



全一海运市场周报

2019.07 - 第1期



◆国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2019.07.01 - 07.05)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求小幅波动 多条航线涨后回落】

本周，中国出口集装箱运输市场供需关系基本稳定，航商对多条航线涨后运价进行小幅回调，综合指数略有下跌。7月5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810.91点，较上期下跌2.3%。

欧洲航线：虽然市场已临近运输旺季，运输需求呈小幅增长态势，但受市场不时有大船入市影响，运力过剩压力仍在。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在90%~95%之间。为稳定客户，部分航班订舱运价小幅调低，航线运价小幅下行。7月5日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为688美元/TEU，较上期下跌1.9%。地中海航线，运输需求表现稍弱于欧洲航线，但因部分航班临时停航，总体供需关系维持稳定。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在95%左右。由于后市走势未明，多数航商仍以降价揽货策略为主，多个航班订舱运价出现回落。7月5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705美元/TEU，较上期下跌2.9%。

美西航线：区域货量表现出现分化，美西北航线货量出现萎缩，美西南、美东航线货量小幅回升。运力方面，部分航商投放加班船以满足预期中的传统旺季期间运力需求，航线总体供需保持平稳。本周，美西、美东航线上海港船舶平均舱位利用率均保持在95%以上。由于基本面维持在健康水平，部分航商对月初上涨运价进行小幅回调。7月5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1649美元/FEU、2764美元/FEU，较上期分别下跌4.1%、0.9%。

波斯湾航线：市场运输需求略有回升，航线供需关系保持稳定。本周，上海港船舶平均舱位利用率保持在95%左右。但因目的地区域局势较为紧张，后市发展情况不明，多数航商仍维持运价观望，即期市场订舱运价小幅波动。7月5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782美元/TEU，较上期微跌0.3%。

澳新航线：运输需求略有回暖，同时航商继续加强运力控制措施，市场基本面获得改善。本周，上海港船舶平均舱位利用率回升至九成左右。在部分航商跟进月初涨价带动下，即期市场运价维持反弹之势。7月5日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为348美元/TEU，较上期上涨16.0%。



南美航线：市场货量维持在近期高位，且在航商运力控制措施帮助下，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接近 100%。即期市场运价经过此前连续三周上涨后已升至近 16 个月以来高位，多家航商回调运价以扩大份额，即期市场运价出现回落。7 月 5 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2014 美元/TEU，较上期下跌 10.9%。

日本航线：本周货量表现平稳，市场运价基本稳定。7 月 5 日，中国出口至日本航线运价指数为 731.52 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【船多货少需求冷清 综合指数下跌探底】

本周，沿海散货运输市场需求持续疲弱，船多货少状态持续，商谈氛围仍然冷清，综合指数呈下跌探底走势。7 月 5 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 981.36 点，较上周下跌 4.6%。其中煤炭、粮食、金属矿石运价指数下跌，成品油、原油运价指数维稳。

煤炭市场：本周，华东地区尚未出梅，南方沿海地区气温仍未升高，天然气、水电等清洁能源发电仍然火热，火电需求增长乏力。沿海六大电厂日耗煤量本周仍处于 60-65 万吨低位，较上周略有增加，明显低于上年同期水平；沿海六大电厂库存本周在日耗持续低迷的状况下有所升高，在 1780-1840 万吨区间内运行，继续大幅高于上年同期水平。火电需求不济、库存居高不下的影响凸显，北方下水煤价呈高位盘整态势。7 月 3 日，秦皇岛煤炭网发布的环渤海动力煤价格指数报收 578 元/吨，与上期持平。本周沿海运输市场在煤炭需求整体不济的影响下，继续呈现震荡探底走势，市场商谈氛围冷清，船多货少状态持续，货方在此市场状况下观望情绪进一步升温，稀少的货盘也遭到低价哄抢，沿海运输市场呈量价齐跌态势。

7 月 5 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 986.35 点，较上周下跌 6.2%。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 18.6 元/吨，较上周下跌 6.5 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 20.6 元/吨，较上周下跌 7.1 元/吨；秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 24.8 元/吨，较上周下跌 5.7 元/吨。

金属矿石市场：在 6 月 23 日唐山市政府发布限产通知以来，钢厂严格执行限产，但由于前期已备有烧结矿库存，高炉生产暂时未受影响，钢厂利润尚可，生产积极性仍然较高。沿海金属矿石运输方面，虽然需求总体较为平稳，但受到沿海煤炭运输市场需求疲弱的影响，金属矿石运价呈震荡下跌走势。7 月 5 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 962.54 点，较上周下跌 3.3%。

粮食市场：伴随着拍卖粮的陆续回运，玉米短期市场供应相对宽松，现阶段非洲猪瘟疫情逐渐蔓延，导致部分地区生猪产能下降，饲企采用随用随采策略，市场情绪较为低迷，北粮南运价格继续走低。7 月 5 日，沿海粮食货种运价指数报收 779.09 点，较上周下跌 3.0%。



成品油市场：近期，成品油市场呈现供需两弱态势。成品油价格走势相对平稳，下游观望情绪较重，同时下游卸港库存较高，卸货困难，船舶压港严重，而上游港口由于缺货同样面临较为严重的压港情况。“两头压”的状态使得市场可用运力减少，供需格局未发生变化，沿海成品油运价延续平稳走势。7月5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969.42点，其中市场运价成分指数报收903.66点，均与上周持平。

(3) 中国进口干散货运输市场

【海岬型船运价大涨 综合指数强劲回升】

本周国际干散货运输市场整体气氛活跃，各船型市场涨多跌少。其中海岬型船市场运价创年内新高；巴拿马型船市场继续稳步上扬；超灵便型船市场弱势下行。远东干散货指数在大中型船强劲回升的拉动下呈现较大幅度上涨。7月4日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为1041.66点，运价指数为952.37点，租金指数为1175.60点，较上周四分别上涨13.6%、12.0%和15.6%。

海岬型船市场：本周海岬型船两洋市场强劲反弹并创年内新高。本周大西洋市场集中释放较多煤炭和铁矿石货盘，而可用运力较少，大西洋往返航线租金暴涨，提振市场信心。尽管6月底市场传出唐山限产的消息，国内钢厂高炉开工率也有所下滑，但国际铁矿石价格涨至五年来最高水平（品位为62%的澳大利亚铁矿石价格升至120美元/吨上方），矿价大涨刺激国际矿商加快出货步伐，本周太平洋市场和远程矿航线交投十分活跃，行情异常火爆，FFA远期合约价格暴涨，众多利好因素刺激两洋市场运价均创年内新高。4日市场报出，受载期为7月15-16日，澳大利亚黑德兰至青岛航线成交价为9.15美元/吨。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为20297美元，较上周四上涨30.5%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为8.803美元/吨，较上周四大涨26.5%；巴西图巴朗至青岛航线运价为21.476美元/吨，较上周四上涨18.4%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船两洋市场稳步回升。粮食航线，本周大西洋往返以及欧洲至远东航线继续表现活跃，而前期由于行情低迷，市场空放运力较少，大西洋往返航线租金继续大幅上涨。南美至远东地区粮食货盘正常，大西洋市场大涨，船东信心倍增，抬升报价，南美至中国粮食航线运价稳步回升。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为33.460美元/吨，较上周四上涨4.6%。太平洋市场，尽管煤炭货盘一般，但受大船暴涨以及巴拿马型船其它市场上涨积极气氛带动，船东信心十足，租金、运价继续上涨。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为11091美元，较上周四上涨12.1%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为10044美元，较上周四上涨9.0%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.320美元/吨，较上周四上涨5.7%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场触顶回落。本周东南亚市场煤炭、镍矿货盘总体表现平平，中国北方钢材货盘稀少，大量船舶往南空放，外加内外贸兼营船基本都在外贸市场，市场可用运力过多，超灵便型船东南亚市场整体偏软，租金、运价触顶回落。周四，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为7125美元，较上周四下跌1.6%；新加坡经印尼至中国南方航线TCT日租金为9173美元，较上周四下跌1.2%；中国渤海湾内-东南亚航线TCT日租金为5763美元，较上周四下跌0.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为6.901美元/吨，较上周四下跌0.6%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为7.734



