全一海运市场周报

2020.01 - 第 1 期

◆国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2020.01.06 - 01.10)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场货量高企 运价略有下滑】

本周，中国出口集装箱运输市场供需状况总体良好。临近“春节”假期，市场货量高企，部分航商开始小幅降价囤货，多条航线运价略有回落，综合指数下跌。1 月 10 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 1002.58 点，较上期下跌 2.0%。

欧洲航线：航线正值“春节”前出货高峰，货量保持高位。市场舱位全线爆满，上海港船舶平均舱位利用率基本处于满舱水平，多个班次出现爆舱。出于“春节”囤货需要，多数航商运价基本保持不变，个别航商降价揽货，即期市场订舱价格下跌。1 月 10 日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1058 美元/TEU，较上期下跌 5.9%。地中海航线，市场情况与欧洲类似，多数班次满载出运，航商多数维持原运价不变，个别航商小幅降价，即期市场运价基本持平。1 月 10 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 1179 美元/TEU，较上期微跌 0.5%。

北美航线：市场货量处于节前高位，运输需求旺盛。多数航商已经陆续公布了各自春节期间的停航计划。本周，上海港美西航线船舶平均舱位利用率在 95%以上，多数班次满载。航线上有个别航商降价揽货，即期市场运价小幅下跌。1 月 10 日，上海出口至美西基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1543 美元/FEU，较上期下跌 5.7%。美东航线船舶平均舱位利用率总体为接近满载的水平，部分班次出现爆舱。受基本面支撑，航线上仍有个别航商小幅推涨运价。1 月 10 日，上海出口至美美东基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2888 美元/FEU，较上期上涨 2.8%

波斯湾航线：市场需求总体保持稳定，航线仍上维持一定力度的停航措施，供需关系尚可。本周，上海港船舶平均舱位利用率在 95%以上，多数班次满载出运。航商以维持现有运价和小幅降价揽货为主，即期市场运价小幅下跌。1 月 10 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 1175 美元/TEU，较上期下跌 3.5%。

澳新航线：市场货量略有上升，运输需求表现平稳。航线运力暂无大的变化，供需关系基本稳定。本周，上海港船舶平均舱位利用率在 90%左右。多数航商市场定价谨慎，个别航商小幅调整运价，即期市场运价小幅下跌。1 月 10 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 937 美元/TEU，较上期下跌 1.3%。

Total Shipping

南美航线：市场需求平稳，供需关系总体保持良好。本周，上海港船舶平均舱位利用率在 95%以上，多数班次满载。为维持高装载率和节前囤货，航商多以小幅降价揽货为主，航线运价继续向下小幅调整。1 月 10 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2136 美元/TEU，较上期下跌 2.2%。

日本航线：市场货量保持平稳，航线运价基本稳定。1 月 10 日，中国出口至日本航线运价指数为 735.37 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【春节效应显现 综合指数连跌】

今年的春节较往年偏早，元旦后，下游部分工厂陆续停工，需求萎缩，沿海煤炭运输市场行情趋于冷清，市场船多货少，运价延续下跌走势。1 月 10 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 1049.75 点，较上周下跌 6.4%。其中煤炭、矿石、粮食、成品油运价指数下跌，原油运价指数维稳。

煤炭市场：今年，华东沿海地区迎来“暖冬”，民用电增长不如预期，同时随着春节假期的临近，下游工厂陆续停工放假，本周沿海六大电厂耗量逐步缩减至 70 万吨水平。电厂库存继续下跌，跌破 1500 万吨水平。产地方面，受事故多发和春节效应双重影响，煤矿停产、放假增多，煤炭供应持续收紧，截至 1 月 8 日，环渤海港口存煤合计 1611 万吨，较上周下降 150 万吨。市场方面，近几年来，春节前后成为煤炭市场消费淡季，加上今年长协谈判尚未尘埃落定，价格博弈持续，下游电厂普遍采用刚性拉运，采购需求冷清。同时，随着 1 月进口煤额度放开，陆续通关，挤占华南地区内贸煤炭需求。此外，春节效应也使得市场除煤炭外，非煤货量出现大幅萎缩。加上外贸行情转冷，内外贸兼营船回国准备过年。本周沿海煤炭运输市场火烧船多，运价一路下行，跌势较猛。至周末，随着运价逐步靠近船东成本线，市场停船、检修现象增加，加上当前油价仍处于一个相对高位，部分市场人士认为运价继续大幅下跌空间较小。

1 月 10 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1010.76 点，较上周下跌 8.4%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，秦皇岛-上海（4-5 万 dwt）航线运价为 21.7 元/吨，较上周下跌 3.8 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 23.5 元/吨，较上周下跌 4.0 元/吨；秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 25.7 元/吨，较上周下跌 4.9 元/吨。

金属矿石市场：从目前行情来看，市场冬储行情渐渐显现，库存逐步增加，但因放假在即，整体交易气氛走低，多数市场陆续放假，市场交投清淡，市场需求疲软，沿海金属矿石运价下跌。1 月 10 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1021.74 点，较上周下跌 4.5%。

粮食市场：国内玉米市场在贸易寡淡的背景下，东北产区销售节奏逐步放缓，粮商春节前收购谨慎。我国南方饲料企业节前备货进程已经过半，据了解，今年春节前饲料企业备货高峰不明显，多数企业备货至 2 月上中旬。市场对节后行情普遍悲观，沿海粮食运价下跌。1 月 10 日，沿海粮食货种运价指数报收 795.13 点，较上周下跌 14.8%。

Total Shipping

成品油市场：虽然国际原油价格因“伊朗事件”大起大落，但一向对于国际原油市场相当敏感的国内成品油市场本周表现的却相当淡定。临近农历新年，市场的交投积极性不高，市场总体货量下降，市场运价逐步回归理性水平。1 月 10 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 1392.08 点，较上周下跌 0.6%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【各船型租金跌势加剧 综合指数快速下挫】

IMO2020 限硫令自 2020 年 1 月 1 日起生效，国际干散货运输市场已经开始使用低硫燃油，由于低硫油价格的支撑，运价水平跌幅相对小些。本周下半周海岬型船市场以及巴拿马型船南美航线稍有起色，其它船型市场依然表现冷清，租金水平加速下跌，远东干散货综合指数快速下挫。1 月 9 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 696.14 点，运价指数为 848.77 点，租金指数为 467.20 点，较上周四分别下跌 12.4%、2.0%和 32.1%。

海岬型船市场：海岬型船两洋市场先抑后扬。太平洋市场，目前正值澳洲恶劣天气频发期，市场整体发货量有限，上半周中国-日本/太平洋往返航线日租金水平遭腰斩，从 2018 年底 11145 美元的水平跌至 7 日 5265 美元，跌至 2019 年 4 月中以来的最低，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价上年底 7.494 美元/吨跌至 7 日 6.65 美元/吨。由于市场租金水平实在太低，目前的运价已是低于船东成本线，加上低硫油价格的上涨，下半周澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价止跌回升。据悉 9 日黑德兰至青岛航线有 7.3 美元/吨的成交。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 5876 美元，较上周四下跌 47.3%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 7.046 美元/吨，较上周四下跌 3.1%。远程矿航线，由于季节性的因素，巴西也正值雨季，铁矿石生产放慢，本周巴西航线成交较少，运价跟涨。据悉 2 月 6-7 日的受载期，图巴朗至青岛航线有 18.5 美元/吨的成交。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 18.585 美元/吨，较上周四上涨 1.1%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场继续走跌，南美粮食航线止跌。太平洋市场，即期市场船运需求依然疲软，租金、运价继续下探。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 4961 美元，较上周四下跌 21.8%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 4236 美元,较上周四下跌 24.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 4.988 美元/吨，较上周四下跌 5.8%。粮食航线，上半周粮食相关航线运价依然维持下跌走势；下半周，南美市场稍有起色，南美至韩国、东南亚地区的玉米货盘成交较多，较快的消耗市场运力，加上低硫油价格上涨，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价止跌小幅回升。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 32.719 美元/吨，较上周四下跌 0.7%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场行情惨淡,租金继续下探。自 12 月下旬开始,市场成交基本都是 APS(装港交船)成交。本周东南亚地区运力过剩状况依然严重,市场成交量少价低,据悉目前有较多的运力处于抛锚状态，且短期内仍未有好转迹象。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 3596 美元，较上周四下跌 22.9%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 5459 美元，较上周四下跌 16.1%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 3200 美元，较上周四下跌 16.9%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.479 美元/吨，较上周四下跌 3.4%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 7.460 美元/吨，

Total Shipping

较上周四下跌 3.3%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价相对稳定 成品油运价波动下行】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，1 月 3 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存在连续 2 周下跌后，超预期增加并创 2019 年 11 月 22 日以来新高，同时精炼油库存及汽油库存均大幅增长。本周三中东紧张局势再次升级，伊朗报复性的向多个美国-伊拉克联合空军基地发射导弹。随后由于美国原油库存的意外增加，油价冲高回落。本周原油价格先涨后跌，布伦特原油期货价格周四报 65.20 美元/桶，较上期下跌 5.16%。全球原油运输市场大船运价小幅波动，中型船运价由跌转涨，小型船运价持续下滑。中国进口 VLCC 运输市场相对稳定。1 月 9 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 2274.76 点，较上期上涨 0.86%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场运价相对稳定，美伊紧张局势导致货盘成交节奏加快，运价获得支撑，日均 TCE（等价期租租金）徘徊在 9 万美元附近。成交记录显示，中东至中国航线 1 月 23-25 日装期货盘成交运价为 WS124，西非至中国航线 2 月 7-9 日装期货盘成交运价为 WS114。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS124.38，较上周四上涨 1.5%，CT1 的 5 日平均为 WS122.64，TCE 平均 9.2 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS114.08，下跌 0.1 %，平均为 WS122.63，TCE 平均 8.8 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价综合水平由跌转涨。西非至欧洲市场运价上涨至 WS158，TCE 约 6.7 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海， 1 月 23 日货盘，成交运价约为 WS150。黑海到地中海航线运价小幅上涨至 WS165，TCE 约 7.5 万美元/天。亚洲进口主要来自非洲，一艘 13 万吨级船，利比亚至新加坡，1 月 10 至 12 日货盘，成交包干运费为 550 万美元。一艘 13 万吨级船，阿尔及利亚至韩国， 1 月 25 至 27 日货盘，成交包干运费为 600 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线小幅下跌，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平持续下滑。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS391（TCE 约 11.6 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS167（TCE 约 4.5 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS147(TCE 约 4.1 万美元/天)。该航线一艘 8 万吨级船，英国至欧洲大陆， 1 月 11 至 13 日货盘，成交运价为 WS150。波罗的海短程运价下跌至 WS132（TCE 约 4.5 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价小幅下跌至 WS237（TCE 约 5.3 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS181（TCE 为 4.1 万美元/天）。中国进口主要来自俄罗斯，一艘 10 万吨级船，科兹米诺至中国北方，1 月中旬货盘，成交包干运费为 95 万美元。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线全面下滑，欧美航线涨跌互现，综合水平波动下行。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS149（TCE 约

