



全一海运市场周报

2019.02 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2019.01.28 - 02.01\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求总体平稳 多数航线运价盘整】

本周中国出口集装箱运输市场总体需求保持平稳，春节出货高峰临近结束，主干航线运价有所分化，综合指数小幅回落。2月1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934.44点，较上期下跌1.2%。

欧地航线：据研究机构Markit发布的数据显示，欧元区2019年1月制造业采购经理指数(PMI)前值跌至50.5，较12月数值下跌0.9，并创下2016年2月以来的新低，显示出欧洲经济复苏仍时有反复，对运输需求持续增长态势产生不利。春节出货高峰临近结束，运输需求仍处于高位。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在100%，大部分航次满载出运。多数航商为囤积春节期间货源对订舱持敞开态度，航线供需关系维持平衡状态，仅有部分航商根据各自情况对市场运价进行微调，即期市场运价小幅波动。2月1日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为美元960/TEU，与上期持平。地中海航线，市场情况优于欧洲航线，上海港船舶平均舱位利用率在100%以上，大部分航商均有更多货源留待下一个航次出运。即期市场运价微涨。2月1日，上海出口至地中海基本港市场运价（海运及海运附加费）为美元962/TEU，较上期涨0.5%。

北美航线：美国1月密歇根大学消费者信心指数初值90.7，创2016年10月份以来新低。1月26日当周首次申请失业救济人数25.3万人，预期21.5万人，首申人数升至近1年半以来新高。两项数据均不及预期。显示美国政府关门短期内对就业和消费均有负面影响，同时经济增速能否持续强劲复苏有待观察。市场运输需求因2018年提前出货透支较多，本周运输需求表现不及往年。上海港船舶平均装载率美西、美东分别维持在95%、98%左右。市场运力投放较为充足，部分航商为提前争夺长假期间市场货源，采取降价揽货，即期市场运价承压下行。2月1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）分别为美元1993/FEU、美元3054/FEU，较上期分别下跌2.3%、2.6%。

波斯湾航线：航线需求总体平稳，市场仍有运力控制，供需关系总体趋于平衡。上海港船舶平均舱位利用率在95%上下。运价方面，部分航商为囤积货源降价揽货，市场运价有所下滑。2月1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721美元/TEU，较上期下跌2.0%。

澳新航线：本周市场运输需求略有上升，上海港各航次船舶平均舱位利用率上升至95%左右，部分航班满载出运。价格方面，大部分航商维持之前的报价，即期市场运价小幅波动。2月1日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为美元532/TEU，较上期微跌0.7%。



南美航线：本周运输需求总体处于高位，货量相比上周有所上升。上海港船舶平均舱位利用率在 95%以上，有部分航次满载出运。运价方面，为了节日期间航班大幅囤积货源，多数航商采取不同程度的降价揽货策略，市场运价再次承压下行。2 月 1 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为美元 1363/TEU，较上期下跌 3.2%。

日本航线：本周货量稳定，节前航商对市场运价有所上调。2 月 1 日，中国出口至日本航线运价指数为 732.89 点，较上期上涨 3.8%。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【节前市场供需双弱 沿海运价超跌反弹】

节前最后一周，假期因素影响进一步凸显，下游补库基本完成，运输市场供需双双走弱，沿海煤炭运输市场提前进入“放假状态”，运价低位小幅波动。2 月 1 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 932.48 点，较上周下跌 2.4%。其中煤炭、金属矿石、粮食、成品油运价指数下跌，原油运价指数维稳。

煤炭市场：春节临近，随着下游企业陆续停产放假，工业用电量出现明显下降。本周，沿海六大电厂日耗煤量跌至 45 万吨以下，较上周下跌约 10 万吨。电厂库存继续上升，突破 1550 万吨，存煤可用天数超过 35 天。下游高位库存抑制了采购需求释放，叠加节前传统消费淡季，下游需求降至“冰点”，船东心态明显走弱，低价揽货现象不断增多，运价跌至船东成本线以下。在此情况下，部分船东选择停船放假，部分船东选择将船放至外贸市场揽货；加上北方港口因天气原因封航，市场有效运力进一步缩减。下半周，节前最后一批市场货采购开始，市场放出少量货盘。与此同时，进口煤政策存在较大不确定性，内贸煤潜在采购需求依旧存在，沿海煤炭运价出现超跌反弹。不过，市场船多货少局面并未出现根本性改变，反弹幅度有限，运价依旧在“停船线”附近徘徊。

2 月 1 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 928.45 点，较上周下跌 2.2%。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 18.0 元/吨，较上周上涨 0.7 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 20.2 元/吨，较上周上涨 0.9 元/吨；秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 22.3 元/吨，较上周上涨 1.6 元/吨。

金属矿石市场：钢厂目前高炉生产维持平稳，除部分检修外基本维持正常生产，废钢用量有所减少导致实际产量有所下降。需求方面，钢材市场进入传统冬储期临近春节下游工地基本进入停工放假状态，终端需求萎缩较为明显。钢材社会库存快速上升，钢厂库存小幅下跌，运输需求疲弱，运价下跌。2 月 1 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 917.79 点，较上周下跌 3.3%。

粮食市场：春节临近，市场购销逐步转淡，基层农户售粮积极性减弱，玉米供应减少。下游深加工企业原料库存多已备足，采购节奏放缓。另外，在非洲猪



瘟影响下，国内猪价持续下跌，饲料需求缩水打压企业的备货积极性，需求端显现疲软，压制玉米行情，粮食运输价格继续下跌。2月1日，沿海粮食货种运价指数报收 662.45 点，较上周下跌 10.7%。

成品油市场：元旦过后，成品油运输需求较为火热，春节期间出行需求有效刺激下游备货积极性，旺季特征凸显，主营炼厂出货较为集中。随着节前最后一周的到来，下游补库基本结束，运价高位小幅下跌。2月1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 968.27 点，较上周下跌 0.2%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【各大船型利空较多 综合指数深度下探】

本周国际干散货运输市场继续走弱，各大船型利空因素较多，运价全面下跌，远东干散货（FDI）综合指数跌幅扩大，已跌至近两年来的最低点。1月31日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为 621.83 点，运价指数为 679.52 点，租金指数为 535.3 点，较上周四分别下跌 18.3%、11.5%和 28.8%，较去年同期大幅下挫 31.1%、15.9%和 48.7%。

