



全一海运市场周报

2019.03 - 第5期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2019.03.25 - 03.29\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【需求稳步回升 航商推涨运价】

本周中国出口集装箱运输市场供需总体向好。国内企业已经基本进入正常的生产周期，市场货量逐步回升，多条航线运输需求稳步上升。多数航商对市场预期持积极态度，在多条航线推涨运价，综合指数上涨。3月29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793.49点，较上期上涨9.0%。

欧洲航线：欧洲委员会在3月底公布的企业景气指数为0.53，大大低于预期值0.66和前值0.69，显示欧洲市场经济下行压力增大，运输需求增速放缓。由于欧洲航线运力基数较大，货量有较大缺口，上海港船舶平均舱位利用率在90%左右，市场需求恢复不及其他航线，部分航商继续采取小幅降价揽货策略，即期市场订舱价格下跌。3月29日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为651美元/TEU，较上期下跌4.8%。地中海航线，市场情况略好于欧洲航线，即期市场运价小幅下跌。3月29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725美元/TEU，较上期下跌1.0%。

北美航线：运输需求稳步回升。市场货量逐步增长，部分航商出台停航计划优化运力投放，供需关系得到进一步改善。美西航线上海港船舶平均舱位利用率在90%以上，部分班次满载。美东航线上海港船舶平均舱位利用率达到95%。基于上述情况，航商对后市多持乐观态度，推出运价上涨计划，美西、美东即期市场运价均有较大幅度上涨。3月29日，上海出口至美西和美东基本港市场运价（海运及海运附加费）分别为1626美元/FEU和2634美元/FEU，较上期分别上涨22.3%和12.7%。

波斯湾航线：航线货量稳步恢复，近期航线总体运力规模保持稳定，供需关系良好。上海港船舶平均装载率在95%左右，部分班次满载。受此影响，部分航商在月初推涨运价，即期市场运价上涨。3月29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689美元/TEU，较上期上涨19.8%。

澳新航线：市场需求恢复进度有所反复，各航商货量增长不均，装载率差异较大，上海港船舶舱位利用率在75%至95%不等。在前期市场运价上涨后，受各自装载率变化影响，各航商定价策略出现一定分化，市场运价涨跌互现，即期市场运价总体微跌。3月29日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为374美元/TEU，较上期下跌0.3%。

南美航线：货量逐步回升，市场需求逐渐走强，上海港船舶平均装载率在90%以上，有部分班次满载出运。部分航商对后市看好，月初推出上涨计划，即期



市场运价上涨。3月29日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为1573美元/TEU，较上期上涨21.2%。

日本航线：本周货量基本平稳，市场运价小幅动。3月29日，中国出口至日本航线运价指数为728.53点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【运输需求迎阶段性改善 沿海煤炭运价先扬后抑】

受阶段性补库影响，本周沿海散货运输需求有所改善，尤其上半周，运力显供不应求，运价持续上涨。3月29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1007.80点，较上周上涨2.8%。

煤炭市场：本周，沿海煤炭运输市场于上半周迎来一波运输小高峰，运价呈先扬后抑走势。进入3月最后一周，虽然煤炭市场正值需求淡季，然而在部分利好刺激下，下游采购情绪升温，运输需求出现好转。具体情况来看，工业用电需求持续回升，六大电厂日耗煤量逐步升至68万吨上下的水平。同时北方环渤海港口仍有煤炭结构性短缺情况，加之4月初大秦线将迎来集中检修，后期环渤海港口煤炭调进将出现阶段性减少。电厂临时加大了采购力度，运输需求迎来小高峰。然而上涨行情未能持续多久，在需求低迷的大背景下，电厂日耗煤量难有进一步上升空间。此外，伴随4月份雨水天气增多，水电预计将有所发力，届时电厂耗煤量增长阻力更甚。而上半周的一轮补库也可谓是提前透支运输需求。受此影响，下半周开始，下游观望情绪逐渐升温，运力过剩开始显现，沿海煤炭运价步入下行通道。

3月29日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收956.66点，较上周上涨3.4%。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25.7元/吨，较上周五上涨1.7元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为28.8元/吨，较上周五上涨2.4元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为34.6元/吨，较上周五上涨2.2元/吨；华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为30.0元/吨，较上周五上涨2.2元/吨。

金属矿石市场：目前钢材利润在500—700元/吨，该利润水平下钢厂仍保有较高的生产意愿，主动降荷的可能性较小。环保限产方面，唐山、武安地区最近虽然趋严，但总体力度不及去年同期。因此，高炉产能利用率无论是同比还是环比大概率均是上升，对铁矿石运输需求形成支撑。3月29日，沿海金属矿石货种运价指数报收969.78点，较上周上涨1.8%。

粮食市场：随着贸易商和粮库积极入市收购，粮源由农户手中转移到中间贸易环节，但下游需求并未明显好转，贸易商囤粮风险加大。南北港口库存均处于高位，北方八港玉米库存触及一年高点至532.6万吨，南方港口内贸玉米库存高达108.1万吨。此外，南北港口玉米价格稳中有涨，北方港口涨幅明显，南北港口出现倒挂，粮食运输需求难有好转。3月29日，沿海粮食货种运价指数报收739.10点，较上周下跌0.7%。



成品油市场: 目前, 沿海成品油运输市场正逐步过渡至淡季行情, 计划配送需求出现减少。同时由于原油价格波动下行以及税改等原因, 炼厂生产节奏放缓, 港口发运港资源较为紧张, 运输需求萎缩, 沿海成品油运价步入下行通道。3 月 29 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 975.37 点, 较上周下跌 0.2%; 其中市场运价成分指数报收 915.58 点, 较上周下跌 0.4%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【三大船型表现不佳 综合指数由升转跌】

本周, 海岬型船市场在澳大利亚的超强台风的影响下持续跌势, 巴拿马型船和超灵便型船除粮食市场相对坚挺外, 其他航线租金、运价弱势运行。远东干散货指数 (FDI) 综合指数一路下滑。3 月 28 日, 上海航运交易所发布的远东干散货指数 (FDI) 综合指数为 688.34 点, 运价指数为 696.85 点, 租金指数为 675.56 点, 较上周四分别下跌 4.6%、2.6%和 7.6%。

海岬型船市场: 海岬型船两洋市场表现平淡。太平洋市场上, 由于澳大利亚飓风导致港口关闭数日, 飓风引发的强降雨, 导致当地部分铁路段被大水淹没, 上半周几大主要发货人几乎没有在市场上找船, 太平洋市场停滞, 西澳大利亚至青岛航线报价跌至 4.6 美元/吨左右。临近周末, 市场逐渐从极端天气中恢复, Rio Tinto 出现在市场上寻找四月中上旬装期的运力, 西澳至青岛航线成交量价格略有回升。据悉受载期为 4 月 11-13 日, 西澳大利亚至青岛航线成交运价为 4.7 美元/吨。周四, 澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 4.685 美元/吨, 较上周四下跌 12.9%; 中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 4150 美元, 较上周四下跌 26.6%。巴西远程矿航线依旧表现安静, 巴西图巴朗至青岛航线运价在 11.7 美元/吨附近窄幅波动。周四, 巴西图巴朗至青岛航线运价为 11.864 美元/吨, 较上周四微涨 0.9%。

