

## LNG 船订单激增

## 市场行情向左还是向右?

截至8月份,今年LNG船新船订单量已经达到33艘,远远超过去年全年的19艘和2016年全年的6艘。业界乐观派表示,低位的新船价格和LNG贸易的增长,将会催生更多LNG船订单。而谨慎派则表示,今年仍然有一批LNG船将在年内交付,加上目前的订单量,LNG船运力增速将大于贸易量的增速。因此市场向左还是向右,仍需谨慎对待。



航行中的LNG船。

引来船东下单  
船价走低

今年产生的33艘LNG船订单中,有30艘被三家韩国造船厂拿走,其中现代重工14艘,大宇12艘,三星重工4艘。我国江南造船接获2艘8万立方米LNG船订单,这也是江南造船首次进入大型LNG船建造市场。

今年为何有如此多的LNG船订单?全球知名能源咨询顾问公司伍德麦肯兹在近日发布的报告中称,按实际价值计算,LNG船新造船价格目前已经处于低位。

据了解,2008年全球金融危

机使得LNG船市场遭受重创,16万方LNG船新船价格由2008年10月的2.5亿美元短期下挫至2010年7月的2亿美元,此后新船价格一直围绕2亿美元震荡。2016年以来,除LNG船订单本身匮乏外,整个造船市场也陷入极度冷清局面,船厂为减少未来开工缺口,保证未来经营稳定,围绕新船订单的竞争范围逐渐加大、程度逐渐加深,致使LNG船新船价格承压下探。截至2017年年底,克拉克斯给出的17.4万立方米LNG

船市场新船报价已跌至1.82亿美元,同比下跌了1500万美元,较2016年的跌幅进一步扩大。2018年至今,17.4万方船市场估值已跌至1.80亿美元,刷新历史最低。

在今年33艘LNG船订单中,希腊船东Marinakis下单量最多,达到10艘。业内人士指出,市场需求的吸引力及当前处于周期性低位的LNG船新造船价格,是Marinakis决定投资LNG市场的主要原因。另外,Marinakis希望为壳牌即将进行的LNG船租

务招标提供新造LNG船。据了解,壳牌正在确定LNG船的规格方案,将打造4艘LNG船。

此外,船舶设计和技术的进步使目前新订造的LNG船变得更大、更高效,三四年前订造的LNG船相比之下已经过时。目前,新订造的LNG船规模通常在170000-180000立方米,而非之前的155000立方米。另外,喷气低速发动机的引入可以显著减少燃料消耗,相比现代DFDE/TFDE发动机燃料消耗可以节省20吨/天。

投放LNG船更多  
需求增加

伍德麦肯兹预计,LNG航运将受益于一批新的LNG供应项目在相对较短时间内投产。从2015年到2020年,LNG产量预计将增长1.5亿吨/年,这些LNG供给大部分来自美国海湾,距离东北亚最大的LNG市场很远。将100万吨/年的LNG产量从美国海湾运输至日本需要1.9艘LNG船,而从澳大利亚项目运输相同数量的LNG则只需要0.7艘LNG船。

迄今为止,LNG供给量的大幅增长已经被需求的迅速提高所吸收。中国一直处于LNG需求增长的前沿,2018年上半年进口增长50%,2017年增长46%。

随着新的码头在中国北部开放,冬季将需要更多液化天然气,中国LNG需求也呈现出更为明显的季节性变化。

业内人士指出,LNG船新船需求可分为新增需求和更新需求,其中,新增需求来自于LNG海运量增长带来的运力需求,更新需求来自老旧LNG船拆解带来的运力更新升级。

具体来看,新增需求方面,根据LNG海运贸易发展趋势测算,2022年国际LNG海运量将接近4.4亿吨(约9.3亿立方米),并且未来几年的增量几乎全部来自远洋运输,因此,平均航程也将有所拉长;相应地,全球

LNG船的运力需求将超过1亿立方米,扣除现有运力以及在在建运力共计约9300万立方米,预计新增运力需求约为900万立方米,以17-18万立方米LNG船型计算,预计到2020年,全球LNG船航运市场仍需要新增约52艘大型LNG船。

更新需求方面,由于老旧LNG船的运输效率低、运输成本高,在航运市场中竞争力愈发不足,近期LNG船拆解速度有所加快。根据现有LNG船队船龄结构计算,2022年前有望更新的大型LNG船共计170万立方米,按17-18万立方米船型计算,预计更新总需求约为10艘。

