



全一海运市场周报

2018.10 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2018.10.08 - 10.12\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【假期市场总体平淡 远洋航线涨跌互现】

本周中国出口集装箱运输市场受国庆长假影响，整体行情比较平淡，运输需求小幅下跌，部分运力处于停航状态，供求总体平衡。不同航线出现分化，市场运价涨跌互现，综合指数小幅上涨。10月12日，上海航运交易所发布的上海出口集装箱综合运价指数为904.51点，较上期上涨3.9%。

欧洲航线：据研究机构 Markit 发布的数据显示，欧元区9月制造业 PMI 终值 53.2，较前值下跌 0.1，显示出欧洲经济复苏步伐有所放缓，对运输需求的增长态势产生影响。本周运输市场受到国庆假期影响比较平淡，货量减少，虽然运力同样有所缩减，但供需基本面略为疲软，上海港船舶平均舱位利用率在 85%—90%之间。受此影响，运价延续前期下跌态势。10月12日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为 731 美元/TEU，较上期小幅下跌 0.5%。地中海航线，市场情况基本与欧洲航线类似，上海港船舶平均装载率较欧洲航线更加疲软，在 85%左右，市场运价跌幅大于欧洲航线。10月12日，上海出口至地中海基本港市场运价（海运及海运附加费）为 751 美元/TEU，较上期下跌 2.1%。

北美航线：近期美国多项经济指标较为强劲，显示美国经济发展基础较为稳固，对当地居民消费和运输需求的增长起到支撑作用。北美航线市场受假期因素影响较小，保持长假前市场热度，货量继续保持较高水平，供求关系良好，上海港船舶平均装载率保持在 95%以上，多数航班满载出运。市场运价有所分化，美西航线运价继续高位上涨，美东航线则基本维持在前期水平。10月12日，上海出口至美西、美东基本港市场运价（海运及海运附加费）分别为 2503 美元/FEU、3304 美元/FEU，较上期分别上涨 7.3%、小幅下跌 0.5%。

波斯湾航线：货量表现总体稳定，部分航商在国庆长假期间收缩运力规模，供需基本面出现改善，上海港船舶平均装载率升至 90%左右。市场运价受此支撑小幅上涨。10月12日，上海出口至波斯湾基本港市场运价（海运及海运附加费）为 366 美元/TEU，较上期上涨 3.4%。

澳新航线：整体市场在节后向好，运输需求复苏较快，部分航商继续采取措施以控制总体运力规模，供求关系得到有效改善，市场运价大幅上涨。10月12日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 716 美元/TEU，较上期大幅上涨 34.6%。

南美航线：运输需求在节后表现平淡，但运力规模也处于低位，供求关系维持相对平衡的状态，上海港船舶平均装载率接近 95%。本周市场运价小幅下跌。



10月12日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为952美元/TEU，较上期下跌2.5%。

日本航线：本周货量基本稳定，市场运价总体平稳。10月12日，中国出口至日本航线运价指数为709.46点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【节后需求集中爆发 综合指数波动上行】

节后，长假期间积压的需求集中爆发，沿海散货运输市场行情走势良好。运价波动上行。10月12日，上海航运交易所发布的中国沿海（散货）综合运价指数报收1262.08点，较9月28日上涨3.6%。其中煤炭、金属矿石、粮食运价指数上涨，成品油运价指数下跌，原油运价指数维稳。

煤炭市场：随着天气转凉，民用电需求下降，下游用煤需求有所回落。据统计，本周沿海六大电厂日耗煤量在50-55万吨左右，较节前下跌5-10万吨。电厂库存攀升至1500万吨左右，较节前增长约50万吨。港口库存方面，受国庆假期、大秦线检修等因素影响，北方港口进出作业不佳，场存呈快速下降态势，截至10月10日，四港存煤合计1966万吨，较节前下跌约200万吨。本周市场行情为：上半周，节后补库叠加煤价上涨带动的下游囤货心态，北上船只增多，而北方港口库存不足导致大量船舶压港等货，市场运力一度大幅缩减，运价节节攀升；下半周，随着电厂库存的逐渐充裕，市场货盘大幅减少，同时北方运力不断释放，货少船多，运价理性回调。总体来看，受政策消息面影响：四季度进口煤平控政策落地使得华南后续煤炭需求重心向内贸转移。以及，受进口博览会影响，11月上旬华东和进江地区煤炭拉运或将受到限制。加上当前油价仍处于高位，沿海煤炭运输市场运价继续下跌空间不大。

10月12日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1340.01点，较9月28日上涨3.9%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，秦皇岛-上海（4-5万dwt）航线运价为46.1元/吨，较9月28日上涨8.3元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为50.0元/吨，较9月28日上涨9.0元/吨；秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为52.1元/吨，较9月28日上涨5.0元/吨。

金属矿石市场：节后下游补货需求增强，本周成材市场氛围尚可，市价整体上行。叠加环保限产消息趋严，整体开工率不高，厂商挺价意愿强。随着采暖季限产范围的大幅扩大，四季度钢材供应仍将受到环保限产抑制。本周矿石运输需求增加，运价上涨。10月12日，沿海金属矿石货种运价指数报收1230.57点，较9月28日上涨3.0%。

粮食市场：长假过后，新粮陆续上市，南北粮食贸易升温，贸易商发货积极性明显回升，运输需求持续回暖。加之煤炭运价高位支撑，沿海粮食运价上涨。10月12日，沿海粮食货种运价指数报收1248.92点，较9月28日上涨12.3%。



成品油市场：长假过后，沿海成品油运输需求略有好转，询盘有所增多。不过市场货源依旧较为低迷，难以支撑行情好转，沿海成品油运价低位震荡。10月12日，上海航运交易所发布的中国沿海成品油运价指数（CCTFI）报收936.43点，较9月28日下跌0.4%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【南美粮食表现活跃 综合指数震荡上行】