巴拿马型船市场: 巴拿马型船两洋市场走势不一。中国国内正值煤炭需求淡季, 发电耗煤量难有上升空间, 东南亚市场印尼煤炭需求活跃度降低, 仅靠印度方向的货盘支撑; NoPac 粮食货盘也较少, 北太平洋空出运力压力增大; 再加上海岬型船市场持续低位, 太平洋市场整体较为疲软, 租金、运价承压下跌。27 日市场报出 7.8 万载重吨船, 3 月 26 日钦州交船, 途经印度尼西亚, 南中国还船, 成交日租金为 7500 美元。周四, 中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 8568 美元, 较上周四下跌 3.2%; 中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 7100 美元, 较上周四下跌 1.9%; 印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.715 美元/吨, 较上周四下跌 1.5%。粮食市场, 南美至中国的粮食航线货盘较为稳定, 本周主要以 4 月中旬货盘为主, 但由于近期 FFA 远期合约价格较弱, 加之前期南中国至东南亚区域内的运力集中空放至南美, 运价进一步上涨略有压力。美湾粮食由于港口吃水下降的影响, 至中国航线运价小幅攀升。周四, 巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为 31.865 美元/吨, 较上周四上涨 1.8%; 美湾密西西比河至中国北方港口 (5.5 万吨货量) 粮食运价为 41.702 美元/吨, 较上周四上涨 2.0%。

超灵便型船市场: 超灵便型船东南亚市场跌势显著。本周煤炭、铝土矿、钢材等货盘不多, 仅镍矿较为活跃, 东南亚市场承压, 租金、运价由升转跌。周四,



中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 7495 美元，较上周四下跌 3.8%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 9450 美元，较周四下跌 3.5%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 6393 美元，较上周四微跌 0.3%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.025 美元/吨，较上周四下跌 1.5%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.785 美元/吨，较上周四微跌 0.9%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价不断下滑 成品油运价持续上涨】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，美国 3 月 22 日当周原油库存增加，预期为减少。同时，美国当周汽油库存连续第六周减少。本周四特朗普在推特上对 OPEC 进行施压，称该组织应该增加石油产量。这是特朗普今年以来第二次在社交媒体上对 OPEC 进行攻击。此后，俄罗斯能源部长称，将不能保证减产协议延长至 2019 年底。OPEC 和俄罗斯或将在 6 月会晤，就是否延长减产协议进行讨论。本周原油价格小幅波动，布伦特原油期货价格周四报 67.26 美元/桶，较上期下跌 0.55%。全球原油运输市场大船运价加速下跌，中型船运价小幅下跌，小型船运价波动下行。中国进口 VLCC 运输市场运价加速下行。3 月 28 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 772.75 点，较上期下跌 17.08%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场供需持续恶化，运价加速下行。市场各航线活跃度下降，可用运力逐步累积，船货比例超过两位数，中东、西非航线运价加速下滑，船东收益逼近运营成本线。成交记录显示，中东至台湾 4 月 9-11 日装期货盘成交运价为 WS45（船龄 15 年）。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS49.12，较上周四下跌 16.5%，CT1 的 5 日平均为 WS54.59，较上周下跌 8.0%，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 45.92，下跌 17.9%，平均为 WS 52.11，TCE 平均 2.5 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小幅上涨至 WS50 左右，TCE 约 0.4 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，4 月 12 至 13 日货盘，成交运价为 WS50。黑海到地中海航线运价下跌至 WS65，TCE 约 0.3 万美元/天。该航线一艘 14 万吨级船，新罗西斯克至地中海，4 月 12 至 13 日货盘，成交运价为 WS60。亚洲进口主要来自阿拉伯湾，一艘 13 万吨级船阿拉伯湾至泰国，4 月 11 至 13 日货盘，成交运价为 WS63。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线运价保持稳定，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小幅上涨至 WS97（TCE 约 0.8 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS88 水平（TCE 约 0.7 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，利比亚至地中海，3 月 31 日至 4 月 1 日货盘，成交运价为 WS87.5。北海短程运价下跌至 WS88（TCE 约 0.2 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS65，TCE 约 0.5 万美元/天。波斯湾至新加坡运价稳定在 WS108，TCE 约 1.2 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价维持在 WS103，TCE 为 1.4 万美元/天。



国际成品油轮 (Product)：运输市场亚洲航线涨跌互现，欧美航线稳中有升，综合水平不断上涨。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS128 (TCE 约 0.7 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 WS112 (TCE 约 1.1 万美元/天)；7.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS103 (TCE 大约 1.3 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价稳定在 WS97 水平 (TCE 大约 0.3 万美元/天)；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS192 (TCE 大约 2.0 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 2.0 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【沿海散货船价上涨 成品油轮价格反弹】

3 月 27 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 831.56 点，环比上涨 1.02%。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 1.06%、1.26%、1.25%，国际散货船价综合指数微跌 0.30%。

巴西当地一家法院要求 VALE 暂停 Timbopeba 矿山的生产作业，这是巴西政府命令关停淡水河谷的第 5 座矿山，铁矿石行业的货盘供给影响将进一步扩大，海岬型散货船运价再度下行；南美粮食运输需求较为旺盛，巴拿马型散货船运价稳中有升。BDI 指数高位回调收于 689 点 (周二)，环比下跌 4.44%，国际干散货运价仍在盈亏平衡点之下，散货船东营运收入难以覆盖成本，二手散货船价格大幅震荡。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1398 万美元、环比上涨 0.91%；57000DWT--1632 万美元、环比下跌 3.21%；75000DWT--1951 万美元、环比上涨 2.33%；170000DWT--3032 万美元、环比下跌 1.21%。目前，国际干散货船 1 年期租费率多数上涨，预计二手散货船价格短期止跌回稳。本期，二手散货船市场成交量萎缩，共计成交 10 艘 (环比减少 5 艘)，总运力 53.11 万 DWT，成交金额 13720 万美元，平均船龄 7.4 年。

尽管原油库存和钻井平台数量连续下降，但对全球经济增长放缓的疑虑仍对原油价格构成压力，原油价格冲高回落，布伦特原油期货收于 67.21 美元/桶 (周二)，环比下跌 1.60%。围绕美中贸易协定的事态发展，或可能成为油价的主要推动因素。原油价格短期看空者增加，市场观望情绪弥漫，运价持续下行，原油轮船价稳中有跌，成品油运价小幅上涨，二手成品油轮船价上涨。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2375 万美元、环比上涨 4.73%；74000DWT--2153 万美元、环比下跌 0.18%；105000DWT--3199 万美元、环比下跌 0.03%；158000DWT--4427 万美元、环比下跌 0.04%；300000DWT--6063 万美元、环比下跌 0.29%。目前，国际油轮即期运价连续阴跌，油轮 1 年期租费率稳中有涨，预计二手油轮价格短期以盘整为主。本期，二手国际油轮成交量下滑，共计成交 6 艘 (环比减少 3 艘)，总运力 35.57 万 DWT，成交金额 13290 万美元，平均船龄 6.86 年。

