



全一海运市场周报

2019.08 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2019.07.29 - 08.02)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场表现总体向好 航线运价涨多跌少】

本周,中国出口集装箱运输市场表现总体向好,主要运输市场运价出现较大幅度上涨,带动综合指数走高。8月2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830.94点,较上期上涨5.3%。

欧洲航线:市场正值夏季运输旺季,货量不断攀升。加之航商对航线的运力管控较为有效,上海港出运的班次基本处于满载状态。航商在月初推涨的运价已经完全被市场消化,即期市场运价再次出现较大幅度上涨。8月2日,上海出口至欧洲基本港市场运价(海运及海运附加费)为806美元/TEU,较上期上涨6.9%。地中海航线,市场需求虽不及欧洲航线,但航商在航线上出台更大力度的运力控制措施,市场整体运力规模有所下降,上海港船舶平均舱位利用率在95%左右,部分班次满载。航商普遍在航线上推涨运价,即期市场运价大幅上涨。8月2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850美元/TEU,较上期上涨18.4%,创年内最高涨幅。

北美航线:航线货量在传统旺季总体表现较为稳定。但受中美贸易谈判不确定等因素影响,局部区域或有货主加速出货的现象。本周,上海港船舶平均舱位利用率在95%以上,较多班次满载出运。其中美西航线,由于航线运价水平存在一定上涨空间,或受消息面和运输时效的影响,部分航商订舱价格出现较大幅度上调,即期市场运价走高。8月2日,上海出口至美西基本港市场运价(海运及海运附加费)为1589美元/FEU,较上期上涨10.9%。美东航线,由于航线上涨空间有限,仍有不少航商降价揽货,市场运价涨跌互现,即期市场运价总体持平。8月2日,上海出口至美东基本港市场运价(海运及海运附加费)为2801美元/FEU,较上期基本持平。

波斯湾航线:目的地市场运输需求较为稳定,航商有计划的停航班次以控制运力,航线供需状况保持平衡,上海港船舶平均舱位利用率在95%。市场运价表现比较平淡,多数航商维持原有运价不变或在原运价基础上小幅降价揽货,即期市场运价下跌。8月2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713美元/TEU,较上期下跌1.0%。

澳新航线:市场货量稳定,运输需求稳中向好。部分航商持续采取停航等措施对运力进行控制,上海港各航班舱位利用率在95%以上,多数航次满载。受此影响航线整体运价水平仍有上升空间,部分航商在月初的运价推涨得到市场响应,即期市场运价再次大幅走高。8月2日,上海出口至澳新基本港市场运价



（海运及海运附加费）为 578 美元/TEU，较上期上涨 10.1%。

南美航线：市场货量稳中有升，供需关系保持良好。上海港船舶平均舱位利用率在 95%~100%水平，有部分班次满载。航商对后市的看法仍有分歧，航线总体运价水平在部分航商月初涨价后出现回调，即期市场运价下跌。8 月 2 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1935 美元/TEU，较上期下跌 5.7%。

日本航线：本周货量基本平稳，市场运价保持稳定。8 月 2 日，中国出口至日本航线运价指数为 733.38 点。

（2）中国沿海（散货）运输市场

【运力富余需求疲软 综合指数涨势趋缓】

本周，沿海散货运输市场下游需求渐趋冷清，市场运力富余较多，货少船多，综合指数涨势趋缓。8 月 2 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 1035.22 点，较上周上涨 1.5%。其中煤炭、金属矿石、成品油运价指数上涨，粮食运价指数下跌，原油运价指数维稳。

煤炭市场：随着沿海地区气温不断升高，电煤消费的旺季——“迎峰度夏”正式来临，受此影响，电厂日耗不断增加，本周，沿海六大电厂日耗煤量达 80 万吨水平，较去年同期持平；沿海六大电厂库存本周继续在 1750 万吨徘徊，大幅高于去年同期水平。在市场旺季的带动下，7 月下旬，煤炭海运价格加速上涨，迎来拉运高潮。本周，在经历了一番运价“狂欢”之后，市场回归理性，运价应声回落。主要原因有：一、今年夏季高温天气较往年来的稍晚一些，加上电厂和用煤企业今年普遍采取高库存策略，提前囤煤，因此，煤耗量上涨对电厂库存的影响基本可以通过长协拉运进行补充，并未能激发更多的采购需求；二、外贸市场出现回调，部分内外贸兼营船考虑回归内贸市场，市场运力富余；三、非煤货种采购需求开始萎缩，特别是海砂市场，在经历了新一轮的严查之后，出货量明显减少，运力富余较多。综上，市场再现货少船多局面，煤炭运输价格步入下行通道。

8 月 2 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1056.56 点，较上周上涨 1.5%。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 24.7 元/吨，较上周下跌 3.5 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 27.0 元/吨，较上周下跌 3.7 元/吨；秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 32.2 元/吨，较上周下跌 2.4 元/吨。

金属矿石市场：本周五大钢材品种在产量下降的情况下，库存持续累积，成材表观需求不佳，不过，当前钢材价格有较强成本支撑，短期需求虽能维稳，但销售和新开工增速下行。此外，近日中央经济工作会议再次确认坚持房住不炒，下半年地产行业或面临一定调控压力。8 月 2 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 973.46 点，较上周上涨 0.3%。



粮食市场：随着临储玉米的持续投放，国内玉米市场供给偏紧得到缓解，国内玉米价格涨速放缓。需求方面，国内生猪养殖市场尚未走出低迷周期，玉米的饲用需求仍不旺盛，沿海粮食运输价格延续下行走势。8月2日，沿海粮食货种运价指数报收808.72点，较上周下跌2.0%。

成品油市场：本周，沿海成品油运输市场运价出现较大幅度上涨，主要是因为中石油8月调价，据悉，中石油为完成上有疏通炼厂和下游保供任务在8月全面调整航次租船运价，使得配送价格上涨。受其影响，各船公司的市场运价也发生上调。8月2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1054.32点，较上周上涨7.1%。

（3）中国进口干散货运输市场

【各船型跌多涨少 综合指数震荡下行】

本周国际干散货运输市场各船型市场走势各异，且跌多涨少，远东干散货指数震荡小幅下行。其中海岬型船市场先扬后抑，巴拿马型船市场单边下滑，超灵便型船市场小幅回调。8月1日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为1202.81点，运价指数为1054.80点，租金指数为1424.81点，较上周四分别下跌2.3%、0.3%和4.4%。

海岬型船市场：本周海岬型船市场运价先扬后抑。远程矿航线，上周巴西图巴朗至青岛航线运价快速大幅回调，从7月19日28.436美元/吨跌至25日22.429美元/吨，五日跌幅约27%。本周上半周市场快跌后小幅反弹至23.672美元/吨，下半周由于租家不再追高，市场表现安静，外加运力相对充裕，远程矿航线运价再次回落。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为22.899美元/吨，较上周四上涨2.1%。太平洋市场，上半周，澳洲市场气氛相对活跃，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价止跌反弹，从上周五9.327美元/吨反弹至本周三10美元/吨左右。周末，随着FFA远期合约价格下跌，市场气氛转弱，加上远程矿航线运价下滑，太平洋市场铁矿石运价走软。1日市场报出，受载期为8月中旬，澳大利亚丹皮尔至青岛航线成交价为9.65美元/吨。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为25158美元，较上周四上涨0.8%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为9.680美元/吨，较上周四上涨3.8%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场和粮食航线运价单边下滑，跌势明显。粮食航线，本周由于巴拿马型船FFA远期合约价格下跌，租家放缓出货步伐，加之空放运力较多，市场整体气氛变差，粮食航线运价延续上周末下跌走势。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为37.733美元/吨，较上周四下跌3.7%。太平洋市场，一方面受南美粮食长航线运价高位回落影响；另外，尽管高温国内电厂煤炭日耗有所上升，库存略降但仍处于高位，国内进口煤需求疲软，太平洋市场煤炭货盘不多，船多货少致租金、运价明显回调。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为12980美元，较上周四下跌11.4%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为11944美元，较上周四下跌11.7%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为7.228美元/吨，较上周四下跌8.2%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场小幅回调。本周东南亚市场煤炭、镍矿等货盘有所减少，整体气氛一般，租金、运价走软。不过由于不少船舶摆位至