节后海岬型船市场补涨回落、弱势运行，巴拿马型船和超灵便型船市场保持节前涨势、继续发力，远东干散货综合指数震荡上行。10月11日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为1151.84点，运价指数为1013.58点，租金指数为1359.24点，较节前（9月28日，下同）分别上涨5.4%、4.1%和6.8%。

海岬型船市场：国庆长假期间，由于国际油价的快速上涨以及澳洲发运港港口吃水条件受限，太平洋市场租金、运价快速上涨，西澳至青岛的铁矿石航线运价从节前的7.8美元/吨跳涨至节中的9.5美元/吨。但由于太平洋市场船多货少基本面变化不大，临近假期结束时市场再次转弱，运价跌至8.8美元/吨。本周伊始市场继续下滑，西澳至青岛的铁矿石航线运价一度跌至8.0-8.1美元/吨，周三晚间OP开始推动市场，加上随后力拓进场拿船，市场暂时止跌，成交价回升至8.5美元/吨左右。11日市场报出18万载重吨船，10月17-18日青岛交船，走2个连续航次，新加坡-日本还船，成交日租金为17900美元。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为8.524美元/吨，较节前上涨9.8%；中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为17719美元，较节前上涨11.9%。巴西远程矿航线，长假期间继续弱势运行，本周初巴西到中国铁矿石航线运价维持在20美元/吨的状态，临近周末交投略微增多，成交价微涨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为20.343美元/吨，较节前下跌2.0%。

巴拿马型船市场：长假期间，巴拿马型船南美粮食市场持续发力，巴西和阿根廷的货盘源源不断，卡尔萨姆型运力供不应求，加之油价上涨的推动，粮食航线运价进一步推高。临近周末，成交节奏略有放缓，但粮食航线租金、运价依然稳健。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为39.668美元/吨，较节前上涨5.6%，再创年内新高。太平洋市场，长假期间印度和日本煤炭需求支撑市场，节后澳大利亚和印尼的煤炭出口保持活跃，中国南方空出运力相对抢手。但由于NoPac货盘较少，中国北方空出运力稍有压力，周三开始市场触顶小幅回调。11日市场报出7.5万载重吨船，10月16-17日汕尾交船，途经印度尼西亚，福州以南还船，成交日租金为14500美元。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为14350美元，较节前上涨5.3%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为13396美元，较节前上涨6.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为7.728美元/吨，较节前上涨5.1%。

超灵便型船市场：长假期间超灵便型船东南亚市场交投活跃度较好，节后镍矿货盘保持稳定，煤炭货盘增多，船货平衡度较好，虽然北方钢材货盘寥寥无几，市场总体租金、运价保持良好态势。周四，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为10455美元，较节前上涨2.8%；新加坡经印尼至中国南方航线TCT日租金为13550美元，较节前上涨3.6%；中国渤海湾内-东南亚航线TCT日租金为9133美元，较节前上涨1.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为9.035



美元/吨，较节前上涨 2.8%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.653 美元/吨，较节前微涨 0.9%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价急速上升 成品油运价持续上涨】

随着全球贸易局势的紧张和伊朗制裁大限的临近，全球原油贸易格局正在发生改变，美国对中国的原油出口大幅下跌，而对亚洲其他国家的出口正在增加。同时全球正在迫切寻找伊朗的替代者。OPEC 月报显示，以沙特阿拉伯为首的 OPEC 国家在 9 月向市场投放了足够的原油供应，从而弥补了伊朗和委内瑞拉原油产量的下滑，导致此前走高的国际油价连续下跌。本周原油价格波动下行，布伦特原油期货价格周四报 80.47 美元/桶，较近期高峰下跌 7.0%。全球原油运输市场大船运价快速上涨，中型船运价不断上升，小型船运价持续上涨。中国进口 VLCC 运输市场节后大涨。10 月 11 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1099.89 点，较上期上涨 37.1%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场节后冲高后小幅回落。原油持续走高的同时，中东航线货盘增加，部分运力延期，船东大幅提价，运价跳涨近 20 个点；西非航线虽成交不多，但受乐观情绪提振，运价跟涨；CTFI 综合指数重返千点之上，创下近两年新高。周末，货盘逐渐减少，运价高位回调。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS 81.46，较节前（9 月 27 日）暴涨 39.3%，CT1 的 5 日平均为 WS 78.74，较节前大涨 36.6%，等价期租租金平均 3.1 万美元/天，较节前翻倍；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS 79.23，大涨 34.1%，平均为 WS 77.27，TCE 平均 3.4 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价综合水平不断上升。西非至欧洲市场运价上涨至 WS106，TCE 约 2.0 万美元/天。黑海到地中海航线运价小幅上涨至 WS105，TCE 约 2.0 万美元/天。该航线一艘 13.5 万吨级船，土耳其杰伊汉至地中海，10 月 15 日货盘，成交运价为 WS105。亚洲进口主要来自波罗的海，一艘 13 万吨级船，波罗的海至新加坡，10 月 20 日货盘，成交包干运费为 365 万美元。中国进口主要来自新加坡，一艘 13 万吨级船，新加坡至中国，10 月 18 日货盘，成交运价为 WS117.5。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线运价持续上涨，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平波动上行。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS162（TCE 约 1.7 万美元/天）。跨地中海运价小幅下跌至 WS104 水平（TCE 约 0.5 万美元/天）。北海短程运价小幅下跌至 WS115（TCE 约 0.8 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，挪威至欧洲大陆，10 月 15 日货盘，成交运价为 WS110。波罗的海短程运价上涨至 WS100，TCE 约 1.6 万美元/天。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS133，TCE 约 0.9 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS131，TCE 为 1.4 万美元/天。中国进口主要来自非洲，一艘 9 万吨级船，埃及至中国，10 月下旬货盘，成交包干运费为 260 万美元。

国际成品油轮（Product）：本周成品油运输市场亚洲航线涨跌互现，欧美航线稳中有升，综合水平持续上行。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅上涨至



