



船市观察

近日,麦基嘉战略及市场通讯副总裁、中国区负责人陈竞对外表示,当下全球航运业正翘首以盼全球航运和造船市场的复苏,而当市场开始复苏时,一些船企将会以全新的姿态出现,且将普遍采用更为高效、低耗、先进的造船技术。

据笔者了解,船舶行业内的强强联盟与合并重组,以及中国与其他世界造船强国之间不断缩小的竞争差距,均意味着当船舶市场开始复苏之时,中国船企将获得更大的市场份额。



法国达飞公司超大型集装箱船“鱼尾狮”。

2019年12月份,国内船舶交易市场总体保持平稳态势,二手船价格以涨为主,新船订单价格维持稳定,但拆船市场呈现下行态势。

二手船价格多数上扬

12月份,国内二手散货船价格小幅上涨,油轮船价走势各异;二手船市场活跃度提高,二手船总成交艘数、总成交吨位和成交总金额大幅增加。

12月份,上海航运交易所发布的上海船舶价格指数(SPI)平均值为874.85点,环比微涨0.87%。

从中国船舶交易信息平台统计:国内二手船市场共计成交598艘。其中,干散(杂)货船455艘,油轮5艘,多用途船50艘,集散两用船2艘,化学品船1艘,拖轮4艘,驳船50艘,客船1艘,工程/工作船4艘,其他船型26艘。各船舶交易服务机构成交金额按月度统计,12月位列前三位的分别是:广西贵港珠江船舶交易有限公司、48230万元人民币;芜湖市长江船舶交易市场、25829万元人民币;重庆航运交易所、9119万元人民币。成交艘数本月位列前三位的分别是:广西贵港珠江船舶交易有限公司、167艘;巢湖市海天船舶服务有限公司、116艘;芜湖市长江船舶交易市场、108艘。

根据《船舶交易管理规定》要求,2019年,国内各船舶交易服务机构向中国船舶交易信息平台共计报送各类船舶5402艘、1013.18万载重吨,交易金额103.34亿元人民币,同比2018年分别增加11.08%、33.29%、25.89%。

12月份,进口煤明显收紧,气温下降,火电用煤日均耗煤增加,下游用煤企业补库需求释放;钢厂生产利润维持高位,刺激铁矿石运输需求;下游粮食贸易和饲料厂备货需求增多,南北粮食贸易好转;内贸散货运价高位震荡,二手散货船价格以涨为主。国内成品油生产商为完成任务加紧出货,上游供给市场船舶压港现象严重,运力供不应求,运价居高不下;下游需求市场较为平稳,船舶卸货缓慢;沿海油轮船价小幅上涨,内河油轮船价稳中有跌。

12月份,国内散货成交量大幅增加,油轮成交量依旧寡淡。其中,内河散货船共计成交454艘,75.81万DWT,成交金额7.55亿元人民币,平均船龄9.34年;内河油轮共计成交4艘,2808DWT,成交金额237万元人民币,平均船龄13.97年。

预计元旦过后,受年底因素影响,煤炭、铁矿石和粮食等货种运输需求减弱,运价走低,内贸散货船价格或稳中有跌。农历新年徐徐来临,国内成品油消耗旺季到来,经销商春节前备货需求增加,成品油运输需求有所回升,预计二手油轮价格或稳中有涨。

新造船价格维稳为主

12月份,国内新造船价格维稳为主,其中成品油轮和集装箱船造价分别微涨0.2%、1%左右,其他船型造价基本稳定。据统计,VLCC油轮、苏伊士型油轮、阿芙拉型油轮、成品油轮、海岬型散货船、巴拿马型散货船、大灵便型散货船、灵便型散货船、8.2万M3型LPG船、16万M3型LNG船、13000TEU型集装箱船、2750TEU型集装箱船,12月份平均订造价格分别为7820万美元、5228万美元、4123万美元、3054万美元、4208万美元、2338万美元、2168万美元、1998万美元、6035万美元、15810万美元、9265万美元、2678万美元。当前,BDI指数已经跌破1000点,航运市场比较低迷,新造船价格或有小幅回调空间。