沿海散货运输需求有所增加，运价小幅反弹，二手沿海散货船价持续上涨。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--148 万人民币、环比上涨 0.36%；5000DWT--813 万人民币、环比上涨 2.73%。目前，工业用电大幅增加，火用电煤高位震荡，下游用煤企业和贸易商采购意愿增强，带动沿海散货运输行情升温，船东抱团涨价心态坚挺，运价持续上升，预计散货船价格短期稳中有涨。本期，沿海散货船成交量较少，成交船舶吨位以 1000DWT、5000DWT



左右为主。

内河散运需求趋强，运价稳中有升，二手散货船价格以涨为主。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--53 万人民币、环比上涨 4.12%；1000DWT--96 万人民币、环比上涨 0.99%；2000DWT--176 万人民币、环比上涨 1.67%；3000DWT--267 万人民币、环比下跌 1.78%。目前，内河散货运输货盘尚可，预计内河散货船价或震荡上涨。本期，内河散货船成交量维持活跃状态，共计成交 78 艘（环比增加 5 艘），总运力 15.30 万 DWT，成交金额 13584 万元人民币。

来源：上海航运交易所

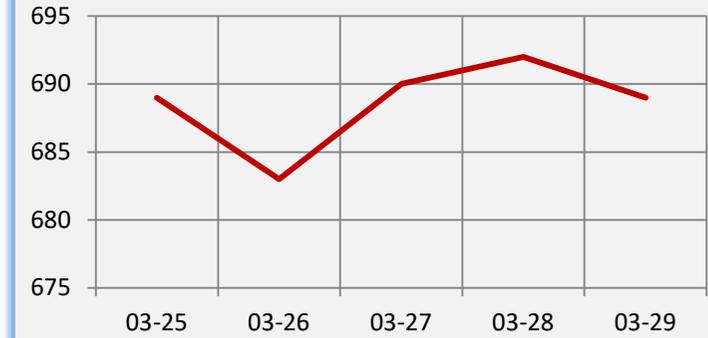
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	3月25日		3月26日		3月27日		3月28日		3月29日	
BDI	689	-1	683	-6	690	+7	692	+2	689	-3
BCI	230	-21	190	-40	178	-12	167	-11	150	-17
BPI	1,036	+9	1,053	+17	1,056	+3	1,087	+31	1,102	+15
BSI	830	+4	833	+3	831	-2	823	-8	813	-10
BHSI	458	+3	463	+5	466	+3	467	+1	464	-3



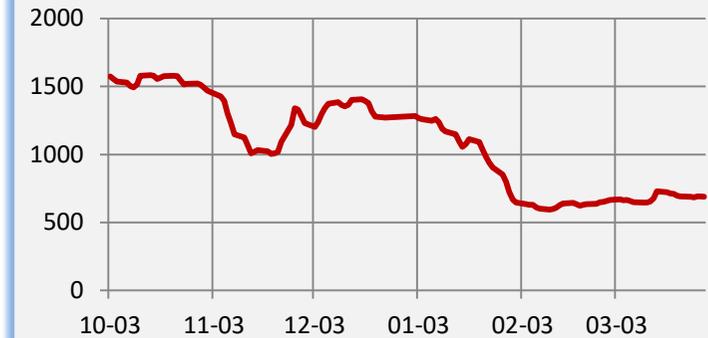
上周 BDI 指数走势



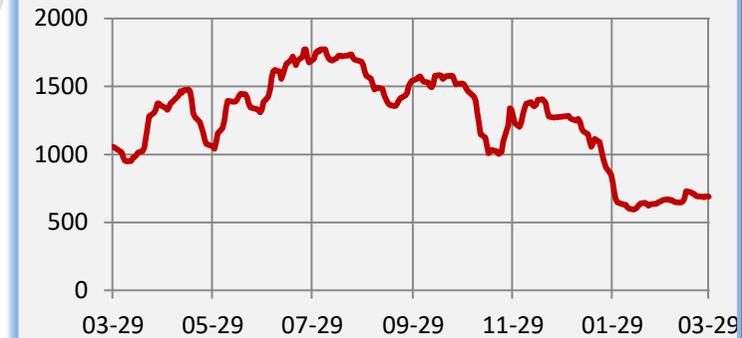
近一个月 BDI 指数走势



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 12 周	第 11 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	9,000	9,000	0	0.0%
	一年	11,500	10,500	1000	9.5%
	三年	12,000	11,500	500	4.3%
Pmax (76K)	半年	10,000	9,500	500	5.3%
	一年	11,250	11,000	250	2.3%
	三年	11,000	11,000	0	0.0%
Smax (55K)	半年	11,000	11,000	0	0.0%
	一年	11,500	11,500	0	0.0%
	三年	11,000	11,000	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	9,000	8,750	250	2.9%
	一年	9,250	9,250	0	0.0%
	三年	9,500	9,250	250	2.7%

截止日期: 2019-03-26

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Flag Hope' 2011 93242 dwt dely Lianyungang 02 Apr trip via E. Australia redel China \$7,800 - Louis Dreyfus

'Bulk Japan' 2006 82951 dwt dely Dunkirk 01/02 Apr trip via Kamsar redel China \$15,500 - BG Shipping

'Cosmar' 2016 82025 dwt dely Recalada end April trip redel Southeast Asia \$15,500 + \$550,000 - Omega

'Ultra Lion' 2015 82000 dwt dely Gibraltar prompt trip via NCSA redel Gibraltar-Skaw \$11,500 - Bunge

'Recco' 2016 81914 dwt dely Amsterdam 31 Mar/01 Apr trip via NC South America redel Singapore-Japan \$17,750 - Sinotrans



- 'Medi Palmarola' 2018 81874 dwt dely Rotterdam 03 Apr trip via USEC redel Skaw-Passero \$11,750 - Bunge
- 'RB Mya' 2017 81500 dwt dely Gibraltar 30 Mar/02 Apr trip via Kamsar redel Aughinish \$11,000 - Nordic Bulkcarriers
- 'Olympic Galaxy' 2009 81383 dwt dely Singapore prompt trip via EC South America redel PMO-Japan \$12,000 - Crystal Seas
- 'SBI Bolero' 2015 81210 dwt dely Rotterdam 01/05 Apr trip via US Gulf chop NCSA redel Singapore-Japan \$15,450 - Cargill
- 'Omicron Atlas' 2008 76500 dwt dely Lianyungang 10/15 Apr trip via NoPac & Iraq redel PMO \$10,000 - cnr
- 'Sudestada' 2010 75700 dwt dely aps Black Sea prompt trip redel Singapore- Japan \$14,750 - Louis Dreyfus
- 'Sidari' 2007 75204 dwt dely Barcelona spot trip via USEC and Black Sea redel Cape Passero \$10,000 - Norvic
- 'Ultra Omega' 2015 63118 dwt dely passing Fujairah ely Apr trip via Arabian Gulf redel EC India \$11,500 - Seacoast
- 'Star Pisces' 2015 60916 dwt dely Cilacap 04/06 Apr trip via Australia redel SE Asia \$11,500 - Panocean
- 'Kapta Mathios' 2009 58743 dwt dely Mina Saqr prompt trip redel EC India approx \$10,500 - Bainbridge Navigation
- 'Grande Island' 2009 58110 dwt dely Lugait 04/06 Apr trip via Indonesia redel Thailand \$10,000 - D'Amico
- 'Interlink Activity' 2015 38569 dwt dely Recalada 07/10 Apr trip redel WC South America intention grains \$20,000 - Ultrabulk