海岬型船市场：海岬型船两洋市场加速下挫，跌幅进一步扩大。远程矿航线上，25日巴西淡水河谷发生溃坝事故，据悉淡水河谷将关停重建 19 座矿坝，预计影响 4000 万吨铁矿石产量。本周溃坝事件的负面作用逐渐升级，市场氛围急转直下，运价从上周末的 16.3 美元/吨急速跌破 14 美元/吨。31日市场报出图巴朗到青岛铁矿石航线，受载期 2月12-20日，成交价为 13.6 美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 14.015 美元/吨，较上周四下跌 14.0%。太平洋市场上，货盘虽然不活跃，但几大发货人基本都出现在市场上拿船，因受淡水河谷溃坝事故影响市场情绪，加之早期空出运力依然较为集中，成交价继续承压下跌，租金较月中水平几近腰斩。31日市场报出从丹皮尔到青岛铁矿石航线，受载期 2月20-22日，成交价为 4.95 美元/吨。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 4.994 美元/吨，较上周四下跌 17.5%；中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 6645 美元，较上周四大幅下跌 38.7%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船两洋市场继续深度下探。中国电厂库存高企，电厂和钢厂春节季检修，耗煤量下降，煤炭进口需求较弱。太平洋市场上煤炭、粮食和矿石货盘都极为有限，运力过剩状况突出，船东竞相杀价抢货，装港成交（APS）较多，中国-日本/太平洋往返航线日租金已跌破 6000 美金，表现低于上年同期。30日市场报出 8.1 万载重吨船，台中即期交船，途经北太平洋美国西海岸，新加坡-日本还船，成交日租金为 4000 美元。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 5671 美元，较上周四下跌 24.9%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 4383 美元，较上周四下跌 33.2%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 4.229 美元/吨，较上周四下跌 14.8%，跌幅均较上期进一步扩大。粮食航线，南美粮食旺季尚未开启，货盘极为有限；美豆方面，1月上旬中美双方就经贸问题举行副部长级磋商，市场传出中国采购了约 15 船、90 万吨的美国大豆，但规模较少，并未提振市场，粮食运价继续走低。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为 26.315 美元/吨，较上周四下跌 6.3%。美湾密西西比河至中国北方港口航线（6.6 万货量）运价为 38.005 美元/吨，较上周四下跌 4.8%。



超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场行情惨淡。煤炭货盘依然稀少，钢材、镍矿和粮食货盘也是零星几票，市场运力严重过剩，租金直线下降，部分船东开始停航抛锚。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 4314 美元，较上周四下跌 19.35%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 5941 美元，较上周四下跌 18.0%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 4275 美元，较上周四下跌 15.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价 5.495 美元/吨，较上周四下跌 11.0%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.117 美元/吨，较上周四下跌 6.0%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价延续跌势 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 25 日当周原油库存增幅远低于预期，精炼油库存下降，汽油库存更是创三个月以来最大单周降幅。本周，美国政府宣布制裁委内瑞拉石油公司（PDVSA）。由于委内瑞拉是美国炼油厂最大的供应商之一，此举将可能影响到原油市场的供应；沙特和俄罗斯也纷纷表示要“加快步伐”减产，来应对油价供应过剩和需求可能恶化的压力。本周原油价格止跌反弹，布伦特原油期货价格周四报 61.26 美元/桶，较上周微涨 0.28%。全球原油运输市场大船运价持续下跌，中型船运价小幅下跌，小型船运价波动下行。中国进口 VLCC 运输市场延续船多货少格局。1 月 31 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 795.34 点，较上期下跌 11.43%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场延续船多货少格局，成交降温，运价持续下跌。上半周，市场尚有零星成交，运价延续上周下跌趋势，但跌幅较小。后半周，市场成交骤降，可用运力变多，运价下滑幅度增大。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS48.65，较上周四下跌 11.7%，CT1 的 5 日平均为 WS51.52，较上周下跌 8.2%，等价期租租金平均 2.4 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS 49.85，下跌 11.1%，平均为 WS 52.36，TCE 平均 2.6 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价综合水平小幅下跌。西非至欧洲市场运价下跌至 WS71 左右，TCE 约 1.7 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，安哥拉至地中海，2 月 16 至 17 日货盘，成交运价为 WS70。黑海到地中海航线运价小幅下跌至 WS96，TCE 约 2.6 万美元/天。亚洲进口主要来自中东和加勒比海，一艘 9.5 万吨级船拉斯塔努拉至孟买，2019 年 2 月 17 日货盘，成交运价为 WS105。一艘 13 万吨级船阿鲁巴至中国宁波，2019 年 2 月 6 至 8 日货盘，成交包干运费为 430 万美元。

阿美拉型油轮（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，综合水平波动下行。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS154（TCE 约 2.7 万美元/天）。跨地中海运价小幅上涨至 WS106 水平（TCE 约 1.6 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，杰伊汉至地中海，2 月 7 至 8 日货盘，成交运价为 WS105。北海短程运价下跌至 WS104（TCE 约 1.6 万美元/天）。波罗的海短程运价大幅下跌至 WS88，TCE 约 2.2 万美元/天。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS103，TCE 约 1.1 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价窄幅下跌至 WS104，TCE 为 1.5 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，2月中旬货盘，成交包干运费为61万美元。

国际成品油轮 (Product)：本周成品油运输市场亚洲航线延续跌势，欧美航线涨跌互现，综合水平小幅下滑。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS129 (TCE 约 0.7 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS123 (TCE 约 1.4 万美元/天)；7.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS126 (TCE 大约 2.1 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价小幅上涨至 WS96 水平 (TCE 大约 0.4 万美元/天)；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅下跌至 WS127 (TCE 大约 0.9 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

【海岬型散货船价格微跌 沿海 5000DWT 型货船反弹】

1月30日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为807.56点，环比上涨1.25%。其中，国际油轮船价综合指数、沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别上涨0.75%、2.09%、1.43%；国际散货船价综合指数微跌0.04%。

随着春节长假临近，中国部分工厂陆续停工，“中国因素”使得全球干散货运输市场需求明显萎缩，运价逐步回落，BDI指数收于797点（周二），环比下跌23.07%，二手散货船价格震荡下跌。本周，5年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1481万美元、环比下跌1.73%；57000DWT—1570万美元、环比上涨1.92%；75000DWT—1998万美元、环比上涨0.25%；170000DWT—3230万美元、环比下跌0.30%。1月25日，全球最大铁矿石生产商巴西淡水河谷公司位于米纳斯吉拉斯州的一处铁矿废料矿堤坝发生决堤事故，这是短短3年来，淡水河谷第二次发生的大规模溃坝事故，周围运矿的铁路以及交通设施已经阻断，巴西政府必将增强安全检查和监督的力度，更多的停业整顿或减缓生产或将进一步确认。业界认为，这一事件可能导致淡水河谷铁矿石产量下降6%以上，从而对整个干散货海运需求产生重大负面影响，或会给本已疲软的航运市场再捅上一刀。目前，全球散运市场各大船型运价继续走跌，1年期租费率全线回控，预计二手散货船价格短期震荡回调。本周，二手散货船市场成交量大幅萎缩，共计成交8艘（环比减少9艘），总运力53.62万DWT，成交金额9470万美元，平均船龄12.75年。

美国页岩油行业深陷债务泥潭或令产量增速放缓，俄罗斯和OPEC减产态度积极以及美国制裁委内瑞拉石油公司等政治风险主导全球原油市场，原油价格继续稳步走高。布伦特原油期货收于61.20美元/桶（周二），环比上涨1.16%。国际油轮运价波动盘整，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—2135万美元、环比上涨0.87%；74000DWT—2166万美元、环比上涨0.33%；105000DWT—3017万美元、环比上涨0.12%；158000DWT—4258万美元、环比上涨1.58%；300000DWT—5902万美元、环比上涨0.81%。目前，国际油轮1年期租费率维持稳定，预计二手油轮价格或平稳波动。本周，二手国际油轮成交萎缩，共计成交4艘（环比减少11艘），总运力30.47万DWT，成交金额13900万美元，平均船龄4.25年。



沿海散货运价小幅下探，二手散货船价走势各异，小船价跌，大船价涨。本周，5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--135万人民币、环比下跌0.55%；5000DWT--810万人民币、环比上涨6.19%。春节假期临近，供暖季需求旺盛，煤炭行业未来集中度增强价格上涨可期，部分贸易商开始抄底采购，沿海散货运价基本触底，部分航线有反弹迹象，预计散货船价格短期震荡盘整。本周，沿海散货船成交量一般，成交船舶吨位以1000DWT、5000DWT左右为主。

