

欧美集运运价回落关注碳税及反补贴调查影响，铁矿补库继续支撑BDI ——航运周报20230917

能源转型与碳中和研究团队

研究员

朱子悦

从业资格号 F03090679

投资咨询号 Z0016871

zhuziyue@citicsf.com

研究员

李兴彪

从业资格号 F03048193

投资咨询号 Z0015543

lixingbiao@citicsf.com



中信期货有限公司

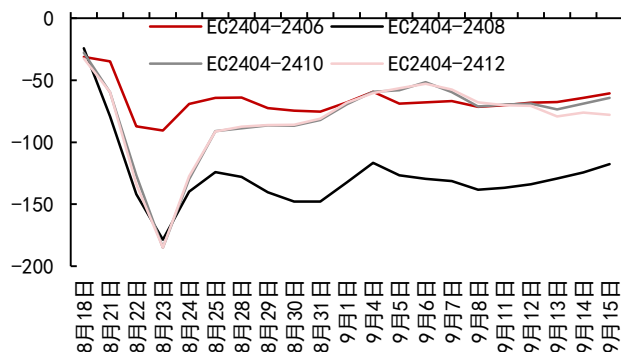
CITIC Futures Company Limited

重要提示：本报告非期货交易咨询业务项下服务，其中的观点和信息仅供参考之用，不构成对任何人的投资建议。中信期货不会因为关注、收到或阅读本报告内容而视相关人员为客户；市场有风险，投资需谨慎。如本报告涉及行业分析或上市公司相关内容，旨在对期货市场及其相关性进行比较论证，列举解释期货品种相关特性及潜在风险，不涉及对其行业或上市公司的相关推荐，不构成对任何主体进行或不进行某项行为的建议或意见，不得将本报告的任何内容据以作为中信期货所作的承诺或声明。在任何情况下，任何主体依据本报告所进行的任何作为或不作为，中信期货不承担任何责任。

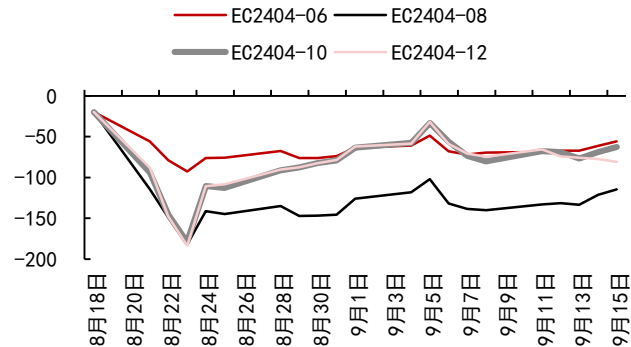
第一部分 周观点总结

- **行情回顾：**本周主力合约 EC2404 结算价达 879.5 点，周下跌 3.1%，持仓量震荡提升，盘面结构仍呈现歧型 Contango。盘面基差整体向 0 收敛，行情波动减小，04、06 合约持仓量震荡上行
- **策略展望：**现货端运价震荡下行，同时若交易欧盟对新能源车反补贴调查，盘面仍将下行继续收敛基差，但若交易欧盟碳税预期，则盘面可能上行

