



全一海运市场周报

2019.12 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2019.12.16 - 12.20)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【航线供需出现分化 部分航线强势连涨】

本周，中国出口集装箱运输市场供需状况总体保持良好，但不同航线基本面走势有所分化。部分航线受强劲需求带动，市场订舱运价连续攀高，带动综合指数继续上升。12月20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904.83点，较上期上涨2.8%。

欧洲航线：市场货量增长较快，而市场上仍有一定规模运力的临时停航措施尚未解除，导致航线运力紧张状况加剧。本周，上海港船舶平均舱位利用率基本保持在满载水平，多数航班出现爆舱状况。由于舱位紧俏，订舱运价总体上涨，即期市场运价持续攀高。12月20日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为944美元/TEU，较上期上涨5.7%，已连续4周上涨，累计涨幅34.5%。地中海航线，市场基本面稳健。本周，上海港船舶平均舱位利用率同样保持在满载水平，多数班次满载。但因上周多数航班订舱运价已有大幅提涨，本周多维持涨后运价水平，仅部分航班有小幅调整，即期市场运价总体小幅波动。12月20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1096美元/TEU，较上期上涨1.2%。

北美航线：市场货量稳中有升，但受部分货主仍在等待中美贸易磋商的具体细则，持货待发导致货量增势弱于市场预期。而受联盟间运营策略分化影响，部分有停航措施联盟的总体舱位利用率已接近满载，但部分恢复运力以迎接预期中货运高峰的航班则装载稍显不足。本周，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率分别在95%左右和接近满载的水平。受需求不及预期影响，多数航班维持原有运价，小部分航班运价略有下调，带动即期市场运价小幅下跌。12月20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1342美元/FEU和2451美元/FEU，较上期分别下跌2.0%和2.4%。

波斯湾航线：市场运输需求维持在高位，且在航商运力停航措施的帮助下，航线供需关系保持在良好水平。本周，上海港船舶平均舱位利用率在95%以上，且多数航班满载出运。由于需求旺盛，舱位紧张，多个航班订舱运价再次上调，即期市场运价连续走高，并创2014年6月初以来新高。12月20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1158美元/TEU，较上期上涨13.9%，已连续5周上涨，累计涨幅53.4%。

澳新航线：市场货量总体下滑，虽然市场仍有一定的运力停航措施，但运力过剩状况仍然存在。本周，上海港船舶平均舱位利用率不足八成，部分航班甚至跌至七成以下。多数航班维持运价，但有小部分航班订舱运价略有回升，即期市场运价总体小幅反弹。12月20日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为774美元/TEU，较上期上升4.6%。



南美航线：市场需求仍维持在高位，市场供需关系保持良好。本周，上海港船舶平均舱位利用率在 95%以上。在市场运价连续上涨后，航商对后期走势预期有所分化，各航班订舱运价涨跌互现，总体小幅下跌。12 月 20 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2000 美元/TEU，较上期微跌 0.7%。

日本航线：市场货量保持平稳，航线运价基本稳定。12 月 20 日，中国出口至日本航线运价指数为 728.73 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【市场预期转向悲观 煤炭运价先涨后跌】

本周，受预期影响，需求面利好支撑有所减弱，但运力供需整体维持较好态势，沿海散货运价继续上涨。12 月 20 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 1235.32 点，较上周上涨 2.9%。

煤炭市场：进入冬季以来，煤炭需求表现较好，沿海六大电厂日耗煤量持续运行于 70 万吨之上，已高于去年同期水平。在年底进口煤明显收紧的背景下，为保证冬季取暖保供，下游电厂补库积极性转好，沿海煤炭运输需求一定程度改善。此外，近期钢材、海砂等非煤货种也表现较好，需求释放的同时，租船给价较高，尤其钢材货种明显拉高小船运价。在上述因素带动下，上半周沿海煤炭运价持续上涨。不过下半周开始，运输市场供需形势开始转弱。上半周气温回升，电厂日耗煤量略有下滑，连续三天低于 70 万吨。伴随春节临近，后期耗煤量增长将有所受限。且元旦过后，新一年进口煤额度将放开，内贸煤需求预计将受到冲击，电厂节前备货热情开始降温。看空预期主导下，船东心态趋弱，沿海煤炭运价步入下跌通道。

12 月 20 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1256.63 点，较上周上涨 3.5%。节点运价来看，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，部分大船型航线运价较上周五小幅下滑。12 月 20 日，秦皇岛-上海（4-5 万 dwt）航线运价为 38.9 元/吨，较上周五下跌 0.4 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 41.3 元/吨，较上周五下跌 0.7 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 48.0 元/吨，较上周五上涨 0.2 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 44.6 元/吨，较上周五下跌 0.4 元/吨。

金属矿石市场：目前冬季限产力度偏弱，钢厂生产利润维持高位，螺纹钢钢毛利在 500 元/吨以上，钢厂生产积极性高涨，钢铁产量维持高位。生产需求对运输需求形成较强支撑，本周金属矿石运价维持上涨态势。12 月 20 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1148.51 点，较上周上涨 1.6%。

粮食市场：目前下游企业陆续开展春节前备货，部分大型饲料企业建仓，粮食运输需求向好。不过 12 月份以来，东北地区汽运超限超载检查持续，汽运费上行压制贸易商操作心态。需求增长空间有限，粮食运价走势仍以跟随煤炭为主。12 月 20 日，沿海粮食货种运价指数报收 1110.18 点，较上周上涨 2.4%。



成品油市场：进入冬季旺季之后，沿海成品油运输需求表现较好，年底贸易商活跃，各大炼厂加速出货。部分发运港再次面临较为严重的压港情况，运力供不应求局面加重。上周为保证旺季配送，中石油、中石化纷纷调高运价。在缺船较为严重的背景下，市场货也大幅抬高运价抢船，沿海成品油运价继续走高。12月20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1384.24点，较上周上涨3.8%；其中市场运价成分指数报收1295.65点，较上周上涨8.6%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【海岬型船延续跌势 综合指数加速下行】

本周国际干散货运输市场下跌调整，海岬型船市场延续跌势，巴拿马型船太平洋市场大幅回调，超灵便型船市场稳中有跌，远东干散货指数在海岬型船的影响下加速下行。12月19日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为925.96点，运价指数为889.72点，租金指数为980.31点，较上周四分别下跌14.3%、7.1%和22.4%。

海岬型船市场：海岬型船两洋市场延续跌势。太平洋市场，由于IMO2020新规实施在即外加远程矿航线运价持续下跌，船东空放南美意愿较弱，倾向于做短航线以便安全完成高低硫油切换，市场船多货少格局突显。此外，本周澳大利亚铁矿石货盘未见增多，FFA远期合约价格持续下跌，市场整体氛围疲软，太平洋市场运价大幅下探。19日市场报出，受载期为1月6-8日，澳大利亚丹皮尔港至青岛航线成交价为7.10美元/吨。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为14689美元，较上周四下跌35.2%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为7.307美元/吨，较上周四下跌17.4%。远程矿航线，一方面，市场即期运输需求较少，淡水河谷放缓发货节奏，市场成交清淡。另一方面，船东挺价意愿较弱，急于在圣诞假期前成交，远程矿航线运价承压下行。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为18.389美元/吨，较上周四下跌6.1%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船两洋市场表现疲软。太平洋市场，受海岬型船运价大幅下跌影响，外加印尼回国煤炭货盘减少，市场整体表现偏弱。随着圣诞假期临近且IMO2020新规实施在即，船东倾向尽快达成交易，出清高硫油船，租家议价优势明显，租金、运价大幅回调。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为10033美元，较上周四下跌11.6%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为8784美元，较上周四下跌13.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.181美元/吨，较上周四下跌3.5%。粮食航线，本周南美粮食货盘稀疏，美湾及美西粮食货盘也不多，FFA远期合约价格连续回落，市场整体氛围不活跃，加之北太平洋及美湾地区空放运力增多，市场呈现船多货少格局，粮食航线运价小幅回落。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为33.463美元/吨，较上周四下跌0.2%；美湾密西西比河至中国北方港口6.6万吨货量航线运价为45.514美元/吨，较上周四下跌0.5%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场稳中有跌。本周市场上仍有一些煤炭及水泥熟料货盘放出，然而市场可用运力较多，且市场整体氛围清淡，租金、运价略有下跌。周四，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为7200美元，较上周四下跌11.6%；新加坡经印尼至中国南方航线TCT日租金为9050美元，较上