内河散运需求一般，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6.62%；1000DWT--94万人民币、环比下跌0.49%；2000DWT--175万人民币、环比下跌1.38%；3000DWT--306万人民币、环比上涨2.16%。受春节假期影响，国内部分基建暂停施工，建材运输需求减少，部分船东将船舶暂时停航，预计内河散货船价小幅盘整。本周，内河散货船成交量大幅上升，共计成交121艘（环比增加82艘），总运力30.81万DWT，成交金额19856万元人民币。

来源：上海航运交易所

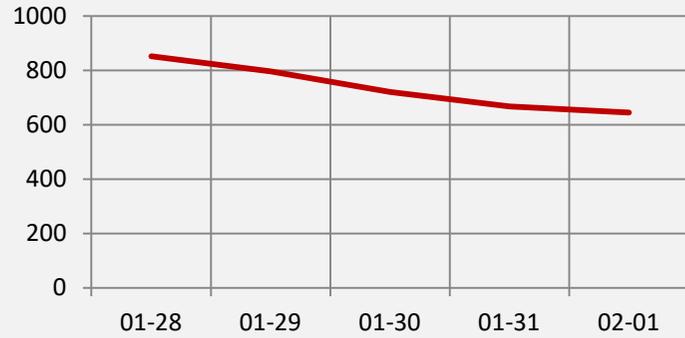
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) [Baltic Exchange Daily Index](#) 指数回顾

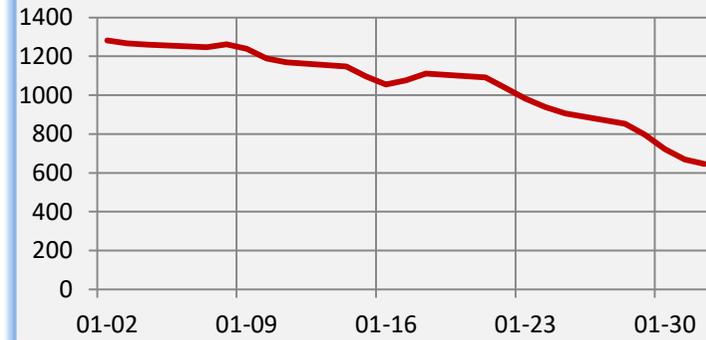
波罗的海指数	1月28日		1月29日		1月30日		1月31日		2月1日	
BDI	852	-53	797	-55	721	-76	668	-53	645	-23
BCI	1,631	-99	1,508	-123	1,295	-213	1,116	-179	1,014	-102
BPI	687	-61	644	-43	612	-32	574	-38	560	-14
BSI	552	-24	526	-26	498	-28	472	-26	450	-22
BHSI	384	-11	368	-16	347	-21	328	-19	311	-17



上周 BDI 指数走势



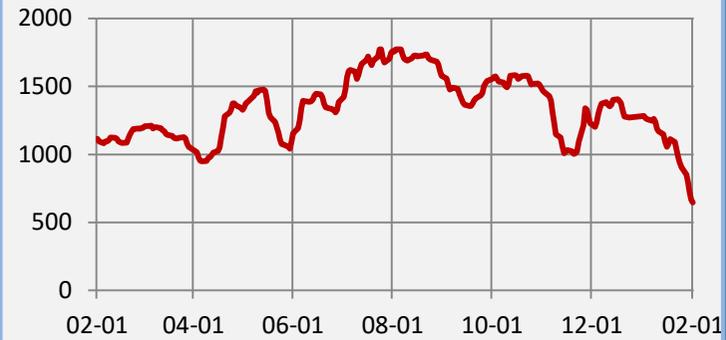
近一个月 BDI 指数走势



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 04 周	第 03 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	15,000	16,000	-1000	-6.3%
	一年	17,000	18,000	-1000	-5.6%
	三年	16,500	16,500	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	9,000	11,500	-2500	-21.7%
	一年	10,000	12,000	-2000	-16.7%
	三年	10,500	11,750	-1250	-10.6%
Smax (55K)	半年	9,000	11,500	-2500	-21.7%
	一年	10,000	11,750	-1750	-14.9%
	三年	10,500	11,750	-1250	-10.6%
Hsize (30K)	半年	8,000	9,000	-1000	-11.1%
	一年	8,500	9,250	-750	-8.1%
	三年	8,750	9,000	-250	-2.8%

截止日期: 2019-01-29

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Nasaka' 2014 81918 dwt dely psg Yosu 02/03 Feb trip via NoPac redel Singapore-Japan \$6,500 - Hyundai Glovis

'Medi Newport' 2017 81600 dwt dely EC South America 27/28 Feb trip redel Singapore-Japan \$13,300 + \$330,000 bb - BG Shipping

'Galio' 2013 81404 dwt dely Tianjin 07/10 Feb trip via NoPac redel Singapore-Japan \$4,250 - Oldendorff

'Alpha Progress' 2012 81251 dwt dely Kwangyang 03/04 Feb trip via NoPac redel China \$4,800 - Louis Dreyfus

'Tharkey' 2010 79224 dwt dely aps Richards Bay 19/25 Feb trip redel India \$10,000 + \$100,000 bb - Athena Shipping



'ADS Galtesund' 2007 75395 dwt dely aps Newcastle 19/20 Feb trip redel Malaysia \$5,000 + \$100,000 bb - Hyundai Glovis

'Hector' 2012 75200 dwt dely Gibraltar 05 Feb trip via NCSA redel Singapore-Japan \$10,000 - Cargill

'Georgios S' 2006 55725 dwt dely Samarinda prompt trip redel WC India \$5,250 - Bainbridge

'Nordcolorado' 2016 37964 dwt dely N Brazil 11 Feb trip redel Baltic \$5,400 - Whitelake Shipping

4. [航运市场动态](#)

【全球五大成品油轮船东都有谁？】

根据船舶经纪公司 Intermodal 最新市场周报，越来越多油轮船东为了扩大经济规模并从中获益而参与到整合浪潮中，去年成品油轮市场并购活动频发。整合不仅有利于企业在市场中存活以及应对财政问题，而且也可以帮助企业充分把握市场复苏的机遇。无论出于何种目的，整合对于企业来说都是一种双赢的选择。对于已经上市或者计划上市的小型企业而言，整合一直是它们关注的焦点，因为规模对于创造大型企业、提高市值至关重要。

尽管油轮运输业一直在强调整合的必要性，但在 2017 年 Scorpio Tankers 收购 Navig8 之前，市场中并未发生过大型整合活动。2018 年 BW Tankers 与 Hafnia Tankers 的合并引发轰动，由此诞生了世界最大的成品油轮船队。第二大合并案则发生在 Diamond S Shipping 与 Capital Product Partners 之间。经过这些整合之后，全球形成了新的五大成品油轮船东排名：1- HAFNIA (85+)，2- SCORPIO (80+)，3- TORM (70+)，4- DIAMOND S (65+)，5- MAERSK (60+)。

Intermodal 指出，油轮行业的整合是大势所趋，这个方向未来不太可能发生逆转。相比于订造新船，油轮运输公司的整合对市场更有利。

来源：中国船检

【航运业未来五年面临的最大挑战是什么？】

礼德律师事务所 (Reed Smith) 近期针对航运业未来五年所面临的最大挑战开展了一项调查，结果显示，受访者认为需求增长迟缓是航运业将面临的最大挑战，这一项获得了 18.3% 的投票；其次是行业整合趋势造成运费下降，有 16.7% 的受访者赞同这一观点；然后是燃油排放法规的应对方案，这一项得到了 15% 的投票。



