



全一海运市场周报

2019.10 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2019.10.07 - 10.11\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场基本稳定 航线运价涨跌互现】

受“国庆”长假影响，本周中国出口集装箱运输市场总体行情较为平淡，供需两端均出现下滑，多数航线市场运价走低，拖累综合指数下跌。10月11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715.97点，较上期下跌1.0%。

欧洲航线：据研究机构 Markit 发布的数据显示，欧元区综合 PMI 从上月的 51.9 降至 9 月的 50.4，创 2013 年 6 月以来最低值，显示出欧洲地区经济复苏前景不容乐观，市场在进入传统运输旺季后呈现旺季不旺的态势，总体货量水平低于往年，供求关系面临一定压力，上海港船舶平均舱位利用率徘徊在 90%~95% 之间，市场运价小幅下跌。10 月 11 日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为 581 美元/TEU，较上期下跌 2.0%。地中海航线，总体行情与欧洲航线基本类似，但装载水平低于欧洲航线，上海港船舶平均舱位利用率在 90%左右的水平，即期订舱价格下跌。10 月 11 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 722 美元/TEU，较上期下跌 2.7%。

北美航线：据美国劳工部公布的数据显示，美国 9 月季调后新增非农就业人口 13.6 万人，较前值减少 3.2 万人，显示出美国经济增长态势出现放缓迹象，影响北美航线运输需求。长假中运输需求有所下滑，虽然部分运力停航，但供需基本面并不理想，上海港船舶平均舱位利用率徘徊在 95%以下，市场运价走低。10 月 11 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 1313 美元/FEU、2335 美元/FEU，较上期分别下跌 1.1%、0.5%。

波斯湾航线：由于近期目的港地区地缘政治风险较大，总体货量表现不佳，虽然部分航商执行运力控制措施以控制总体运力规模，但供求关系未能得到改善，上海港船舶平均装载率维持在 90%左右的水平，市场运价继续走低。10 月 11 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 512 美元/TEU，较上期下跌 1.3%。

澳新航线：近期市场整体表现良好，运输需求在传统运输旺季中持续增长，航商继续控制运力投放，供求关系良好，上海港船舶平均装载率维持在 95%以上的水平。航商在长假后继续推升运价，即期订舱价格上涨。10 月 11 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1064 美元/TEU，较上期上涨 15.3%。



南美航线：运输需求在长假期间表现一般，但由于部分运力停航，供求关系保持良好，上海港船舶平均装载率维持在 95%左右的水平，市场运价小幅上涨。10 月 11 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1811 美元/TEU，较上期上涨 2.3%。

日本航线：本周货量保持平稳，市场运价总体稳定。10 月 11 日，中国出口至日本航线运价指数为 735.27 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【节后需求有所复苏 沿海运价稳步上涨】

节后，沿海散货运输需求回暖较好，而运力供应略显紧张，船东普遍看涨行情，运价呈回升态势。10 月 11 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 1096.65 点。

煤炭市场：伴随“十一”长假过去以及节后的部分利好，本周沿海煤炭运输市场呈现回暖行情，运价持续上涨。需求方面，按往年情况，国庆期间全国用电需求将出现明显下滑，但今年情况超乎预期，国庆期间以及节后电厂日耗煤量较往年同期明显提升。10 月 1 日—11 日，沿海六大电厂平均日耗煤量为 61.4 万吨，较去年同期上涨 18.6%，其中前 7 天（国庆长假）日耗煤量 60.0 万吨，较去年同期上涨 17.7%。受此影响，节后，电厂积压的采购需求释放，加上煤价上涨以及非煤货种货盘增多，运输需求回复较好。运力方面也是利好持续，迎峰度夏期间，内、外贸运输市场走势开始背离，外贸行情持续较好，吸引大量兼营船舶。近期外贸运输市场又迎来一波较好行情，使得内外贸兼营船舶进一步向外贸市场倾斜。加之部分船舶仍在执行节前安排的航次，内贸运力略显紧张，船东看涨情绪明显升温，。

10 月 11 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1111.12 点。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 31.3 元/吨，较 9 月 30 日上涨 2.4 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 33.9 元/吨，较 9 月 30 日上涨 2.7 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 39.7 元/吨，较 9 月 30 日上涨 2.3 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 39.1 元/吨，较 9 月 30 日上涨 1.8 元/吨。

金属矿石市场：国庆节后限产节奏有所调整，限产对高炉开工的影响正边际弱化。同时，目前钢铁市场正处消费旺季，钢厂利润有较大回升，维持高炉生产动力较大。终端需求继续发力，铁矿石运输需求稳中向好。10 月 11 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1044.13 点，较上期上涨 2.8%。

粮食市场：目前，粮食市场供应以新粮为主，新玉米陆续上量。而随着北方港口玉米价格大幅下跌，南北港口终于走出“倒挂谷底”，实现顺价销售。但上述情况均无法刺激下游情绪，深加工及饲料企业需求均无亮点，特别是饲料企业，受生猪存栏偏低影响，短期难以有效恢复。10 月 11 日，沿海粮食货种运价指数报收 988.48 点，较上期下跌 0.5%。



成品油市场：节中、节后沿海成品油运输需求总体较为平稳。不过运力方面仍显紧张，部分港口压港严重，尤其东营港等上游港口。虽然货主需支付较高滞期费，但仍然坚持租船等货，积压运力难以释放，运输市场延续供不应求态势，运价继续上扬。10月11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1122.04点，较上期上涨0.4%；其中市场运价成分指数报收1085.59点，较上期上涨0.9%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【海岬型船止跌反弹 综合指数震荡上行】

国庆长假后，海岬型船市场运价止跌反弹；巴拿马型船市场受美西、美湾粮食货盘带动，止跌回升；超灵便型船市场运价止跌企稳。远东干散货综合指数继续上涨。10月10日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为1276.39点，运价指数为1096.08点，租金指数为1546.85点，较节前（9月26日，下同）分别上涨4.0%、1.6%和6.8%。

海岬型船市场：本周海岬型船两洋市场止跌反弹。太平洋市场，长假结束后，澳洲主要矿商集中发货，市场上有不少即期货盘放出，市场交投活跃，船东的报价也有所上涨，据悉9日力拓以接近于9.5美元/吨的价格达成交易，带动市场运价上行。临近周末，太平洋市场的活跃度有所下降，运价相对平稳。10日市场报出，10月下旬受载期，澳大利亚至青岛航线成交价为9.45美元/吨。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为24020美元，较节前上涨15.3%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为9.469美元/吨，较节前上涨10.3%。远程矿航线，长假期间，市场上运力供应仍旧充裕，成交清淡，远程矿航线运价弱势运行。节后，随着FFA远期合约价格的上涨，市场氛围逐渐活跃。周中巴西主要矿商持续拿船，市场报出23.35美元/吨的成交，船东信心增强，运价进一步上升。临近周末，市场受到高价即期成交的带动，运价继续上涨，回升至接近节前的水平。10日市场报出，10月下旬受载期，巴西图巴朗至青岛航线有24.25美元/吨的成交。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为23.821美元/吨，较节前下跌0.6%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船两洋市场止跌回升。长假期间，粮食市场成交清淡，运价下调较多。假期结束后，南美市场抛出不少10月的货盘，随着FFA远期合约价格的上涨，市场氛围好转，加之美湾市场行情火爆，美西也有不少货盘抛出，南美粮食市场运价止跌企稳。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为39.156美元/吨，较节前下跌2.2%。太平洋市场，节后南美粮食运价企稳回升带动市场运价上行，外加国际燃油价格下跌影响（周四新加坡380燃油价格稳定在322美元/吨左右，较上周四下跌28.6%），船东信心增强，倾向于空放运力至南美粮食市场，太平洋市场船货平衡度有所改善。另一方面，印尼至中国煤炭货盘增多，助推租金、运价反弹。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为14040美元，较节前上涨3.6%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为13100美元，较节前上涨3.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为7.422美元/吨，较节前上涨0.4%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场止跌企稳。本周，随着菲律宾雨季的临近，镍矿货盘明显减少，煤炭货盘尚可，水泥熟料货盘不多，船货平衡度一般，租金、运价在小幅调整后企稳回升的迹象。周四，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为12250美元，较节前下跌0.5%；新加坡经印尼至中国南方航



