

中国船东协会文件

中船协字[2015]21号

关于《2015年国内沿海化工 水运市场预测及新增运力建议》的公示

各化工品运输相关企业：

根据《沿海省际化学品水路运输企业新增化学品船舶运力综合评价办法》的有关规定。

现对《2015年国内沿海化工品水运市场预测及新增运力建议》的分析报告在中国船东协会官方网站进行公示（具体报告详见附件内容）。

要求在公示发布之日起至2015年4月15日之前，如有问题可联系中国船东协会化工品运输专业委员会沟通。如无异议，中国船东协会将根据专业委员会的意见汇总上报主管部门作为参考。

联系人：章士剑 13605189844

附件：《2015年国内沿海化工水运市场预测及新增运力建议》

抄报：交通运输部水运局

抄送：中国船东协会化工品运输专业委员会

二〇一五年四月八日



附件:

2015 年国内沿海化工水运市场预测及新增运力建议

一、目前国内化工水运市场总体状况

受国内化工需求下滑和深度低迷的影响,2014 年国内沿海化工品水运市场运行的低迷状况已超出众多人的预期。对国内化工市场而言,PTA 原料 PX 是运量最大的化工产品,对国内市场影响最大。2014 年国内 PTA 产能开工率依然延续下滑的局面,2012 开工率为 87.7%、2013 年为 68.0%,14 年甚至预计可能下降到 60%以下。虽然 PTA 总产能增加,但由于产能大幅过剩,对 2014 年 PX 实际需求仅增加约 150 万吨。由于新投产 PX 的地区;如 2014 年一季度四川彭州 65 万吨 PX 不会产生水路运输,2013 年底投产的海南炼化 60 万吨 PX 将就近为海南逸盛 PTA 工厂供应,甚至将减少逸盛海南工厂年 30-40 万吨水路进厂需求;新增 30 万吨 PX 生产能力的青岛丽东工厂因价格过低而减产,PX 水运出货反而减少;腾龙芳烃更是受 PX-PTA 行情快速低迷影响,海运货源大大萎缩,表现为国内沿海 PX 水运量实际在减少,全年估计将维持总运输需求不多于上年的局面。国内新增运行需求包括,已经开工生产的中化泉州炼厂和江苏盛虹集团投资在连云港,新建的虹港石化 150 万吨 PTA 工厂。中化泉州炼厂下半年估计仅有每月约 4 万吨的水运需求,对运输市场的影响甚微,虹港石化 150 万吨 PTA 工厂下半年可能投产,在今年国内 PTA 产能大幅过剩超过 900 万吨的情况下,主要影响是国内 PX 运输的流向和留量,难言水路运输增长。除此之外,2014 年韩国新增 300 万吨 PX 的产能,主要瞄准中国市场,也进一步抑制了国内 PX 的运量。韩国新增的这一部分运量已经被饥渴的韩国船东底价运价瓜分。沿海国内其他品种没有明显的增长。2014 年国内总体运量基本维持

了 2013 年的水平，但是由于区域一体化的影响，运距缩短，总的周转量应该是下降了。此外由于化工企业效益下降，以及船舶供应的充裕。2014 年国内市场运价较 2013 年下滑，从 2015 年船东谈判的情况来看，运价将进一步下降。

从运力供应看，至 2014 年 9 月底止，按在册不完全粗略统计（不包括有运力指标但尚未交付的船舶），统计到的 64 家（包括长江南京水域以上有海船的 2 家）船东中，拥有中国旗的船舶为 299 艘/92 万载重吨，运力仍在增长，但速度和幅度明显下降。按照过去的平均运距计算，可以承运国内沿海水运量约 3000 万吨水路运输货物。实际由于近年来化工区域一体化结果，大部分的海运距离减至 400 海里内，客观形成了实际运输能力估计超过 3500 万吨以上情况。而水运需求近两年仅有不到 5% 的小幅度增长，约维持在 2000 万吨左右的水平，局部阶段，市场不好甚至出现下滑。由于运力供应充足，货源争抢激烈。有国际经营管理能力的船东，在 2014 年已经开始将更多的运力甚至近半运力转向国际航线经营。这也是国内市场维持相对稳定的一个重要因素。