报告指出，随着全球经济增长放缓，需求也逐渐趋于稳定，市场面临着运力过剩的风险，这将会对运费造成影响，还可能导致小型航运公司被淘汰出局。礼德全球运输业小组联合主管 Andrew Taylor 表示：“未来五年对航运业来说很可能是个挑战，为了符合新的环保法规同时又要保持竞争力，企业需要投入大量资金。为了使用大数据实现船舶性能的实时追踪和监测，企业还需在技术和能效方面加大投资。”

调查结果还显示，大数据分析以及环保问题和排放问题解决方案将是未来五年影响最为深远的技术革新，这两项分别得到了受访者 40% 的投票，剩下 20% 的票数则投给了分布式账本技术/区块链技术。

来源：中国船检

【2019 年我国部分船型市场需求有望增加】

中国船舶工业行业协会 1 月 25 日发布的 2018 年船舶工业经济运行分析显示，2018 年，全国三大造船指标两增一降。2019 年，我国将继续聚焦打赢蓝天保卫战工作，同时为满足人民群众对美好生活的向往将继续扩大进口，这将增加对部分船型的市场需求。

具体数据显示，2018 年，全国造船完工 3458 万载重吨，同比下降 14%；承接新船订单 3667 万载重吨，同比增长 8.7%；12 月底，手持船舶订单 8931 万载重吨，同比增长 2.4%。

全国完工出口船 3164 万载重吨，同比下降 13.6%；承接出口船订单 3205 万载重吨，同比增长 13.9%；12 月底，手持出口船订单 7957 万载重吨，同比增长 1.1%。出口船舶分别占全国造船完工量、新接订单量、手持订单量的 91.5%、87.4% 和 89.1%。

经济运行的主要特点包括：国际市场份额保持领先，骨干船企竞争优势明显；产品结构持续优化，创新能力不断提升；充分发挥市场机制，有效压减过剩产能；船舶修理业运行良好，环保改装需求不断增多；新型海工装备取得突破，部分库存装备得到处置；坚持创新驱动战略，船配产品研发取得新突破；精益造船深入开展，降本增效持续推进。

经济运行面临的新情况、新问题包括：高附加值船型市场竞争力仍需持续提升；我国对天然气需求带动 LNG 船订单增长；船舶行业融资难问题仍然存在；综合成本高位波动，船企盈利能力大幅下降。

据预测，2019 年，全球新造船市场面临的环境依旧错综复杂，机遇与挑战并存。近年来船队增速持续低于海运贸易增速，全球航运市场进入缓慢复苏状态，这为新造船市场走出低谷创造了条件；叠加国际环保新规即将进入密集生效期，部分老旧船舶大概率因经济性较差被迫提前拆解，有望给造船企业带来订单。



此外，我国将继续聚焦打赢蓝天保卫战工作，同时为满足人民群众对美好生活的向往将继续扩大进口，这将增加对部分船型的市场需求。

不过，新造船市场也面临诸多挑战。综合各方专家研究结果，初步预计 2019 年全球新船成交量在 7000 万载重吨左右；造船完工量在 9000 万载重吨左右；年底手持订单量可望保持在 1.8 亿载重吨的水平。2019 年，我国造船完工量约 3500 万载重吨，新接订单量约 3000 万载重吨，年底手持订单约 8500 万载重吨。

来源：中国船舶工业协会

5. 船舶市场动态

【克拉克森研究：新造船市场综述（2018）】

近年来新造船市场一直处于低位，情况艰难，而过去的一年市场表现如何？用不同的单位衡量似乎有不同的答案。以载重吨计，2018 年全年新签订单量合 7,656 万载重吨，同比下降 14%；以修正总吨（更能反映船厂的实际建造工作量）统计，新签订单量同比上升 2%。总体来看，尽管市场情况较 2016 年的最低点有所改善，但仍充满挑战。

新签订单综述：2018 年全球新签订单共计 7,656 万载重吨，合 2,860 万修正总吨，以载重吨计，同比下降 14%。虽然和 2016 年历史低点相比有所提高，但较金融危机以来的平均水平仍低了 17%。新签订单水平处于低位，这也使得运力供给更为可控，目前全球手持订单量保持在全球船队规模 10% 的水平（2008 年手持订单量占船队规模高达 38%）。以修正总吨计，市场的信号则更为积极：新签订单量呈上升趋势，2018 年新签订单量同比上升 2%，这主要得益于 LNG 船和大型集装箱船订单量的增加。以投资额计，全年新造船投资额达 647 亿美元（2017 年为 692 亿美元，2016 年为 367 亿美元）。

新签订单船型：2018 年新造船市场的亮点船型是 LNG 运输船，全年 LNG 运输船新签订单量达 69 艘合 117 亿美元，如将加气船和 FSRU 计入，则共计签订 76 艘 LNG 船（2017 年 17 艘）。LPG 运输船订单量也有所上升，全年共计签订 41 艘（2017 年 27 艘）。散货船订单量仍居首位，但以载重吨计年同比下降 25%，共计签订 3,088 万载重吨。油轮新签订单量则下降了三成，全年共有 2,309 万载重吨，其中 39 艘为 VLCC（2017 年 56 艘）。集装箱船订单全年共计签订 190 艘（2017 年 140 艘）。邮轮和客滚船领域，市场活跃度依然较高，新签订单分别为 24 艘和 51 艘。

主要造船国：全球手持订单量小幅下降，2019 初全球手持订单共计 2.08 亿载重吨 - 若以 2018 年的交付水平为基准估计，当前的手持订单量可平均维持全球船厂未来 2.6 年的生产（欧洲船厂受益于豪华邮轮订单的支持，当前手持订单可维持未来 5 年以上的生产）。全球活跃船厂的数量进一步减少。2018 年韩国船厂全年新签订单量达到 1,260 万修正总吨，同比增长 67%。这主要是受益于 LNG 船订单的增加：韩国船厂接获了全球 98% 的 LNG 船订单。这也使韩国船厂的新签订单量在各造船国间拔得头筹，占去年全球总订单量的 44%（其次为中国占 32%，日本占 13%）。若以载重吨计，主要造船国新签订单量占全球的比例



例为韩国 43%，中国 39%，日本 19%。

新造船价格：整体来看，克拉克森新造船价格指数同比上涨 10%，部分船型的价格涨幅为 VLCC13%，MR 成品油轮 8%，Capesize 型散货船 14%，Ultramax 型散货船 8%。造船价格的上涨主要反映了造船成本的增加：钢材价格不断上涨（4 季度钢材价格逐步趋于稳定），汇率也有明显波动。

新船交付：2018 年的新船交付量共 7,971 万载重吨，3,022 万修正总吨，以载重吨计，降幅达到 18%。这主要是来自散货船和油轮交付量的显著下降，按载重吨计，同比下跌分别达到 27%和 25%。预计 2019 年的新船交付量将与 2018 年水平相似或略有下降。主要造船国中，若以修正总吨计，中国船厂占全球交付量的 36%，继续保持全球第一；韩国和日本的占比均为 25%。与 2017 年交付量相比，主要造船国中韩国 2018 年的交付量下降更为明显，这主要是由于 2015-2017 年订单量（尤其是 2016 年）显著减少。