Total Shipping

0.6 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS146（TCE 约 1.5 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS143（TCE 约 2.2 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS145 水平（TCE 约 1.2 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS177（TCE 约 1.7 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 2.8 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际船舶成交量增 国际散货船价微跌】

1 月 8 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 884.37 点，环比微涨 0.83%。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 0.39%、0.54%、1.72%；国际散货船价综合指数微跌 0.75%。

国际干散货运输需求惨淡，市场船多货少，BDI 指数 21 连跌收于 791 点（周二），尚未触底，二手散货船价格以跌为主。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1018 万美元、环比上涨 0.42%；57000DWT—1585 万美元、环比上涨 0.13%；75000DWT--1614 万美元、环比下跌 2.93%；170000DWT—2584 万美元、环比下跌 0.50%。当前，铁矿石、煤炭和粮食等大宗散货货盘严重不足，市场剩余运力太多，即期运价尚未探底，但干散货船 1 年期租金费率稳中有涨，预计二手散货船价格短期稳中看跌。本期，二手散货船市场成交量有所恢复，共成交 11 艘，总运力 68.03 万 DWT，成交金额 8180 万美元，平均船龄 11.73 年。

美国原油产量可能在 2020 年触顶，围绕中东、委内瑞拉等的地缘政治紧张依然存在，经贸紧张局势缓解后全球经济增长和石油需求会得到刺激，原油价格震荡上涨收于 68.27 美元/桶（周二），环比上涨 2.40%。本期，国际油轮运价横盘波动，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--2366 万美元、环比下跌 0.22%；74000DWT--2492 万美元、环比上涨 0.17%；105000DWT--3309 万美元、环比上涨 0.34%；158000DWT--4518 万美元、环比下跌 0.10%；300000DWT--6332 万美元、环比上涨 1.77%。当前中东紧张局势升级引发市场投资者开始重新审视局势的变化，油轮运价小幅震荡，预计二手油轮价格短期以稳为主。本期，二手国际油轮成交大幅增加，共计成交 10 艘，总运力 176.65 万 DWT，成交金额 23120 万美元，平均船龄 13.6 年。

沿海散货运价从阶段性高位震荡回调，二手沿海散货船价格平稳波动。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--163 万人民币、环比上涨 0.57%；5000DWT--737 万人民币、环比上涨 0.48%。春节临近，火电厂以消耗库存为主，煤炭运输需求减弱，船东开始降价揽货锁定春节前后的运输业务，运价弱势下行，预计沿海散货船价格平稳波动。本期，沿海散货船成交稀少，成交船舶吨位以 1000 载重吨为主。

内河散货运输需求一般，二手散货船价格大幅波动。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--53 万人民币、环比下跌 1.77%；1000DWT--110 万人民币、环比上涨 3.21%；2000DWT--208 万人民币、环比下跌 1.25%；3000DWT--329 万人民币、环比上涨 6.69%。内河建材运输需求波澜不惊，预计内河

Total Shipping

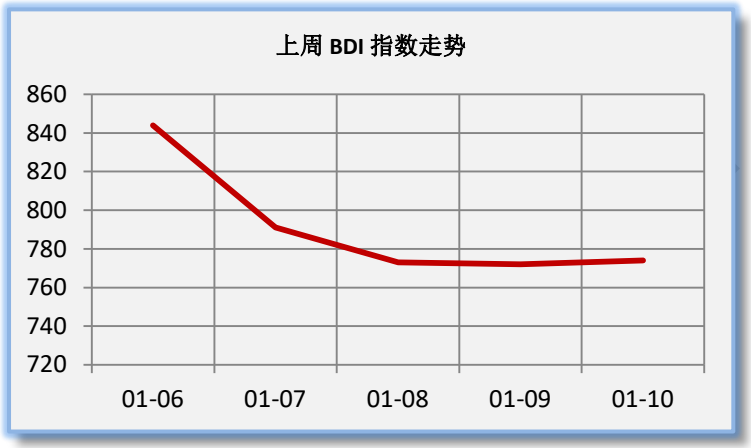
散货船价震荡盘整。本期，内河散货船市场成交量大幅萎缩，共计成交 46 艘（环比减少 51），总运力 6.72 万 DWT，成交金额 7106 万元人民币，平均船龄 9.66 年。

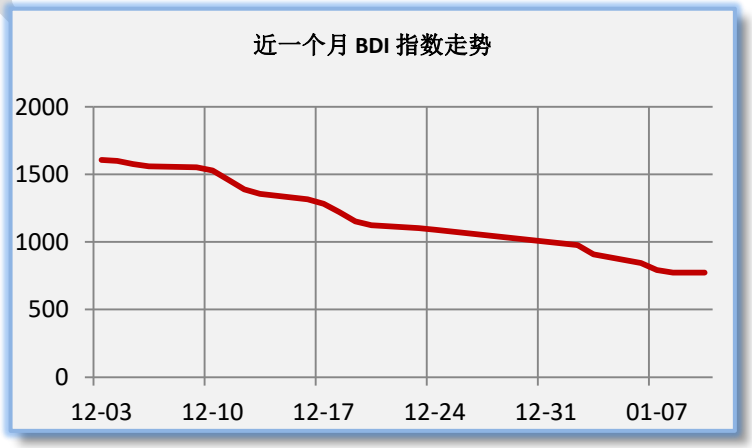
来源：上海航运交易所

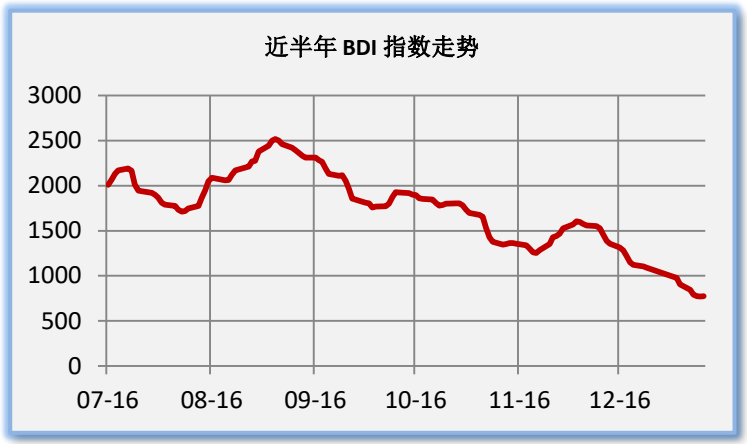
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	1月6日		1月7日		1月8日		1月9日		1月10日	
BDI	844	-63	791	-53	773	-18	772	-1	774	+2
BCI	1,388	-119	1,271	-117	1,197	-74	1,155	-42	1,066	-89
BPI		0	845		803	-42	785	-18	771	-14
BSI	642	-20	611	-31	593	-18	581	-12	570	-11
BHSI	443	-9	434	-9	426	-8	418	-8	408	-10







3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Piet' 2011 93183 dely Amsterdam 17 Jan trip via Baltic redel Skaw-Gibraltar intention coal $ 10,000 - ACB

'Medi Hong Kong' 2006 82790 dely Taboneo 18 Jan trip redel Hong Kong intention coal $ 5,000+$ 50,000 bb - Klaveness

'Karlovasi' 2016 82354 dely aps EC South America 01/10 Feb trip redel SE Asia intention grains $ 14,750 + $ 475,000 bb - ECTP

'Myra' 2010 82100 dely aps EC South America 21/25 Jan trip redel SE Asia intention grains $ 13,200 + $ 320,000 bb - cnr

'Odysseas I' 2013 81662 dely aps EC South America 26/27 Jan trip redel China intention grains $ 13,850 + $ 385,000 bb - Cargill

'Ocean Zenon' 2007 76596 dely Onahama 12 Jan trip via NoPac redel Singapore-Japan $ 3,750 - Cargill

'Federal Indus' 2019 63458 dely Mundra 12 Jan trip redel China $ 9,500 - cnr

Total Ship

'Pacific Pride' 2012 59944 dely Indonesia prompt trip redel China $ 6,500 - cnr

'Jin Zhou Hai' 2009 56976 dely Chenjiagang 11 Jan trip redel Maldives $ 2,000 - cnr

'Bao Express' 2010 56810 dely Busan 13/14 Jan trip redel S China intention metcoke $ 4,000 - cnr

'Port Hainan' 2012 56777 dely South Kalimantan prompt trip redel China $ 7,000 - cnr

'Aquitania' 2006 55932 dely East Kalimantan 12/13 Jan trip redel SE Asia $ 7,500 - cnr

'Glovis Mermaid' 2012 55705 dely Mongla 11/17 Jan trip via EC India redel China approx. $ 3,750 - cnr

'Yuan Ping Sea ' 2004 55646 dely East Kalimantan prompt trip redel WC India $ 4,000 - cnr

'Jade' 2010 55090 dely Kamsar prompt trip Aughinish intention bauxite $ 6,250 - Cargill

'African Lark' 2014 34402 dely Chittagong 14 Jan trip via EC India redelivery WC India intention steels $ 6,250 - cnr

'San Sebastian' 2007 32258 dely Karachi 10 Jan trip via WC India redelivery SE Asia $ 7,500 - cnr

4. 航运市场动态

【Flexport：2020 年国际航运界三大趋势】

2020 年伊始，作为未来十年航运市场的起始之年，今年无疑是重要的时间节点。过去一年中对国际航运界构成深刻影响的因素是否将持续发酵？未来又将有哪些机遇必须把握以立于不败之地？新型货运及报关代理 Flexport 对 2020 年国际航运界趋势做出三大预测，并认为数字化能力将是行业乘风破浪所需依赖的核心动能。