WS121 (TCE 约 0.1 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS123 (TCE 约 0.6 万美元/天); 7.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS100 (TCE 大约 0.4 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价维持在 WS100 水平 (TCE 依旧徘徊在保本线附近); 欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS131 (TCE 大约 0.3 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 0.7 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际货船船价多数反弹 国际油轮船价震荡盘整】

10 月 10 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 794.84 点, 环比微跌 0.15%。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上涨 0.05%、1.94%、1.51%; 内河散货船价综合指数下跌 1.58%。

国际干散货船即期运输市场回暖, BDI 指数反弹至 1574 点后缓步回调, 周二收于 1503 点, 环比上期上涨 3.66%。本期二手散货船价格除海岬型船微跌外, 其他船型普涨。本期, 5 年船龄的国际散货典型船舶估价: 35000DWT--1402 万美元、环比涨 0.12%; 57000DWT--1590 万美元、环比涨 5.00%; 75000DWT--1962 万美元、环比涨 3.29%; 170000DWT--33.25 万美元、环比跌 0.16%。近期, 南太平洋煤炭增加, 南美粮食货盘充裕, 印尼镍矿表现活跃, 散运即期市场租金、运价续涨, 预计二手散货船价格短期继续上涨。本期, 散运市场收益良好, 船东购船积极, 二手国际散货船成交量上升, 共计成交 30 艘 (环比增加 15 艘), 总运力 184.49 万 DWT, 成交金额 35605 万美元, 平均船龄为 12.33 年。

伊朗制裁效应初显, 国际油价急涨。布伦特原油期货收于 85.00 美元 (周二), 环比上涨 7.87%。国际原油和成品油运输需求尚可, 油轮运价小幅上涨, 二手油轮船价震荡盘整。本期, 5 年船龄的国际油轮典型船舶估价: 47000DWT--1975 万美元、环比跌 0.41%; 74000DWT--2162 万美元、环比涨 0.44%; 105000DWT--2428 万美元、环比跌 0.08%; 158000DWT--3826 万美元、环比跌 0.63%; 300000DWT--5183 万美元、环比涨 0.99%。因受美国制裁打击, 伊朗 10 月第一周的石油出口进一步下滑, 其他石油输出国组织 (OPEC) 产油国难以填补供应缺口, 油价存在继续走高的风险。原油价格的不断走高已经开始推高汽油价格, 从而令新兴市场经济承受更大的压力, 全球经济增长形势不容乐观。近期, 原油市场货盘成交放缓, 运价高位震荡, 预计二手油轮价格稳中有涨。本周, 二手国际油轮成交量一般, 共计成交 14 艘 (环比减少 9 艘), 总运力 167.63 万 DWT, 成交金额 35905 万美元, 平均船龄为 9.57 年。

为守住国内煤炭行业的利润, 今年国内可能再度启用进口煤限制政策, 国内煤价开始上涨, 加上煤炭冬储开始启动, 下游用煤企业和贸易商加大采购力度; 大秦线开始集中检修, 秦皇岛港煤炭库存低位运行, 船舶滞港等货现象严重, 运价开始上涨, 二手散货船价格小幅上调。本周, 5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价: 1000DWT--118 万人民币、环比涨 1.69%; 5000DWT--746 万人民币、环比涨 1.27%。近期, 国际干散货海运市场转暖, 内外贸兼营船舶转战国际市场, 内贸运力趋于紧张, 运价大幅跳涨, 预计散货船价格短期继续上涨。本周, 沿海散货船成交稀少, 成交船舶吨位以 5000DWT 左右为主。



内河散运需求一般，二手散货船价格以跌为主。本周，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--53 万人民币、环比跌 1.76%；1000DWT--99 万人民币、环比跌 2.19%；2000DWT--201 万人民币、环比涨 0.12%；3000DWT--284 万人民币、环比跌 2.64%。近期，楼市开始下行，然而在不到一个月内，广州、厦门、杭州三个极具代表性的城市，依次释放出“放宽落户门槛”、“加大人才引进力度”的信号。从中央到地方，政策正从多维度平衡市场，调控进入了一个博弈平衡期，防止房价过快上涨，也防止房价大幅下跌。此对内河建材运输需求短期利好，预计内河散货船价格将震荡调整。本期，内河散货船成交量大幅增加，共计成交 107 艘（环比增加 71 艘），总运力 13.85 万 DWT，成交金额 12778 万元人民币。

来源：上海航运交易所

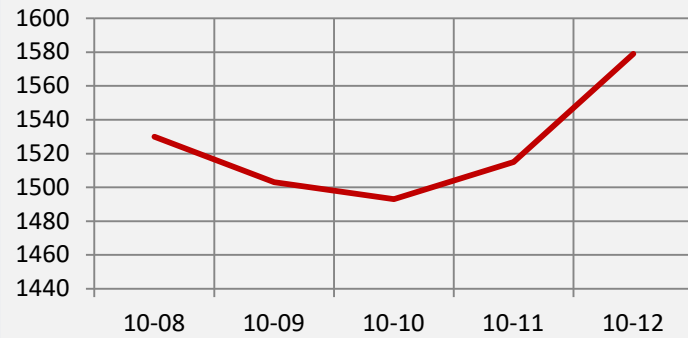
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

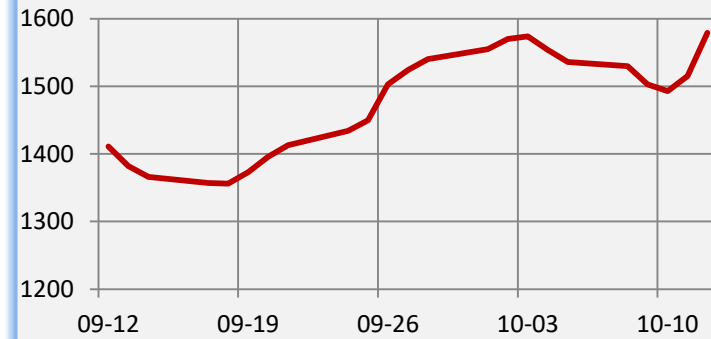
波罗的海指数	10 月 8 日		10 月 9 日		10 月 10 日		10 月 11 日		10 月 12 日	
BDI	1,530	-6	1,503	-27	1,493	-10	1,515	+22	1,579	+64
BCI	2,042	-39	1,961	-81	1,949	-12	2,005	+56	2,169	+164
BPI	1,749	+22	1,747	-2	1,749	+2	1,763	+14	1,775	+12
BSI	1,201	+4	1,203	+2	1,205	+2	1,207	+2	1,204	-3
BHSI	639	+2	643	+4	647	+4	652	+5	657	+5



