



# FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报  
2020年05月18日 18 MAY 2020

---

## FLAG & CLASS Monthly Marketing Report 船旗国&船级社 市场月报

### PREAMBLE 序言

The monthly report published by Register NU & Class NU is to provide all our customers with updated maritime news aim to create awareness of the new happenings and implementation of new regulation from time to time.

我们 *Register NU & Class NU* 的月报是为了给我们的客户提供您所需要的最新的海事信息。

*Prepared by:* NU Group



WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China

Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



# FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报  
2020年05月18日 18 MAY 2020

## TABLE OF CONTENTS 内容

News about Class NU ---新联船级社 2020年05月简报

**REMOTE SURVEY & AUDIT - CLASS NU**

远程检验及审核-新联船级社

### PART I--- News 新闻

1. 宁波率先启用“登轮码”
2. 船舶闲置和海上保险
3. 燃油价格创新低，但脱硫设备并没有“死”

### PART II –FOCUS ON 关注

聚焦 | 疫情“冲击波”下 造船业如何逐浪而行？

### PART III –KNOWLEDGE 涨知识

实务 | 船岸人员应对 COVID-19 安全指南

WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China  
Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



# FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报  
2020年05月18日 18 MAY 2020

## REMOTE SURVEY & AUDIT - CLASS NU

### 远程检验及审核-新联船级社

With NU Remote Survey/Audit, clients can now have 24-hour worldwide coverage from our global network of surveyors.

NU 之所以开展并实施远程检验及审核项目，就是为了让我们的验船师帮助客户能通过 24 小时覆盖的全球化网络对部分易于验证的项目进行并实施远程检验和审核。

NU Remote Survey/audit augments the traditional surveying/auditing process by performing surveys/audit without an NU surveyor/auditor physical attendance for select surveys/audits. Managing asset costs, reducing down time, and improving scheduling efficiency in the marine and offshore industry requires fresh solutions to optimize operational performance while maintaining safety and quality.

NU 远程检验及审核项目，在现场验船师不能到场的情况下，增强了传统的审核及审核过程，控制了所需费用，减少了等待时间，提高并改善了海上作业的操作有效率，即优化了操作性能，同时保证了海上作业操作过程的安全及质量问题。

Our global workforce of accomplished surveyors/auditors and engineers delivers unparalleled flexibility and responsiveness to meet the real-time needs of our clients. Surveying has routinely required eye-witness verification aboard a vessel. However, advances in remote technology, intuitive mobile applications, quick photo documentation, and a connected globe via the internet afford surveyors flexible opportunities to review surveys and collaborate with owners from anywhere at any time.

我们有着全球优秀的验船师和审核员，可提供无与伦比的灵活性和响应能力，以满足客户的实时需求。远程检验及审核项目通常需要在船上进行亲眼见证的验证，然而，随着远程技术的进步，我们可以通过互联网连接全球，利用智能手机、平板电脑、智能远程眼镜等智能移动设备，或使用扫描仪、数码照相机或摄像机、无人机等设备采集检验过程信息，并能在任何时间任何地点跟船东进行合作，方便，快捷！

WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China  
Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



# FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报  
2020年05月18日 18 MAY 2020

The NU Remote Survey/audit program augments traditional survey/audit through the transfer of digital documentation such as reports, photos, and videos for non-attendance verification of select surveys. Adoption of this program reduces surveyor logistical costs, and improve scheduling efficiency to diminish operational disruptions. With NU Remote Survey/Audit you can meet Rule requirements by completing surveys on time without physical surveyor/auditor attendance for selected survey/audit types as specified in *Guidelines for Ship Remote Surveys/Audits (2020) section 1.2*. All requests are subject to NU's review and acceptance on a case-by case basis.

NU 远程检验及审核项目，由于验船师不出席验证，因此我们需要客户通过传递数字文档(如报告、照片和视频)来进行加强检验与审核的信息。采用该项目，即降低了审核人员的差旅费成本，也提高了时间效率，以减少不可控因素中所造成的延迟。通过 NU 远程检验及审核，即便在验船师或审核员不能出席现场的情况下，按照《船舶远程审核/审计指南(2020)》第 1.2 节的规定，完成选定的检验和审核，所有的申请均需通过 NU 的审核和评估。



作者： 王俭  
翻译： Julie

WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China  
Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



# FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报  
2020年05月18日 18 MAY 2020

## PART I-- News 新闻.

### 1. 宁波率先启用“登轮码”

5月8日起，为严防境外疫情输入，宁波各海港出入境口岸正式启用“登轮健康码”，为中国沿海首个推行登轮人员健康快速验证的港口。



登轮人员出示“登轮码”

当前，港口依然处于国际疫情防控的前沿，引航、代理和港区作业人员是否能及时登轮，必然会受到口岸检验和各级防疫措施影响，相关人员登轮受限必将影响港口作业效率，甚至导致船舶无法及时离泊。

据悉，“登轮码”由浙江出入境边防检查总站宁波指挥部和宁波出入境边防检查站自主研发，并在镇海、北仑、梅山、穿山、大榭等港区口岸通用。港区工作人员可以凭借“登轮码”快速上下境外船舶作业。

WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China

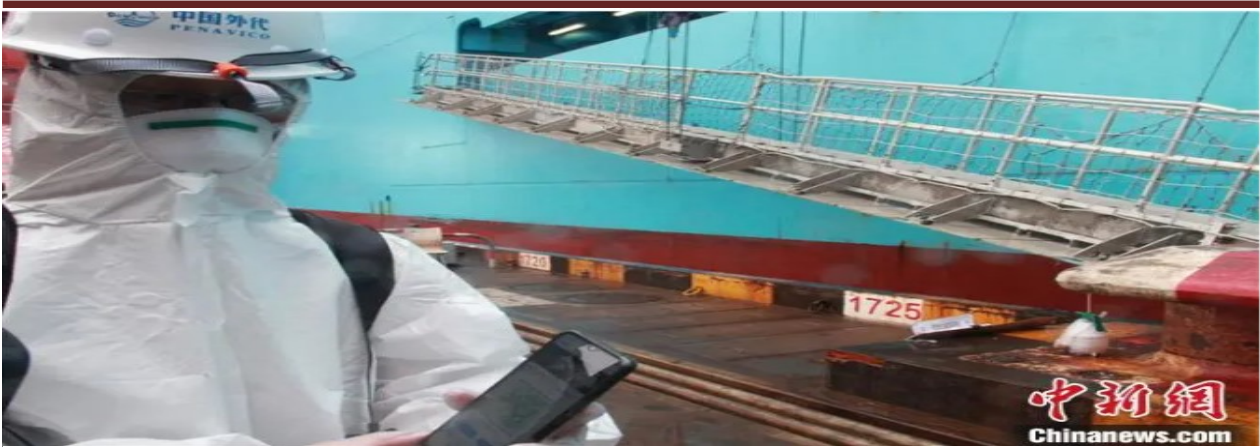
Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



# FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报  
2020年05月18日 18 MAY 2020



登轮人员出示“登轮码”

当天，在宁波口岸穿山港区停靠的丹麦籍“美迪马士基”轮前，宁波外轮代理有限公司的小魏掏出手机，打开小程序“登轮码”，将显示为绿色的二维码出示给梯口监护的工作人员后，快速通过了检查，登上船舶开始作业。

据悉，登轮人员无需下载 APP 或者打开网页，只需关注公众号，提前在线进行登记，系统自动识别身份信息后，根据历史所登船舶的风险等级及登轮后活动和接触范围分别设定红、黄、绿码。

据介绍，在登轮前打开小程序，将显示为黄色或者绿色的二维码出示给工作人员就可以免核酸检测快速登轮作业。同时，作业人员打开小程序，还可提前预知即将登上作业船舶的风险等级，配套采取相应防护措施，避免在不知情的情况下，误登高风险船舶，减少感染机率。

“‘登轮码’既可详细记录每条船在港期间所有登轮人员基础信息、登离轮具体时间，还记载了每个登轮人员所有的登轮历史记录和所属公司及公司社会信用代码等信息，有利于执勤人员全面掌握登轮信息数据，同时，还可根据这个系统，倒查追踪到涉疫船员船舶接触的一切人员，方便及时采取措施，避免疫情扩散。”宁波出入境边防检查站信息化科民警王博一介绍道。

下一步，“登轮码”将在宁波口岸试行的基础上将全面推广至浙江省及中国各海港口岸。

WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China

Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



# FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报  
2020年05月18日 18 MAY 2020

## PART I-- News 新闻.

### 2. 船舶闲置和海上保险



对于短期或长期闲置的船舶，如果需要 Gard 继续提供保险的，必须由被保险人提交一份闲置计划，该计划应当包括以下内容：

#### 1. 闲置地点

必须提供关于闲置地点的描述，并且特别说明该地的天气条件。闲置地点还必须经当地主管部门批准。在受飓风影响地区和/或热带地区闲置的，须特别注意。

#### 2. 系泊/锚泊设备

必须提供关于锚泊和系泊设备的说明和定期维护保养方法，包括离岸距离以及与其他船舶的距离。这些设备应当经过认可，最好聘请船舶的船级社或船级社指定的顾问，但也可以聘请其他有资质的机构进行检验。

为进行计算的目的，需要有关海床、最大风力和风向、岸上和船上系缆柱、船锚和锚设备的资料。使用中或长期处于拉力状态下的起锚机和系泊绞车，必须经常接受检查或维护，以确保其始终正常工作。

#### 3. 船级状态

Gard 通常要求船舶将船级变更为“闲置船”状态，以便实现保险费的退还。船舶应当根据船级社规范接受年度核对总和其他强制检验。对于正常航行的船舶而言，始终（包括在闲置期间）遵守船级社规范和规则是能够取得保险的先决条件，而船级暂停将导致保险终止。

#### 4. 最低配员

必须始终满足船旗国关于不同闲置状态下最低船员数量的要求。如果闲置计划中的值班配员或定期维护保养工作是外包给第三方负责的，则这些安排也必须在闲置计划中说明。

#### 5. 电力供应

闲置计划还应当包括对推进功率的预计需求，并且说明闲置地点是否提供拖轮服务。根据下列要求，闲置状态可以分为：

WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China

Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



# FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



## 船旗国&船级社 市场月报

2020年05月18日 18 MAY 2020

(a) 热闲置，即有轮机员和驾驶员在船，且船用机器保持运行，以便迅速的重新投入使用的状态。船上必须有足够数量的船员，以完成闲置计划中的维护和保养程式，并满足当地港务局的要求。