趋势一：诸多不确定因素持续对供应链构成影响

远洋航运本就因供应链过于漫长而充满不确定性。而过去一年中，一系列宏观因素进一步加剧了行业的不确定性，此势头在 2020 年将继续对国际贸易和供

Total Shipping

应链构成影响。

整体经济层面，国际货币基金组织（IMF）在刚刚过去的 2019 年中四次下调全球经济增速预期。在 2019 年 10 月发布的最新一期《世界经济展望报告》中，对 2020 年的预期由 2019 年 1 月预计的 3.6%调至 3.4%，仍呈现疲软态势。同时，贸易因素、英国脱欧进程、非关税措施激增、能源价格波动等不确定因素仍将持续。

而在行业层面，国际海事组织（IMO）也提升了环保方面的监管要求。其旨在限硫的 IMO 新政已于今年 1 月 1 日正式生效，但许多难题仍悬而未决。行业在使用高价低硫油与寻找其他可替代方案之间摇摆不定，且无论哪种方案，都意味着高昂的成本投入。波士顿咨询公司的研究显示，2020—2023 年，仅集装箱班轮的燃料成本一项，就将增加 250 亿～300 亿美元的成本。

同时，在国内市场，随着运力持续增加，及消费者对于时效性的要求日益提高，行业面临的竞争非常激烈。另外，国内日益深化的供给侧结构性改革使得更多的制造业企业面临转型升级，部分低端制造业继续战略性外迁。

上述各因素使已然复杂的航运业变得更为复杂，使业界对于不确定性更为关切。在此大环境驱使下，更多的企业势必需更完善的端到端物流解决方案以及供应链咨询、保险、金融等更具增值性的服务以规避或中和不确定性带来的风险。现代货代能够基于平台数据了解客户的供应链和业务健康状况，从而为行业提供更灵活的资金支持，助力行业更敏捷地应对供应链瞬息万变的情况。

趋势二：行业将进一步通过数字化转型来提升对供应链的控制力

面对宏观形势的不确定性，业界迫切希望能够提升对供应链的控制力，从而立于不败之地，保障利润及整体业务健康。预计行业在 2020 年将深化数字化转型，并基于数据制定更精细的供应链决策，这主要将体现在以下几个方面。

一是提升沟通效率及操作准确性。统一的数字化平台将日益受到行业青睐。平台将汇集供应链上下游所有成员，将所有操作流程和文件数据化，并能够根据历史数据对于一些常规条目自动输入数据。这不仅大幅提升了流程的可追溯性，降低了人为错误的可能，还使客戶能够随时追踪货物的状态，并实时与各方高效沟通。Flexport 的一位客户表示，统一的数字化平台不仅使预订速度提升了 60%，也使录入准确率比传统时代提升了 4 倍以上。

二是提升供应链透明度。以往，各供应链成员只能基于下游提供的订货数据来进行需求预测。然而，这一信息往往并不准确。供应链越长，偏差越严重。而在数字时代，数字平台能够使上下游能够根据相同的原始数据更新各自的预测。以 Flexport 为例，其对集装箱量的预测准确率达到 80%以上，这不仅能够确保供应链对需求变化做出更迅捷的反应，也提升了各个环节的信任度，有助于形成更健康的合作生态。

Total Shipping

三是优化路线。数字化的平台能够基于海量数据进行结构化分析，为企业规划最优路线。例如在恶劣天气频发的时期，可提前预测天气及确定将受影响的船舶和港口，从而预先调整路线及制定应急计划。

四是实现更精细的成本管理。通过数据科技，行业能够将对货品的追踪拆解至 SKU 级别。比如 Flexport 对物流的追踪，就会拆解到每一个单品——例如一个集装箱中的某一件衣服，从而能够精准掌握每个单品的运输成本，识别在哪些环节仍可以降本增效。

趋势三：碳足迹表现将受到更多关注

全球持续关注气候变化对可持续发展造成的挑战，且 IMO 2020 新政业已生效。2020 年，持续改善碳足迹表现势必将是航运业一大重要议题。

在 2019 年 9 月的联合国气候行动峰会上，约 70 个国家表示将在 2020 年提交更为严格的“国家自主贡献”计划，其中 65 个国家和主要经济体承诺在 2050 年前实现净零排放。同时，中国也提出致力通过自然系统每年减排 100 亿～120 亿吨二氧化碳。

在国家政策之外，行业也加大了监管力度，其中，对业界影响最深远的无疑是月初正式生效的 IMO 2020 限硫令。

日益严格的监管对行业提出了更高的合规要求，这意味着企业需要更精准地了解和管理自己的碳足迹。数据科技无疑将扮演重要角色。举例而言，传统时代由于买家临时取消预订，多数集装箱往往有 1/3 的空间处于空载状态。而 Flexport 能通过基于数据精准计算集装箱的装载量，通过其 OceanMatch 解决方案将未使用的空间与其他客户的货物进行匹配。此举能够最大限度提高集装箱利用率，提升客户在碳排放方面的表现。自从 2019 年推出以来，已经帮助企业减少了超过 2000 吨的碳排放。同时，与整柜货运相比，使用 OceanMatch 平均能为客户节省 19%的成本。推出还未及一年，此方案为客户节省的总额至今已达 35 万美元。

此外，Flexport 平台还提供免费的碳排放计算器，实时追踪和分析碳足迹，帮助企业决定最环保的货运方式，识别能够改善的环节，并量化证明在此方面的表现。

显然，无论是继续应对诸多不确定因素的影响，把握数字化转型的机遇，亦或是通过降低碳足迹以顺应绿色和可持续发展的大趋势，2020 年的航运业势必需要借助数字化能力来乘风破浪。Flexport 希望继续与合作伙伴一道通过打通数据的力量，持续提升用户体验，助力行业在新的一年中直挂云帆济沧海。

作者：Flexport 亚洲董事总经理高学亨

Total Shipping

【2020 年，船舶低硫油市场之变】

新年伊始，随着全球限硫令正式实施，市场传来低硫油缺口 40%的消息，引发业界关注。那么，作为应对限硫令的重要手段，低硫油一直是行业热议的话题，无论是需求量，还是供应量，抑或是价格，都随着市场变动而变化着——

燃料之变带来需求缺口

在使用低硫油之前，远洋船舶及大型沿海船舶使用的船用燃料油，是原油提炼汽油、柴油后剩下的渣油，也称重油，燃油含硫量为 3.5%，属于高硫油。2020 年开始，船舶使用的燃料油是 0.5%的燃油硫含量标准。从高硫油到低硫油，燃料之变带来需求之变。

应对限硫令虽然有多个方面，比如安装脱硫装置等方案，但重质船用燃料油仍成为航运企业首选方案，使用低硫船用燃料油仍是市场主流选择。但“限硫规定”给合规燃油供应带来巨大挑战，全球主要石油企业相继公布的供应能力和全球市场需求之间仍存在较大差距。

据 IMO、国际能源署和美国能源信息署等机构统计，目前全球船用燃料年消费量约 2.8 亿吨;2020 年，这一数值将达 3.2 亿吨，也就是说，日需求量在 600 万桶的水平。其中低硫油需求量在 1.35 亿吨左右。预计 2020 年的低硫油供应缺口在 40%左右。

据了解，低硫油有三种制取途径。第一种是使用低硫原油经过蒸馏工艺产生的渣油。根据普氏能源资讯（Platts）于 2019 年 1 月对 0.5%硫含量的燃料油做的评估，其价格大约为 364 美元/吨，相比国内船只目前常用的 380 cSt 高硫燃料油价格高出 40 美元。龚卫平指出，这类低硫油的市场价格与 380 cSt 重油的价格相差不大。但目前这类低硫燃油的产量非常小，远不能满足全球航运市场的燃料需求。

第二种方法是使用低硫轻质燃油同高硫重质燃油进行混兑、调和。美国 STRATAS ADVISORS 的研究预测，到 2020 年混兑低硫油的价格，相对高硫重油的价格将高出 28%以上。另一种方法则是使用脱硫设备对高硫油进行脱硫，从而得到低硫油。这种生产方式需要炼油厂安装新的脱硫设备，改造周期较长，前期设备改造费用投入较大。

在 IMO 新规实施之前，ClipperData 的分析师 Smith 表示，因为这一规定，让市场对轻质低硫原油的需求“非常大”，并指出 11 月有创纪录数量的美国原油流入欧洲。与此同时，含硫较重的原油需求量和出口量都有所下降。世界上最大的两家集装箱航运公司马士基航运公司和地中海航运公司都表示，遵守国际海事组织的规定将增加至少 20 亿美元的额外成本。

IEA 指出，这一规定会导致船用重油需求急剧下降。与 2019 年相比，2020 年的船用重油需求量将从 350 万桶/日降至 140 万桶/日。IEA 称，2020 年初，全

Total Shipping

球低硫燃油产量约为 100 万桶/日，价格偏高，船运公司主动使用低硫燃油的积极性可能不是很高，但之后，低硫燃油的供给会逐渐增加。与此同时，船用脱硫装置的需求正在增加，到 2020 年，全球大约有 4000 个脱硫装置应用在大型船舶中。

供需失衡带来价格上扬

低硫油价格也远高于重油价格已是不争的事实。根据全球主要港口船用燃油价格统计，融易资讯网，近年来每吨平均差价在 200 美元以上。而供需的失衡，进一步抬高了燃油的价格。

目前国际油价虽有波动，但仍居高位。有分析师称，当前能源市场处于动荡之中，随着国际海事组织(IMO)于 2020 年 1 月 1 日实施新的排放规定。而这一规定，不仅会让低硫燃油需求量飙升，更有可能把油价推到 100 美元/桶的高位。

新加坡 VLSFO（硫含量在 0.5%以内的低硫燃料油）对 Brent 裂解价差在近一两个月的攀升之中持续刷新记录，截至 12 月 30 日时该裂差已经达到历史最高点的 29.07 美元/桶，相比一个月前涨幅超过 10 美元/桶；与此同时，在高硫燃料油已经有显著反弹迹象的背景下，新加坡 VLSFO 对 HSFO 价差（高低硫价差）依然在不断走阔，截至 12 月 30 日新加坡 VLSFO/HSFO M1 价差已经升至 322.8 美元/吨，同样位于历史最高点；最后，四季度以来曾一度摇摆于轻微 Back 与 Contango 之间的近月月差也在 12 月份迎来迅猛上涨，截至 12 月 30 日时 M1/M2 月差已涨至 12 美元/吨，单月涨幅达到 10 美元/吨。

