



全一海运市场周报

2019.09 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2019.09.16 - 09.20\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场较为疲软 多数航线运价下跌】

本周中国出口集装箱运输市场总体行情较为疲软，远洋航线运输需求在传统运输旺季表现不佳，多数航线运价下跌，综合指数下跌。9月20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734.09点，较上期下跌4.1%。

欧洲航线：据研究机构 Markit 发布的数据显示，欧元区8月制造业 PMI 终值为47，连续7个月低于50的荣枯线，显示出欧洲经济前景不容乐观。航线运输需求较为低迷，在传统运输旺季期间的表现较往年有差距，供求平衡面临一定压力，上海港船舶平均舱位利用率徘徊在90%~95%之间，市场运价下跌。9月20日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为639美元/TEU，较上期下跌5.2%。地中海航线，总体行情与欧洲航线基本类似，但市场情况略好于欧洲航线，上海港船舶平均舱位利用率在95%左右的水平，即期订舱价格下跌。9月20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797美元/TEU，较上期下跌3.5%。

北美航线：据美国劳工部公布的数据显示，美国8月季调后新增非农就业人口13万人，较前期减少3.4万人，显示美国经济增长呈现放缓迹象，对北美航线运输需求产生不利影响。由于中美贸易争端的影响，北美航线在传统运输旺季呈现旺季不旺的格局，供需基本面不佳，上海港船舶平均舱位利用率在95%以下。由于对市场的信心总体并不乐观，航商多采取降价揽货的策略，北美航线市场运价走低。9月20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1338美元/FEU、2351美元/FEU，较上期分别下跌7.5%、6.6%。

波斯湾航线：由于目的港地区地缘风险突然加剧，整体市场行情表现不佳，部分航商采取运力控制措施以控制总体运力规模，但供需基本面未能得到改善，上海港船舶平均装载率徘徊在90%左右的水平，市场运价继续走低。9月20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562美元/TEU，较上期下跌6.6%。

澳新航线：在传统运输旺季中，市场整体表现良好，运输需求持续增长，航商继续对运力投放进行控制，供求关系良好，上海港船舶平均装载率保持在95%以上的水平，部分航班满载出运。航商继续推升运价，即期订舱价格上涨。9月20日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为898美元/TEU，较上期上涨9.5%。



南美航线：货量表现较好，运力规模总体稳定，供求关系良好，上海港船舶平均装载率维持在 95%左右的水平。前期运价上涨至高位，本周有所回落。9 月 20 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1849 美元/TEU，较上期下跌 6.5%。

日本航线：本周货量总体平稳，市场运价保持稳定。9 月 20 日，中国出口至日本航线运价指数为 737.78 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【假期来临提前补库 综合指数波动上涨】

本周，受大秦线检修影响，上游供应略显紧张，另一方面，为迎接即将到来的十一假期，下游加快补库节奏，需求小幅提振，沿海散货运输市场价格波动上涨。9 月 20 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 1101.27 点，较上周上涨 0.5%。其中煤炭、金属矿石、粮食、成品油运价指数上涨，原油运价指数维稳。

煤炭市场：今年的大秦线秋季检修于 9 月 15 日正式拉开帷幕，受其影响，煤炭铁路运输受限，目前虽尚未明显地表现在集港货量上，但未来几周或将对北方港口煤炭库存供应产生影响。截至周三，秦皇岛港、唐山港存煤合计 2120 万吨，较前期基本持平。需求方面，本周沿海地区出现较为明显的降温天气，日耗下降至 68 万吨水平，较上周下跌约 3 万吨，同时，因今年沿海地区整体入夏较晚，高温天气结束的也比往年稍晚一些，本周日耗量较上年同期增加约 10 万吨水平。库存继续处于“消耗”过程，降至 1575 万吨水平，不过仍较上年同期增加约 50 万吨水平。本周，沿海煤炭运输市场受十一假期前下游电厂临时性补库影响，部分月底船期的快船需求增加，同时，南方砂石市场再次出现一波行情，市场货量增加。运力方面，外贸市场镍矿运输需求较好，内外贸兼营船流向外贸市场，内贸适期船运力稀缺，加上沙田油田被袭，或将拉高船舶运输成本，船东报价坚挺，沿海煤炭运输价格波动上涨。

9 月 20 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1132.08 点，较上周上涨 0.4%。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 32.0 元/吨，较上周上涨 1.0 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 34.5 元/吨，较上周上涨 1.0 元/吨；秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 41.6 元/吨，较上周上涨 0.3 元/吨。

金属矿石市场：中秋假期归来，钢市迎来开门红行情，不过，据统计局相关数据显示，黑色系期货连续跳水，带动钢价震荡回调。虽然时值金九银十钢材消费旺季，但需求释放力度不及预期，尤其是房地产行业未能形成有效的提振。此外，本周钢材社会库存降幅明显收窄，对钢价上行带来阻力。沿海金属矿石运输市场运价在煤炭运输市场运价的带动下小幅上涨。9 月 20 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1014.33 点，较上周上涨 0.2%。

粮食市场：目前生猪养殖利润以及国家出台政策均有利于刺激生猪补栏，需求进一步下滑的可能性小，但需求拉动还需要时日。运输方面：由于南、北方港



口玉米库存易降至历史低位，国内玉米市场正在“酝酿”向上的动力，补库需求小幅增加，沿海粮食运输市场运输价格上涨。9月20日，沿海粮食货种运价指数报收999.19点，较上周上涨2.1%。