环保规范：环保规则规范的生效也对新造船市场造成影响。我们估计，以载重吨计，逾三分之一的新造船订单将加装脱硫装置，其中 Capesize 型散货船的计划加装量达 50%，VLCC 达 70%，VLGC 达 75%。约 14%的手持订单可以使用 LNG 作为燃料（其中绝大部分为 LNG 船）。随着环保规则规范对船舶排放的限制更加严格，新造船舶加装相关处理装置的需求仍值得密切关注。

来源：克拉克森研究

【36 艘 100 亿元！中船集团百亿订单迎来“开门红”】

36 艘新船、总金额超过 100 亿人民币，中船集团迎来了 2019 年接单“开门红”。而沪东中华揽入 67 亿元大单，接获中国船企自 2018 年以来的首份 17.4 万方 LNG 船订单，成功冲出韩国船企的“围剿”。

中船集团揽获 36 艘新船“百亿订单”

1 月 28 日，在北京钓鱼台国宾馆举行的中国船舶工业集团有限公司 2019 年高质量发展论坛上，中船集团揽总金额超过 100 亿元人民币的合同，标志着中船集团以融促产助推高质量发展实现重大突破。

在签约仪式上，中船集团旗下中国船舶（香港）航运租赁有限公司与 PANGAEA、ZEAMARINE 等公司签订了 7 个项目、共计 36 艘新船、总金额超过 100 亿元人民币的合同。这些新船将交由中船集团所属江南造船（集团）有限责任公司、沪东中华造船（集团）有限公司、上海外高桥造船有限公司、中船黄埔文冲船舶有限公司、中船澄西船舶修造有限公司等企业建造。



此次签订的新船合同涉及多个船型，包括 4 艘 17.4 万立方米大型液化天然气（LNG）船、8 艘 13000 吨多用途重吊船、4 艘 30 万吨超大型油船（VLCC）、20 艘支线集装箱船，此外还有 4 艘 95000 吨冰区加强型散货船建造意向书和智能海洋渔工养殖船合作意向书等。其中大部分是引领国际船舶市场发展的高端船型，部分船舶建成交付后将用于“一带一路”建设。

Atlantic Geneva S. A. 分别与江南造船、黄埔文冲、中船澄西签订了 4 艘 2400TEU 支线集装箱船新造船合同、8 艘 1100TEU 支线集装箱船新造船合同、8 艘 1100TEU 支线集装箱船新造船合同，并与中船租赁签署了这 20 艘支线集装箱船融资意向书。

中船租赁与沪东中华、商船三井分别签订 2+2 艘 17.4 万立方米 XDF 推进型 LNG 船新造船合同、监造协议和合作备忘录。中船租赁与沪东中华签订 6 艘 13000 吨多用途重吊船新造船合同，与黄埔文冲签订 2 艘 13000 吨多用途重吊船新造船合同，与 ZEAMARINE 公司签订这 8 艘重吊船的租约合同。中船租赁与外高桥造船签订 2+2 艘 30 万吨 VLCC 新造船合同。

中船租赁与 PANGAEA 公司签订 2+2 艘 95000 吨冰区加强型散货船融资意向书，PANGAEA 公司与广船国际签订了这 4 艘新造船意向书。

中船租赁与青岛国信蓝色硅谷发展有限责任公司、青岛国信金融控股有限公司、青岛蓝粮海洋工程科技有限公司、中船集团所属中国船舶工业系统工程研究院签订智能海洋渔工养殖船合资意向书；中船租赁还与系统工程研究院签订战略合作意向书，双方将在工业智能、智慧海洋等领域开展战略合作。

沪东中华获 67 亿元大单冲出韩国船企 LNG 船“围剿”

在这“百亿大单”中，沪东中华接获了大多数的新船订单，包括 4 艘 LNG 船和 6 艘多用途重吊船，总价值 67 亿元人民币。

其中，沪东中华与中船租赁签订的 4 艘 17.4 万方 XDF 推进型 LNG 船新造船合同，是自 2018 年以来中国船企接获的第一笔 17.4 万立方米级大型 LNG 船订单，标志着沪东中华成功冲出韩国船企“围剿”，充分彰显了在 LNG 船建造领域的强大实力。

这 4 艘 LNG 船由沪东中华自主研发，是当今世界设计理念最新、装备技术最先进的第四代全球通用型 LNG 船。该船型采用优化的双艏鳍线形，由 2 台 WGD6X72DF 双燃料低速机直接推进，系统效率高，全船日均油耗比第三代双燃料电力推进系统船型降低 16%，具有低蒸发率、低能耗、可靠性高、全面环保、通用性强、前瞻性好、经济性优等一系列特点。

沪东中华是我国船舶种类最全、高端产品最多、建造实力最强的民船制造企业，已建成 20 艘大型 LNG 船，是我国船舶行业中唯一获“中国工业大奖”的船企。通过三代 LNG 船的自主研发设计和建造，沪东中华完全掌握了核心技术，形成了可持续创新发展的能力，这次承接的第四代 LNG 船型，技术指标达到国



际先进水平。

2017年6月，沪东中华在与韩国三星重工的一场马拉松式缠斗中胜出，夺得了俄罗斯YAMAL项目4艘17.4万方LNG船订单，揽下50多亿元人民币的大单；2017年10月，沪东中华再次打破韩国船企垄断，获得欧洲船东2艘17.4万方LNG-FSRU订单；2018年2月，沪东中华又一次在激烈对抗中胜出，击败韩国现代重工，斩获标杆性的世界最大18600方LNG加注船订单。

中船集团经营接单取得重大“开门红”

中船集团此次承接的“百亿大单”是近年来国际船舶市场上最具影响力的新船订单，是2019年中船集团经营接单取得的重大“开门红”，也是中船集团为庆祝新中国成立70周年献上的一份“厚礼”，将为中船集团高质量发展提供有力支撑。

中船集团表示，受国际船舶市场持续低迷的影响，目前船舶企业的生存发展面临巨大挑战，接单难的问题尤为突出，市场竞争达到白热化的程度。在这种情况下，中船集团科学研判市场形势和船东需求，按照高质量发展的要求，以中船租赁这家境外公司为先锋，瞄准高端船型，深挖市场潜力，创新合作模式，充分发挥集团整体优势，最终以产融结合的方式短期内一次性拿下了“百亿订单”，为推动船舶市场走出低谷注入了一针强心剂，极大地提振了中国船舶工业转型发展的信心。

中船集团党组书记、董事长雷凡培在出席论坛及签约活动时表示，2018年，中船集团经济运行质量和效益稳步提升，各项工作卓有成效，实现利润同比增长32.4%。2018年，中船集团制定并发布了高质量发展战略纲要，明确以“服务国家战略、支撑国防建设、引领行业发展”为使命，积极构建海洋防务装备产业、船舶海工装备产业、海洋科技创新应用产业和船舶海工服务业四大产业板块，努力建设世界领先的海洋科技工业集团。

雷凡培指出，中船集团能够顺利实施高质量发展战略得益于“三个坚持”。一是坚持自主创新，提供高质量产品和服务。2018年，中船集团自主设计建造一批高端高质量船舶，在船舶科技领域已经从跟随者向并肩者转变，正向领跑者发力前进。二是坚持开放发展，国际化程度再创新高。中船集团始终把自身发展融入到经济全球化和发展高层次开放型经济的时代潮流中，积极践行“一带一路”倡议，持续加大国际化发展力度，努力实现共赢合作、共谋发展、共创新篇。三是坚持塑造中船品牌，造船实力达到更高水平。中船集团目前能够设计、建造符合世界上任何一家船级社规范、满足国际通用技术标准和安全公约要求、适航于任一海区的现代船舶，以及具有国际先进水平的大型海洋工程装备产品。