而在中国舟山地区，2019 年 12 月，高低硫油的价格差达到 300 元/吨，低硫油和 MGO 的价格持平。在价格波动的过程中，中国市场的价格优势逐渐显现。2019 年 12 月底，新加坡低硫油价格高达 710 美元/吨左右，中国舟山低硫油价格，也被推高至 700 美元/吨左右，但仍有价格优势。

业内人士预计，2007-2008 年的原油价格飙升将在 2020 年重新出现，部分原因是低硫油短缺。炼油厂发现自己正在参与低硫油的竞购战，推动油价超过每桶 100 美元。

可见，在高低硫油的转换期，受消息面及供需面影响，高低硫油价格均呈现出非常态的波动。

预计 2020 年第一季度，全球低硫油的供应量提升，但仍不及需求增加的速度，低硫油价格高企的态势将延续。备受市场关注的中国市场，实现量化供应仍面临考验。

供应商应对之变

Total Shipping

面对低硫油市场的巨大需求，以及价格高企带来的压力，燃油供应企业积极应对。

全球主要石油企业都在着手研究低硫船用燃料油生产方案，埃克森美孚、卢克、道达尔、壳牌、BP 等相继宣布启动相关项目，已分别公布生产能力和供应网点。

埃克森美孚公司日前宣布，该公司位于比利时安特卫普炼油厂的一个新工厂已经开始运营，能将重型高硫含量的渣油变成高价值的交通燃料，比如船用汽油和柴油。

据悉，这个日生产能力达 5 万桶的新工厂扩大了安特卫普炼油厂的生产能力，能满足西北欧地区更清洁的交通燃料需求，同时也有助于满足 IMO2020 即将生效的低硫含量燃料油新标准的要求，。

埃克森美孚燃料与润滑油公司总裁 Bryan W. Milton 介绍说，“安特卫普的新工厂提高了我们的竞争力，巩固了我们作为欧洲领先炼油厂的地位。过去的十年中，我们对该厂的投资总额高达 20 亿美元，打造成了全球最现代化和高效的炼油厂之一。”

俄罗斯石油公司卢克石油公司表示，在航运业硫排放限制新规实施后，公司计划每月生产 3 万吨-4 万吨，或每年生产 36 万吨-48 万吨的含硫 0.5%的船舶燃料。

2020 年开始全球船舶燃料硫含量限制将从 3.5%大幅降至 0.5%，这将迫使大多数船主选择从燃料油转向新的也更加昂贵的含硫 0.5%的调合燃料。

卢克石油外国船舶加油部门首席专家 Anna Zhigulina 周三在波罗的海地区召开的国际船舶燃料会议上表示，卢克石油已经研发成功新的含硫 0.5%的船舶燃料，并将在旗下 Volgograd 炼油厂进行生产。

中国企业炼油能力居世界前列，年过剩产能近 1.5 亿吨，却不生产船用燃料油。中国船用燃料油市场规模与整体经济发展水平极不匹配，万吨进出口货物对应的船舶加油量仅为新加坡的 1/33。这是难堪的局面。

然而，面对 2020 年 3.2 亿吨的船用燃料油市场规模和亚太市场超过 45%且正在增长的份额，中国有理由去争取更高的市场地位。

中国石化于 2017 年开始 HFO 的生产研发准备，并预计 2020 年低硫 HFO 产能将达 1000 万吨，2023 年将超过 1500 万吨。这也是目前全球规模最大的低硫船用燃料油生产供应行动。

Total Shipping

在生产方面，中国石化分别在环渤海地区(天津炼化、齐鲁石化、青岛石化)、长三角地区(上海石化、金陵石化、镇海炼化)和华南地区(茂名石化、湛江东兴、海南炼化、中科炼化)等区域布局并开展生产，其中上海石化、金陵石化和海南炼化等 3 家企业生产出符合限硫令的产品。

中国石油则布局 8+1 家炼厂，包括辽阳石化、辽河石化、大连石化、大连西太、锦西石化、锦州石化和广西石化等。2018 年 10 月开始，水上供油企业——中国船燃与中国石油炼化板块 8+1 家炼厂开展合作，为船用低硫油进入市场奠定了坚实的基础。

最近，中国船燃在舟山海关的全程监管下，以中国石油旗下炼厂的低硫调和料为原料，基于舟山自贸试验区不同税号油品调和的政策，生产出符合国际标准组织(ISO)国际标准的 LSFO，该批燃料油将用于舟山保税油的销售。

此外，舟山在油品中转、贸易和加工等产业基础上的优势明显，又是中国最主要的保税燃料油的仓储和交割中心，这是舟山船用保税燃料油价格在中国以至于世界范围内具有优势。未来，舟山将借助不断扩大的油品产业链规模，发展成为中国保税船用燃料油的主要出口地，届时舟山保税燃料油的价格优势更加突出。

来源：中国水运网

【未来 10 年，航运业仍有理由保持乐观】

会计和商业咨询公司 BDO 表示，尽管航运业面临一些严峻的挑战，但进入新的十年仍有许多感到乐观的理由。

根据 2019 年底的一项调查，业界人士对航运业的信心很高。从需求端看，尽管全球 GDP 增速普遍放缓，但对航运服务的需求仍然保持强劲；从供应端看，新造船订单的萎缩、拆船量的稳定，使运力供给得到控制。

BDO 航运与运输合伙人 Richard Greiner 表示：“新的十年已经来临，虽然未来前景没有任何可比性，但在这十年里，仍会发生一些非常重要的根本性的变化。航运将面临一些严峻的挑战，尤其是必须遵守新的规章制度。环境社会治理（ESG）日趋重要。IMO 2020 生效后，燃料价差从新十年的第一天起就成为一个重要因素，让我们拭目以待运费能否弥补由此增加的成本。”

Greiner 补充说，与 IMO 2020 相关的洗涤器改造工程还将继续，因此，一些运力将暂时停运，而低硫燃料油的运输将有利于成品油贸易。预计船东运营成本将上升，而地缘政治、贸易战和制裁将继续发挥影响。

Greiner 指出，“2020 年全球很多国家要进行新一届的领导人和议会选举，包括美国、埃及、希腊、香港、新西兰、波兰、新加坡和委内瑞拉。这些结果都

Total Shipping

有可能以积极或消极的方式影响运输。”

新年伊始，航运业面临的其他问题还包括汇率波动、美国利率是否会继续下降。虽然伦敦同业拆借利率（LIBOR）直到 2021 年底才会被取代，但现在也应做好应对准备。

Greiner 指出，最大的挑战或许是要保持和加强船舶和发动机设计的技术创新，并应用大数据和人工智能（AI）等新技术手段，同时还需为未来的海员做好职业生涯规划。

Greiner 总结说：“航运业在过去十年中的表现比许多人预测的要好，而进入新的十年，只会更好。只要积极应对金融、技术和监管的挑战，就可继续吸引投资者。我们有理由对未来十年的行业前景保持乐观。”

来源：中远海运 e 刊

【BDI 新年首日跳水！专家称中国是祸首？】

在干散货航运需求疲弱的冲击下，全球经济的晴雨表——BDI 指数在 2020 年新年第一个交易日出现六年以来最大单日跌幅，跌幅创下 2014 年 1 月以来新纪录。原本预测 2019 年是 5 年来最好的一年，最终却惨淡收场。

BDI 跌破 1000 点，专家称中国是幕后元凶

2 月 2 日，波罗的海综合指数（BDI 指数）收 976 点，重挫 10.46%、创 2019 年 5 月 9 日以来新低。衡量铁矿砂、煤炭等原物料运费的波罗的海海峡型指数(BCI)当天更大跌 15.59%，收 1646 点，创 2019 年 5 月 31 日以来新低。

BIMCO 航运首席分析师 Peter Sand 表示，这是时隔近一周后的首次报价，为价格重挫的部分原因之一。Peter Sand 预测运费可能进一步走软，中国是幕后元凶；市场基本面并不强劲，过去几个月的疲软态势已延续至 2020 年。

美国知名财经博客网站 ZeroHedge 推测，干散货航运业需求日益疲软可能是因为中美贸易战、导致企业提前下单抢货以躲避关税的原因。2019 年第一季至 9 月底为止，中国企业及美国进口商都在赶着将货品运送至美国。这也导致 BDI 在 1-9 月期间不断上涨。不过，中美即将签署第一阶段贸易协议，提前抢货的需求减缓，如果以 2019 年 9 月 4 日的高点 2518 点计算，近 3 个多月的累积跌幅达 61%。

Total Shipping

企业提前抢货虽然提振经济，但由于抢货潮已经结束，美国经济也一路减速至 2020 年。J.P.摩根全球制造业采购经理人指数(PMI)2019 年 12 月来到 50.1，低于上月的 50.3。

从 BDI 最近 1 年走势观察，最低点出现在 2019 年 2 月 11 日的 595 点，之后即一路上涨至 9 月 4 日的 2518 点，涨幅达 323.2%；但在站上 2500 点后，随即开始修正，虽然还未跌回 595 低点，但 BDI 指数的大幅波动，也凸显全球经济仍存在诸多变数，以及干散货航运市场供过于求问题仍不容忽视。

原本预测去年是 5 年来最好一年，今年市场如何要看中国

散货船船东原本预测今年会是五年来最好的一年，但没有预料到去年 1 月巴西 Brumadinho 水坝溃决事故严重影响到巴西矿砂产能，加上澳洲飓风也让矿砂产量骤降，BDI 指数在 2 月 11 日跌到 595 点；运送矿砂的主力船好望角型船运费指数在 4 月 2 日跌至历史新低，仅剩 92 点。

6 月 19 日巴西宣布矿砂复产后，铁矿石运送需求提升，BDI 一路攀升，9 月 4 日一度攀升至 2518 点，创下 2013 年 12 月以来新高。在铁矿石补货周期结束后，9 月份 BDI 指数高位回落，第四季传统旺季受中美贸易战影响，谷物运输旺度不足，BDI 指数再度下滑。

展望新的一年，中美贸易首阶段协议即将签署，业内人士认为 BDI 有望上涨，但需要观察 2020 年 1 月国际海事组织（IMO）限硫令实施后，市场是否出现特别状况。