4. [航运市场动态](#)

【2020 将至，航运业恐将迎来一场信贷“完美风暴”！鹿死谁手？】

IMO2020 全球限硫新规即将正式实施，此前航运业内对于这个新规有过很多的文章以及分析研究报告等。

我们可以看到，多数的这类文章更多的将注意力集中到了船舶的合规以及燃料的可获得性上。



可是，或许我们该认识到，这样的一个新规或将成为航运业一个重大的威胁。或许很多航运公司将面临着因现金流问题所带来的信贷危机。

强制使用硫含量小于 0.5% 的燃油最高可能造成燃油成本 50%–80% 的上升，在这样的情况下航运公司是不是应该对燃油采购的信贷紧缩感到担忧？

如果把成本增加的时机考虑进供应商环境以及考虑到全球信贷市场，那么，在全球各行各业信贷紧缩之际，燃料价格的这种巨大变化可能会给航运也带来一场完美的信贷风暴。

IMO2020 新约，航运业需要额外的 50 亿美元信贷

很容易看出，如果燃油购买方能够以信用条款购买他们所有的燃油，船舶燃油供应商将不得不给出大量的额外的信贷额度。

当新规定生效时，人们普遍认为，大多数航运公司将首先转向使用 MGO，这将在短时间内导致燃料成本增加最高达到 80%。

这将对可用信贷和营运资本产生带来巨大的影响。

如果某家供应商为某家船运公司提供了 1000 万美元的信用额度，按照现在的情况（高硫油），这意味着大约 25,000 吨的燃油。但如果按照上述油价的变化，从 2020 年 1 月 1 日后，除非他们增加信贷需求，否则供应商只能向该船运公司供应约 14000 吨的燃油。

而要知道，这样的情况将发生在全世界船舶燃油供应链上。

亦即，按照全球每年 3 亿吨的销量，按照每吨 400 美金的价格计算，以 30 天的账期为基础计算，这意味着整个市场需要大约 100 亿美元的信贷额度。

如果从 2020 年开始，燃油价格平均上升 50% 左右，这意味着整个市场需要再找到 50 亿美元的信贷额度。（这里只是一个粗略的计算，因为有一部分的船舶已经或将安装脱硫设备，这些船舶仍将使用原来的高硫油，但是考虑到一般的账期都长于 30 天，因此这里在这里将这两个因素的计算为相互抵消。）

纵使计算粗略甚至有错误因素的考虑，我们仍然很容易看出，船燃供应行业将不得不拿出一个更为巨大的额外的信贷额度。

燃油供应商恐将面临进一步的整合，而航运公司将会为此“买单”。最糟糕的情况是，航运公司只能掏现金购买燃油。



根据此前信德海事网的报道,《船舶油商接二连三破产、清算。谁的锅?》(可点链接查看),近年来已经有包括 OW, Aegean 以及新加坡的多家油商或贸易商因破产或被整合而退出这块市场,这意味着,行业集中度更高了。

在这样的情况下,伴随着燃料供应的局面的日益复杂以及额外的信贷额度需求,在那些地区缺乏贸易商覆盖的区域,在缺乏竞争的情况下,将必然导致航运公司将不得不以更高的价格或者更严格的付款条款来购买燃油,不排除在某些时候某些地点航运公司不得不被要求支付现金来购买燃油。

全球信贷市场可能将迎来一次重大的转变。

经过十多年的低利率和资金获取较为容易的时期,企业信贷市场正开始显现这种人为的过度行为所带来的影响。

自 2008 年以来,美国企业的资产负债表增加了逾 2.5 万亿美元,创历史新高,目前持有逾 9 万亿美元的债务。

情况正变得越来越糟

瑞银(UBS)报告称,美国企业目前持有 4.3 万亿美元垃圾债券,高于 2010 年的 2.4 万亿美元。

穆迪首席经济学家马克·赞迪就表示,“我认为这是对经济和金融体系最严重的威胁。”

穆迪高级信贷官玛丽亚罗萨·佛德补充称:“长期的低增长和低利率环境,已成为非金融企业信贷质量发生显著变化的催化剂……”

高杠杆公司的创纪录数量,为下一波大规模的经济压力最终到来时出现特别大规模的违约做好了准备。”

投资者对更高收益率的强劲需求,继续让除了实力最弱的债券发行方以外的所有发行方得以通过对到期债务进行再融资来避免违约。

“良好的环境下,许多实力非常弱的债券发行机构只能靠借来的时间苟延残喘,亦即长期的良性信贷环境帮助许多实力较弱、杠杆率较高的公司避免了违约,而当信贷环境最终变得更加困难时,这些公司违约的风险就非常的高了。

而两个催化因素可能会导致一场”大火“的发生。



评级比垃圾债券高一级的 BBB 的公司债券，目前总规模达到了 2.56 万亿美元，已经超过了评级较高的债券的规模，后者的总规模为 2.55 万亿美元。而 2000 年时，BBB 债券仅占市场份额的三分之一。

净杠杆率为 1.7 倍。到去年年底，这一比例已飙升至 2.9 倍。许多 BBB 债券处于投资级的边缘。另一个令人担忧的领域是杠杆贷款市场，这一增长领域目前的总发行规模达到 1.3 万亿美元，超过了高收益债券。

凯投宏观(Capital Economics)全球经济学家西蒙麦克亚当表示，“现在主要的担忧是贷款标准的下降，在美国，杠杆贷款的比例从 2007 年的四分之一左右升至如今的 80%，达到创纪录的高点。

这些贷款不要求借款人满足定期财务测试的要求，比如最高杠杆率和最低利息保障比率。”

这里的关键是，自全球金融危机以来，全球一直充斥着廉价信贷。一旦这种过剩开始释放，而且似乎我们可能已接近临界点，那么企业信贷将明显更难获得。

如果这样的完美风暴真的发生，那么航运业恐将难以避免的迎来一场破产潮。

在最坏的情况下，2020 年后，航运公司恐将发现燃油行业将无法为其提供上述额外的 50 亿美元的信用额度，油商数量有限的情况下谈判权力转向供油商，再加上企业信贷市场干涸，意味着任何开放信贷的短缺都无法从第三方融资来源得到满足。

如果这样一场完美的风暴真的发生了，我们将很难避免一系列航运公司的倒闭事件的发生。

但好的一方面是，就像此前所有这类事情一样，如果企业做好充分准备，并为这种情况做好规划，那么它们不仅会生存下来，而且会在不断恶化的市场中，作为强大的参与者，获得可观的市场份额和更高的利润率。

来源：信德海事

【25000TEU 级集装箱船要来了?】

集装箱船舶大型化的终点到底在哪里?

