，如集运市场能大幅平衡美线的回程箱量，油运、散货市场也能合理构建大的三角航线。三是竞争环境，产业链上各要素的整合并购，正成为当下航运界的一种发展趋势，其目的是控制全链条资源，实现货物的全程物流，加之以大数据、云计算和区块链等主要信息技术辅助，一大批数字化平台应运而生，因此航运交易的数据价值将得到更多的体现。

就细分市场而言，笔者认为还存在一些差异。集运市场，首先，供给端的压力依然较大，但是运力的增长结构极不平衡，像 1000 至 4000 标箱的船舶增幅约 2.5%，而 4000 至 10000 标箱的船舶甚至缩减 2.5%，但 10000 标箱以上的超大型船舶又增长 11%，这就需要班轮公司瞄准目标市场，选择合适船型，并及时调整运力部署。其次，全球班轮在东西干线和南北主要航线上的格局已趋于稳定，接下来就要做好联盟品牌、打造明星产品、形成差异化服务，只有这样才能在众多强者中崭露头角。油运市场，需重点关注石油贸易端的变化，美国、巴西等美洲国家原油产量不断提升，正逐步成为原油出口新的增长极，对比传统的中东至亚洲、西非至亚洲等主要航线，美洲的原油出口预计将给市场带来新的活力，从影响运价的“量和距”两个关键因素判断，量将增多、距将延长，加之去年市场低迷见底的基础，今年市场步入上升通道应为大概率事件。在此背景下，油运企业应抓好市场开拓，打造衔接美洲的大三角航线，提升船舶运输效率。同时，还应积极关注国际政治经济局势引起的原油供给和价格波动，寻觅阶段性的贸易需求机遇，力争更多高点位锁定船舶租约。散运市场，除抓好传统太平洋市场和大西洋市场的基础货源外，“一带一路”沿线的新兴市场应给予重点关注，因为“中国因素”作为影响国际散运市场的最主要因素，中短期内不会发生根本改变。“一带一路”建设将给散运市场带来巨大拉动，散运企业应积极携手上下游企业，以项目联合体的形式开拓“一带一路”沿线的新兴市场，挖掘新的客户和货源。同时，还应密切关注例如几内亚铝土矿出口、印度及东南亚煤炭需求增多、印度粗钢产量赶超日本跻身世界第二等市场的新变化，做好相关第三国市场的布局与开发。

来源：船舶融资租赁平台



【未来，这 10 个重大问题将影响航运业】

2019 年航运业将有一些新的政策法规发布实施，其中包括启动燃油消耗数据收集、制定符合 2020 年限硫标准的替代机制、《欧盟拆船法规》将生效、IMSBC Code 2017 修正案、将北海和波罗的海指定为 ECA 的修正案等将实施。随着越来越多的行业法规出台实施，全球各国、各船舶运营商和海员队伍都正经历一个关键时期，在未来十年，以下有十大问题将对航运业发展产生重大影响。

挪威船级社环境及国际监管事务总监 Eirik Nyhus 先生指出，“彻底脱碳是航运业面临的首要挑战”，而加快推进这项工作的三个关键要素是：

1. 必须提高效率，并推出所有能够发挥提高效率的技术。
2. 必须在物流方面进行优化，包括但不限于港口及船舶运营。
3. 最重要的是，必须研究和部署无碳排放的燃料，这对于航运业达到其最终减排目标极其重要，也是未来几年真正需要关注的问题。

此外，IMO 在一项战略中承诺，到 2050 年航运业温室气体排放量比 2008 年减少，而在 2008 年已有许多机构表示已经制定了完全脱碳的计划，可谓雄心勃勃。

#2 现代控制系统和智能航运

航运 4.0 正在顺利推进中。DNV GL 报告指出，实施由远程操控或算法控制的船舶全自动系统所面临的主要挑战不是让发挥它们的作用，而是为了使船舶驾驶足够安全。而至于什么是足够安全或具有可容忍的风险等级，极有可能由某一权威机构如国际海事组织（IMO）或指定船旗国负责。IMO 目前正在建立一项针对自主船舶的安全规定，并通过一系列配套的规章制度和工具来实现这一目标。