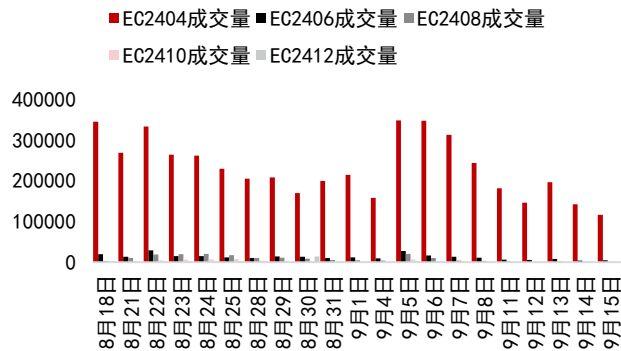
欧线期货合约月差



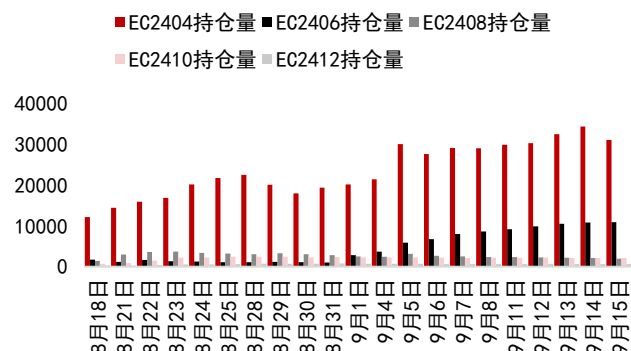
欧线期货合约收盘价



集运指数（欧线）期货成交量（手）



集运指数（欧线）期货持仓量（手）



欧线运价继续回落关注，铁矿补库推动BDI达5月下旬以来新高

船型	周观点	展望
集装箱船	<p>1、运价：欧线连续回落，美线高位下跌。欧线：SCFIS：9月11日SCFIS欧线运价指数收于827.37点，环比下跌7.8%，SCFI：9月15日上海出口至欧洲基本港运价为658美元/TEU，较上期下跌7.8%，上海出口至地中海基本港运价为1248美元/TEU，较上期下跌4.6%；美线：SCFIS：9月11日SCFIS美西航线运价指数收于1307.54点，环比上涨7.6%，SCFI：9月15日上海出口至美西基本港运价为1888美元/FEU，环比下跌7.3%，上海出口至美东基本港运价为2550美元/FEU，环比下跌11.1%。</p> <p>2、需求：欧洲航线整体承压，关注欧盟对国内新能源汽车反补贴调查。美国零售数据反弹小幅超出预期，通胀小幅反弹，夏季集运旺季接近尾声，巴拿马运河问题长期化，美东美西运费承压下行。欧元区再度加息，并按时或将终止，宏观经济数据整体疲弱，对运价支撑力度有限。8月国内宏观经济数据整体反弹，出口环比小幅改善，汇率端暂稳维持震荡。欧盟或对国内新能源汽车开展反补贴调查，为市场带来风险。</p> <p>3、供给：供给端整体较为宽松，国庆节前货量减少，马士基公布明年起碳税标准，大型集装箱船在巴拿马运河待航时间有限。2023年9月初，全球集装箱船队规模达2702.4万TEU，同比上涨6.7%，增速有所放缓；闲置运力7月以来震荡上行，航速低位运行。8月西北欧、地中海航线运力配置高位运行。本周马士基公布自2024年起征收针对欧盟ETS系统的碳税，其中40英尺普通货柜碳税达70欧元。预计该项收费作为即期运价附加费中的一部分，同时现货市场仍在震荡下行，最终执行力度及对FAK（Freight All Kinds）运价的影响或将更小。巴拿马运河地区等泊的集装箱船待航时间为6.6小时，总体可控</p> <p>4、展望：国庆节前欧洲、北美航线运价震荡回落，国庆节后整体承压</p> <p>5、策略展望：现货端运价震荡下行，同时若交易欧盟对新能源车反补贴调查，盘面仍将下行继续收敛基差，但若交易欧盟碳税预期，则盘面可能上行</p> <p>6、风险提示：极端天气、地缘政治事件影响</p>	欧美航线承压下行
干散货船	<p>1、行情回顾：干散货运价再度刷新5月下旬以来高点：9月15日BDI收于1381点，环比上周上涨16.4%，达5月以来最高值，BDI收于1381点，环比上周上涨16.4%，BCI收于1602点，环比上周大涨24.3%，BSI收于1221点，环比上涨13.2%，BPI收于1656点，环比上涨11.2%。</p> <p>2、需求：（1）铁矿石：铁矿石价格高位运行，国内房地产市场进一步松绑，国庆节前补库，铁矿石运量反弹，支撑运价（2）煤炭：能源价格上行，全球煤炭运量震荡运行，带动运费上涨（3）粮食：黑海地区运量基本归零，美国逐步进入粮食出口季节</p> <p>3、供给：船队规模增速基本持平，在港船队规模大幅回落。2023年前8月运力规模达9.94亿DWT，同比上涨3.0%，增速基本持平。5年船龄二手船价格基本持平。巴拿马运河干旱影响船舶通行，近期国内沿海地区3个台风影响较小</p> <p>4、预测：震荡</p> <p>5、风险因素：地缘政治冲突、极端天气</p>	震荡

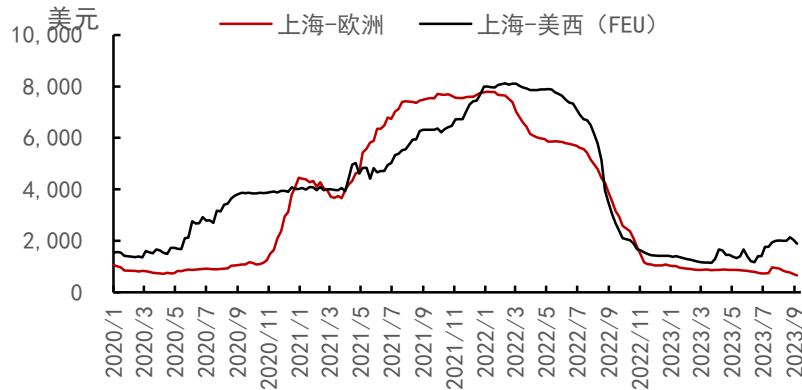
油运承压震荡，气体船运价高位上行

船型	周观点	展望
油轮	<p>1、行情回顾：原油、成品油运价同步下跌。9月15日BDTI收于740点，环比上周上涨3.8%。BCTI收于849点，周环比上涨11.1%。原油油轮：苏伊士型日收益环比上涨，其余回落；9月15日，阿芙拉型日收益14601美元/天，下降10.8%，苏伊士型日收益25119美元/天，环比上涨4.3%，VLCC型日收益21092美元/天，环比下降3.6%。成品油轮：灵便型成品油轮日租金回升；9月15日灵便型成品油轮日收益40183美元，环比反弹回升38.5%，MR型成品油轮日收益26701美元，环比下降10.0%，巴拿马型日租金18209美元，环比下降3.1%。</p> <p>2、需求：减产影响整体运价。国际原油价格高位震荡，OPEC+减产对油运市场带来利空。成品油消费转淡，裂解价差回落，影响成品油运价。本周中东地区油轮租约量有限，运价低位震荡，预计国庆节前将无太大起色。</p> <p>3、供给：航速反弹震荡，储油运力反弹。前8个月原油油轮和成品油轮规模同比分别增长2.6%和2.2%，增速分别环比下降0.3和0.1个百分点。本周VLCC和阿芙拉型航速震荡反弹，储油船队小规模反弹。</p> <p>4、展望：震荡偏弱</p> <p>5、风险因素：地缘政治冲突、极端天气</p>	震荡偏弱
气体船	<p>1、运价：9月15日，16万方的LNG船现货市场运费达20.5万美元，季节性走强，环比上周上涨18.0%；9月14日，中东-日本航线BLPG收于155.43美元/吨，环比上周上涨6.1%，增速有所回落；9月15日，4.6万方美国发往日本的LPG单吨运费达220美元/吨，环比持平；4.6万方中东发往日本LPG单吨运费达155美元/吨，环比上涨3.3%</p> <p>2、需求：供应端存在扰动，欧洲和亚洲仍处于补库期，澳大利亚罢工等影响市场情绪，LNG运价继续快速上行。巴拿马运河通行对LPG船舶周转带来影响，当前VLGC等待时间接近60小时，船舶运费高位震荡</p> <p>3、供给：LPG船队增长加快，LNG船队增长继续放缓。前8月LNG和LPG船队规模分别增长4.1%和9.7%，LPG船队增速提升0.5个百分点，LNG船舶交付放缓。船舶航速震荡走低。巴拿马运河干旱，对船舶通行带来一定影响</p> <p>4、展望：震荡</p> <p>5、风险因素：地缘政治冲突、极端天气</p>	高位震荡