成品油市场：9月19日，国内汽、柴油价格每吨均提高125元。据悉，本轮计价周期内，沙特油田设施遭遇“10架无人机”袭击，是国际油价上涨，并引发国内油价关联上涨的主要原因。受成品油价格调整影响，叠加当前市场受中秋与国庆双节影响，消费需求提振，各地成品油资源紧张，市场成交火热，沿海成品油运输价格上涨。9月20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1094.43点，较上周上涨2.0%。

（3）中国进口干散货运输市场

【三大船型跌多涨少 综合指数继续下行】

本周国际干散货运输市场整体表现不活跃，除镍矿市场表现继续抢眼外，铁矿石、粮食、煤炭货盘均不多，三大船型市场运价跌多涨少，远东干散货综合指数继续下行。9月19日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为1353.48点，运价指数为1145.31点，租金指数为1665.73点，较上周三分别下跌5.8%、3.8%和7.8%。

海岬型船市场：本周海岬型船市场偏安静，运价继续回调，跌幅较上期略有扩大。太平洋市场，周初，尽管市场表现不活跃，但受国际燃油价格大幅跳涨（新加坡380CST燃油价格周二595美元/吨，较上周三上涨近40%）影响，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价微涨。周二，尽管油价继续上涨，但市场继续表现安静，船多货少局面凸显，运价开始转入下行通道。周三开始，国际燃油价格回落，太平洋市场仅个别租家在市场拿船，需求面仍未有改观，租家乘势压价，运价快速下滑，周四澳大利亚丹皮尔至青岛航线成交价跌破10美元/吨。19日市场报出，10月上旬受载期，澳大利亚至青岛航线成交价为9.75美元/吨。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为27330美元，较上周三下跌12.3%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为10.052美元/吨，较上周三下跌6.2%。远程矿航线，随着空放运力的不断累积，10月巴西市场可用运力充裕，而货盘相对有限，运价回落。19日市场报出，10月下旬受载期，巴西图巴朗至青岛航线有25.25美元/吨的成交。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为24.809美元/吨，较上周三下跌8.0%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船粮食航线先扬后抑，太平洋市场单边下滑。粮食航线，上半周，南美粮食货盘不多，受国际燃油价格大涨影响，巴西桑托斯至中国北方港口粮食程租航线运价止跌小升。下半周，国际燃油价格回调，南美市场延续货盘不多局面，加上FFA远期合约价格下滑，粮食航线运价开始走弱。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为41.194美元/吨，较上周三微涨0.4%。太平洋市场，因70周年庆环保及部分港口卸货管控较严，以及市场预期10月后进口煤政策可能会有所收紧，本周进口煤需求疲软，加上南美粮食航线表现安静，海岬型船市场继续回调，巴拿马型船太平洋市场租金、运价单边下行。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为14910美元，较上周三下跌7.3%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为13938美元，较上周三下跌7.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为7.822美元/吨，较上周三下跌2.8%。



超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场小幅震荡。本周镍矿货盘仍然较多，运价继续上涨。煤炭等货盘一般，租金、运价小幅震荡。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 12350 美元，较上周三下跌 1.1%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 14700 美元，较上周三下跌 0.1%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 9013 美元，较上周三上涨 1.0%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 9.479 美元/吨，较上周三微涨 0.1%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 10.459 美元/吨，较上周三上涨 4.2%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价大幅回升 成品油运价波动下行】

据美国能源信息署 EIA 周报显示，9 月 13 日当周，美国原油库存因炼厂减少产量意外增加。上周末，全球最大的石油公司沙特阿美石油公司位于布盖格和胡赖斯油田的石油加工设施遭遇袭击，石油市场对此立刻做出反应，伦敦布伦特原油一度上涨近 20%，创下 1991 年海湾战争以来最大单日涨幅，对沙特可能出现供应缺口的担忧是国际油价上涨的主要支撑因素，因此，在沙特表示 9 月底石油产量将完全恢复到以前的水平后，国际油价出现震荡回落。本周原油价格冲高后回落，布伦特原油期货价格周四报 63.84 美元/桶，较上期上涨 4.33%。全球原油运输市场大船运价持续反弹，中型船运价不断上涨，小型船运价大幅上升。中国进口 VLCC 运输市场运价大幅反弹。9 月 19 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1100.40 点，较上期上涨 26.07%。

超大型油轮（VLCC）：受沙特石油设施遇袭事件导致国际油价暴涨的影响，本周 VLCC 运输市场运价大幅反弹，随着油价的不断修正，后半周市场运价涨幅持续收窄。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS67.35，较上周四上涨 28.3%，CT1 的 5 日平均为 WS61.13，较上周上涨 19.4%，等价期租租金平均 2.8 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS68.92，上涨 23.2%，平均为 WS63.16，TCE 平均 3.1 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价综合水平不断上涨。西非至欧洲市场运价上涨至 WS80，TCE 约 2.1 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，10 月 1 至 5 日货盘，成交运价为 WS70。黑海到地中海航线运价上涨至 WS80，TCE 约 1.5 万美元/天。中国进口主要来自非洲，一艘 13 万吨级船，刚果至中国，10 月 8 至 10 日货盘，成交运价为 WS82.5。一艘 13 万吨级船，利比亚至中国宁波，9 月 30 日至 10 月 1 日货盘，成交包干运费为 315 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线，地中海及欧美航线运价均出现不同程度的上升，综合水平大幅上涨。7 万吨级船加勒比海至美湾运价大幅上涨至 WS149（TCE 约 2.6 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS110（TCE 约 1.8 万美元/天）。北海短程运价上涨至 WS111（TCE 约 1.9 万美元/天）。波罗的海短程运价小幅上涨至 WS90（TCE 约 2.2 万美元/天）。该航线一艘 10 万吨级船，普里莫尔斯克至欧洲大陆，9 月 26 至 27 日货盘，成交运价为 WS87.5。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS116（TCE 约 0.9 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS96（TCE 为 0.8 万美元/天）。中国进口主要来自俄罗斯，一艘 10 万吨级船，科兹米诺至中国北方，9 月下旬货盘，成交包干运费为 52 万美元。