线 TCT 日租金为 14600 美元，较节前下跌 0.3%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 9019 美元，较节前下跌 1.0%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 9.397 美元/吨，较节前下跌 0.8%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 10.326 美元/吨，较节前下跌 1.0%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价放量上涨 成品油运价稳步提升】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，10 月 4 日当周，美国原油库存连续 4 周增长且增幅再超预期，但成品油库存继续下降。在英国脱欧充满不确定性、国际贸易局势紧张以及欧洲经济滑坡之际，全球经济前景比之前预测的还要弱。虽然美国页岩油产量一度放缓，但仍然无法提振油价。如果油价继续下跌，OPEC+ 或考虑加大减产或延长减产。本期原油价格波动下行，布伦特原油期货价格周四报 59.33 美元/桶，较上期下跌 3.37%。全球原油运输市场大船运价大幅跳涨，中型船运价蒸蒸日上，小型船运价突飞猛进。中国进口 VLCC 运输市场运价放量上涨。10 月 10 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 2298.28 点，较上期上涨 122.75%。

超大型油轮（VLCC）：美国制裁事件在国庆期间持续发酵，助推 VLCC 市场放量上涨。在运价飙升和油价下跌的双重影响下，日均 TCE（等价期租租金）一举突破 10 万美元大关，创出近十年来新高。成交记录显示，中东至中国航线 11 月 3 至 4 日装期货盘成交运价为 WS147.5；西非至中国航线 11 月 14 至 15 日装期货盘成交运价为 WS135。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS145.77，较上期上涨 132.4%，CT1 的 5 日平均为 WS112，较上期上涨 64.7%，TCE 平均 7.9 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS137，上涨 110.1%，平均为 WS108.4，TCE 平均 8.1 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价综合水平蒸蒸日上。西非至欧洲市场运价跳涨至 WS243，TCE 约 10.9 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，10 月 31 日货盘，成交运价为 WS190。黑海到地中海航线运价跳涨至 WS252，TCE 约 13.3 万美元/天。中国进口主要来自非洲和俄罗斯，一艘 13 万吨级船，利比亚至中国宁波，10 月 27 至 28 日货盘，成交包干运费为 490 万美元。一艘 13 万吨级船，俄罗斯至中国宁波，10 月 22 日货盘，成交包干运费为 562.5 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线价升量涨，地中海及欧美航线大幅上涨，综合水平突飞猛进。7 万吨级船加勒比海至美湾运价大幅上涨至 WS202（TCE 约 4.6 万美元/天）。跨地中海运价大幅上涨至 WS188（TCE 约 5.3 万美元/天）。北海短程运价跳涨至 WS196（TCE 约 7.8 万美元/天）。波罗的海短程运价跳涨至 WS153（TCE 约 6.2 万美元/天）。该航线一艘 10 万吨级船，普里莫尔斯克至欧洲大陆，10 月 23 日货盘，成交运价为 WS155。波斯湾至新加坡运价连续上涨至 WS197（TCE 约 4.5 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价连续上涨至 WS181（TCE 为 4.6 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，10 月下旬货盘，成交包干运费为 73.5 万美元。



国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线稳中有升，欧美航线大幅上涨，综合水平稳步提升。印度至日本 3.5 万吨级船运价稳定在 WS124（TCE 约 0.8 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS131（TCE 约 1.8 万美元/天），7.5 万吨级船运价大幅上涨至 WS148（TCE 约 3.0 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS95 水平（TCE 约 0.5 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS126（TCE 约 1.0 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 1.5 万美元/天。

（5）中国船舶交易市场

【国际货船跌多涨少 国际油轮涨多跌少】

10 月 9 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 848.33 点，环比上涨 0.91%。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%、0.64%、1.25%；国际散货船价综合指数下跌 2.70%。

国际干散货海运市场整体货盘减少，运价疲软。BDI 指数 4 周连跌后探底，周二收于 1801 点，环比下跌 14.89%，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—1206 万美元、环比上涨 1.28%；57000DWT—14.97 万美元、环比下跌 7.61%；75000DWT—1791 万美元、环比下跌 4.01%；170000DWT—2795 万美元、环比上涨 0.18%。国庆假期结束，受中国因素影响，铁矿石采购增多，带动太平洋矿砂运输航线运价回暖，但北美粮食航线和东南亚镍矿、煤炭航线运价继续走软，国际干散货船 1 年期期租租金有涨有跌，预计二手散货船价格短期震荡调整。本期，二手散货船市场成交量尚可，共计成交 28 艘（环比增加 10 艘），总运力 170.71 万 DWT，成交金额 27269 万美元，平均船龄 13.11 年。

一连串疲弱的美国经济数据，包括制造业活动低迷和服务业成长大幅放缓，加剧了市场对经济衰退的担忧。受国际贸易紧张局势、原油需求疲软和市场上对油市的投机做空行为影响，油价暴跌。布伦特原油期货收于 58.24 美元/桶（周二），环比下跌 8.61%。本期，国际油轮运价稳中有涨，二手国际油轮船价涨多跌少。5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2236 万美元、环比上涨 3.98%；74000DWT—2262 万美元、环比上涨 3.15%；105000DWT—3173 万美元、环比下跌 0.02%；158000DWT—4292 万美元、环比上涨 0.13%；300000DWT—6374 万美元、环比下跌 2.95%。当前，国际原油价格大幅回挫，刺激了需求方购买热情，租船活动活跃，国际油轮 1 年期租金大幅跳涨（涨幅为 4.07%至 32.35%不等），预计二手油轮价格将迎来一波涨幅。本期，二手国际油轮成交量大幅飙升，共计成交 40 艘（环比增加 29 艘），总运力 251.11 万 DWT，成交金额 115295 万美元，平均船龄 5.65 年。

受国庆假期影响，沿海散货货盘整体偏弱，运价在阶段性高位小幅回落，二手沿海散货船价格维持平稳。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—151 万人民币、环比上涨 0.64%；5000DWT—735 万人民币、环比上涨 0.65%。当前，燃油成本较高，下游煤炭库存下降，粮食、海砂等非煤货种运输需求增加，但市场运力盈余过多，运价涨跌互现，预计散货船价格平稳波动。本期，沿海散货船成交无几，买家以观望为主。



内河散货运输需求小幅提振，二手散货船价格全体上涨。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、环比上涨 2.00%；1000DWT--103 万人民币、环比上涨 2.33%；2000DWT--201 万人民币、环比上涨 0.28%；3000DWT--273 万人民币、环比上涨 0.38%。当前，国内基建政策面频吹暖风，根据投资项目在线审批监管平台显示的数据，9 月全国申报基建项目投资总额合计 6.2 万亿元，环比增长 119%，同比增长 164%，创近年来新高，地方基建项目申报显著提速，建材运输需求看好，预计内河散货船价震荡盘整。本期，受国庆假期影响，内河散货船成交量大幅减少，共计成交 25 艘（环比减少 14 艘），总运力 3.33 万 DWT，成交金额 3577 万元人民币，平均船龄 10.09 年。

来源：上海航运交易所

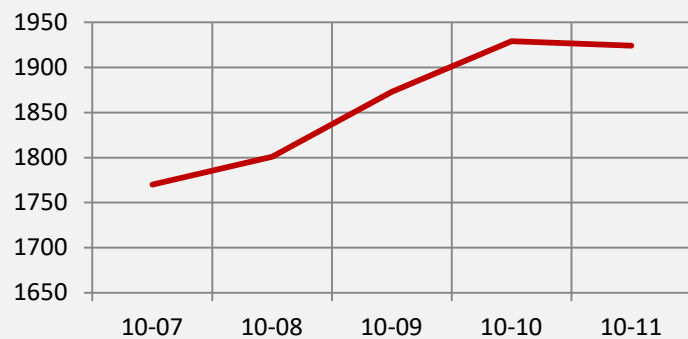
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