研究机构 Drewry 在 2019 年 11 月预测 2020 年货运量需求增长率 2.7%，运力供给增长率 2.8%，而关键在拆船量的增加有利市场持续走高，散货船运价及租金将明显改善，2020 年干散货航运市场有望向上。市场看好的关键因素包括中美达成首阶段贸易协商，中国将增加美国农产品购买年 400 亿美元，比 2017 年的 240 亿美元增加至少 160 亿美元，有利于巴拿马型与超轻便型船货量提升；巴西淡水河谷最新数据预测铁矿砂产能将恢复达到年 3.40～3.55 亿吨，年增加 4000 万吨，增幅 12%，有利巴拿马型与好望角型船。

另外，IMO 限硫令实施，船舶选择使用低硫燃油或安装脱硫装置，运输成本将转嫁至运费，BDI 有望进一步上升。不过限硫令实施后，业者担心非国际主要港口会有低硫油不足问题，另增加的成本能否完全转嫁还有疑虑。

至于 2020 年的走势究竟如何？业内人士表示，美中贸易战将是重要观察指标，而中国显然是最重要的因素之一，因为中国是全球干散货航运最大货主，其经济走向将会牵一发而动全身。

来源：国际船舶网

Total Shipping

【航运 2019：百年一遇之大变局】

2019 年很多事情都已经明朗化：中美贸易走向“持久战”，应对 IMO2020 限硫令，船东基本选择低硫油；“南北船”终于整合成立中国船舶集团……

2019 年已经过去。一年前，《航运交易公报》在盘点 2018 年度大事件时用了“十字路口”这个关键词。彼时，很多事情还都处于“犹抱琵琶半遮面”的阶段——中美贸易是磨擦还是缓和；应对国际海事组织（IMO）2020 限硫令是该用洗涤器还是低硫油；面对新技术是该拥抱还是观望……诸如此类都还是问题。而 2019 年很多事情都已经明朗化：中美贸易走向“持久战”，应对 IMO2020 限硫令，船东基本选择低硫油；“南北船”终于整合成立中国船舶集团……当然仍有看不清的局势：班轮公司会否出现全球性的大整合？究竟是区块链、人工智能还是其他将成为主流新技术？

政治权重加重

2019 年 12 月 21 日，波罗的海国际航运公会报告显示，贸易占 GDP 的比重下降，这将影响未来几年的航运需求。比重下降的原因是全球贸易放缓以及美国为首的部分国家在全球范围内实施贸易保护主义的增加。

油运市场“疯”了

原油轮无疑成为 2019 年航运业头条新闻， 由于地缘政治影响，运费达到创纪录水平。2019 年 9—10 月，美国财政部多次宣布制裁与伊朗石油运输相关的航运网络，导致现货市场油轮供需失衡。超大型油轮等价期租租金一度涨至近 16 万美元/日。12 月 11 日，美国国务院与财政部再度出手对伊朗施加制裁。伊朗国航拥有 115 艘远洋船舶、载重吨为 330 万吨，2011 年，该企业凭借约 170 艘船舶，一度拥有中东地区最大的商业船队。

集运 10 年首降

2019 年 11 月 13 日，Alphaliner 周报称，亚洲—北美航线集装箱货运量或现十年首度下滑，预计全年将下降 2%。货运量下跌主要受四季度拖累——尽管中美之间出现贸易摩擦，前三季度货运量仍保持小幅增长（前 10 月，跨太平洋航线货运量达到 1315 万 TEU，同比仅增长 0.02%），但四季度出现大幅下滑。10 月份，跨太平洋航线集装箱货运量同比下降 3.9%，11—12 月下降更加显著。

散运成“主战场”

对于散运业，中国的大豆进口已成为中美贸易的主要货类。由于中国有史以来规模最大的生猪扑杀行动，对大豆的需求大幅下降。2019 年海岬型船队高增长

Total Shipping

（4.1%）将持续到 2020 年，届时船队增长也将超过需求。

班轮业人事变动频繁

回顾 2019 年，班轮业大事无非就是人事调动频繁，现代商船脱离 2M 联盟欲投 The Alliance。不过这些动作是否是更大动作前的铺垫，着实令人浮想。

人事大调动

2019 年 11 月 13 日，马士基首席运营官索伦•托夫特离职。随后，索伦•托夫特加入地中海航运，任职首席执行官。11 月 25 日，马士基宣布，首席财务官何琳娜将离开企业。

2019 年 11 月 29 日，马士基确认，丹麦哥本哈根总部和全球其他办公区将有一定规模裁员。马士基明确表示，节约成本是支持马士基发展战略和集团价值的当务之急。2015 年，马士基经历最大规模的裁员，有 4000 名陆上员工离开，约占其陆地工人人数的 1/6。由此可见，作为班轮公司老大，马士基裁员恰逢班轮业转折点（2015 年，中远海运集团成立，韩进海运破产）。因此此番人事离职和裁员是否有所意味，难免令人联想。

除马士基外，中远海运集团和招商局集团这两家中国航运“巨头”之间也出现人事调动。

2019 年 9 月 9 日，中央组织部宣布：付刚峰任中远海运集团总经理，免去其招商局集团总经理职务。2017 年 12 月，中远海运集团原总经理万敏调任香港中旅（集团）有限公司任董事长，之后近两年时间，一直没有新的中远海运集团总经理任命。12 月 9 日，中组部宣布：胡建华任招商局集团总经理。胡建华曾担任香港振华工程有限公司总经理、招商局集团副总经理等职。

联盟大变化

2019 年 7 月 2 日，现代商船加入 THE Alliance。此前，现代商船曾加入 2M 联盟，并签署 3 年合作协议，合作期自 2017 年 4 月起至 2020 年 3 月止。但由于现代商船不是 2M 联盟正式成员，2M 联盟对现代商船来说，并不是有利的。目前，THE Alliance 包含赫伯罗特、海洋网联、阳明海运三家班轮公司。另外两家班轮联盟，2M 联盟包含马士基、地中海航运；海洋联盟包含达飞轮船、长荣海运、中远海运集运。

2019 年 11 月 20 日，欧盟作出决定，对班轮业给予特殊处理的《卡特尔集体豁免条例》应再延长四年。《卡特尔集体豁免条例》是一项对往返欧洲航线的班轮联盟和 VSA 实施的立法，原本将于 2020 年 4 月 25 日到期。

Total Shipping

制度全面开放

2019 年 8 月 6 日，国务院发布《关于印发中国（上海）自由贸易试验区临港新片区总体方案的通知》。临港新片区将建立以投资贸易自由化为核心的制度体系。

2019 年 11 月 18 日，临港新片区首单船舶跨境租赁项目暨战略合作协议签约。这是非常典型的离岸业务，临港新片区将以此为契机推动金融制度创新，与国际通行规则接轨。

长三角一体化

2019 年 12 月 1 日，国务院印发《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》（《规划纲要》）。《规划纲要》明确，加强沪浙杭州湾港口分工合作，以资本为纽带深化沪浙洋山开发合作，做大做强上海国际航运中心集装箱枢纽港，加快推进宁波舟山港现代化综合性港口建设。深化沪苏长江口港航合作，苏州（太仓）港建设上海港远洋集装箱运输喂给港，发展近洋航线集装箱运输。加强沿海沿江港口江海联运合作与联动发展，鼓励各港口集团采用交叉持股等方式强化合作，推动长三角港口协同发展。

新设 6 个自贸区

2019 年 8 月 26 日，山东、江苏、广西、河北、云南、黑龙江自贸试验区总体方案出炉，自此中国共成立 18 个自贸试验区。

低硫油成主流选择

为应对 IMO2020 限硫令，低硫油成为船东主流选择。但是，面对全球超过 3 亿吨/年的需求，足量供应成为疑虑，价格问题更长期困扰船东。

在距离 IMO2020 年限硫令仅两周的时间里，菲律宾船东协会警告称，菲律宾可能不准备从 2020 年 1 月 1 日开始遵守 IMO 2020 限硫令。至此，公开对按时遵守 IMO2020 限硫令表示担忧的，除了菲律宾外，还有印度、希腊、印尼、俄罗斯。

但是 IMO 已经在多次会议和公开场合明确表示，不会推迟 2020 年 1 月 1 日实施限硫令。

2019 年 12 月 6 日，法国总统马克龙承诺积极支持达飞轮船董事长鲁道夫·萨德关于发起国际联盟以加速运输和物流行业能源转型的倡议。达飞轮船正将法

Total Shipping

国马赛—福斯港转变为地中海区域可为超大型集装箱船加注 LNG 燃料的战略中心。

造船业“三国演义”

2019 年 11 月 26 日，中国船舶集团揭牌。10 月 14 日，原中船集团与原中船重工联合重组成为中国船舶集团。中国船舶集团有科研院所、企业单位和上市公司 147 家，资产总额 7900 亿元，员工 31 万人，拥有中国最大的造修船基地和较完备的船舶及配套产品研发能力，能够设计建造符合全球船级社规范、满足国际通用技术标准和安全公约要求的船舶海工装备。

2019 年 11 月 29 日，日本今治造船与日本造船联合宣布就资本和业务合作的基本事项达成协议，今治造船与 JMU 希望在本会计年度结算前，即 2020 年 3 月以前完成这笔投资案。双方联手后，将成为继韩国及中国后的全球第三大造船集团。此后，日本大岛造船与三菱重工宣布将正式联手。

不过，2019 年 12 月 17 日，欧盟反垄断监管机构对现代重工与大宇造船合并案展开调查，并警告称该合并案可能导致价格上涨。韩国、新加坡、中国和日本的竞争监管机构也在审查此笔交易。哈萨克斯坦已批准此笔交易。

2019 年 12 月 21 日，中国最大民营造船企业扬子江船业董事长任元林结束多月的协助中国政府相关机构进行的“保密调查”。

拥抱新技术

2018 年 11 月 6 日，中远海运集团董事长许立荣指出：“与其跟随各种产业潮流东奔西走，不如坚持回归航运的产业本质。”2019 年 10 月 20 日，许立荣表示：“预计到 2027 年，全球航运业将在信息技术和货运市场数字化方面投资超过 380 亿美元，但对于航运产业来说，最大的挑战是如何做到与技术的高度融合。”可见，航运业正在拥抱新技术。