(b) 冷闲置，即仅有一名值班保安在船，且船用机器停止运行的状态。除应急电源外，全船持续处于“断电”状态。再次开航前，需要进行大量的重新调试工作，包括入干船坞。

(c) 船上有最低安全配员（MSM），并且正在锚泊/系泊等待新租约的情况，被称为空闲或待命状态，不构成承保风险的变更。

### 6. 爆炸和火灾的防护措施

作为一项基本的原则，在船舶闲置期间，所有液货舱、泵舱、隔离舱和货管都必须清除有害气体。充入惰性气体的船舱，如果经当地主管机构认可的，也符合这一要求。只有在船上备有有效的气体检验证书时，才允许进行热加工作业。

在船舶闲置期间，所有火警警报系统都必须处于完全可运行的状态。船上的普通消防系统必须随时可供使用。如果出于任何原因，固定式消防系统（与二氧化碳储罐）断开连接的，则替代系统必须正常运行，并且为船级社所认可。

### 7. 船舶进水的预防措施

所有不使用的舷外排水阀都必须关闭。在海水冷却器/冷凝器等打开时，海水水管接头必须封闭。

必须定期检查各压载水舱、泵舱和舱底的水位，而且各舱室的舱底水报警系统都必须保持在正常工作状态。在冷闲置状态下，可以使用临时舱底水报警系统。所有的水密门和人孔都必须关闭。

### 8. 设备的维护保养

根据制造商有关维护、保养和操作船用机器和其他设备的建议，闲置计划还应当包括一些特定物品的说明，以防非正常使用而造成物品损坏。该计划应当包括下列物品等等的维护和保养说明：

- 附带涡轮增压器、齿轮和轴系的主发动机
- 附带发电机的辅助发动机
- 锅炉
- 流体机械设备，例如泵、压缩机等
- 特定船型的专用设备
- 与周围温度和湿度，以及与加热器、除湿器、防护油等的使用有关的一般要求。

### 9. 重新开航/中止闲置

中止闲置时需要进行的核对总和检测的范围，取决于闲置时采取的保养和其他维护措施，以及中止闲置的原因（开航，为重新使用而进干船坞，报废）。Gard 要求，船舶必须符合船级社关于船舶重新投入使用的要求，而且在闲置和重新投入使用时，船舶必须遵循设备制造商提出的关于维护、保养和操作的建议。

请注意，以上为一般准则，不应取代船级社、主管机构或船旗国提出的任何要求。



WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China

Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914





# FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报  
2020年05月18日 18 MAY 2020

## PART I-- News 新闻.

### 3.燃油价格创新低，但脱硫设备并没有“死”

在极度看跌的原油市场，油价已跌至创纪录低点，但一些行业专家表示，投资脱硫设备 Scrubber 的商业效益并未完全消息，换言之，脱硫设备并没有“死”。

Ship & Bunker 的数据显示，符合 IMO2020 限硫规定的 VLSFO 的全球平均价格，从3月底的每吨 283.5 美元，跌至近日每吨 230 美元左右（新加坡的 VLSFO 价格曾一度低到每吨 206 美元）。