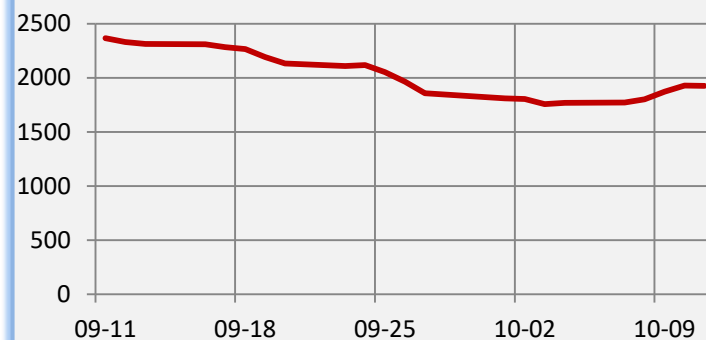
波罗的海指数	10 月 7 日		10 月 8 日		10 月 9 日		10 月 10 日		10 月 11 日	
BDI	1,770	+3	1,801	+31	1,873	+72	1,929	+56	1,924	-5
BCI	3,003	-18	3,031	+28	3,208	+177	3,319	+111	3,290	-29
BPI	1,748	+17	1,804	+56	1,852	+48	1,899	+47	1,916	+17
BSI	1,196	-3	1,199	+3	1,204	+5	1,211	+7	1,218	+7
BHSI	667	-3	664	-3	662	-2	660	-2	658	-2



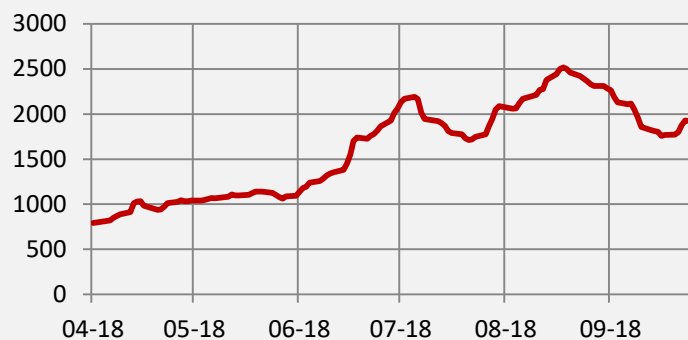
上周 BDI 指数走势



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 40 周	第 39 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	26,000	26,000	0	0.0%
	一年	20,000	20,000	0	0.0%
	三年	16,000	16,000	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	14,000	14,000	0	0.0%
	一年	12,500	12,500	0	0.0%
	三年	12,500	12,500	0	0.0%
Smax (55K)	半年	13,750	14,000	-250	-1.8%
	一年	12,500	12,500	0	0.0%
	三年	10,750	10,750	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	9,750	9,750	0	0.0%
	一年	9,500	9,500	0	0.0%
	三年	9,000	9,000	0	0.0%

截止日期： 2019-10-08

3. 航运市场动态

【集运市场警报拉响，110 亿低硫油“炸弹”马上砸下】

最近，Drewry 发布了一份《集装箱航运市场年度回顾和预测》报告，将 2019 年世界集装箱港口吞吐量预测下调至了 2.6%，低于此前的 3.0% 预期——给接下来的全球集装箱航运市场持续拉响了警钟：110 亿美元的低硫油额外支出、集装箱航运淡季到来、全球经济贸易走低、运费大幅走低...

Drewry 的报告称，过去 3 个月里集装箱航运市场的乐观情绪正在逐步恶化，尤其是 2020 “限硫令”的逼近，全球集装箱航运市场急剧承压，明年将面临 110 亿美元的低硫油燃料额外支出！加上其他不利因素，当前以及未来一段时间内，全球集装箱市场将是阴云笼罩。

集运市场面临 110 亿美元的低硫油额外账单



Drewry 集装箱研究高级经理 SimonHeaney 表示：“集装箱运输市场的风险似乎每天都在增加，由于一系列新问题使这种情况更加恶化，集装箱运输市场面临了更加令人担忧的不确定性。”

SimonHeaney 认为，由于明年 IMO “限硫令”正式施行，加上前段时间沙特最大的油田被无人机袭击，加剧了船舶燃油市场的压力。明年，集装箱运输公司将面临 110 亿美元的低硫油额外账单。

“这部分低硫油的额外成本，航运业界此前一直呼吁不应由航运公司独自承担，应由全产业链包括客户共同分担，但目前似乎除了征收低硫油附加费，没有好的解决方案。” SimonHeaney 说。

“而且面对低硫油附加费，大多数托运人也都表示质疑，他们表示愿意接受不得不支付的额外费用，但对这个燃油附加费的支付数额有所担忧，认为这些收费在转用低硫燃料之前就已经转嫁给了客户。”

换句话说，托运人愿意为低硫油承担费用，但承担多少合适？他们希望有一个官方的可信和透明说法，而不是任由航运公司随意定价。

“航运公司能获得的补偿程度，决定明年集装箱运输市场的运力水平。如果托运人不愿承担费用，或所承担的费用远不足以填补航运公司的额外支出，那么在本就复苏艰难的市场环境下，航运公司很可能大幅削减服务水平，对服务质量的关注将大大降低。”

“比如通过减慢航速、空船运行、减少船舶租用、加快老旧船只拆解等措施，来控制市场上的运力，进而维持可以接受的运费水平。”

无法收回更多的燃油成本，也会促使航运公司和船东为更多船只选择安装脱硫塔，以便能够继续使用价格较低的高硫燃油。据不完全统计，目前全球已经进船厂准备或是正在安装脱硫塔的集装箱船有 51 艘。鉴于船舶安装脱硫塔通常需要 6~8 周的时间，因此这些船将在 12 月才能恢复服务。

“面对运营成本的急剧上涨，集运公司将面临生存之战，这场艰难的战役将在今年 12 月集中爆发，因为在 2020 年前夕，航运公司将不得不尝试磨合使用高价的低硫油，以期 2020 年 1 月 1 日正式实施的“限硫令”提供过渡期。在最坏的情况下，当大多数航运公司无法实现收支平衡时，有些小的航运公司可能就会面临破产。”

四季度是集运市场淡季

Alphaliner 表示，前一段时间集装箱船运费上涨的势头已经结束，航运公司正在降低运营成本，以减轻运价下降的影响。



根据 Alphaliner 的研究，自今年 1 月以来，集装箱船平均日租船费用已经飙升了 40%，而同期运费却较标准的上海集装箱货运指数（SCFI）下跌了 25%。

最新报告显示，7,500~11,000TEU 集装箱船的日租金已飙升，Zim 最近租用的两艘 11,000TEU 船租金已飙升至 45,000 美元左右，比以前的交易每天高出约 4,000 美元。

Alphaliner 表示：“由于集装箱航运市场已进入传统的冬季淡季，这两个市场*****两重天的形势，进一步抑制了租船费率的上涨。”

运费的下滑，开始促使越来越多的集装箱船退出市场，根据 Alphaliner 的数据，目前已有 39 条超过 6000TEU 的集装箱船撤出市场。

全球贸易增长疲软

航运业是一艘巨轮，而全球经济就是载起这艘巨轮的大海，航运业这艘巨轮深受全球经济海洋波动的影响，中美贸易战、霍尔木兹海峡紧张局势等，都是全球经济贸易海洋之下的强劲暗流，深刻影响着集运市场。

今年 7 月，国际货币基金组织对世界商品和服务贸易增长的预期下调了 9 个百分点，至 2.5%，并警告说全球经济增长仍需经历相当长一段时间的“疲软”。

在全球经济大环境下，上半年航运业的财务状况不尽如人意，而随后旺季的疲软也拖累了运费的上涨，影响了航运公司的业绩。

集运市场警报已拉响，究竟是走那条路，航运公司要根据自己的实际情况来“抄近路”，是使用低硫油、是安装脱硫塔、是征收附加费、是空船运行、是拆解船只... 看八仙过海各显神通了，祝诸仙都能平安度过此劫。

来源：海事服务网 CNSS

【BIMCO 提醒船东：FONAR 不是“免罪金牌”】

表面上看，燃油不可获取性报告（FONAR）似乎为船东提供了一条出路，让他们即使在未安装洗涤塔的情况下也能使用高硫油。但是国际知名航运机构 BIMCO 却指出，这项允许船舶在紧急情况下加注高硫油的法规对于航运公司而言只能作为终极手段使用。