美元/吨，较上周四下跌 1.5%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价持续下跌 成品油运价小幅震荡】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，6月 28 日当周，美国原油库存环比下降。本周第六届石油输出国组织（OPEC）和非欧佩克产油国部长级会议 2 日在维也纳举行，俄罗斯等 10 个非欧佩克产油国决定执行欧佩克此前作出将原油减产协议延长 9 个月至 2020 年 3 月底的决定。在全球原油需求增速放缓之际，延长减产协议这一决定旨在通过改变供需关系来推升油价。另外，欧佩克与非欧佩克产油国还签署了长期合作协议。通常情况下，这会推高油价。然而，随着对全球经济增长和石油需求的担忧加深，市场对欧佩克的消息置之不理。本周原油价格波动下行，布伦特原油期货价格周四报 63.26 美元/桶，较上期下跌 3.71%。全球原油运输市场大船运价不断下滑，中型船运价小幅上扬，小型船运价小幅下跌。中国进口 VLCC 运输市场运价持续下跌。7 月 4 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 769.28 点，较上期下跌 5.48%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 运输市场气氛低迷，供需状况逐步回归基本面，船多货少的矛盾依旧突出，运价承压，持续下跌。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS47.92，较上周四下跌 5.5%，CT1 的 5 日平均为 WS49.03，较上周下跌 4.9%，等价期租租金平均 2.0 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS47.04，下跌 5.4%，平均为 WS48.09，TCE 平均 2.1 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价综合水平小幅上扬。西非至欧洲市场运价小幅下跌至 WS61 左右，TCE 约 1.1 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，7 月 19 至 21 日货盘，成交运价为 WS65。黑海到地中海航线运价小幅上涨至 WS81，TCE 约 1.6 万美元/天。中国进口主要来自非洲，一艘 13 万吨级船，利比亚至中国宁波，7 月 14 至 16 日货盘，成交包干运费为 310 万美元。一艘 13 万吨级船，利比亚至中国宁波，7 月 15 至 17 日货盘，成交包干运费为 295 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下跌至 WS68（TCE 再次跌破保本线）。跨地中海运价下跌至 WS93（TCE 约 1.1 万美元/天）。北海短程运价小幅上涨 WS91（TCE 约 0.7 万美元/天）。波罗的海短程运价小幅上涨至 WS65，TCE 约 0.7 万美元/天。波斯湾至新加坡运价小幅下跌至 WS116，（TCE 约 1.5 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS99，TCE 为 1.3 万美元/天。中国进口主要来自俄罗斯，一艘 10 万吨级船，科兹米诺至中国北方，7 月中旬货盘，成交包干运费为 60 万美元。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线运价持续下滑，欧美航线涨跌互现，综合水平小幅震荡。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS106（TCE 约 0.4 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS97（TCE 约 0.8 万美元/天）；7.5 万吨级船运价下滑至 WS91（TCE 约 1.0 万美元/天）。美



湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS99 水平 (TCE 约 0.5 万美元/天)；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅上涨至 WS140 (TCE 约 1.2 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 1.6 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【VLCC 油轮船价小幅上涨 内河散货船价多数反弹】

7月3日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为842.92点，环比上涨1.07%。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0.25%、0.75%、2.11%，国际散货船价综合指数下跌2.76%。

由于燃油价格上涨造成船东营运成本增加，巴拿马型和超灵便型散货船运价回升，海岬型散货船运价高位盘整，二手散货船价格惯性下跌。本期，5年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1267万美元、环比下跌1.25%；57000DWT--1512万美元、环比下跌3.45%；75000DWT--1716万美元、环比下跌5.10%；170000DWT--3077万美元、环比下跌1.29%。BDI指数连续11天反弹，周二收于1446点，环比上涨14.94%。当前，巴西图巴朗和西澳铁矿石货盘增多，南美粮食出口集中发货，海岬型和巴拿马型船运价续涨，国际干散货船市场1年期期租费率整体上调，预计二手散货船价格短期止跌反弹。本期，国际干散货船运输市场行情好转，部分船东在价格“洼地”购船，二手散货船市场成交量小幅回升，共计成交15艘（环比增加7艘），总运力109.56万DWT，成交金额16671万美元，平均船龄10.27年。

中美贸易紧张局势减弱，美国特朗普威胁欧盟要提高关税，国际能源信息署认为美国的经济制裁以及中东地区油轮遇袭只会给油市添加有限的不确定性，市场对供应过剩加剧的担忧持续升温，原油价格承压下跌。布伦特原油期货收于62.40美元/桶（周二），环比下跌3.79%。原油轮运价小幅回调，成品油轮运价波动回升，二手国际油轮船价平稳上涨。本期，5年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2229万美元、环比下跌0.98%；74000DWT--2266万美元、环比上涨0.17%；105000DWT--3254万美元、环比上涨0.19%；158000DWT--4228万美元、环比上涨0.11%；300000DWT--6364万美元、环比上涨1.85%。美国加大对伊朗制裁力度，OPEC成员国5月原油产量环比下滑23.6万桶/日至2988万桶/日，这或是基于疲软的表现做出的市场反应，但IEA指出中国等国的经济刺激政策应该会支撑原油需求。当前，国际油轮运价表现较为平静，预计二手油轮价格短期稳中有涨。本期，二手国际油轮成交量萎缩，共计成交3艘（环比减少8艘），总运力45.86万DWT，成交金额6460万美元，平均船龄13年。

国内煤炭、铁矿石和粮食运输需求疲软，船多货少，运价较为疲弱，二手沿海散货船价格小船价涨、大船价跌。本期，5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--155万人民币、环比上涨2.25%；5000DWT--737万人民币、环比下跌1.89%。当前，国内大部分地区气温不高，水力发电充沛，火电日均耗煤旺季不旺，煤炭运输需求持续低迷；钢厂因政策停限产增多，铁矿石运输需求削减；加上海砂开采和运输监管力度加强，非煤货种运输需求减弱；综合考虑，沿海散货运输需求整体低迷，运力过剩运价下滑，预计散货船价格短期小幅下滑。本期，沿海散货船成交量一般，成交船舶吨位以1000DWT、3000DWT、



5000DWT 为主。

内河散货运输市场基本平稳，二手散货船价格经过多周下跌后，多数反弹。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--51 万人民币、环比上涨 0.26%；1000DWT--96 万人民币、环比上涨 4.58%；2000DWT--204 万人民币、环比上涨 3.77%；3000DWT--288 万人民币、环比下跌 0.30%。目前，国内采砂和运沙持续严控，内河散货运输需求偏弱，运价稳中有跌，预计内河散货船价震荡盘整。本期，内河散货船成交小幅萎缩，共计成交 32 艘（环比减少 71 艘），总运力 7.64 万 DWT，成交金额 7267 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

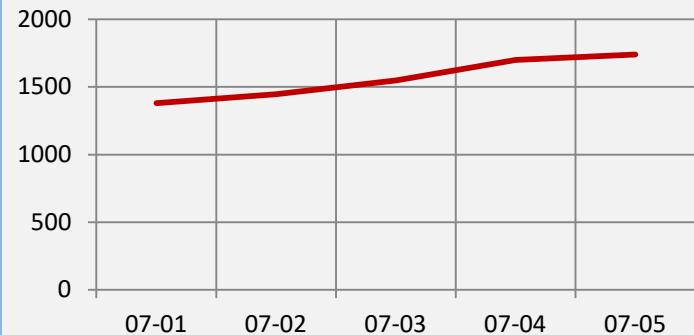
波罗的海指数	7月1日	7月2日	7月3日	7月4日	7月5日	
BDI	1,381	+27	1,446	+65	1,549	+103
BCI	2,557	+69	2,717	+160	2,939	+222
BPI	1,317	+31	1,370	+53	1,433	+63
BSI	792	+5	796	+4	803	+7
BHSI	441	-1	439	-2	440	+1