结合新增需求和更新需求,预计2018-2020年,全球大型LNG船总需求将增加70艘(包括2018年1-2月成交的8艘)左右。此外,小型LNG船市场现有容量有限但前景广阔,并且船队老龄化极为严重,加之LNG动力船市场正在迅速崛起,与之匹配的LNG加注船需求也将逐步增加,预计2018-2020年的小型LNG船的需求总量将接近30艘。总的来看,预计2018-2020年,全球LNG船总需求量为100艘,其中2018年或为26艘、360万立方米(含已成交的9艘大型LNG船),将较2017年进一步增加。

下单须谨慎  
市场有风险

然而,伍德麦肯兹警告说,船东们需要小心,不要盲目订购新船,因为目前的订购单上尚有許多新船即将加入LNG运输船队。2018年到目前为止,已有36艘新船加入LNG运输船队,3艘老旧船已被送往拆解船市场,预计年底前还有22艘船交付。以上因素相加,今年的LNG船产能预计将增长13%。

未来2-3年这些订单船舶将陆续交付使用,即使在考虑拆解的情况下,全球LNG运输船队将于2019年达到600余艘,船队规模在数量和载运能力上较当前比当前状况增长35%左右。虽然全球LNG需求量仍旧保持稳

定增长,但是LNG运输船队运力仍旧保持快速增长,需求增速明显低于运力增速,未来LNG运输船队运力必将出现供大于需的局面。

在全球经济复苏乏力及航运市场持续低迷的大背景下,未来短期内LNG运输船航运市场并不乐观。

事实上,这一状况已经被业内人士佐证过。中国船舶工业经济与市场研究中心市场研究部主任张琦说,“通常情况下,LNG船需要根据相关项目进行订造,但市场上存在一些投机订单。”LNG船供应过多,导致当前

的亏损难以避免。张琦介绍,2012年-2015年,由于很多LNG生产项目延期,LNG产量和贸易不及预期,而大量LNG项目船及“投机”船建造完工后被投放到现租市场,这就导致市场运力过剩。而这一状况仍将延续一段时间。

伍德麦肯兹表示,LNG市场显然想要更多的运力,然而从更广泛的角度来看,仍有许多新船等待交付。伍德麦肯兹补充称,还有一些未得到充分利用和闲置运力,可能会得到更充分的利用。“下一波FIB浪潮前的LNG供应将在下个十年中期之前投放。在当前新的LNG

供应浪潮和预期的新一轮FID浪潮中将有一段LNG供应量增长较低的时期,目前订造的LNG船将会刚好在这一低供应增长期开始时交付。如果LNG新船订购继续维持在当前的高速水平上,则存在很大的危险,即太快了。”

(本报综合)



本文图片来源于网络,请作者与本报联系以奉稿酬

船舶交易市场周评(8月29日至9月5日)

内河货船跌多涨少  
国际散货船价普跌

□ 王朝

9月5日,上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为787.16点,环比下跌0.21%。其中,国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数和沿海散货船价综合指数分别下跌1.03%、1.02%、0.01%;内河散货船价综合指数微涨0.13%。

BDI指数上攻至1735点后,由于缺乏货盘支撑,8连跌后收于1513点(周二),环比下跌10.15%,二手散货船价格整体下挫。本周,5年船龄的国际散货典型船舶估价:35000DWT—1524万美元、环比跌1.31%;57000DWT—1549万美元、环比跌2.14%;75000DWT—2165万美元、环比跌0.53%;170000DWT—3225万美元、环比跌0.21%。近期,海岬型和巴拿马型散货船1年期期租费率出现回调,即期运价在昨日下降后,跌幅收窄,预计二手散货船价格短期将小幅下跌。本周,二手国际散货船成交较为活跃,共计成交15艘(环比减少2艘),总运力160.21万DWT,成交金额28933万美元,平均船龄为8.93年。其中海岬型船成交7艘,来自希腊的船东收购了6艘。

美国对伊朗重启制裁的效果正在显现,加上热带风暴导致墨西哥湾地区油气产量下降,以及美元汇率继续增强,国际原油价格整体上行。布伦特原油期货收于78.15美元(周二),环比上涨2.90%。本周,美湾、伊朗两地出口原油和成品油出货量较前期逐步回落,油轮运价小幅下跌,二手油轮船价以跌为主。本周,5年船龄的国际油轮典型船舶估价:47000DWT—1942万美元、环比跌1.62%;74000DWT—2142万美元、环比跌3.23%;105000DWT—2467万美元、环比跌0.27%;

158000DWT—3874万美元、环比涨0.07%;300000DWT—5126万美元、环比跌0.16%。近期,国际原油和成品油运输市场维持弱势,1年期期租费率低位横盘,预计二手油轮价格将低位窄幅震荡。本周,二手国际油轮成交一般,共计成交4艘,总运力13.84万DWT,成交金额4780万美元,平均船龄为7.51年。