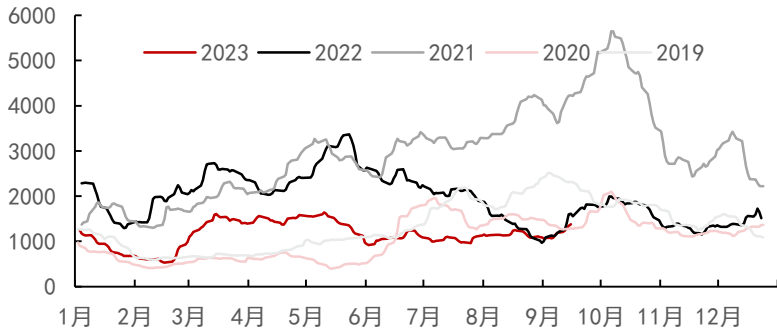
运价：欧美集运运价下跌，气体船运费继续上行，油运承压

- **集装箱：欧线连续回落，美线高位下跌。**欧线：SCFIS：9月11日SCFIS欧线运价指数收于827.37点，环比下跌7.8%，SCFI：9月15日，上海出口至欧洲基本港运价为658美元/TEU，较上期下跌7.8%，上海出口至地中海基本港运价为1248美元/TEU，较上期下跌4.6%；美线：SCFIS：9月11日SCFIS美西航线运价指数收于1307.54点，环比上涨7.6%，SCFI：上海出口至美西基本港运价为1888美元/FEU，环比下跌7.3%，上海出口至美东基本港运价为2550美元/FEU，环比下跌11.1%。
- **干散货运价受节前铁矿补库带动达5月以来新高：**9月15日BDI收于1381点，环比上周上涨16.4%，达5月以来最高值
- **油轮：原油、成品油运价同步下跌。**月15日BDTI收于740点，环比上周上涨3.8%。BCTI收于849点，周环比上涨11.1%
- **气体船：LNG、LPG运价上涨。**9月15日，16万方的LNG船现货市场运费达20.5万美元，环比上周上涨18.0%；中东-日本航线BLPG收于155.43美元/吨，环比上周上涨6.1%，增速回落；4.6万方美国发往日本的LPG单吨运费达220美元/吨，环比持平；4.6万方中东发往日本LPG单吨运费达155美元/吨，环比上涨3.3%

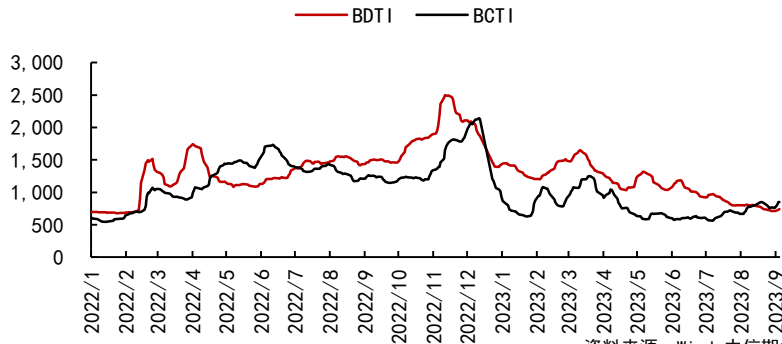
SCFI欧美航线运价



BDI指数季节性



油轮运价指数



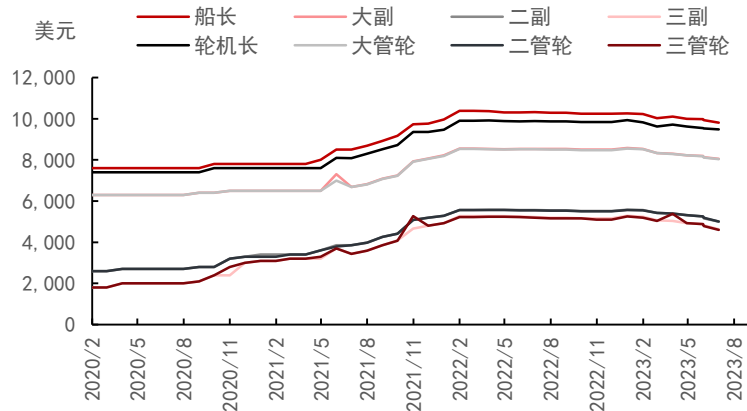
■ 低硫燃油价格维持震荡

- 9月15日鹿特丹港和新加坡港低硫燃油价格单吨价格分别达623.75和665美元/吨，均环比上涨2.5%
- 船员工资环比小幅回落，降幅趋稳。8月各高级船员工资环比回落，8位高级船员薪酬环比下降0.3%