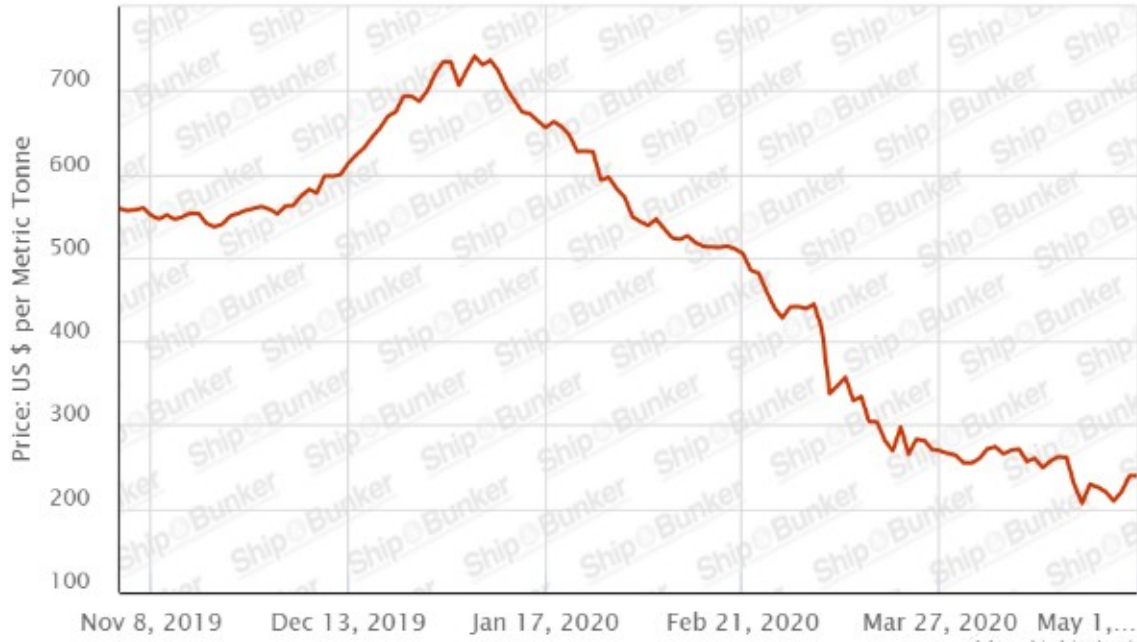
VLSFO

MGO

LSMGO

IFO380

IFO180



WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China

Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



# FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报  
2020年05月18日 18 MAY 2020

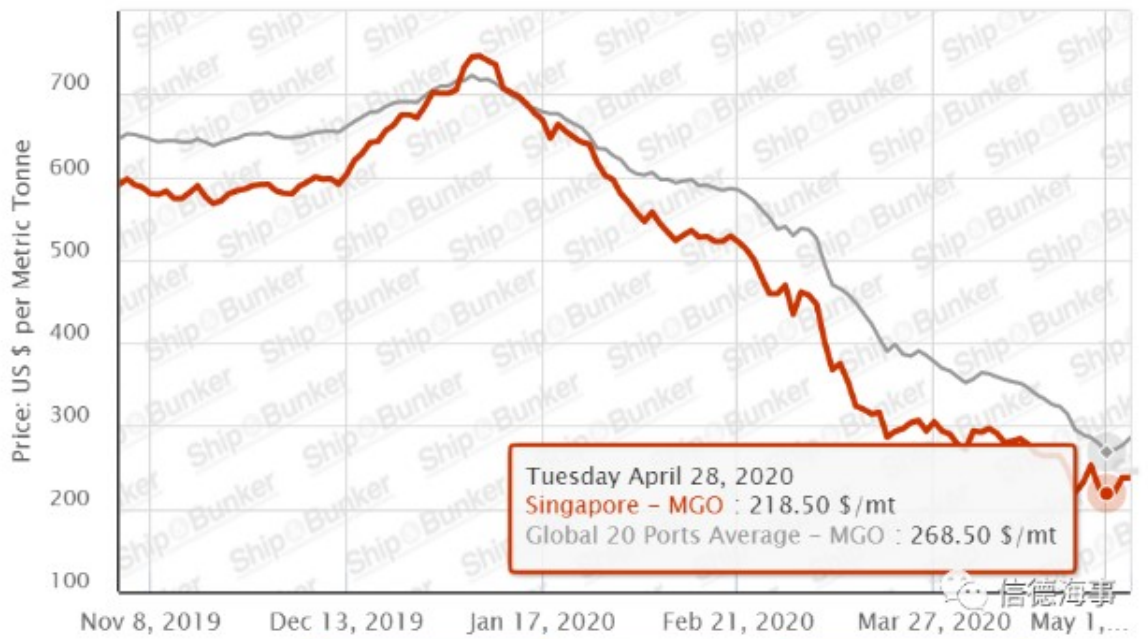
全球 MGO 平均价格从同期的每吨 377.5 美元一度暴跌至 268.5 美元。

## Singapore Bunker Prices

world average

Home ▶ Bunker Prices ▶ Asia/Pacific ▶ South East Asia ▶ Singapore

VLSFO	MGO	LSMGO	IFO380	IFO180
-------	-----	-------	--------	--------



油价大幅下跌，船东们现在享受着历史上最低的燃油成本。

在这样的情况下甚至一度出现超大型集装箱船舶绕过苏伊士运河通过好望角从欧洲抵达亚洲的情况发生（[奇观：一艘 396 米的超大箱船正绕过苏伊士运河前往亚洲](#)），而近日苏伊士运河当局为了和“低油价”竞争还不得不通过降低通行费的方式来挽回客户。

而行业报告显示，自今年年初以来，总体燃油质量也已经有所改善。

在咨询公司 BLUE Insight 举办的一次网络研讨会上，法国船级社 (Bureau Veritas) 的夏洛特·罗佳德 (Charlotte Rojgaard) 就表示，目前的低硫燃油的密度和粘度出现的问题越来越少，换句话说船舶低硫燃油质量已趋于稳定。

WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China

Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



# FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报  
2020年05月18日 18 MAY 2020

该船级社燃料测试部门 VeriFuel 全球主管 Rojgaard 表示：“行业正在适应这种新的混合燃料……就质量而言，市场中的燃油正在变得稳定。”但她的确也警告称：“不同的港口有很多的差异。”集装箱航运公司 Hapag Lloyd 负责采购和供应的高级主管扬·克里斯坦森 (Jan Christensen) 指出，美国东海岸港口的船用燃油沉淀量有所升高。克里斯坦森表示：“有些产品并不总是干净的，(但)这并没有给我们带来任何实际的运营问题。”“总的来说，我很开心。”

从历史上看，当原油价格下跌时，HSFO 的价格跌幅小于低硫燃料。再加上炼油行业努力提高 IMO 2020 合规燃料库的产量，导致 HSFO 相对于 VLSFO 的折扣更小。

Alphatanker 在最近的一份月度报告中表示，目前一艘 VLCC 安装脱硫设备的投资回收期已经从此前的 1 年延长到了 4 年。这当然导致了脱硫设备订单的减少，比如世界最大的化学品航运公司 Stolt-Nielsen 就表示将延迟或直接取消安装脱硫设备，Dorian 也表示在考虑脱硫设备的经济性。（[瓦锡兰](#)、[阿法拉伐 Scrubber](#) 订单下降，[集装箱船东仍要坚持安装](#)）

但一些专家认为，现在就宣布这项技术注定失败还为时过早。

BLUE Insight 董事阿德里安·托尔森 (Adrian Tolson) 就表示：“即使现在的价差很小……但在某个时候（价差）也会扩大。”“价格将在某个时点回升的。”