国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线涨跌互现，欧美航线持续下跌，综合水平波动下行。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS137（TCE 约 0.5 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS97（TCE 约 0.4 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS98（TCE 约 0.7 万美元/天）。海湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS71 水平（TCE 跌破保本线）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅下跌至 WS95（TCE 约 0.3 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 0.6 万美元/天。

（5）中国船舶交易市场

【国际散货船价普遍下跌 内贸散货船价稳中有涨】

9 月 18 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 837.72 点，环比上涨 1.11%。其中，国际油轮船价综合指数、沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别上涨 0.10%、0.30%、2.66%；国际散货船价综合指数下跌 1.35%。

国际干散货海运市场运输需求减少，运价继续回落，BDI 指数 9 连跌，周二收于 2283 点，环比下跌 4.60%，二手散货船价格普遍下跌。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1172 万美元、环比下跌 1.94%；57000DWT--1513 万美元、环比下跌 0.48%；75000DWT--1867 万美元、环比下跌 0.68%；170000DWT--2803 万美元、环比下跌 2.37%。当前，全球干散货海运市场货盘继续萎缩，即期运价普遍回调，市场信心受到打压，国际干散货各类型船 1 年期期租租金亦是小幅下挫，预计二手散货船价格短期稳中有跌。本期，二手散货船市场成交量大幅减少，共计成交 16 艘（环比减少 14 艘），总运力 117.65 万 DWT，成交金额 21135 万美元，平均船龄 9.94 年。

沙特遇袭引发全球油市巨震，原油期货价格周一（9 月 16 日）收涨 8.05 美元，或涨 14.7%，创十余年来最大单日涨幅，随后震荡回调，布伦特原油期货收于 69.02 美元/桶（周二），环比上涨 10.64%。本期，国际原油轮运价小幅回暖，成品油运价小幅下跌，二手国际油轮船价平稳波动。5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2217 万美元、环比上涨 0.13%；74000DWT--2195 万美元、环比下跌 0.09%；105000DWT--3176 万美元、环比下跌 0.01%；158000DWT--4283 万美元、环比上涨 0.09%；300000DWT--6648 万美元、环比上涨 0.29%。当前，受沙特遇袭事件影响，市场对原油供应风险忧虑增多，租船活动活跃，原油运价大幅上涨，但远期租金维持稳定，预计二手油轮价格短期稳中有涨。本期，二手国际油轮成交量逐步萎缩，共计成交 7 艘（环比减少 9 艘），总运力 41.82 万 DWT，成交金额 6630 万美元，平均船龄 14.14 年。

因煤价上涨、台风及节前备货因素影响，沿海煤炭运价小幅上涨，二手沿海散货船价格止跌反弹。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--150 万人民币、环比上涨 0.25%；5000DWT--728 万人民币、环比上涨 0.39%。当前，煤炭需求进入淡季，但海砂运输需求凸显，加上船用燃油价格上涨成本增加，船东报价依然坚挺，沿海散货运价小幅上行，预计散货船价格稳中有涨。本期，沿海散货船成交 6 艘，总运力 38821DWT，成交金额 5475 万元人民币，平均船龄 15.33 年。



内河散货运输市场小幅升温，二手散货船价格整体反弹。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--53 万人民币、环比上涨 1.42%；1000DWT--104 万人民币、环比上涨 6.57%；2000DWT--193 万人民币、环比上涨 0.52%；3000DWT--270 万人民币、环比上涨 2.16%。当前，基建和房地产市场对钢材、水泥和黄砂等建材需求增多，内河散货运价小幅上扬，预计内河散货船价震荡盘整。本期，内河散货船成交量大幅增加，共计成交 87 艘（环比增加 49 艘），总运力 24.06 万 DWT，成交金额 20221 万元人民币，平均船龄 7.99 年。

来源：上海航运交易所

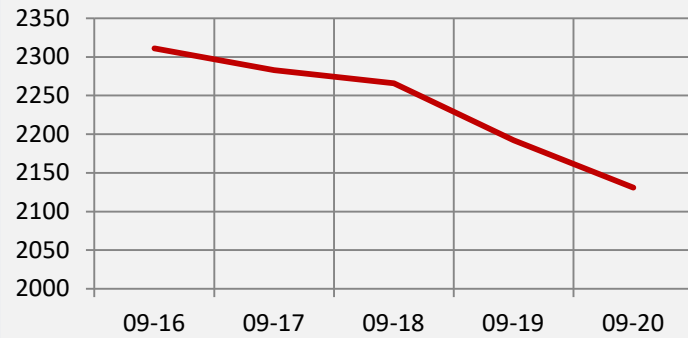
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