他强调，2019年，中船集团将紧紧抓住市场缓慢复苏的机遇，面向海洋、深耕海洋，持续强化科技创新，加快向高端领域转型，努力建设世界领先的海洋科技工业集团，争当我国海洋强国、科技强国和制造强国建设的排头兵。

来源：国际船舶网



【2018 年船舶工业经济运行分析】

2018 年是改革开放 40 周年，船舶工业迎来了全面对外开放和高质量发展的新机遇。在全行业共同努力下，我国船舶工业呈现出三大造船指标保持领先、骨干船企竞争力不断提高、过剩产能有效压减、船舶修理业运行良好、新型海工装备快速发展、船配产品研发不断取得新突破的良好局面。但受世界经济和航运市场复苏动能减弱、新船市场深度调整的影响，融资难、盈利难、接单难等深层次问题仍然存在，船舶工业面临的形势依然严峻。

一、经济运行基本情况

（一）全国三大造船指标两增一降

2018 年，全国造船完工 3458 万载重吨，同比下降 14%；承接新船订单 3667 万载重吨，同比增长 8.7%；12 月底，手持船舶订单 8931 万载重吨，同比增长 2.4%。

全国完工出口船 3164 万载重吨，同比下降 13.6%；承接出口船订单 3205 万载重吨，同比增长 13.9%；12 月底，手持出口船订单 7957 万载重吨，同比增长 1.1%。出口船舶分别占全国造船完工量、新接订单量、手持订单量的 91.5%、87.4%和 89.1%。

（二）船舶行业经济效益同比下降

2018 年 1~11 月，全国规模以上船舶工业企业 1212 家，实现主营业务收入 4032.2 亿元，同比下降 31.7%。其中，船舶制造业 2853.6 亿元，同比下降 30.8%；船舶配套业 499.8 亿元，同比下降 40.9%；船舶修理业 175.6 亿元，同比下降 15.1%；海洋工程专用设备制造 366.1 亿元，同比下降 12.2%。

规模以上船舶工业企业实现利润总额 91.4 亿元，同比下降 35.5%。其中，船舶制造业 51.5 亿元，同比下降 17.7%；船舶配套业 22.9 亿元，同比下降 49.5%；船舶修理业 5.2 亿元，同比下降 24.6%；海洋工程专用设备制造 4.7 亿元，同比下降 39%。

二、经济运行主要特点

（一）国际市场份额保持领先，骨干船企竞争优势明显

2018 年，我国船企利用国际航运市场小幅上涨，新船市场持续活跃的契机，积极开拓市场。国际市场份额继续保持领先地位，全年造船完工量、新接订单量



和手持订单量在全球市场所占份额按载重吨计分别为 43.2%、43.9%和 42.8%；船舶行业产业集中度持续提高，全国前 10 家企业造船完工量占全国总量的 69.8%，比 2017 年提高 11.5 个百分点。新接订单向优势企业集中趋势明显，前 10 家企业新接订单量占全国总量的 76.8%，比 2017 年提高 3.4 个百分点；骨干船舶企业竞争优势明显，各有 5 家企业进入世界造船完工量、新接订单量和手持订单量前 10 强。

（二）产品结构持续优化，创新能力不断提升

2018 年，我国骨干船舶企业紧跟市场需求，产品结构持续优化，批量承接绿色环保型矿砂船和支线集装箱船订单，同时在 2500 客位豪华客滚船、7800 车位汽滚船、8.4 万立方米超大型液化气船、1.86 万立方米液化天然气（LNG）加注船、4.8 万吨半潜重吊船、极地探险邮轮等高技术、高附加值船型市场不断取得新的进展。骨干企业加大技术创新和攻关力度，不断提高产品研发和建造能力，2 万 TEU 级集装箱船批量交付，建成全球首艘 40 万吨智能超大型矿砂船、全球首艘安装风帆装置的 30.8 万吨超大型原油船、8000 车位汽车滚装船、极地凝析油船、LNG 双燃料 1400TEU 集装箱船、35 万吨海上浮式生产储卸油装置（FPSO）等一批高端船舶和海工项目，国产大型豪华邮轮建造进入正式实施阶段、自主建造的极地科考破冰船下水、“深海勇士”号载人深潜器完成深海试验。

（三）充分发挥市场机制，有效压减过剩产能

2018 年，国际新造船市场竞争激烈，需求不足和产能过剩的矛盾仍然存在。在市场机制和政府引导的共同作用下，我国一批管理能力差、产品质量低、经营效益不好的企业逐步被市场淘汰。近年来主要央企集团和地方骨干民营企业通过推动老厂区搬迁、优化存量产能、内部资源整合、调整产品和产业结构，累计压缩、压减造船产能约 2000 万载重吨，船舶行业过剩产能得到有效压减。统计显示，2018 年中国造船产能利用监测指数（CCI）为 607 点。

（四）船舶修理业运行良好，环保改装需求不断增多

2018 年，我国船舶修理和改装行业继续保持良好运行状态，修理改装技术水平不断提升。骨干修船企业在高端改装和修理领域持续发力，完成了全球首艘超大型集装箱船加长改装项目、全球最大橙汁运输船改装项目和国内首艘薄膜型 LNG 船货舱修理项目，继续保持豪华邮轮修理、FPSO 改装和海洋工程装备修理领域的领先地位。随着我国正式加入国际船舶压载水管理公约，以及国际防止船舶造成污染公约生效日期的日益临近，压载水处理装置和尾气脱硫装置加装业务表现活跃。2018 年，我国主要修船企业承接加装脱硫塔业务 896 个，比 2017 年增长近 90%；承接压载水处理装置项目比 2017 年增长 15%以上。

（五）新型海工装备取得突破，部分库存装备得到处置

2018 年，国际原油价格整体处在相对高位区间，布伦特油价一度突破 80 美元/桶，海洋工程装备上游运营市场呈现温和复苏，我国承接各类海工装备 44 艘/



座，合计 38 亿美元，同比增长 84%。骨干海工装备企业紧盯市场变化，承接 5 艘高价值量的 FPSO，同时在 LNG 动力守护供应船、LNG 浮式再气化驳船等 LNG 相关海工装备，以及海上风电安装平台、自升式海洋牧场平台、海上风电多功能抢修船、海上风电安装船和智能化渔场等新型海工装备领域取得突破。此外，我国骨干海工装备企业通过转售和出租等方式处理了 10 座海工平台和 83 艘海工船订单。

（六）坚持创新驱动战略，船配产品研发取得新突破

2018 年，我国船舶配套企业坚持创新驱动战略，努力提升产品制造能力和研发水平。关键核心技术研发取得突破，绿色环保智能低速柴油机、首台搭载废气再循环装置低速柴油机、首台国产 25 兆瓦双燃料燃气轮机发电机成功交验；关键配套产品研发水平有所提升，世界最大 22000TEU 集装箱船用曲轴成功下线，我国第一个自主可控的全球海事宽带卫星通信网络正式开通；优质产品品牌建设取得新进展，EX340 系列超长冲程低速柴油机、ACD320 双燃料发动机、CHD622 船用高速大功率柴油机等自主品牌获得市场认可。