据 BIMCO 海事技术及法规经理 Christian Bkmark Schiolborg 称：“FONAR 模板中至少有一半都是在解释它并不是一张免罪金牌，这是有原因的。”他继续说道：“FONAR 应该被视为困境之下的终极手段。我的建议是船东不要想着使用它。”



如果一艘船在想尽一切办法之后，最终还是面临着只能使用不合规燃油的处境，那么这艘船从一开始就不符合 Marpol 附则 VI 的规定。这种情况下，这艘船应当尝试加注合规燃油并且提供证据证明自己曾按照航行计划尝试购买合规燃油，而此时 FONAR 就成了船舶采取上述措施的行动记录。因此，它的作用就是在港口国决定采取适当控制举措时，帮船舶提供减轻罪责的情节。

一艘船如果在离开港口时发现所能使用的只有高硫油，它可能就会违反规定——燃烧含硫量高于 0.5% 的燃油（从明年 3 月 1 日起，在没有安装洗涤塔的情况下即使携带高硫油也会算作不合规）。就算填写了 FONAR 也无法保证港口管理机构会对不合规的船舶从宽对待。根据 Marpol 附则 VI 第 18.10.2 条规定，港口管理机构需要确保采取适当措施处理不合规燃油，使其符合规定。Schiolborg 表示：“一旦涉及 FONAR，就没有确定性可言。它只是一个模板，给你一个关于什么需要填写、哪些信息需要传递给监管部门的指示，向监管部门展示你已经尽一切可能遵守法规要求但最终还是徒劳。”

FONAR 应当提前提交给船舶即将达到的港口所属的监管机构，同时抄送给船旗国监管部门以及保赔协会和船级社，让各方都能提前知悉船舶处境。Schiolborg 补充道：“但是 FONAR 并不能帮你脱离困境。光填写这个表格是不够的。实际上你还需要能够提供证据，证明自己为了符合规定已经在离港时尝试过接洽其他燃料供应商，并且还曾考虑过携带计划之外的不同种类燃油，研究过或许并不理想的替代燃油类型。”

Schiolborg 提醒大家，即便船舶已经完成了 FONAR 文书工作，集齐了各种证据能够展示自己为了合规所采取的一切行动，并且提前通知各方由于不可控因素船舶将在抵达港口时违反规定，由此产生的费用还是会非常庞大，尤其是对于小型企业而言。

最后，船舶到港时还是得由港口国、船旗国以及船东一起来寻找解决方案，如果采用了 FONAR，就会按照具体问题具体分析的原则来处理。此时的问题是，船东是否真的已经竭尽所能尝试获取合规燃油？并且，是否能够证明？

之所以在使用 FONAR 之后船舶仍需支付高昂费用（某些情况下甚至会超过违反法规要求带来的罚款金额），原因在于这艘船上很可能存在大量不合规燃油，而且它在离港前需要处理掉这些燃油。Schiolborg 指出：“卸载燃油可能要付出非常高的代价，或许比罚款还要高得多。遭到滞留并且被要求卸载不合规燃油会造成非常严重的后果。”他补充道：“沉淀物中也有硫成分，因此油罐可能需要清洗。这项庞大的工作也许要好多天才能完成。如果你的船停租了，你就赚不到钱。此外，被你卸载了的燃油可能一下子就不被当成燃料了，因此它们可能也不再具有市场价值。它们也许会被当成废油卸载掉，然后被送到岸上接收设施。我们所说的是成吨的燃油，这意味着很大一笔钱要流失。”

监管机构制定的不合规罚款已有一些公开的案列。最高的罚款记录出现在欧洲排放控制区，数额在 5 万到 10 万欧元之间。Schiolborg 表示，船东可能会发现尽管自己的出发点是好的，结果却陷入了不合规的境地。对于这种情况，Schiolborg 建议：“准备好声明，准备好证据，把它们提交给各个组织：港口国、船旗国、船级社还有保赔协会。并且行动要及时，在离港之前就要完成。这会改善你的处境，给监管部门更多时间讨论船舶情况，不至于贸然做出决定。”



“如果你没有提前做好准备，在没有证据的情况下就使用了 FONAR，你会发现自己的处境会变得很难堪。”

来源：中国船检

【超大型油轮运价暴涨创年内最高】

继 9 月中旬沙特阿美油田设施遇袭后，近期国际原油运价再遇大涨。

10 月 8 日，波罗的海原油运价指数 (BDTI) 达到 1355 点，7 日环比涨 35.8%，较去年同期增长 57.9%，已达年内最高点。同日，VLCC (超大型油轮) TCE 中东至中国航线超大型油轮等价期租租金报 113047 美元/天，7 日环比上涨 77%，较去年同期增长 193.3%，冲高至年内最高价。此外，VLCC TCE 波斯湾至日本超大型油轮等价期租租金从 9 月 25 日的 3.22 万美元/天涨至 10 月 9 日的 12.1 万美元/天 (约合人民币 86 万元/天)，短短两周时间内暴涨 275%，并且创下自 2015 年 12 月 18 日以来的新高。

《每日经济新闻》记者注意到，由于 VLCC 运价的大涨，油轮运输业务几乎占有所有营收一半的招商轮船可以说是赚得“盆满钵满”。按照华泰证券的估计，VLCC 运费每涨 5000 美元/天，招商轮船的归母净利润就将增加 6.4 亿元。

主要海运公司股价大涨

运价的飙升，也带动了全球一些主要海运公司的股价。例如，国际主要油船运营公司之一前线海运 (NYSE: FRO, Frontline Ltd.) 股价已经连续五个交易日上涨。10 月 8 日，前线海运收报 11.31 美元/股，较 10 月 2 日开盘价 9.38 美元/股上涨 20.57%。而在 A 股方面，招商轮船国庆节后两天累计大涨 10.9%；港股方面，海丰国际 10 月 3 日~9 日则累计上涨 5.91%。

就 VLCC 运价大涨的原因，申万宏源在研报中称，受制裁影响，VLCC 市场出现恐慌，克拉克森 TCE 上涨至 85575 美元/天，较 9 月同期上涨 277%，逼近 2015 年景气顶点旺季最高点。油运同比改善，克拉克森 VLCC TCE 今年一季度~三季度同比改善 282%、118%、137%。申万宏源预计，招商轮船三季报归母净利润 8.5 亿，同比改善 93%；中远海能 7 亿，同比扭亏。

10 月 9 日下午，《每日经济新闻》记者以投资者身份致电招商轮船，公司董秘办人士告诉记者，VLCC 指数的暴涨是由于一些市场因素，另外每年的三季度和四季度本身也是海运市场的旺季，这对公司今年下半年的业绩来说也是利好。该人士同时向记者表示，招商轮船对今年下半年的业绩持乐观但谨慎的态度。

招商轮船净利每天猛增 1.4 亿元



招商轮船 2018 年年报显示，公司主营业务分别为油轮运输、散货船运输以及滚装船运输，其中油轮运输占公司总营收高达 47%。华泰证券在研报中指出：“据 Clarksons 数据，2019 年上半年，VLCC 平均运价(中东至中国航线)同比大幅上涨 136.1%。伴随四季度旺季临近，我们预期下半年整体运费水平环比将进一步提高。根据我们测算，VLCC 运费每提高 5000 美元/天，公司归母净利润增加约 6.4 亿人民币。”

VLCC 指超大型油轮，即载重超过 20 万吨的特大型油轮。截至 2019 年半年报，招商轮船拥有 51 艘 100%权益的 VLCC 油轮，并且拥有和控制 31 艘 40 万载重吨级的 VLOC(指通常载重超过 20 万吨以上的散货船，只用来运矿砂，被称为超大型矿砂船)，在该两个细分领域继续保持全球领先地位，自有运力继续名列世界第一。