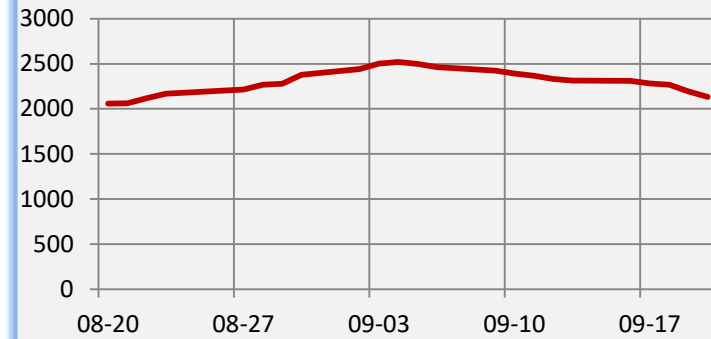
波罗的海指数	9 月 16 日		9 月 17 日		9 月 18 日		9 月 19 日		9 月 20 日	
BDI	2,311	-1	2,283	-28	2,266	-17	2,192	-74	2,131	-61
BCI	4,538	-9	4,456	-82	4,394	-62	4,136	-258	3,952	-184
BPI	2,133	0	2,121	-12	2,089	-32	2,052	-37	2,013	-39
BSI	1,294	-5	1,292	-2	1,292	0	1,296	+4	1,300	+4
BHSI	691	0	691	0	691	0	691	0	692	+1



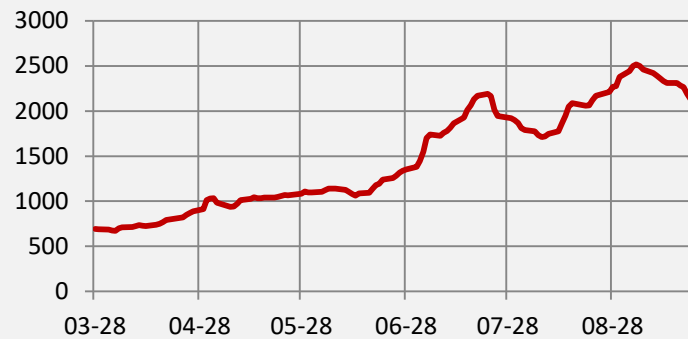
上周 BDI 指数走势



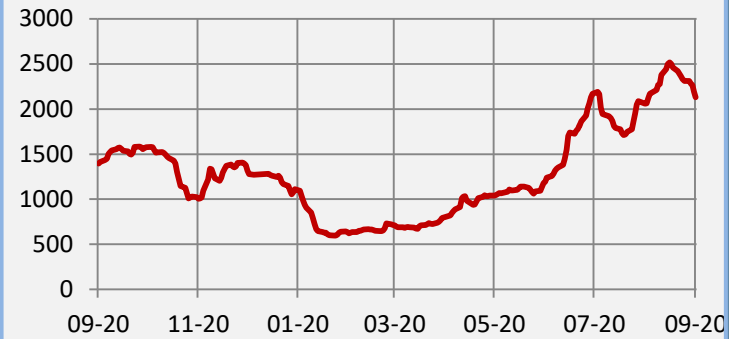
近一个月 BDI 指数走势



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 37 周	第 36 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	28,750	29,000	-250	-0.9%
	一年	21,750	22,000	-250	-1.1%
	三年	17,250	17,500	-250	-1.4%
Pmax (76K)	半年	16,000	16,250	-250	-1.5%
	一年	14,500	14,750	-250	-1.7%
	三年	13,500	13,500	0	0.0%
Smax (55K)	半年	14,000	14,250	-250	-1.8%
	一年	12,500	12,750	-250	-2.0%
	三年	10,750	10,750	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	9,500	9,500	0	0.0%
	一年	9,250	9,500	-250	-2.6%
	三年	9,000	9,250	-250	-2.7%

截止日期： 2019-09-17

3. 航运市场动态

【沙特油田遇袭推高 LNG 船和海工装备需求】

沙特石油设施遇袭使沙特损失了一半的石油日产量，导致油价飙升，但因此可能推高对 LNG 船和海工装备的需求，韩国船企或将成为最大的受益者，有望获得更多的 LNG 船和海工装备订单。

9 月 14 日，沙特阿拉伯遭到无人机袭击，据了解，此次袭击摧毁了两座重要的石油设施，沙特阿拉伯为此关闭了大约一半的石油生产，这将削减每日 570 万桶原油产量，约占全球每日石油产量的 5%。

受此影响，全球油价飙升，9 月 16 日布伦特原油期货收于每桶 69.02 美元，较前一交易日上涨 14.6%，为 1988 年以来最大涨幅。纽约商品交易所 10 月交货的西德克萨斯中质原油期货收于每桶 62.90 美元，上涨 14.7%，为 2008 年以来最大单日涨幅。



分析师称，原油价格上涨可能会刺激能源行业将目光转向 LNG，LNG 被认为是传统燃料的替代品。由于其价格稳定性和供应灵活性，美国出口 LNG 的需求可能会增加。

韩国 eBest 投资证券公司分析师 Yang Hyung-mo 指出，中东产 LNG 的价格随原油价格波动，但美国出口 LNG 价格则不同，因此这将带来对北美 LNG 市场的更多投资，以及更多的 LNG 船订单。

韩国船企一直主导着 LNG 船建造市场。数据显示，今年前 8 个月，全球共计 27 艘 LNG 船新船订单中，有 24 艘由韩国船企接获。

韩国首尔 IBK 经济研究所 (IBK Economic Research Institute) 研究人员 Jeon Jun-mo 表示，建造 LNG 船需要具备能够保证 LNG 储罐稳定性的高技术，韩国船企在 LNG 船建造方面的技术竞争力明显优于中日。