2019 年 10 月 24 日，国家主席习近平正式为区块链技术“代言”。“运筹”11 载，区块链技术从“江湖”走向“庙堂”。

2019 年 7 月 4 日，全球首只无纸化、即时融资、门到门全程跟踪的集装箱从韩国出发，该集装箱使用以区块链技术为基础的平台 DELIVER。通过这个首例，展示了区块链技术在互通性上的应用，同时验证了集装箱跟踪和追溯、货物文件处理程序及融资都可以通过可信的、安全的和无纸化的方式进行。11 月 5 日 ，货讯通宣布，其与贸易联动在贸易金融领域的跨网络协作的概念验证取得成功。

在 2019 年 8 月 29 日的“世界人工智能大会”上，上海洋山深水港智能重卡示范运营项目发布。该项目由上汽集团、上海移动与上港集团共同携手，打造全

Total Shipping

国首个“5G+智能驾驶”的智慧港口。11 月 28 日，山东港口青岛港全自动化码头（二期）投产运营。该项目推出山东港口自主研发、集成创新的全球首创氢动力自动化轨道吊、全球首创运用 5G+自动化技术等 6 项全球首创科技成果，领军当今世界最先进的全自动化码头科技水平。

联合国最新报告显示，虽然节能减排、港口自动化、互联网以及区块链等领域被普遍认为是航运领域的技术进步方向，但无人船、3D 打印、数字货币等技术在航运领域要取得实质性突破，仍有较长时间。

香港香港

盘点 2019 年，中国香港是绕不过去的一章。香港海运港口局 12 月 16 日公布数据显示，11 月份香港港口集装箱吞吐量同比下跌 7.4%至 151.8 万 TEU，连跌第 22 个月。前 11 月，累计集装箱吞吐量同比下跌 6.2%至 1680.9 万 TEU。

2019 年 12 月 13 日，东方海外（国际）公告称，创始人董浩云之长孙董立钧退出执行董事调任非执行董事。董氏家族已经或正在逐步退出东方海外。

香港航运业的式微或不可避免。

当然中央和香港特区政府在 2019 年相继出台一系列扶持政策。2 月 18 日，国务院印发《粤港澳大湾区发展规划纲要》，指出以香港为核心发展大湾区。

2019 年 10 月 28 日，香港特区政府运输及房屋局局长陈帆在其《施政报告》中表示，特区政府继续采取多项措施，巩固和提升香港作为国际航空枢纽、国际海运中心和区域物流枢纽的地位。

邮轮全面进展

2019 年 7 月 15 日，由招商工业为美国 SUNSTONE 公司建造的极地探险邮轮系列项目首制船完成为期 6 天的试航之旅，为“邮轮中国造”打下坚实基础。

2019 年 9 月 26 日，由中远海运集团与中国旅游集团共同投资运营的中国民族邮轮品牌“星旅远洋”旗下首艘豪华邮轮“鼓浪屿”号命名暨首航仪式在厦门举行，标志着中国首艘自主运营的豪华邮轮亮相中国市场。

2019 年 12 月 24 日，中国船舶和中船防务公告称，中国船舶集团拟向中船邮轮增资 10.3 亿元，旨在充分发挥中船邮轮作为中国船舶集团邮轮产业发展平台的作用。未来 10 年，中船邮轮计划运营一支 8～10 艘的中资邮轮船队，并形成每年 2 艘左右的大型邮轮研发设计总包能力。为此，预计将累计投入资金约

Total Shipping

500 亿元。

山东港口整合

2019 年 8 月 6 日，山东省港口集团在青岛市揭牌，标志着山东省沿海港口一体化改革发展掀开新篇章。山东省港口集团注册资本 100 亿元，4 家股东分别是山东高速集团（出资 30 亿元、持股 30%）、齐鲁交通发展集团（出资 30 亿元、持股 30%）、山东能源集团（出资 20 亿元、持股 20%）和兖矿集团（出资 20 亿元，持股 20%）。后续将由青岛港集团、烟台港集团和日照港集团根据账面作价出资至山东省港口集团，渤海湾港集团以账面值与山东省国资委核准的整合港口企业资产评估之和作价出资至山东省港口集团。

船员减税

2019 年 11 月 20 日，国务院总理李克强主持召开国务院常务会议。会议决定，借鉴国际做法，从 2019 年 1 月 1 日起到 2023 年年底，对一年在船航行超过 183 天的远洋船员，其工资薪金收入减按 50%计入个税应纳税所得额。船员减税历经多年终于成为现实。

2019 年 12 月 10 日，全国海上劳动关系三方协调机制第 4 次工作会议召开。会议审议通过新修订的《中国船员集体协议》。根据协议，自 2020 年 1 月 1 日起，远洋船员最低基薪标准提高 4%；自 2021 年 1 月 1 日起，伙食标准每人每天增加 1 美元；增加远洋船员工伤赔付额度。

来源：航运交易公报

【2020 航运业十大预测】

在动荡与变局中，航运业告别 2019 年，迎来更加充满挑战的 2020 年。

2019 年，中美贸易摩擦持续不断，尽管在年末签署协议，但前景依然莫测。

2019 年，关于限硫令的争论不曾停歇，2020 年正式进入实施阶段后，航运业的减排前景困境重重。

2019 年，航运企业频繁拓展上下游，货代企业忙于收购与被收购，港口企业纷纷拥抱 5G，2020 年，这些趋势还将继续吗？

我们特邀请十位行业专家，深度预测 2020 年的航运市场。

Total Shipping

No.1 中美贸易摩擦影响

关注度：★★★★★

2019 年即将结束之际，中国与美国终于就第一阶段经贸协议文本达成一致。美方将履行分阶段取消对华产品加征关税的相关承诺，持续了一年多的中美贸易摩擦，暂时划上了句号。

但在航运市场，中美贸易摩擦带来的影响仍未结束。集运市场，部分中国出口货量转移到东南亚地区。散运市场，中国自美国的进口货量，也正在向南美地区转移。中美贸易摩擦缓和后，部分货量有望回流，不过货流变化的趋势，正逐步加强。2020 年中美贸易前景，仍将主要取决于美国的动作。

【专家预测】

天风证券交通运输行业首席分析师姜明：

中美贸易摩擦是当前全球贸易格局，乃至经济格局的最大变量之一，也压制了对航运业的前景预期。

不过，航运业的运输品种多为原材料、中间产品及低附加值的刚需消费品，随着情绪效应的钝化，航运业对中美贸易关系的敏感度，有望逐步减弱。

具体到集运市场，美国减少从中国进口货物的空间较小，难度较高；中国大概率将加大对美国电机、电气、音像设备、工业设备产品等货物的进口量。

No.2 IMO 限硫令执行情况

关注度：★★★★★

持续争论了一年多的 IMO 限硫令，终于来到了 2020 年 1 月 1 日这一正式实施的时间点。但时至 2019 年末，关于附加费征收、合规油品供应、脱硫塔是否环保、执行期间是否应给予豁免等问题，仍未有定论。

最新消息是，2019 年 12 月 19 日，包括俄罗斯、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、白俄罗斯和亚美尼亚在内的欧亚经济联盟五国理事会决定，将 IMO 限硫新规的实施日期推迟 4 年。不过此前，IMO 就已明确表态，限硫令不可能推迟执行。

Total Shipping

可以想见，2020 年，限硫令将在巨大的争议中艰难前行。这或许也是未来一段时间，航运业推行环保政策的常态。

【专家预测】

IMO 秘书长林基泽：

过去三年，IMO 成员国、航运业和燃油供应商一直在不懈努力，为船舶燃油硫含量的重大变化做准备。

我相信，业界很快就能感受到新规带好的好处，执行工作也会顺利进行，这将对人类健康和环境产生巨大的积极影响。

NO.3 低硫燃油供应与价格

关注度：★★★★★

2020 年，航运企业最想实现的，莫过于“低硫油自由”了。

随着 IMO 全球限硫令的正式实施，作为主要合规方式，低硫燃油的供需情况与价格走势，备受业界关注。截至 2019 年 12 月，低硫燃油价格已创最近 7 个月以来的新高。需求方面，2019 年 1-10 月，新加坡低硫油消费量激增了 337%。

值得关注的是，当前低硫燃油在供应和安全方面，仍存在一些问题，容易引发船舶事故，应予以特别重视。

【专家预测】
隆众资讯成品油分析师田秋瑾：

2019 年 12 月，船舶燃油供应市场已向低硫燃油全面转换。低硫燃油用量激增，高低硫油价差突破 300 美元/吨。

未来，面对每年 2 亿吨的全球船用燃料油需求，预计 2020 年，全球低硫燃油产能供应缺口或高达 40%。另外，混兑低硫燃油市场仍不成熟，因原料来源各异，面临品质方面的担忧。

Total Shipping

预计 2020 年，船用低硫燃油将面临价格高位、品质不稳定、供应港口受限等诸多问题。

NO.4 索伦·托夫特在地中海航运前景

关注度：★★★★★

马士基原首席运营官索伦·托夫特（S?ren Toft），曾被认为是马士基下一任首席执行官的热门人选。但令人意想不到的是，2019 年 11 月，索伦·托夫特上演“最强跳槽”，投奔马士基的劲敌，担任地中海航运集装箱运输和物流业务首席执行官。

更值得关注的是，在索伦·托夫特之前，地中海航运从未聘请过家族以外的职业经理人，担任公司集装箱航运领域的重要职务。这是否预示着某种转变？

【专家预测】

《劳氏日报》编辑委员会主席 Janet Porter：

业界之所以关心索伦·托夫特的前景，其实更关注的还是地中海航运的战略。

有一种猜测是，阿本德家族（地中海航运创始家族）的年轻一代，更专注于邮轮业务，因为相比之下，航运业的利润率较低，且风险和不确定性增多。

当然这只是一种猜测，无论如何，索伦·托夫特在 2020 年的一举一动都将备受关注。不过，如果出现了新问题，也不排除他可能会带着内幕消息，回到哥本哈根。

NO.5 数字化联盟走向

关注度：★★★★

2019 年，由马士基、地中海航运、赫伯罗特和 ONE 发起成立的行业标准化组织—数字化集装箱航运联盟（DCSA）成立。2020 年初，中远海运集运、达飞集团、上港集团、青岛港集团等港航企业参与的全球航运商业网络（GSBN），将以非营利性联合经营的形式成立。

Total Shipping

DCSA 以航运企业为主，计划每年发布 5~7 次行业标准。GSBN 成员则包括航运企业、港口企业等，目标是促进全球供应链转型。这两大组织将在航运数字化的赛道上，正式展开新一轮竞争。