从细分吨位结构看，10000 及以上载重吨船舶中，可从事国内运输的船舶现有 11 艘，平均船龄不足 9 年，合计近 14.9 万载重吨，占总运力的 16.2%。与上年比可参与国内运输的运力减少 2 艘，合计 2.4 万吨。主要是 2014 年 1 艘拟用小型船舶置换同等国内运输市场而退出，1 艘光租国外寻求较好收益的国际市场而退出国内运输。这一市场的国内运输船东也进一步减少至 6 家。现有各家规模均不大，每家最多也只有 2 条，与上年无变化。运输市场和品种无变化，依旧为 PX 和甲醇等简单化学品，即青岛丽东、腾龙芳烃，中石化镇海、南京、福建联合的 PX 运输；华北到宁波禾元的甲醇等寥寥几个工厂有运输需求，月均不足 10 万吨运输总量，可容纳 3-4 条船的运力正常运行，或者投入在运价低廉的石脑油市场。在国内长期稳定经营的仅 2 家，不足 4 条船的运力需求，其余 7 条仍主要靠外贸或台海两岸运输或国内石脑油运输来补充和维持营运，市场供给过剩。由于这

部分市场货源结构单一，未来市场容量有进一步缩小的威胁，部分船东甚至已主动退出，表明这一细分市场空间不大，收益不能满足船东的要求，继续增长无意义。因此，这一细分市场船舶，以及欲发展这种运力的船东，应谨慎、认真考虑投入。主管部门也应在总量上控制不超过 2014 年上半年可从事国内运输 13 艘的船队总规模，巩固已取得的调控成果，避免运力供给严重过剩现象的出现回头。

国内 5-9000 载重吨化工船舶，目前在册 40 艘，平均船龄不足 6 年，载重吨约 25.8 万吨，占全部吨位的 28.0%。2014 年由于国内运输需求的不足，导致大量 5000 吨船舶的货源短缺，另一方面仅有的货源面临低价竞争，有资质、可从事国际运输的船舶几乎都选择外贸运输作为内贸运输的补充，或者避开国内市场上的低效益竞争。客观反映了国内 5000 吨以上船舶市场运行供求市场的关系恶化，只能寻找新的国际市场作为出路。这部分船舶，结构上表现为运力常年富余，市场恶劣时甚至接近 30% 的运力处于相对富余状态。未来两年，即使国内仍将陆续有新增项目投产，恐也将无法在短期内消化这样的过剩运力，需要靠周边的国际和台海运输补充。因此，这部分仅能从事国内运输的船舶和公司，在运力发展上应严格控制；有良好经营和管理能力的公司，需要通过周边的台海两岸和国际市场做适当补充货源，才合适发展和优化其运力结构。

3000-4999 载重吨的化工船有 71 艘，比上年净增加 3 艘，主要为近年新批准和老旧船运力更新或置换，平均船龄 7 年，25.2 万载重吨，占总运能得的 27.4%；1800-2999 载重吨的船舶有 59 艘，运力减少 1 艘，主要是升级替换为 3000 吨级船舶，平均船龄 8 年，载重吨 12.9 万吨，占总载重吨位的 14.0%，这两部分市场的船舶国内供给富余，需要依靠外贸补充，运力失衡相对较轻；1799 及以下的化工小型船，约有 118 艘，运力基本没有变化，平均船龄超过 10 年，船舶载重吨位仅为 12.3 万吨，但吨位仅占全部运力的 13.4%，2014 年这部分船舶数量和吨位均无变化。值得注意的是，1800 载重吨及以下的化工船，数量大，超过全部在册船舶总数三分之一，平均船龄也

相对最高，主要从事区间和短途运输，靠终端客户支撑，市场相对封闭，运输业务也相对稳定，在部分有一定规模的船东中，拓展外部市场是其发展愿望。

目前所出现的珠三角/长三角/环渤海湾三大化工区域的一体化，在运力需求的结构方面，将缩短化工产品的水运距离，减少了大吨位船舶的需求而可能改为短途的公路运输或使用 3000 吨及以下的小型船舶承接，并呈现区域化、精细化的特点，可能对船舶带来新的技术运输要求。这需要船东跟踪区域市场的变化特点，做深入细致的区域市场分析。