12月份,国内造船厂新增订单小幅回升,其中散货船、油船和集装箱船下单量小幅增加,其他船型亦有不错的收获,但订单主要集中在主流船厂。据统计,12月,国内船厂新增订单量共计104艘(环比增加60艘),分船型统计,散货船24艘(236.2万DWT)、油轮12艘(171.1万DWT)、集装箱船7艘(9.03万TEU)、化学品船3艘(5.06万DWT)、VLCC船8艘(60.8万M3)、内河多用途船19艘(6.65万DWT)、储油船(FPSO)3艘、LNG加注船2艘、打捞船3艘、渡船1艘、滚装船1艘、远海养殖加工船1艘、客船2艘(492客位)、客滚船5艘、内河游轮6艘、拖轮1艘、海事巡航救助船3艘、耙吸式挖泥船3艘。

拆船市场有所下行

12月份,国内现货钢价由涨转跌,成交收缩,成品钢材保持平稳态势,现货螺纹钢月平均价格环比下挫1.40%;国内造船船板(10mm)出厂价稳中有涨,月底有回落迹象,平均价格环比上涨1.90%。冬储临近,废钢资源偏紧,收购价格上涨趋中趋强,重废月平均收购价格环比上涨2.61%,部分废钢供应商出货积极性不强。

元旦过后,期货螺纹钢和钢坯走势偏弱,市场信心受挫,钢厂电炉陆续开始减产检修,废钢用量减少。由于临近春节,贸易商拿货积极性不强。在需求淡季情况下,钢厂的废钢需求以补库为主,交易量出现萎缩,废钢市场价值走低。虽然钢厂的利润有所减少,但依旧盈利,这对废钢价格有所支撑。预计废钢市场短期偏稳盘整运行,废钢收购价格或有小幅下滑,但跌幅不大。

二手船以涨为主 新船价格保持稳定

谭朝阳

中国船企多向发力静待船市复苏

刘云婷

全球船舶市场复苏有望

世界贸易和海运市场的繁荣程度决定着整个船舶市场的发展状况及其增长潜力。此前,克拉克森研究公司指出,2019年全球海运贸易增长率为1.7%,为2009年以来最低的年增长率。不过,克拉克森预测,全球海运贸易将在2020年内开始复苏,并且,预计2021年和2022年的全球经济增长状况将更有力地推动船市发展。

目前,全球经济的不确定性仍然影响着船舶和海工行业。全球贸易保护

主义、贸易摩擦和经济制裁等则加剧了这一困难局面。

据笔者了解,虽然发达经济体的增长速度在持续放缓,但新兴经济体的增长速度还不足以缩小与发达经济体的发展差距,这使得船舶市场一直复苏乏力。与此对应,市场上有关船舶服务的增长也很缓慢。由于资金紧张,一些持有船舶的船东和航运公司只能对船舶进行必要的维护。

同时,海上油气市场的复苏仍需时

日。目前,每桶石油的价格稳定在60美元左右,这已被广泛接受为海上油田开发的可行水平。这从一定程度上说明,海上油气开发行业已经比以前更具成本竞争力,一些新的解决方案和先进开采技术的优势开始显现,并已实现了效率增长。但是,基于该市场相关船舶平台整体供过于求的市场状况,意味着在建造新船的需求大幅增加之前,仍有许多船只等待重新启用。

但值得期待的是,自1月1日起,IMO 2020限硫令已正式实施。虽然更为严格的硫排放标准给各船东和航企带来了相应的环保成本和运营支出压力,但是基于长远发展考虑,这将为船舶行业带来一个更加美好的发展前景。因为就目前来看,全球商船和海工市场复苏的最强大的驱动力便是老旧船队的报废,而环境保护和监管法规的施行则是推动老旧船队报废额增长的最大因素。

中国造船业实力不断增强

目前,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,中国船企已作好准备在传统领域和新开拓的

市场领域内与同行们展开竞争。在当前的全球造船业格局中,中国造船企业的地位已越来越重要。根据克拉克森统计的中国船企订单数据,截至2019年8月底,按新造船订单数

量计算,中国船企在全球造船业市场中所占份额为44%。按新造船吨位计算,中国船企所占的全球市场份额为38%。

目前,中国已获得了大约33%的全球造船市场价值,虽然这一数值已与欧洲造船业相当,但按船舶吨位计算,欧洲所拥有的船舶约只占全球船队的10%份额。这表明,尽管中国已经从建造小型、简单的船舶向着大型船舶和增值型船舶发展,但与专注于高价值、高技术船舶的欧洲造船厂相比,在高端船型尤其是邮轮领域仍有较大发展差距。

值得注意的是,在“中国制造2025”发展计划的推动下,这一差距正在逐渐缩小。当前,一些以中国国有船厂为代表的造船企业正瞄准价值更高的船型加大研发力度,推出了众多包括液化天然气(LNG)运输船、深海饱和潜水支持船、豪华邮轮客滚船等高技术、高附加值船型。