#3 区块链技术

通过区块链技术，可以搭建一个完全去中心化的、资源共享的、点对点用户的软件和交易管理平台。锡安市场研究报告称，2017 年能源市场的全球区块链价值约为 2.08 亿美元，预计到 2024 年将达到约 118.99 亿美元，2018 年至 2024 年间的复合年增长率将高于 78.2%。

#4 海洋可持续发展

《压载水管理公约》的实施是实现海洋可持续发展的一项具有里程碑意义的事件，它涉及安装巨大的压载水处理系统，以防止船舶压载舱中排出的废水对海



洋生物的消极影响。对此，压载水设备制造商联合会 (BEMA) 总裁 Mark Riggio 先生强调，船舶应该尽早进行压载水处理系统安装规划，而且越快越好。

据预计，从现在到 2024 年底，将有超过 6 万艘船舶需要进行压载水系统改装。所有将安装系统都需要获得 IMO 批准，如航行至美国，还需要获得 USCG 的批准。截止目前，共有超过 70 个系统获得了 IMO 的批准，但只有 12 个得到了 USCG 的批准。

IMO 高度关注实现联合国可持续发展目标第 14 号目标，“海洋生物”、生物污染和海上交通噪音等重要议题也已提上讨论议程。

#5 网络攻击和数据窃取

欧亚集团将网络攻击列为今年最有可能发生政治风险之一。特别是在过去一年中，航运业等行业已经越来越关注网络攻击问题。在过去十年里，黑客变得越来越复杂，社会对数字服务的依赖程度也越来越高，而针对解决网络冲突的基本法规建立上却毫无进展。

#6 安全文化

根据研究，通过创建良好的安全文化，工作场所中发生事故的可能性会降低 49%，而工作中犯错误的可能性也会降低 60%。尽管传统安全观念研究上已经取得了一些重要成果，但海上意外事故的不断发生，改变安全观念再次成为不可避免的话题，航运中的安全不仅仅是传统的安全的做事方式，首要任务应该是强调在航运公司内部创造有效的安全文化和安全氛围，让安全观念深入从业者内心。

#7 腐败

打击腐败是实现航运业可持续发展的最大障碍之一。现如今，几乎所有的航运公司都有针对腐败行为制定内部管理制度，然而腐败继续存在，从虚假证书、伪造清单到贿赂安全检查等，海事反腐败网络 (MACN) 在全球范围内已经收集了超过 19,000 份索贿腐败报告。CSL 集团首席法律和合规官兼 MACN 主席 John Sypnowich 解释说，“国际、国家、地方政府和企业层面的监管对于打击腐败都至关重要。如果法律和政策不明确，就有可能滥用该反腐系统，因此必须在制定了新的法律或更多相应法律之后才能采取行动。

#8 海洋蓝色经济

目前航运业的安全形势不佳所造成的不确定性，阻碍了海洋蓝色经济潜力的发挥，这其中就包括渔业、石油开采、海上航运甚至旅游业。BIMCO 海事安全负责人 Jakob P. Larsen 表示，我们只能寄希望 2019 年区域和国际参与者积极改善安全局势，让沿海国家的海洋蓝色经济得到蓬勃发展。



#9 交易模式的改变

根据 2018 年全球海事问题监测报告，改变航运业贸易模式的驱动因素之一是新兴经济体的重要性持续上升，尤其是亚洲，这是由庞大的人口因素和经济趋势所推动的，并得到了重要支持。对基础设施的投资，例如在中国提出的“一带一路”战略背景下，基础设施投资不断推进。

嘉吉海洋航运业务总裁 Jan Dieleman 如是说，“世界两大经济体之间贸易冲突所带来的影响正在对经济增长和全球贸易造成严重后果。虽然预计短期内对于散货航运的需求不会产生负面影响，但关税和报复措施可能会改变贸易模式，全球航运市场可能进入长期调整阶段。

#10 全球经济危机

如上所述，航运业受到数个地缘政治因素的严重打击，例如美中之间的贸易战。贸易不能脱离更广泛的地缘政治而发展，因为地缘政治冲突往往直接或间接地蔓延到贸易流动上。根据国际货币基金组织（IMF）的说法，在未来很长一段时间内，航运业的增长应该更多寄希望于新兴国家和发展中国家。自本世纪头十年中期以来，发达经济体的增长正在呈下降趋势，这必然会以不同方式影响全球航运业各个细分产业的发展。

