

船舶交易市场周评(7月24日至7月31日)

万华化学为何出手大额订单?

□ 周大虎

近日,阿布扎比国家石油公司(ADNOC)宣布与万华化学集团股份有限公司(以下简称“万华化学”)签署120亿美元(约合人民币825.64亿元)的合作框架协议,并将在下游领域展开合作,包括炼油、销售和海运。另据路透社报道称,根据声明,ADNOC与万华化学还签署了一项航运合资协议,ADNOC旗下子公司ADNOC Logistics & Services (ADNOC L&S)和万华化学将建立LPG运输合作伙伴关系,包括两艘超大型液化气船(VLGC)的运营。

该笔订单若能最终敲定,对于我国的石化产业和造船产业都有着不同凡响的意义。笔者试对此进行解读。

万华化学缘何订船?

万华化学是一家总部位于山东烟台的化工企业,2018年的营业收入超过600亿元,净利润超过了100亿元,盈利能力超过国内其他船舶企业。

根据该公司2018年年报介绍,其主要产品可分为聚氨酯系列、石化系列、精细化学品及新材料及其他业务,营业额分别是309亿、189亿、57亿和43亿,毛利率分别是50.3%、9.98%、31.3%和28.5%。

聚氨酯是万华化学目前的第一大业务。该公司也是世界MDI(聚氨酯主要原材料)的最主要供应商之一,但其短板是单一产品存在的周期性风险,所以近年来一直致力于发展其他业务,以抵御产品单一的风险。

另外,石化系列产品是万华化学的第二大业务,也是该公司将继续重点投资的业务。LPG(液化石油气)是该业务的主要上游原材料。万华化学在烟台建有全球最大的液化石油气地下储罐,总容量达240万立方米。同时自有10万吨级码头,能够接收VLGC(超大型气体运输船)停靠和装卸。

为了保障原材料的供应,该公司和中海主流LPG供应商签订了长期合作协议。其中,仅在去年11月份和阿布扎比石油公司签订的为期十年的合同里,就约定了万华化学每年采购100万吨的石油气。

2018年,万华化学采购了380万吨LPG,其中自用171万吨,贸易量209万吨。该公司有储罐,有码头,又有长期稳定的货源,因此想要建立LPG船队进一步保障供应也是情理之中的事情。

对于万华化学来说,如果自建船队,不仅有益于保障供应,对于降低成本也很有帮助。该公司已经通过签订长协价及期货对冲的方式,最大程度地减小了LPG价格波动的风险,如果再能建立自有船队,那么不仅可以减小运价的波动,还能够最大限度地掌握原材料到厂时间。对于无法轻易停工的化工企业来说,保障原材料稳定持续的供应是至关重要的。

从上述分析来看,笔者认为,自有LPG船队的建立,将能够提高万华化学石化业务的竞争力。在未来几年内,石化业务有望成为万华化学的第一大业务,其利润水平也将有所提升。



整装待发的船舶。孙永登 摄

巨额订单将“花落”谁家?

如若这批LPG运输船放在国内建造,那么哪家船厂最有希望接获这一订单呢?相信这才是人们最关心的问题。

以中东地区到国内的距离,以万华化学对LPG的需求量,最适合的船型将会是超大型液化气船,其中最主流的船型莫过于8万方的VLGC。而具备建造超大型液化气运输船(VLGC)的国内船厂并不多。笔者对几家热门船厂进行了以下分析:

江南造船厂:国内VLGC建造业绩最好的船厂,曾经批量建造过不同船东订造的VLGC。从以往业绩上来说,最

有希望获得这一订单。但是江南造船目前手持的军船、民船订单较多,是否有合适的坞期以提供万华化学满意的交船时间还有待考证。

外高桥造船:曾为中船租赁建造VLGC,国内唯一有过VLGC建造业绩的船厂。公司目前的重心放在豪华邮轮建造攻关上,不知是否能分出精力对待这一可能的订单。

大连船舶重工:曾经建造超大型乙烯运输船(VLEC),不过是C型全压式液罐,并非大型液化气船的主流技术方案。目前船厂致力于大型气体船

的市场开拓,对于这一订单或许会全力争取。

沪东中华造船:国内唯一建造过大型LNG船的企业,对于要求相对更低的液化气船来说,不在话下。但同样存在着是否能够提供合适交船期的问题。

中集来福士:不久前刚刚接获新型CNG气体运输船。和万华化学同为山东企业,不知能否近水楼台,强强联手。

笔者分析,每艘8万立方米的VLGC造价约7千万美元,5至6艘的订单总价值20亿人民币以上,无论对于哪个船厂,都是很可观的一笔订单。

核心技术是企业发展的长久之策



外高桥造船厂。王胤 摄

万华化学作为中国化工行业的龙头企业,目前发展势头正好。靓丽的报表向世人宣告化工行业并非不挣钱,只要掌握了核心技术,化工厂就是一台永不停息的“印钞机”,与此同时,

行业的收入水平也可能将会因此提高,从而吸引更多人才,以实现良性循环。

早在2015年,中国已超越日本成为世界上最大的LPG进口国,这和国内化

工业迅猛发展所带来的需求增长不无关系。而中国的LPG船队运力,却没能跟上国内市场需求。很大程度上是因为国内的大型航运公司忽视了这一细分市场。专业性高,需求又少,航运公司不愿意涉足不无道理。正因为此,万华化这种下游企业自建船队的举措才更有意义。

一个国家造船业的发展离不开本国航运业的支持。国内船厂想发展壮大,离不开国内船东的信任。因为国外船东往往不愿意轻易尝试在中国建造新的船型,为打破这一偏见,更多需要国内船东的支持,率先在国内船厂下单建造,用实际的建造业绩证明中国船厂的实力。



强基固本铸造海事铁军

(上接第1版)

“干部素质提升工程是一个系统工程,不能一蹴而就,需要形成长效机制,一点一滴汇聚,才能厚积薄发,提升干部整体素质。”杨庆义说,“中层干部既是领导者又是被领导者,既是指导者又是实践者,他们的素质高低、能力强弱对于唐山海事局整体发展有着极大影响,实施干部素质提升工程,既能为这些年轻干部将来发展打下坚实的基础,也能促进他们以身作则,为部门职工当好标杆,共同提升。”

拓展外部学习 补足精神之钙

为了不影响正常海事业务工作,今年6月,唐山海事局分两期组织全体干部赴哈尔滨工业大学开展为期6天的干部执政能力提升研修班,这是唐山海事局建局以来首次组织干部大规模集中脱产外出培训学习。

唐山海事局为这次外出培训精心谋划,请来重量级的权威与专家:黑龙江省委党校原党组书记祝福恩对党的主题教育进行解析;原沈阳军区情报部部长金恩祥深度解读了百年大变局之中中美大国关系;哈尔滨工业大学马克思主义学院院长徐奉臻阐释了传统国学内涵;哈尔滨工业大学能源科学与工程学院教授高继慧分析了创新思维与方法;哈尔滨军事工程学院船舶与海洋经济研究中心主任李拓晨讲授了从海洋大国到海洋强国的中国梦……

唐山海事局政委易如南谈道:“步入繁忙的工作岗位后,年轻的海事干部们安心学习的机会不多,都很珍惜这次机会,学习的感触很深,不仅拓展了眼界,也拓宽了思路。”

刘轩今年2月刚被提拔为唐山海事

局船舶监督处副处长,对于干部素质提升工程,他深感及时:“从基层提升起来,工作环境、身份角色、岗位职责等方面的转变最初让我不太适应。正当我困惑的时候,局里组织开展干部素质提升工程,这次培训学习不仅让我学到了知识,还提升了国家荣誉感,增强了民族自豪感,让我更有信心作出表率,带领同事们前行!”