2019年,为顺应船舶行业整合趋势,增强我国造船业综合竞争力,中国

造船业内部发生了大规模的合并。中船集团(CSIC)和中船重工(CSSC)两家国有船企的合并,诞生了全球最大的造船企业。同时,为了确保国家的长期增长和关键产业的完整性,所有中国造船企业尤其是国有船企,都被鼓励在技术开发和自给自足方面更加独立,这将推动中国造船业以更快的速度向价值链上游迈进。

随着中国造船企业的地位不断上升,近两年,中国船东在船舶行业中也扮演着越来越重要的角色。在过去很长一段时间内,中国船东一直排名全球船东第四位,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,但许多新的船舶投资都得到了中国融资的支持。2019年,中国已成为全球二手船市场的领头羊。加上新收购的东方海外,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。

携手麦基嘉共谋创新发展

数十年来,麦基嘉在中国一直保持着强有力的市场地位,日前,麦基嘉完成的对TTS公司的收购则进一步巩固了这一局面。

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。根据中国市场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旗下合资企业需要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在全球范围内的联合,为行业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行业知识和技术,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。”陈竞介绍,目前麦基嘉需要在中国市场上以可靠、更具成本竞争力,且“适用”的设备来开展有效服务。

目前,麦基嘉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中国船东对于技术先进性且简单化的需求。其中,OnWatch Scout云端远程监控和技术支持平台是一个值得关注的案例,这是一个基于云的数

字化方案,它可以通过对安装设备的性能进行持续监测,实现最大限度地扩大作业范围和减少计划外停工时间。目前,多个OnWatch Scout海试项目正在进行中,其中便包含有中国船东。

“与中国国有企业的战略联盟和合资企业,进一步巩固了麦基嘉与中国市场的合作关系和立足点,这将有助于双方建立一个更强大的发展平台,有力推动中国船舶市场的未来发展。”陈竞说。

中船嘉年华邮轮首船交付

本报讯(全媒体记者 杨雪)1月11日,中船嘉年华邮轮有限公司在上海吴淞口国际邮轮码头迎来旗下第一艘邮轮——歌诗达大西洋号(见右图)。

据悉,歌诗达大西洋号于2000年在芬兰建造完成,总吨位85619吨,最大航速24节,载客1057间,载客2114人。中船嘉年华邮轮有限公司由中国船舶集团所属中船邮轮科技发展有限公司与世界最大邮轮公司——嘉年华集团于2018年合资成立,同年双方还签署了为期五年的合作框架协议。根据该合同,歌诗达大西洋号由嘉年华集团交付给中船嘉年华邮轮有限公司。根据计划,歌诗达地中海号将于今年年底加入中船嘉年华船队,2艘

在建的VISTA级13.5万吨邮轮和4艘优先订造VISTA级邮轮将自2023年起逐年加入。未来,中船嘉年华将成为中国最大的邮轮公司。这一系列举措进一步证明了中国船舶集团和嘉年华集团对中国市场的信心,体现了双方与中国邮轮市场共同发展的愿景与承诺。

中船嘉年华邮轮有限公司董事长杨国兵表示,歌诗达大西洋号的交付对中船嘉年华公司具有里程碑式的意义,它意味着中国船舶集团与嘉年华集团的合作正按计划稳步开展。中船嘉年华将扎根中国本土,通过优化邮轮产品,改进分销体系,构建生态系统,从而推进中国邮轮产业的可持续发展。



本报讯(通讯员 张钦钦)近日,外高桥造船为希腊MDM公司建造的H1452船“MARAN SPLENDOR”号顺利交付。

据悉,该船是外高桥造船自主研发的新一代21万吨纽卡斯尔型散货船的首制船。该系列船型总长299.88米,型宽50.00米,型深25.20米,航速14.5节,入级ABS船级社,满足TIER III和HCSR规范,配备脱硫塔装置,符合最新的环保要求,能适应多种航线。

外高桥造船相关负责人介绍,经过该公司研发建造团队的不懈努力,历经三型11代的发展,外高桥造船系列散货船已逐渐成为国内建造数量最多、国际市场占有率最大的中国船舶出口品牌。此次21万吨纽卡斯尔型散货船首制船的成功交付,进一步巩固了该公司在散货船领域的市场领导者、技术领先者和价格制定者的地位。

外高桥造船新一代21万吨纽卡斯尔型散货船首制船交付