从目前运输需求的总体情况看，市场没有迫切、大量的运力发展需要，运力供给总体过剩依然是基本现实；市场运价水平尚面临货主的降价压力。因此，市场环境并不支持运力快速发展和增长的要求。未来船舶运力发展应避免单纯靠增长的思路，而更多地体现在船舶的技术进步，管理要求的提升，船舶的更新换代和船东运力的结构优化上。但从总船东的增长和竞争意愿看，与现实状况有一定的不符。船东对船舶大型化减少运输成本，加强竞争能力有天然的意愿和需求，对外部市场的拓展愿望也客观要求其发展。与船东的意愿明显不利的是市场现实，化工企业大幅亏损，带来生产缩减，化工下游企业需求不振，形成了相对低迷的运输市场需求，以及未来需求增长乏力，均造成国内大型化工船运输供给过剩难以短期改变的现实。国内化工船东排队申请运力审批，以及沿海各船台上已有开工建造和等待开工的化工船，将对运力发展的限制政策带来严峻的挑战。

以上供需矛盾和问题的存在，外部经济贸易形势的艰难，加剧了国内各化工品船东经营的困难，无论规模大小，与上年相比，也是更为艰难、更困难的一年，尤其是大吨位的化工船，运输需求和运价面临双下滑的情况更明显。即使是成本相对较低的部分低等级、低成本运输企业，也面临保效的压力。更为担忧的是，部分大型船公司在经营管理较为雄厚的基础上签订了一定的 COA 货源，但最近几年快速发展起来的部分小型船公司，为获得生存空间和稳定的货源，争相与

货主低价揽货，部分航线甚至亏损运行，采取了近似“自杀式”的经营行为，不仅严重冲击了市场，特别是对 2015 年可能下行的运输市场，是更严重的威胁。

虽有上述困难，2014 年国内化学品船运尚能基本保持平稳运行，大部分国内船东效益维持了稳定，只有少部分船东出现亏损以及个别船东由于各自不同的原因出现了财务危机。与相比其他类型的船舶比，化工船型总体收益较好，市场相对稳定。正是由于相对其它船型较好的形势，部分船东对当前的感觉良好，易忽略未来化工水运发展增速严重放缓的威胁和风险，在自身运力升级发展上与总体市场趋势存在一定的矛盾和不匹配。加之目前仍然存在的审批控制，使得少部分船东错误认为运力的价值，对自身需要和发展能力以非理性决策而抢批新造船运力。这种情况，对目前逐渐稳定的化工运输市场可能引发新一轮的“发展”大战，值得注意。

二、2015 年及其后一段时间水运化工市场形势及其变化

1、全球油价大幅下滑和美国化工成本竞争，将给国内化工运输需求带来震荡和新的变化

今年 10 月份以来，全球原油价格大幅直线下滑，油价已处于近 5 年的最低点，比 3 个月前相对稳定的水平，几乎下跌 40%。油价的快速下行，特别是年底和年初之交，化工企业和其下游必然要压缩库存，减少存货和加工量，控制亏损。明年油价下滑止稳前，运输需求必然受到抑制，生产和加工将处于低位徘徊，消费旺季到来会受到干扰。因此，2015 年化工运输的开局将面临很大的压力。美国页岩油气的生产，在油价大幅度下跌的环境下，给中国化工行业带来的低成本竞争压力将减弱，但对国内化工产业的发展持续影响和时间存在一定不确定性，值得认真关注。因此，中国化工行业及其水路运输，也必然在油价剧烈下行下，受到冲击，运输波动性加大，运输价格下滑的压力也同时凸现。