业内观察人士认为，油价飙升也可能会促使国际能源巨头为勘探深海油田订造更多海工装备订单，这也将让韩国船企受益。

截至目前，今年韩国船企仅获得了一份海工订单，三星重工在 4 月接获了价值 1.104 万亿韩元（约合 9.63 亿美元）的浮式生产储卸油船（FPSO）建造合同。

三星证券分析师 Han Young-soo 预计，海工市场将会出现复苏，Rystad Energy 的数据显示，2019 年获批的全球海工项目预计同比将增长 78%，这会带来更多海工装备订单。

来源：国际船舶网

【【市场】干散货运力增长放缓】

德路里在其最新发布的市场报告中对于散货运输市场的短期表现持乐观态度。分析师指出，2019 年剩下的几个月船舶运力供应将放缓，约 300 艘船舶可能会在船厂安装脱硫塔。

从货源需求端看，巴西的铁矿石供应将在未来几个月保持强劲。巴西在 2019 年上半年因溃坝事故和暴雨造成生产严重中断后，其铁矿石生产量逐渐恢复至正常水平。德路里预计巴西-远东和巴西-ARA 航线对 Capesize/VLOC 船舶的需求将进一步增强。

今年 8 月，中国政府出台相关措施，放宽对生猪养殖的限制，以促进养猪产业的恢复并增加猪肉供应。这将提高国内对大豆的需求，从而推动大豆进口，并改善中国-南美东岸航线的贸易。



印尼政府计划从 2020 年初开始禁止镍矿出口。预计从 2020 年起镍矿供应将出现短缺，作为印尼镍矿主要进口国的中国将开始增加库存，推动未来几个月的镍矿贸易。但从长远来看，这项禁令将对镍矿贸易不利，因为印尼是全球最大的镍矿供应国之一，2018 年印尼占全球镍矿贸易的 37%。由于其他出口国难以填补这一缺口，预计 2020 年镍矿贸易将走弱。

来源：中国远洋海运 e 刊

【现代重工“新模式”打造全球最大“超级船厂”】

由韩国现代重工与沙特阿拉伯联合打造的中东“超级船厂”International Maritime Industries (IMI) 近日正式签署了首份商船建造合同。同时，现代重工将以特许权使用费的形式“授权”转让 VLCC 设计建造技术。由此，现代重工也正式从船舶建造商升级为技术出口商，开启了韩国造船业用核心技术拓展全球市场的“新模式”。

9 月 18 日，IMI 宣布获得来自全球最大 VLCC 船东及运营商沙特阿拉伯国家航运公司 (Bahri) 的 1 艘 319000 载重吨 VLCC 订单，这艘新船将分包给现代重工蔚山船厂建造，计划在 2021 年 10 月交付。

IMI 首席执行官 Fathi K Al-Saleem 表示：“这次分包为 IMI 带来了许多好处，包括从现代重工到 IMI 的知识转移、向 IMI 授予知识产权 (IP) 使用权的机制、使 IMI 员工获得造船和规划新技能的发展计划、以及技术援助。该项目还将促进这一新兴产业在沙特阿拉伯的长期发展，并将使 IMI 能够在沙特阿拉伯独立建造符合国际最高建造标准的 VLCC。”

Bahri 首席执行官 Abdullah Aldubaikhi 称：“Bahri 致力于推动沙特阿拉伯转变为一个重要区域和全球物流运输枢纽。Bahri 一直在探索行业合作的新模式，以实现这一愿景。该项目进一步加强了我们与 IMI 和现代重工的强大战略关系，标志着这一方向的重大发展。我们相信，它将支持我们进一步提升产品服务、增强业务能力。”

与此同时，IMI 还与现代重工签署了一项船舶设计许可协议。根据协议条款，现代重工将向 IMI 转让建造 VLCC 的结构设计和相关技术知识。对于未来 IMI 建造的每一艘 VLCC，现代重工都将获得特许权使用费。

韩国现代重工是全球 VLCC 手持订单最大的船厂，预计和大宇造船合并后 VLCC 订单总占有率达到全球市场份额的 72.5%，现代重工在 VLCC 市场具备绝对的统治力。近日，现代重工还推出了一种 LNG 动力 VLCC 设计，使用旋筒风帆进行风力辅助推进，该设计已经获得 LR 原则性批准。

现代重工的一名发言人表示：“这是现代重工首次以提供结构设计和技术咨询的方式出口技术。”据了解，1971 年，现代重工在苏格兰船厂 Scott



Lithgow 授权的两份 VLCC 设计图纸的基础上，建造了首艘 VLCC；在约半个世纪之后，现代重工已经成长为了 VLCC 的技术出口商。

今年 6 月，Bahri 与 IMI、现代重工签署了谅解备忘录，将启动船队扩张计划，订造新的 VLCC。按照谅解备忘录，IMI 将聘请现代重工作为分包商，在韩国建造 VLCC。同时，现代重工将帮助转让自身的知识技术，从而使 IMI 能够在沙特阿拉伯独立建造符合国际造船标准的 VLCC。

据了解，IMI 位于沙特阿拉伯 Ras Al-Khair 工业区，由全球最大石油公司沙特阿美联合全球最大船企现代重工、Bahri 和海湾地区最大钻井平台建造商 Lamprell 联合打造，预计需要投资超过 200 亿沙特里亚尔（53 亿美元）。新船厂总面积 1200 万平方米，新船厂设施将包括 7 个设备齐全的干船坞、2 个造船船坞、5 个码头、1 个升船机系统、1 个工作间、1 个仓库、1 个公共服务区，以及办公楼、生活区和娱乐区。