周四下跌 8.2%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 5200 美元，较上周四下跌 8.8%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.311 美元/吨，较上周四下跌 2.4%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 8.227 美元/吨，较上周四下跌 1.6%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价节节攀升 成品油运价持续上涨】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，12 月 13 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存意外减少，但幅度不及预期，不过精炼油库存及汽油库存增幅均超预期。本周第一阶段的贸易协议的达成，在一定程度上缓解了紧张的贸易局势，提振了市场的需求预期。OPEC 和非 OPEC 产油国达成了扩大减产协议，同时美国以及其他非 OPEC 产油国的产量增幅的放缓，成为稳定近期国际油价的原因。本周原油价格稳中有升，布伦特原油期货价格周四报 65.60 美元/桶，较上期上涨 1.60%。全球原油运输市场大船运价不断上涨，中型船运价延续涨势，小型船运价波动上行。中国进口 VLCC 运输市场量价齐升。12 月 19 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1941.24 点，较上期上涨 11.72%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场量价齐升，随着中东 1 月货盘持续放出，成交活跃度再次提高，运价不断上涨，日均 TCE（等价期租租金）突破 9 万美元关口。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS123，较上周四上涨 12.3%，CT1 的 5 日平均为 WS111.15，较上周上涨 5.5%，TCE 平均 8.2 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS115.88，上涨 10.9 %，平均为 WS106.59，TCE 平均 8.3 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价综合水平延续涨势。西非至欧洲市场运价上涨至 WS153，TCE 约 6.3 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，尼日利亚至地中海，2020 年 1 月 2 至 4 日货盘，成交运价为 WS145。黑海到地中海航线运价上涨至 WS158，TCE 约 7.0 万美元/天。中国进口主要来自非洲，一艘 13 万吨级船，尼日利亚至中国，2020 年 1 月 8 至 9 日货盘，成交运价为 WS146.25。一艘 13 万吨级船，利比亚至中国宁波，2020 年 1 月 7 至 8 日货盘，成交包干运费为 540 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线蒸蒸日上，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平波动上行。7 万吨级船加勒比海至美湾运价大幅上涨至 WS272（TCE 约 7.0 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS202（TCE 约 6.2 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，利比亚至地中海，12 月 20 至 21 日货盘，成交运价为 WS200。北海短程运价下跌至 WS237（TCE 约 10.3 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS199（TCE 约 9.0 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS231（TCE 约 5.7 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS192（TCE 为 5.1 万美元/天）。中国进口主要来自俄罗斯，一艘 10 万吨级船，科兹米诺至中国北部，12 月下旬货盘，成交包干运费为 93.5 万美元。

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，综合水平持续上涨。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS177（TCE 约 1.6



万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS159 (TCE 约 2.4 万美元/天)，7.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS159 (TCE 约 3.4 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价保持在 WS126 水平 (TCE 约 1.1 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅上涨至 WS183 (TCE 约 2.0 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 2.6 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数小幅上扬 二手船市成交转淡】

12 月 18 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 877.29 点，环比微涨 0.58%。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 0.58%、0.14% 和 1.31%，国际散货船价综合指数下跌 1.02%。

BDI 指数延续跌跌不休的态势，12 月 17 日收于 1281 点，环比下跌 16.16%。二手散货船价格有涨有跌。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—954 万美元、环比下跌 6.04%；57000DWT—1556 万美元、环比下跌 2.50%；75000DWT—1814 万美元、环比上涨 1.79%；170000DWT—2702 万美元、环比上涨 1.90%。本期，二手散货船市场成交量与上周持平，共计成交 18 艘，总运力 97.45 万 DWT，成交金额 19835 万美元，平均船龄 9.33 年。

中美贸易磋商达成第一阶段贸易协议，提振了市场气氛，国际油价波动上行。12 月 16 日布伦特原油期货收于 65.34 美元/桶，环比上涨 1.55%。本期，二手国际油轮船价涨跌互现。5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—24.44 万美元、环比下跌 0.66%；74000DWT—2434 万美元、环比上涨 5.40%；105000DWT—3273 万美元、环比上涨 1.67%；158000DWT—4558 万美元、环比下跌 0.35%；300000DWT—6272 万美元、环比下跌 1.64%。本期，二手国际油轮成交量略有减少，共计成交 9 艘（环比减少 1 艘），总运力 58.97 万 DWT，成交金额 11345 万美元，平均船龄 13.78 年。

煤炭运输市场运力继续呈阶段性紧缩，矿石运输价格和粮食运输价格受煤炭运价影响而上涨，二手沿海散货船价格小幅波动。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—158.52 万人民币、环比上涨 0.31%；5000DWT—732.55 万人民币、环比下跌 0.19%。本期，有 1 艘 1000DWT 的二手沿海散货船成交，成交金额 800 万元人民币，船龄 3 年。

内河散货运输需求保持平稳状态，二手散货船价格稳中微涨。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—53.64 万人民币、环比下跌 1.47%；1000DWT—105.16 万人民币、环比上涨 0.45%；2000DWT—217.25 万人民币，与上期持平；3000DWT—306.89 万人民币、环比上涨 6.67%。本期，内河散货船成交量萎缩，共计成交 58 艘（环比减少 32 艘），总运力 12.75 万 DWT，成交金额 13091.14 万元人民币，平均船龄 8.68 年。

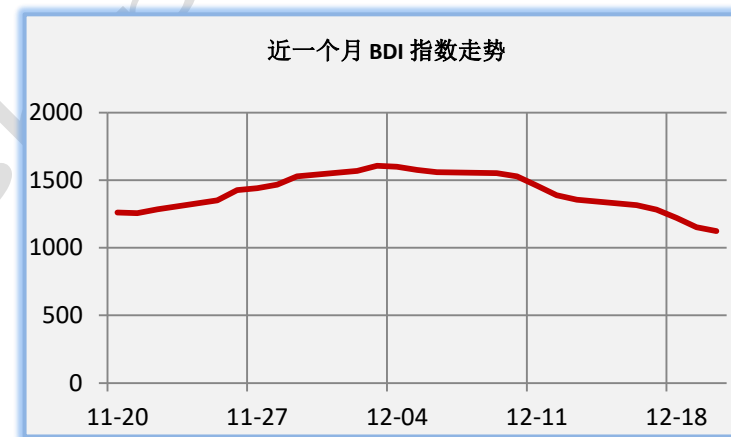
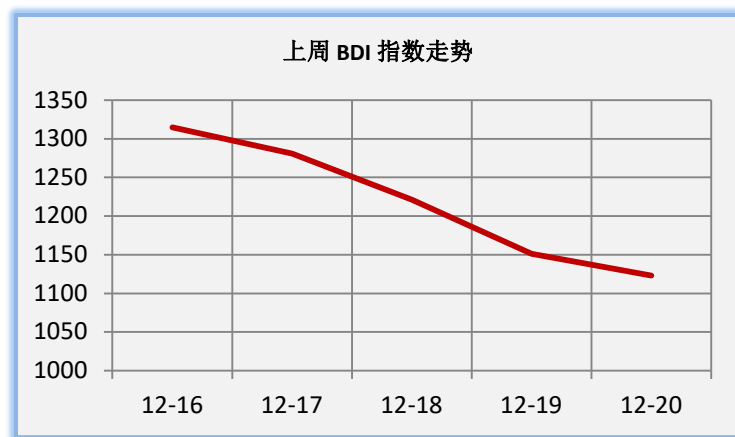
来源：上海航运交易所