另一些人表示，尽管在散货船和油轮上安装洗涤器的经济效益目前似乎并不佳，但对于寻求多样化燃料来源的集装箱班轮公司而言，脱硫设备仍是有意义的。

赫伯罗特的克里斯坦森也承认：“我们现在将看到脱硫设备的安装数量的确在下降。”“（但）对于短期和中期而言，这仍是一个合规解决方案。“在我看来，它（脱硫设备）并没有完全死亡。”

BIMCO 首席分析师 Peter Sand 也表示，“只要在 HSFO 之上有 VLSFO 的溢价，在某种程度上，在船上安装一个脱硫设备就是有意义的。”



WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China

Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



# FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报  
2020年05月18日 18 MAY 2020

## PART II – Focus On 关注 疫情“冲击波”下 造船业如何逐浪而行？



今年初，新冠肺炎疫情暴发对全球经济贸易及生产生活都产生了巨大影响，但由于船舶建造模式的特殊性，疫情对船舶工业企业经营业绩的影响尚未完全显现。根据日前中国船舶工业行业协会的统计，2020年一季度我国船舶工业造船完工量同比下降27.3%、新接订单量同比增长6.5%、季末手持订单量同比下降5.6%。目前来看，这一数据主要反应2018—2019年度生产经营工作成果，未来随着航运造船产业链的不断传导，疫情对船舶企业经营业绩的影响将逐渐显现。

尽管当前船舶工业基本面较之前年份已经有明显改善，但船舶企业仍需重视航运企业流动性危机以及新船订单短期大幅削减可能带来的不利影响，特别是要密切关注国家宏观经济政策走向，抓住以内需为导向的接单机会，并尽量补充流动资金，以顺利渡过此次危机。



WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China  
Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



# FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报  
2020年05月18日 18 MAY 2020

## 船企面临市场需求萎缩的冲击

在国内疫情较为严重期间，我国船舶工业企业主要面临不能及时复工复产等问题，从而可能导致船舶生产脱期，部分船舶订单不能按照合同或国际公约要求的时间节点开工或交付。随着国内疫情得到有效控制，**中国船舶工业行业协会重点监测的75家企业复工率已经达到100%，生产秩序得到较大程度恢复。**同时，在我国船舶工业主管部门和海事部门的共同努力下，我国提交IMO的《关于SOLAS公约II-1/3-10条就不可预见的延迟交船的统一解释》，以及中国船舶工业行业协会通过国际活跃造船专家联盟（ASEF）提交IMO的《关于对SOLAS公约II-1/3-10条“不可预见的延迟交船”统一解释的评述意见》提案已经得到IMO的支持，为部分非GBS船舶延期交付问题的解决提供了有力支持。

随着疫情在全球范围内蔓延，其对中国船舶工业的影响也逐步从内部复工复产问题转移到外部市场需求萎缩及供应链中断带来的冲击——

新船订单承接面临诸多困难。从需求角度看，疫情对全球经济和国际贸易的影响巨大，**航运市场前景面临很大不确定性，BDI依然在700点左右的低位，集装箱船闲置率已经超过12%**，客滚船和豪华邮轮更是大面积停航。在此背景下，部分船东忙于应对疫情及经营形势恶化而无力订船，部分船东出于对经济前景的担忧而暂停甚至取消新船投资计划。

从竞争角度看，韩国作为我国船舶工业的主要竞争对手，因受疫情影响相对较轻，船厂生产并未受到明显冲击，承接订单也是其当前重要工作，在市场订单极为有限的情况下，我国船厂面临的竞争形势非常严峻。此外，即使少部分船东拥有特定需求，但船厂在开展营销及商务谈判过程中因受到各国关闭国境及其他防疫措施等影响，进展将十分缓慢，并存在众多变数。

部分船型交船难问题开始浮现。新冠肺炎疫情首先对豪华邮轮、客滚船等旅游及人员运输装备和集装箱船形成较大冲击。在多艘邮轮爆发疫情之后，嘉年华、皇

WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China

Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



# FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报

2020年05月18日 18 MAY 2020

家加勒比、挪威邮轮等邮轮巨头纷纷宣布暂停运营；欧洲客滚船行业受疫情影响客流量骤减，目前主要承担物资运输工作；全球工业生产及消费活动受疫情影响陷入低谷，导致集装箱船大规模停航，目前闲置率已经超过 2009 年最严重时期。散货船方面，春节过后散货船市场仍未有明显起色，但中国已经开始采取强力的宏观经济政策并着重挖掘内需，船东寄希望于中国经济重启带动散货船航运市场的快速反弹。油船方面，受油价暴跌影响，大量运力用于海上储油，再加上多国考虑加快战略石油储备，推动原油船运费持续高企，油船船东现金流充裕。

可以预见，集装箱船、客滚船、邮轮等将是今年交船难的重灾区。目前，**我国船舶工业在集装箱船领域的全球市场份额在 40%左右，客滚船的市场份额更是超过 70%**，产品集中在这两个领域的船舶企业可能面临较大的交船风险。此外，国际原油价格大幅下滑可能导致我国海工装备去库存难度进一步增加。

部分船东现金流危机可能向船舶工业企业传导。如果疫情持续时间过长，集装箱船和客滚船等船东可能面临较大的流动性危机，届时可能不只是延期接船，甚至有弃船的可能性。同时，对于散货船等船东来说，持续的疫情和经济衰退将导致其继续削减新造船投资，部分杠杆率较高的船东甚至可能破产。对于即将走出低谷的船舶工业企业来说，整体财务实力还相对较弱，部分船舶产品较为集中且负债率较高的船企面临较大流动性风险，并可能进一步向船舶配套企业传导。