2、大型新增化工项目大幅减缓，产能继续增加，运输需求的增长交织着有涨有跌。

由于国内经济增长明显放缓和近几年国内人力资源成本的上升，加上化工行业布局的基本完成，国家从整个战略层面收紧了对未来新建项目的严格审查力度，加之国内环保和人工成本的影响，部分化工及下游竞争力已不如东南亚和印度，加大了国内对化工需求增速的放缓。韩国 2014 年近 300 万吨 PX 产能的投放，也进一步抑制了国内 PX 投资的热情，减少了未来国内水路运输增长的前景。同时，欧美贸易壁垒重新抬头，中东化工下游的发展，将进一步抑制了中国的出口增长，减少化工下游的需求增长。由此未来几年内能够新增的大型化工项目寥寥无几。受化工产能过剩影响，其他各化工项目均在前期调研论证以及市场评估的基础上推迟和延缓了开工建设工期以及建设规模，国内原计划上马的几个 PX 项目，都已暂停审批或者需要重新决策，如镇海炼化原计划再上一个 60 万吨 PX 的计划目前暂时取消；中海油惠州壳牌二期原计划再上一个 60 万吨 PX 的生产计划已调整产品方向，不生产苯和二甲苯等芳烃产品。未来将影响沿海化工物流的主要项目有，宁波荣盛投资 130 亿元的宁波中金 160 万吨 PX 和 48 万吨纯苯大项目，预计将在 2015 年一季度内投产。该项目主要针对宁波附近国内最大的 PX 消费区，主要不产生水路运输需求，甚至可能冲击并减少宁波地区 PX 进口量；预计推迟到 2015 年投产的浙江兴兴 180 万吨甲醇制烯烃 MTO 项目，江苏连云港斯派尔 240 万吨甲醇制 83 万吨烯烃 MTO 和多联化工项目，江苏常州 100 万吨甲醇制 50 万吨 MTO 苯乙烯项目，以及值得高度需要关注的大连长兴岛化工区建设。预期还有 2015 年投产的南京亨斯迈 24 万吨环氧丙烷联产 75 万吨 MTBE 项目。这些沿海大型化工项目，基本都按照安装产业园思路建设，采用上下游一体化的考虑，不同产品的水路运输有增有减，但精细化工的水路运输总体是减少的。作为国家大力推动的新兴甲醇制 MTO 项目，其原料甲醇运输是否增长，估计只有浙江新兴和常州新材料对国内运输增长有所贡献外，其他项目主要是消化北方煤炭省份生产的甲醇和有价格竞争力的进口甲醇担当。其他有重要影响的主要化工项目包括上海漕泾住友 25 万吨苯酚和 15 万吨

丙酮项目，海运需求约全年 8 万吨；上海赛科新增 26 万吨丙烯腈项目带来的部分海运需求约 15-20 万吨；福建联合石化增加乙二醇产能 40 万吨，预计增加水运量 20-30 万吨；惠州忠信苯酚丙酮改造增加产能约 10 万吨；预计增加运量约 8-10 万吨；DSM 南京新增 20 万吨己内酰胺及海运替代漕车的可能趋势；预计 2016 年投产的英利士年产 26 万吨天津丙烯腈项目；烟台万华 2015 年 30 万吨 MTBE 项目的部分海运。从上述项目看，虽有大型化工项目未来的预期，主要大幅增长的运输品种在甲醇和 MTBE，没有大批量化工水路运输需求，属于配套延伸基础上的增加，水路运输需求总量 2015 年可能带来的增长在 60 万吨左右，不会产生运输需求的大幅增长，这些小品种精细化工主要对 3000 吨级小吨位船型有所贡献，个别品种，如环氧丙烷和水运己内酰胺，由于运输要求特殊，未来 2 年可能产生特殊增长需求。

3、化工区域一体化进程加深，深刻影响货流结构，减少运量。

从近几年化工消费和生产市场看，中国的化工发展逐渐已经由初期粗放式、原料加工式向上下游一体、精细多元化发展和深化，特别是国家和地方推行和主导的工业园区化及循环经济区域给化工产品的中远程物流带来负面影响。从目前聚酯产业链化工布局看，基本形成北方大连港长兴岛以及营口仙人岛区域一体；长江口地区的中石化区域内工厂以及产业链一体并有逐渐向沿江上游炼厂相互一体加深趋势；宁波地区更是由于纺织业发达化工企业众多早已形成非常完整和发达的上下游区域联动，如前述提到的荣盛集团的 160 万吨 PX 和 48 万吨纯苯中金项目；福建地区福炼腾龙 PX-佳龙及翔鹭 PTA-PET 等结合，使原本就非常发达的纺织产业区域化工经济如火如荼。这些一体化化工经济的发展对运输物流企业来讲肯定是消极的。但在国家和地方政府的积极倡导下，加上化工生产商自身对物流的优化考虑以及对原料来源保障以及就近配送等优势，今后国内化工品运输尤其是大宗原料化工品水运中远程运距货源将大幅减少。从实际结果看，目前各区域一体化地区后，原先下海及水运运输化工品数量已经呈现逐年下降趋势。虽然化工产能有所增长，但水运量不增反降。以 PX 为

例，镇海炼化的PX，水运量从过去4万吨每月，减为零，偶有5000吨；金山石化的PX，水运量从4-5万吨每月，基本减为零，偶尔5000或10000吨。渤海湾区域，大连福佳的PX，原来7-8万吨每月下水，现在每月只有10000吨左右水路运输；青岛丽东原来到华东和华南的中长线水运，现在基本消失，主要改供附近的大连两个PTA；海南炼化出产的PX以后也将就近供海南逸盛PTA工厂。在上述一体化区域内，运输主要依靠管道和公路，并已经替代了近50%的原有水路运量，可见区域一体化对水运的负面影响极其巨大。