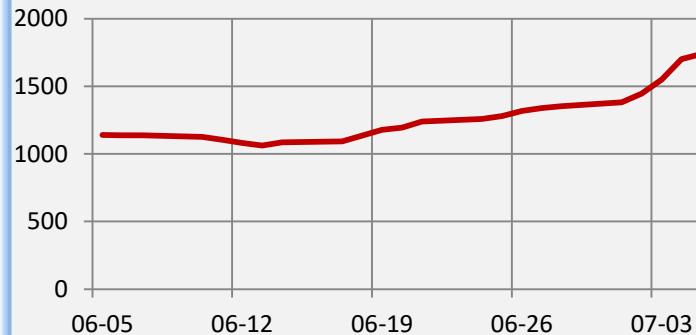
全一海运有限公司



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 26 周	第 25 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	19,000	19,000	0	0.0%
	一年	18,000	18,000	0	0.0%
	三年	15,500	15,500	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	11,750	11,500	250	2.2%
	一年	11,750	11,750	0	0.0%
	三年	11,500	11,500	0	0.0%
Smax (55K)	半年	10,000	10,000	0	0.0%
	一年	10,250	10,250	0	0.0%
	三年	10,500	10,500	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	9,000	8,750	250	2.9%
	一年	9,000	9,000	0	0.0%
	三年	9,250	9,250	0	0.0%

截止日期: 2019-07-02

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Maritime King' 2011 95675 dwt dely Lanshan 11 Jul trip via E. Australia redel Japan \$14,000 - NYK

'Harvest Frost' 2014 95263 dwt dely Paranagua 15 Jul trip redel Brake \$18,000 - Cargill

'Karlovasi' 2016 82354 dwt dely EC South America 23 Jul trip redel China \$16,750 + \$675,000 bb - United Bulkcarriers

'BBG Endeavour' 2013 82023 dwt dely Yoesu 09 Jul trip via Newcastle redel Japan \$13,000 - NYK

'Recco' 2016 81914 dwt dely Lumut 09 Jul trip via ECSA redel Singapore-Japan \$14,750 - Bunge



’Centurion’ 2005 76838 dwt dely Ghent 12 Jul trip via Murmansk redel Jorf Lasfar \$22,000 – Norden

’Heina’ 2005 76598 dwt dely CJK 10/16 Jul trip via NoPac redel S.China \$11,900 – Oldendorff

’Vamos ’ 2004 76284 dwt dely Zhoushan 06/09 Jul trip via Kwinana redel China \$11,000 – Klaveness

’Imperial Rose’ 2008 76197 dwt dely retro Krishnapatnam 23 Jun trip via ECSA redel Singapore-Japan \$13,000 – Solebay

’Sam Lion’ 2012 57200 dwt dely Paradip prompt trip redel Hazira intention iron ore pellets \$10,000 – Seacoast

’Guo Tou 107 ’ 2013 56721 dwt dely CJK prompt trip via Indonesia redel S.China approx \$6,100 – Tongli

’Great Vanguard’ 2018 38652 dwt dely Samalaju, Malaysia 08 Jul trip redel Philippines approx. \$8,750 – cnr

’Maria L’ 1998 28404 dwt dely Skaw prompt inter-Continent trip \$6,900 – White Lake Shipping

(2) 期租租船摘录

’Leda C’ 2011 81526 dwt dely Machong 04/05 Jul 4/6 months redel worldwide \$13,000 – cnr

’Super Caroline’ 2007 33427 dwt dely Recalada 3/5 month redel Atlantic approx. \$10,800 – cnr

4. 航运市场动态

【限硫令生效临近，洗涤塔会出现退订潮吗？】

为了迎接 IMO 2020 限硫法规，船东们都在为各自选择的应对方式下赌注，随着限硫令生效日期临近，他们一个接一个地亮出了底牌——要么决定安装洗涤塔，要么依靠炼油厂提供低硫油，或者高价改装 LNG 动力。但是想到未来低硫油价格将逐渐下跌，安装废气清洁系统的经济效益或许并不会很大，许多船东正在重新思考如何控制船舶排放。

许多洗涤塔怀疑论者都是所持船型较小的船东，比较有代表性的观点认为“安装洗涤塔就像是在自己船上建造一所炼油厂”。而洗涤塔支持者则以持有大型



船队和大型船舶的船东为主，因为大型船舶安装洗涤塔成本节约效果更好，而且这些船东如果对洗涤塔的回报没有太大把握，他们可以选择在船队中的部分船舶上安装。

洗涤塔的游戏还没有结束，但是现在说曾经指望凭借洗涤塔订单潮大赚一笔的人已经大失所望也不会显得为时过早。而且现在有些船厂已经预感会有一波洗涤塔订单遭到取消。

近期，一位中国船厂负责人表示，去年许多船厂都接到了好多洗涤塔安装订单，因为价格很低。但是现在很多船厂都面临着预订过量的问题，而且有预感会出现退订的情况。现在船东们想着低硫油的价格将会走低，认为投资洗涤塔的经济效益或许并不高。

该负责人相信，对于经营良好的船厂而言，实际的问题仍在可控范围，主要涉及劳动力分配以及某些原料和配套设备的投资。有些依赖洗涤塔细分市场的小型制造商一直在接洽他的公司以及其他船厂，要求这些船厂向各自的船东客户推广他们的产品。他表示：“这会把船厂推向一个很困难的境地。”

另一家大力支持洗涤塔安装的修船厂坦言道，他们公司还未看到回报，但是依然对洗涤塔持乐观态度。该船厂负责人表示：“今年上半年洗涤塔销量的确在下降，但是我们相信许多人会意识到洗涤塔的优势。我觉得等人们体会到低硫油操作的困难性之后，洗涤塔销量将出现另一个高峰。”

对于洗涤塔供应商和他们的客户来说，即将生效的全球限硫法规造成的监管压制才是他们真正面临的问题。不同于早期环保法规所具有的分水岭效果，如1990年石油污染法案引发的双船体要求，IMO 2020限硫法规并没有指出某个特定的技术解决方案，这就使得每个船东可以自由选择各种方案来达到减排要求。

从全局来看，这种情况可能会给全球船队提供最有效的解决方案，但是对每一个个体船东而言，选择合规方案的自由也是非常令人苦恼的。在一个盈亏平衡的市场中，船东必须在安装洗涤塔和使用低硫油之间做出抉择。前者花费上百万美元，工作寿命只有五年，而且会永久性地降低船舶载货能力，而后者的价格和供应都不确定，而且还会堵塞船舶发动机。

大船东可以投资少量洗涤塔，在整个船队中选择一小部分船舶安装这种设施，然后等待相关技术报告，正如某些集装箱航运公司做的那样。不具备这种条件的船东可能会被迫选择拖延时间，等到1月份限硫令生效后过渡到低硫油。

洗涤塔支持者警告称：“这样一来他们就会遭到炼油厂挟持。炼油厂口口声声地说到时候会有足够的低硫油供应，但他们却不给报价。”

总而言之，如果法规能直接告诉船东该做什么并且开出账单，事情可能会简单很多。

来源：中国船检



【交通部：马六甲海峡航运保安等级提升至最高】

交通运输部办公厅 7 月 2 日发布通知，将航行于及拟驶往马六甲海峡的中国籍国际航行船舶的保安等级提高为 3 级。

交通运输部办公厅通知各国际航运公司、各直属海事局，依照《中华人民共和国国际船舶保安规则》的规定，经过交通运输部同意，决定将航行于及拟驶往马六甲海峡的中国籍国际航行船舶保安等级提高为 3 级，时间从 2019 年 7 月 2 日 22:00 时起，截止时间另行通知。

各相关国际航运公司应按照本通知要求立即提升有关船舶保安等级，并落实保安计划要求，采取相应保安措施。

各直属海事局应立即将本通知传达至辖区各国际航运公司，并按照《中华人民共和国国际船舶保安规则》的要求，为辖区中国籍国际航行船舶提供保安信息，督导相关国际船舶做好保安工作。

据微信公号“吾爱航运网”7月3日梳理，《中华人民共和国国际船舶保安规则》第二章船舶保安等级规定：

船舶保安等级船舶保安等级从低到高分为三级，分别是保安等级 1、保安等级 2 和保安等级 3。

保安等级 1 是指应当始终保持的最低防范性保安措施的等级。

保安等级 2 是指由于保安事件危险性升高而应在一段时间内保持适当的附加保护性保安措施的等级。

保安等级 3 是指 当保安事件可能或者即将发生（尽管可能尚无法确定具体目标）时应在一段有限时间内保持进一步的特殊保护性保安措施的等级。

中华人民共和国海事局应当根据威胁信息的可信程度、得到佐证的程度、具体或者紧迫程度以及保安事件潜在的后果确定和调整船舶的保安等级。

前款所称威胁信息包括但不限于以船舶为载体或者工具对下列对象产生威胁的信息：国家安全、公共安全、公共卫生、公共环境、公共资源、海上通信安全、重要设施安全、社会治安等。