船企生产组织工作受到持续干扰。目前我国船舶工业企业仍需要从欧洲进口自动化系统、通讯导航系统等部分核心设备和国产配套的部分核心部件。当前欧洲疫情非常严重，欧洲各国疫情防控措施严格，大量船舶配套企业停工，船舶配套订单难以正常交货，且交货期无法预期，部分成品积压在仓库，货物、人员均无法正常往来，这将对我国造船企业的正常生产和按期交船形成极其不利影响。此外，在国内常态化疫情防控背景下，船舶企业的劳动力供给、人员流动和商务往来或多或少受到众多防疫环节的影响，导致生产周期的增加和成本的上升。

WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China

Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



# FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报  
2020年05月18日 18 MAY 2020



国内船企在做好疫情防控的同时，加快复工复产。

## 船舶市场将稳步恢复至正常水平

新船接单与交船之间长达 2 年左右的时间差决定了船舶工业能够抹平市场需求短暂下滑对经营造成的不利影响。但随着疫情持续时间不断延长，全社会对其可能造成经济长期衰退的担忧不断加剧，因此有必要将其与 2008—2009 年金融危机进行对比，以判断此次疫情对船舶市场和船舶工业可能产生的影响。

从全球经济贸易看，此次新冠肺炎疫情造成的短期冲击更甚于金融危机，甚至可能造成持续性衰退。2020 年 4 月 IMF 预测，新冠疫情将导致 2020 年全球 GDP 萎缩 3.0%，国际贸易额下滑 11%，均超过金融危机对 2009 年全球经济贸易造成的破坏。类似的，全球各国纷纷出台各类货币和财政政策，刺激力度不逊于 2009 年。

需要关注的是，此次疫情导致的是生产活动和消费活动的急剧萎缩，如果疫情持续时间较长，大量企业或因现金流断裂而破产，大量适龄劳动力面临实质性失业，供需两侧全面萎缩，从而对全球经济造成短期不可逆的影响。因此，IMF 认为

WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China

Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



# FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报  
2020年05月18日 18 MAY 2020

如果全球疫情在 2020 年下半年得到有效控制，经济活动全面恢复，2021 年全球经济在各国宏观经济政策推动下能够强劲反弹，但实际情况存在很大不确定性。

从航运市场看，此次疫情导致的运力过剩压力将明显小于上轮金融危机。考虑到全球贸易可能剧烈萎缩，**Clarksons 预测 2020 年全球海运量将减少 5.1%，下降幅度高于 2009 年的 4.1%**。但从运力供给角度看，2009 年初全球船舶手持订单占运力比重高达 52%，运力增长压力巨大，其中 2009 年运力增速达到 7.1%；而 2020 年初全球手持订单占运力比重仅为 9.2%，是近 20 年来的最低水平，2020 年全年运力增长预期也仅为 2.2%。此外，由于 2017 年生效的压载水公约和 2020 年生效的关于船舶燃料硫含量不高于 0.5% 的要求，部分船舶将被安排到修船厂加装环保设备或者直接退出市场，这将进一步缓解当前运力供给方面的压力。

从新造船市场需求看，此次疫情将导致新造船需求短期大幅下滑，但市场将稳步恢复至正常水平。受金融危机影响，2009 年全球新船成交量下滑 70% 至 5764 万载重吨，新船价格大幅下滑 30%；在各国经济刺激政策影响下，2010 年新船成交量反弹至 1.57 亿载重吨，其中大量为金融资本背景的投机订单，进一步加剧了航运市场的运力过剩，也开启长达 10 多年的去运力进程，新船成交量更是大幅波动起伏。近 10 年来，航运市场总体处于萧条行情，金融资本对投资航运的兴趣逐渐淡去，新造船投机活动逐渐减少，订单主要来自于航运市场的真实需求。短期内，新造船成交量受疫情影响可能大幅下滑，Clarksons 预测 2020 年全球新船成交量在 3000 万载重吨左右，较 2019 年减少 50%；但考虑到当前航运市场的相对稳健的基本面及新规则规范下的更新需求，预计 2021 年新造船市场将反弹至 9000 万载重吨左右。

从造船市场竞争结构看，与 2009 年相比，当前船舶工业产能已经得到大幅削减，市场供求关系明显改善。经过长达 10 年的周期性调整，特别是 2015 年以来大量造船企业破产和主要造船集团的兼并重组，船舶工业产业集中度大幅提升。据 Clarksons 数据估计，目前全球活跃造船产能约为 1.1 亿载重吨，低于 2009 年的 1.5 亿载重吨，较 2011 年更是削减了近 50%。此外，目前全球前十大造船集团手持订单合计占比已经达到 70%，明显高于 2009 年的 50%，且同一集团下属船厂之间

WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China

Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914





# FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报  
2020年05月18日 18 MAY 2020

的合作和联动性明显提升。因此，无论是市场供需关系还是船舶企业的话语权，均较 2009 年有较大改善，即使 2020 年全球新船订单量下滑至 3000 万载重吨，新造船价格也不可能出现类似 2009 年的断崖式下跌。