IMI 的主要生产业务预计将在 2020 年年底启动，有望在 2022 年前实现全产能运营，该船厂正式投入运营后，将能建造海上油气钻井平台、海工支援船和各种商船。船厂每年将能建造 4 艘海上钻井平台和超过 40 艘船，包括 3 艘 VLCC，能服务超过 260 种船舶产品。届时 IMI 将成为海湾地区生产能力和规模最大的造船厂，同时也将成为全球最大的单体船厂。

拥有核心技术是现代重工能够从船舶建造商升级成为船舶技术转让出口商的资本，现代重工的成功转型也是韩国造船业未来能够持续发展的希望，而这也为正在转型升级的中国造船业提供了一个最重要的方向——技术才是真正的核心竞争力。

来源：国际船舶网

【中国船厂“垄断”全球船舶脱硫装置改装市场】

中国船厂在船舶脱硫装置改装市场上已经占据绝对的主导地位，全球从事脱硫装置改装业务最多的 10 家船厂全部来自中国，其中中远海运重工旗下 3 家船厂入围。

克拉克森最新发布的一份报告显示，年初至今，上海中远海运重工已经成为了脱硫装置改装项目最多的船厂，排名第二的则是招商工业蛇口友联船厂，华润大东排名第三。排名第四至第十位的船厂依次为：大连中远海运重工、大船集团山船重工、武船集团青岛北船重工、中船澄西、舟山中远海运重工、舟山鑫亚船舶以及舟山万邦永跃。

值得一提的是，在今年脱硫装置改装市场最活跃的前 16 家船厂中，仅有两家不是中国船厂，分别是排名第 15 的土耳其 Sefine 船厂和排名第 16 的新加坡胜科海事。



克拉克森指出，自 2018 年以来，克拉克森统计的配备脱硫装置船舶（包括已安装、新造船和待改装）数量已经从约 400 艘增加到约 4000 艘，预计到 2020 年年底全球船队运力 15% 将配备脱硫装置。

今年以来，脱硫装置改装活动增速加快。克拉克森之前估算 2019 年脱硫装置改装活动将导致全球主要船队约 1% 的船舶停运（原油船 1.2%、集装箱船 1.1%、散货船 1.0%）。而在近几周，克拉克森观察到原油船船队的船舶停运时间似乎是最多的——约 1000 万载重吨，接近船队运力的 2.5%。

按照克拉克森的分析，一艘船改装废气洗涤器通常需要 30 天左右的时间，但最近这一平均值却呈现上升趋势。今年 6 月，进入修船厂安装脱硫装置的船舶平均需要 37 天才能完成，高于 3 月的平均 31 天。与普通船舶修理维护后在船厂企业外部水域即可完成设备测试的简单试航不同。受到 ECA（船舶排放控制区域）规定限制，为测试所安装的脱硫设备，该类改造船舶在经 30-45 天改造后，还需在远离港口区域的水域进行设备使用及调试。

随着 IMO2020 年限硫规定实施日期的日益临近，脱硫系统改造成为今年各大船厂一大主要工程。据国际船舶网了解，目前国内主要修船厂脱硫系统改造业务都呈现出生产订单应接不暇、修船现场满负荷运转的繁忙景象。按照坞期安排计划，脱硫系统改造高峰将是未来两年的常态。

来源：国际船舶网

【前瞻三大主力船型运输市场】

集装箱运输市场

8 月市场继续小幅上涨，CCFI 均值 828 点，环比上涨 1.3%，同比下降 0.7%。分航线看，亚欧线指数有所上涨，欧洲和地中海线指数环比上涨 2.6% 和 8.4%；跨太平洋航线，美西线指数环比下跌 0.1%，美东线指数则上涨 1.7%；亚洲航线方面，日本线指数环比上涨 0.3%，韩国和东南亚线则下降 1.7% 和 2%；南北航线，南非线指数环比减少 1.1%，澳新、南美和东西非线指数则环比上涨 8.9%、5% 和 3.2%；此外，波红线指数环比下滑 7.3%。1 至 8 月 CCFI 均值 826 点，同比上涨 2.7%。8 月，SCFI 均值 810 点，环比增长 1%，同比减少 10.3%；1 至 8 月，SCFI 均值 813 点，同比增长 1.8%。

供给方面，据 Alphaliner 统计，2019 年 1 至 7 月集装箱船交付 68.39 万 TEU、拆解 15.5 万 TEU，8 月初运力同比增长 4.1%。需求方面，据 CTS 统计，1 至 6 月全球集装箱海运量同比增长 1.3%，其中，亚欧线集装箱运量同比增加 5.2%；另据 PIERS 统计，1 至 7 月跨太平洋航线运量同比仅增长 0.7%。

8 月，闲置运力仍因加装洗涤器而保持在相对高位。据 Alphaliner 统计，截至 8 月 19 日，有 27 艘、28.29 万运力的船舶正在安装洗涤器，因此，500TEU 以上船型闲置集装箱船有 145 艘、55.29 万 TEU，占现役运力的 2.4%，高于 2018 年同期的 1.8%。9 月，由于淡季即将开始，加上加装洗涤器



需求持续，闲置运力或继续增加。

9 月，旺季进入尾声，市场上涨动力有限，预计运价将保持 8 月水平。四季度市场进入淡季，不过市场也有积极因素，包括：加装洗涤器限制运力供给、船舶航速降低（Clarkson 预计 2019 年船舶航速平均降低了 2%）、班轮公司开始使用合规油带来涨运价压力、美国新一轮关税有望促进一定的抢运需求、班轮公司将开始控制运力投放。综合看，四季度需求和运价总体将温和回落。