保安等级 3 时，船舶应该怎么做？

来源：观察者网



【霍尔木兹海峡告急，全球航运成本飙升】

霍尔木兹海峡是世界最重要的石油天然气运输通道，曾发生过惨烈的“袭船战”，惨痛的历史应该牢记。

2018年5月8日，美国宣布退出伊朗核协议，不断升级对伊朗的制裁。

2019年5月2日，美国不再给予8个国家和地区进口伊朗石油的豁免，宣布要将伊朗石油出口归零。与此同时，伊朗对美国的制裁开始进行反制，其中，军事封锁霍尔木兹海峡不时成为伊朗对外宣传的主要选项之一。

2019年5月12日和6月13日，6艘商船在霍尔木兹海峡附近遭到袭击。6月20日，伊朗击落一架美军无人机，美国计划对伊朗发动军事打击，但最后一刻取消。

随着美伊对抗的升级，围绕霍尔木兹海峡的军事冲突事实上已进入一触即发的状态。霍尔木兹海峡是世界最重要的石油天然气运输通道，曾发生过惨烈的“袭船战”，惨痛的历史应该牢记。

霍尔木兹海峡冲突升级 航运成本飙升

自今年5月份以来，霍尔木兹海峡的冲突不断升级。

5月12日，4艘商船在霍尔木兹海峡附近的阿拉伯联合酋长国富查伊拉以东水域遭到袭击，其中两艘沙特阿拉伯船只的结构受到了严重破坏。

6月13日，挪威船东拥有的“前沿牵牛星号”和日本船东拥有的“国华勇气”号油轮，在霍尔木兹海峡入口处的阿曼湾海域，遭遇袭击后发生爆炸，船上燃起大火，船员被迫弃船逃生。美国指责此次袭击系伊朗所为。

6月20日凌晨，美国海军一架MQ-4C“全球鹰”高空无人机，在霍尔木兹海峡上空被伊朗地对空导弹击落。6月20日晚，美军计划打击伊朗3处军事目标，但在军事打击前10分钟，特朗普取消了这次行动。

在6月20日中止对伊朗的军事打击后，美国国家安全顾问博尔顿称，伊朗不要把美国的谨慎误以为是软弱，尽管美国取消了一次军事打击，但对伊朗采取军事行动仍然是一种选择。



自 2019 年 4 月 15 日以来，美国已经在伊朗周边国家部署了大量军事力量，主要包括：50000 名士兵、18 架 F-15E 攻击鹰战斗机轰炸机、12 架 F-35A 闪电 II 战斗机和 4 架 B-52H 战略轰炸机。此外，在阿曼湾还有林肯号航空母舰打击群，在亚丁湾有拳击手号两栖攻击舰打击群。

中国有一句成语，叫“城门失火，殃及池鱼”。

在今年 5 月和 6 月份霍尔木兹海峡发生袭击油轮事件后，虽然没有阻断石油运输，但已产生了较为严重的后果。

除油价短暂上涨外，袭击活动使得通向霍尔木兹海峡的海上运输保险和运费等成本大幅度上涨，包括我国在内的有关国家，已经受到了一定程度的影响。

今年 5 月底，联合战争委员会（JWC）对船舶险特战区（中东区域）作出最新调整，大幅提高了该地区的保费和索赔金额。据估计，今年 5 月和 6 月发生的船舶袭击事件，其战争险索赔将相当于 2019 年全年预估战争险保费总额。

目前，几乎所有船东在航行至波斯湾时所支付的额外保费，都在不断上升。

除保费和安全措施提高带来的海上运输成本大幅增加外，有媒体报道称，船舶受袭击后的 6 月 13 日至 20 日，波斯湾至我国之间的超大型油轮现货运价，大幅上涨了 101%。

6 月 20 日，VLCC 油轮从波斯湾到我国之间的即期运价，涨到了 3 月以来的最高水平，达到每天 25994 美元，而 5 月份的平均价格为每天 9979 美元。

世界最重要的石油天然气运输通道

霍尔木兹海峡位于亚洲西南部，介于伊朗与阿拉伯半岛的阿曼角之间，东接阿曼湾，西连波斯湾，形似人字型，是波斯湾通往印度洋的唯一出口，有“海湾的咽喉”之称。

海峡东西长约 150 公里，最宽处 97 公里，最窄处 38.9 公里，平均水深 70 米，最浅处 10.5 米，最深处 219 米。世界上最大型的油轮，如 50 万吨级以上的 ULCC，都可以畅通无阻地通过海峡。

目前，全球共有 8 大主要油气运输通道，包括霍尔木兹海峡、马六甲海峡、苏伊士运河/苏伊士-地中海管线、曼德海峡、丹麦海峡、土耳其海峡、巴拿马运河和好望角，其中，霍尔木兹海峡的重要性位居第一。



这主要由于霍尔木兹海峡地处中东产油区，北岸是伊朗，南岸是阿曼。伊朗在海峡有重要的阿巴斯港，并控制着海峡中的主要大岛，如格什姆岛和霍尔木兹岛等。

波斯湾沿岸共有 7 个产油国，分别为伊拉克、伊朗、科威特、卡塔尔、阿拉伯联合酋长国、巴林和沙特阿拉伯。

2018 年，上述 7 国的石油产量合计约为 3100 万桶/天，占世界石油产量的 32.7%。拥有的剩余探明石油储量超过 8000 亿桶，占世界的 46.25%。

这些国家生产的石油，绝大部分要通过霍尔木兹海峡，输往其他石油进口国。

2018 年，通过霍尔木兹海峡的日均石油运输量为 2100 万桶，占全球海运石油贸易的 1/3，约等于全球石油消费量的 21%。通过海峡的液化天然气数量，占全球液化天然气贸易量 1/4 以上。

目前，要想绕过霍尔木兹海峡运输石油，方式十分有限，只有沙特阿拉伯和阿拉伯联合酋长国，在霍尔木兹海峡之外拥有运输管道。

2018 年底，这两个国家石油管道的输送能力约为每天 650 万桶，实际输送量约为每天 270 万桶，尚有运能可以释放。

根据 ClipperData 公司公布的油轮跟踪数据，2018 年，沙特阿拉伯大多数石油和凝析油，是通过霍尔木兹海峡运输的，其中绝大部分是出口到其他国家，只有少于 50 万桶/天的石油，是从沙特阿拉伯在波斯湾地区的港口，运送到本国红海地区的港口。

以我国为主的亚洲国家，对霍尔木兹海峡的依赖最大。

2018 年，通过霍尔木兹海峡运输的石油和凝析油中，有 76% 是运往亚洲市场，中国、印度、日本、韩国和新加坡是主要目的地，这些国家占通过霍尔木兹海峡石油和凝析油通过量的 65%。

2018 年，我国进口石油量的约 30%、进口液化天然气的约 20%，需通过霍尔木兹海峡运输。

同一年，美国通过霍尔木兹海峡从波斯湾国家进口的石油和凝析油，为 140 万桶/天，占进口总量的 18% 和石油消费量的 7%。

两伊战争期间惨烈的“袭船战”不应忘记



1980 年 9 月 22 日-1988 年 8 月 20 日，伊拉克和伊朗之间进行了长达 8 年之久的战争。

伊朗最大的石油城阿巴丹被毁，石油出口中心和最大的储油港哈尔克岛损失惨重。战争开始后的第三天，伊朗就基本上停止出口石油。

伊拉克最大的炼油厂巴士拉也遭到大规模空袭，最大的石油出口港法奥被占领，通往地中海的输油管道也被炸。

由此，引发了第二次石油危机。

1984 年 2 月，伊拉克发动了轰炸伊朗油轮、封锁伊朗海上石油出口的“油轮战”。伊朗很快以牙还牙，也在波斯湾水域袭击过往油轮。

自 1984 年 4 月到 1988 年 7 月底发生的“袭船战”，约有 400 艘油轮和货轮遭到袭击，260 名海员遇难。

如果从 1980 年 9 月两伊战争爆发算起，共有 574 艘商船在海湾地区遭到袭击，420 名船员死亡，452 人受伤，完全被毁的船只约有 50 艘，货物损失共计约 1000 万吨，货主损失在 20 亿美元以上。