近日，上海船舶运输科学研究所的“25000 箱级集装箱船型开发”项目，通过了由中船工业第七〇八研究所组成的专家组的验收。



据了解，上海船舶运输科学研究所为中远海运集团旗下的研究单位。

“25000 箱级集装箱船型开发”是工业和信息化部、财政部工信部联装[2016]25 号文批复项目——“20000 箱级以上超大型集装箱船创新专项”子课题。打造 20000TEU 级以上超大型集装箱船创新体系符合《中国制造 2025》战略要求。

随着集装箱船发展迈入 20000TEU 级以上超大型集装箱船时代，开展 20000TEU 级以上超大型集装箱船专项科技工程能为“建设海洋强国”战略和“一带一路”战略提供高端装备，具有重要的战略意义。

大型集装箱船操纵性试验

事实上，近年来，全球班轮公司集装箱单船平均载箱量正逐年攀升。不少业界专家认为，船舶大型化是未来发展的必然。

然而，集装箱船舶大型化的终点到底在哪里?受种种因素制约，集装箱船舶的载重量能否达到 25000TEU?一度引发业内热议。

曾有数百名港航物流业从业者参与了一项关于未来船舶规模的调查，结果显示：58%的人认为未来集装箱船最大规模将达到 25000TEU;17%的人认为将达到 28000TEU;25%的人认为将超过 30000TEU。

对此，船舶建造领域专家辛吉诚曾表示，制约集装箱船载运能力的因素不一而足，其中，集装箱建造标准的提升属于全球集运行业颠覆性的转变，而码头与岸吊设备的升级需要大量投资，新船型的研发也需要长期的实验与实践数据进行论证。

辛吉诚认为，在未来很长一段时间内，超大型集装箱船的船长都将被控制在 400 米左右，型宽不会超过 62 米，预计优化设计后的极限载箱量在 22800-23200TEU。

来源：中国航务周刊

【穷则变！航运业艰难低迷，却催生了数字化创新浪潮】

黑暗中总有一线光明。

航运业的初创企业如雨后春笋般涌现，航运业必须进行前所未有的创新和数字化，然而该行业在数字化方面仍然落后，Wartsila 的数字风险投资总监



Steffen Knodt 在回顾船运行业的艰难岁月时表达这样一个看法。

与 IMO 即将到来的限硫令一样，他认为低迷的航运市场带来了“行业新思维”，更加注重优化，透明度，创新和数字化。

Wartsila 是海洋和能源市场智能技术解决方案的全球领导者。Knodt 在接受采访时表示：“当需要以投资保持竞争力时，你必须投资于新的工作方式和新技术，你必须重新思考过去的假设。我的观点是，越来越多的人认识到开放和创新，寻找合作伙伴和数字化思维以提高业务效率的重要性。”

丹麦船舶融资看到了同样的趋势

最近，创新公司 Rainmaking 和丹麦船舶融资公司 (Danish Ship Finance) 在一份关于航运业趋势的报告中总结说，航运业在引入数字创新方面的速度比许多其他行业要慢。

我们今天谈论的数字化和数据共享方式与几年前不同。

——丹麦船舶融资创新与研究主管 CHRISTOPHER REX

在丹麦船舶金融公司，创新和研究主管 CHRISTOPHER REX 也指出，航运公司愿意跨行业合作、与竞争对手和其他利益相关者共享数据的意愿正在发生转变，以便自己也能获得好处。

“与几年前相比，我们现在谈论的数字化和数据共享的方式有所不同，你会比以前更渴望对话，因为运营商的数据被视为自己的。这可能与航运市场近年来处境艰难有关。” Rex 表示。

更多的初创公司

事实上，竞争日益激烈的航运市场对优化的追求已经转化为创新和数字化，这是 Wartsila 的数字风险投资主管在几个地方看到的。创业公司的数量就是其中之一。

传统上，该行业一直具有相对较高的准入门槛，正如该行业对自身数据的保密可能是 IT 初创企业进入该行业的支持一样。



根据 Knodt 的说法，愿意通过伙伴关系分享数据、基金会的支持以及航运公司的创新举措，这些推动了越来越多的初创公司尝试在航运领域碰运气。

“在全球各种不同的海洋生态系统中，创业公司的重要性已得到认可，并得到成熟的公司支持而进入早期商业行列。”他说。

2018 年对海事初创公司的兴趣在激增

Rainmaking 和丹麦船舶融资公司在最近的趋势报告中做了类似的观察，在报告中，他们将目光聚焦到 160 家海事行业的数字化初创企业。调查显示，2018 年初创企业的融资大幅增长，68%的初创企业的资金是在 2018 年筹集的。

两家公司在报告中写道：“我们的结论是明确的：该行业的数字化在 2018 年大幅度增长。”

还有很长的路要走

Wartsila 表示，尽管有这种趋势，但航运业在数字化方面还有很长的路要走。

“还没有结束，我们已经走得更远了，但是这个行业仍然没有像其他行业那样遥遥领先。” Knodt 说道。

“如果有更多的合作，对于行内的许多人来说会更容易，因为使用不同的用户界面等仍然存在效率低下的问题，而这笔钱可以花得更明智。”

毫无疑问，这个行业可以节省大量资金。例如，马士基预计，该行业通过区块链平台传输文件可以带来数十亿美元的收入，就像运输空箱每年估计要花费 150 亿至 200 亿美元一样。

毫无疑问，这个行业可以节省大量资金。例如，马士基预计，该行业通过区块链平台传输文件可以带来数十亿美元的收入，就像运输空箱每年估计要花费 150 亿至 200 亿美元一样。

这是一个长期的行业低迷，积极的投资是必要的。——STEFFEN KNOTT, WARTSILA 数字风险投资总监

尽管马士基在吸引竞争对手加入其与 IBM 的 Tradelens 合资企业方面遇到了困难，以及其加速器计划“OceanPro”的 7 家初创公司将新技术集成到传统物流运输中引领行业变革。Knodt 仍认为，未来将有更多的 IT 平台共享、更多的数据共享和行业标准，这将为公司带来更多的举措。



例如，Knodt 强调了全球最大的集装箱运输公司之间的新协会，该协会正试图在几个领域引入一些标准，作为这一发展的一个例子。但根据 Knodt 的说法，即使航运的艰难时期导致行业心态发生转变，但重大变化也需要精神力量：“航运业经历了长期低迷，需要有投资的积极性。”他说。