印度洋运输印度矿，东南亚地区运力收紧，船东挺价意愿较强，租金、运价仅小幅回调。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 9167 美元，较上周四下跌 4.7%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 11182 美元，较上周四下跌 4.2%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 6381 美元，较上周四下跌 4.2%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.140 美元/吨，较上周四下跌 2.7%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 8.416 美元/吨，较上周四下跌 2.1%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价止跌回暖 成品油运价小幅下滑】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，7 月 26 日当周，美国原油库存连续 7 周大降，已经降至 2018 年 11 月初以来的最低水平，不过原油产量迅速恢复至飓风前高位。虽然供应端是油价看涨的主要推手，但是近期全球央行普遍降息，尤其是美联储十年之后再次降息，印证了全球经济放缓的不争事实，从而拖累原油需求的增长。本周油价先受 EIA 库存报告利多继续走高，但随着美联储降息落地，市场从高位开始回调，本周原油价格先涨后跌，布伦特原油期货价格周四报 61.26 美元/桶，较上期下跌 2.99%。全球原油运输市场大船运价止跌回暖，中型船运价止跌回跌，小型船运价持续下行。中国进口 VLCC 运输市场运价触底反弹。8 月 1 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 714.56 点，较上期上涨 1.23%。

超大型油轮（VLCC）：周初运输市场仍在继续探底，但随着船东采取运力调节措施以及货盘的逐步放出，终现回暖迹象，运价连续阴跌后触底反弹，平均 TCE 为 1.2-1.6 万美元/天。成交记录显示，中东至中国航线 8 月 19 至 21 日装期货盘成交运价为 WS42.5；西非至中国航线 8 月 28 至 30 日装期货盘成交运价为 WS46.5。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS42.48，较上周四下跌 0.1%，CT1 的 5 日平均为 WS41.8，较上周下跌 2.7%，等价期租租金平均 1.2 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS46.46，上涨 3.0%，平均为 WS44.96，TCE 平均 1.6 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价综合水平止跌回跌。西非至欧洲市场运价大幅下跌至 WS67 左右，TCE 约 1.4 万美元/天。黑海到地中海航线运价小幅下跌至 WS74，TCE 约 1.0 万美元/天。亚洲进口主要来自中东，一艘 9.3 万吨级船，拉斯坦努拉至印度孟买，8 月 6 日货盘，成交运价为 WS122。一艘 8.5 万吨级船，拉斯坦努拉至印度，8 月 2 日货盘，成交运价为 WS123。

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全线下滑，综合水平持续下行。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS74（TCE 约 0.1 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS79（TCE 约 0.5 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，埃及至地中海，8 月 1 日货盘，成交运价为 WS77.5。北海短程运价小幅下跌至 WS82（TCE 约 0.1 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS56（TCE 约 0.1 万美元/天）。该航线一艘 10 万吨级船，普里莫尔斯克至欧洲大陆，8 月 7 至 8 日货盘，成交运价为 WS55。波斯湾至新加坡运价小幅下跌至 WS110（TCE 约 1.0 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS90（TCE 为 0.8 万美元/天）。



国际成品油轮 (Product)：运输市场亚洲航线运价稳中有降，欧美航线涨跌互现，综合水平小幅下滑。印度至日本 3.5 万吨级船运价稳定在 WS106 (TCE 约 0.3 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 WS95 (TCE 约 0.6 万美元/天)，7.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS79 (TCE 约 0.4 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS81 水平 (TCE 约 0.1 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS111 (TCE 约 0.6 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 1.0 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际船市成交萎缩 二手船价多数回跌】

7 月 31 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 854.84 点，环比下跌 1.10%。其中，国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数、沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别下跌 1.55%、0.09%、1.02%、1.12%。

国际干散货运输市场经历多周上涨后，运价如强弩之末，开始高位回落，BDI 指数五连跌，周二收于 1922 点，环比下跌 11.22%，二手散货船价格跌多涨少。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1260 万美元、环比下跌 0.99%；57000DWT--1453 万美元、环比上涨 0.06%；75000DWT--1764 万美元、环比上涨 0.67%；170000DWT--2960 万美元、环比下跌 0.09%。国际干散货海运市场的总体货盘量尚难支撑当前运价，船多货少的局面在部分航线开始呈现，船东主动降价揽货，国际干散货船 1 年期期租费率多数下跌，预计二手散货船价格短期震荡回调。本期，二手散货船市场成交量大幅削减，共计成交 8 艘（环比减少 10 艘），总运力 46.87 万 DWT，成交金额 10970 万美元，平均船龄 8.38 年。

美国对稀释剂的制裁令委内瑞拉石油出口量锐减，伊朗霍尔木兹海峡地缘政治风险一度提升，加上美国原油开采和原油库存纷纷减少，基本面因素错综复杂令原油价格适度走高，布伦特原油期货收于 64.63 美元/桶（周二），环比上涨 3.46%。本期，原油轮运价低位停滞，成品油轮运价小幅震荡，二手国际油轮船价以跌为主。5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2137 万美元、环比下跌 6.50%；74000DWT--2180 万美元、环比下跌 0.14%；105000DWT--3180 万美元、环比下跌 0.06%；158000DWT--4213 万美元、环比上涨 0.08%；300000DWT--6561 万美元、环比上涨 0.25%。当前，中美贸易摩擦仍在继续，英国脱欧担忧挥之不去，中东局势紧张依然存在，通胀依然温和维持，国际货币基金组织 (IMF) 再次下调了对全球经济增长的预期，2019 年全球经济预计将增长 3.2%（相比年初增长预测低 0.3 个百分点），美国二季度 GDP 增长 2.1%，创下 2018 年第四季度以来最低，国际原油需求面维持疲弱，租金、运价低位震荡且难有起色，预计二手油轮价格短期稳中看跌。本期，二手国际油轮成交量维持疲软，共计成交 7 艘（环比持平），总运力 24.18 万 DWT，成交金额 6740 万美元，平均船龄 10 年。

国内沿海散货运输市场需求有所好转，运价开始上涨，但二手沿海散货船价格依旧惯性下跌。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--161 万人民币、环比下跌 1.54%；5000DWT--736 万人民币、环比下跌 0.02%。当前，高温季节用煤需求增多，电厂煤炭拉运计划基本完成，铁矿石货盘基本平稳，



下游粮食需求疲软，加上国际散运市场转弱，各种利好利空因素相互交织，船东虽然乐意涨价，但沿海散货运价已经呈现阶段性回调走势，预计散货船价格短期稳中有涨。本期，沿海散货船成交 3 艘，总运力 2642DWT，成交金额 244 万元人民币，平均船龄 14.33 年。

内河散货运输市场基本平稳，二手散货船价格跌多涨少。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--54 万人民币、环比下跌 2.09%；1000DWT--101 万人民币、环比上涨 2.98%；2000DWT--208 万人民币、环比下跌 0.63%；3000DWT--277 万人民币、环比下跌 4.80%。目前，建材运输需求一般，内河散货运价稳中有跌，预计内河散货船价震荡盘整。本期，内河散货船成交量有所回升，共计成交 62 艘（环比增加 16 艘），总运力 14.70 万 DWT，成交金额 12984 万元人民币，平均船龄 8.39 年。