在这次“袭船战”中，东方海外当时拥有的全球最大的油轮之一“海上巨人”号，于 1987 年 10 月、1987 年 12 月和 1988 年 5 月，三次遭到伊拉克空袭。1988 年 5 月 14 日，“海上巨人”号航经霍尔木兹海峡时，遭到伊拉克战机攻击后受重创，最终在伊朗卡克岛附近海域沉没。

1987 年 6 月 30 日，美国总统里根下令组建“中东联合特遣部队司令部”，从 7 月中旬起，开始为油轮护航，英、法、意、荷、比以及沙特等国的数十艘军舰和直升机，也开进波斯湾，参与扫雷。

由科威特出钱，美军租用了 2 座浮动式石油钻井平台，改装为警戒浮岛，并开展了行动代号为“祈祷的螳螂”的军事行动。

最终，伊朗海军几乎损失所有的大型作战平台，不得不接受国际社会的调停，结束了持续多年的“袭船战”，也结束了长达 8 年的两伊战争。

来源：全说能源



【重磅-苦等多年的“中国神船”，来了！】

让中国航运业苦等多年的“中国神船”（“南北船”合并），终于迎来了“官宣”！

航运界网 7 月 1 日晚间获悉，中国船舶重工集团有限公司（简称中船重工）和中国船舶工业集团公司（简称中船集团）旗下多家上市公司中国重工、中国船舶、久之洋等同时发布公告：7 月 1 日接实际控制人通知，中船重工集团正与中国船舶工业集团有限公司筹划战略性重组，有关方案尚未确定，方案亦需获得相关主管部门批准。公告称，本次实际控制人战略性重组事项正处于筹划阶段，有关事项具有不确定性，请投资者注意投资风险。

航运界网今年 1 月曾报道，国资委今年将推进船舶等领域企业战略性重组，海工装备等领域专业化整合。彼时，即为今天的“官宣”提供了明显信号。

而在今年 4 月 16 日国务院国资委秘书长彭华岗对媒体表示，关于“南北船”的合并，由于涉及上市公司，因此“按照有关规则，能公布的时候，企业一定会按照有关规则和要求公布”。

航运界网长期报道了解，自 2014 年以来的新一轮中央企业重组浪潮中，“南北船”合并的消息屡屡传出，尤其是在中远集团和中海集团，招商局集团和中外运长航集团纷纷合并、重组之后，有关“南北船”整合的传闻就从来没有中断过，成为中国航运船舶领域从业者心中的“一块大石头”。而在今日，长达数年之久的“南北船”整合传闻，终于有了实质进展：“石头落地了”。

中船集团与中船重工俗称“南北船”，因前者主要造船基地集中在南方，后者主要造船基地集中在北方。1963 年 9 月，国务院决定将船舶工业从三机部分出来成立第六机械工业部。1982 年 5 月，经国务院批准，在六机部 135 个企事业单位和交通部 15 个企事业单位基础上组建成立中国船舶工业总公司。1999 年 7 月，经国务院批准，在原中国船舶工业总公司基础上组建中国船舶工业集团公司和中国船舶重工集团公司。

截至 2017 年底，中船集团拥有 40 余家二级单位，分布在北京、上海、广东、江苏、江西、安徽、广西、香港等地。中船集团在中国香港及美国、俄罗斯、泰国等 8 个国家和地区设有驻外机构。中船集团旗下聚集了一批实力雄厚的造修船企业和船舶配套企业，包括江南造船（集团）有限责任公司、沪东中华（造船）有限公司、上海外高桥造船有限公司、上海江南长兴造船有限公司、广船国际有限公司、中船黄埔文冲船舶有限公司等，还拥有中国船舶及海洋工程设计研究院、上海船舶研究设计院、广州船舶与海洋工程设计研究院 3 家船舶研究设计机构，以及中船第九设计研究院工程有限公司等知名工程咨询、设计、总承包单位。

中船集团现任董事长、党组书记是雷凡培，董事、总经理、党组副书记是杨金成。中船集团旗下上市公司有中国船舶工业股份有限公司、中船海洋与防务装



备股份有限公司、中船科技股份有限公司。

中船重工截至 2018 年已连续 7 年入选世界 500 强企业，排名第 245 位，位居全球船舶企业首位。拥有上市公司 5 家，境外机构 18 家，二级成员单位 95 家，其中二级企业 66 家，科研院所 29 家，总资产 5002 亿元，员工 17 万人。中船重工目前拥有 11 个国家级研发中心，9 个国防科技重点实验室，12 个国家级企业技术中心，150 多个专业实验室，形成了比较完整的海军武器装备与军民融合产业科技创新体系。

中船重工现任董事长、党组书记是胡问鸣，董事、总经理、党组副书记是吴永杰。旗下上市公司（含实际控制）有：中国船舶重工股份有限公司、中国船舶重工集团动力股份有限公司、中国船舶重工集团应急预警与救援装备股份有限公司、中国船舶重工集团海洋防务与信息对抗股份有限公司、久之洋红外系统股份有限公司，以及新三板挂牌公司山西汾西电子科技股份有限公司。

南北船资产、业务部分重叠且各有侧重，南船侧重船舶制造，北船侧重船舶设计与配套。若重组成功，军船业务将更好协同，民船业务有望形成合力，突破高技术船型与共拓海外市场。

来源：航运界

5. 船舶市场动态

【劳动力短缺威胁已至，中国造船业路在何方？】

长期以来，较低的用工成本一直是我国船舶工业相较于其他主要造船国的核心比较优势。但是，近年来，早前已逐渐浮出水面的“招工难”“用工贵”等问题呈现出愈发严峻的态势，不仅给越来越多的骨干造船企业造成了困扰，也引起了行业主管部门的重视。

人口红利衰减 船企遭遇“用工难”

根据多家骨干船企反映，目前，船舶工业劳动力问题主要体现在三方面：工人流失严重、工人年龄明显偏高以及用工成本高。当前，船企用工以外包工为主，本身流失率就比较高，加上这些工人大多来自中西部省份，其返回本地就业的数量呈增长态势，每年过完春节，船企都会因返厂工人的减少而发愁；船企用工仍然以第一代农民工为主，80 后已经大量离职，90 后很少愿意到船企工作，导致船企工人的平均年龄在 40 岁以上；骨干船企多位于沿海发达地区，社会平均工资较高，船企及包工队为留住现有工人只能不断提高工资待遇，多数船企劳务工工资已经超过 5000 元/月，个别地区工资达 10000 元/月。

实际上，“招工难”“用工贵”已经成为中国制造企业普遍面临的问题，这是我国经济社会发展到目前阶段的必然现象。我国经济 40 多年来的增长离不开



人口红利的支撑，主要是农业部门剩余劳动力向工业部门的转移和适龄劳动人口的增长。

农业部门剩余劳动力转移的“拐点”早已出现，并在一定程度上带来了制造业用工成本的刚性上涨。改革开放初期，我国农业产值占国内生产总值（GDP）总量的 28%，却占用了 71% 的就业人口，表明农业部门存在大量剩余劳动力；随着改革开放和工业化进程的推进，大量农村劳动力涌入工业部门，工厂门口常常是人满为患，工人们几乎没有议价能力。劳动力成本低廉，这也推动了船舶工业完成从本工为主向以外包工为主的转变。这个过程持续到绝大部分农村劳动力被第二、第三产业吸收，其标志就是工人工资开始明显上涨，也就是“刘易斯拐点”，即劳动力过剩向短缺的转折点。多位经济学家认为，中国的“刘易斯拐点”出现在 2004 年，也就是说，中国制造业劳动力成本因农业部门劳动力转移的减少而上涨了 15 年之久。

适龄劳动人口“拐点”则出现在 2013 年。之后，我国制造业劳动力短缺问题愈发严重，并进一步促进了制造业用工成本上涨。根据国家统计局的数据，2004~2013 年，我国 15~64 岁的适龄劳动力人口从 9.22 亿增加到 10.06 亿，因此，尽管农村转移的劳动力减少，但制造业部门劳动力供给并未出现明显短缺；从 2014 年开始，我国适龄劳动力人口进入了下滑阶段，并在 2017 年加速下滑，制造业企业“招工难”“用工贵”的程度不断加剧。