【专家预测】

上海国际航运研究中心信息化所所长徐凯：

当前，行业数字化联盟的发展思路类似，但各自仍有较大的发展空间。因为未来的竞争绝非计较一城一池的得失，而是谁都可以攻城略地，取得话语权。

在这种状态下，一些企业会参与多家联盟，这种做法很正常，因为可以左右逢源，分享两个联盟的成果。这也从一个侧面说明，类似的联盟并不是互相排斥的。

相反，现阶段，大家都还处于摸索之中，甚至可以相互参考与借鉴，作为探索未知路途上的同行者。

NO.6 航运业如何拥抱 5G

关注度：★★★★

2019 年，我国开启 5G 商用之路，正式进入 5G 元年。

在航运市场，5G 最先拥抱的是港口业。在我国智慧港口建设的大潮下，5G 技术正扮演着“催化剂”的角色。作为 5G 技术的引领者，华为已成立了港口水运拓展部，并先后与上海港、广州港、天津港、青岛港等国内大型港口合作建设 5G 港口。

2019 年 10 月，华为、振华重工等企业还联合发布了《5G 智慧港口白皮书》，旨在加快 5G 在港口的应用研究及项目落地。

【专家预测】

华为港口数字化转型首席专家李克武：

Total Shipping

港口是 5G 的天然应用场景。因为港口相对封闭，运行的车辆也相对规范，适合 5G 或无人驾驶等技术的应用。

未来，港口的智能化发展快慢和水平高低，将成为核心竞争力。

华为希望通过与港口合作，树立起一个标杆，未来可以将创新成果在全国甚至全球复制推广。当前，全球许多领先的港口也都在进行类似的探索，最终还要看谁能先出成果。

NO.7 25000TEU 超大型船前景

关注度：★★★★

2019 年 12 月 4 日，中国船舶集团推出了 25000TEU 双燃料集装箱船研发成果，最大装载量达 25600TEU。

就在几年前，业界还在探讨 20000TEU 型船的可行性。而现在，23000TEU 超大型船舶已经投入运营，25000TEU 超大型船舶研发成果已经发布，相信这一规模的船舶投入商用，也只是时间问题。

但有一个疑问一直萦绕在很多人心中，那就是，是否还要不断刷新装载量纪录？集装箱船大型化何时是尽头？

【专家预测】

中国船舶工业经济与市场研究中心高级工程师江文成：

目前从技术角度看，无论是设计还是建造超大型集装箱船，已不存在实质性问题。

但集装箱船大型化如果要进一步发展，至少需要满足两个条件：一是全球贸易的改善，二是港口硬件设施的升级。

此外，超大型集装箱船的进一步发展，还取决于航运企业是否对更大的集装箱船感兴趣。目前来看，这种兴趣似乎在逐渐降低。

NO.8 生物燃料探索前景

Total Shipping

关注度：★★★★

随着限硫令的实施、碳排放规定的严苛，航运业的环保“紧箍咒”又紧了几圈。在这一背景下，航运企业对新型环保燃料的研发热度，持续升温。

2019 年，以马士基、达飞集团为代表的巨头，纷纷进行了生物燃料测试。达飞集团在旗下船舶完成测试后表示，先进的生物燃料能够满足当前和未来的环保法规及减排目标，从而加强航运业的可持续性。

【专家预测】

船舶建造及市场领域专家辛吉诚：

从技术角度看，生物燃料适用于几乎所有类型的船用发动机。

与矿物燃料相比，燃烧过程中基本不会产生硫氧化物，二氧化碳排放量也较低。不过从供需角度看，生物燃料还无法成为船舶动力的“主角”，也无法从本质上改变目前国际航运业的能源格局。

此外，目前班轮公司均以生物燃料混合低硫油，这种方式对于发动机的风险还不得而知。

NO.9 北极航线商业化运营

关注度：★★★★

2019 年，各大航运巨头对北极航线的态度，呈现出两极分化的态势。

以马士基、中远海运为代表的支持派，或加紧研究商业应用，或成立新公司开发运营。而另一边，包括达飞、赫伯罗特、地中海航运都明确表态，不会探索或使用北极航线。

对于回避北极航线的理由，环保因素被放在首位。不过赫伯罗特相关人士也提到，北极航线适合通航的时间较短，同时还要考虑大型船舶的吃水，以及船舶的冰级规范等因素，因此是否能创造经济利益，还需要验证。

Total Shipping

【专家预测】

大连海事大学极地海事研究中心主任李振福：

一条航线的经济性，很大程度上取决于集装箱运输的利用程度。航行环境决定了北极航线不能使用超大型集装箱船，从这一点上看，北极航线在相当长的一段时间内，还无法与传统航线相抗衡。

对于航运企业而言，一定有经济性和风险性两方面的考虑。如果未来北极航线的经济价值得到凸显，不排除更多企业参与到北极航线的商业化运营中。

NO.10 中国货代业将现整合潮

关注度：★★★★

国际货代业 2019 年大型收购不断，基华物流（CEVA ）、泛亚班拿（Panalpina）等巨头先后被收购，更是出人意料。经过这一轮收购潮，德迅、DSV、Rhenus 等企业的实力进一步增强，中小型货代企业的压力倍增。

国内货代市场，在当前外贸格局变化、航运企业向供应链方向拓展以及货代业自身困境加大等因素的共同作用下，一些企业经营困难，整合收购事件或将频发。这也是在新的市场环境下，货代领域的一场自我革命，有助于市场优胜劣汰。

【专家预测】

原色咨询合伙人丁伟强：

中国很可能将迎来一轮大规模货代整合潮，在这一过程中，排名位居全球货代 Top50 排行榜中的中国企业，最有可能成为第一批“货代杀手”。

收购时，企业应关注两个问题，一是如何对自身及并购标的进行精准估值，二是如何判断并购标的与自身业务是否匹配。结合中国国情，国内货代企业并购，最容易在和自身有业务往来、相互较为熟悉的合作伙伴中诞生。

来源：中国航务周刊

Total Shipping

5. 船舶市场动态

【2019 年散货船新船订单量大幅下降】

2019 年是干散货市场极具动荡的一年。根据船舶经纪公司 Allied Shipbroking 最新报告，过去 12 个月，由于货运市场的大幅波动，与前两年相比，2019 年是干散货新造船市场订单增长最慢的年份之一。

Allied Research 分析师 Yiannis Vamvakas 表示，市场的动荡使潜在投资者的担忧加剧，因此到目前为止，全球散货船新增订单仅 138 份，与去年的 199 份以及 2017 年的 147 份相比明显下降。据统计，2020 年预计有 122 艘散货船交付使用。因此，人们在短期内会推迟订造新船的决策。

散货船市场的一个重要船型好望角型散货船（Capesize）,在 2019 年上半年连续数周日租金跌至 3500 美元/天之后,迅速蹿升至 38000 美元/天。此后连续几个月，该船型日租金均在 20000 美元/天。

类似的情况也出现在巴拿马型散货船上，与去年相比，2019 年该船型仅有 22 艘新增订单。同时，该船型订单总量较去年也有所减少，因此人们唱衰散货船的情绪预计会持续到明年。

就更小的细分市场而言，超灵便型（Supramax/Ultramax）散货船似乎成功保持了其在市场中的吸引力。2019 年该船型新增订单 44 份，仅较 2018 年减少 10 份。值得注意的是，该船型租金出现频繁波动，但由于波动范围较小，在大多数人看来，可感知到的风险似乎要低得多。

相比其他船型，灵便型散货船（Handysize）市场则更加稳定，2019 年该船型新增订单数量与 2018 年基本持平，订单量同比下降约 20%。

Allied Research 分析师 Yiannis Vamvakas 指出，干散货市场订单放缓，无疑是一个令人鼓舞的因素，因为这意味着市场的供应面不会滑出可控水平。然而，2020 年即将交付的散货船数量仍处于相对较高的水平。因此，2020 年将是决定市场长期前景的关键一年。

来源：航运界

【再超中国，韩国船企接单量连续两年排名第一】

凭借在高附加值船舶领域的优势，继 2018 年之后，韩国造船业 2019 年接单量再超中国，连续两年排名全球第一。

Total Shipping

1 月 6 日，韩国产业通商资源部援引克拉克森数据称，去年全年，全球新船订单量为 2529 万 CGT；其中，韩国船企接单量共计 943 万 CGT，占全球新船订单总量的 37.3%，排名第一。

排名第二的中国船企去年接单量为 855 万 CGT，占全球份额约 33.8%，；日本排名第三，接单量 328 万 CGT，占全球份额约 13.0%；意大利第四，共 114 万 CGT，占全球份额约 4.51%。

不过，在手持订单方面，中国船企仍然以高达 2693 万 CGT 的手持订单量排名全球第一。韩国船企手持订单量排名第二，共计 2260 万 CGT。

值得一提的是，2019 年 12 月，全球大型 LNG 船新船订单量共计 11 艘，全部花落韩国。得益于 LNG 船订单的助力，韩国船企在 12 月揽获了全球一半以上的新船订单，单月接单量为 174 万 CGT，占全球单月新船订单量 307 万 CGT 的 56.7%。

韩国产业通商资源部官员称：“虽然中美之间长期的贸易纠纷影响了新造船市场，但韩国船企凭借其在 LNG 船和 VLCC 领域的竞争力，仍然保证了世界第一的地位。”

按船型分类，2019 年，全球 17.4 万立方米级大型 LNG 船新船订单共计 51 艘，韩国船企获得其中 48 艘（94%）；全球 VLCC 新船订单总计，韩国船企获得 18 艘（58%）；全球超大型集装箱船新船订单总计 36 艘，韩国船企获得 22 艘（61%）。在高附加值船舶领域，韩国船企持续领跑全球。

另外，2019 年韩国船企造船完工量同比增加 23.1%，为 951 万 CGT。韩国造船业就业人口也从 2018 年 8 月的 10.5 万人回升到 2019 年 7 月的 11 万人。