来源：上海航运交易所

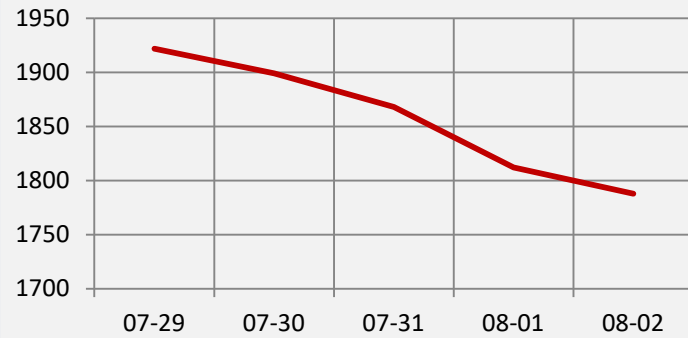
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

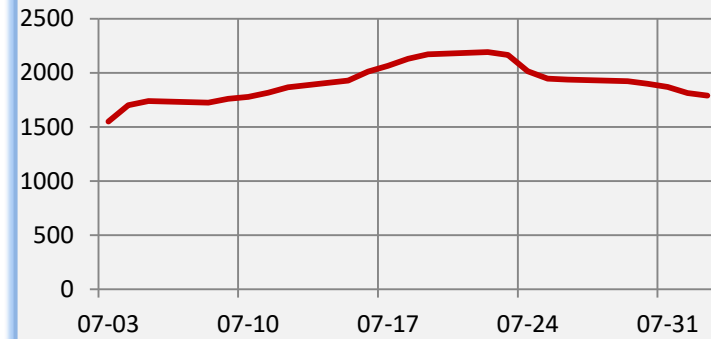
波罗的海指数	7 月 29 日		7 月 30 日		7 月 31 日		8 月 1 日		8 月 2 日	
BDI	1,922	-15	1,899	-23	1,868	-31	1,812	-56	1,788	-24
BCI	3,660	+13	3,664	+4	3,657	-7	3,534	-123	3,492	-42
BPI	2,050	-59	1,969	-81	1,891	-78	1,818	-73	1,779	-39
BSI	996	-9	988	-8	982	-6	974	-8	968	-6
BHSI	516	+1	516	0	516	0	517	+1	517	0



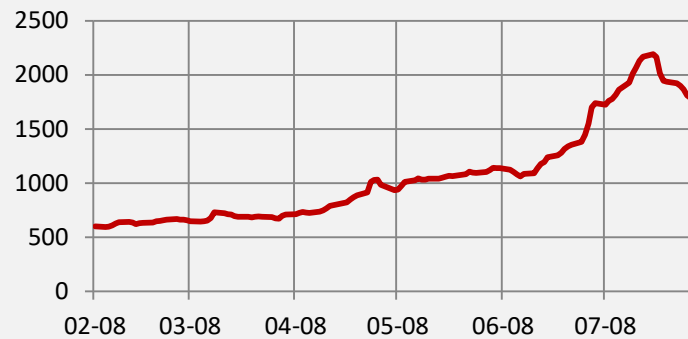
上周 BDI 指数走势



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 30 周	第 29 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	27,000	27,000	0	0.0%
	一年	21,000	21,000	0	0.0%
	三年	16,500	16,500	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	14,500	14,500	0	0.0%
	一年	13,500	13,500	0	0.0%
	三年	12,500	12,500	0	0.0%
Smax (55K)	半年	12,500	12,500	0	0.0%
	一年	11,500	11,500	0	0.0%
	三年	10,500	10,500	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	9,500	9,500	0	0.0%
	一年	9,500	9,500	0	0.0%
	三年	9,250	9,250	0	0.0%

截止日期：2019-07-30

3. 航运市场动态

【中国需求增长推动散货船租船费率创 8 年新高】

据日媒消息，散货船租船费率正在迅速上升。受中国市场需求推动，大型散货船租船费率激增。市场需求的增长也影响到了中型散货船，租船费率创下 8 年以来的新高。

日媒报道称，在中国通过经济刺激措施增加基础设施投资的背景下，对巴西产铁矿石的采购意愿增强。铁矿石是大型散货船的主要货物，大型散货船因此出现供不应求的状况。作为指标的好望角型散货船主要航线平均租船费率约为每天 3.2 万美元，这是时隔 1 年零 7 个月以来租船费率首次超过 3 万美元。

受需求增加的影响，出现了由于大型散货船数量不足、以运输谷物和煤炭的中型散货船来代替的情况。同时，南美产谷物对亚洲运输的表现也十分强劲。目前，作为中型散货船指标的巴拿马型散货船主要航线平均租船费率约为每天 1.7 万美元，在 1 个月内上涨了 9 成。



商船三井负责人指出，受大型散货船租船费率上升影响，中型散货船租船费率也迅速增长。日本调查公司 Tramp Data Service 表示，市场上出现了使用中型散货船来运输铁矿石的情况。

此前，由于今年年初淡水河谷溃坝事故及之后的恶劣天气，巴西产铁矿石运输曾一度停滞。目前，随着运输的恢复，散货船租用意愿正在增强。

截止 6 月，受淡水河谷溃坝事故等因素影响，中国铁矿石进口量低于去年，但在环保限制日趋严格的背景下，中国钢铁企业偏向于采购高品质巴西铁矿石。再加上国内经济刺激举措之一的基础设施建设，中国钢铁生产表现强劲，4 月和 5 月的粗钢产量按单月计算创历史新高。预计之后散货船租船费率仍有望保持坚挺。

来源：国际船舶网

【减速航行：立马关前费思量】

目前看来，减速航行“极具争议”，各方都有出于自身发展角度的多种考虑。

针对减速航行，于 2019 年 5 月 13 日～17 日召开的国际海事组织(IMO)海上环境保护委员会第 74 届会议(MEPC74)未得出明确结论，有关问题将留待下一届会议继续讨论。这或许是 MEPC74 给行业及与会代表留下的最深刻印象之一。颇多期待，但最终结果不免让人有些许的失望。无疑，围绕航运减排与减速航行的种种讨论，恐将仍会继续热议下去。

对 MEPC74 期待太多？

IMO 海上环境保护委员会第 72 次会议(MEPC72)于去年通过了航运历史上第一个关于减少船舶二氧化碳和温室气体排放的初步战略，计划到 2030 年，每个运输单位的二氧化碳排放量至少较 2008 年降低 40%，争取于 2050 年实现 70% 的降低。本世纪中期(2050 年)，全球航运业温室气体年排放量至少要比 2008 年减少 50%。可以看出，业界满怀自信。

所谓期待，在于本届会议召开之前，IMO 成员国已经就如何进行航运减排而提出了多达 15 项措施，其中包括呼声很高的减速航行方案，以及强化 EEDI 和船舶能效运营指数(EEOI)等提案。尤其是通过减速航行以尽快达到 2030 年温室气体排放要求(每个运输单位的二氧化碳排放量至少较 2008 年降低 40%)的方案得到了多达 110 家航运企业及部分大型货主企业的认可。更何况在 MEPC74 召开期间，一些环保主义组织及个人还在 IMO 总部前进行了游行或公益行为，支持以减速航行的方式降低航运业温室气体排放。



而失望在于“事与愿违”，即各成员国代表还将围绕实现目标的具体措施继续展开磋商，这个问题将留到下一届会议继续讨论。当然，尽管 IMO 未能就此做出最终决定，但还是解决了一项关系到减排措施能否最终实施的关键性程序问题——海上环境保护委员会同意对提到的每一项减排措施提案开启影响评估程序，并同意在 MEPC75 召开前举办两次会间会（分别安排在 2019 年 11 月份和 MEPC75 召开前<2020 年春季>一周），在这个过程中，海上环境保护委员会将对各项措施可能带来的影响和效果展开评估，这意味着之前提出的 15 项提案仍在考虑范围内。

支持者：“减速，减排减运力”