来源：搜航网

5. 船舶市场动态

【外资“鲶鱼”倒逼国内船企改革发展】

备受关注的外商投资法草案于 3 月 8 日提请十三届全国人大二次会议审议。船舶及相关行业代表、委员对此高度关注，纷纷表示外商投资法是我国全面对外开放的最高圭臬，将进一步放开对外商投资的限制，吸引外商来中国投资。广大船舶企业要高度重视机遇与挑战的辩证关系，一方面，要认真学习研究外商投资法，因势利导、抓住机遇，不断强化船舶设计建造及配套设施制造的核心竞争力；另一方面，要加强与外商的合作，在公平的竞争环境中寻找新的发展空间，挖掘更大的市场。

作为我国第一批“走出去”的行业，船舶工业在改革开放 40 余年中坚持“引进来”和“走出去”，不断开展国际合作，积极融入全球市场，我国由此成为世界造船大国。如果不是 40 多年前走出国门，向先进造船国家引进先进制造技术、工艺工法和管理模式，我国船舶工业就无法实现快速发展，更不用谈与日本、韩国形成“三足鼎立”的局面；如果不是 40 余年来始终坚持对外开放，对标先进造船国家，深入融入全球船舶价值链，我国船舶工业就无法参与全球竞争、开拓更广阔的市场。船舶工业是市场充分竞争的国际化产业，与全球经济发展密切相关。我国船舶工业实现全面对外开放，既顺应了经济全球化的时代潮流，符合全球产业分工合作的发展要求，又符合我国产业发展的自身需要，对于船舶工业高质量发展具有重要意义。

来源：中国船舶报

【韩国组建“超级船厂”掀起全球整合风？】

全球第一大造船集团——韩国现代重工近日与韩国产业银行（KDB）签署了并购大宇造船海洋的正式协议，两大船企组建一家新的企业，意味着占有全球造船业 20% 的市场份额以及占据液化天然气（LNG）船市场主导地位的“超级船厂”诞生。

“市场低迷时往往是产业重组的高发期，这是企业为应对市场危机、抱团取暖不得已而为之的措施，也是企业抓住机会巩固市场地位的重要机遇。”我国造船业界专家表示，韩国两大船企的股权整合将给韩国造船业以及全球造船业带来巨大影响，也很可能会刺激其他造船国家加快推进国内的造船企业重组。作为韩国船企的主要竞争对手，中国、日本、新加坡等国的船企也已经感受到压力，但是否会采取进一步的整合动作，还需要根据各国造船业面对的具体环境来综合考虑。



随着企业推进重组，造船业产业集中度也不断提升，大型船企强强联合继续做大做强，中小企业难免会面临更大生存压力。专家指出，造船业出现“马太效应”，对行业来说更有利于资源的高效、集约利用；为应对竞争压力，中小企业可以走“错位竞争、差异化”发展的路子，做细做精、发挥优势，也能实现长远发展。

危中求机：通过重组增强竞争力

近年来，造船市场始终处于不景气状态，产能过剩矛盾突出，在此情况下，企业之间的并购重组、强强联合似乎成为常态。“造船业具有典型的规模经济特征，大型企业拥有雄厚的资金、技术和人才实力，在研发、融资、营销等方面的优势也更加突出，生存能力更强。在市场不景气、产能过剩矛盾突出的形势下，很多企业都会选择通过并购重组、强强联合等方式扩大规模、降低成本，进而提升抵御风险的能力。”中国船舶重工经济市场研究中心副总经济师孙崇波说。

曾经的世界第一造船大国日本，就曾在历次经济危机期间进行船企大规模整合。据中国船舶工业经济与市场研究中心产业研究分析师屠佳樱介绍，1979年，日本造船业进行了造船设备处理，把61家单独造船公司改组为11家企业集团和10家单独公司；1987年对船企重组整合，形成了8家大型造船集团。1997年亚洲金融危机爆发后，多数船企陷入经营困境，日本通过重组使当时27家造船企业减少了1/3以上。2008年国际金融危机爆发后，日本继续推进船企重组与整合：2013年，万国造船与石川岛播磨联合造船正式合并，组建日本联合造船；2014年，名村造船收购佐世保重工，旨在整合研发资源、提高设计效率、扩大配套采购规模降低成本；2015年，今治造船收购常石多度津船厂，2018年又收购南日本造船剩余股份；福冈造船在2018年收购白杵造船90%以上股权。

日本造船业推进企业重组、调整产能也取得了明显成效。孙崇波指出，从整合的效果来看，并购重组首先扩大了企业规模，提升了接单、建造能力。例如，今治造船的完工量由2011年、2012年的100艘左右降至目前的60艘左右，但吨位基本保持在450万总吨的水平，这表明其在大型船舶领域的市场竞争力进一步增强。其次，并购重组使企业在整合内部资源、统一进行研发、生产建造、配套采购等方面更加高效。例如，名村造船整合佐世保重工的营销、设计开发资源后，对船东需求的响应速度更快，客户满意度大幅提升；福冈造船通过与白杵造船的资源整合，进一步巩固了在全球化学品船市场上的优势地位。再者，并购重组后，日本船企可以更加有效地应对中、韩大型船企的挑战，尤其是在高端船型市场上展开订单争夺。

“通过并购重组，今治造船、日本联合造船、名村造船等与中、韩船企在规模上的差距不断缩小，同时日本船企在2万箱以上超大型箱船、大型LNG船等领域已经开始与中、韩企业全面竞争。”孙崇波表示，从韩国来看，近几年并购重组的案例不多，现代重工收购大宇造船海洋股权已基本落定，后期两家大型船企将怎样整合、整合的效果又如何，还有待观察。

压力传导：新加坡再议海工企业整合



现代重工和大宇造船海洋股权整合后，通过优势互补组建全球最大规模的造船企业，综合竞争优势将更加突出，不仅会对韩国造船业、还会给全球造船业带来巨大影响，也很可能会刺激其他造船国家加快推进国内的造船业重组，以提升全球市场竞争力。当前，韩国两大船企股权整合组建“超级船厂”的压力已经“传导”至新加坡造船业。

据新加坡媒体近日报道，新加坡船海业界专家指出，现代重工收购大宇造船海洋给新加坡船舶海工企业带来了机遇，新加坡船海企业应该把握韩国船企股权并购后进行接管交易、资源整合的调整期，积极争夺海工市场订单；同时，也应推动吉宝岸外与海事、胜科海事等联合起来创建一个巨型企业，从而提升新加坡企业在海工装备建造领域的市场竞争力，更好地在海工市场与韩国船企正面交锋。

事实上，新加坡海工巨头企业之间合并的传言已由来已久。2001年，胜科海事、吉宝岸外与海事就曾表示进行整合谈判，但因无法达成一致意见而未果。据中船重工经研中心市场分析师张辉介绍，胜科海事、吉宝岸外与海事分别属于胜科工业集团和吉宝企业，而胜科工业和吉宝企业的股东均为淡马锡控股，并且两家企业产品结构十分相似，均以钻井平台的建造改装、浮式生产平台等海工装备的建造为主，近期又几乎同步在 LNG 相关装备领域加大了研发力度，且在全球船厂布局上地区分布的重合度也较高。