有分析指出，受益原油运价暴涨，招商轮船股价必然上涨，唯一的利空是其 LNG 业务被关“小黑屋”。但公司主营业务是原油运输，VLCC 船舶规模世界第一，短期看运价暴涨完全可以冲抵 LNG 利空，其业绩将呈现爆发式增长。《每日经济新闻》记者还注意到，如果按照 VLCC 波斯湾至日本航线运价两周暴涨 9 万美元的走势，以及华创证券的测算来推算，招商轮船今年归母净利润将增加约 115.2 亿元。这也就是说，按照今年剩下的 83 天来计算，招商轮船在今年剩下的时间里每天都将增加净利润约 1.4 亿元。

随着中国原油进口的持续快速增长，中国石油公司近年来成为油轮市场需求增长的主力，其中中石化旗下的石油贸易商联合石化在油轮市场租船规模近年来均保持全球第一，尤其在 VLCC 市场具有举足轻重的地位。同时，中国原油海上进口数量继续保持稳定快速增长，进口来源地结构有进一步优化的潜力。在相关政策支持下，中国船东在承运中国海上石油运输市场的增长空间非常广阔。

来源：每日经济新闻

【全球班轮公司运力百强最新排名（2019.10）】

根据 Alphaliner 最新公布的数据，截止 10 月 1 日，全球在运营集装箱船数量共计 6141 艘，总运力为 2344.2234 万 TEU，折合约 2.84 亿载重吨。其中，前三大班轮公司总运力占全球市场的 46.1%。

全球班轮公司运力排名前三依然是马士基航运（420.2727 万 TEU，占比 17.9%）、地中海航运（364.4194 万 TEU，占比 15.6%）以及中远海运集团（296.7354 万 TEU，占比 12.7%）。

Alphaliner 指出，运力排名第 4 名到第 10 名依次为：达飞轮船、赫伯罗特、海洋网联船务（ONE）、长荣海运、阳明海运、太平船务和现代商船。其中前 7 名运力都超过 100 万 TEU。



排名第 11 至 20 名依次为：以星航运、万海航运、中谷海运、伊朗国航（IRISL）、高丽海运（KMTC）、安通控股、海丰国际、X-Press Feeders Group、德翔海运、森罗商船。

在上榜的中国大陆班轮公司中，中远海运集运排名第 3 位，中谷新良海运排名第 13 位，安通控股（泉州安盛船务）排名第 16 位，海丰国际排名第 17 位，中外运集运排名第 23 位，宁波远洋排名第 36 位，大连信风海运排名第 45 位，上海锦江航运排名第 56 位，上海海华轮船排名第 66，太仓港集装箱海运排名第 67 位，天津达通航运排名第 83 位，日照海通班轮排名第 93 位，大连集发环渤海集运排名第 96 位，广西鸿翔船务排名第 99 位。

来源：国际船舶网

4. 船舶市场动态

【日本造船业的选择题】

2019 年 8 月 1 日，日本三井 E&S 造船株式会社、三井物产株式会社与中国最大的民营造船企业江苏扬子江船业集团公司三方共同组建的合资公司——江苏扬子三井造船有限公司正式开业。继日本川崎重工、常石集团后，三井 E&S 造船也将造船业务海外扩张的脚步迈向了国内。近年来，中日合资船企南通中远海运川崎船舶工程有限公司、大连中远川崎船舶工程有限公司等在船市低迷中表现出良好势头。那么与上述中日合资船企有着相似身世背景的扬子三井造船诞生的背后又折射出哪些信号？

又一家中日合资公司诞生背后

2018 年 10 月，三井 E&S 造船、扬子江船业集团、三井物产在上海正式签署合资船厂投资协议，共同组建合资船厂扬子三井造船，注册资本 9990 万美元，总投资额为 2.97 亿美元。其中，扬子江船业集团持有扬子三井造船 51% 的股权，三井 E&S 造船和三井物产共同持股 49%。今年 8 月，扬子江船业集团与日本三井 E&S 造船和三井物产共同成立江苏扬子三井造船有限公司正式开始运营，最终目的是把扬子三井造船打造成为具有国际竞争力的船企。不仅如此，8 月 6 日，中国最大的航运公司中远海运集团旗下中远海运能源与日本商船三井签署了谅解备忘录，将在 LNG 项目运输等方面建立更紧密的合作伙伴关系。可以看出，一向与中国造船呈激烈竞争态势的日本船企近期加大了与中国企业合作的步伐，背后有何深意？

近一段时间，受经济复苏缓慢、贸易冲突加剧、地缘政治动荡等因素的影响，全球新船市场出现回落。我们不妨先来看几组数据，2018 年日本新船完工量为 2006 万载重吨，同比小幅下滑 2%，约占全球完工量的四分之一。截至 2018 年末，日本手持订单量进一步萎缩，同比减少 19%，占全球的份额下降至 21%。从 2018 年 4 月韩国手持订单就超越日本，且两者的差距逐渐拉大。截止 2019 年 1 月底，全球船厂手持订单共计 3111 艘、2.06 亿 DWT、7959 万 CGT，以 DWT 计同比下降 5.3%，以 CGT 计同比下降 4.4%。中国、日本、韩国手持订单分别为 2890 万 CGT、1369 万 CGT、2161 万 CGT，分别占到全球手持订单量的 36.3%、



17.2%、27.2%。

从日本造船企业情况来看，2018 年以来，日本主要船企生产经营情况分化，除个别船企外，其他船企新接订单量均没有达到预期。以三井 E&S 造船为例，2018 财年前三季度（2018 年 4 月～12 月），实现营业收入 4794 亿日元（约合人民币 291 亿元），同比下降 7.8%；营业利润-271 亿日元（约合人民币-16 亿元），亏损同比扩大。2018 年，三井 E&S 造船共计交付新船 9 艘、100.6 万载重吨，以吨位计同比下降 13.8%，全年仅获得 3 艘新船订单，新船完工量和手持订单量均出现下滑。

反观韩国造船业，文在寅总统上台后，政府、金融、税收、企业等各个层面实施了一系列举措振兴韩国造船业，形成了韩国在超大型商船、LNG 船和海工平台上的特有竞争力。尤其是当下 LNG 船舶订造热时期，韩国船企凭借其独特优势在 LNG 新造船订单中独占鳌头，囊括了 80%以上的 LNG 船订单，远远超过日本和中国。再加上中国近几年在保持散货船建造优势的同时，进一步加大了在大型集装箱船、大型矿砂船（VLOC）上的资金、技术投入，成绩表现不俗。这些都在挤压日本造船的市场份额。在韩国及中国的步步紧逼下，日本造船业的危机感不断加强。此次与中国船企再次“牵手”就是迫于本国造船竞争力下降，成本增加导致日本船企利润空间进一步被压缩的结果。

日本造船“得”“失”考

海运和造船被视为“日本的生命线”。历史上，日本造船业曾一度占据了全球市场超过 50%的份额。然而，随着中韩造船业的崛起，日本船企的市场份额不断下降，目前已经降至 20%左右。业内有人认为，越是发达的国家，其造船业越没落，因为造船业存在劳动密集、污染高、耗能高等缺点，注定不被青睐。这种说法对日本来说或许并不成立。从这么多年日本一直都是采取一种相对稳健的态势在发展造船业，虽然其发展道路上有得有失，但可圈可点。

长期以来，日本造船产业的发展离不开其良好的产业氛围。日本船舶工业的发展是多个因素一环一环串联在一起的结果。一方面，日本作为航运大国，船东与船厂之间的关系较其他国家更为紧密，日本船东对本国船厂倾力支持，国内订单一直以来都是本国船厂接单的重要来源，近 10 年国内订单占船厂接单比重平均约 60%，特别是在船市低迷的 2009 年、2012 年以及 2015 年，国内订单的支撑作用十分凸显，是典型的“国轮国造”。尤其是三大航运公司商船三井、日本邮船和川崎汽船，都与本国船企有着长期稳定的战略联盟关系，互相持股多为常见，“共存共荣”成为联盟合作的共同追求，这也是日本船舶业在此次金融危机中没有频频遭遇撤单和延期交船的重要原因。

在日本船舶产业的发展历程中，对产品的精益化和技术的持续创新始终有着矢志不渝的追求，而标准化在产业发展中也发挥了重要作用，推进着日本船舶工业的创新不断做强。结合日本船舶工业的发展特点和优势，日本长期高度重视环境保护相关的技术研发和标准化工作，在船舶能效、防腐涂层等方面开展了多项标准研发。