减速航行能够有效帮助航运企业减少船舶温室气体排放量。欧盟(EU)发布的一份研究报告显示，在现有针对 IMO 提出的航运业温室气体减排初步战略对策中，降低船舶航行速度是最有效的方式，如果船舶平均航行速度较 2012 年平均航速减少 20%的话，到 2030 年，航运业二氧化碳排放量将有望减少 24%~34%。荷兰研究咨询机构 CE Delft 发布的一项调查报告也显示，全球二氧化碳排放总量的 3%来自于航运业，减速航行可以减少单位燃油消耗，降低单船二氧化碳排放量，而且，当前航运市场中过剩的运力给减速航行提供了可能。

正如 Seanergy Maritime Holdings 首席执行官 Stamatis Tsantanis 在公开场合所言：“在 IMO 推行‘限硫令’和航运减排战略的大背景下，船东们的本能反应就是减速航行，从而减少单位燃料产生的污染排放。如果全球船队可将航速降低 30%左右的话，或将有 300~400 艘好望角型散货船退出市场，船舶日租金价格也将因运力减少而有所上扬。”在 Stamatis Tsantanis 看来，减速航行不仅可以满足 IMO 出台的航运减排战略，还能促进干散货运输市场健康有序地发展，是利于船东的一件事。Pyxis Tankers 首席执行官 Eddie Valentis 也认为，2020 年将是油运市场上扬的一年。Eddie Valentis 的观点来自于数据支撑。海事策略国际研究顾问公司(MSI)在一份报告中指出，2019 年，油运市场有效运力增长将维持在 1.8%左右，全部运力增长也只有 2.2%，而且“限硫令”的生效也会在一定程度上抑制油船供应量的增长。“油运企业需要向世界各地输送传统油品和低硫燃料油，这可能会促进产生新的贸易航线，增加市场对运力的需求，而减速航行将使得市场对油船的需求量有明显提升，促进提高油船日租金。”

“减速航行可以‘淘汰’非固定班期运输领域的过剩运力，从而形成有序的市场竞争格局，这些大公司的声音代表了支持者的观点，而上文提到的 110 家支持减速航行的企业中，绝大部分也都是干散货运输企业和油运公司。”广州国际航运研究中心航运市场研究员孙涛涛说。

当然，通过减速航行达到航运减排初期目标的方式同样适用于集装箱运输企业。环球租船公司(Global Ship Lease)首席执行官 Ian Webber 指出，在过去十年中，基本上所有的班轮公司都在尝试减速航行，尤其是在长距离贸易航线上更是如此，最具代表性的就是远东-西北欧航线。

据克拉克森(Clarksons)统计，自 2008 年以来，航运企业普遍将减速航行视为降低成本、创造盈余的一种方式，且这种方式也明显降低了温室气体排放量，在去的 11 年中，全球船队(所有船型)平均航速下降接近 21%，燃料油消耗和二氧化碳排放量也相应减少了 18%。



反对方：“减速只是有效的短期措施”

反对在现阶段通过减速航行降低航运温室气体排放的声音也不小，日本、丹麦和西班牙等国及许多班轮公司对此意见较大，这也是这项提案未能在本届会议通过的重要原因。

孙涛涛说：“减速航行只是一种有效的短期措施而已，如果没有任何阻力地推行开来，可能造成一种‘惯性思维’，但现实告诉我们，减速航行也许只是手段之一，航运业还需要有更多的改变才可实现既定减排目标。”可持续航运倡议组织 (SSI) 也强调，减速航行应该是更广泛、更长远战略的一个组成部分。

一个案例可以进一步支持反对者的观点。2018 年，班轮准班率较前一年下降了 3.7%，只有 70.8%，这是最近七年以来的最低水平。虽然班轮准班率下降的原因有多种因素造成 (比如超大型集装箱船集中交付、港口码头操作效率无法紧跟大船交付速度、厄尔尼诺现象造成极端气候多发、行业工人罢工等)，但也不能忽略减速航行对于班期的影响。正因如此，2M 联盟成员已经着手调整其共同运营的远东-西北欧航线班期，取消了该航线中的 18 个港口挂靠，并将船舶平均航速由 18 节降至 17 节左右，类似措施也将在跨大西洋航线和跨太平洋航线上实施。相同的情况也出现在海洋联盟 (OCEAN Alliance) 和 THE 联盟中。一位不愿具名的大型班轮公司高管称：“班轮公司适当调节航速是一种策略，如果对此进行明文硬性规定，可能会降低大型班轮公司的市场竞争力，毕竟挂靠港的减少将直接导致货源地的损失，不利于揽货。还有一点需要强调，任何公司和个人都应支持减少污染物排放，这是责任，但商业行为难免会与动机挂钩，也就是说减速航行应该不能损害公司利益，从长远来看，还是需要创建一个更加可持续且有利可图的航运业。”

在一些专业人士看来，减速航行并不是解决航运温室气体排放影响的唯一妙药，市场参与者想利用一个简单且单一、可快速修复环境影响的解决方案来实现航运业的最终减排目标是不现实的。降低船舶航行速度是必要措施，但还需从根源讨论其他可以改善的方案。上述不愿具名的大型班轮公司高管还提到：“从航运从业者的角度来看，减速航行与其他减排措施 (比如建造成本更高的新能源船舶) 相比，公司可能不会很快背上更多巨额债务，乍一看其却有独特吸引力。但在仍然饱受运力过剩困扰的集装箱运输市场中，‘减速加船’将扰乱运价，不利于还未复苏的集运市场发展。”

还有两点需要提及，第一是边际成本问题，降速降多少才能带来最大的投入产出比？这需要班轮公司和规则制定者详细计算。第二，是班轮公司实行减速航行的本因是为应对当初高昂的燃料油价格，如果未来低硫油和重油之间的价格差逐渐缩小，减速航行带来的成本降低是否可以抵消货量的减少？总而言之，假如集装箱运输市场持续复苏，就需要班轮公司提供更快的周期，加速航行换取时间是唯一选择，而且，承运人应采取更加灵活的航速航行来应对燃料油成本和海运需求的转变，只有彻底地了解航速与温室气体排放之间的关系，减速航行才有可能成为未来较为可行的某种营运模式。希望在不久的将来，合理且不会造成安全问题的船舶速度调节公式将被制定。现代船用主机是按照高航速设计，很多主机生产商也强调低速运转应当尽可能避免，如果船东刻意减速航行，可能就需要在主机的日常维护及对船员培训方面付出更多成本，一旦主机发生问题，船东可能无法从保险商那里获得赔偿。

担心减速阻碍新技术发展



日本、丹麦和西班牙等国对减速航行提出反对意见的一个原因，是由于他们担心减速航行会在一定程度上阻碍新技术和新燃料油品的发展，而这些，正是实现终极减排目标——到 2050 年，全球航运业温室气体年排放量至少要比 2008 年减少 50%，同时与《巴黎气候变化协定》明确的温度控制目标保持一致，并争取在本世纪内实现航运业零温室气体排放——不可或缺的因素。国际干散货船东协会 (INTERCARGO) 主席 John Platsidakis 就强调：“为应对愈发严格的环保法规，遵守 IMO 提出的到 2050 年减少船舶温室气体排放 50% 的承诺，航运业唯一的途径就是使用无碳燃料。”希腊海洋环境保护协会 (Hellenic Marine Environment Protection Association) 主席、希腊航运公会 (Hellenic Chamber of Shipping) 前主席 George Gratsos 也在公开场合表示，如果减速航行推行过激的话，可能会造成适得其反的效果，因为这可能导致货物转移到其他更具污染性的运输方式中去，比如中途行程的铁路运输或卡车运输，毕竟在经济和市场处于萧条期时，无论是承运人还是托运人似乎不十分纠结于运输时间，这会使得其它高碳排放运输方式取代部分海运量。