台风季节渐行渐远,运力供应逐渐恢复,沿海货盘需求不足,运价小幅下跌,二手散货船稳中有跌。本周,5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价:1000DWT—116万人民币、环比跌0.02%;5000DWT—744万人民币、环比持平。近期,“迎峰度夏”接近尾声,火电用煤明显下滑;钢厂受环保影响大幅采用高品位铁矿石;猪瘟影响饲料需求,南北粮食贸易减缓;综合考虑,沿海散货运输货盘支撑不足,运价小幅回落,预计散货船价格短期或稳中有跌。本周,沿海散货船共计成交2艘,总运力8.77万DWT,成交金额8335万元人民币。

内河散运需求不足,二手散货船价格跌多涨少。本周,5年船龄的国内内河散货典型船舶估价:5000DWT—53万人民币、环比涨3.89%;10000DWT—95万人民币、环比涨5.39%;20000DWT—189万人民币、环比涨3.74%;30000DWT—280万人民币、环比跌1.40%。房地产在去杠杆和地方分类调控下,房价下沉趋势越发明显。此外内河建材运输需求短期利空,预计内河散货船价格将震荡调整。本周,内河散货船成交量大幅增加,共计成交91艘(环比增加48艘),总运力7.53万DWT,成交金额7077万元人民币。

中远海运重工与挪威签署  
A型LNG模型舱建造合同

本报讯 9月5日从中远海运重工传出消息,该公司与挪威Torgy LNG在启东签署了建造A型LNG模型舱的合作协议。

该模型舱将成为Torgy LNG在中国的一个样板工程,一方面将帮助Torgy LNG给潜在的A型舱用户提供A型舱供货、船舶改装或建造的一揽子解决方案,另一方面将使中远海运重工具备建造A型LNG舱的能力,按照客户的需求提供小型LNG运输船及以LNG为燃料的船舶

项目的定制化服务。

Torgy LNG是一家创办于1954年,总部设在挪威的私人公司,为其全球LNG以及油气相关领域的客户提供A型舱设计、制造和LNG供气系统(FGSS)供货的服务。

在全球LNG需求不断增长的今天,中远海运重工与Torgy LNG的合作,将使双方具备为用户提供A型LNG模型舱交钥匙工程能力。

(黄兵 范云飞)

黄埔文冲第200艘船将  
入级DNV GL

本报讯 9月4日,中船黄埔文冲和DNV GL在汉堡海事展上签署了第200艘新造船入级协议。该船为2750TEU的集装箱船,船东是太古航运。DNV GL和黄埔文冲的合作可以追溯到1996年,合作领域涵盖支线集装箱船、散货船、各类海工船和大型集装箱船等。

2750TEU支线集装箱船采用了许多最先进的技术以提升效率和减少排放,包含DNV GLECO-Insight船舶性能监测系统,确保高效运行和监测;ECO船体设计优化解决方案,以提升燃油效率;创新的船舶设计和节能装置以提高能效;在集装箱

船设计中融入了件杂货的设计理念;具有网络能力的导航系统允许未来实时远程监控船舶的导航和机械操作;转轮式热交换 HVAC 系统;VFD控制的主冷却海水系统;辅助发动机的废气热回收;整个船只采用LED照明。

DNV GL和黄埔文冲同时在SMM上签署了战略合作协议。根据协议,双方将进一步加强对船舶设计和建造方面的合作。DNV GL和黄埔文冲旨在为造船技术和市场的未来发展做出贡献。双方同意全面的合作机制将助力双方整体的沟通与合作。

(中船协)

天津港“智能”拖轮  
陆续开工建造

本报讯 (全媒体记者 甘琛)继前不久天津港开轮有限公司两艘3200匹拖轮开工建造后,日前该公司又有两艘4000匹拖轮在上海港复兴船务有限公司三林船厂开工建造。

据了解,这两艘拖轮全长34.6米,型宽11.2米,型深3.92米,与之前开工的两艘3200匹拖轮均为全国首批按照《智能船舶规范》设计建造的智能拖轮,符合拖轮建造主流趋势以及天津港港口特点,具有自动化电站,具备FIFI/2对外消防能力,采用的设备、材料、工

艺均符合最新环保要求,预计2019年4月投产,将为天津港口超大型船舶助拖、拖带和完成海上破冰、以及抢险救援等领域服务增添发展后劲。

此前,天津港开轮有限公司两艘3200匹马力拖轮开工仪式在江苏省镇江船厂举行。两艘拖轮全长40米,型宽11米,型深3.78米,自动化程度为AUT-0,可实现驾驶室遥控主机,机舱的集控室可周期无人值班。其采用的设备、材料、工艺均符合最新环保要求,预计2019年4月投产。