2019 年全年，Alphaliner 和 Clarkson 最新预测需求增速均为 2.5%（不计运距），运力增速为 3.3%和 3.1%，运力过剩局面继续恶化。2020 年，上述两家机构预测需求增速为 3.1%和 3.4%，运力增速为 3.5%和 3.1%，供需平衡较 2019 年略有好转，但仍然十分脆弱。2020 年，现代商船将正式加入 THE 联盟，并将接收一批大船，预计这将对市场造成明显冲击。

油轮运输市场

8 月，油轮市场前高后低。上半月美国原油库存和产量双双止跌回升释放出需求好转信号，西非和中东货主集中出货，台风滞留运力导致临时性供给紧缺，VLCC 市场在多重利好因素支持下强势反弹，即期运价走出全年第二个小高峰，日期租水平也连创新高。临近月末，租家利用英国银行假期控制出货节奏，市场有所回落。受欧洲经济低迷、需求不振影响，中型油轮运价保持平稳，小型油轮稳中有降。

2019 年 8 月，波交所原油轮运价指数 BDTI 收于 656 点，比月初上升 5.8%；VLCC 中东至中国 TD3C 线 WS 指数平均 57 点，环比上升 27.6%，与相同基础费率的 2018 年 WS 指数相比，同比上升 24.9%；TCE 平均 30833 美元/天，环比和同比分别上升 160.1%和 100%。1 至 8 月 WS 指数平均 49 点，同比上升 28.6%；TCE 平均 20929 美元/天，同比上升 114%。苏伊士型油轮，2019 年 8 月波交所公布的 2 条典型航线平均 TCE 为 12410 美元/天，环比和同比分别上升 3%和 52.9%。阿芙拉型油轮，波交所 6 条典型航线平均 TCE 为 6318 美元/天，环比和同比分别下降 6%和 14%。

成品油轮方面，2019 年 8 月中东至日本 7.5 万吨级船 TCE 平均 16091 美元/天，环比上升 163.9%；5.5 万吨级船 TCE 平均 11876 美元/天，环比上升 81.1%；美湾与欧洲间 MR 型成品油轮航线平均 TCE 为 10474 美元/天，环比上升 0.1%。

短期看，极端天气过后超预期运价回落可能性较大。长期看，中美贸易战升级拖累全球经济和石油需求前景，OPEC 为维持油价继续减产，部分船舶进坞改造带来的运力暂时削减被今年高达 44%的交付增幅抵消，市场虽然仍将在坚挺亚洲需求和新增美国出口支撑下走向旺季，但运价上涨幅度受限的可能性较大。Clarkson 预测，2019 年原油轮需求增幅 2.3%，供给增幅 5.4%，其中 VLCC 需求增幅 3.1%，供给增幅 6.4%。

干散货运输市场



8 月，市场受台风“利奇马”登陆导致的运力阶段性紧张以及中美贸易战升级引发的对南美谷物市场预期逐步升温、南美粮食市场不断放出新货盘等因素叠加影响，呈现了先抑后扬的态势。分船型来看，好望角型船和巴拿马型船受运力短缺以及巴西铁矿石出货增加等因素拉动，领涨散运市场，带动 BDI 在月末屡创新高，并于月底收报 2378 点，这也是近 9 年以来的最高水平。其中，BCI 报收 4467 点，创 2010 年 6 月 9 日以来新高；BPI 报收 2260 点，创 2010 年 12 月 14 日以来的新高。8 月 BDI 均值 1982 点，环比、同比分别上涨 6%、37%。1 至 8 月 BDI 均值 1164 点，同比下跌 13%。

截止 9 月 2 日，2019 年干散货船新增运力 273 艘、2555.1 万载重吨，拆解 58 艘、551.8 万载重吨；运力净增 215 艘、2003.3 万载重吨，运力增速仍处于同期低位。

Clarkson 最新一期的干散货航运市场展望显示，2019 年全球干散货贸易量增速将达到 1.3%，总量将达到 53 亿吨，而海运周转量也将保持相同的增速。分货种来看，铁矿石受年初溃坝导致出货量骤降的影响，全年贸易量同比下降 1% 左右；而受中国国内煤炭产量增长以及中美贸易战的影响，煤炭和谷物贸易量将以 1% 的增幅呈现微弱增长态势；小宗散货预计将呈现 4% 的稳健增长态势，并成为全年干散货贸易增长预期的主要驱动力。

在供给端，全球干散货船队运力增速将保持在 2.9% 的水平。而受 IMO2020 限硫令影响，船舶加装洗涤器将会造成 2019 年全年市场运力平均减少 1%。总体来看，虽然 2019 年国际干散货航运市场供需平衡将呈现负面态势，但相比于上半年的严峻的市场形势，近期铁矿石出货量的增加以及船舶加装洗涤器等因素将会给今年剩余时间的干散货运输市场带来支撑作用，而后续中美贸易谈判进程将会成为影响市场情绪的主要因素。

来源：中远海运研究中心

4. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	528.00	568.00	614.00	610.00
Hong Kong	513.00	525.00	625.00	n/a
Tokyo	n/a	n/a	n/a	n/a
Fujairah	485.00	n/a	710.00	n/a
Istanbul	n/a	n/a	n/a	n/a
Rotterdam	395.00	435.00	605.00	n/a
Houston	n/a	n/a	n/a	n/a
Panama	n/a	n/a	n/a	n/a
Santos	497.00	528.50	n/a	760.00