业界还担心，减速航行可能会导致航运企业放弃对环保型船投资。而值得庆幸的是，“波塞冬原则” (Poseidon Principles) 将帮助航运企业进行进一步船舶创新。日前，11 家向航运业提供总额达 1000 亿美元贷款的主要航运银行 (约为全球航运业提供了四分之一的融资) 发起了一项全球倡议，通过引入船舶融资的杠杆作用来迎接到 2050 年将船舶温室气体排放削减 50% 的巨大挑战，首次将气候因素纳入贷款决策，旨在为通过发放激励性贷款的方式鼓励船东购买或建造低碳排放船舶，并试图对那些不愿购买或建造环保型船舶的船东施加压力，以激励海运行业的脱碳行为。这意味着，当航运公司和航运业其他参与者想从银行获得资金时，航运减排的决心和手段将成为一个重要的考虑因素。马士基集团支持这一决定，其首席运营官索伦·托夫特 (Soren Toft) 认为：“航运业的脱碳需要更多的创新才能向前发展。”法国兴业银行航运和离岸业务全球主管保罗·泰勒 (Paul Taylor) 称：“这是一件非常积极的事情，那些碳排放更少的项目将拥有更好的流动性资金支持，反之，那些不环保的船舶建造项目只可能得到更为有限的资金，环保因素完全纳入每笔交易的尽职调查。”据悉，上述 11 家银行接下来将收集它们资助过的船公司的船舶碳氧化物排放数据，然后计算其整体投资组合的碳排放情况。保罗·泰勒强调，“波塞冬原则”的目的是在客户适应 2050 年市场变化的过程中与他们合作并提供支持，“这是胡萝卜，而不是大棒。”

来源：中国船检

【2019 年商船价值盘点：你的商船涨了吗？】

近日，VesselsValue 对 2019 年上半年主流商船市场进行了回顾与解读。

- 纵观油轮市场，船价表现持续乐观。
- 散货船的船价在 2019 年上半年多数处于低位，但在过去 6 周以来却有所回升。
- 上半年的集装箱船船价一直处于波动状态，但整体保持稳定。



油轮：“老”当益壮

2019 年初以来，油轮市场一直保持积极趋势。

近期一艘超大型油轮 (VLCC) 以 9,800 万美元的价格转售给韩国 SK Shipping，交易价格创近 5 年新高。船龄较大的 VLCC 最近在市场上流通性良好。

自 2019 年初以来，19 笔 VLCC 的交易中，有 9 笔是船龄超过 15 年的老旧船舶。此积极市场行情都得益于去年冬季和今年年初运价的上升。

与 2018 年同期相比，当前运价处于高位，这也侧面的体现出这些已售的大龄 VLCC 将继续活跃于租船市场。

同时，此类行情也侧面体现出购买大龄 VLCC 的投资者期待在短期内运价的增长中获取利润。

散货船：触底反弹

2019 年 4 月，散货船市场的运价降至近 3 年的低点，受其影响，散货船的市场价格也下滑至低位。

好望角型的二手船交易市场连续 106 天未达成任何交易，这是前所未有的。

然而，自 4 月中旬起二手船交易市场开始复苏，在租船运价上涨后，目前已达成了 9 笔交易，其中 5 笔涉及船龄超过 15 年的老旧船舶。

自 2019 年 1 月以来，已有 21 艘好望角型散货船被确认拆解，其中大部分被运至孟加拉国。

同时，由于中国和巴西的铁矿石交易价格回升激发了市场的积极情绪，近期航运市场表现也持续向好。与油轮市场相似，较大船龄的散货船也有可能近期升温变热门。

由于船舶供给的增加和全球经济增长的不可预测，供需平衡依旧不稳。然而，随着运价稳定于较高位，未来几个月我们可能会看到市场进一步向好。

集装箱船：持续向好



2019 年以来，集装箱船市场的船舶价值一直呈现积极态势。

从长期来看，不断升级的贸易战将会减少对集装箱船的需求，但在短期内，船价仍将保持稳定。

船东们对下新造船订单十分谨慎。2019 年上半年订单量为 25.2 万 TEU，而 2018 年同期则达到 54.5 万 TEU，同比下降 54%。

IMO 2020 年限硫令即将实施，部分船东将船舶送往船厂进行坞修，并为安装脱硫设备做准备，因此船舶供应量也会相应走紧。

美国的进口贸易商急于在 2019 年下半年新关税生效前装运货物，这也直接提升了当前航运收益，进而推高了船舶的市场价值。大型集装箱船(Harpex 8500 TEU)的收益飙升至 3 年来的新高，高达 26500 美元每天(截至 6 月底)。

总结

航运市场一直以变化无常而著名，过去 6 个月也不例外。从积极的方面说，油轮、散货船和集装箱船市场近期似乎都处于上升阶段。

今年上半年的交易大多是老旧船舶，这可能表明航运投资者在短期内对市场持乐观态度，并期望从上涨的运价中获利。选择船龄较大的船舶，是因为老旧船舶大多接近余值，船舶价值的下行风险较小。然而，随着 IMO 2020 年限硫令即将实施，航运业在 2019 年下半年将会依旧面临不确定性。

来源: VesselsValue

4. [船舶市场动态](#)

【中远海运放弃收购！这家船厂获巨资拯救】

在多次尝试吸引中远海运集团收购无果后，长期陷入困境的希腊第二大船厂 Elefsina Shipyards 终于迎来了新的投资人，希腊投资公司将与美国银行合作将在未来 15 年内投资 4 亿美元挽救这家船厂。这也将成为希腊造船史上乃至欧洲造船史上规模最大的救援行动之一。

Onex 将投资 4 亿美元重整 ElefsinaShipyards

据悉，美国投资银行 Chatsworth Securities 与希腊 Onex Elefsis Shipyards 合作，将在未来 15 年内投资约 4 亿美元，用于挽救希腊第二大船厂 Elefsina



Shipyards。

7月9日，ChatsworthSecurities 与 Onex Elefsis Shipyards 达成协议，将成为 Onex Elefsis Shipyards 的股东，以及 Onex Elefsis Shipyards 资本需求的独家投资银行。此前，Onex Elefsis Shipyards 已经同意通过希腊破产法收购 Elefsina Shipyards，该公司提交的重整计划预计将在未来3至6个月内获得希腊法院的批准。

另外，Onex Elefsis Shipyards 还在与希腊政府及债权人合作寻找替代方案，使 Elefsina Shipyards 能够重新运营。此前，Onex 集团的另一家公司在挽救另一家希腊船厂 Neorion Syros Shipyards 时已经采用了类似的救助计划。

Onex 集团是一家希腊投资公司。Onex 披露，ElefsinaShipyards 整个交易的成本将在未来15年内超过4亿美元。

Onex Shipyards 创始人及首席执行官 PanosXenokostas 表示，他的愿望是“创建一个全球品牌，以提升希腊作为航运服务目的地的商业前景和声誉”。同时，他还补充道，他对未来充满期待。

他透露：“我们的任务是重铸衰落了数十年的希腊船厂，这是我们计划的第一阶段。我们从 Neorion Syros Shipyards 开始，并将扩展到 ElefsinaShipyards。”

Onex 在去年收购了位于 Syros 的 NeorionShipyards，这是希腊第三大船厂。目前，Neorion Syros Shipyards 已经更名为 Onex SyrosShipyards，Onex 承担了部分的债务，同时承诺投资新的船舶维修和建造设施。作为回报，希腊政府同意取消该船厂的一些逾期税款和社会保障债务。

不过，Elefsina Shipyards 的情况可能更加困难，因为这家船厂为希腊海军提供造船和修船服务，并且 Elefsina Shipyards 需要大量投资来进行基础设施的修复和现代化。Elefsina Shipyards 的总债务达到了2.5611亿欧元，而2017年该船厂的销售额为2880万欧元，营业亏损2730万欧元。

希腊政府曾两次试图吸引中远海运集团收购希腊船厂

值得一提的是，在过去几年来，希腊政府曾两次尝试将 Elefsina Shipyards 出售给中远海运集团。Elefsina Shipyards 的位置靠近由中远海运集团运营的比雷埃夫斯集装箱码头。