2. 国际干散货海运指数回顾

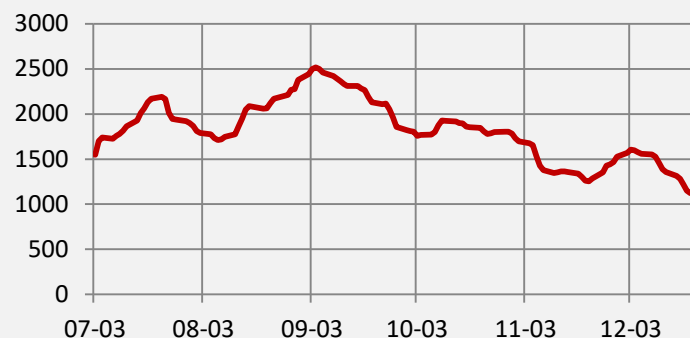
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	12月16日		12月17日		12月18日		12月19日		12月20日	
BDI	1,315	-40	1,281	-34	1,221	-60	1,151	-70	1,123	-28
BCI	2,334	-121	2,240	-94	2,103	-137	1,976	-127	1,958	-18
BPI	1,465	-2	1,421	-44	1,340	-81	1,265	-75	1,201	-64
BSI	815	-8	802	-13	785	-17	764	-21	743	-21
BHSI	509	0	509	0	507	-2	504	-3	500	-4





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 50 周	第 49 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	18,000	20,500	-2500	-12.2%
	一年	16,250	17,500	-1250	-7.1%
	三年	16,000	16,000	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	11,250	10,750	500	4.7%
	一年	11,500	11,000	500	4.5%
	三年	11,500	11,500	0	0.0%
Smax (55K)	半年	9,750	9,750	0	0.0%
	一年	10,000	10,000	0	0.0%
	三年	10,250	10,250	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	8,250	8,250	0	0.0%
	一年	8,500	8,500	0	0.0%
	三年	8,750	8,750	0	0.0%

截止日期: 2019-12-17



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Artvin' 2011 82231 dely Fos prompt trip via Port Kamsar redel Aughinish intention bauxite \$ 13,000 - Cargill

'Sakizaya Orchid' 2017 81700 dely aps SW Pass 28 Dec trip redel Skaw-Gibraltar intention grains \$ 12,500 + \$ 250,000 - ADMI

'BTG Kailash' 2015 81084 dely Nantong 25/30 Dec trip via NoPac redel Japan intention grains \$ 11,000 - Marubeni

'SSI Formidable' 2017 63510 dely Cigading 23/26 Dec trip via Indonesia redel WC India \$ 8,500 - cnr

'Amoy Action' 2010 56874 dely Chornomorsk 29 Dec trip redel Spain intention clinker approx. \$ 8,900 - Centurion

'IVS Raffles' 2013 32500 dely Black Sea prompt trip redel Huelva intention grains \$ 8,250 - cnr - <recent>

4. [航运市场动态](#)

【BIMCO:航运供需趋向失衡】

最近出现的最令人担忧的趋势之一是贸易占 GDP 的比重下降，这将影响未来几年的运输需求。

全球贸易放缓以及以美国为首的世界各国实施保护主义措施的增多导致了 GDP 占比的下降。在我们进入新的十年之际，贸易壁垒依然存在，而航运业将承担由此带来的后果。

贸易战是这些额外贸易壁垒的最明显例子，尽管 12 月份达成了第一阶段协议，但最棘手的问题尚未解决。因此 BIMCO 预计，到 2020 年贸易战将继续困扰美中之间的航运。不幸的是，它们并不是唯一参与关税战的国家。欧盟还面临美国的额外关税，日本与韩国之间的贸易局势也异常紧张。

由于在日历年改变时平衡不会重置为零，因此在 2020 年将感受到今年基本航运市场平衡恶化的影响。BIMCO 继续警告说，船舶供应和需求之间不断恶化的平衡关系将不利于船东转嫁为遵守限硫令增加的额外成本。成本取决于运费率，而运费率又取决于市场条件；市场越好，成本越容易转嫁。



干散货运输

中国趋势是好望角型船舶在 2020 年最大的担忧，中国的铁矿石进口可能连续三年下降。钢铁生产的结构变化，转向使用废钢、进口铁矿石，意味中国对于铁矿石的需求无法支撑好望角型船舶的进一步增加，进口已在 2017 年见顶。

对于干散货航运业来说，来自中国的坏消息更多。中国的大豆进口已经成为贸易战及其影响的重要组成部分，但即便是在贸易战之外，中国大豆贸易的前景也很暗淡。由于中国有史以来规模最大的生猪扑杀行动，中国对大豆的需求将大幅下降。生猪消耗了中国进口大豆的大部分。中国的生猪数量需要数年才能恢复到宰杀前的规模，即便如此，降低猪饲料中的大豆含量也将对这些贸易产生持久的影响。

2019 年好望角型船队的高速增长(4.1%)将持续到 2020 年，届时船队的增长速度预计也将超过需求。增长率的累积意味着航运需求和船舶供应之间的差距将继续扩大，将对全年运费率造成巨大压力。

油轮运输

由于地缘政治的发展和运费达到创纪录的水平，原油油轮无疑成为 2019 年的头条新闻，但进入 2020 年，基本面仍然保持不变。这意味着，在第一季度季节性增长消失后，VLCC 市场的高运价可能会消失，因为市场基本面在 2019 年实际上已经恶化，船队增长率为 6.3%，为 8 年来的最高水平。

油轮市场的船队增长也非常快，许多船东希望从限硫令中受益，BIMCO 预计这将给油轮市场带来提振。这一提振是在新交易的基础上实现的，即把符合规定的船用燃料从炼油厂运输到燃料补给港。

尽管这一提振将在 2020 年前 3-6 个月提高油轮收入，但一旦短期提振消退，市场面临的挑战是，可能供过于求的市场和过剩的运力。

预计 2020 年的主要发展之一是，美国将成为年度原油净出口国。来自美国的原油出口在全球原油出口中所占比例不断上升，这对油轮行业来说是个好消息，因为与中东的出口相比，美国到主要远东进口国的航程将会更长。

集装箱运输

2019 年美国西海岸的载货集装箱进口量是自 2011 年以来的首次下降。2019 年没有明显的货物前期装载，而 12 月又勉强避免了进一步的关税，BIMCO 预计这不会对 2020 年前期造成任何提振。相反，就目前而言，贸易战将继续拖累贸易量和运费。



与 2018 年相比，2019 年亚洲内部的货运量一直持平，这是令人担忧的趋势，因为如果这里没有货运量增长，从亚洲出发的较长航线上的货运量就不可能增长。此外，今年前九个月，全球集装箱运输需求仅增长了 1%，引发了一系列的亏舱。同时，船队增长了 3.7%。供需状况极其失衡。

最重要的是，我们将继续看到许多超大型集装箱船舶 (ULCS，将相对较小的船舶发送到其他航线，称为运力迭代) 的交付。但是这些较小的船并非很小，一些集装箱船的运力超过 10,000 TEU，她们将进入并不适合的航线，从而进一步给运费和利润带来压力。