“当前，全球海工企业对新订单的争夺日趋激烈，在海工市场短期内难有实质性回升的情况下，不排除淡马锡将两家公司的业务进行合并或整合，以提升新加坡在海工领域的综合竞争力。”张辉指出，全球海工运营市场供需矛盾相对突出，海工市场面临“狼多肉少”的局面，多家船企竞标同一项目的现象屡见不鲜，并且市场新造需求主要以大型浮式生产装备订单为主，而大型企业在项目投标时优势更为明显，因此通过行业内的强强联合，能够实现优势互补，在项目投标时更具优势。此外，行业的整合重组也有利于淘汰和削减一批落后产能，促使一些中小企业主动退出或转型升级，推进海工市场的再平衡。

“此前也多次有传闻新加坡两大海工企业即将合并，但最终不了了之，而此次韩国两大船企合并很有可能对其有所刺激，但是否能有实质性的动作仍存在不确定性。”张辉说。

因企施策：中日船企灵活应对

除了新加坡胜科海事等企业，中、日船企同样感受到了来自韩国的压力。专家指出，现代重工和大宇造船海洋股权整合组建的“超级船厂”在规模优势、技术实力上都远远超过中、日船企，这必然会给两国船企尤其是大型船企带来巨大压力，但是否引发中、日船企整合的进一步动作，还需要根据各国造船业面对的具体环境综合考虑。

中船重工经研中心研究主管曹博表示，日本造船业近十年的发展都比较谨慎，没有大幅扩张产能，其前几年通过整合，已经培育了第一大船企今治造船，且日本船企之间还形成了一定的产业联盟，例如，三菱重工与今治造船、名村造船、大岛造船组建了商船业务联盟，三井 E&S 造船和常石造船也签署了业务合



作协议。由此看来，即使面对韩国组建“超级船厂”的咄咄逼人气势，日本造船业也极有可能“按兵不动”，继续保持现有企业布局。

近年来，全球造船市场中、日、韩“三足鼎立”的竞争格局逐渐转变为中、韩“双雄争锋”，相较于日本船企，我国船企面临的韩国大型船企整合压力更大。“当前，全球制造业都存在着‘低端过剩、高端不足’的问题，企业想要获得更多利润，必须转型升级，投入更多资源创新研发，提升竞争力。船舶工业属于资金、劳动和技术结合的‘三密集’型行业，在市场持续低迷的形势下，船企依靠自身努力降低成本、维持运转已经不易，再投入巨额资金创新升级难度较大，且还有一定技术风险。而通过企业相互合作，减少同质化竞争，共同应对挑战，有利于双方走出困境，并实现产业与技术升级。”曹博说。

目前，业界关于我国船企整合的猜想也众说纷纭，多数持推进船企重组的观点，但尚无官方渠道消息。不过，从行业发展的特点和当前的形势来看，我国船舶工业结构调整和重组或势在必行。那么，若我国船企进行兼并重组，可以采取何种方式呢？业界专家也给出了建议。

“船企兼并重组应与结构调整、管理提升、技术创新、品牌与质量建设等结合起来。”孙崇波指出，目前，我国在世界上处于领先的船舶企业不多，推进船企兼并重组，一方面，可以借鉴前几轮船市危机时期日本造船业重组的成功经验。例如，坚持政府的积极引导和产业政策的大力支持，在提高行业集中度基础上促进各大船企间的公平高效竞争，推进资源共享和避免重复投资投入带来的资源浪费等。另一方面，也要结合当前世界造船业发展趋势和我国造船业发展所处的阶段、面临的形势，对不同企业“因企施策”。例如，瞄准智能船舶、智能船厂等方向和趋势，从有助于推进管理水平和效率提升、加强质量品牌建设的角度整合国内优势造船企业，做大做优做强世界一流企业；结合全面深化国有企业改革的要求，推进造船行业国有资本投资公司的组建；通过混合所有制、员工持股等形式探索国内国有造船企业、民营造船企业间的整合等。此外，在船舶行业全面放开外资准入限制的情况下，我国船企的兼并重组应不仅局限于国内企业之间，而应该立足全球，探索与日、韩领先企业建立合资合作关系，甚至吸纳欧美研发机构、配套企业等优质资源。

错位竞争：中小型船企应对“马太效应”

近年来，随着船企结构重组，全球造船业产业集中度也持续上升，大型造船企业占据了大部分市场份额，行业的竞争主要表现为大型造船企业之间的竞争。大型船企继续不断进行整合，强强联合，则不可避免会出现强者愈强的“马太效应”。据了解，韩国大型船企造船完工量占全国比重超过 90%，日本排名前十位的船企造船完工量全国占比也超过 90%。在市场持续低迷的形势下，中小型船企争夺订单、求生存则面临更大竞争压力，不少企业在船市危机中倒闭，幸存下来的企业也陷入“没粮吃”“吃不饱”的困境。

“产业集中度持续上升，造船业出现‘马太效应’，这对行业来说更有利于资源的高效、集约利用。同时，这与大型船企与中小型船企‘错位竞争、差异化发展’并不矛盾，部分‘专、精、特、尖’的中小型造船企业，也会有一定的发展空间。”孙崇波指出，“有粮吃”“没粮吃”并不是由企业规模大小决定的，而是看企业是否能够对市场有准确的把握，是否能够根据市场变化及时进行生产经营策略的调整。



孙崇波表示，从日、韩来看，两国都有一些具备较强竞争力的中小型造船企业，经历了几轮的造船市场起伏之后，依然具备较强的生存力。大型造船巨头凭借经营规模和技术优势，往往在规模化生产、新技术开发、先进装备和工艺技术应用等方面处于领先，在国际海事新规则新规范方面也能更快速响应、作出调整。与之相比，中小企业往往受制于资金、技术、人员的限制，在尖端前沿领域的研发投入和新设备新工艺应用方面可能略显不足，但其有经营灵活的优势，在专注的产品领域也能够做到极致。因此，面对造船“巨头”的竞争压力，中小型船企也不要乱了阵脚，而要发挥优势，在自身擅长的细分船型市场发力，做细做精，在市场中赢得一席之地。

来源：中国船舶报

【南北船重组：下半年将提交最新重组方案】

酝酿多年的南北船战略性重组，有望在 2019 年迎来实质性进展。

据经济观察报消息，记者从知情人士处获悉，中国船舶工业集团有限公司（简称中船集团，俗称南船）与中国船舶重工集团有限公司（简称中船重工，俗称北船）的战略性重组事宜，正在按程序推动中。

一名接近上述战略性重组事宜的人士表示，企业正在调整重组方案，大概在 2019 年下半年，最新的重组方案将由国资委上报深改委（中国共产党中央全面深化改革委员会），如果进展顺利，这项工作今年年内有望完成。

事实上，这项传闻已久的战略性重组事宜，早在 2014 年，中国南车换股吸收北车进行合并（南北车重组）时，就有过酝酿，相关的讨论方案亦早有准备。

2019 年两会期间，国务院国资委主任肖亚庆公开表态：“积极稳妥推进船舶等领域企业战略性重组，持续推动海工装备等领域专业化整合。”