6天的学习没有一人迟到早退,学习结束后,每名干部都手写了一份心得体会,一笔一画饱含真情,一字一句满是收获。

唐山海事局通航管理处副处长刘宗鹏写道:通过培训使我更加认识到自己理论知识的不足,要树立终身学习的理念,坚决用党的最新理论成果武装自己,提升综合素质和内在修养,精学业务知识,强化履职能力、融会贯通、指导实践,不断提升工作标杆,改进工作方法,增强工作实效。

加强内部培训 铸实业务之本

干部素质提升工程也是一场“持久战”,为了让干部内部业务培训常态化,唐山海事局规定,所有干部每周五下午必须定期定点进行集中统一培训。

翻开《唐山海事局干部综合素质培训计划》课程表,主题教育、内部控制手册、支部工作条例、安全生产管控工程、八项规定解读、综合管理体系、船舶安全监管、政务公开、项目建设及政府采购等,从2月至12月安排得满满当当。

2月15日,《唐山海事局内部控制手册》培训学习正式拉开了唐山海事局干部内部培训序幕。这部《内控手册》是唐山海事局财务会计处通过梳理整合唐山海



唐山海事局党员干部在李大钊纪念馆向党旗宣誓。李龙云 摄

事局现行的各项规章制度,历时半年编制完成的。

唐山海事局东港海巡执法大队副队长、《内控手册》主要编写人员任宏玉介绍道:“《内控手册》是把行政日常操作以手册的形式固化下来,将制衡原则嵌入到内部控制制度中,成为预防单位经济活动腐败贪污的有效手段,通过学习与运用,干部及时发现和有效处置风险的能力得到了提高。”

学以致用,知行合一。6月以来,唐山海事局结合“不忘初心、牢记使命”主题教育,深入推进干部政治学习教育常态化、制度化,让党性修养、党性观念、党性纪律内化于心,外化于行。

唐山海事局先后组织开展河北省委党校廉政教育、西柏坡党性教育和北戴河党员轮训等,带领干部对照党章党规找差距、抓落实,提高政治思想观念,提升军事化素养,磨炼海事业务能力,铸造海事铁军。

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

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

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

国内沿海散货运输市场需求有所好转,运价开始上涨,但二手沿海散货船价格依旧惯性下跌。本期,5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价:1000DWT-161万人民币,环比下跌1.54%;5000DWT-736万人民币,环比下跌0.02%。当前,高温季节用煤需求增多,电厂煤炭拉运计划基本完成,铁矿石货盘基本平稳,下游粮食需求疲软,加上国际散运市场转弱,各种利好利空因素相互交织,船东虽然乐意涨价,但沿海散货运价已经呈现阶段性回调走势,预计散货船价格短期有涨。本期,沿海散货船成交3艘,总运力2642DWT,成交金额244万元人民币,平均船龄14.33年。

内河散货运输市场基本平稳,二手散货船价格跌多涨少。本期,5年船龄的国内内河散货典型船舶估价:5000DWT-54万人民币,环比下跌2.09%;1000DWT-101万人民币,环比上涨2.98%;2000DWT-208万人民币,环比下跌0.63%;3000DWT-277万人民币,环比下跌4.80%。目前,建材运输需求一般,内河散货运价稳中有跌,预计内河散货船价震荡盘整。本期,内河散货船成交量有所回升,共计成交62艘(环比增加16艘),总运力14.70万DWT,成交金额12984万元人民币,平均船龄8.39年。

宜昌万吨级货船“亲河1068”下水

本报讯(通讯员 孙思)7月31日11时,宜昌万吨级货船“亲河1068”轮(见下图)在枝江江口水域华瑞船厂码头顺利下水。

“亲河1068”万吨级货船系宜昌亲河船务有限公司建造,该船全长130米、型宽16.2米、型深7.8米、设计载重吨11500吨,运营航线为宜宾至上海,是宜昌首艘万吨级货船。宜昌亲河船务有限公司总经理介绍,该公司在今年一共有4艘万吨级货船下水投入运营。

据了解,此前该公司投入经营的船舶从3000吨级到8000吨级的货轮共8艘,此次万吨级货船“亲河1068”轮的下水对该公司具有里程碑意义。