从理论上讲，如果贸易保护主义措施得到遏制，贸易能够自由发展，贸易乘数可能恢复到更健康的水平，给航运业带来好消息。尽管目前贸易紧张局势由特朗普主导，但如果 11 月总统大选结果易主，贸易紧张局势未必会得到扭转。

来源：海运圈聚焦

【航运数字化浪潮席卷而来】

瞬息万变的数字化时代，每个行业都在被数字化浪潮席卷，航运业也不例外。在近日举行的第 20 届中国国际海事会展论坛上，就有专家指出，新一轮的数字化浪潮正在对国际航运业产生广泛而深刻的影响，数字化有可能成为当今航运业最大的游戏规则改变者之一。但航运业是一个纯粹产业链需求推动的行业，在接受新技术方面需要大量的积累，这导致航运业在接受数字化技术的过程中可能会耗费大量时间，需要全行业共同努力，加快数字化进程的脚步。

现在航运业的数字化到底进行得如何？又该如何加速推进呢？记者就此采访了相关专家学者。

数字化重塑行业业态

近年来，数字化技术的应用正在不断推动智能航运转型发展：2017 年 12 月，我国研制的全球首艘智能商船 iDolphin（智慧海豚型）38800 吨智能散货船“大智”轮在第 19 届中国国际海事会展上正式亮相。

2018 年 8 月，挪威康士伯海事（Kongsberg Maritime）宣布，全球最大的化肥制造商挪威 Yara 集团将建造全球第一艘零排放全自动集装箱船，预计于 2020 年第一季度完成交付。

港口数字化也在突飞猛进。2018 年 1 月，全球最大规模、自动化程度最高的集装箱码头上海洋山深水港四期自动化码头开港投入运营，这座“魔鬼码头”无人运营无人作业，海关也首次在无人码头使用自动化监管设备，实现通关验放自动化。今年 11 月 28 日，山东港口集团青岛港全自动化码头（二期）投产运营。该码头在全球率先完成了运用“5G+自动化技术”实现码头全覆盖，成功实现在 5G 网络下的岸桥、轨道吊自动控制操作、抓取和运输集装箱及高清视频



大数据回传等场景的应用。

此外，今年航运业在信息共享方面也有所动作。4月10日，马士基航运、地中海航运、赫伯罗特和 Ocean Network Express (ONE) 四家航运巨头成立了数字化集装箱航运联盟（以下简称 DSCA），计划通过船舶共享协议，使船公司间可通过彼此的船舶运输各自的货物。

不难看出，航运业这个古老行业的封闭结构正在被逐渐击破，“数字化运营”为行业带来了颠覆性发展的可能。

“数字化技术正在改变着航运业。人工智能（AI）将会通过自动化码头和智能船舶有效减少码头人力资源和船员配额，大数据将通过决策支持和精准服务等方式减少航运经营者的工作压力，区块链将配合着海运单证无纸化这一趋势减少海运业务链条上不同角色之间的协同成本，提升业务标准性、便利性和时效性。”上海国际航运研究中心航运信息研究所所长徐凯说。

大连海事大学教授张新宇表示，新科技推动航运发展是大势所趋，这是由内因外因共同决定的。内因是企业对低成本高效益的盈利追求，航运物流链中的业务伙伴开展数字化运营；外因是来自市场的竞争压力、环境与规范的要求等等。此外，其他行业数字化的快速推进，也让航运业感受到了压力。在互联网、人工智能及大数据等新一代高新技术快速发展的背景下，航运业这个比较传统的行业必然会随着创新技术的推动，逐渐发展数字航运、智能航运、绿色航运。

数据共享不够是最大挑战

虽然航运数字化在提速，但步伐还是落后于其他行业。

徐凯告诉记者，在通信、导航方面的数字化技术应用中，航运业相较于其他行业并不落后，甚至是领先的。但在生产组织管理、业务经营、物流监管等这些经营性数字化方面，航运业是落后于制造业和其它交通行业的。

“比如，航运业没有全行业船期表，各船公司的船期表只能精确到天，且早到或晚到是常态，但铁路有时刻表，航空业不仅有航班时刻、还有准班率、客源流向的统计，对比之下，差距明显。又比如，航运公司的运价不透明，不同渠道的价格体系复杂，价格变动缺乏科学的市场依据。”徐凯进一步举例说。

究其原因，徐凯认为，对于班轮公司、港口企业这类拥有关键业务资源的市场主体而言，其数字化往往更加侧重于内部精细化管理和服务绩效的提升，在货主、船东、车队、堆场、货代、船代、口岸、银行、船管、码头等一系列业务主体之间没有实现业务的链式数字化协同。但要实现链式数字化协同，数据分享是关键。目前数据不能充分共享的原因是多方面的，数据标准不统一、数据质量不可靠、数据产权不明晰、数据条块分隔等原因都有。数据要“多维”才有价值，数据之间的相互关联往往比业务职责的关联更紧密，比如交通部门管船、海关管货、商务部门管贸，在监管条块分割的背后是船、货、贸之间数据



层面上天然的紧密相互关联。而对于信息化社会来说，数据是关键资源，谁掌握了数据，谁就掌握了主动权。

有从业多年的业内人士告诉记者，航运业推进数字化，面临的最大挑战可能就是各方不愿共享数据。这通常被解释为不愿给予竞争对手竞争优势，这也往往是船舶与港口之间联系不紧密的原因，也是船舶技术无法与海岸紧密合作的原因。“数据分享如果不能为企业带来效益，反而让其有泄露商机、失去客户的风险，企业不愿进行数据分享也是可以理解的。如何让航运企业能自愿自觉提供数据，且保证这些数据是真实的、安全的，是行业需要思考的问题。”

张新宇也认为，航运数字化步伐缓慢目前主要原因就是缺少数字化建设基础，一方面是船东与港口不愿共享数据，而获取数据的成本过高自然会影响数字化发展的步伐；另一方面是未有一个规范化运营的航运资源共享平台。

打通数据链成为关键

航运要发展，就要克服数据以及技术开放共享的这个难点。如果各自持有各自的数据而无法形成整体，航运业就无法实现量变到质变的转换。

张新宇认为，航运业数字化发展的关键点是实现航运业数据与资源共享。另外，要推进航运业数字化建设，还应提升港口码头和航运基础设施的信息化数字化水平，推进研发智能船舶自主航行、能效监管及运维等技术及实船应用，加快基于 E-航海的船舶智能交通组织服务及监管体系建设。

徐凯表示，航运业要实现“业务链”向“数据链”的转变，也就是上下游业务主体之间形成“链式协同”，除了各方参与者自身的数字化努力外，第三方平台的作用同样不可或缺。航运业中的第三方平台是新业务模式的积极推广者，是客户体验的改良者，也是行业标准化的推动者。第三方平台进入航运业的目的并不是取代货代和航运经纪人，恰恰相反，第三方平台是要建立更加合理的业务模式，使得所有关系到用户体验的信息更加透明、服务更加规范，让优秀的货代和经纪人从中脱颖而出，能够以更高的效率服务更多的客户，第三方平台在航运数字化转型过程中不可或缺。

此外，专家们也认为，区块链技术有利于推动航运数字化、高质量发展。

张新宇表示，在全球范围内，区块链技术可以打破航运业信息壁垒，实现航运业内信息网状化与透明化；另外，利用区块链技术不可篡改的特性，可以从源头保证信息的真实性，以及实现航运业相关周期性问题的预测准确性等，从而促进了国际合作以确保贸易和货物的安全与全球供应链的可靠性，这将大大促进航运数字化的发展。

徐凯认为，航运是最适合区块链应用的产业之一，区块链跟航运业更好地结合有助于提升航运业高质量发展。两者可行的应用结合点主要可以概括为四大方向：基于区块链的多式联运协同无纸化，基于区块链的海运资产液化和航运供应链金融；基于区块链的海运证书无纸化；基于区块链的监管互认、执法互信，