展望未来，韩国产业通商资源部表示，将继续扩大对无人驾驶船舶和环保船发展的支持，以保持韩国造船业的竞争力。

来源：国际船舶网

【韩媒：中国造船业不再是韩国对手？】

“中国造船业已经不再是韩国的竞争对手！”凭借在 LNG 船等高附加值船舶领域的竞争力，韩国船企接单量有望连续两年超过中国，韩国造船业自信心爆棚。

“包揽”LNG 船订单，韩国新船订单有望连续两年蝉联世界第一

韩国船企 2018 年接单量达到 1308 万 CGT，大大超过了中国的 1000 万 CGT，成功夺回世界第一的“宝座”。

Total Shipping

根据克拉克森的数据，2019 年前 11 月，韩国船企累计接单量共计 712 万 CGT164 亿美元，占全球市场份额的 36%，而中国船企接单量为 708 万 CGT 总计 153 亿美元，占全球份额 35%。虽然差距很小，但韩国业内人士预测，不出意外，韩国造船业 2019 年接单量有望再次蝉联世界第一。

韩媒指出，虽然全球经济下滑，但韩国造船业依然维持着技术优势。相比之下，中国船企手持订单有 60%以上为中国国内订单和散货船。

在高附加值船舶领域，韩国船企已经连续 3 年揽获了市场上绝大部分 LNG 船订单。克拉克森的数据显示，2019 年韩国船企获得了全球 80%的 LNG 船订单。2018 年，韩国船企获得了全球总计 72 艘 LNG 船订单中的 66 艘。2017 年，全球 LNG 船订单量共计 18 艘，韩国船企获得 12 艘。韩媒认为，这样强劲的接单表现是由于韩国船企保持了高附加值船舶的竞争优势。

建造能力遭质疑，中国造船业面临严峻形势

与韩国造船业的风光相比，中国造船业似乎面临一些困境。

法国达飞轮船于 2017 年在中船集团旗下的两家船厂订造了共计 9 艘 LNG 动力 23000TEU 超大型集装箱船，按照计划在 2019 年年底开始陆续交付运营。2019 年 9 月底，前 2 艘 LNG 动力集装箱船在沪东中华和江南造船相继下水，但交付时间将推迟至 2020 年。

对此，韩亚金融投资公司(Hana Financial Investment)分析师评论称：“这是一个非常自然的结果，可以说是中国造船业的真实表现。”

此前，韩国一些船舶技术专家已经质疑中国的 LNG 动力船建造能力，甚至有人认为即使船舶交付之后，能够正常运行的可能性也很低。

有韩国网友评论称：“韩国造船业与中国的差距不仅仅是技术问题，在现场工人的熟练程度、责任感方面，中国造船业也无法与韩国相比。”

还有一些韩国网友评论称：“虽然韩国造船业表现繁荣，但船厂工人仍然在苦苦挣扎，听说船厂的临时工人比例超过了 70%”，“中国和日本造船业似乎已经联手，希望记者不要只报道可见的情况，也要关注日本造船业接下来将如何行动。”

韩国网友还在评论中建议韩国造船业“注意防止技术泄漏”，“无论中国怎么说，都不应该与中国造船业合作”，“似乎有大约 40 名韩国人在中国船企就职，这些人原本都是韩国船企的雇员，必须注意人力资源外流问题。”

除了建造和管理能力，韩媒指出中国造船业船舶基本设计能力也存在不足，未来中国造船业交付的船舶数量将继续下降。

Total Shipping

根据中国船舶工业行业协会的数据，2019 年前 11 月，中国船企承接新船订单 2466 万载重吨，同比下降 25.4%。截至 11 月底，中国手持船舶订单 7982 万载重吨，同比下降 8.6%，比 2018 年底下降 10.6%。

不管韩媒如何“吹嘘”，但不得不说，和韩国造船业相比，中国船企在高附加值船舶市场已经大幅落后，而且在短期内很难扭转，面对韩国造船业的冲击，未来中国造船业或将面临更加严峻的形势！

来源：国际船舶网

◆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
CALIPSO	BC	73,691		2005	China	725	Chinese	
SERENE JESSICA	BC	57,275		2011	China	undisclosed	Chinese	
SERENE LYDIA	BC	57,573		2010	China	undisclosed	Chinese	*
SERENE SUSANNAH	BC	57,266		2010	China	undisclosed	Chinese	
SERENE JUNIPER	BC	57,185		2011	China	undisclosed	Chinese	
FRIEDA SELMER	BC	55,718		2004	Japan	900	Undisclosed	
CANVASBACK	BC	34,420		2011	S.Korea	860	Chinese	
GLOBAL GARLAND	BC	32,115		2009	Japan	740	Greek	
BAYERN S	BC	26,441		1994	Japan	300	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
CAPE NASSAU	CV	23,327	1,740	2010	China	680	Singaporean	

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
NAUTICA	TAK	307,284		2008	China	4,200	TPSH Leasing - Chinese	en bloc each, incl 4.5yrs BB at $26,800
NECTAR	TAK	307,284		2008	China	4,200	TPSH Leasing - Chinese	
NOBLE	TAK	307,284		2008	China	4,200	TPSH Leasing - Chinese	
RIDGEBURY PRIDE	TAK	305,994		2000	S.Korea	2,500	Far East	
KIWI	TAK	300,000		2020	S.Korea	10,500	Greek/UK/Norway J/V	scrubber fitted
JIN-EI	TAK	299,998		2005	Japan	3,450	Greek	
AQUAFREEDOM	TAK	112,930		2019	S.Korea	5,500	Greek/UK/Norway J/V	en bloc each*

AQUABLIS	TAK	112,930	2019	S.Korea	5,500	Greek/UK/Norway J/V	
ECO FLEET	TAK	39,280	2015	Vietnam	2,000	Norway	en bloc
ECO REVOLUTION	TAK	39,280	2015	Vietnam			
NAVIG8 AQUAMARINE	TAK	37,596	2015	S.Korea	2,650	EU	
DAYOUNG	TAK	16,456	2001	Japan	450	U.A.E	

◆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 ELBRUS	BC	289,470	38,047	1991	S.Korea	409.00	inbound port costs for Buyer's account
BERGE HUA SHAN	BC	268,743	33,385	1993	Japan	402.00	

印度							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格（美元）/轻吨	备 注
EVER DYNAMIC	CV	55,515	21,820	1998	Japan	395.00	as is Singapore
EVER DEVELOP	CV	55,515	21,520	1998	Japan	420.00	
SAWASDEE LAEMCHABANG	CV	20,300	6,742	1994	Germany	430.00	en bloc /sufficient ROB
SINOKOR ULSAN	CV	4,130	2,009	1990	Japan	430.00	
TSC HOMA	OFFSHORE	1,061	1,365	1983	Germany	325.00	
FALCON	OTHER		3,443	2007		365.00	Research vsl

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
CRASSIER	BC	172,492	21,221	2000	Japan	406.00	delivery full sub-continent options
GANTA BHUM	CV	18,196	6,133	1995	Japan	390.00	as is Singapore, old sale
HANSA BHUM	CV	18,196	6,133	1995		390.00	as is Singapore, old sale
CAPRICON	OTHER/TUG		8,455	1973	U.S.A	undisclosed	
SAFANIYAH	TAK	300,361	47,342	1997	Japan	393.00	as is Jabel Ali
STENA SIRITA	TAK	126,873	23,862	1999	Japan	undisclosed	
AL MARZOQAH	TAK/LPG	105,084	17,092	1999	S.Korea	348.00	as is UAE, damaged, not gasfree
PARNA BERLIAN 2	TAK/LPG	9,490	4,365	1990	Germany	undisclosed	
CASPIAN GAS	TAK/LPG	3,983	2,281	1989		undisclosed	

拆船统计		
船　型	2019	2018
ULCC/VLCC	9	35
SUEZMAX	8	27
AFRAMAX	4	52
PANAMAX TANKER	6	12
CAPE/COMBO (80K DWT +)	32	19
PANAMAX BULKER	8	2
POST PANAMAX BULKER	0	0

◆ALCO 防损通函

【阿根廷：亚洲舞毒蛾新规】

协会得知“阿根廷卫生和食品质量服务中心（SENASA）”正在批准并发布建立有关亚洲舞毒蛾控制措施的决议。

类似于一些其他国家的规定，管制措施也将基于“婚飞季”和“高风险”港口作出规定，如果婚飞季期间挂靠过高风险区域须取得检疫证明。请注意，高风险区域的界定与其他监管国一样（除了智利），将包括所有中国港口，不仅仅只是中国北部。如未遵守新规将会对抵港船舶进行检查并可能引起罚款。

【中国岚山港附近水域的渔业养殖场及航行问题】

有船舶停靠中国山东岚山港的会员应已意识到船长确保航行至该区域时须小心谨慎的必要性，目的是为防止接触渔业养殖场及由此可能产生的案件索赔。

会员须注意，协会通代青岛华泰最近发布了一份通函，详细地说明了渔业养殖场的扩张和逐渐增加的分布密度及可能产生的问题，包括有：

【2020：石油精炼的视角】

关于即将于 2020 年 1 月 1 日生效的降低燃料含硫量上限，人们已经说了很多。

大多数船东可能会选择符合标准的燃料，而不是在船上安装脱硫设备。但是，由于对即将进入市场的新型超低硫燃料油(VLSFO)产品知之甚少，很难对未来

Total Shipping

的燃料选择做出明智的决定。

北英保赔协会采访了炼油行业的两大巨头 - CONCAWE 的 DAMIEN VALDENAIRE 和 WOOD MACKENZIE 的 ALAN GELDER - 了解他们对 2020 年限硫和新燃料的看法。

【反技巧性通知】

最近 2019 年 11 月 21 日的 QUIANA NAVIGATION SA V PACIFIC GULF SHIPPING (SINGAPORE) PTE LTD (THE "CARAVOS LIBERTY") - QBD (COMM CT) (COCKERILL J) [2019] EWHC 3171 (COMM)一案阐明了反技巧性条款的相关问题。

涉案船舶 CARAVOS LIBERTY 经修改的 NYPE 格式以期租方式出租，租船合同包含以下条款：

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
2020-01-10	693.510	770.290	6.332	89.308	906.250	58.987	884.090	475.430	531.080
2020-01-09	694.970	771.950	6.368	89.359	910.480	59.026	882.010	477.210	532.860
2020-01-08	694.500	774.680	6.427	89.336	910.910	58.983	893.110	476.340	534.130
2020-01-07	696.900	780.050	6.429	89.639	917.860	58.859	886.410	483.220	537.600
2020-01-06	697.180	778.430	6.462	89.596	911.930	58.821	891.280	483.950	536.780

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	1.5325	1 周	1.57475	2 周	--	1 个月	1.67713
2 个月	1.83688	3 个月	1.834	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	1.87438	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	1.95113		

2020-01-08

Total Shipping

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