在国际竞争力逐年下降的背景下，为提高竞争力，抢占市场份额，日本船企非常重视高科技船舶的研发，利用技术实现差异化竞争。尤其在当下全球掀起低碳、绿色经济浪潮，日本造船业将发展低碳、节能和环保船作为巩固实力的一张“王牌”，不断加大对新船型的技术投入和研发力度，以先进造船技术和设备出口为依托，力争始终处于技术竞争的领先地位，从而拉动造船企业的整体盈利。不仅如此，对于未来日本造船业还意在把握新一轮科技革命的机遇，瞄准先进信息技术，推动大数据、物联网、虚拟现实等技术和产业发展深度融合，抢先打造智能船厂。

然而，日本造船并非一帆风顺，在韩国迅速崛起、中国步步紧逼的态势下，日本造船也在发展过程中付出过沉重的代价。

转投海工，曾是日本船舶工业实现反攻的一大杀招。早在 20 世纪 90 年代，日本就看到了海工市场的光明前景，遂进军海工领域，但由于其低估了海工产品的建造难度，没有形成技术核心竞争力，因此在进军海工领域后表现不佳，最终于上世纪 90 年代末期退出这一市场。

2011 年 11 月，三菱重工凭借一种独特的环保技术，从美国嘉年华集团旗下的阿依达邮轮公司（AIDA Cruises）获得了 2 艘大型豪华邮轮订单。这项环保技术主要依靠船底部喷射水泡来减少海水阻力，从而可以使燃料能耗比普通客船提升约 7% 左右，因而受到船东的青睐。然而，技术优势和日元贬值带来的价格优势并没有为其带来好运，反而使其受到重创。

有专家分析令日本造船业不得不在 2015 年疯狂承接散货船订单以及 2016 年“忍痛修行”的原因还与近几年不少日本造船企业的海外投资项目失败有关。2013 年，三菱重工、三菱商事、今治造船、名村造船及大岛造船以 3 亿美元的价格购入 Ecovix 船厂 30% 的股份。2016 年初以三菱重工为首的数家日本船企抛售了其在巴西 Ecovix 船厂的全部 30% 股份，并宣布巴西船厂投资项目失败。2016 年日本造船业退出巴西市场，随即“向南投资”的趋势也宣告终结。

“唯稳”是把双刃剑

20 世纪 80 年代以来，随着韩国和中国船舶工业的崛起以及日本本国资源的局限，日本造船业在世界份额中所占比重不断下降，日本船舶工业进入产业衰退期，即使在 2003~2007 年国际造船市场蓬勃发展时期，日本船企也显得十分低调。中国船舶工业经济与市场研究中心专家表示，日本船厂在产能扩张方面一直很谨慎，即使在国际船市火爆时期，也没有大规模扩能，而是保持一种稳定经营的发展状态，除了少数企业在国外新建造船设施外，本国船厂基本上维持原有的生产规模，其侧重点主要放在更新设备提高建造能力和效率。

2008 年以后，市场的不景气再加上全球运力的过剩，全球造船市场都深陷“寒冬”，迟迟不能回暖。日本船企也不例外。对市场反应较快的日本船企主要采取了相对稳妥的措施及时调整策略。据中船经济研究中心专家介绍，日本船企主要通过采用压缩造船规模，关停一些船坞，重点做一些转让技术设计、工程服务、咨询等业务，减少损失；二是打造联盟，整合优势资源。2008 年之后的一两年，日本造船企业之间出现了联营的趋势。三是转战海外，寻求新的增长点。日本船企在巴西投资的造船业务虽然以失败退出告终，但在中国、菲律宾却加大了造船业务投入，以期实现向海外转移并获取更高利润的目标。



可以看出，坚持稳健经营之道是日本造船产业趋于成熟的标志。正因为此，当 2008 年船市危机袭来时，短期内，日本船企市场份额尽管也受到巨大冲击，但相对于韩国、中国，日本造船业所受冲击要小得多。

然而，随着近几年中日韩三国造船竞争格局的变化，尤其是日本新船订单持续下滑，有不少业内人士甚至认为，与中、韩相比，日本造船业似乎正在走下坡路。对此，中国经济研究中心的专家认为，之所以会出现这样的观点，是因为日本的接单量确实不如以前。一方面日本造船成本高居不下，主要体现在人力成本和钢板成本方面，这样就使得本国造船业的盈利空间被进一步压缩。另一方面由于日本造船企业较严谨，其建造的船舶从设计、建造到交付周期都较长，这与中韩相比不占优势。另外，日本的造船技术重点集中在散货船、油船、客滚船以及其他部分特种船。在当下市场需求量大的 LNG 船和大型集装箱船领域不占优势。

特别值得一提的是，与韩国政府对造船业的支持力度相比，日本政府略显后劲不足。日本造船业刚崛起的时候，政府支持力度较大。石油危机时期，日本政府就大力扶持本国制造业，后来随着产业慢慢转型，制造业不再是本国支柱产业，政府对它的扶持力度也相对减弱。可以看出，最近几年，日本政府几乎没有出台过一个完整的专门针对造船业的政策，只是一些比较小的财政补贴等，所以市场变化也比较明显。此外，针对最近韩国政府对本国造船业的大力扶持，日本极力反对，认为韩国此举打乱了市场竞争，应该予以制止。

然而，反对归反对，制止归制止，韩国造船在本国政府的大力支持下，最近几年的发展有目共睹，这一点日本也并不否认。那么，在这种情势之下，日本政府是否也开始反思，如何在稳健发展和快速发展中找到最佳平衡点，推动日本造船的进一步发展，在中日韩下一轮竞争中占得先机，强势胜出。

来源：中国船检

【未来船市何去何从】

目前全球经济弱势复苏，各主要经济体增速分化，新造船需求持续低迷，日本出现“掉队”迹象。2019 年上半年，全球新接订单以修正总吨（CGT）计，意大利超过日本位列第三，中韩全球占比分别为 42.1%和 30.8%，远高于其他造船国家，隐隐开启双雄争霸格局。

世界造船强国发展现状

美国舰船工业处于世界先进水平，但商船业基本淡出市场。美国船舶工业曾经拥有着辉煌的历史，造船业是美国重要的工业部门之一，战争使美国的造船工业带有浓厚的军事工业色彩。二战以后，由于冷战美国专注于生产军用舰船，商用造船业逐渐萎缩。90 年代初，美国提出“一个船厂”转型计划，模糊军用与商用船厂的界限，经过多年的发展，目前美国造船业基本转为军船建造，舰船工业供应链完善，可自行研制所有种类的舰船，以及配套的舰船动力、舰载武器、舰船电子通信等配套产品。



欧洲坚持技术引领战略定位，豪华邮轮领域处于统治地位。欧洲船舶工业历史悠久，英法德意等国均拥有较为完整的船舶工业体系。虽然 50 年代以后欧洲市场份额持续萎缩，但欧洲通过科技创新、政策引领、产业升级等措施，始终保持着在船舶制造技术领域的领先地位。目前，欧洲船舶工业不再一味追求规模领先于世界，而是投入强大力量确保在高附加值船舶领域的全球竞争优势。从船型结构看，豪华邮轮是欧洲成交的绝对主力，其它船型则以渡船、滚装船等区域内自用船舶为主。其中，欧洲众多造船企业中，芬坎蒂尼集团在 2018 年新接订单和手持订单总量中均排名第一。欧洲船厂在建造高速渡船、豪华邮轮等高技术、高附加值船舶方面所具有的技术优势和丰富的建造经验，是亚洲船厂在短时间内难以超越的。