2017年，时任希腊总理的阿莱克西斯·齐普拉斯及其副手曾经尝试吸引中远海运集团来收购 Elefsina Shipyards，以挽救希腊造船业和修船业，当时这一



计划还包括位于 Syros 的 Neorion Shipyards。

在 2017 年的一次部际联席会议上，希腊国务部长 Alekos Flambouraris、航运与岛屿政策部部长 Panagiotis Kouroumplis 以及发展部副部长 Stergios Pitsiorlas 向中远海运集团简要介绍了希腊第二大船厂 Elefsina Shipyards 和第三大船厂 Neorion Syros Shipyards。

不过，当时中远海运集团希望获得关于这两家船厂更加详尽的分析资料，之后才能决定是否要继续提供详细的报价。据国际船舶网了解，中远海运集团当初最关心的主要问题是两家船厂的债务水平、由谁来承担债务、未来的工人情况以及其他财务细节。

2014 年，时任希腊总理的安东尼斯·萨马拉斯也曾经向中远海运集团提出出售船厂的计划。然而，上述这些初步谈判并没有带来任何实质结果。

根据希腊媒体在 2017 年的报道，虽然中远海运集团有兴趣参与希腊的船舶建造和维修活动，但中远海运集团的管理层却不愿意参与到希腊政府与欧盟委员会之间关于船厂归还国家补贴的争论。这将涉及可能超过 5.4 亿欧元的巨额资金（包括利息），并给购买船厂的买方带来负担。

据国际船舶网了解，Elefsina Shipyards 曾是希腊最大船厂之一，成立于 1962 年，建造过希腊最大的散货船。目前，Elefsina Shipyards 主要从事商船建造、石油平台和游艇的维修改装、各类船舶维修和工业建设工作。与其他希腊船厂类似，Elefsina Shipyards 在欧洲造船业危机时遭受了巨大打击。在 1997 年被 Neorion 收购之后，Elefsina Shipyards 的情况暂时好转，但问题依然存在。

来源：国际船舶网

【中韩建造阿芙拉型油轮格局迥异】

近年来，中国承建阿芙拉型油轮呈现数家企业争锋的态势，而流向韩国的订单则向大韩造船汇聚。

2019 年，全球新造船市场是落寞的，然而总有一抹风景，LNG 船成为景致之一，阿芙拉型油轮则又添瑰丽。

2019 年截至目前，全球成交阿芙拉型油轮（包括阿芙拉型原油轮和 LR2 型成品油轮）22 艘，相较 2018 年成交的 31 艘，仅有 9 艘的差距。阿芙拉型油轮新近频繁成交，更是让其成为焦点船型。7 月 10 日，舟山中远海运重工与英国 Union Maritime 签署（2+2）艘 11.3 万 DWT 级阿芙拉型原油轮建造合同。新近，希腊 Sun Enterprises 重返阿芙拉型油轮领域，并在大韩造船订造（2+2）艘 11.5 万 DWT 级阿芙拉型原油轮。



从新近承建订单的船企可以了解，中国与韩国船企是阿芙拉型油轮承建的主体企业。不过，近年来，中国承建阿芙拉型油轮呈现数家企业争锋的态势，而流向韩国的订单则向大韩造船汇聚。

中国数家船企争锋

船市长时间低迷导致中国造船产能大幅萎缩，但是，在主流船舶承建上，中国船企间的竞争仍然激烈。目前，中国持有阿芙拉型油轮订单的船企包括中远海运集团旗下中远海运重工（扬州）和中远海运重工（舟山）；中船重工旗下大船重工；中船集团旗下外高桥造船和中船防务（南沙）以及民营阵营的新时代造船。若中船重工与中船集团完成重组，新集团旗下将有 3 家船企有阿芙拉型油轮在建。

中远海运重工（扬州）原系中海工业（江苏），目前有 3 艘 LR2 型成品油轮在建。其中，2 艘为 2018 年年底承建；1 艘有所拖期。该船企曾承建大型集装箱船，但以大中型干散货船和大中型油轮为优势船型。

中远海运重工（舟山）新近承建（2+2）艘阿芙拉型原油轮，已交付 6 艘阿芙拉型油轮。该船企定位为船舶修造，曾承建汽车运输船、中小型集装箱船以及中小型干散货船，其在市场低迷期为马士基航运、达飞轮船建造支线集装箱船，并因此为业界所关注。

大船重工目前有 10 艘 LR2 型成品油轮在建，这批油轮承建于 2017 年年初，船东为马士基油轮。该船企底蕴深厚，在常规船型领域均有建造优势，曾交付 38 艘阿芙拉型油轮。不过在近 10 年来的低迷期，该船企没有涉足超大型集装箱船建造领域，在大型 LNG 船的研发承建上也稍显迟滞。

2019 年，外高桥造船承建 2 艘阿芙拉型原油轮和 2 艘 LR2 型成品油轮订单。外高桥造船自上世纪末建厂伊始便享誉天下，大中型常规船型领域建造经验丰富，已交付 37 艘阿芙拉型油轮，现主攻豪华邮轮建造。

中船防务（南沙）目前有 2 艘阿芙拉型原油轮和 3 艘 LR2 型成品油轮在建。该船企是中小型液货船建造领域的佼佼者，曾交付 20 艘阿芙拉型油轮。

新时代造船与扬子江船业一同，为中国民营船企的领军企业。该船企一直在大中型油轮和大中型集装箱建造领域深耕，有着丰富的阿芙拉型油轮建造经验，曾交付 40 艘阿芙拉型油轮，目前有 6 艘船舶在建。

应该说，在造船产能经历数年的优胜劣汰后，目前能够维持运营的都是有实力的船企，但是由于市场的低迷，各大船企仍在细分船型领域竞争。或许这是市场低迷带来的无奈，交困之下，生存才是硬道理（见表）。



大韩造船独占鳌头

韩国原以三星重工、现代重工、现代三湖和大宇造船等为阿芙拉型油轮承建企业。近年来，这些大型船企正在主攻 LNG 船、大型集装箱船以及大型油轮等高端船型建造，阿芙拉型油轮订单向大韩造船汇聚。

目前，大韩造船有 15 艘阿芙拉型油轮在建。其中，阿芙拉型原油轮为 8 艘；LR2 型成品油轮为 7 艘。与此同时，该船企近年阿芙拉型油轮的交付业绩可圈可点，截至目前，大韩造船交付 33 艘阿芙拉型油轮。其中，2019 年截至目前交付 7 艘；2018 年交付 6 艘；2017 年交付 8 艘。

实际上，2008 年全球金融危机爆发后，大韩造船曾深陷破产重组境地，但是之后得到重生。成立于 2007 年的大韩造船 2009 年因经营不善由法院托管，2013 年由大宇造船代替运营，之后业绩出现好转，2015 年年底结束法院托管。大宇造船现持有大韩造船 67% 的股份。

大宇造船接管大韩造船后，首先调整后者的产品战略，放弃干散货船建造，引进大宇造船的阿芙拉型和苏伊士型油轮母船设计。由大宇造船基本设计人员结合大韩造船生产特性，驻厂为其优化标准船型，各项性能指标和空船重量均具有很强的竞争力，为其承接订单和成本控制提供了有利条件。2018 年，大韩造船在阿芙拉型和苏伊士型油轮细分市场的份额分别为 46% 和 33%。

未来，偏老龄化的船队结构（超 15 年船龄阿芙拉型油轮 253 艘，占船队比为 24.42%）将带来更多更新需求。与此同时，由于成品油轮贸易结构的进一步改变以及原油轮吨位的两极化发展态势，阿芙拉型油轮的新增需求将持续。期待中国此番造船集团战略性整合能减少船企之间的争锋，阿芙拉型油轮订单将向具有专业优势的中国船企汇聚。