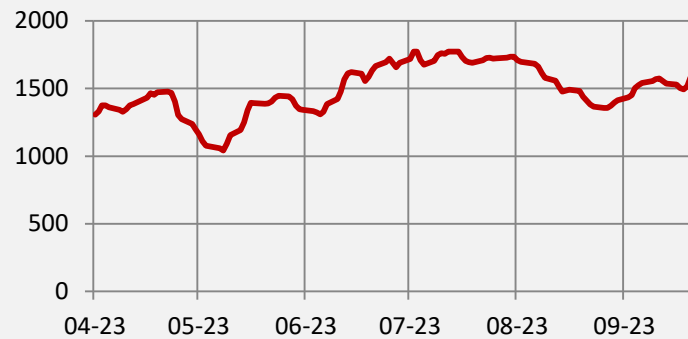
上周 BDI 指数走势



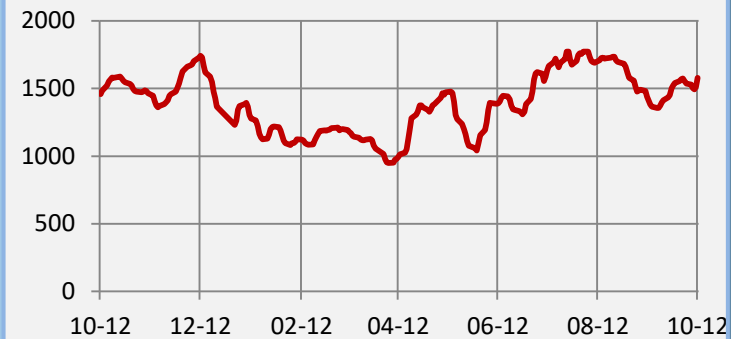
近一个月 BDI 指数走势



近半年 BDI 指数走势



近一年 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金（美元/天）

船型（吨）	租期	第 40 周	第 39 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	22,500	22,500	0	0.0%
	一年	21,500	21,500	0	0.0%
	三年	20,000	20,000	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	14,000	13,250	750	5.7%
	一年	14,250	13,750	500	3.6%
	三年	12,250	12,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	13,750	13,500	250	1.9%
	一年	13,500	13,250	250	1.9%
	三年	12,000	12,000	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	10,750	10,750	0	0.0%
	一年	10,500	10,500	0	0.0%
	三年	9,000	9,000	0	0.0%

截止日期: 2018-10-09

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Star Pauline' 2008 180274 dwt dely Rizhao prompt trip via West Australia redel Singapore-Japan \$20,750 - K-Line

'Duhallow' Pacific Bulk relet 2016 179481 dwt dely Gibraltar prompt trip via Bolivar & Rotterdam redel Skaw-Gibraltar \$23,750 - JERA

'Ocean Aphrodite' 2011 93145 dwt dely Immingham spot trip via Baltic redel Skaw-Gibraltar \$16,000 - Oldendorff

'Lowlands Comfort' 2016 81577 dwt dely Wilhelmshaven 20 Oct 2 laden legs (1st leg Baltic/USG pig iron) redel Skaw-Gibraltar \$18,000 - KSC



'Corviglia' 1999 73035 dwt dely Gibraltar 17 Oct trip via Itaqui redel Malaysia \$22,000 - ECTP

'Sorsi' 2017 64043 dwt dely Goa 14/16 Oct trip via Mina Saqr redel EC India intention limestone \$15,000 - Jaldhi

'Seaboni' 2015 62657 dwt dely US Gulf prompt trip redel Continent interain grains approx \$22,000 - XO Shipping

'Pan Rarido' 2011 56915 dwt dely Jintang 14/15 Oct trip redel Indonesia intention steels \$7,000 - Chun An

'Nathan Brandon' 2013 56489 dwt dely CJK prompt trip via Indonesia redel China \$10,250 - cnr

'An Ning' 2009 55256 dwt dely CJK prompt trip redel SE Asia \$9,000 - cnr

'Great Reward' 2011 31785 dwt dely Xiuyu spot trip via Austrlia redel SE asia intention scrap approx \$9,250 - Simec

(2) 期租租船摘录

'Iron Fritz' 2003 176298 dwt dely Jiangyin 12/14 Oct about 12 months redel worldwide rate basis on the BCI 5-timecharter average - cnr

4. [航运市场动态](#)

【中国航运业复苏态势已见顶?】

10月9日,上海国际航运研究中心发布2018年第三季度中国航运景气报告,报告显示:中国航运业景气度出现下滑,中国航运景气指数为104.15点,较上一季度大幅下滑10.43点;中国航运信心指数为110.99点,较上季度大幅下降20.47点。上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室主任周德全指出,近几个季度中国航运景气指数与信心指数几乎一路下行,都已经逼近100点的景气分界线,中国航运业复苏态势已经基本见顶。

船公司总体复苏势头开始停滞

2018年第三季度,船舶运输企业景气指数为100.64点,较上季度下降了8.91点,逼近景气临界值;船舶运输企业信心指数为109.25点,较上季度降低了10.17点,跌入微景气区间。但干散货运输企业持续向好,集装箱运输企业也有所反弹。2018年第三季度,干散货运输企业的景气指数为118.25点,处于相对景气区间;干散货运输企业的信心指数为147.14点,回落至较为景气区间。集装箱运输企业的景气指数为107.49点,处于微景气区间;集装箱运输企业