总的来看，2008—2009 年航运和造船业处于产业周期从极度繁荣走向衰退的拐点，而当前则处于长期萧条过后的新一轮周期起点。在当前造船产能已经得到大规模削减的情况下，即使市场需求出现下滑，也很难出现类似金融危机中造船市场供求关系严重失衡、造船企业大面积破产的情况。



## 船舶工业企业需精准发力

尽管目前船舶工业产业结构已经得到较大程度改善，但主要企业财务实力和资金储备并不充足，因此有必要充分估计此次疫情对企业带来的困难和风险，采取必要措施，保证企业能够顺利度过此次疫情冲击。

WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China

Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



# FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报  
2020年05月18日 18 MAY 2020

**一是评估在手订单的风险和船企自身应对能力，制定风险应对方案。**建议造船企业针对在手订单及在谈订单，尤其是集装箱船和客滚船订单，重点评估客户的现金储备、近期到期债务及融资能力等，并在疫情持续1年或2年的假设情境下，评估其对目标船型运费及运营现金流的影响，识别出高风险订单。针对在手高风险订单，做好相关文本工作，及时履行重要时间节点对船东及保险公司的通知义务，在给予船东必要理解和支持的同时，制定船东不同违约方式情况下的应对预案。船企也需要评估如果高风险订单出现违约，自身是否有足够的财务实力、可行举措和市场渠道将风险化解。

**二是用好国家及地方政府出台的各类支持政策，降低企业运营成本。**为降低疫情对实体经济的冲击，国家密集出台了包括支持企业融资、减免税费、返还社保等多种支持政策，各地方政府也出台了一系列疫情期间的支持政策，建议船舶工业企业根据自身情况，抓住政策支持机会，尽可能降低疫情对企业造成的损失。

**三是把握国家宏观经济政策着力点，关注扩大内需衍生的船舶需求。**4月份召开的中央政治局会议将此次疫情对我国经济发展的影响定性为“前所未有的挑战”，为了稳住“经济基本盘”和兜住民生底线，中央提出了“以更大的宏观政策力度对冲疫情影响”，采取包括降准、降息、再贷款等在内的货币政策和包括提高赤字率、发行特别国债、增加地方专项债等在内的财政政策，坚定实施扩大内需战略。可以预计，除“新基建”外，常规基础设施建设工程也将逐步增多，对以钢材、水泥、铁矿石、煤炭等为主要运输对象的散货船市场形成支撑；而“坚定实施扩大内需战略”也有利于稳住各类沿海及内河船舶的市场需求。此外，当前国际油价处于低位，是国家继续扩大战略石油储备和商业储备的有利时机，有利于我国油船船东扩展业务；近期国家发改委等部门印发了《关于加快推进天然气储备能力建设的实施意见》，对LNG船形成一定利好。因此，建议我国船舶工业企业加强与相关航运公司合作，共同开拓由国家宏观经济政策带来的包括散货船、油船、LNG船和内贸船等在内的市场机遇。

**四是加强产业链合作，提升国内船舶配套企业市场份额。**由于存在较大的业绩壁垒，我国自主品牌船配产品始终存在上船难的问题，也导致我国船舶工业自主配

WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China

Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



# FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报  
2020年05月18日 18 MAY 2020

套率长期低于韩国和日本，对我国船舶工业产业链安全形成了较大威胁。此次疫情暴发后，欧洲船配产品供应中断表明完整的自主船配产业链对我国船舶工业和造船企业的重要意义。特别是近期中央政治局会议将“保产业链供应链稳定”提升到“稳大局”的高度，为我国船舶工业突破核心配套和关键零部件等方面的瓶颈提出了要求。因此，建议我国船舶总装企业及配套设备企业加强与船东沟通，特别是与中资背景航运公司及金融船东的合作，尽可能采用国产自主品牌配套产品，共同维护船舶工业及航运业的产业链安全。

**五是继续优化内部资源整合和开展能力提升。**近几年国内外几大造船集团的整合持续推进，全球船舶工业的竞争格局愈发明朗，未来船舶企业的竞争将是综合实力的竞争。建议国内主要造船集团继续优化内部资源，特别是要充分发挥总装、设计、配套、资本和贸易之间的协同作用，在国际竞争中真正体现出综合实力。此外，建议主要造船企业结合国家“新基建”推进情况，利用各地区“新基建”的设施资源和资金资源，进一步提升智能制造水平，并加强对智能绿色产品的研发，在疫情防控中继续推进高质量发展战略。



WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China  
Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



# FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报  
2020年05月18日 18 MAY 2020

## PART III –KNOWLEDGE 涨知识

### 船岸人员应对 COVID-19 安全指南



2020年5月11日，IMO发布Circular Letter No.4204/Add.16通函件，后附《船岸界面人员应对COVID-19安全指南》(下称《指南》)，该《指南》旨在通过实施基于风险管理和畅通交流等切实可行的措施，解决船舶船员和岸基人员的主要关切和期望的问题，以解决涉及船岸界面所有人员的COVID-19风险。



**E**

4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDON SE1 7SR  
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

Circular Letter No.4204/Add.16  
6 May 2020

To: All IMO Member States  
United Nations and specialized agencies  
Intergovernmental organizations  
Non-governmental organizations in consultative status with IMO

Subject: **Coronavirus (COVID 19) – COVID-19 related guidelines for ensuring a safe shipboard interface between ship and shore-based personnel**



WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China  
Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



# FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报  
2020年05月18日 18 MAY 2020

## ANNEX

### COVID-19 RELATED GUIDELINES FOR ENSURING A SAFE SHIPBOARD INTERFACE BETWEEN SHIP AND SHORE-BASED PERSONNEL

#### Introduction

1 The Coronavirus (COVID-19) pandemic has created issues related to the shipboard interface between seafarers and shore-based personnel during port calls. These issues are often related to the ship's crews and shore-based workers, such as agents, inspectors, pilots, stevedores, surveyors etc., following conflicting procedures to mitigate the risk of infection related to the virus. Differing procedures and requirements are currently being set globally for shore-based workers by national Administrations, local authorities, professional organizations and employing companies compared with those being set by flag States and shipping companies to be followed on board ships by ship's crews.