低硫燃油价格



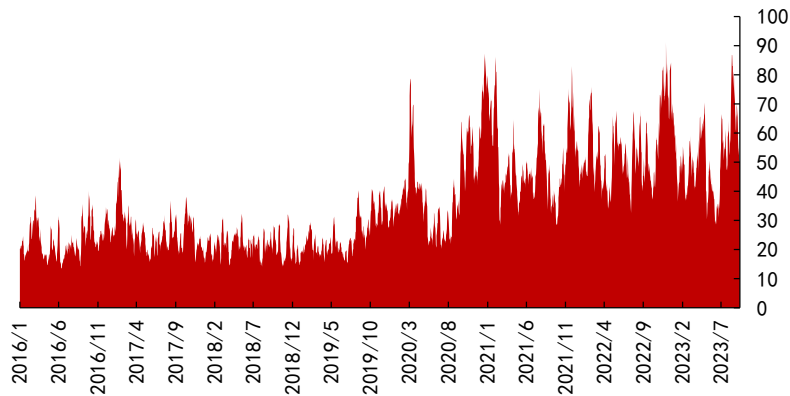
国际集装箱船员工资走势



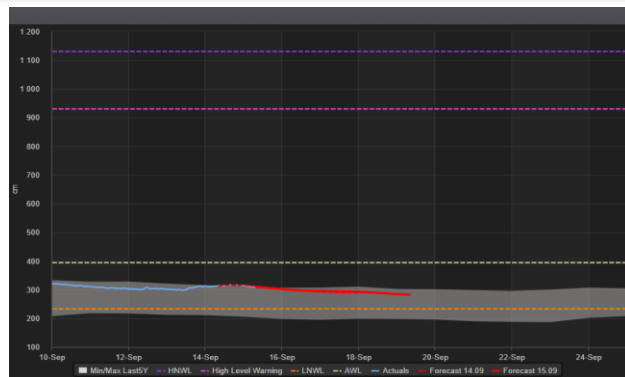
干旱对航运通行带来影响：大型集装箱船通过巴拿马运河时间尚可

- 受干旱影响，巴拿马运河水位大幅下降
- 巴拿马运河等泊时间平均为20小时，本周8000TEU以上集装箱船等待时间下降至6.6小时，大型LPG船舶平均等待时间超50小时，LNG船舶等待时间超20小时。
- 杜伊斯堡港、Kaub港水位当前相对健康

巴拿马运河船只待泊时间（小时）



莱茵河杜伊斯堡港水位



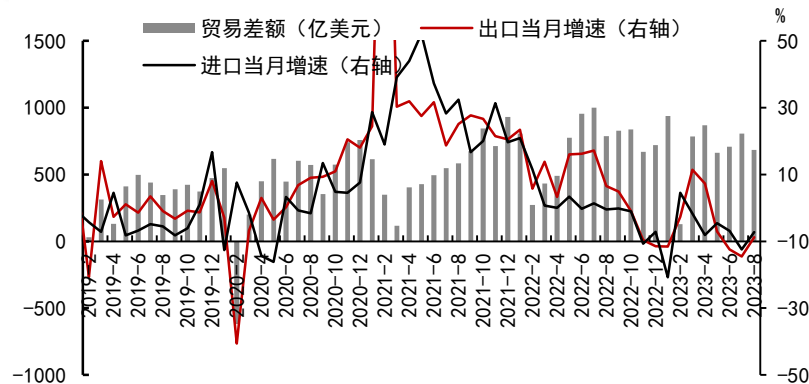
莱茵河Kaub港水位



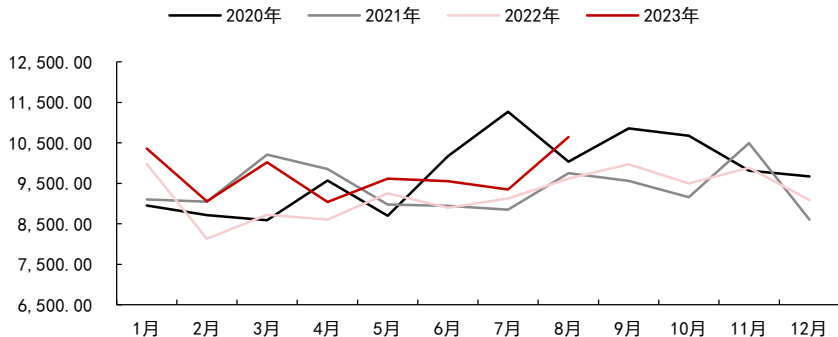
受基数扰动、海外需求走弱影响，8月出口受基数影响降幅收窄

- 8月美元计价出口同比下跌8.8%，降幅环比收窄。据海关统计，今年前8个月我国进出口总值3.89万亿美元，下降6.5%。其中，出口2848.7亿美元，同比下降8.8%
- 8月出口至欧盟承压：欧盟412.9亿美元，同比下降19.6%，需求恢复较缓慢
- 铁矿石粮食进口同比均有所增长，粮食今年口粮增长较快
 - 8月铁矿石进口量达10641.5万吨，同比增长6.3%，1-8月累计进口同比增7.3%；
 - 8月粮食进口量达1274万吨，同比增长14.3%。1-8月累计进口同比增4%。