的信心指数为 112.78 点，上升至相对景气区间。

港口企业向好势头开始放缓

2018 年第三季度，中国港口企业景气指数为 109.96 点，较上季度小幅下降 6.84 点，下降至微景气区间；中国港口企业信心指数为 114.20 点，较上季度下降了 25.93 点，但仍处于景气区间。从各项经营指标来看，港口企业的收费价格略有下降，营运成本上涨，但得益于港口吞吐量增加，泊位利用率增长，盈利水平仍有所提升，流动资金相对充足、企业融资能力继续增强，企业劳动力需求持续增长，新增泊位与机械投资提升。

航运服务企业复苏势头大幅放缓

2018 年第三季度，中国航运服务企业景气指数为 103.04 点，较上季度下降了 16.03 点，跌入微景气区间；中国航运服务企业信心指数为 110.09 点，跌至相对景气区间。从各项经营指标来看，由于业务预订与业务量持续大幅增长，收费价格有所上扬，虽然企业成本依然增加，但企业总体盈利状况持续向好，流动资金依旧充足，固定资产投资持续向好，劳动力需求也大幅增长。但融资难度有所增加，贷款拖欠情况有所增加。

四季度将现本轮周期最后的顶部

2018 年第四季度，中国航运业依旧保持在向好的势头上，但是复苏势头较三季度继续放缓。根据中国航运景气调查显示，中国航运景气指数预计为 103.98 点，下降 0.17 点，仍处于微景气区间；中国航运信心指数预计为 102.14 点，下降 8.85 点，已经逼近景气界线。中国航运企业的负债水平上升明显。2018 年三季度，船公司贷款负债景气指数为 96.48 点，港口企业贷款负债景气指数为 92.39 点，都处于不景气区间。

而且，自 2017 年以来干散货海运企业贷款负债水平就不断下滑，但是三季度干散货海运企业负债水平大幅上升，贷款负债景气指数大跌 46.94 点，进入不景气区间。

上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室主任周德全指出，下季度一个重要的变化就是中国航运信心指数将再次低于中国航运景气指数，而上次出现同等状况的时间是 2011 年的二季度，自此之后迎来了长达数年的航运低谷期，本轮航运复苏周期的开始也是自中国航运信心指数超过中国航运景气指数开始的，当航运企业家信心差于航运企业经营情况时，已经预示着本轮中国航运业的复苏周期基本已经见顶。

船舶运输企业家对未来信心不足。根据中国航运景气调查显示，2018 年第四季度，船舶运输企业的景气指数预计为 104.00 点，比本季度上涨 3.36 点，仍处于微景气区间；船舶运输企业信心指数预计为 90.40 点，较本季度下降 18.85 点，跌至不景气区间。从各项经营指标来看，尽管营运成本不断提升，但得益



于企业运费水平的提升，运力和舱位利通率的提高，企业盈利状况持续向好。其中，干散货运输企业景气指数预计为 123.86 点，企业总体经营状况继续保持稳定复苏态势。

港口企业向好趋势将进一步放缓。根据中国航运景气调查显示，2018 年第四季度，中国港口企业景气指数预计为 105.68 点，较上季度下行 6.84 点；中国港口企业信心指数预计为 117.16 点，保持在相对景气区间。从各项经营指标来看，虽然港口收费价格降低，营运成本上涨，但是吞吐量和泊位利用率的持续向好，港口企业保持盈利状态，流动资金也较为充足，融资难度持续下降，企业的劳动力需求不断上涨，新增泊位与机械投资继续增加，但企业资产负债持续增加。

航运服务企业复苏势头将继续放缓。2018 年第四季度，航运服务企业的景气指数预计 102.27 点，已经逼近景气分界线；航运服务企业信心指数预计为 102.77 点，较本季度下降 7.32 点。从各项分指标来看，虽然业务收费价格有所下降，业务成本有所增加，但由于业务预定与业务量持续增加，企业盈利状况依旧持续向好，流动资金也将更加充裕，贷款拖欠情况有所好转，固定资产投资需求也将继续增加，但企业融资难度略微增大，劳动力需求有所下降。

布局东南亚市场成企业应对贸易战的重要选项

中美贸易摩擦不断升级以来，美国先后与欧盟、墨西哥等国签订了新的贸易协定，并申请重新返回 TPP，这将对航运业产生长远的影响。上海国际航运研究中心对两百多家航运企业进行了相关调查。调查结果显示，有 35.8% 的企业认为，航运企业应该加紧布局东南亚国家，寻求新的增长点；32.10% 的企业认为应该继续深耕中国市场，提升企业内部管控力；12.35% 的企业表示，航运企业应减少或放弃美国业务，积极开拓替代市场；18.52% 的企业则表示中美贸易战对公司业务影响不大。新的全球贸易体系将对航运企业产生影响。

通过上述的调查结果可知，面对美国欲将建立的全新的全球贸易体系，多数航运企业家们认为航运企业应该积极布局东南亚国家与深耕国内市场，但不支持放弃或减少美国的业务。

班轮公司普遍看好冷藏集装箱市场

三季度以来，赫伯罗特、日本海洋网联船务 (ONE) 等国际班轮巨头都在大量订造冷藏集装箱，并尝试配备最新的 Controlled Atmosphere 技术，将大幅减缓果蔬的呼吸和成熟过程，延长上架周期。如何看待各大船公司积极布局冷藏集装箱市场的做法？上海国际航运研究中心针对上述问题对我国主要班轮公司进行了调查。

根据调查结果显示，60% 的企业认为冷藏箱海运市场增长前景较好，冷藏箱市场保有量需要增加；20% 的企业认为现有冷藏箱数据可以满足需求，无需购进新



箱子;10%的企业认为冷藏箱新技术成本太高, 目前没有订购计划;另外, 10%的企业则表示没有关注到这项新技术。整体上看, 集装箱运输企业对集装箱冷藏箱市场情况普遍看好, 多数企业表示将增加冷藏集装箱的保有量, 但仍有少部分的企业由于冷藏集装箱成本问题, 短期内不会订购。