截止日期：2019-09-20



◆ 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 37 周	第 36 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	5,100	5,100	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	2,300	2,300	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 37 周	第 36 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%	
MR	52,000	3,500	3,500	0	0.0%	

截止日期: 2019-09-17

(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
1	Tanker	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2020	Sun Enterprises - Greek	3,750	option declared
1	Tanker	22,000	Wuhu Shipyard, China	2021	Donsotank Rederi - Swedish	Undisclosed	option declared
1	LNG	174,000 cbm	Hyundai Samho, S. Korea	2021	H-Line Shipping - S. Korean	19,100	
1	LNG	174,000 cbm	Hyundai, S. Korea	2022	TMS Cadiff Gas - Greek	18,900	
2	LPG	38,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	2021	Nieto - Mexican	5,200	
2+2	Container	2,700 teu	Huangpu Wenchong, China	2021	TS Lines - Taiwanese	3,050	



◆ 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
CORSIER	BC	181,074		2016	Japan	8,500	JP Morgan - U.S.A	en bloc
CELIGNY	BC	180,981		2016	Japan			
ARISTOFANIS I	BC	177,477		2005	Japan	1,665	S. Korean	
JOHN WULFF	BC	93,282		2010	China	1,250	Lavinia - Greek	
DUKE ORSINO	BC	91,439		2005	Japan	1,150	Chinese	
HANTON TRADER III	BC	63,800		2014	China	1,880	Oman Shipping - Omani	
GUO QIANG 8	BC	63,376		2018	China	2,300	Oman Shipping - Omani	
SEA IRIS	BC	58,117		2010	Philippines	1,320	Greek	
TORENIA	BC	56,049		2007	Japan	1,130	Greek	
MISS SIMONA	BC	34,602		2010	S. Korea	875	Monaco	BBB
SAM FALCON	BC	34,268		2011	China	800	Undisclosed	
ELVIRA BULKER	BC	31,858		2011	Japan	1,025	Taylor Maritime - Hong Kong	
ELENA K	BC	28,378		2000	Japan	475	Undisclosed	
NORD TOKYO	BC	28,343		2009	Japan	775	Undisclosed	
SHENG AN DA 67	BC	26,756		2011	China	635	Undisclosed	at auction
BARU SATU	BC	16,190		2001	Japan	460	Undisclosed	

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
ROME EXPRESS	CV	146,161	12,562	2010	S. Korea	undisclosed	Danish	*
SOUTHAMPTON EXPRESS	CV	146,161	12,562	2011	S. Korea	undisclosed	Danish	
MSC PARIS	CV	102,761	8,204	2006	S. Korea	2,350	Tuften Oceanic - U.K	incl. 5yrs TC to MSC
HAMMONIA ISTRIA	CV	62,090	4,957	2013	China	2,800	Singaporean	
ELISABETH-S	CV	50,269	4,249	2009	China	1,000	Israel	incl. 5yrs TC to Maersk

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
TOYO	TAK	310,309		2005	Japan	2,800	Greek	
ESTEEM SPLENDOR	TAK	106,493		2005	Japan	1,425	Asian	
TAJIN	TAK	47,147		2003	Japan	800	Undisclosed	
ALEXANDER SPIRIT	TAK	40,083		2007	S. Korea	1,150	Greek	



MAERSK EDGAR	TAK	37,188	2004	China	935	Undisclosed	**ice class 1C
MAERSK ERIN	TAK	37,178	2004	China	935	Undisclosed	
DAYOUNG	TAK	16,456	2001	Japan	520	Undisclosed	

◆ 上周拆船市场回顾

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
INDRADI	TAK	13,944	3,848	1993	Japan	540.00	800 tons solid stainless steel

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
PTOLEMEOS	BC	45,712	7,809	1995	Japan	290.00	as is Djbouti
OCEAN RIG PAROS	OTHER/DRILLSHIP	61,619	44,202	2011	S. Korea	230.00	as is Piraeus with intention to take to Turkey.

◆ ALCO 防损通函

【霍尔木兹海峡风险加大预示受害船员赔付及福利的增长】

国际运输工人联盟（ITF）、国际海事雇主委员会（IMEC）与国际协商论坛（IBF）都同意指定霍尔木兹海峡为临时扩大风险区域。

这意味着什么？

这意味着在该区内受袭击的船员有权获得补贴和双重死亡伤残赔偿。

【印度最新海关法规可能引起提单混淆】

要求承运人在提单上显示货物发票价值这一项新的印度海关法规可能会引起混淆，这实质上已使其成为从价提单。

印度财政部近日发布了《2018 年海运货物舱单和转运条例》（SCMT）。



该条例原定于 2019 年 8 月 1 日生效，但据了解已被推迟至 2019 年 9 月 15 日且使用新表格的额外宽限延至 2019 年 11 月 1 日。

详细信息请索取附件。

来源: Andrew Liu & Co. Ltd

◆ 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	澳元	加元
2019-09-20	707.300	782.360	6.557	90.320	886.920	59.147	902.680	481.140	534.280
2019-09-19	707.320	781.320	6.537	90.330	883.680	59.073	906.130	483.620	532.970
2019-09-18	707.280	783.120	6.544	90.373	884.130	59.067	909.070	485.500	534.160
2019-09-17	707.300	778.320	6.544	90.478	878.920	58.886	905.420	485.590	534.200
2019-09-16	706.570	783.470	6.563	90.284	883.240	58.911	903.970	486.200	534.640

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	1.96213	1 周	1.942	2 周	--	1 个月	2.04588
2 个月	2.12638	3 个月	2.15888	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.084	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.07413		

2019-09-19