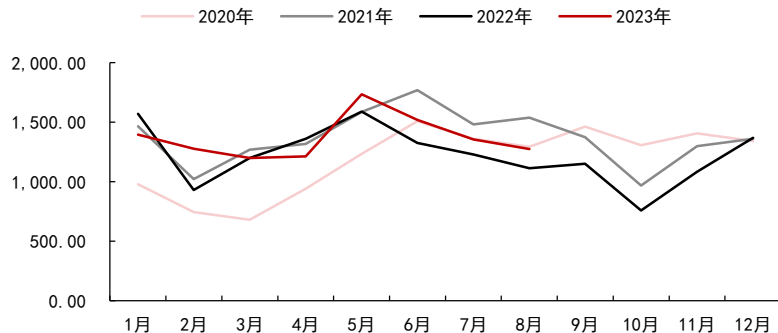
我国贸易数据



铁矿石进口量（万吨）季节性



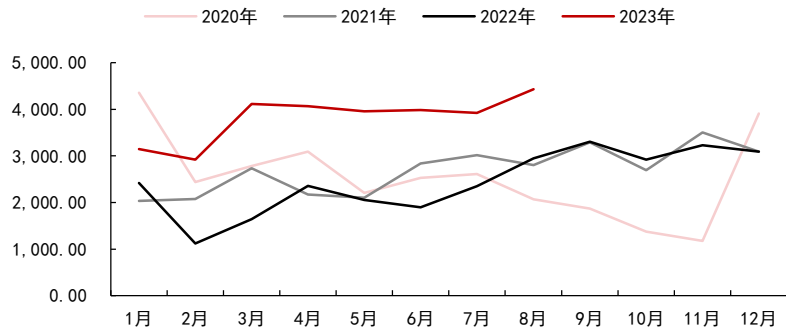
粮食进口量（万吨）季节性



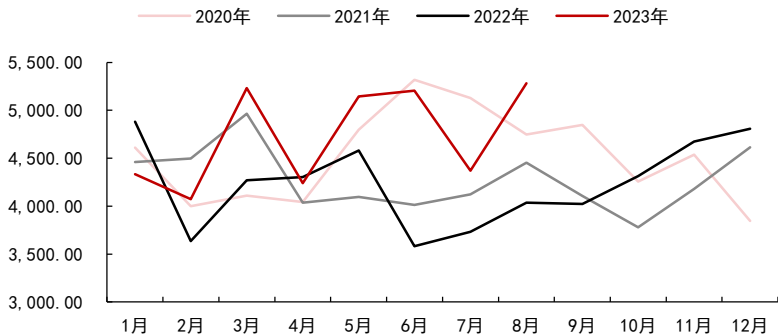
天然气、原油进口增长同比大幅增加、煤炭进口维持高位

- **8月原油进口维持高位**：8月原油进口量5280.4万吨，同比增长30.9%。1-8月进口量同比累计增9%；
- **天然气进口高速增长**：8月天然气进口1085.8万吨，同比增18.5%，1-8月累计进口同比增长7.5%，增速环比持平；
- **煤炭进口高位运行**：8月煤炭进口达4433.3万吨，同比增50.5%；1-8月累计进口同比上涨85.6%