## 造船企业:业绩好源于市场暖

□ 施秀芬

刚刚公布的上半年船舶企业业绩报告显示,中国重工和\*ST船舶利润出现大幅增长,与行业整体利润下降不同,呈现出明显的规模效应——体量越大的业绩回暖越明显。说到业绩回暖,主因当然是市场本身回暖,但两家也都提到了前段时间大热的“债转股”起到的作用。

## 体量决定增量

上半年,中国重工实现营业收入194.19亿元,同比增长0.99%;利润总额8.21亿元,同比增长1696.73%。

截至6月30日,中国重工资产总额2030.37亿元,同比增长3.88%;负债总额1192.97亿元,同比增长6.43%;所有者权益总额837.40亿元,同比增长0.45%。

上半年,虽然船舶市场形势有所回暖,但竞争依然激烈。\*ST船舶实现营业收入76.38亿元,完成年计划的52.67%;实现归属于母公司所有者的净利润2.03亿元,成功扭亏为盈。

上半年,\*ST船舶聚焦主业,造船业务承接新船订单14艘、170.96万DWT。修船业务上,中船澄西承接合同金额3.91亿元,完成年计划的43.47%。动力业务上,沪东重机

上半年承接柴油机89台/186.17万千瓦,功率数完成年计划的51.75%。机电设备业务上,\*ST船舶承接机电设备合同金额7.76亿元。

至6月底,\*ST船舶累计手持造船订单79艘/1244.68万DWT,累计手持修船合同金额0.91亿元;累计手持柴油机订单220台/462万千瓦。

上半年,\*ST船舶完工交付船舶14艘/221.16万DWT,吨位数完成年计划的46.91%;完成修船129艘/4.20亿元,产值完成年计划的46.68%。

## “债转股”功不可没

在解释业绩回暖原因时,中国重工指出三点:一是上半年,全球航运市场小幅上涨,国际原油价格持续走强,全球船舶市场延续2017年回升势头;二是中国重工继续推进供给侧结构性改革,坚持高质量发展与创新驱动发展,以军为本、军民融合,推进资源重组整合,全力做好亏损企业治理,下属子公司亏损面及亏损额同比降幅明显;三是中国重工积极响应国务院有关降杠杆的工作要求,通过市场化债转股项目及以自有资金对下属子公司暂时流动资金等方式,有效降低有息负债规

模及资金成本。可见,除了市场本身回暖的因素外,“债转股”这种手段也有效促进了造船企业的业绩回升。2018年,中国重工完成了市场化债转股项目,所募资金已于2017年10月前全部用于偿还金融机构有息负债。

为进一步降低企业杠杆率,中国重工以自有资金对下属子公司进行暂时流动资金,专项用于偿还子公司有息负债。报告期内,中国重工平均有息负债规模由603.02亿元下降至448.90亿元,同比减少154.12亿元。

\*ST船舶也指出,2018年2月华融瑞通股权投资管理有限公司等8名投资者,以“债权直接转为股权”和“现金增资”两种方式对子公司子公司外高桥造船和中船澄西分别增资47.75亿元和6.25亿元实施市场化债转股。另外报告期子公司外高桥造船转让了其持有的长兴重工36%股权和中船圣汇26%股权,股权转让后外高桥造船不再持有长兴重工和中船圣汇股权,长兴重工和中船圣汇不再纳入公司合并范围。受上述重要事件影响,\*ST船舶报告期末银行借款比年初减少97.18亿元,也有力减少了利息支出。

## 民企风头正旺

值得一提的是,与央企中国重工和\*ST船舶相比,新加坡上市的中国最大民营造船企业扬子江船业(BS6.SGX)上半年业绩更加亮眼。二季度,扬子江船业实现营业收入80亿元,同比增长110%;归属于上市公司股东的净利润9.95亿元,同比增长38%;上半年,实现营业收入和净利润129.26亿元和15.9亿元,同比分别增长53%和15%。与中国重工和\*ST船舶相比,该业绩即便算不上独占鳌头,但肯定算是风头正旺。

前7月,扬子江船业共接获新船订单22艘,合同金额9.82亿美元。截至8月7日,手持订单量41亿美元,排名中国第一、世界第四。

扬子江船业称,得益于大型船舶的交付,其造船业务收入显著增加,二季度共交付大型船舶20艘,而在2017年同期仅交付4艘。基于此,其核心造船业务的毛利率达到21%,同比增加一个百分点。此外,二季度,扬子江船业造船相关的航运物流及租船、船舶设计和拆船等业务也获得增长,由2017年同期的6900万元增至1.33亿元。