上述整合融合思路公布之后的一周内，中船重工党组书记、董事长胡问鸣一行便与中船集团党组书记、董事长雷凡培举行座谈，共商“扩大合作”细项。

在此之前，南北船已经完成过不止一次管理层互调。都被业内人士理解成为整合做前期准备。

数据统计显示，2019 年 1-2 月份，国际航运市场震荡下行，散货船市场跌幅明显，全球新船订单量大幅减少。我国造船完工量、新承接订单量和手持船舶订单量同比下降。重点监测企业工业总产值等主要经济指标同比下降，降幅收窄。随着行业发展的推动，化解过剩产能和加快重组整合已显得愈发必要。

2019 年全国两会期间“推进船舶企业战略性重组”的高层表态，为南北船重组合并再添一份预期。



对于重组的具体操作路径上，国资委研究中心研究员胡迟表示，未来究竟是将相关资产、资源放在一起，避免同业竞争，还是采用其他重组路径，都需要进一步探讨。他说：“从目前趋势看，专业化重组及板块重组的可能性似乎要更大些。”

不过目前，国资委官方并未对重组消息给出正面回复。一名船舶企业人士对经济观察报表示，虽然官方还没有正式发声，但从很多迹象上，能够看得出来重组的脉络，不过现在还未对外公布，细节不宜过早透露。

来源：经济观察报

6. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	429.00	458.00	608.00	603.00
Hong Kong	436.00	441.00	631.00	n/a
Tokyo	468.00	478.00	n/a	740.00
Hamburg	426.00	n/a	620.00	n/a
Fujairah	428.00	n/a	725.00	n/a
Istanbul	n/a	n/a	n/a	n/a
Rotterdam	415.00	475.00	585.00	n/a
Houston	425.00	n/a	635.00	n/a
Panama	435.00	n/a	645.00	n/a
Santos	426.00	457.50	n/a	709.00

截止日期： 2019-03-29

◆ 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12周	第11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 63 周	第 62 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%	
MR	52,000	3,600	3,600	0	0.0%	

截止日期: 2019-03-26

(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	Bulker	39,200	Shin Kurushima,	2020	Japanese	Undisclosed	
1	Container	1,000 teu	Dae Sun, S. Korea	2020	Namshung Shipping - Chinese	2,000	scrubbers fitted, option declared
1	Container	1,000 teu	Dae Sun, S. Korea	2020	Pan Continental - Chinese	Undisclosed	scrubbers fitted
1	LNG	174,000 cbm	Samsung, S. Korea	2022	Nisshin Shipping - Japanese	19,130	
1+1	Reefer	20,300	Yantai CIMC Raffles, China	2021	Aker Biomarine - Norwegian	6,500	fish carrier

◆ 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
LA MER	BC	159,211		1998	S. Korea	1,100	Undisclosed	
CEMTEX PIONEER	BC	77,598		2004	Taiwan, PRC	730	Chinese	SS due
ADVENTURE II	BC	62,472		2018	Japan	2,600	Meghna Group - Bangladeshi	
MOONRAY	BC	57,000		2009	China	920	Chinese	SS due
SUNLIGHT LILY	BC	33,642		2012	Japan	1,235	Greek	
FANTHOLMEN	BC	32,581		2010	China	850	Greek	bank driven deal



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
C DREAM	TAK	298,570		2000	Japan	2,185	Nathalin - Thai	
ISOLA BIANCA	TAK	50,900		2008	S. Korea	1,580	Denmark	
DESERT MARINER	TAK	49,992		2018	Vietnam	3,290	JP Morgan - U. S. A	5+1+1 T/C to Cargill
NORGAS INVENTION	TAK/LNG	10,441		2011	China	2,750	Veder Anthony - Dutch	*
NORGAS CREATION	TAK/LNG	10,429		2010	China	2,670	Veder Anthony - Dutch	*

◆ 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
OEL EMIRATES	CV	45,240	14,323	1995	S. Korea	497.00	
KS HERMES 3	ROR	5,517	5,462	1993	Japan	477.00	

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
SKS TANARO	BC	109,787	18,424	1999	S. Korea	434.00	Green Recycling
SKS TIETE	BC	109,773	18,438	1999	S. Korea	430.00	
BRIGHT WORLD	TAK	19,299	6,398	1997	Spain	863.00	delivery for green recycling with 1,495t of solid stainless steel
BOLD WORLD	TAK	19,125	6,581	1998	Spain	863.00	delivery for green recycling with 1,495t of solid stainless steel

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
CONKOUATI	FPSO	229,240	39,548	1973	Sweden	220.00	as is Congo no Gasfree for green Recycling
GAZ PALMYRA	TAK/GAS	9,996	5,554	1984	Spain	430.00	as is Khor Fakkan

◆ ALCO 防损通函

【租金支付和扣减的法律原则 - 一起新的仲裁案件】

在最近的仲裁案 LONDON ARBITRATION 7/19 中，涉事船舶于 2010 年系经修订的 NYPE 1981 格式出租，租家可在 3 至 5 个月的范围内选择租期。其要点重述部分并入了另一船执行过的形式租约且做出了修改。



船东提起仲裁，主张租家拖欠租金 237,719.07 美元。船东现提交了两项申请。第一项申请是依据租家起草的租船声明立即支付 80,925.74 美元，该声明罗列了应付船东款项。

【国际扣船实务 - 马来西亚】

扣押方可在马来西亚扣押任何船舶只要其请求属于《英格兰和威尔士 1981 年最高法院法令》第 20(2) 条和第 21 条的规定。想要在马来西亚扣押船舶的一方必须严格遵守 2012 年法院规则第 70 条，该规则适用于马来西亚高等法院的海事诉讼程序。马来西亚现在在吉隆坡的马来西亚高等法院设有一个专门的海事法庭，负责审理马来西亚西部港口有关船只扣押的申请。对于停靠东马来西亚港口的船只，申请必须由位于沙巴或沙捞越的高等法院审理。

马来西亚既不是 1952 年《统一有关扣留海运船舶的若干规则的国际公约》的缔约国，也不是 1999 年《国际扣押船舶公约》的缔约国。

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	澳元	加元
2019-03-29	673.350	756.070	6.087	85.779	879.080	60.570	963.380	476.750	501.270
2019-03-28	672.630	756.580	6.090	85.689	884.500	60.548	963.870	476.230	501.430
2019-03-27	671.410	756.880	6.076	85.542	887.000	60.634	958.710	479.130	501.830
2019-03-26	670.420	758.610	6.092	85.419	885.360	60.678	954.510	476.740	500.360
2019-03-25	670.980	757.870	6.097	85.515	886.170	60.562	961.040	474.740	499.700

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	2.382	1 周	2.423	2 周	--	1 个月	2.4945
2 个月	2.56388	3 个月	2.59975	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.6595	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.71063		

2019-03-29

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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