来源：海事服务网 CNSS 编译

【2019 年全球集装箱市场将增长 5%】

据 Brickstone Investment Managers Limited 专家预测，随着全球经济增长越发强劲，2019 年及未来几年全球集装箱运输市场将维持 5% 的增长率。

在拉各斯举行的尼日利亚船舶金融会议和展览（NIFSCO）提交的一份报告中，专家们提出，集装箱运力供应过剩从 2019 年起可能开始有所缓解，前提是合同签订数量保持相对平稳。

专家补充说，随着全球利率的上升，可支配收入的减少可能会对消费需求产生负面影响，这将对集装箱需求产生滚动效应。

据他们称，“保护主义在全世界范围内都在加剧，全球化进程也在逐渐减缓。随着时间的推移，这可能会缩短供应链，减少对集装箱运输的需求。”

专家补充说，在干散货市场，中国是最大的干散货市场，其需求的任何变化都将最终影响到整个干散货航运市场的走势。

中国正努力加强国内产业生产能力，同时减少工业产能过剩，这就意味着可能会降低重工业的进口需求。另一方面，中国通过新丝绸之路沿线基础设施发展



的计划可能抵消上述影响。增加车辆和储能电池的使用可能会对各种金属类产品（锂、铜等）产生更强劲的需求，这将支持较小批量的需求。而如果材料的回收、再利用或再制造比例增加，原材料需求将下降，对于散货需求产生负面影响。

太平洋资本有限公司（Pac Capital Limited）董事长 Chris Oshiafi 表示，由于地缘政治、经济和贸易政策风险（如内向政策和日益高涨的保护主义情绪）而产生的不确定性，会对海运业产生直接威胁。

来源：海事服务网 CNSS 整理

5. 船舶市场动态

【二手船价值分化，2019 是否延续？】

据马士基船舶租赁买卖有限公司 (Maersk Broker) 数据显示，2018 年二手集装箱船和干散货船舶价值都出现了上涨，然而二手油轮资产价值却呈现下滑趋势。

2018 年底，拥有 5 年船龄的成品油轮和原油油轮资产价值相比 2017 年平均值下跌了 4%。原油油轮价值下跌是由于受到 OPEC 减产以及市场发展衰退的冲击。不过 Maersk Broker 认为二手油轮的资产价值将在随后几年出现回升。OPEC 可能会增加石油产量，炼油厂也会在 IMO 限硫令实施之前重新安排生产，这些因素将刺激市场需求，进而改善市场价格。日前，克拉克森上调了对 VLCC、苏伊士型和阿芙拉型油轮的估值。VLCC 的转售估价为 9500 万美元，苏伊士型和阿芙拉型油轮的转售价格则分别提升到了 6100 万和 4900 万美元。

二手集装箱船和散货船市场发展与油轮完全不同。租船需求的增加促进了费率上涨，因此 2018 年 5 年船龄的集装箱船平均价值相比 2017 年提高了 16%，市场发展比预期好很多。而且这种趋势还将持续下去，2019 年集装箱船价值将得到进一步提升。因为新造集装箱船订单量低，导致船队增长小于货物运输和船舶需求量增长幅度。

在散货船领域，船龄达到 5 年的船舶平均价值相比 2017 年提高了 13%-14%。这种上升得益于船队增长率低、煤矿市场稳健以及钢材和铁矿石需求增长强劲等因素。同时这也意味着干散货船舶需求增速比供给增速更高。预计 2019 年干散货船舶资产价值也将继续增加。

来源：中国船检



【新造船市场熊路漫漫何时止?】

最新数据显示,2018 年全球新船成交 935 艘、7580 万 DWT、2864 万 CGT,以 DWT 计同比下降 12.9%,以 CGT 计同比上涨 4.1%。考虑到克拉克森的统计时滞,预计 2018 年的全年成交量为 8700 万 DWT,与 2017 年成交基本持平。(以 2017 年新船成交为例,2018 年 1 月时的统计数据显示 2017 年新船成交 7382 万 DWT,而 2018 年 12 月数据显示 2017 年新船成交为 8702 万 DWT,相比最初的统计数据增加 18%。)