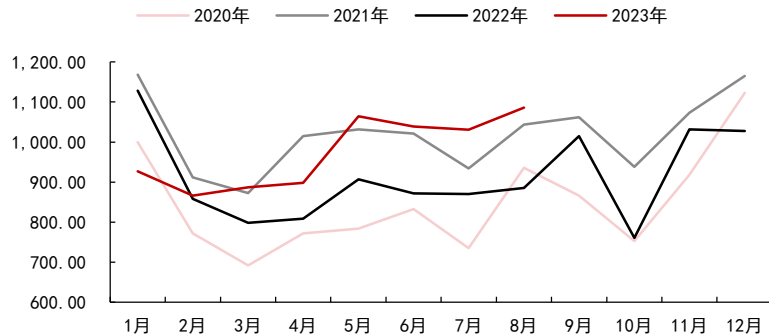
煤炭进口量季节性（万吨）



原油进口量季节性（万吨）



天然气进口量季节性（万吨）

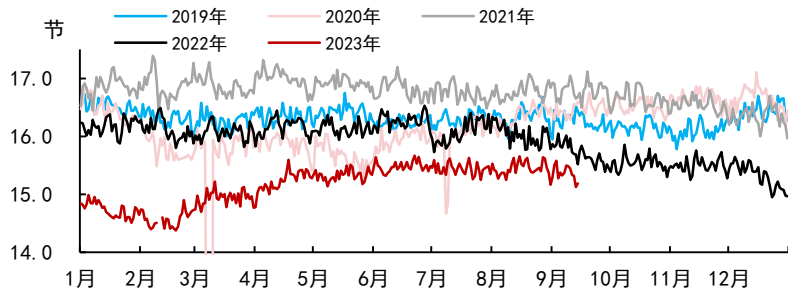


第二部分 集装箱航运市场

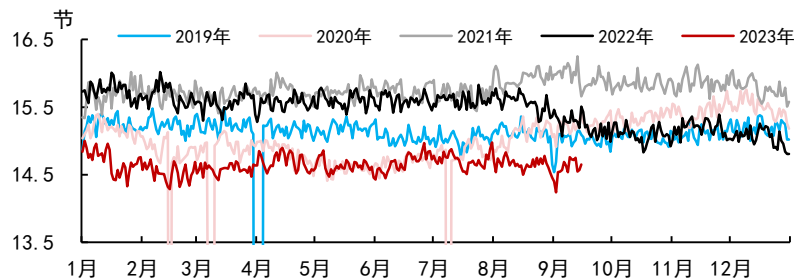
- **1、运价：欧线连续回落，美线高位下跌。**欧线：SCFIS：9月11日SCFIS欧线运价指数收于827.37点，环比下跌7.8%，SCFI：9月15日上海出口至欧洲基本港运价为658美元/TEU，较上期下跌7.8%，上海出口至地中海基本港运价为1248美元/TEU，较上期下跌4.6%；美线：SCFIS：9月11日SCFIS美西航线运价指数收于1307.54点，环比上涨7.6%，SCFI：9月15日上海出口至美西基本港运价为1888美元/FEU，环比下跌7.3%，上海出口至美东基本港运价为2550美元/FEU，环比下跌11.1%。
- **2、需求：欧洲航线整体承压，关注欧盟对国内新能源汽车反补贴调查。**美国零售数据反弹小幅超出预期，通胀小幅反弹，夏季集运旺季接近尾声，巴拿马运河问题长期化，美东美西运费承压下行。欧元区再度加息，并按时或将终止，宏观经济数据整体疲弱，对运价支撑力度有限。8月国内宏观经济数据整体反弹，出口环比小幅改善，汇率端暂稳维持震荡。欧盟或对国内新能源汽车开展反补贴调查，为市场带来风险。
- **3、供给：供给端整体较为宽松，国庆节前货量减少，马士基公布明年起碳税标准，大型集装箱船在巴拿马运河待航时间有限。**2023年9月初，全球集装箱船队规模达2702.4万TEU，同比上涨6.7%，增速有所放缓；闲置运力7月以来震荡上行，航速低位运行。8月西北欧、地中海航线运力配置高位运行。本周马士基公布自2024年起征收针对欧盟ETS系统的碳税，其中40英尺普通货柜碳税达70欧元。预计该项收费作为即期运价附加费中的一部分，同时现货市场仍在震荡下行，最终执行力度及对FAK (Freight All Kinds) 运价的影响或将更小。巴拿马运河地区等泊的集装箱船待航时间为6.6小时，总体可控
- **4、展望：国庆节前欧洲、北美航线运价震荡回落，国庆节后整体承压**
- **5、操作策略：区间震荡。现货端运价震荡下行，基差仍有收敛空间，但若交易欧盟碳税预期，则盘面可能上行**
- **6、风险提示：极端天气、地缘政治事件影响**

- 船舶航速仍为季节性低位
- 闲置运力环比小幅回落

大型集装箱船航速季节性

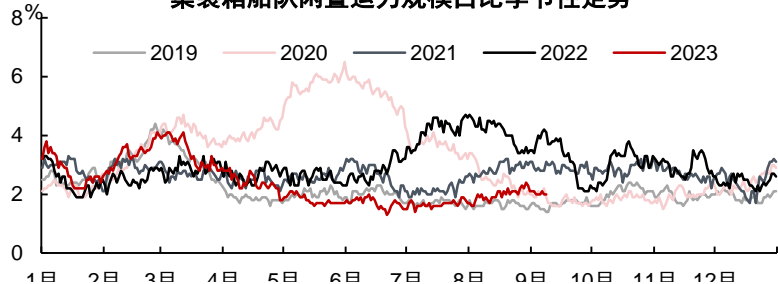


中型集装箱船舶航速季节性

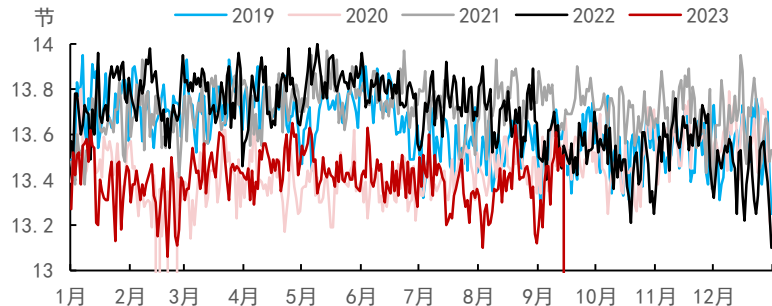


集装箱船舶闲置比例 (%)