日本技术水平仍处领先地位，但国际竞争陷入劣势。日本船舶工业科研力量主要包括国家级的日本海上技术安全研究所和各大造船集团及大学等所属研究机构。对于船舶安全性、环保性及前瞻性的研究项目，通常由国家制定研发计划，以企业集团为核心，由产、学、官三方联合开发；对于直接面向市场的研发项目，则一般由企业集团自主进行。为强化日本造船业技术的优势，日本针对性地提出了“挑战 21 计划”，以保证其船舶制造技术领域的领先地位。目前，日本造船业尽管在制造技术方面继续保持较强的优势，但在市场竞争方面已陷入瓶颈。一方面，日本生产效率已达到较高水平，提升空间有限，但人工成本高企，刚性成本致使日本在船舶价格竞争方面处于劣势；另一方面，日本造船业对自己本国市场依存度较高。随着日本船东逐渐到国外订船，其市场份额将会进一步减少。从 2018 年上半年、下半年、2019 年上半年成交量（CGT）的环比变化情况来看，2019 年上半年日本新接订单环比下降 61.1%，同比下降 72.8%。与此同时，意大利异军突起，环比上涨 17.6%，同比上涨 519.5%，超越日本跃居世界第三。

韩国战略由做大转向做强，LNG 船领域成为绝对霸主。进入新世纪以来，韩国造船业战略重点开始由做大转向做强。为保持其市场的领先地位，韩国造船业迅速放弃相对不利的低附加值船型，投入高附加值船型的制造，目前在制造技术创新和产品创新方面都取得了明显的进展。从制造技术来看，韩国造船业采用平地造船法代替传统的船坞造船法，采用浮船坞造船代替传统的干船坞造船，采用巨型总段乃至超巨型总段大幅缩短船坞中的总装周期。从产品创新来看，突出表现在紧跟市场需求，引领大型集装箱船、LNG 船和 VLCC 等高附加值船的建造。从 2003 年到 2007 年间，世界第 1 艘 8000TEU 级、9000TEU 级和 10000TEU 级集装箱船都是韩国造船业率先开发和建造。2018 年，大型集装箱船（10000TEU 以上）74% 的订单被韩国接获。同样，在 LNG 船市场上韩国造船业也显露出了高度的创新性。不仅首先开发和承接了 21 万立方米级和 26 万立方米级的超大型 LNG 船，而且开发了带再气化装置 LNG 船和密封型 LNG 船等创新型船型，走在了 LNG 船技术发展的最前沿。2018 年液化气船成为韩国成交的绝对主力，全球 17 万立方米以上大型 LNG 船订单被韩国完全垄断。韩国三大船企 LNG 船的手持订单份额接近全球 LNG 船总订单量的 80%。

中国已成为造船大国，三大传统船型是成交主力，高端船舶产品竞争乏力。21 世纪以来，我国船舶工业在政策支持下凭借人力优势快速发展，已具备三大主流船型和包括液化气船在内的高端船型的自主研发能力，并凭借较强的成本承受能力逐渐赶超日韩。目前，从三大造船指标来看，2019 年上半年，以载重吨（DWT）计，中国新接订单、造船完工以及手持订单分别为 1372.3 万 DWT、1863.0 万 DWT、8837.0 万 DWT，分别占到全球份额的 55.1%、36.6%、44.6%。我国船舶工业已经与韩国、日本在各领域展开全面竞争，成为造船大国。散货船及标准大小的油轮与集装箱船这部分市场由中国占据。超大集装箱船与油船市场中国正奋力追赶韩国和日本。目前我国船舶工业大而不强，在高附加值船型上面与欧日韩等国仍有较大差距，高端产品国际竞争力不足。



未来船舶行业发展趋势

低利率时代一去不复返，中欧新船价格高企将削弱竞争力。2008 年之前，处于低利率时代，船厂融资相对便利，Libor 利率对新船订单具有促进作用。但金融危机之后，经 Pearson 相关性检验发现，Libor 利率与新船订单呈负相关（-0.223），利率的上涨对新接订单起到抑制作用。较高的 Libor 利率意味着巨大的信用风险，银行间的借贷频率就会降低，从而导致资金流动率下降，船舶融资将愈发趋紧。国际货币基金组织（IMF）两次下调全球经济增长预期，于 2019 年 1 月发布报告，将 2019 年、2020 年两年的全球经济增长预期分别下调至 3.5% 和 3.6%，全球经济下行风险日益加大。在此情况下，Libor 利率继续上行空间不大，但是高位运行将成为常态。Libor 利率的变化不仅影响市场资金供需平衡，且对各国的货币政策也会产生较大影响，进而传导至外汇交易市场。各国企业的美元债大部分都以 Libor 利率为计息基础，因此当利率上升时各国货币贬值压力将加重。新造船市场的下行趋势将促使船东降低订船成本，而主要造船国货币贬值又将导致新造船价格进入上行周期，抑制船东订船动力。从克拉克松新船价格指数来看，目前欧洲价格远高于日韩，中国则呈现上行趋势，新船价格上的差异无疑会给中欧两国造船企业带来巨大的竞争压力。

中日韩企业重组大潮汹涌，产业集中度加速提升，行业洗牌即将来临。船舶行业是典型的周期性行业，考虑到造船完工交付以及船舶使用年限，“船市朱格拉周期”一般在 20~30 年左右，在全球造船业尚未走出周期底部的情况下，“抱团取暖”将成为行业发展的主流趋势。且造船行业作为涉及国民经济的支柱性行业，各国均有推动行业重组整合以优化产业结构的动力，美国的亨廷顿-英格尔斯工业公司就是重组合并而成，合并后的亨廷顿-英格尔斯迅速实现了盈利能力的大幅提升。对比中日韩等造船强国，无论是日本的造船联合、韩国的现代重工收购大宇造船还是中国两大造船集团的战略性重组，行业整合是大势所趋。在目前供需失衡，买方市场的环境下，重组整合可以解决资源分散、国内无序竞争等一系列存在已久的行业顽疾。企业的“强强联合”将带来资源整合，提质增效，孕育一批富有国际竞争力的行业巨头。从近年来新接订单前 50 家船厂累计占比来看，产业集中度在加速提升，未来船舶领域内的玩家将越来越少，即将进入寡头竞争时代。

未来将是结构性需求，欧韩构筑高附加值船舶壁垒。在船舶市场短期内难以走出低迷的前提下，不同船型之间的需求景气程度将出现分化。散货船等低附加值船舶由于行业壁垒相对较低，难以形成有效护城河，既有中日韩先头部队的激烈竞争，又有新兴国家的奋力追赶。压载水公约及限硫令等新规的相继实施对老旧船型有一定的拆解促进作用，但由于目前这些船型仍处于去产能阶段，未来将逐步走向供需平衡。从主要船型历年成交占比来看，豪华邮轮和 LNG 船等高附加值船将保持活跃。以 CGT 计，2019 年上半年新船市场“油散集气”成交量均出现同比下降，仅豪华邮轮实现同比增长。从同比来看，油船、散货船及集装箱船降幅均在 50% 以上，是全球新造船市场低迷的重要因素。LNG 船同比微降，虽未能延续 2018 年的火热行情，但已经成为新造船市场决定成败的重要力量。豪华邮轮继续保持快速增长，是主要船型中唯一实现同比增长的船型。从各船型历年新接订单占比看，LNG 船接单占比呈大幅上升趋势，达到阶段性峰值，高于历年接单平均水平 14.2 个百分点；豪华邮轮接单占比达到第二峰值，高于历年接单平均水平 7.8 个百分点。豪华邮轮方面，欧洲由于其历史底蕴，独占鳌头。LNG 船方面，韩国先行一步，目前占据绝对优势。2018 年韩国船企已经赶上了 LNG 船崛起的红利。2019 年，由于韩国是唯一能够建造薄膜型 LNG 船的国家，卡塔尔的大额订单再次被韩国强势包揽，韩国正逐渐构建该领域的行业壁垒。



“招工难”越发严峻，中国劳动力成本的优势正逐步消退。长期以来，较低的用工成本一直是我国造船业相较于其他主要造船国的核心优势。但是近年来，“招工难”等问题日益凸显。一方面造船企业工人流失严重，工人的整体年龄显著偏高。另一方面，我国造船企业多采用外包的形式，工人大多来自中西部地区，受春节返乡影响较大。且随着国家对中西部的政策支持，其返回本地就业的数量呈上升趋势。此外，随着中国造船规模的逐步扩大，船舶行业的劳动力效应正在逐步递减。虽然目前中国的人均国民总收入（GNI）依然远低于韩国和日本，但这一差距正在逐渐缩小。2000 年中国人均 GNI 不到韩国的 10%，不到日本的 3%。2010 年这一比例上升至 20.4%和 10.0%。2018 年，中国人均 GNI 已达到韩国和日本的 30.9%和 22.9%，且中国人均 GNI 的增长速度始终快于韩国和日本。与此同时，印度、越南等国相对中国在劳动力成本方面具有不小优势。目前这些国家也将造船工业作为重点发展产业，在低端船舶制造方面具备一定劳动力优势。后有追兵，前有围堵，加之国内劳动力成本刚性上涨，未来国内造船工业劳动力成本优势将渐行渐远。