应对欺诈与瞒骗。而在多式联运协同无纸化方面，目前由货讯通（CargoSmart）发起的全球航运商业网络 GSBN（Global Shipping Business Network）和马士基与 IBM 主导的 TradeLens 平台，都将目光锁定在了提单电子化的问题上。但对于“门到门”的多式联运服务而言，海运只是其中的一个环节，真要实现电子化提单，一定是指多式联运提单，而非海运提单，因此这类区块链项目应当大量吸收航空、铁路、物流等海运以外的主体加入，才有可能真的撼动现有的商业模式。

察势者智，驭势者赢。有业内人士告诉记者，对航运业而言，数字化技术的发展使得实现一个更快、更安全、更连通的运输生态系统成为可能，而更多的机遇也许意味着更多的复杂性。眼下，信息和通信技术的进步已经为航运业的数字化转型降低了技术门槛，但是实现市场化仍然需要时间，以可持续发展的意识抓住数字化变革的时机才是航运企业的当务之急。

来源：中国水运报

【Concord Maritime 购买 Aframax 型油轮进军船东市场】

由 Ben Ognibene 于 2018 年 4 月成立的油轮运输公司 Concord Maritime，已从希腊航运公司 Arcadia Shipmanagement 收购了于 2007 年在三星重工建造的 Aframax 型油轮 “Aegean Blue” 轮，从而进军船东市场。

Ognibene 证实了这次船舶的收购，没有对经纪人报价的 2200 万美元价格发表评论。如果消息准确的话，2,200 万美元的价格相比船舶估值机构 VesselsValue 给出的 2,553 万美元售前估值有很大折扣。

Ognibene 表示：“我们喜欢阿芙拉型油轮 (Aframax) 市场的基本面——全球货运量增长，船队增长迅速放缓，新造船匮乏，运价波动和基准收益。”

Concord Maritime 目前在其 Dakota 油轮池中有十艘阿芙拉型油轮，其中包括来自 Atlas 海事公司，Emarat 海事公司和 Chartworld 的油轮。

来源：海运圈聚焦

5. [船舶市场动态](#)

【预测！2020 年什么船最值得投资？】

2019 年地缘政治的不确定性不断升级，一定程度上加剧了贸易和商品价格的波动。短期内这会导致船舶订购活动总体下降，船厂的工作需求减少。



尽管在 ViaMar 的预测区间内船价呈上涨趋势，但近期的不确定性仍可能会使投资者保持谨慎。预计新船的交付速度将高于新造订单的速度，因此市场将更有利于投资者和船东进行议价。

此外，IMO 2020 限硫令的实施对供应带来的影响程度尚不确定，但通过速度调整和暂时降低供给，我们预计未来的供应会有一定程度上的削减。

油轮

价值

未来几年，新造船和二手油轮的资产价值都有上升的趋势，而近期的价值走势趋冷，其中成品油轮的走势仍弱于原油油轮。同时，地缘政治也为经济发展前景蒙上阴影。

订购/ 拆船

由于地缘政治和法规的不确定性，2019 年造船厂的需求弱于预期。上半年干散货船和油轮的运费收益疲软，造成的影响不容忽视。第一季度和第二季度的订购和拆船活动有所放缓，并一直持续到 2019 年第三季度，导致全球订单持续下降。

运费收益

夏末初秋时期，所有船型收益全面上涨，特别是大型油轮经历了一波跃升。虽然与第一季度所交付的 1,400 万总载重吨相比有所下降，新船交付总体上仍保持了 950 万总载重吨的高速增长。相应的，运价也受到了一定影响。

需求面

吨-海里预期中的需求增长加上船队增长放缓(得益于拆船量的增加)应该能为油轮的收益和价值带来一定改善。鉴于当前不稳定的地缘政治环境，预计 2020 年的订单活动将减少，这也有助于在本预测周期结束前达成一定的供需平衡。

市场预期



在我们预测期内的市场方向也将随着石油产量、石油价格的变化而变化，价格会影响像中国、印度这样的石油消耗大国的需求。此外，贸易模式也将继续发展，其中大西洋(美国)的原油和远东成品油的变化最为明显。

干散货船

价值

尽管年初时二手船价值有所下滑，但在第三季度，所有船型的价值(灵便型 Handy Size 除外)也都有所改善。

全球经济增长、中国对于基础设施投资的刺激政策以及运往中国和亚洲的煤炭海运贸易，都将成为未来几年干散货船需求的主要驱动力。2020 年铁矿石和煤炭贸易应可保证该领域需求的持续增长。

2019 年上半年，钢铁生产和铁矿石需求一直非常强劲。但由于巴西溃坝事故和澳大利亚的天气状况，国际铁矿石供不应求。上半年中国的铁矿石进口量下降了近 6%，铁矿石库存几近清空。

订购/拆船

随着 2017/18 年度小型订购潮期间下单的新船在 2020 年进入市场，新船交付量也将随之增加。

自 2018 年下半年以来，旧船拆船量小幅增长，但考虑到由于 IMO2020 的规定，旧船在的燃油经济性不佳，拆船的可能性会更高。此外，脱硫塔(scrubber)的安装也会导致停租期加长。

运费收益

为了减轻中美贸易战升级对中国经济的负面影响，政府出台了包括增加基础设施支出在内的一系列支持性措施。

需求面

2019 年上半年，运力的供应增幅超过了需求。从 2019 年下半年开始，干散货市场有所收紧有望确保 2020 年运价回升，并在 2020/21 年达到峰值。



从 2022 年起，全球经济增长放缓、中国进口需求疲软、订单增加和拆船率降低等因素或将导致干散货市场受运费下降的影响而受挫。

市场预期

对于干散货行业而言，即使订购活动减弱，目前较高的租金和暂时降低供给将保障资产价值在 2019 年和 2020 年稳步上升。

集装箱船

价值

二手超巴拿马型集装箱船的价值在 2019 年中急剧攀升，而小型支线船型 (Feeder vessels) 则微有上升。

订购/拆船

预计短期内新船的订购量将保持疲软。而随着市场平衡趋紧，2020 年的订购量或将增加。旧船拆船市场仍然乏善可陈，但是考虑到旧船在 IMO 2020 法规下不利的燃油经济性，该市场仍然有一定潜力。

运费收益

暂时降低供给帮助维持了第三季度的运费水平，预计这会持续到 2020 年以确保在通常疲软的冬季市场中，运费仍可保持较高水平。

但由于明年的供应增长预计将高于需求增长，或导致 2021-2022 年触底反弹之前，上升的驱动力不足。

需求面

由于贸易战的负面影响现在更加明显，持续高位的美国消费者信心指数终于有所缓解。2019 年的零售额有所增长，支持了进口量的小幅增长。自 2018 年底以来制造业急剧下降，工业需求指标在短期内仍会指向更低的水平。



随着工业需求的放缓，住房市场的疲软，以及在关税上涨之前，进口量已经提前增加等因素的影响，远东到美洲的未来贸易需求量或出现负增长。

在欧洲，随着失业率的下降和实际工资的提高，消费者信心和零售额在过去一年中都趋于稳定。工业需求指标方面，尽管今年初表现良好，但总体呈现下降趋势，迄今为止制造业已下降了 0.3%。由此可见，消费者需求才是目前支撑亚欧贸易的力量。