更为重要的是，在不断减少的适龄劳动力人口存量中，各个产业部门之间的竞争日益激烈，特别是在互联网技术的“加持”下，以家政、餐饮、快递等服务业为代表的第三产业不断扩张，制造业工人不断被分流。2018 年，第三产业已经吸收全国 46.3% 的就业人员，而制造业就业人员占比则从 2012 年的 30.3% 下滑到 2018 年的 27.6%。同时，制造业内部轻工业和重工业之间也存在竞争，以船舶工业为代表的重工业在劳动力市场上的吸引力较弱，年轻人更不愿从事这一行业。

此外，我国户籍制度也是造成制造业劳动力萎缩的重要原因。船企工人大多学历较低，在现有政策下很难获得当地户口，不能享受当地经济发展带来的社会福利保障，最终不得不返乡。同时，中西部地区经济的快速发展也创造了大量就业机会，对于工人来说，在家乡就业将获得更多便利。根据国家卫计委公布的数据，2015~2018 年，我国流动人口已经连续 4 年出现下降，反映了中西部省份向沿海省份输出劳动力数量不断下滑。尽管部分船企尝试提高本地工人占比，但本地人一般不愿去船企，而外地人无法获得福利待遇而最终选择离开。

发达国家的发展历程告诉我们，制造企业“招工难”“用工贵”是经济发展到一定阶段必然面临的问题，再加上老龄化问题的叠加，人力资本相对金融资本将更加稀缺，可以通过一些方式来延缓这种趋势，但不可逆转。

船舶工业作为劳动力密集行业以及危险工种集中的行业，在劳动力市场上的竞争劣势非常明显。多名船企负责人表示，如果不采取措施，5~10 年后随着中国第一代农民工退出劳动力市场，中国船企将很难招到足够的工人维持生产。欧洲和日本都曾因劳动力成本丧失优势而经历了船舶总装建造产业的转出，但在船舶配套、船舶设计以及船舶相关的生产性服务业方面维持了较强的竞争力，目前仍然活跃在国际船舶工业领域。



让人担忧的是，尽管目前我国船舶工业规模庞大，但船舶配套和船舶设计等产业环节尚未形成很强的竞争力，自主品牌配套产品和高端船舶设计能力依然欠缺，如果总装厂再转移出去，中国船舶工业能否继续保持竞争力，值得思考。

日韩船企先行 经验值得借鉴

日、韩船企作为我国船舶工业的主要竞争对手，在经济发展过程中也经历了造船工人不断减少和劳动力成本优势不断下降的过程。但日、韩船企通过多种措施提高效率取得了一定效果。

日本船舶工业“刘易斯拐点”出现在 20 世纪 60 年代初，适龄劳动人口的下降出现在 1990 年左右，之后，日本船企就一直面临劳动力不足的局面。日本造船工业协会(SAJ)的统计数据显示，日本船企用工总量（含外包工）从 1976 年的 26 万人下降到 2018 年的 5 万人左右，期间，日本劳动力平均工资水平也经历了快速上涨到逐渐平稳的过程。其中，1960~1980 年，日本平均工资水平以年均 10% 左右的速度上涨；1980~2000 年以年均 3% 左右的速度上涨；2000 年之后保持在 500 万日元/年上下浮动（目前合 30 万~40 万元人民币/年）。

为应对造船工人短缺问题，日本船企通过不断优化船舶设计、开展精益造船、大面积引入工业机器人等方式提高效率，年人均产出从 20 世纪 70 年代末的 11 修正总吨(CGT) 提高到 2000 年的 60CGT，很大程度上对冲了人工成本的上涨。即使是在 2000 年之后，日本船企依然不断提高效率以应对韩国和中国船企的竞争，目前年人均产出已经超过了 120CGT。同时，为进一步缓解劳动力不足的矛盾，日本船企持续从东南亚国家和中国引入外籍劳工。

韩国船舶工业的“刘易斯拐点”出现在 20 世纪 70 年代初，适龄劳动力人口拐点出现在 2000 年前后，之后，船企员工数量从 2000 年的 20 万左右持续减少到 2018 年的 10 万人左右。劳动力成本方面，1970~1996 年，韩国劳动力平均工资增长了 5 倍左右，之后除 1997 年亚洲金融危机和 2008 年国际金融危机期间有所回落外，总体呈缓慢上涨态势并逐渐趋于平稳，目前韩国制造业工人的平均工资在 5400 万韩元/年左右（约合 32 万元人民币/年）。

韩国船舶工业出现劳动力问题时的外部环境要好于日本，2000 年前后正值全球单壳油船的集中淘汰期，中国经济启动快速增长模式带来巨量船舶订单需求。同时，韩国相对日本仍具有明显的劳动力成本优势，中国造船产能此时尚未大规模形成。在此背景下，新船价格上涨较快，韩国缓冲劳动力带来的压力面临非常好的外部环境。

为应对劳动力供给可能出现的下降局势，韩国船企在生产组织方式上进行改革，通过开创巨型总段建造法、广泛应用信息化工具、不断优化生产设计等方式极大地提高了生产效率，并通过建立完备的技能培训体系、提升本工占比等方式提高工人技能、稳定员工队伍，本工占比从 2000 年的 20% 左右提升至目前的 70%。得益于上述措施，韩国船企的年人均造船产出也从 2000 年的 30CGT 提高到 100CGT 左右。



当然，尽管日、韩通过提升生产效率较大程度上对冲了劳动力成本上涨和劳动力短缺的问题，但作为完成工业化且老龄化来临的造船大国，除非智能制造达到很高水平而无需人工过多干预，否则很难从根本上解决劳动力比较优势丧失带来的各种问题。目前，日本船舶工业的劳动力缺口依然在扩大。2018年，日本政府又新推出引入50万外籍劳工的计划，以解决造船等行业的用工问题；韩国船企本工占比比较高一定程度上稳定了人员队伍，但年轻人对船企的兴趣不断降低，产业的长期持续性发展令人担忧，再加上造船市场波动较大，个别年份订单不足时甚至会出现人员过剩的现象，裁人还是留人，难以权衡。

提升生产效率 对冲不利影响

从外部环境角度来看，中国在应对当前“招工难”“用工贵”问题上面临的形势更加复杂。一是时间窗口的问题，日、韩“刘易斯拐点”与适龄劳动人口拐点之间有30年左右的缓冲期，而中国只有10年左右，这就意味着劳动力成本快速上升与用工缺口急剧扩大相互交织，局面更加难以应对；二是市场环境的问题，韩国船企在适龄劳动人口下降（2000年）之后面对的是急剧扩张的新船需求和不断上涨的新船价格，而中国船企在2014年之后则面临着新船市场供过于求和新船价格长期低位的不利形势，这就导致船企缺少剩余资本进行生产工艺工装的升级。

从日、韩船企的以往经验看，缓冲劳动力成本上涨和劳动力短缺的核心是提高人均生产效率，这是一个长期性的系统工程。从一定程度上讲，正是因为劳动力问题的严重性已经威胁到了生存，企业才不得不倒逼自身提升管理水平和效率。

对于中国船企来说，首先需要做的是在现有条件下提升管理效率。管理提升是一个老生常谈的问题，很多船企也很清楚自身在哪些环节、哪些部门存在问题，每年都会进行成本倒逼，但很少有船企能够在采购、外包工管理、生产工艺以及营销方面剔除掉不必要的成本，做到现有条件下的最优。

其次，采取措施留住工人和提高工人技能。有些船企建议国家层面能够在户籍改革、职业技能教育和降低社保缴费率上步子再迈得大一些，最好是能够放开东南亚劳工的引入。但这些问题不仅仅涉及船舶工业，国家需要从整个经济结构调整和区域经济发展情况以及人口发展计划等方面考虑。所以对于船企来说，应在自身力所能及的范围内适量增加本工数量、提高工人待遇、改善工作环境、建立工人技能培训体系等。