来源: 上海国际航运研究中心

【全球 LNG 航运价格维持上升态势】

9 月全球液化天然气 (LNG) 运输价格飙升, 专家预测, 由于新工厂产量上升、LNG 船只需求紧张等, 明年可能会保持高位。

据悉, 从大西洋流域向亚洲运送 LNG 的船只价格已从 8 月底的每天 7.5 万美元跃升至近日的每天 9 万美元至 9.5 万美元。

从 2015 年到 2017 年, 天然气运输价格一直徘徊在每天 3 万美元到 4 万美元之间。由于从美国和俄罗斯北极地区新码头运输 LNG 的距离更长, 以及中国天然气需求激增、船只数量有限等原因, 导致天然气运输价格有所上升。

强劲的液化天然气需求推动了航运价格的上涨。日本和韩国的公用事业一直在为冬季储备液化天然气, 将天然气价格推高至 4 年来的最高季节性水平。夏季热浪过后, 需求比以往更加强劲。

预计未来两年, 液化天然气产量将增长 23%, 需要增加 100 艘船舶。

来源: 中国石油新闻中心

【市场调整! 海运费预计下个月下降】

在前期装载后的几周内, 跨太平洋现货运费可能会下降, 以避免中美贸易战引发的早期旺季, 预计亚欧运价也会从目前的水平下降。

根据咨询公司海事策略国际 (MSI) 的分析, 8 月和 9 月带来了关键线东西方贸易航线货运市场的改善。尽管与 Lloyd 的装载清单中报告的 2017 年同期的稳定恶化相比, 这是一个令人欢迎的对比, 但最近几周势头停滞不前, 利率可能即将下降。

“跨太平洋贸易的现货运费仍然保持高位, 并且比 2017 年的同等水平高出 50% 以上, ” 该分析师表示。 “关于亚欧趋势, 利率接近 2017 年水平的 5-10%, 这是受欢迎的, 但最终不足以弥补更高的燃料成本。



“随着市场平衡调整到前期旺季，我们继续预计跨太平洋现货运费将大幅下跌。我们认为 11 月平均即期汇率为每 FEU 约 1,800 美元，低于目前的水平，但仍比 2017 年的水平高出 20%。”

与目前的价格相比，每 FEU 1,800 美元的跌幅约为 25%。根据 Drewry 评估的世界集装箱指数，截至 9 月 27 日，从上海到洛杉矶的 40 英尺集装箱运输平均价格为 2,382 美元，比去年同期高出 63%。

“同样，我们预计亚欧比率将从目前的水平下降，但比 2017 年高出约 5-10%，” MSI 表示。根据 Drewry 评估的世界集装箱指数，截至 9 月 27 日，从上海到鹿特丹的 40 英尺集装箱运输平均价格为 1,546 美元，比去年水平高出约 11%。

根据 MSI 的数据，11 月份之后的价格将会上涨，直到农历新年，如果生产线进行谨慎的产能管理，这“应该支持与去年类似的利率环境”。

由于燃油价格持续上涨，今年运费上涨并没有填补班轮账户的黑洞 - 鉴于 HFO 燃油价格在最近几周已在许多地方达到 2015 年后的峰值，而且在新加坡接近突破每吨 500 美元。

然而，虽然今年托运人一直在抗议燃油附加费，但 MSI 认为燃油价格上涨使得航线和客户有机会在国际海事组织立法之前制定合适的定价机制，这将要求航线使用最高 0.5% 的燃油硫含量自 2020 年 1 月 1 日起。

“随着行业的关注越来越多地受到 IMO 2020 转变的影响，班轮公司已经开始着手应对所涉及的众多政策挑战，” MSI 表示。

“最近几周，人们关注的重点是燃油附加费，其建议遭到了冷遇。

“托运人对班轮附加费政策的愤怒’是一种’狗咬人’类型的故事，但可以说将马士基，MSC 和 CMA CGM 最近的公告视为初步提案，这将引发进一步的辩论。现在更好地进行这些讨论，已经很高的燃料价格提供了一种自然实验。”

根据 MSI 的说法，显然需要改进传递燃料成本的机制，因为目前的方案结果表明，除非能找到改进的调整机制，否则将会出现严重的班轮公司财务压力。

普氏能源资讯显示，“总运费占总运费的比例确实有所不同”，但值得注意的是，最近主要航线运价的燃油份额下降与跨太平洋现货汇率的负荷因素驱动的飙升同时发生，MSI 说。



“这是一个非常不寻常的情况，在更正常的环境中，将面临恶劣的环境。”

来源：物流巴巴

5. [船舶市场动态](#)

【哪些船型未来最值钱？有一种船型价值将会持续升值】

VesselsValue 数据显示，预计 5 种船型的二手船价值将在 2019 年出现大幅增长，分别为 10 年船龄的巴拿马型集装箱船、5 年船龄的巴拿马型集装箱船、灵便型散货船、阿芙拉型油轮和 LR1 油轮。

数据显示，到 2019 年第三季度，10 年船龄的巴拿马型集装箱船资产价值将达到 1534 万美元，相比 2018 年第三季度的 981 万美元增长 56.4%，增速排在第一位。

排在第二的是 5 年船龄的巴拿马型集装箱船。预计到 2019 年第三季度，5 年船龄的巴拿马型集装箱船资产价值将从 2018 年第三季度的 1775 万美元，增长至 2507 万美元，增速为 41.3%。

排名第三的是灵便型散货船，预计未来 12 个月资产价值增长 35.7%，从 2018 年第三季度的 1940 万美元增长至 2632 万美元。

15 年船龄的阿芙拉型油轮和 15 年船龄的 LR1 油轮资产价值未来一年的增速预计分别为 35.2%和 32.3%，增长至 1282 万美元和 1004 万美元。