（七）精益造船深入开展，降本增效持续推进

2018 年，面对激烈的市场竞争和不断提升的综合成本，我国骨干船舶企业主动作为，不断加强生产管理，努力实现降本增效，提升企业竞争能力。中国船舶工业集团有限公司研究制定“成本工程”实施方案，明确降本硬任务，采取降本硬措施；中国船舶重工集团有限公司围绕“精益造船”顶层设计，确定“精益造船”重点项目，扎实推进造船指标对标工作，造船质量和造船效率持续提升。中远海运重工有限公司在全系统扎实推进“学习南通中远川崎”活动，推广先进的造船技术和精益管理经验，通过建立造船精度管理体系和推进智能化造船提高建造效率和管理水平。扬子江船业集团公司持续推进精益管理，不断提升建造质量、缩短造船周期，确保了交船节点，全年通过深入开展降本降耗活动节约成本约 3 亿元，盈利水平保持行业领先。

三、经济运行面临的新情况、新问题

（一）高附加值船型市场竞争力仍需持续提升

2018 年，国际新船市场小幅增长，各细分船型市场均有所表现，按修正总吨计，油船、散货船、集装箱船和 LNG 船新船订单量分别占全球总量的 17.8%、21.4%、20.5%和 19.8%，成交结构从原来的散货船、油船占主导向散货船、油船、集装箱船、液化气船占比均衡转变。我国船舶企业除在散货船和支线集装箱船市场上继续保持领先优势外，在具有相对竞争优势的大型原油船领域和已经取得技术突破的大型集装箱船领域斩获较少，在大型 LNG 船领域订单更是悉数旁落。尽管确有各种客观因素的存在使得 2018 年我国接获的高附加值船订单较少，骨干船舶企业在高附加值船型的科技创新能力和产品品牌质量等方面的竞争力仍需持续提升，以适应未来市场需求变化。



（二）我国对天然气需求带动 LNG 船订单增长

随着国家“煤改气”政策的深入推进，我国对天然气的需求大幅增加，特别是近两年我国进口天然气总量快速增长。2018 年，我国进口天然气 9039 万吨，同比增长 31.9%，跃升为全球第二大天然气进口国。随着我国能源结构的转型升级和重点地区、重点行业环保政策的实施，专家预计至 2030 年我国对天然气的需求将保持稳定增长。我国对天然气的需求带动了全球 LNG 船订单的爆发，每年我国进口的天然气中约有 50%需要通过海上运输完成。2018 年，全球新成交 LNG 船订单 76 艘，1159 万立方米，同比大幅增长 371%。

（三）船舶行业融资难问题仍然存在

2018 年，国际航运和造船市场处于低位震荡，市场竞争仍然激烈。除中国进出口银行外，一些金融机构对我国骨干船企信贷支持力度持续减弱，特别是对部分经营情况良好的民营企业，不予开立船舶预付款保函或者延长开立周期，给船厂经营接单带来困难，增加企业成本。当前，新船价格普遍较低，船企流动资金缺口较大，企业为保证造船生产的连续性对融资的依赖愈发强烈，但部分金融机构对船舶企业融资采取“一刀切”做法，差异化信贷政策落实不明显。

（四）综合成本高位波动，船企盈利能力大幅下降

2018 年，国际新船市场需求仍旧低迷，新船价格处于低位。我国船用钢板价格上半年快速攀升至 4900 元/吨，同比增长超过 30%，随后维持在高位波动，年末保持在 4800 元/吨的水平，给我国造船企业带来很大的成本压力。除此之外，劳动力成本、财务费用、物流成本的刚性上涨也蚕食着船企利润，船舶行业盈利能力大幅下降。统计显示，2018 年我国船舶工业企业实现利润总额 91.4 亿元，同比下降 35.5%。

四、预测

2019 年，全球新造船市场面临的环境依旧错综复杂，机遇与挑战并存。近年来船队增速持续低于海运贸易增速，全球航运市场进入缓慢复苏状态，这为新造船市场走出低谷创造了条件；叠加国际环保新规即将进入密集生效期，部分老旧船舶大概率因经济性较差被迫提前拆解，有望给造船企业带来订单。我国将继续聚焦打赢蓝天保卫战工作，同时为满足人民群众对美好生活的向往将继续扩大进口，这将增加对部分船型的市场需求。不过，新造船市场也面临诸多挑战。综合各方专家研究结果，初步预计 2019 年全球新船成交量在 7000 万载重吨左右；造船完工量在 9000 万载重吨左右；年底手持订单量可望保持在 1.8 亿载重吨的水平。2019 年，我国造船完工量约 3500 万载重吨，新接订单量约 3000 万载重吨，年底手持订单约 8500 万载重吨。

五、建议



（一）把握船舶工业全面开放带来的新机遇

2018 年，《外商投资准入特别管理措施（负面清单）（2018 年版）》发布，文件取消了船舶（含分段）设计、制造与修理须由中方控股的要求。之前我国已全面放开船舶配套和海工装备领域，此举标志着我国船舶工业实现了全面对外开放。船舶工业实现全面对外开放，顺应了经济全球化的时代潮流，符合我国产业发展的现实需要，对我国船舶工业高质量发展具有积极影响。全行业应深刻理解船舶工业全面对外开放的重要意义，加强形势研判，把握发展方向，紧紧抓住船舶工业全面开放带来的新机遇，加快技术创新和产品优化升级，加强人才培养，将产业链从制造向研发和服务两端延伸，增强市场竞争能力，推动船舶工业高质量发展。

（二）骨干船舶企业应持续提高竞争能力

面对当前船舶市场持续低迷，原材料价格和劳动力成本快速上涨，以及苦脏累险作业招工难等问题，船舶行业转型升级任务更为迫切。骨干船舶企业要深入贯彻落实《推进船舶总装建造智能化转型行动计划（2019-2021 年）》和《智能船舶发展行动计划（2019-2021 年）》文件精神，推动船舶总装建造智能化发展，通过信息化和工业化的深度融合，推进降本增效工作持续开展，不断提升船舶建造质量、效率和效益。同时，面对激烈的市场竞争环境，要紧跟国际造船新规范、新标准的要求，密切联系船东，打造品牌船型，继续保持的主力船型上的领先优势。坚持创新驱动，顺应市场结构性变化，加大研发投入，在细分船型市场不断取得新的突破。

（三）落实差异化信贷政策，帮助优质企业渡过难关

当前，我国船舶工业正处于结构调整转型升级的关键时期，行业产业集中度逐年提升，新船订单向骨干企业集中的特点越发明显，一批产品质量高、管理能力强、经营效益好的优质船舶企业正在走出低谷。建议我国金融机构根据船舶工业发展的实际情况实行差别化管理，贯彻落实“一企一策”的授信政策，帮助优质企业渡过难关。鼓励有条件的中资金融租赁公司与国内优质船舶企业建立双向沟通联系机制，探索发展共赢的合作模式，共同推动船舶工业高质量发展。

（四）加强整体布局，支持船企满足战略性能源运输对装备的需求

随着我国能源消费结构的转型升级，对清洁能源特别是对天然气的需求将保持稳定增长。目前，我国通过陆地管道和海上运输进口天然气，对外依存度超过 43%。相比于海上运输天然气，陆地管道运输容易受到地缘政治、特殊时期自用等复杂因素影响，供气的连续性无法得到保障，海上运输具有成本低、接驳接收站便捷、有利于加强储备调峰等特点。但目前我国自有 LNG 运输船队运力远远不能满足国家能源安全运输的要求。建议国家相关部门结合国家能源战略需求，统筹布局天然气气源项目谈判、天然气船队运输、天然气装备建造和天然气消费终端等协同发展，支持有能力的船舶企业开展 LNG 船建造和技术研发。