市场预期

无论如何，对于集装箱行业而言，即使订购活动减弱，目前较高的租金和暂时降低供给也应当可以保障其资产价值在 2019 年和 2020 年稳步上升。

液化石油气

订购/拆船

由于许多船东制定了包括多种船型的 2021 年的交付计划，今年新船建造活动基本稳定。

运费收益

我们预计即使可能出现季节性波动，超大型液化气船 (VLGC) 的收益在未来几年仍将保持较高水平，主要驱动力是美国丙烷和丁烷出口的增长和出口变化。

液化石油气供应和氨气贸易的增加也将使多功能液化气船 (MGCs) 市场受益。对于从事石油化工天然气贸易中的船舶，我们预计市场平衡会适度收紧，因为贸易战造成制造业活动减少和经济增长的放缓，这将对此类船舶造成更大的影响。我们预计吨位将保持适度增长。

需求面

美国液化石油气产量在第三季度出现了新一轮增长，同时其国内丙烷的库存量也持续走高。入秋以来美国国内液化石油气消费量增加，出口量减少。

得益于液化石油气和氨气贸易的增长，中型吨位市场的收入大幅增长。相比之下，石油化工贸易较为平淡。中东的出口有所减少而亚洲内部贸易正在增长，稳定了运费水平。美国丙烯出口一直在稳步增长。加压船 (Pressurised Vessels) 的收入在正常的季节性趋势下有所下降。



市场预期

对于液化石油气行业而言，即使订购活动减弱，目前较高的租金和暂时降低供给也应当可以保障该市场资产价值在 2019 年和 2020 年稳步上升。

来源：VesselsValue

【麦基嘉：中国船企增强实力迎接船市复苏】

麦基嘉战略及市场传讯副总裁，中国区负责人陈竞女士近日指出，业内的强强合并、强强联盟，以及中国与其他世界造船强国之间不断缩小的竞争差距，意味着当市场开始复苏时，中国的目标是获得更大的份额。

大家正翘首以盼全球航运和造船市场的复苏，而中国正排在这支队伍的最前列。当市场开始复苏时，一些参与者会以全新的姿态出现，更为为高效、低耗，且技术更为先进。

全球造船业巨头之间的差距正在缩小，一个国家在建造特定船型上具备专长能力的这种情况已在逐渐减少。在这个日趋平衡的市场中，中国已经做好准备，在传统领域和以前未开拓的领域内展开竞争。

要想认识中国在船舶市场的地位，就不能不考虑整个船舶市场及其增长潜力。克拉克森研究公司已经将 2019 年全球海运贸易增长预期从 2.9% 下调至 1.7%，为 2009 年以来最低的年增长率。不过，该公司仍预测，经济将在 2020 年开始复苏，而且 2021 年和 2022 年的经济增长将更有富有意义。

海上油气市场的复苏预计还需要多几年时间。目前，每桶石油价格稳定在 60 美元左右，已被广泛接受为海上油田开发的可行水平。这是可能的，因为该行业已经比以前更具成本竞争力，采用了新的解决方案和先进的技术，并已实现了效率增长。但是，市场供过于求意味着，在建造新船的需求大幅增加之前，仍有有许多船只等待重新启用。

多个因素影响市场增长

全球经济的不确定性仍然影响着船舶和海工行业；保护主义、贸易紧张和制裁则加剧了这一困难局面。

由于发达经济体的增长一直在放缓，新兴经济体的增长还不足以缩小这一差距，这也加剧了当前的困难。此外，目前市场上很多船东都在延长船只的服务年限，应该可以推动船舶服务的增长，但服务增长速度也很缓慢，表明一些资金紧张的航运公司只能进行必要的维护。



另一个影响是需要遵守环境法规，特别是更严格的硫排放标准及其产生的相应成本。全球商船和海工市场的复苏，最强大的驱动力是老旧船队的报废，而环境和监管法规则是推动老旧船队报废最大因素。

虽然环境法规给行业及其参与者带来了短期资本和运营支出压力，但从长远来看，这将为我们所有人带来一个更加美好的世界。

中国在全球造船业地位举足轻重

中国在全球造船业中的地位是举足轻重的。从订单数据上看，克拉克森截至今年 8 月底的数据显示，按新造船订单数量计算，中国在全球造船业中所占份额为 44%。按吨位计算，中国所占全球份额为 38%。

然而，中国目前只获得了大约 33% 的市场价值，与欧洲造船业相当，而按吨位计算，欧洲只约占全球船队的 10% 份额。

这表明，尽管中国已经从建造小型、简单的船舶向大型和增值型船舶多样化发展，但仍然无法与专注于高价值、高技术船舶的欧洲造船厂相比，尤其是邮轮领域。

这一点中国已充分认识到，这是一条漫长的学习曲线，但差距正在缩小。虽然这在一定程度上是由“中国制造 2025”计划推动的，但已经制定了缩小价值差距的战略。中国国有船厂目前正瞄准价值更高的船型，包括液化天然气（LNG）运输船和邮轮。

为迎接增长，并且顺应行业整合趋势，中国造船业内部发生了大规模的合并，主要是两家国有企业中船集团（CSIC）和中船重工（CSSC）之间的合并，合并后的集团将成为全球最大的造船企业。

中国船东地位不断增强

中国船东在船舶行业中也扮演着越来越重要的角色。在很长一段时间里，中国一直排名全球船东国第四位，但在 2018 年，中国超越日本成为了全球第二大船东国。

虽然希腊仍然是全球最大的船东，但许多新的投资都得到了中国融资的支持，中国也在今年成为了二手船市场的领头羊。

加上新收购的东方海外，中国央企中远海运集团如今已经是全球最大的船东，拥有一支相对年轻和现代化的船队，并且通过大量投资扩大了其在国际港口的



地位。

国有企业的自给自足

所有中国企业，尤其是国有企业，都被鼓励在技术开发和自给自足方面更加独立，这是为了确保国家的长期增长和关键产业的完整性，推动中国以更快的速度向价值链上游迈进。

中国的国有企业也是主要的雇主，有稳定当地社区的作用，因此他们的生存能力和竞争力的提升至关重要。确保做到这一点的战略之一就是垂直整合，即一家公司控制供应链的多个方面。

虽然市场低迷，但中国国有企业自然会优先考虑“先养家糊口”。因此，对西方国家的企业而言，成为中国国企“家庭成员”显然是有益的，既可以通过战略合作，也可以是合资企业。

麦基嘉在中国市场保持强有力的地位

数十年来，麦基嘉在中国一直保持着强有力的市场地位，近期完成的对 TTS 公司的收购则进一步巩固了这一地位。

TTS 在中国有三家合资企业，其中两家与中船重工合资，一家与中船集团合资，这些合资企业都运营良好，获得了中国客户的广泛认可。根据中国竞争主管部门有关收购批准的条件，在中国市场上，麦基嘉和 TTS 旗下合资企业在一段时间内保持独立经营和竞争。这适用于为新造船项目提供的某些设备，并一直持续到 2021 年 7 月。

麦基嘉和 TTS 双方的实力在全球范围内的联合，提供了更强大的服务网络、更广泛的产品范围以及更专业的专业知识和技术，为船厂和船东客户提供了能创造更多价值的优化解决方案。有了来自母公司和股东的强大支持，我们还拥有为客户进行投资和创新的财务能力；在当前环境下，并非所有企业都能负担得起。

麦基嘉还需要在中国市场上以可靠、具成本竞争力，且“适用”的设备来开展有效的竞争。譬如，麦基嘉已经选择了一些产品组合进行重新设计和优化，以确保其可同时满足客户对于技术先进性且简单化的需求。

创新合作为未来做准备



作为行业领导者，麦基嘉必须不断前行。麦基嘉表示，公司正在开发创新、环境可持续的数字化解决方案，为客户带来真正的经济和运营效益，并且履行我们的社会责任。

一个值得关注的案例是 OnWatch Scout 云端远程监控和技术支持平台，这是一个基于云的数字化方案，设计通过对安装设备的性能进行持续监测，以最大程度地实现扩大作业范围和减少计划外停工时间的目的。目前，多个 OnWatch Scout 海试项目正在进行，其中包含有中国船东。