展望未来,在中美经济增速大概率共振下行的情况下,海运需求承压;环保规范生效前,船东决策不定;美元加息,船东融资成本上升;新造船价格处于短期高位,抄底需求降低。在上述因素的影响下,预计 2019 年新造船市场成交量将在 6500 万 DWT 左右。

但未来随着航运供需边际改善、环保新规带动需求、航运市场底部企稳、手持订单位于低位、造船产能逐渐出清,船市熊市 2.0 将逐渐接近向复苏 1.0 过渡,预计 2020 年后年均新船成交量将攀升至 9000 万 DWT 以上。

新船成交量略有上涨但颓势已现

2018 年以来全球经济增长由同步复苏逐步走向分化,而导致经济增长分化的原因是多方面的:一是特朗普政府推出的减税等财政刺激政策显著推升了美国经济增长;二是包括中国在内的新兴国家经济增速持续下行,其对欧洲经济外需的拖累大于对美国的影响。2019 年随着减税刺激政策的效应逐步弱化,预计美国经济内生性增长动能的下行趋势会逐步显现,进而使得全球经济增速趋于放缓。

国际货币基金组织(IMF)2018 年 10 月的《世界经济展望》,预计 2019 年的全球增长率为 3.7%,比之前的预测低 0.2 个百分点。这是 IMF 自 2016 年以来首次下调全球增长前景预期。根据克拉克森的预计及预测,2018 年的海运贸易增速为 2.8%,2019 年的增速为 3.1%,均低于全球 GDP 的增速,这与 2017 年海运贸易增速 5%大于全球 GDP 增速有较大不同。

从月度成交量来看,2018 年新造船成交呈前高后低之势,1 月成交 1225 万 DWT 为年度最高点,之后伴随着中美贸易摩擦的愈演愈烈,新船成交量下半年整体下行,分季度分别成交 2907 万 DWT、1733 万 DWT、1765 万 DWT、1172 万 DWT。

周期性力量重现,此轮船市短周期下行或已出现。从 12 个月新船成交量移动求和的角度看,新造船市场短周期的低点出现在 2016 年 12 月为 2902 万 DWT,高峰出现在 2018 年 3 月为 1.07 亿 DWT,目前呈下行趋势,2018 年 12 月这一值为 7580 万 DWT。

价格有所回升但船厂分羹有限



新造船价格有所回升，但归于船厂的利润有限。2018 年 12 月，克拉克松新船价格指数为 129.9 点，同比上升 4.2%，这是新船价格连续第 15 个月同比上涨，但环比上新船价格已经有所松动。从供给的成本来看，整个业内都在应对即将来临的环保规范，无论船东是否选择安装脱硫设备，压载水装备是必须的，部分船型需满足 Tier3 的要求，这都支撑了新船价格的上升；钢材价格的上涨等成本压力使得船厂降价空间有限，船厂也认识到低价接有毒订单的伤害。从需求侧来看，船舶运营收益的增加也支撑了船舶资产价格的上涨。

未来二手船价格将出现两极分化，新船或者环保符合要求的船价格将走高，而年龄较旧的船舶大概率将向拆船价格靠拢。从各船型来看，相比 2017 年同期，12 月份气船价格上升 1.2%，油船价格上涨 8.7%，集装箱船价格上升 14.5%，散货船价格上升 9.6% (均为新船价格指数)。

近期中美贸易摩擦有所缓和，人民币一度升值至 6.85 附近，之后又贬值至 6.9 附近，相比于 2017 年的单边升值，2018 年的单边贬值利好我国造船业。从货币的房价购买力和 M2 的存量来看，似乎人民币贬值压力较大，但考虑到我国当前的汇率管控制度、人民币大幅贬值的外溢效应、美元指数未来可能逐渐走弱，再指望通过贬值 (2019 年，人民币有可能跟随美元指数先贬值后升值) 来提成造船竞争力的办法恐怕行不通。

成交结构向四大主力船型转变

以 DWT、CGT、金额来观察 2018 年新船成交结构时有不同的视野。

以 DWT 计，油船、散货船、集装箱船、LNG 船、LPG 船分别成交 2279 万 DWT、3033 万 DWT、1318 万 DWT、605 万 DWT、95 万 DWT，占比分别为 30.1%、40%、17.4%、8%、1.3%。尽管以 DWT 计，仍是油散集为三大主力船型，但以 CGT 计 LNG 船的份额大幅上升。