集装箱船队闲置运力规模占比季节性走势



小型集装箱船舶航速季节性

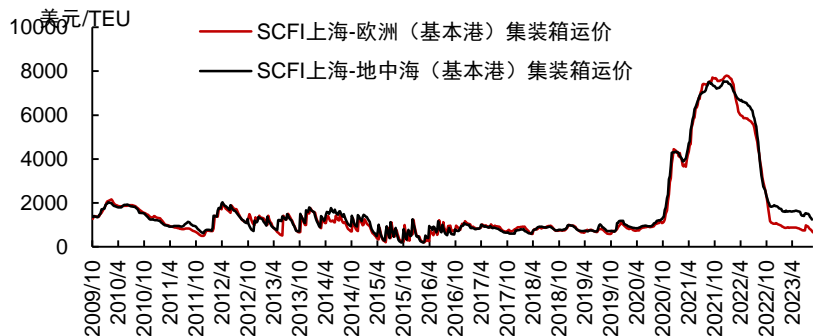


SCFI 欧线运价连续回落，SCFIS 欧线连续三周回落收于896.92点

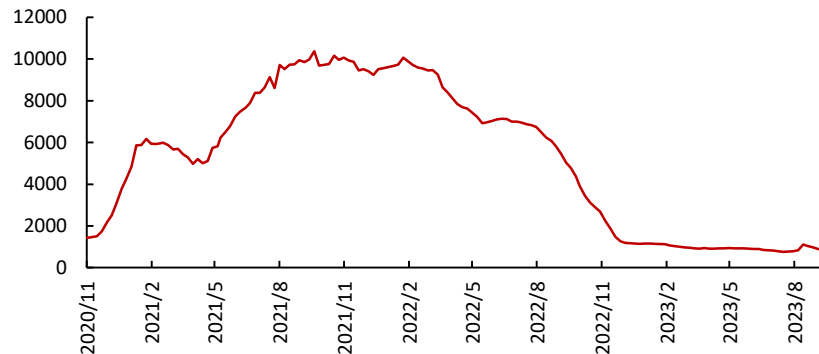
- **SCFIS**：9月11日SCFIS欧线运价指数收于827.37点，环比下跌7.8%
- **SCFI**：欧洲线继续回落，上海至欧洲基本港运价落至700以下
 - 9月15日，上海出口至欧洲基本港运价为658美元/TEU，较上期下跌7.8%
 - 上海出口至地中海基本港运价为1248美元/TEU，较上期下跌4.6%
- **XSI**：欧线运价周环比回落8%
 - 9月12日远东-北欧线收于1304美元/FEU，周环比回落5.4%
- **FBX**：欧线运价逆势上涨2%
 - 9月15日，全球集装箱运价指数（FBX）1332美元/FEU；9月15日当周，中国/东亚运往北欧的集装箱货运指数（FBX11）1516.57美元/FEU，环比下降6%

运价	综合	欧线
SCFIS		827.37点 (-7.8%)
SCFI	948.68 (-5.1%)	上海-欧洲基本港：658美元/TEU (-7.8%) 上海-地中海基本港：1248美元/TEU (-4.6%)
XSI		1304美元/FEU (-5.4%)
FBX	1332美元/FEU (-6.7%)	1516.57美元/FEU (-6%)

SCFI 欧线运价走势



SCFIS 欧线运价走势

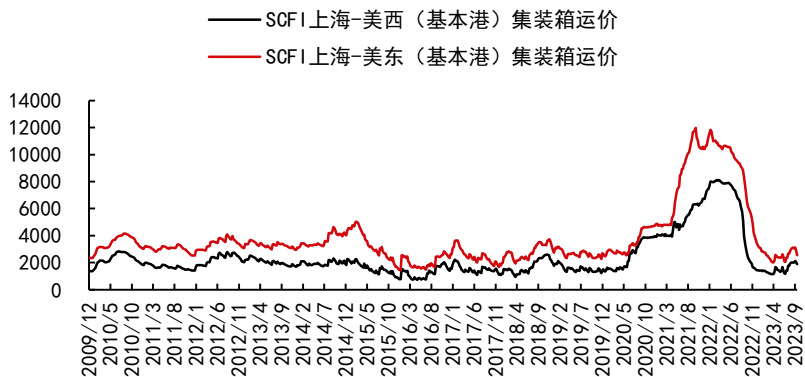


美线：8000+TEU船在巴拿马运河等待6.6小时，旺季趋于尾声运价下行

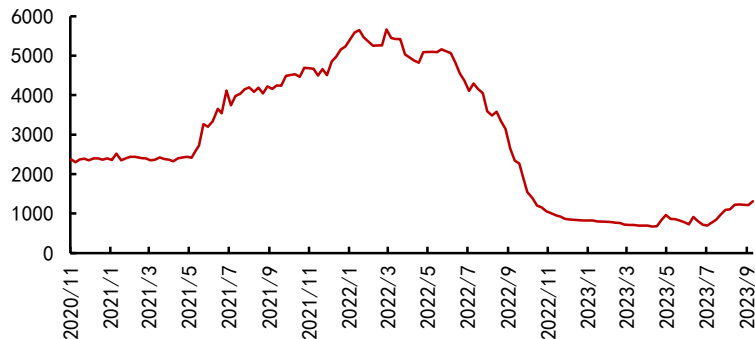
- SCFIS：9月11日SCFIS美西航线运价指数收于1307.54点，环比上涨7.6%
- SCFI：美线跌幅扩大
 - 上海出口至美西基本港运价为1888美元/FEU，环比下跌7.3%
 - 上海出口至美东基本港运价为2550美元/FEU，环比下跌11.1%
- XSI：美西航线环比出现跌势
 - 9月12日远东-美西线收于2080美元/FEU，周环比下跌4.4%
- FBX：美西线运价小幅下降
 - 9月15日，中国/东亚运往美西的集装箱货运指数（FBX01）为1866.45美元/FEU，周环比下降1.2%；9月15日，中国/东亚运往美东的集装箱货运指数（FBX03）2884.24美元/FEU，周环比下降5%

运价	综合	美线
SCFIS		1307.54点 (+7.6%)
SCFI	948.68 (-5.1%)	上海-美西基本港：1888美元/FEU (-7.3%) 上海-美东基本港：2550美元/FEU (-11.1%)
XSI		上海-美西基本港：2080美元/FEU (-4.4%)
FBX	1332美元/FEU (-6.7%)	中国-美西基本港（FBX01）：1866.45美元/FEU (-1.2%) 中国-美东基本港（FBX03）：2884.24美元/FEU (-5%)