虽然正处于一个大变革的时代，但麦基嘉拥有丰富的本地经验，能够利用轻资产的商业模式，在市场上进行强有力的竞争，并确保产品、系统和服务可完全满足船厂和船东客户的需求。

与中国国有企业的战略联盟和合资企业，进一步加强了麦基嘉与中国市场的关系和立足点，有助于建立一个更强大的平台，以支持中国市场未来的增长。

来源：国际船舶网

【订单井喷但拖期严重？中国船厂面临考验】

受益脱硫塔改装市场的“井喷”，中国修船厂迎来了丰收年！不过距离 IMO 2020 新规生效仅剩不到半个月时间，中国船厂船舶脱硫装置改装业务似乎出现了严重拖期，5 万美元一天的巨额损失已经成了船公司的噩梦。

船公司影响最大，延期原因十分复杂

Alphaliner 的最新数据显示，全球集装箱船船队平均每 10 个小时就会新增 1 艘船安装脱硫装置。然而，随着越来越多的船舶排队在修船厂加装脱硫装置，许多船舶预期的停工时间不得不大大延长，一些船舶最多需要 100 天时间才能完成安装工作。

据航运交易公报统计的数据，目前，全球前十大集装箱船公司中，地中海航运加装脱硫塔的船舶数量最多，约 250 艘；其次为长荣海运约 150 艘；马士基航运约 140 艘。其他班轮公司如达飞轮船的加装量超过 100 艘，中远海运集运、现代商船、太平船务、阳明海运和赫伯罗特均在以不同速度加装脱硫塔。

Alphaliner 指出，在主要船公司中，地中海航运受到的影响最为严重。虽然地中海航运最早就积极为其船舶安装脱硫装置，认为这是符合 IMO 新规的一个经济有效的选择。但是受延期交付影响，地中海航运的船舶规划遭到了严重的破坏。

Alphaliner 表示，地中海航运至少有 15 艘船在修船厂船坞停留了 80 天以上的时间，由于修船厂拖期造成的严重拥堵，地中海航运至少 5 艘船等待了长达 8



周的时间才得以进入修船厂。过去 2 个月来，舟山地区的修船厂尤其拥堵。

根据 Alphaliner 的估算，大型船舶停工将会给集运公司带来高达每天 50000 美元的巨额损失，这严重影响了集运公司在第四季度和明年第一季度的运营预算。

包括地中海航运在内，选择使用脱硫装置的船公司目前不得不承担高昂的成本。在当前高低硫燃料价差维持在每吨 250 美元的情况下，这些船公司希望在相对较短的时间弥补额外损失以及脱硫装置自身的成本。

虽然许多分析将脱硫装置安装严重延期归咎于中国修船厂的能力问题，不过，也有一些业内人士认为，造成延期的原因十分复杂，不应当将全部责任推给船厂。

希腊散货船船东 Synergy Maritime 的首席执行官 Stamatīs Tsantanīs 表示，廉价脱硫装置制造商的规划能力不足也是导致延期的因素。他解释称，每个项目都由大量分包商组成，如何协调成为了许多公司的一大难题。除了船员以及船厂自身的工人之外，项目各方都分别派遣了自己的服务工程团队。

据国际船舶网了解，Synergy Maritime 旗下 10 艘好望角型散货船在舟山一家船厂安装脱硫装置，其中 5 艘将按计划在今年年内完成安装。Tsantanīs 指出，由于许多脱硫装置制造商缺乏经验丰富的监督人员来监督改装工作，因此一些改装项目在船厂没有得到优先考虑，船员缺乏脱硫装置相关的专业知识也会导致延期。

订单“井喷”，中国船厂迎来考验

根据 IMO 要求，全球船用燃料 0.5% 的硫排放上限将于 2020 年 1 月 1 日强制生效。安装脱硫塔成为众多船东选择的解决方案。随着明年起施行的“限硫令”日益临近，船舶脱硫装置改装市场变得尤为火爆。

自 2018 年以来，全球配备脱硫装置船舶（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 年底全球远洋航线 19% 的船舶配备脱硫装置。克拉克森的调查数据显示，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，其中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。

据报道，今年以来，舟山市脱硫装置改装业务迎来“井喷”，舟山中远海运重工、太平洋海洋工程（舟山）有限公司、万邦永跃、鑫亚船厂、龙山船厂、中



天重工等修造船厂都迎来大批硫塔改装业务订单。去年下半年到今年，仅中远海运重工就承接了 140 多个脱硫塔改装订单，部分船厂订单甚至排到明年年底。

受益于脱硫设备改装，舟山市船企产值大幅上涨。目前舟山普陀区修船企业处于满负荷生产状态，已提前完成年度目标任务。据统计，前三季度，普陀区重点修船企业产值增幅均在 50% 以上。普陀区规上修船企业利润总额达 2.61 亿元，同比增长 76.9%；成本费用利润率达 14.2%，比去年同期提高 7.3 个百分点，企业效益大幅提高。

订单大增固然是好事，但市场“井喷”的背后却暴露了中国船厂的管理能力，能否保质保量按期交付才是对中国船厂最大的考验。无法按期交付既影响了“老客户”船东的口碑，同时也为今后的业绩蒙上了阴影。修船业是一个典型的周期性行业，如果丰年不赚钱，荒年的时候如何守得住？

来源：国际船舶网

【全球手持订单不到 3000 艘, 降至 15 年新低】

受新造船市场的长期疲软影响，全球船厂手持订单量已经跌破 3000 艘，订单不断缩减降至过去 15 年来的新低，而即将生效的 IMO 环保法规已经成为船东迟迟不敢下单造船的最大顾虑。相比中日韩三国订单不断缩水，凭借邮轮订单的支撑，欧洲船企的日子无疑最好过。

根据克拉克森最新发布的报告，今年年初以来，全球手持订单量持续下滑，截止 11 月底已降至 2952 艘（1000+GT）、7430 万 CGT，按 CGT 计算年初至今手持订单量降幅已达 14%，相比 2008 年峰值时期更是下降了 67%，创下 2004 年以来的最低水平。

克拉克森指出，今年交付量持续增加，新船订单量却一直低迷。相比之下，2018 年手持订单量保持稳定，新船订单量和船厂交付量都相对平衡。截止 11 月底，全球手持订单量占现有船队比例也下滑至历史低点，仅为 9%（按 GT 计算）。

数据显示，截至 11 月底，中国船企手持订单量共计 1309 艘、2630 万 CGT，按 CGT 计算年初至今降幅约为 15%；虽然今年交付量保持稳定，但中国船企接单量有所下降，特别是散货船订单。

相对而言，韩国船企手持订单量缩水幅度较小，年初至今降幅仅 9%，目前为 440 艘、2070 万 CGT。这得益于 LNG 船订单的支持，尽管韩国船企今年交付量增加，但 LNG 船新订单的大量增长依然在一定程度上支撑了韩国船企手持订单量。

在中日韩三国中，日本船企手持订单量降幅最为明显，年初至今已经下滑了 31%，目前仅剩 610 艘、1180 万 CGT。同时，欧洲船企手持订单量目前为 344 艘、1250 万 CGT，基本与 2018 年年底持平，主要是由于邮轮领域的支持。



对 IMO 新法规带来的不确定的担忧是导致新船订单较低的一个重要原因。原克拉克森研究机构主席 Martin Stopford 博士、世界著名航运分析师 Martin Stopford 此前曾表示国际海事组织相关环保新规是造成新船订单下降的主要原因之一。Martin Stopford 表示，“IMO 关于 2030 年和 2050 年的温室气体排放目标给新造船市场带来了不确定性，让很多船东困惑。因为如果现在投资建造的船到 10 年后的 2030 年很可能会过时。”