以 CGT 计，油船、散货船、集装箱船、LNG 船、LPG 船、豪华邮轮分别成交 511 万 CGT、612 万 CGT、586 万 CGT、568 万 CGT、58 万 CGT、201 万 CGT，占比分别为 17.8%、21.4%、20.5%、19.8%、2.0%、7.0%。

以金额计，豪华邮轮份额显著提升。2018 年前 11 月，油船、散货船、集装箱船、LNG 船、LPG 船、豪华邮轮分别成交 86.7 万美元、76.1 万美元、105.4 万美元、85 万美元、21 万美元、117.5 万美元，占比分别为 14.7%、12.9%、17.9%、14.5%、3.5%、20.0%。

得益于中国的蓝天保卫战，中国的天然气需求增加迅猛，LNG 船即期收益已于去年 11 月份达到 18.6 万美元/天，创历史新高 (近期回落至 10 万美元/天)，LNG 船新造订单也快速增加。2018 年 LNG 船总计成交 1154 万立方，其中成交了 66 艘 17 万方以上大型 LNG 船，合计 1133 万方，全部由韩国三大船厂获得，其中大宇造船获得 18 艘、现代重工 30 艘、三星重工 18 艘，我国仅有江南造船获得 2 艘 7.98 万方的 LNG 船。



在经过 2017 年全球经济强劲复苏之后，集装箱船收益有所增加，特别是支线型船的订单始终保持一定的热度。2018 年的市场尽管受到中美贸易摩擦的影响，但在现代商船、日本今治、长荣海运等公司的大型集装箱订造下，2018 年的集装箱船订单继续增加。在万箱以上的集装箱船订单中，韩国三大船厂以及日本今治造船成为大赢家。韩国三大船厂共获得 43 艘、70.9 万 TEU，日本今治造船获得 17 艘、18.7 万 TEU，我国仅有扬子江获得 5 艘 12690TEU 的集装箱船。

2018 年的 BDI 指数相比 2017 年并无明显改善，但依旧在 1000 点以上运行。散货船 2018 年累计成交 3033 万 DWT，依旧是中国船厂的天下。中国船厂累计获得 2221 万 DWT，占到全球成交量的 73.2%。新时代船厂、外高桥船厂分别接获散货船 416 万 DWT、360 万 DWT，在散货船市场竞争中遥遥领先。尽管油价降低刺激的油运高峰已经过去，2017 年的油船综合指数在 11000 美元/天附近徘徊，但无法阻止船东订购新船的热情。2017 年油船新船订单为 3460 万 DWT，进入到 2018 年油运市场持续走低(近期受伊朗制裁等因素有所反弹)，油船新造市场活跃度有所降低，2018 年累计成交 2280 万 DWT，其中 VLCC 成交 39 艘、1195 万 DWT。韩国三大船厂获得 1039 万 DWT，占到 VLCC 成交的 87%。

近年来我国天然气消费量保持快速增长，从 2007 年的 733 亿方迅速增长至 2017 年的 2433 亿方，过去 10 年复合增速 13%。在能源结构升级及环保治理高压之下，中国天然气消费将在未来一段时间内保持高速增长。这将使得 LNG 船的成交量仍将保持一定程度的活跃。另外，中国拥有 LNG 船队 169 万方，仅占全球 LNG 船队的 2%，未来两大国有船东下单的可能性较高。

随着美国页岩油和天然气产量不断增长，来自美国的石油天然气的海上运输有望增加，将带动大型油船和 LNG 船的订单增长。

来源：中国船检

【化学品船市场碎片化严重市场开始整合】

据 Vessels Value 数据显示，化学品运输船市场碎片化程度非常高，绝大多数航运公司只拥有 1-5 艘此类船舶。按照完全由航运公司持有的船舶数量来计算(不包括长期租船协议中涉及的船舶)，目前有 297 家航运公司只持有 1 到 5 艘船舶。许多业内人士一直强调该领域有整合的必要，近期出现的几起大型收购案，例如日本商船三井收购 Nordic Tankers，以及 Ace-Quantum 收购 BW 集团油轮船队，表明化学品运输船市场整合终于有了进展。