再次，扎实提升生产效率，这也是应对劳动力问题的根本解决途径。生产效率提升是一个笼统的概念，在当前船企缺少剩余资本的情况下，很难短期内实现生产效率的系统性提升。日、韩船企生产效率的提升也是多年积累的结果，关键是梳理出设计及生产的薄弱环节和可以改善提升的方向，每年都能够切实补齐一些短板，每年都能够有实际性且不反弹的效果。目前及未来几年，我国船企劳动力成本相对日韩仍具有一定优势，但这种优势每年都在减少；中国船企效率的提升还有时间窗口，但必须每年都有实际进展。骨干船企应结合自身财力和国家相关政策支持，稳步发展自动化工装、提升信息化水平和推进智能制造相关技术的应用，一步一个脚印，逐步对冲工人数量下滑和成本上升带来的不利影响。

最后，提高在船舶配套、船舶设计及船舶工业相关生产性服务业领域的竞争力。在欧洲、日本甚至是韩国企业已经构建了强大业绩壁垒的情况下，中国自主



品牌配套的发展除了脱硫塔、压载水等新型设备，以及通过收购掌握重要关键技术的低速机等设备外，还有很多产品目前尚未找到合适的发展模式；船舶配套国产化也面临着部分核心部件及基础材料相关技术尚未攻破，或者已经攻破但难以形成批量导致成本较高、推广困难等问题。此外，船舶设计软件、液货船及特种船设计能力以及船企生产工艺流程、信息化、智能化等相关咨询服务业仍有待进一步发展。在这种形势下，中国船舶工业行业协会愿与产业链各个企业就具体问题深入沟通，组织对接行业管理部门、船企、船东、配套企业、核心部件研发企业、基础材料生产企业、设计公司、高校、金融机构等单位，帮助企业对接市场资源和技术资源，探讨可行的商业模式，寻求有实质性意义的技术合作，扎实稳步推进船舶工业自主创新能力提升，构建属于中国企业的业绩壁垒、成本壁垒和技术壁垒。

来源：中国船舶报

【我国造船业再添新订单：签订 47 艘船舶 金额超 140 亿】

中船重工 27 日集中签约一批民船项目，涵盖一系列新造船订单、船舶租约、船舶融资合作协议以及成套装备订单，签约订单金额合计约 143 亿元人民币。

观察者网从中船重工集团获悉，本次签约的项目主要为民用船舶，共 47 艘，签约的产品囊括中船重工 10 余种船舶产品和成套装备。包括超大型原油轮 VLCC、21 万吨散货船等主力船型，穿梭油轮、成品油船、化学品船等一批优化升级产品，以及深海智能渔场装备、核电应急发电设备等成套装备产品；合作形式包括新船建造、成套装备总包、船舶租赁、联合投资、保理融资、银行信贷等多种模式。

数据显示，今年 1-5 月，全球共成交船舶 335 艘，载重吨也就是可装载货物 2307.6 万吨，分别比去年同期下降 44.8% 和 52.1%。尽管国际市场不景气，中国仍旧承接了全球船舶订单总量的 56.8%，在国际市场上占据重要地位。

中船重工党组书记、董事长胡问鸣表示，近年来，国际经贸形势复杂多变，民船市场波动加剧，船舶排放、能效等相关国际海事规则要求不断提高，中船重工贯彻落实新时代高质量发展要求，认真研判市场趋势、深入挖掘客户需求、聚焦优势船型、充分发挥体系优势，在市场经营开拓、供给侧结构性改革、产品转型升级、产融一体发展等方面取得了显著成效。

中船重工副总经理何纪武在签约仪式上表示，中船重工是以海洋防务、海洋运输、海洋开发、海洋科考装备的研发、设计、制造为核心业务的创新型企業集团，拥有我国最大的造修船基地和最齐全的船舶配套能力，集中了我国舰船和海工装备研究、设计的主要力量，连续 8 年入选《财富》世界 500 强，连续两年蝉联全球船舶类企业首位。

来源：同花顺财经



【南北船”将合并 专家：提升中国船舶行业国际竞争力】

“南北船”将合并 旗下 8 公司市值飙升

专家表示合并可集中资源优势 提升我国船舶行业的国际竞争力

7月1日晚间传出南北船即将“合并”的消息，南北船旗下的8家上市公司也全都发布了公告，称接控股股东通知：中国船舶重工集团有限公司(以下简称中船重工，俗称“北船”)正与中国船舶工业集团有限公司(以下简称中船集团，俗称“南船”)筹划战略性重组，有关方案尚未确定，方案亦需获得相关主管部门批准。

与此前重组需要停牌不同的是，7月2日早盘，南北船旗下的上市公司并没有停牌，而是集体高开。据北京青年报记者计算，到7月2日下午收盘，上述8家公司的总市值为2778.05亿元，较前一交易日上涨超过275亿元。

在著名经济学家宋清辉看来，南北船合并意义重大，可以集中资源优势，提升我国船舶行业在国际市场的竞争力。

资深国企改革专家李锦表示，从宏观角度考虑，南北船合并，就是要建设具有全球竞争力的世界一流企业，把中国从船舶大国变成船舶强国。

重组

将推动船舶工业高质量发展

公开资料显示，中船重工即“北船”，成立于1999年7月1日，是由原中国船舶工业总公司部分企事业单位重组成立的特大型国有企业。公司主要从事海洋装备产业、动力与机电装备产业、战略新兴产业和生产性现代服务业的研发生产。

2018年，公司连续7年入选世界500强企业，排名第245位，位居全球船舶企业首位。目前，中船重工拥有上市平台公司5家，二级成员单位95家，科研院所29家，员工17万人。

而中船集团就是所谓的“南船”，其官网显示，公司成立的时间同样也是1999年7月1日，公司是在原中国船舶工业总公司所属部门企事业单位基础上组建的中央直属特大型国有企业，是国家授权投资机构，由中央直接管理，在世界500强中名列第364位。截至2017年底，中船集团拥有40余家二级单位。



官网介绍称，中船集团旗下聚集了一批实力雄厚的造修船企业和船舶配套企业，包括江南造船集团、沪东中华造船集团、上海外高桥造船、上海江南长兴造船等。同时，中船集团还拥有中国船舶及海洋工程设计研究院、上海船舶研究设计院、广州船舶与海洋工程设计研究院 3 家船舶研究设计机构，以及中船第九设计研究院等知名工程咨询、设计、总包单位。

对于南北船的合并，产城会高级研究员任礼军在接受北青报记者采访时指出，南北船合并是央企改革的重要组成部分，是船舶运输行业、国防军工行业重大里程碑事件。

任礼军认为，南北船合体成巨无霸标志着船舶领域市场格局完全确定，船舶制造和航运运输都由寡头企业把控，小、散、乱等现象将逐渐得到整顿，行业兼并重组的步伐会再度加快，央企之间的无序竞争将不复存在，“这对于中国船舶制造业而言是巨大的利好消息”。

宋清辉则认为，南北船合并意味着整个军工行业的改革步伐加快，有力地提升我国船舶工业的整体竞争力，推动我国船舶工业实现高质量发展。

影响

旗下公司市值飙升超 275 亿

实际上，早在 2014 年就有南北船合并的消息传出。彼时，正值新一轮的中央企业重组拉开帷幕。但尽管传言纷纷，却始终没有确定的消息。

7 月 1 日，8 家上市公司总市值为 2501.66 亿元，一个月前(6 月 1 日)8 家合计市值为 2290.22 亿元，仅仅一个月时间，8 公司的市值就上涨了 211.45 亿元。

合并消息公布后的首个交易日，上述公司的市值继续上涨，截至 7 月 2 日下午收盘，8 家上市公司的市值达到了 2778.05 亿元，较前一交易日再次上涨超过 275 亿元。

任礼军认为，目前我国改革开放的节奏日益加快，国企改革、央企改革进入攻坚阶段，民生领域的央企重组基本完成，涉及军工、重装备制造领域的调整尚未落实完毕，南北船合并是按部就班地推进改革政策。

李锦指出，在此时间推出南北船合并，将会为下半年包括央企在内的一些企业重组起到引领和标杆的作用，“两船重组酝酿已久，这意味着央企重组将拉开新的帷幕”。



未来

将提升国际竞争力

实际上，今年4月，就有不少研究机构关注到了有关“南北船可能合并”的消息，也提出了不少建设性的建议。国金证券的研究报告显示，目前我国已成为船舶制造大国。近年来，全球约90%的船舶由中日韩三国的造船厂制造。