VesselsValue 指出，预测航运资产价格的回升涉及很多因素，当前市场的强势反弹和期租率仅仅是部分因素。价值型投资者仍有大量机会以低于预期未来市场价格收购优质旧资产。

VesselsValue 还特别提到，中国船东在灵便型船舶市场上占有相当大的份额，因为这种船型对国内沿海贸易至关重要。中国公司目前控制的灵便型船队占全球 19.7%，这将使灵便型船舶们的资产在未来一年内持续升值。

来源：VesselsValue



【巴基斯坦反超中国, 成全球三大拆船国之一!】

据联合国贸易发展大会 (UNCTAD) 最近披露一份报告的数据显示, 南亚国家巴基斯坦已经成为全球三大拆船国之一, 2017 年共拆解了大约 350 万吨船舶, 超过了中国。

中国作为全球第二大经济体, 2017 年共拆解了 344.5 万吨船舶。数据还显示, 印度和孟加拉则是全球位列第一和第二大拆船国, 2017 年拆解的船舶吨位分别为 632.3 万吨和 626 万吨。

报告还同时披露, 全球超过 90% 的造船业务位于中国、日本和韩国, 79% 的拆船业务发生在南亚, 尤其是上述三大拆船国。

2017 年, 全球共拆解了 2291.6 万吨船舶, 全球船队规模略有增长, 2017 年全球共新增了 4200 万吨新船, 增长了 3.3%。

2017 年, 巴基斯坦拆解了 252.7 万吨干散货运输船, 拆解集装箱船 74.8 万吨, 拆解一般货船 10.2 万吨, 拆解海工船 7.7 万吨, 拆解客渡船 5000 吨, 没有拆解油船、气体运输船和化学品油船。

来源: 国际船舶网

【完胜 or 风光不再? 中国造船业怎么了?】

在日本眼里, 中国造船业已经完胜日本, 而在韩国眼里, 中国造船业已经风光不再。中国造船业近日再度成为日韩媒体的焦点。

韩媒: 中国造船业风光不再不再是行业第一

韩国《东亚日报》9 月 28 日报道, 2000 年以后, 以“价格竞争力”为武器, 超越韩国的中国造船业正在摇摇欲坠。近年来一直处于行业领先的中国造船业竞争力下降, 不再是行业第一。核心的价格竞争力存在局限性, 品质与信任度也没有任何起色。

报道称, 中国包揽了散货船、中小型集装箱等低附加值船舶的业务, 2008 年中国的接单量就超过韩国登上第一的宝座。之后, 除了 2011 年, 中国一直保持着第一的位置。但进入 2018 年后这种情况发生了变化, 2018 年 8 月之前, 全球新船订单量为 1781 万 CGT, 其中韩国占 756 万 CGT, 超过了中国的 570 万 CGT。对于这一数据, 韩国造船专家表示, 中国未来再想独树一帜很难。



分析称，造成这种情况的一个原因是中国的价格竞争力崩塌，中国造船业从业者的年平均工资为 9.5 万元人民币，大约占韩国的四分之一。但在中国上海等南方地区，工人的年平均工资达到 2000 万韩元（约合 12 万人民币），与十年前相比，工人的工资增长了两倍，人工费占船舶建造费用的比率从 10%提高到了 15%。

另外，在生产效率方面，中国的竞争力下降。韩国 KDB 产业银行相关专家表示，韩国一名工人可以完成的工作，中国需要两个人来完成，中国必须要投入两倍的人力才能完成任务。

日媒：中日造船业实力对决中国完胜日本

不过，在日本眼里，中国造船业却似乎已经难以超越。

日本《东洋经济》周刊 9 月 15 日文章称，中国造船业超过日本是在雷曼危机后的 2009 年。2017 年中国又超过韩国，成为年交付量最大的世界造船第一大国。

有观察认为，中国政府似乎正在推进国内的两大造船巨头中国船舶重工集团和中国船舶工业集团合并。一旦实现，新集团将全面超越韩国的现代重工成为全球最大的造船企业。

报道称，中国政府的积极参与是中国造船业成长的重要因素。2009 年中国政府将造船业指定为政府积极扶植的十大产业之一。在雷曼危机之后，中国的造船企业就是依靠大量的政府补助完成了大量日本无法承接的订单。

来源： 国际船舶网

6. [世界主要港口燃油价格](#)

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	508.00	538.00	740.00	735.00
Hong Kong	518.00	524.00	750.00	n/a
Tokyo	550.00	560.00	n/a	880.00
Hamburg	485.00	n/a	735.00	n/a
Fujairah	530.00	n/a	815.00	n/a
Istanbul	n/a	n/a	n/a	n/a



Rotterdam	465.00	505.00	695.00	n/a
Houston	480.00	n/a	750.00	n/a
Panama	490.00	n/a	765.00	n/a
Santos	528.00	559.50	n/a	845.00

截止日期: 2018-10-11

◆ 上周新造船市场动态

(1) 新造船市场价格 (万美元)

散 货 船						
船 型	载重吨	第 40 周	第 39 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,900	4,900	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,900	2,900	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,700	2,700	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,400	2,400	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 39 周	第 38 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	9,000	9,000	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	6,000	6,000	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,800	4,800	0	0.0%	
LR1	75,000	4,400	4,400	0	0.0%	
MR	52,000	3,600	3,600	0	0.0%	

截止日期: 2018-10-09

(2) 新造船成交订单

新 造 船							
数量	船 型	载重吨	船 厂	交 期	买 方	价格(万美元)	备 注
2	BC	186,000	SWS, China	2020	Santoku Shipping - Japanese	Undisclosed	wide-beam, Tier III
2	BC	63,800	Nantong Xiangyu, China	2020	Doun Kisen - Japanese	around \$25.0m	options declared, Tier II
1	TAK/GAS	174,000 cbm	Samsung, S. Korea	2021	NYK - Japanese	18,000	LNG, 7-yr T/C to Total