(五) 合力化解海工装备库存问题

鼓励海工装备建造企业创新处理库存海工装备的同时，重点引导海工建造企业群策群力，形成合力，实现装备处置目标。一方面，组织建造企业、金融机构、油服公司等相关单位联合成立基金或资产管理公司，建立利益共享和风险共担机制，接收库存装备，实现船厂出表，缓解海工建造企业生存压力，也实现装备的批量维护，降低维护成本。另一方面，关注中东、巴西和墨西哥等国家和地区市场，帮助基金或资产管理公司与当地油气公司或油服公司建立战略合作关系，将库存海工装备以租赁的方式用于当地油气开发，同时给予油气公司收购相关装备的权利。

来源：中国船舶工业协会

6. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	410.00	440.00	574.00	570.00
Hong Kong	n/a	n/a	n/a	n/a
Tokyo	445.00	455.00	710.00	n/a
Fujairah	393.00	n/a	730.00	n/a
Istanbul	n/a	n/a	n/a	n/a
Rotterdam	366.00	401.00	539.00	n/a
Houston	395.00	n/a	595.00	n/a
Panama	430.00	n/a	640.00	n/a
Santos	407.00	438.50	n/a	708.00

截止日期： 2019-02-01

◆ 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04周	第03周	浮动	%	备注
好望角型 Capesize	180,000	5,200	5,200	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,000	3,000	0	0.0%	



超灵便型 Ultramax	63,000	2,800	2,800	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,400	2,400	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 55 周	第 54 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	9,200	9,200	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	6,100	6,100	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	5,000	5,000	0	0.0%	
LR1	75,000	3,600	3,600	0	0.0%	
MR	52,000	18,300	18,300	0	0.0%	

截止日期： 2019-01-29

(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/LNG	174,000 cbm	DSME, S. Korea	2021	Mitsui OSK Lines - Japanese	Undisclosed	
3	GC	9,000	Western Marine, Bangladesh	2020	Grona Shipping - German	Undisclosed	
1	PASS	800 pax	Rauma Marine, Finland	2021	Kvarken Link - Finnish-Swedish	Undisclosed	ice class 1A, dual fuelled
1	PASS	750 pax	Fincantieri, Italy	2023	Regent Seven Seas - US based	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
SASEBO HULL 854	BC	84,700		2019	Japan	3,200	Taiwan, PRC	en bloc each
SASEBO HULL 855	BC	84,700		2019	Japan	3,200	Taiwan, PRC	
GRAND ARMADA	BC	79,467		2011	China	1,240	Undisclosed	
NORD LIBRA	BC	77,134		2014	Japan	Undisclosed	Undisclosed	TC Attached
REBORN	BC	74,063		1999	Japan	620	Chinese	
MINOAN FLAME	BC	73,937		1998	Japan	625	Chinese	SS/DD passed
NAVALIS	BC	73,144		1998	Japan	610	Chinese	SS/DD passed
KAVALA SEA	BC	56,830		2011	China	1,220	AVIC Leasing - Chinese	



PAROS SEA	BC	56,750	2011	China	1,220	AVIC Leasing - Chinese	
MAESTRO LION	BC	31,857	1999	Japan	Undisclosed	Undisclosed	
NORD TOKYO	BC	28,343	2009	Japan	850	Greek	
GUANG LONG 6	BC	22,408	2010	China	RMB41.8m	Tangshan Dongfang - Chinese	at auction
HHL NEW YORK	BC	19,866	2011	China	1,150	Spliethoff - Dutch	
HHL TYNE	BC	12,771	2009	China			
HHL ELBE	BC	12,709	2008	China			
HHL AMUR	BC	12,678	2009	China	3,400	Spliethoff - Dutch	en bloc*
HHL MISSISSIPPI	BC	12,669	2009	China			

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
MSC DESIREE	CV	109,802	9,408	2017	China	9,000	Undisclosed	15-yrs BB to MSC
PL GERMANY	CV	67,009	5,928	2003	Japan	Undisclosed	Undisclosed	
IRENES LOGOS	CV	23,970	1,625	1995	Japan	Undisclosed	Undisclosed	
ALIDRA	CV	21,331	1,603	2000	S. Korea	380	Victoria Oceanway - Greek	
DIGNITY C	CV	12,754	1,050	2012	S. Korea	1,300	Chile	

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
TROVIKEN	TAK	115,341		2006	S. Korea			
TELLEVIKEN	TAK	115,340		2005	S. Korea	4,850	Middle Eastern	en bloc
TOFTEVIKEN	TAK	115,340		2005	S. Korea			
MAERSK PROSPER	TAK	109,326		2001	China	1,050	Greek	
CIELO DE HOUSTON	TAK	74,100		2019	S. Korea	3,860	Japanese	10.2 yrs BB back
FPMC P ALPINE	TAK	70,426		2004	Japan	1,800	Chinese	en bloc**
SINO PACIFIC	TAK	70,426		2005	Japan	1,800	Chinese	
BOW FUJI	TAK	19,805		2006	Japan	1,185	Indian	
NJORD CLOUD	TAK	16,882		2004	ITALY	690	European	
SILVER QUEEN	TAK	8,831		2003	Japan	700	Indonesian	
RIROIL 2	TAK	6,623		2002	Russia	Undisclosed	Undisclosed	
RIROIL 3	TAK	6,623		2002	Russia	Undisclosed	Undisclosed	
RIROIL 4	TAK	6,623		2002	Russia	Undisclosed	Undisclosed	
SURVILLE	TAK/LPG	26,120		2014	S. Korea	1,300	Undisclosed	
CRIMSON GAS2	TAK/LPG	3,805		2012	Japan	1,100	Undisclosed	
CRIMSON GAS3	TAK/LPG	3,805		2012	Japan	1,100	Undisclosed	*



◆ 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
DANGJIN FRIENDSHIP	BC	150,877	18,650	1994	Taiwan, PRC	445.00	
KG COEN	BC	150,877	18,046	1994	Japan	436.00	
ANONA IPSA	CV	24,219	10,659	2004	China	420.00	as is Singapore
KOTA HASIL	CV	19,235	5,312	1996	Japan	453.00	
MARINE STAR	OFFSHORE	299,700	40,970	1994	Denmark	410.00	as is Malaysia

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
CNP PAITA	CV	22,300	7,647	1998	Poland	440.00	green recycling

◆ ALCO 防损通函

【中国对开环式洗涤剂废水排放的限制】

中国海事局(MSA)现已发布了最新指南,自2019年1月1日起开始生效。该指南禁止在特定水域排放开环式洗涤剂废水。

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
2019-02-01	670.810	767.750	6.161	85.512	879.150	61.017	975.720	197.680	16,589.000
2019-01-31	670.250	769.810	6.148	85.457	878.900	61.159	976.290	199.180	16,604.000
2019-01-30	673.430	770.030	6.156	85.857	881.010	61.043	980.240	202.090	16,593.000



2019-01-29	673.560	769.970	6.164	85.847	886.010	61.040	983.230	202.830	16,607.000
2019-01-28	674.720	770.270	6.165	85.995	890.940	60.988	975.200	201.670	16,586.000

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	2.3835	1 周	2.40888	2 周	--	1 个月	2.51375
2 个月	2.62525	3 个月	2.7375	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.7995	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.9835		

2019-01-31

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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