根据克拉克森数据，从新接订单情况来看，2018年中国船企新接订单为915万CGT，市场份额为32%，居全球第二；今年一季度，中国船企接获35艘新船订单，共计258万CGT，接单量位居全球第一，占全球市场份额约为45%。

但尽管如此，我国的船舶制造业依然面临着很多问题，其中最核心的问题在于结构性缺失，即低端产能过剩、高端产能不足，体现在高附加值的高端船型、船舶配套产业相对落后，使得国际竞争力不足，盈利能力较弱。

任礼军也指出，我国船舶业长期呈现“两极分化”状态，央企实力雄厚，资金、技术、人才、装备、政策各方面均有明显优势，行业中处于主导地位，“民营船舶业产业链各环节竞争力不足，但民企作为市场的重要组成部分又必不可少，这是我国船舶业面临的最大挑战”。

任礼军认为，行业深度调整势必会使部分细分行业、部分高端技术、部分尖端产品军转民，巨大的民用市场会给行业带来新一波的增长机遇。

宋清辉认同我国船舶业面临问题很多的说法，比如，“融资难”问题依然未能得到有效缓解，行业内骨干大型企业均面临着资金紧张的问题；去产能工作任重道远，我国大部分船企只能维持一年左右的工活量，在保证连续生产能力方面面临挑战；最后是行业盈利空间大幅萎缩，特别是新船价格与成本倒挂矛盾突出，企业可持续发展受到严重冲击。

但他同时也指出，总体而言，我国船舶业面临的机遇大于挑战。“一带一路”、京津冀协同发展、粤港澳大湾区建设以及自由贸易港的建设等国家重大战略的实施，为中国船舶业提供了更多的发展空间。

不过虽然我国船舶业存在诸多问题，但在国金证券的研究报告中，其认为两船资产、业务部分重叠且各有侧重，南船侧重船舶制造，北船侧重船舶设计与配套，若重组成功，军船业务将更好协同、民船业务有望形成合力，突破高技术船型，共拓海外市场。

“南北船”合并之路



今年3月9日，国资委主任肖亚庆表示，要积极稳妥地推进装备制造、造船等领域的战略性重组，持续推动海工设备等领域的专业化整合，不断提高资源的配置效率。这番表态被研究机构解读为“船舶制造是战略性重组领域之一，未来整合空间较大”。

3月中旬，中船重工党组书记、董事长胡问鸣一行访问中船集团，与中船集团党组书记、董事长雷凡培举行座谈。当时，双方围绕共同服务国家战略，就进一步加强沟通交流、扩大合作范围、促进优势互补，携手推动我国船舶工业实现高质量发展进行了深入交流并达成共识。

4月，国资委正面回应“两船合并”——4月16日，国资委秘书长、新闻发言人彭华岗表示，这些大的企业整合重组都会涉及到上市公司，按照有关规则，能够公布的时候，企业一定会按照有关规则和要求公布。

5月，中船重工召开整合重组工作推进会，称将从近期和长远发展的角度整体推动整合重组工作。而今年二季度以来，南北船体系资本运作的节奏明显加快。

6月以来，南北船旗下的上市公司几乎全部呈上涨态势，仅中国应急出现小幅下跌。

来源：北京青年报

6. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
POR TS	380 CST	180 CST	LSM GO	M GO
Singapore	445.00	485.00	590.00	585.00
Hong Kong	436.00	444.00	601.00	n/a
Tokyo	n/a	n/a	n/a	n/a
Hamburg	400.00	n/a	575.00	n/a
Fujairah	385.00	430.00	695.00	n/a
Istanbul	420.00	n/a	630.00	n/a
Rotterdam	385.00	420.00	553.00	n/a
Houston	450.00	n/a	650.00	n/a
Panama	435.00	n/a	605.00	n/a
Santos	452.00	483.50	n/a	755.00

截止日期：

2019-07-05



◆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 26 周	第 25 周	浮 动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	5,100	5,200	-100	-1.9%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,900	3,000	-100	-3.3%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,700	2,800	-100	-3.6%	
灵便型 Handysize	38,000	2,300	2,400	-100	-4.2%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 26 周	第 25 周	浮 动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	9,000	9,200	-200	-2.2%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	6,000	6,100	-100	-1.6%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,800	5,000	-200	-4.0%	
MR	52,000	3,500	3,600	-100	-2.8%	

截止日期: 2019-07-02

(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	Tanker	300,000	DSME, S. Korea	2019	Oman Shipping - Omani	9,130	scrubber fitted, Tier III, option declared
2+2	Tanker	114,000	Samsung, S. Korea	2021	Sinokor - S. Korean	5,100	
1	PCTC	7,000 ceu	Shin Kurushima, Japan	2020	NYK Line - Japanese	9,000	long term T/C to Toyota
1	PCTC	7,000 ceu	Imabari, Japan	2020	K-Line - Japanese	9,000	long term T/C to Toyota
1	Offshore	50,000	GSI, China	2021	Cosco Specialized Carriers - Chinese	9,190	semi-submersible heavy lift carrier
3	Reefer	11,000	Kitanihon, Japan	2021	Japanese	Undisclosed	570,00 cu ft carriers



◆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
TOMINI VICTORY	BC	56,881		2012	China	1,080	Undisclosed	
HERMANN-S	BC	56,732		2009	China	undisclosed	Undisclosed	
Graig ROTTERDAM	BC	34,898		2012	China	2,000	Undisclosed	en bloc
Graig CARDIFF	BC	34,827		2012	China			
DAIWAN ACE	BC	34,358		2014	Japan	1,530	Greek	5 to 7 yrs TC to Cargill
IVS KNOT	BC	33,143		2010	Japan	1,300	Japanese	against 11yrs bb back / purchase options fm 3rd yr onwards
ALLSTARS	BC	28,520		2000	Japan	450	Chinese	

集装箱船								
船名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备注
TIM S	CV	44,135	3,380	2005	S. Korea	655	Nordic - Norwegian	

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
LADY BOSS	GC	4,195		1982	Turkey	220	Undisclosed	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
ANANGEL ZHONGTE	BC	246,732	36,300	1989	Japan	425.00	as is Singapore incl. 690T bunkers

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
AL YARMOUK	TAK	317,033	46,918	2014	S. Korea	330.00	as is Bahrain
OCEANA	TAK	45,683	10,247	1996	S. Korea	440.00	

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
SINGAPORE BRIDGE	CV	50,953	16,318	2002	S. Korea	482.00	
SHIDAO	ROR	2,818	6,533	1989	Japan	325.00	as is China



◆ ALCO 防损通函

【木屑颗粒及火灾隐患】

近年来，为了提高燃料来源的可持续性，以往的一些煤炭发电厂已开始将生物质作为原料。这导致可用作燃料的木屑颗粒在全球范围内运载。此类运输大都没有发生事故，但运输木屑颗粒仍存在重大危害。

此类货物由木屑/刨花等压缩成颗粒状。这些颗粒含有粘合剂，但不是所有的木屑颗粒都添加。不过不论颗粒是否添加粘合剂，在作为散货运输时都可能发生自热。自热过程会使围蔽处所内的氧气耗尽，进而产生一氧化碳 – 在 IMSBC 规则中提及了运输木屑颗粒可能存在的危险。

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
2019-07-05	686.970	775.250	6.372	88.214	864.390	60.144	923.740	482.590	526.480
2019-07-04	687.050	775.440	6.375	88.152	864.380	60.206	920.790	483.210	526.160
2019-07-03	686.400	774.740	6.364	88.034	864.610	60.297	921.960	479.970	523.900
2019-07-02	685.130	773.270	6.325	87.692	866.290	60.348	919.120	477.210	521.690
2019-07-01	687.160	780.990	6.342	88.000	872.580	60.095	918.570	482.700	525.110

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。



全一海运有限公司



(2) LIBOR 数据

Libor (美元)							
隔夜	2. 35638	1 周	2. 39563	2 周	--	1 个月	2. 36413
2 个月	2. 33475	3 个月	2. 30263	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2. 20063	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2. 17938		

2019-07-04

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