来源：航运交易公报

【民营船企何以重拾往日辉煌？】

近日，福建省连江县人民法院裁定受理福建冠海海运有限公司（简称“冠海海运”）破产清算申请。同时，作为冠海海运附属子公司的福建省冠海造船工业有限公司（简称“冠海造船”）也被批准破产清算。至此，一度拥有 32 艘船的福建省最大海运企业——福建冠海海运轰然倒下。

新时代有新气象，未来民营船企究竟路在何方，福建造船业能否重现昨日辉煌？

盲目扩张 造船巨头黯然离场



曾几何时，冠海海运创下了福建民营船企发展的“神话”。2006 年，福建冠海海运董事长林财龙投资 5 亿元建设冠海造船工业有限公司。市场最好时，冠海造船承接了 36 艘船舶订单，合同金额达到 70 亿元人民币。然而，自 2012 年年底以后，冠海造船再未接获任何一艘订单。

记者了解到，冠海造船前期投入过大，导致产能过剩。此后，由于市场低迷、经营不善等原因，冠海造船资金链终于断裂。2013 年 10 月起，冠海造船全面停产。

2014 年 7 月，濒临绝境的冠海造船将一部分场地租给马尾造船制作分段，作为马尾造船三个生产基地之一。

2014 年起，冠海造船拖欠员工工资被曝光。2015 年底，冠海造船“欠薪案”进入法院强制执行阶段。截至 2015 年 8 月，冠海造船共拖欠 180 余人工资 670 万元、医社保 60 余万元、公积金 50 余万元。

随后，冠海造船希望通过资产重组的方式，补齐拖欠工人的工资。冠海造船曾与福建省船舶集团签订了重组并购框架协议，按照协议，福建省船舶集团将以不低于 5.1 亿元资金重组并购。重组工作原本计划于 2015 年 9 月份全面完成，但资产重组计划最终流产……

据中国船舶工业行业协会副秘书长、福建省船舶工业行业协会会长助理黄祥顺介绍，冠海海运曾经是拥有以海运业为主，包括造船、商贸、茶行、旅游、房地产开发等 16 家公开注册公司的企业集团，但由于信用意识淡薄、盲目扩张，最后丧失了自身的融资信用。

“市场迎来剧变之时，企业亏损，银行抽贷，资金链断裂，融资渠道完全被堵死，原本贷款给冠海海运的银行都成为债主，一时之间，冠海海运难以扭转残局。”黄祥顺说，沉重的债务负担压垮了曾经红火的船公司，也折射出福建海运业的发展之痛。

艰难转型 重组升级任重道远

放眼整个福建民营造船市场，自力更生的心劲仍在激荡。目前，福建中小船企数量占船舶企业总数超过 98%，大多为民营企业。然而，大多数民营船厂仍处于艰难转型的低谷期。

作为闽东北及浙南地区曾经通往外部世界的“山海门户”，福建福安市赛岐镇航运及船舶修造历史最早可追溯到三国时期。记者调查发现，曾经绵延上百公里的赛江沿岸连缀着 40 余家船舶修造企业，如今只剩下 23 家。

“福安造船历史悠久，当地民营船厂机制灵活，虽然船厂数量逐渐下降，但产值产量不减反增。”福安船舶行业协会秘书长林瑞金告诉记者，今年上半年，



福安地区实现工业总产值 26.04 亿元、工业商品产值 24.74 亿元。

长兴船舶重工有限公司(简称“长兴船厂”)是福建最早入选《船舶行业规范企业(白名单)》的民营船企之一。长兴船厂总工程师郑暹林表示,“近年来,我们在积极调整中寻求市场良机。最近,我们不仅中标了游艇码头项目,而且在建的还有渔船、港岛输进等 4 个项目,船厂始终保持生产状态。”

因船而兴,因船而困。但如今,因船而变成为更多福安船企的共同选择。

“目前环境下,淘汰一些落后产能是正常的。”林瑞金表示,通过兼并重组,能够推进船企技术升级和产能转移,不断提升民营船企的“抗风险等级”。

今年上半年,福建规模以上船舶工业企业转观念、重创新、调结构、强管理,累计实现工业总产值 72.05 亿元,并呈现逐月攀升的态势。

“当前,福建民营船企纷纷转变经营方式,由单纯生产型向生产与经贸相结合型转变,实现工厂与经营销售部门两个渠道联通,既扩大了产量,又增添了客户量。”黄祥顺表示,虽然福建民营船企总体表现良好,但重组升级之路依然不容乐观。

困境求生 “僵尸船企”难题何解

“这些年,部分民营船舶企业在政府指导下不断进行资源整合,实现良性发展。”黄祥顺介绍,但另一边令人担忧的是,部分民营船企在市场“小阳春”时盲目接受银行贷款,运用贷款资金和融资租赁扩大企业规模。由于市场下滑、船价萎缩,企业逐渐亏损,资金链断裂,因此面临被银行或其他债权人起诉的局面,这也导致海事法院扣押、拍卖的船舶数量激增。

“大概十多年前,福安船舶业处于辉煌的时期,赛江两岸大小码头里停满了待建的船舶,万吨油轮、大型集装箱船应有尽有。此前,我就参与建造了赛江几艘最大的船舶。”郑暹林回忆起当年的盛况依旧如数家珍。可如今,由于船主弃船、业务低迷等原因,福安部分修造船企业陆续停业破产,变成无人问津的“僵尸企业”。

面对破产而无法经营的“僵尸企业”,如何有效处置,激发资源配置的“乘数效应”?

厦门海事法院四级高级法官朱小菁告诉记者,对非国有“僵尸企业”,要完善处置配套政策,包括设立“僵尸企业”处置专项资金和破产管理人专项资金,减轻企业税费负担,完善不动产过户手续,加快研究制定减免重组过程中普遍涉及的契税、印花税及附加税等政策。简化破产案件审理模式,加强管理人员队伍建设。依法对“僵尸企业”有关资金流向进行调查,建立惩戒制度,坚决打击恶意逃废债行为。



7月16日，国家发改委印发关于《加快完善市场主体退出制度改革方案》的通知，就加快完善市场主体退出制度提出相关改革方案，涉及市场主体退出方式、清算注销制度、破产法律制度、特殊类型市场主体退出和特定领域退出制度等各个方面，以畅通市场主体退出渠道，降低市场主体退出成本，激发市场主体竞争活力。

朱小菁表示，加快处置“僵尸企业”是中央经济工作会议提出的经济工作重点任务之一，尽管近年来我国船舶工业“处僵治困”成绩显著，市场集中度不断提升，但在当前市场环境下，继续做好这项工作仍是推进船舶工业供给侧结构性改革、实现高质量发展的重要任务。

来源：中国水运报

【进军液化气船市场！中国化工界“华为”欲改变游戏规则？】

全球 MDI 寡头被称为中国化工界“华为”的万华化学集团再度联手能源巨头，正式宣布进军 LPG 船运输市场。掌握 LPG 资源的万华化学的加入正在改变市场的游戏规则，中国企业将有望在全球 LPG 市场拥有真正的话语权。

7月23日，阿布扎比国家石油公司（ADNOC）宣布，与万华化学集团股份有限公司签署了价值高达120亿美元（约合人民币825.64亿元）的合作框架协议，将在下游领域展开合作，包括炼油、销售和海运。

同时，万华化学还与 ADNOC 在 2018 年 11 月签署的 10 年期 LPG 供应合同的基础上，达成了一项航运合资协议。按照协议，ADNOC 子公司 ADNOCLogistics & Services（ADNOC L&S）与万华化学将组建合资 LPG 航运合资企业，运营 2 艘超大型液化气船（VLGC）。

据国际船舶网了解，万华化学还在新加坡设有一家海运公司。2014 年，万华化学集团子公司万华化学（香港）有限公司投资成立全资子公司万华海运（新加坡）有限公司，主要从事船舶、驳船的租赁活动。通过和沙特阿美等国际主要生产商的合作，万华化学成功打通超大型冷冻船舶（VLGC）的租船订舱及 FOB 操作全流程。