4. 贸易换货及内部互供对运输的影响愈发明显，减少运输需求。

中国化工品消费已经形成非常稳定的原料到产品加工链，部分特大型企业，如中石化等具有资源优势的生产商和贸易商，对整个化工贸易和物流环节的控制力和影响力愈发明显。中石化等具有全国工厂和贸易来源布局的大型企业，就近供应尤其是内部互供，对其节省成本和稳定保障供应具有非常重要的意义。如果再结合部分外贸资源平衡国内供应，对运输物流企业只能是运距越做越短、货源越做越少。如中石化化工销售公司，通过长江内工厂就地互供，原本部分能够由江到海的运输量逐渐减少，从华北华东供应到南方的货源，也正在通过东南亚和台湾外盘货源换货解决，对化工船东效益支撑明显的远距离国内运输将逐渐消失。加上部分工厂和贸易商之间因物流成本以及客户资源影响相互换货，既减少了运输企业远距离和高效益航线，也对运行格局产生了非常消极的影响。国际国内贸易结构性变化以及市场透明化更加重了运输企业在整个产业链中的弱势地位，贸易空间的挤压必然会传导并挤压到物流运输企业的空间，这也是今后一个时期运输企业不得不认真对待的严峻课题

从以上形势分析来看，未来几年中国化工消费和生产仍处增长期，但大部分产品的产能过剩阶段已经出现，消化过剩产能尚难在短期内完成，少量尚需要配套新增，但总体增长缓慢。因此，未来两年水路运输需求量增长也必然非常缓慢。国内GDP增长水平将下调至7%左右，化工需求将主要停留在消化产能阶段，运输需求增长也将

极为有限，不超过 5% 的水平。考虑到运输距离的缩短，对运力需求的增长估计更低，最多只能达到 3% 左右的增长水平。

三、2015 年新增运力规模及船型建议

从未来几年内化工品运输的变化形势看，水路运输需求增长会进一步放缓；但得益于交通部这几年来对宏观市场的指导和调控，在需求增长放缓的同时，政府主管部门这两年进行的运力调控政策，包括阶段性停止审批和相对严格的控制政策，对改进化工运输市场的供给，避免恶性竞争，维持国内化工水路运输市场相对稳定的局面功不可莫，运力供应能力过剩状况在逐步改善。但要看到，目前这一相对良好的局面实受惠于过去几年，交通主管部门运力严格调控的结果。从市场需求来看，目前各个细分市场运力过剩基本状况没有改变，加之未来经济增长放缓，化工一体化区域的建设带来的运距减少，运输需求增长将受到很大的压制。因此，运力供给的低增长控制更符合稳定化工运输市场的要求。

另一方面，安全法规 and 环境保护的压力，对化工运输行业安全环保和管理作业压力进一步加大。因此，船舶技术状况提高和管理的提升，更有助于满足国家未来环保政策的方向。

虽然当前国内 CPI 上涨趋缓，港口费用保持稳定，燃油价格受国际市场大幅下滑的影响有下调，但受制于国内市场的限制和封闭，燃油价格下调较小，在运力持续增长，运输需求增长停滞甚至减少的环境下，要承受船多货少的情况，竞争也依然激烈，预计运费水平下降是 2015 年大概率事件，对化工船东的经营和效益难度进一步增大，挑战增加。

鉴于此，化工运输常委会秘书处建议：各化工水运企业的利益方，应正确认清当前中国经济“新常态”下的发展以及所带来的运输需求减速的必然趋势，对当前国际化工市场所带来的传导要有更加清醒的认识和准备，并注意以下的发展对策：