Vessels Value 分析师 Court Smith 认为化学品运输船领域收购的意义并不在于积累船舶数量借以推动费率上涨，而是在于获取长期租船合约来运输货物。

“这些收购案反映了船东们对市场的长远考虑，他们愿意忍受收益不佳的市场环境，以便和租船人保持长期合作关系，这一点对于受租船合约驱动的化学品运输船商业环境至关重要。”

来源：中国船检



6. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	405.00	n/a	580.00	570.00
Hong Kong	n/a	n/a	n/a	n/a
Tokyo	425.00	435.00	705.00	n/a
Hamburg	365.00	n/a	570.00	n/a
Fujairah	375.00	n/a	730.00	n/a
Istanbul	n/a	n/a	n/a	n/a
Rotterdam	357.00	392.00	540.00	n/a
Houston	375.00	n/a	590.00	n/a
Panama	390.00	n/a	615.00	n/a
Santos	386.00	417.50	n/a	683.00

截止日期: 2019-01-18

◆ 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 02 周	第 01 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	5,200	5,000	200	4.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,000	2,900	100	3.4%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,800	2,700	100	3.7%	
灵便型 Handysize	38,000	2,400	2,400	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 53 周	第 52 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	9,200	9,150	50	0.5%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	6,100	6,050	50	0.8%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	5,000	4,800	200	4.2%	
LR1	75,000	3,600	4,400	-800	-18.2%	



MR	52,000	18,300	3,650	14650	401.4%	截止日期: 2019-01-15
----	--------	--------	-------	-------	--------	------------------

(2) 新造船成交订单

新造船						
数量	船型	载重吨	船厂	交期	买方	价格(万美元) 备注
4	TAK	300,000	DSME, S. Korea	2019	Undisclosed	Undisclosed
4	TAK	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2020	Central Mare - Greek	Undisclosed scrubber fitted
1	TAK	4,000	Samkang M&T, S. Korea	2020	Hyodong Shipping - South Korean	Undisclosed StSt
1	TAK/LNG	5,800	Keppel Nantong, China	2020	Shturman Koshelev - Russian	Undisclosed
2	PASS	1,200 pax	Fincantieri, Italy	2022-2025	NCL - Norwegian	73,000

◆ 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
CRYSTAL STAR	BC	82,172		2014	Japan	2,450	Chronos - Greek
JIANGSU HANTONG HT82-199	BC	81,600		2019	China	2,700	German
GRAND AMANDA	BC	79,467		2011	China	1,200	Undisclosed
PADMINI	BC	75,700		2012	China	1,250	Greek
QUEEN CUKI	BC	63,707		2015	China	2,050	U. S. A
SAGE SANAGA	BC	63,500		2013	China	2,050	JME Navigation - Greek
LOCH NEVIS	BC	61,237		2016	Japan	2,475	Greek
SSI EXPEDITION	BC	56,971		2010	China	1,240	Chinese
NANNING	BC	38,940		2017	China	2,100	CDBL - Chinese
NINGHAI	BC	38,800		2017	China	2,100	CDBL - Chinese
GLORIOUS SUNRISE	BC	37,718		2016	Japan	1,850	Undisclosed

集装箱船							
船名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家 备注
CSCL SPRING	CV	121,849	10,036	2014	China	6,680	FPG - Japanese
CSCL WINTER	CV	121,839	10,036	2014	China	6,680	FPG - Japanese
CSCL BOHAI SEA	CV	121,824	10,036	2014	China	6,680	FPG - Japanese

en bloc each,
long term bb back



CSCL SUMMER	CV	121,805	10,036	2014	China	6,680	FPG - Japanese	
TAMMO	CV	17,191	1,345	2011	China	850	Contships - Greek	en bloc each*
ARIAN	CV	17,158	1,345	2011	China	850	Contships - Greek	

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
YING RICH	GC/TWK	8,708		1977	China	110	Chinese	heavy lifter, at auction