2018 年 11 月，万华化学还与 ADNOC 在上海举行了 LPG 长期供应协议的签约仪式。根据合同条款，万华化学每年将采购多达 100 万吨 LPG，从 2019 年 1 月 1 日开始，时间跨度为 10 年。

长期供应合约的签订和执行，增强万华石化一体化装置主要原料的供应及保障能力，同时为万华化学主动掌握 LPG 资源、增强中国企业在 LPG 行业的影响力、成为影响亚洲 LPG 行业的重要一环打下坚实的基础。



2017 年，万华化学作为中国首家企业成功加入亚洲 LPG CFR 委员会。该委员会每年负责对 LPG CFR 合同通用条款进行建议和修订，对亚洲 LPG 市场规则及亚洲现货贸易市场有重大的影响力和话语权。

在与沙特阿美签订长期供应合约的同时，万华也成为首家具有沙特阿美合同价格（CP）推荐权的中国企业。CP 为沙特阿美针对其长约客户制定的月度合同价格，是全球 LPG 贸易行业尤其是亚洲地区最具市场影响力的价格。

亚洲是全球 LPG 消费增长最快、进口量最大的区域。2015 年中国 LPG 进口量达到 1200 万吨以上，超越日本成为全球第一大 LPG 进口国。但是与日韩进口商相比，中国企业主要是通过贸易商和分销商进行采购，缺乏与生产商直接合作，对市场价格的影响力较弱。

万华化学利用烟台工业园资源优势，与沙特阿美等国际主要生产商直接签订供货协议，成为继日本和韩国的五大进口商之后的亚洲第六家、中国第一家具有 CP 价格推荐权的企业，将中国庞大进口量转化为了影响国际液化气定价机制的软实力，提升了中国进口商在国际液化气市场基础定价机制的话语权和影响力。

由烟台出发，在宁波、珠海拥有自己的生产基地，并购 BC 把生产版图扩大到欧洲，2021 年后，万华化学也将在美国拥有自己的工厂。随着重组的完成，万华化学将超越巴斯夫成为全球最大的 MDI 制造商。与此同时，为运输更多作为化工产品原材料的 LPG，满足市场需求，万华化学集团将成为全球 LPG 船运输市场的生力军。

来源：国际船舶网

5. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	430.00	470.00	585.00	580.00
Hong Kong	n/a	n/a	n/a	n/a
Tokyo	478.00	488.00	n/a	755.00
Hamburg	380.00	n/a	580.00	n/a
Fujairah	410.00	n/a	695.00	n/a
Istanbul	410.00	n/a	655.00	n/a
Rotterdam	348.00	383.00	550.00	n/a
Houston	374.00	n/a	545.00	n/a
Panama	370.00	n/a	590.00	n/a
Santos	472.00	503.50	n/a	755.00

截止日期：2019-08-02



◆ 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 30 周	第 29 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	5,100	5,100	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,900	2,900	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,700	2,700	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,300	2,300	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 30 周	第 29 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	9,000	9,000	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	6,000	6,000	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,800	4,800	0	0.0%	
MR	52,000	3,500	3,500	0	0.0%	

截止日期: 2019-07-30

(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	11,960	AVIC Dingheng, China	2021	Yonghua Shipping - Chinese	Undisclosed	StSt
1	MPP	4,800	Royal Bodewes, Netherlands	2021	Scotline Group - UK based	Undisclosed	ice class 1A
1	LPG	38,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	2021	Undisclosed	5,200	
4+4	CNG	200 scf	CIMC Raffles, China	2023	Scotline Group - UK based	13,700	LOI stage



◆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
NORD DESTINY	BC	83,684		2008	Japan	1,450	Greek	BWTS fitted
YASA NESLIHAN	BC	82,849		2005	Japan	1,130	Greek	
NIREFS	BC	75,311		2001	S. Korea	675	Castor - Greek	
YANGTZE BRAVE	BC	64,000		2019	China	2,300	Oman Shipping - Omani	en bloc each
YANGTZE ANGEL	BC	64,000		2019	China	2,300	Oman Shipping - Omani	
GH ROUGH HABIT	BC	63,301		2012	China	1,670	Norway	
HINODE MARU	BC	58,630		2012	Japan	1,645	Greek	
NORD MANATEE	BC	57,982		2010	Japan	1,340	Undisclosed	
SINAR KAPUAS	BC	57,374		2011	S. Korea	1,100	Chinese	
BLUE CAT	BC	57,000		2009	China	900	Greek	at auction
MIA-S	BC	56,835		2010	China	1,020	Undisclosed	old sale
PETERBOROUGH	BC	55,783		2009	Vietnam	1,000	Greek	*
SHEFFIELD	BC	55,783		2010	Vietnam	1,100	Greek	
BRIGHT HERO	BC	51,725		2009	Japan	1,055	Greek	box shaped(更正)
GENCO CHALLENGER	BC	28,428		2003	Japan	520	Vietnamese	
HARUKA	BC	28,392		2011	Japan	700	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
LILLY SCHULTE	CV	46,956	3,654	2012	China	860	Eldbeich Reederei - German	
VORONEZH	CV	23,063	1,728	2008	Poland	800	Military Sealift - U.S.A	

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
NECTAR	TAK	105,317		2005	Japan	1,590	Greek	
FPMC 23	TAK	50,999		2010	S. Korea	1,500	Avin - Greek	ZINC coated
NEW BREEZE	TAK	48,064		2010	Japan	1,600	Undisclosed	
PIONEER EXPRESS	TAK	47,370		2009	Japan	1,600	Indian	
THEONI	TAK	47,198		1997	Japan	550	U. A. E	
TEAM TARANTELLA	TAK	46,764		2002	Croatia	820	Undisclosed	
EAGLE EXPRESS	TAK	45,902		2010	Japan	1,650	Union Maritime - U.K	
ATALANTA	TAK	24,205		2015	China	undisclosed	Undisclosed	at auction



BABYLON	TAK	24,202	2017	China	undisclosed	Undisclosed	at auction
KAILASH GAS	TAK/LPG	64,220	1992	Belgium	1,280	Oriental Energy - Singaporean	
PALANIMALA GAS	TAK/LPG	49,301	1992	Japan	1,180	Oriental Energy - Singaporean	

◆ 上周拆船市场回顾

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
MERIDIAN	CHIPS CARRIER	48,817	9,142	1996	Japan	378.00	green recycling

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
MERATS AMBON	CV	8,122	3,334	1992	Singapore	370.00	as is Singapore. incl 175t ROB
AGIRI	TAK	98,805	16,984	1996	S. Korea	401.00	as is Fujairah, not gasfree

◆ ALCO 防损通函

【常见的租约争议】

在近期伦敦仲裁案 14/19 中，船舶以修改后的 NORGRAIN 格式出租，2 月 27 日的租船确认电子邮件证明所执行的航次是从美国萨凡纳运输优质大豆到西班牙的 HUELVA，摩洛哥的 CASABLANCA 和阿尔及利亚的 ORAN。

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
2019-08-02	689.960	763.700	6.418	88.219	835.970	60.174	932.990	468.840	521.540
2019-08-01	689.380	763.560	6.340	88.066	838.360	59.880	922.400	472.280	522.910
2019-07-31	688.410	768.030	6.340	87.984	837.050	59.931	922.670	473.200	523.500
2019-07-30	688.620	767.490	6.328	88.051	841.700	59.861	920.810	475.340	523.280
2019-07-29	688.210	766.110	6.336	88.030	851.810	59.845	918.840	475.480	522.620

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	2.11225	1 周	2.18825	2 周	--	1 个月	2.24413
2 个月	2.2705	3 个月	2.28675	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.22688	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.2385		

2019-08-01

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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