一是继续支持并呼吁国家主管机关继续进行适度的运力控制政策及措施。根据对市场供需和发展趋势的分析，2015 年国内沿海化

工船新增运力审批的基本原则，建议运力增长幅度比国内经济增长速度低的水平把握。

具体到不同船型，对一般性的化工船型，特别是对供应过剩较大的 5000 及以上载重吨的化工船，一般情况下不应增加。但考虑到原有 10000 载重吨 2 艘运力退出国内运输，在运力审批增加上，建议最多补充 2 艘 10000 吨级以上，或 5000-10000 吨级船舶但不超过同等总吨位的运力补充。考虑市场经营的难度和效益挑战，建议要挑选经济实力强，效益好，安全管理有长期稳定基础的公司来发展。1800 载重吨和以下的船舶由于数量极大，技术等级低，船龄较老，超过 10 年，消化未来成本能力低，也不应是发展方向，因此，除非技术升级换代或更新，建议停止审批；对部分市场能够吸收的 1800-5000 载重吨左右的中小型船舶，主要是 3000 吨级以下的化工船，以及现有无法满足特殊货物运输要求和能力的船舶（或部分舱室），这部分结构的船舶运力增长幅度应低于 7% 经济增长水平。按照这部分合计总运力 38.1 万载重吨的 6% 考虑，总的运力控制规模在 23000 载重吨位为好，最多不超过其增长幅度的 7%，即不超过 27000 载重吨。在上述控制年度总运力增长水平前提下，应充分考虑细分船舶吨位中，3000 吨以下的船舶吨位增长应有 50% 的合理权重，并实行有序、非集中性的审批，以继续改进市场运力供给和结构，促进有序增长，避免过度竞争和社会资源的浪费；

现有 64 家化工公司存在小而散的情况，数量过多，社会集中化程度不高，且化工运输需要的管理要求高，高级有经验的化工从业者资源供给和保障能力不足，建议继续停止审批此类新公司。对符合产业集中化发展方向，平均投入载重吨规模不少于现有化工船公司平均拥有 15000 载重吨以上运力水平，且在满足总控制运力范围内的情况下，控制在 1-2 家审批。

二是有条件的船东，积极向国家及地方主管政府部门争取支持，从政策和导向上促进大型化工航运企业和大型化工企业进行战略合作和相互支持，以推动形成国内具有标杆性的化工物流健康发展模

式，避免因恶性竞争导致的市场短视行为；

三是为避免出现行业的重大安全事故，提升整个行业的社会环保和舆论效应，应各自做好安全工作，研究并提出提高安全管理的建议和办法，推动主管部门逐步建立和提高化工品船舶经营管理业者的从业门槛。各企业要进一步规范安全管理，形成外部约束，配合有关大型货主如中石化等建立船舶检验标准，提高化工品行业安全管理能力和服务水平。对现有不符合规范、规模小、安全管理记录不良的航运公司，以政策的引导，以市场化手段进行整合，分阶段分类缩减船东总数，形成一批运力有一定规模、管理规范、管理规范的船东公司，推动市场的秩序规范，维护行业的大局；

四是在行业发展中，各船东要认真结合自身的发展需要申请运力，避免在运力申请中抢吨位，不发展或故意拖延发展的情况，防止给其他企业的正常发展设置障碍。对前期运力已审批的企业，要提高其新造船营运证发放的门槛，不仅需要运力审批后 2 年内开工建设，且交付运行的时间如超过开工后 1 年半以上（通常的建造周期少于 1 年，如船厂原因交船延期半年，船东可能弃船并索赔），必须说明理由，重新进行确认和核准，否则取消已批准的运力申请并公布。

同时，各船东要倡导和主动落实、推动船舶安全技术标准的升级和提高，淘汰低标准老旧化工船。国内沿海 1800 吨级以下的船舶平均船龄已超过 10 年，总量大，占比高，数量超化工船队总数的三分之一，平均吨位仅 1150，吨位和规模均小儿散，且小型船舶造船质量控制和技术标准的历史原因，这部分船舶的设备技术要求和平均吨位有待提高。特别是国家未来强化环保政策和责任，加快提高这些船舶的技术等级和管理有助于加强安全管理，也有助于降低单位运输成本，适应市场竞争的要求。

五是为发挥好行业协会的服务作用，各船东更加积极支持协会的活动，配合行业调研和市场分析工作，使行业内各利益方能更好地认识市场形势和行业趋势，避免行业的恶性竞争，促进整个行业的健康、良好发展；

六是化工协会要在进一步认真研究分析市场的基础上,定期发布研究和分析报告,帮助船东了解市场形势和变化,谨慎和合理评估投资需求,注意发展时机和规模。特别是,在当前运力仍然处于调控期,对引导船东合理发展运力,特别是新建和投入船型具有良好的指导意义;也有利于船东结合自身情况和定位,稳定、健康发展,尽量避免单一或被可能被替代的市场风险,包括关注考虑周边国际市场特别是台海和日韩运输市场的联动情况,为化工船东稳定市场,提高行业自身效益上多着力,为行业的长期稳定、良好运行目标而努力。