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
FOUR SMILE	TAK	160,573		2001	S. Korea	1,150	Karadeniz - Turkish	
FELICITY	TAK	157,667		2009	S. Korea	4,200	Modec - Japanese	for conversion
NORDIC SPIRIT	TAK	151,294		2001	S. Korea	1,120	Undisclosed	
CIELO DI HOUSTON	TAK	74,100		2019	S. Korea	3,850	Japanese	long bb back
HIGH GLOW	TAK	46,846		2006	Japan	1,160	Jaldhi Overseas - Indian	
CONTI EQUATOR	BC	37,527		2008	S. Korea	1,150	German	
TORM CHARENTE	TAK	35,751		2001	S. Korea	605	Indonesian	
XINGHANG 21	TAK	11,780		2019	China	340	China Development Bank - Chinese	*at auction
XINGHANG 22	TAK	11,780		2019	China	310	China Development Bank - Chinese	
RIROIL 1	TAK	6,620		2003	Russia	200	Turkish	at auction

◆ 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
MAMITSA XL	BC	150,393	20,536	1995	Japan	420.00	as is Singapore
CSL VIRGINIA	CV	66,644	21,188	2005	S. Korea	488.00	
VIRGIN STAR	CV	66,644	21,188	2005	S. Korea	488.00	
PRINCESS OF LUCK	CV	24,346	7,278	1997	Japan	446.00	
KOTA HARMUNI	CV	17,626	5,313	1997	Japan	458.00	
OCEAN STAR 98	REF	7,690	4,022	1986	Japan	408.00	
PERSEY	ROR	9,989	4,055	1983	Germany	440.00	
MARONI	TAK	43,260	10,374	1981	Japan	425.00	
TSEZAR	TAK	3,324	1,863	1980	Sweden	445.00	
MAREGAS	TAK/GAS	5,687	2,498	1991	Netherlands	520.00	



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
BOXY LADY	CV	18,447	6,758	1996	Poland	460.00	bss dely Bangladesh

◆ALCO 防损通函

【低速时发生的船舶操纵事故】

最近，西英保赔协会处理了两起索赔，分别是一艘集装箱船和一艘油轮在引航离港时莫名地失去了控制所造成的。其中，一艘船随后与石油码头发生碰撞，对泊位正面造成显著损毁，而另一艘在离开通航航道时，撞上了一个灯塔后搁浅在海底管道的顶部。这两起事故均引起了高额的索赔。

在两起事故中，船舶均沿驶出港口的惯常航线航行，由于船速相对缓慢及驾驶台团队当时未知的原因，它们开始转向，直到发生碰撞时，几乎已与原航向垂直。两艘船都无法停止转向，其中，一艘船在使用艏侧推力器的同时，反向打满了舵；而另一艘船，尽管主机已使用全满舵全速前进。

【对第三方的和解协议及禁诉令】

在 2018 年 9 月 25 日的 QINGDAO HUIQUAN SHIPPING COMPANY V SHANGHAI DONG HE XIN INDUSTRY GROUP CO LTD - QBD (COMM CT) (BRYAN J) [2018] EWHC 3009 (COMM) 案中，原告船东与收货人 EMORI (中国) 有限公司 (简称 EMORI) 订立和解协议，以解决在交付一批镍矿石时所发生的纠纷。该和解协议受英国法律制约且并入了伦敦仲裁条款。该协议涉及 EMORI 赔付金额，以解除船东在租船人拖欠租金后对货物行使的留置权。

和解协议的一个条款是，被告 (SDHX) 将作为 EMORI 的“正式委托代理人”向船东支付和解款项，但 SDHX 本身不是和解协议的缔约方。

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
2019-01-18	676.650	770.730	6.199	86.268	878.340	60.754	980.250	202.820	16,567.000
2019-01-17	675.920	770.380	6.198	86.184	870.800	60.764	981.780	202.300	16,575.000
2019-01-16	676.150	771.420	6.225	86.206	869.850	60.717	991.490	203.170	16,603.000
2019-01-15	675.420	774.870	6.242	86.116	869.900	60.687	991.490	203.880	16,612.000
2019-01-14	675.600	774.470	6.229	86.168	868.410	60.610	989.370	205.430	16,551.000

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	2.38463	1 周	2.40663	2 周	--	1 个月	2.503
2 个月	2.63313	3 个月	2.77575	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.8525	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	3.01188		

2019-01-17

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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