1	TAK/GAS	81,600 cbm	Mitsubishi HI, Japan	2020	JX Ocean - Japanese	Undisclosed	VLGC
2	TAK/GAS	7,500 cbm	Keppel Nantong, China	2020	Avenir LNG - Norwegian	Undisclosed	options declared, LNG
1	TAK/GAS	7,000 cbm	Damen Yichang, China	2020	Infotartar - Estonian	Undisclosed	bunkering vessel, dual fuelled

◆上周二手船市场回顾

散货船								
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备 注
BULK ASIA	BC	181,380		2014	Japan	4,000	Eastern Pacific - Singaporean	
IKAN KEDEWAS	BC	88,279		2006	Japan	1,250	Minoa Marine - Greek	waiving inspection
YONGJI	BC	77,672		2000	Japan	880	Chinese	
NAVIOS FELICITY	BC	73,867		1997	Japan	490	Chinese	
CELERINA	BC	73,035		1999	Taiwan, PRC	550	Chinese	
NEW HERALD	BC	72,875		1997	S. Korea	500	Chinese	
SERENA R	BC	63,997		2016	China	2,900	Greek	BBHP
TRITON SEAGULL	BC	56,058		2007	Japan	1,360	Neptune Lines Shipping - Greek	
INDIGO EVOLUTION	BC	55,625		2010	Japan	1,550	Greek	
SKELT	BC	34,529		2010	S. Korea	1,290	Tufton Oceanic - U.K	
IVS KANDA	BC	32,621		2004	Japan	875	European	
GREENFINCH	BC	32,298		2010	Japan	1,180	Middle Eastern	
VOULA SEAS	BC	28,495		2001	Japan	650	Undisclosed	
GLORIA HAYNE	BC	28,392		1996	Japan	420	Chinese	2 x Generators

集装箱船								
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备 注
NYK ARTEMIS#	CV	81,171	6,492	2003	Japan	Undisclosed	Cyprus Maritime - Greek	*
NYK APHRODITE	CV	81,171	6,492	2003	Japan	Undisclosed	Cyprus Maritime - Greek	*

油 轮								
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备 注
DENSA ALLIGATOR	TAK	105,408		2013	S. Korea	6,150	LATSCO - Greek	en bloc
DENSA CROCODILE	TAK	105,171		2015	S. Korea			
RED EAGLE	TAK	74,997		2011	S. Korea	2,010	PNSC - Pakistani	on subjects
HIGH ENTERPRISE	TAK	45,967		2009	Japan	1,450	Spring Marine - Greek	basis dd due



SABRINA	TAK/LPG	5,369	2008	Japan	Undisclosed	Japanese	
HELANE	TAK/LPG	5,366	2009	Japan	Undisclosed	Japanese	
FATIME	TAK/LPG	5,261	2010	Japan	Undisclosed	Japanese	
MARIANNE	TAK/LPG	4,001	2009	Japan	Undisclosed	Japanese	
JOAN	TAK/LPG	4,000	2009	Japan	Undisclosed	Japanese	
MAGDALENA	TAK/LPG	3,996	2008	Japan	Undisclosed	Japanese	**leaseback deal
ANGELA#	TAK/LPG	3,996	2008	Japan	Undisclosed	Japanese	
ANNE	TAK/LPG	3,996	2010	Japan	Undisclosed	Japanese	
ELISABETH	TAK/LPG	3,990	2009	Japan	Undisclosed	Japanese	
DEBBIE	TAK/LPG	3,975	2009	Japan	Undisclosed	Japanese	

◆上周拆船市场回顾

孟加拉国							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备注
OCEAN CONCORD	TAK	95,636	15,925	1993	Japan	undisclosed	
OEL LANKA	CV	23,062	7,773	1997	Poland	480	delivery basis any recycling yard in the S. Asian subcontinent
印度							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备注
YETAGUN FSO	FSO	80,915	17,959	1979		undisclosed	
CARMEN	TAK/LPG	49,242	16,897	1993	Japan	430	as is Khor Fakkan, auction sale
其它							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备注
COUGAR	CV	22,210	7,000	1992	Japan	475	delivered Alang
GRINDANGER	GC	43,131	11,635	1986	Japan	undisclosed	delivery to Alang for class NK green recycling only
GEIRANGER	GC	43,131	11,635	1986	Japan	undisclosed	delivery to Alang for class NK green recycling only
TRANSMAR	GC	3,109	1,025	1976	Netherlands	undisclosed	
ARMADA ULYSSES	TAK	310,137	40,712	1999	S. Korea	395	as is Singapore for recycling at HKC yards
SPERO	TAK	107,160	16,717	1998	Japan	475	as is Singapore for class green recycling yards only
EAGLE BEAUMONT	TAK	99,328	16,726	1996	S. Korea	460	as is Singapore, full gas free



◆ 融资信息

(1) 国际货币汇率：

日期	美元	欧元	日元	港元	英镑	林吉特	卢布	兰特	韩元
2018-10-12	691.200	800.450	6.157	88.220	913.880	60.170	959.790	211.400	16,466.000
2018-10-11	690.980	796.550	6.155	88.170	912.230	60.117	967.460	213.700	16,485.000
2018-10-10	690.720	794.000	6.110	88.172	907.900	60.156	957.700	211.140	16,387.000
2018-10-09	690.190	793.120	6.106	88.167	903.630	60.191	963.660	215.130	16,405.000
2018-10-08	689.570	795.290	6.071	87.999	906.260	60.016	967.720	214.570	16,399.000

备注：人民币对林吉特、卢布、兰特、韩元汇率中间价采取间接标价法，即 100 人民币折合多少林吉特、卢布、兰特、韩元。

备注：人民币对其它 10 种货币汇率中间价仍采取直接标价法，即 100 外币折合多少人民币。

(2) LIBOR 数据

Libor (美元)							
隔夜	2.17225	1 周	2.20888	2 周	--	1 个月	2.2795
2 个月	2.33075	3 个月	2.43631	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.63525	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.95425		

2018-10-11

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

Web: www.totalco.com E-mail: snp@totalco.com