来源：中国船检

【船舶脱硫装置改装市场“井喷”】

目前，多家船厂已经出现了业务订单应接不暇、修船现场满负荷运转的繁忙景象。中金公司节前曾预测，船舶脱硫塔集中安装，甚至有可能带动四季度运价抬升。

距国际海事组织(IMO)2020 年限硫规定只有最后 2 个多月的时间，国内多家船厂正加速赶工，船舶脱硫装置改装市场十分火爆。

国际造船业咨询机构英国克拉克松研究公司的调查数据显示，中国船厂在全球船舶脱硫装置改装市场已占据绝对主导地位，从事脱硫装置改装业务最多的 10 家船厂全部来自中国。

自 2018 年以来，配备脱硫装置船舶（包括已安装、新造船和待改装）数量从约 400 艘增加到约 4000 艘，预计到 2020 年底全球运力的 15%将配备脱硫装置。

第一财经记者日前在浙江舟山万邦永跃船舶修造有限公司施工现场看到，一艘外籍船舶停靠码头，正在安装脱硫装置。据现场工作人员介绍，多艘船舶正在排队，等着安装脱硫装置。

舟山万邦永跃船舶修造有限公司工程部部长王冬平告诉记者，今年已经接收了 30 多艘船的脱硫塔加装项目订单。

“再跑两趟，我们的这艘‘山东人和’轮也要去安装脱硫塔了。”山东海运船舶管理有限公司船员部经理韩有行说。

调查显示，2019 年初以来，上海中远海运重工已经成为了脱硫装置改装项目最多的船厂，排名第二的是招商工业蛇口友联船厂，华润大东排名第三。排名第



四至第十位的船厂依次为：大连中远海运重工、大船集团山船重工、武船集团青岛北船重工、中船澄西、舟山中远海运重工、舟山鑫亚船舶以及舟山万邦永跃。

目前，这些船厂已经出现了业务订单应接不暇、修船现场满负荷运转的繁忙景象。中金公司节前曾预测，船舶脱硫塔集中安装，甚至有可能带动四季度运价抬升。

国际海事组织的“限硫令”规定，从 2020 年起，在全球海域航行的船舶燃油硫含量要从目前的 3.5%降低到 0.5%，或者采取其他等效措施。

大中型集装箱船加装脱硫装置的费用约 400 万至 500 万美元。安装了脱硫塔后，可继续使用便宜的高硫油，运营成本较低，大约 2 年可收回成本。

一艘船改装废气洗涤器通常需要 30 天左右的时间。之后，装了脱硫装置的船舶还需在远离港口区域的水域进行设备使用及调试。“主要是用海水来冲洗脱硫设备，再排入大海。这相当于污染转移。”一位海运业专家说。

中国远洋海运集团安全监管本部机务安全监督室高级经理陈吉也对第一财经记者表示，“中远海运已有 2 艘集装箱船舶安装并试用脱硫塔后处理技术。安装脱硫装置作为一个主要的替代方式，存在安装和改造成本高、技术上也还不太成熟的问题。”

不过，眼下对于船东而言，船舶加装脱硫设备仍是最为经济的选择。

据第一财经记者了解，浙江、江苏、上海等地的多家企业已经联手研发船舶脱硫新技术，可不采用海水，而通过新增的反应介质，实现海水和碱水的自由切换。今年 8 月，这项技术已经过试运行，二氧化硫排放指标和排水指标均优于国际海事组织规定的标准。

肩负着全球近 90%货物运输的远洋船舶，其发动机燃用的能源大部分是等级很低的重质燃油。使用重质燃油虽然成本低，但有害物质含量更高、污染也更重。上海、深圳、香港等港口城市大气源解析显示，船舶港口排放已成为重要的排放源之一，而限硫是船舶减排的关键。

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	370.00	n/a	600.00	n/a
Hong Kong	430.00	445.00	609.00	n/a
Tokyo	n/a	n/a	n/a	n/a
Hamburg	n/a	n/a	n/a	n/a
Fujairah	305.00	n/a	675.00	n/a
Istanbul	395.00	n/a	685.00	n/a
Rotterdam	315.00	355.00	575.00	n/a
Houston	450.00	n/a	620.00	n/a
Panama	430.00	n/a	630.00	n/a

截止日期: 2019-10-11

◆ 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 40 周	第 39 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 40 周	第 39 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: 2019-10-08



(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
3	Tanker	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2021	Central Group - Greek	4,000	scrubber fitted
2+2	Tanker	50,000	GSI, China	2022	Stena - Swedish	3,800	L0I stage, methanol powered
2	Tanker	49,900	COSCO Dalian, China	2021	COSCO Shipping Energy - Chinese	3,400	
1	Tanker	25,700	Asakawa, Japan	2020	Sansho Kaiun - Japanese	Undisclosed	
2	Bulker	95,000	Guangzhou, China	2021	Pangaea Logistics - U.S listed	3,770	undrer 10- yr CoA, ice class 1A, options declared
1	PCC	3,600 ceu	Jiangnan, China	2022	UECC - Norwegian	Undisclosed	option declared

◆ 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
JO JIN MARU	BC	98,697		2012	China	1,975	Anglo International Shipping - U.K
TRUSTN TRADER II	BC	82,293		2015	Japan		
TRUSTN TRADER I	BC	82,293		2015	Japan	7,500	China Development Bank
FALCON TRADER	BC	81,895		2016	China		
MILD SEA	BC	81,684		2013	China	1,670	Undisclosed
LEFKONIKO	BC	56,810		2010	China	1,000	Undisclosed
ANOGYRA	BC	56,729		2011	China	1,000	Undisclosed
DARYA MAHESH	BC	56,056		2008	Japan	1,250	Chinese
TAI HEALTH	BC	51,008		2001	Japan	660	Undisclosed
JIA SHUN	BC	46,678		1996	Japan	430	Chinese
KS FLORA	BC	35,678		2015	Philippines	1,550	Undisclosed
V RED KNOT	BC	32,700		2003	Japan	630	FGAS - Vietnamese
GLOBAL ENDEAVOR	BC	32,139		2008	Japan	830	Hai Phong - Vietnamese
FORZA	BC	28,564		1997	Japan	320	Chinese
GENCO CHAMPION	BC	28,445		2006	Japan	660	Greek
DANSHIP BULKER	BC	28,291		2009	Japan	780	Undisclosed



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
PVT NEPTUNE	TAK	13,069		2008	China	850	Vietnamese	
AMAK SWAN	TAK	6,744		2001	Turkey	530	Turkish	

◆ 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
VOS PRINCIPLE	OTHER/OFF	3,835	2,731	2016	China	undisclosed	

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
ASD JAGUAR	OTHER/OFF	1,987		1975	Singapore	undisclosed	
AL HAML	OTHER/OFF	1,137		1983	U. S. A	undisclosed	

◆ 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
2019-10-11	707.270	779.860	6.568	90.187	880.940	59.072	907.170	479.470	533.400
2019-10-10	707.300	779.250	6.619	90.160	866.980	59.093	913.270	476.890	532.250
2019-10-09	707.280	777.470	6.632	90.169	867.380	59.055	915.210	477.920	533.030
2019-10-08	707.260	777.950	6.610	90.181	871.820	59.080	912.360	477.660	533.410
2019-09-30	707.290	775.380	6.570	90.201	871.760	59.024	910.040	479.810	535.860

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	1.79263	1 周	1.863	2 周	--	1 个月	1.92125
2 个月	1.96538	3 个月	1.98613	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	1.9355	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	1.896		

2019-10-10

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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