除了手持订单量外，手持订单量所覆盖的船厂工作时间也是衡量全球造船业的另一项重要指标。以此为参照标准，可以很好地反映船厂的经营水平，时间越长，船厂经营越乐观。克拉克森的报告指出，这一指标今年也有所下降。

截至目前，全球手持订单量所覆盖的船厂工作时间已经下降至 2.3 年，不过，这一数字仍然高于 2012 年的低谷，部分原因是因为自 2012 年以来船厂产能减少。

其中，中国船企手持订单工作量覆盖达到 2.4 年，在中日韩三国中最长，但仍然低于 2018 年年底的 2.7 年。由于交付量增加，韩国船企手持订单工作覆盖量从 2018 年年底的 2.9 年迅速下降至 2.2 年。同时，日本船企的手持订单工作覆盖量已经降至 1.5 年，而欧洲船企凭借邮轮手持订单的支撑仍然维持在 4.8 年。

对于新船订单不断降低，Nordea Bank 高管 Thor-Erik Bech 表示很难预测船市未来走向，但认为订单低迷的情况可能将比此前所面临的情况更长。Thor-Erik Bech 表示，无论是船东还是投资者大家都在考虑未来选择的船型、主机类型、推进系统类型，但这显然需要时间。不过这对市场而言也是一件好事，这意味着在短期内将会有更少的船舶进入市场。

来源：中国远洋海运杂志

◆ 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 50 周	第 49 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	5,000	5,000	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,850	2,850	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,750	2,750	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,300	2,300	0	0.0%	



油 轮						
船 型	载重吨	第 50 周	第 49 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,800	8,800	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,800	5,800	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,900	4,900	0	0.0%	
MR	52,000	3,500	3,500	0	0.0%	

截止日期: 2019-12-17

(2) 新造船成交订单

新 造 船							
数量	船 型	载重吨	船 厂	交 期	买 方	价格 (万美元)	备 注
2+2	Tanker	110,000	Quingdao Beihai, China	2020	JV Navig8 and CSIC Leasing	high \$5,000	LR2, dual fuelled
2+2	Bulker	209,000	SWS, China	2021	Eastern Pacific - Singaporean	6,800	LNG fuelled
2	Bulker	89,900	Oshima, Japan	-	MOL - Japanese	Undisclosed	coal carrier
2	LPG	38,000 cbm	Hyundai Mipo, S.Korea	2021	Byzantine Maritime - Greek	4,690	

◆ 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	
PAN KYLA	BC	79,454		2012	China	1,100	Undisclosed		
QI XIANG 22	BC	75,658		2012	China	1,442	Chinese	1.008 亿元人民币	
PHOENIX BAY	BC	74,759		2006	China	825	Undisclosed		
TSUNEISHI ZHOUSHAN SS-214	BC	63,700		2020	China	2,800	Japanese		
DRACO OCEAN	BC	58,605		2013	China	1,475	Hong Kong		
TORENIA	BC	56,049		2007	Japan	1,100	Indonesia		
MAROUNDIO	BC	56,020		2003	Japan	945	Samudera - Indonesian	DD passed BWTS installed	
GEORGIOS S	BC	55,725		2006	Japan	985	Vietnamese		
ZHONG CHANG 288	BC	40,000		2012	China	1,085	Chinese	7,620 万人民币	
COOS BAY	BC	28,214		2012	Japan	830	Middle Eastern		
KEN YU	BC	24,115		1999	Japan	850	Chinese	en bloc	
KEN SAN	BC	24,102		1997	Japan				



KEN TEN	BC	24,086	1997	Japan		
AOLI 5	BC	23,800	2011	China	undisclosed	New Unite Marine - 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
JOHANNES-S	CV	34,330	2,546	2008	China	750	Foroohari Schiffahrts - German	

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
AEGEAN BLUE	TAK	115,878		2007	S. Korea	2,200	Concord Maritime	en bloc each
AEGEAN NOBILITY	TAK	115,814		2007	S. Korea	2,200	Concord Maritime	
PETROPAVLOVSK	TAK	106,532		2002	Japan	1,380	Undisclosed	
GULF CASTLE	TAK	74,999		2009	S. Korea	1,875	International Seaways - U. S. A	
GRACE VICTORIA	TAK	74,998		2007	Japan	1,490	Velos Tankers - Greek	
DS PROMOTER	TAK	70,392		2002	Japan	750	N. G. M. Energy - Greek	
FREJA BALTIC	TAK	47,548		2008	Japan	1,600	Spring Marine - Greek	
PYXIS DELTA	TAK	46,616		2006	S. Korea	1,350	India	
ALPINE HIBISCUS	TAK	37,857		2010	S. Korea	1,390	Cypriot	
TORM LOIRE	TAK	37,106		2004	S. Korea	930	Undisclosed	
MEGACORE HONAMI	TAK	36,955		2010	S. Korea	1,325	Undisclosed	at auction
MARILINE	TAK	30,500		1996	Japan	undisclosed	Undisclosed	
SOUTHERN JAGUAR	TAK	9,997		2009	Japan	1,400	Saehan Marine - S. Korean	stst
LEENI	TAK	4,580		2006	China	undisclosed	Undisclosed	
BLACK LEADER	TAK/ASP	4,999		2008	China	255	Middle Eastern	

◆ 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
BERGE VISION	BC	290,160	37,863	1990	Japan	395.00	incl ROB 350t
KOTA HADIAH	CV	17,626	5,313	1997	Japan	399.00	
HAI SUI 1	CV	8,461	3,760	2002	China	396.00	

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
INS VIRAAT	AIRCRAFT CARRIER		21,309	1959	U. K	168.55	as is Mumbai, on subj



◆ALCO 防损通函

【保函的可执行性 - 实务指导】

在通常的贸易过程中，可能出现这样的情况：船东迫于商业上的压力，以采取一定的行为作为在收到承租人、托运人或其他第三方给的保函后的回应（行为会涉及额外的风险）。这些有效的保函承诺船东，如果他们按照保函签发方要求行事，尤其是他们没有义务做的事情，那么签发人将会确保他们不会因此遭受任何损失。

船东可能在起运时被要求接受保函。例如，如果托运人要求他们签发包含错误的货物描述或装运日期的提单，会以保函作为交换。或者，在卸货时船东也可能面临这样的要求。例如，在正本提单未提供时，船东可能被要求凭保函卸货。有时，船东可能会被要求在雨天凭保函继续装货或卸货。在其他情况下，货物利益方可能要求船东接受保函并允许货物的混合装运，或是签发分开的提单。

【CINS 关于集装箱船危险品装载的指导意见】

货物事故通知系统（CINS）发布了一份关于集装箱船装载和隔离的公告：《船舶经营人对集装箱船危险货物装载的安全考虑》。

这份公告的制定是针对近几年来集装箱船舶发生的及其严重的火灾事故，这些事故常常是由于货物的错误申报所引起。CINS 由全世界最大的班轮运输公司组成，该公告的制定被认为是整个行业提高安全性的第一阶段。

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
2019-12-20	700.200	778.720	6.403	89.789	911.170	59.125	890.380	482.320	533.520
2019-12-19	700.250	778.300	6.391	89.904	916.150	59.092	894.990	479.850	533.950



2019-12-18	699.690	780.160	6.389	89.858	918.700	59.196	892.110	479.550	531.880
2019-12-17	699.710	779.320	6.385	89.809	928.500	59.197	893.780	481.010	531.520
2019-12-16	699.150	777.860	6.392	89.668	933.440	59.163	899.570	480.680	530.400

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	1.5335	1 周	1.58213	2 周	--	1 个月	1.76463
2 个月	1.84188	3 个月	1.908	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	1.90488	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	1.96963		

2019-12-18

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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