2 The objective of all parties in the ship/shore interface should be to keep everyone as safe as possible at all times, regardless of whether they are seafarers serving onboard a ship or shore-based workers temporarily coming onboard, and not to place anyone at undue risk or in a position they feel is unacceptable.

该《指南》主要内容有：

#### 1、联合国和IMO建议

- 要求船舶在抵达港口前，尽早报告船上任何表明COVID-19感染的病例。
- 建议船舶在港口期间定期监测船上人员，以显示与COVID-19有关的任何症状，并向港口有关当局报告船上人员健康状况的任何变化。
- 考虑暂时限制船上人员在港口停留（除非或直到情况允许），除非涉及船员换班或接受紧急医疗护理。
- 尽可能将港内人员与船上人员的互动次数限制在对船舶的持续运作和供应至关重要的范围内。
- 根据世界卫生组织的建议，向港口工人提供关于COVID-19基本防护措施的信息。
- 确保在港口工作和有机会进入船舶的人员在接触海员之前配备适当的个人防护设备（可能包括口罩、洗手液和其他防止病毒传播的手段）。
- 要求港务局和港口工人遵守访问船舶为解决COVID-19而引入的任何筛选或其他协议或程序。

WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China  
Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



# FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报  
2020年05月18日 18 MAY 2020

## 2、其他相关方措施

- 航运公司：应为每艘船舶制定与冠状病毒相关的不同方面和风险相关的详细计划和程序，包括确定的风险以及作为船舶操作一部分的船岸接口的缓解措施；
- 岸基服务提供商：应在其内部程序中为其员工实施与COVID-19相关的基于风险的程序和指导；
- 负责移民官员、海关官员、港口国监督检查员等的当局应在其内部程序内，根据世界卫生组织、国际海事管理局和当地港口的最新指导，并酌情考虑到国家要求，为其雇员实施与COVID-19相关的基于风险的程序和指导。

## 3、控制的层次结构

为建立有效的安全控制措施和降低风险的指南，包括层级、适用、适用该层次时应考虑的因素。

- 消除
- 减少
- 交流
- 控制
- 个人防护装备



WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China  
Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



# FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报  
2020年05月18日 18 MAY 2020

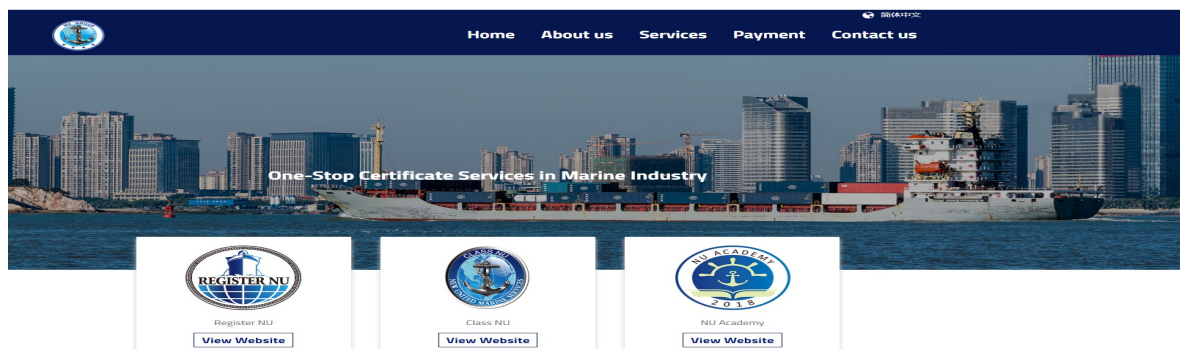
## 4、登轮步骤

- 尽量减少出席人数
- 使用外部走道，而不是通过船员宿舍进入。
- 将船员舱房内的时间限制在执行船上职责所需的绝对最低限度内
- 保持社交距离-最好是2米，但至少相隔1米，并将与船员的互动限制在参与船上职责的人员内
- 不要握手，使用挥手，点头或鞠躬
- 经常用肥皂和热水清洗双手至少20秒，或使用酒精洗手液
- 在适当的位置提供消毒站，例如船舶舷梯、住舱入口、驾驶台、控制室
- 避免触摸眼睛、鼻子和嘴
- 如果戴口罩，一定要遮住口鼻
- 戴上后不要触摸口罩
- 每次使用后立即丢弃一次性口罩
- 摘下口罩后清洁双手

## 5、登轮后

登轮后14天内，如任何曾登轮的岸基人员或者在船船员出现COVID-19的症状，则和此信息相关的所有人必须应知尽知。这种沟通是必不可少的，并应构成双方商定的要求的一部分，这些要求应包含在与COVID-19相关的风险管理和控制中。

----- END -----



About US, class NU: pls click <http://www.nugroup.org/>

WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China

Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914