SCFI美线运价走势

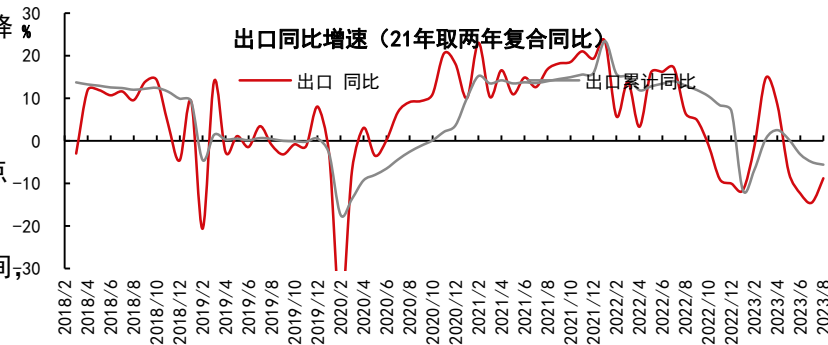


SCFIS美线走势

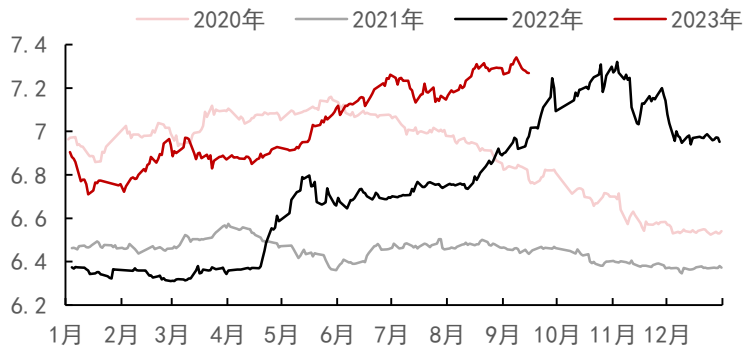


- 出口降幅收窄，但外需回复仍缓慢。据海关统计，今年前8个月我国进出口总值3.89万亿美元，下降6.5%。其中，出口2848.7亿美元，同比下降8.8%，出口至欧盟412.9亿美元，同比下降19.6%，需求恢复较缓慢。
- 人民币汇率继续上行
 - 9月15日美元兑人民币即期汇率收于7.2691，环比上周升值724个基点
- 8月国家统计局PMI指数新出口订单指数低位徘徊
 - 8月国家统计局PMI指数中新订单和新出口订单指数仍处于不景气区间，外需压力更大

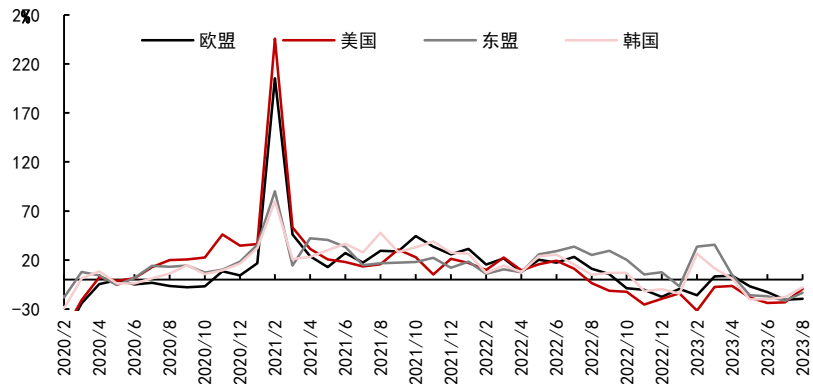
美元计价出口增速



美元兑人民币即期汇率



我国对主要国家和地区出口增速

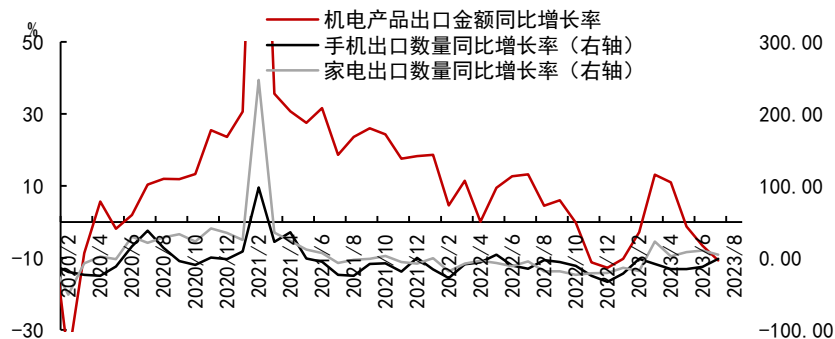


■ 8月机电产品出口金额当月同比下降7.3

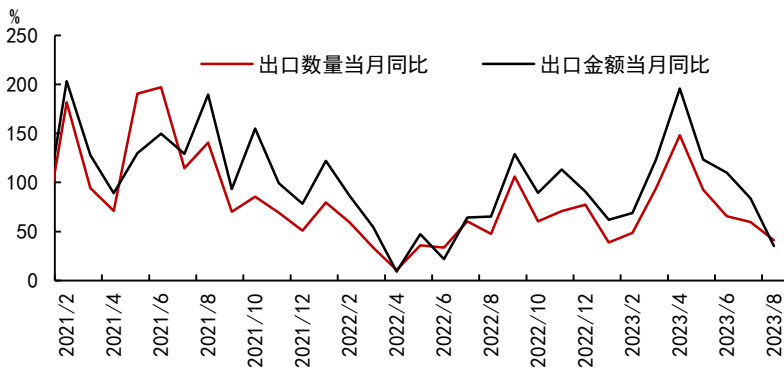
- 8月高新技术产品出口金额同比下降13.2%，降幅收窄
- 7月汽车出口数量和金额同比分别增长35%和41%，虽增速回落，但仍处于高速增长区间
- 船舶出口维持较高景气

■ 8月劳动密集型产品中，服装、鞋靴仍处同比收窄区间，出口增速继续回落

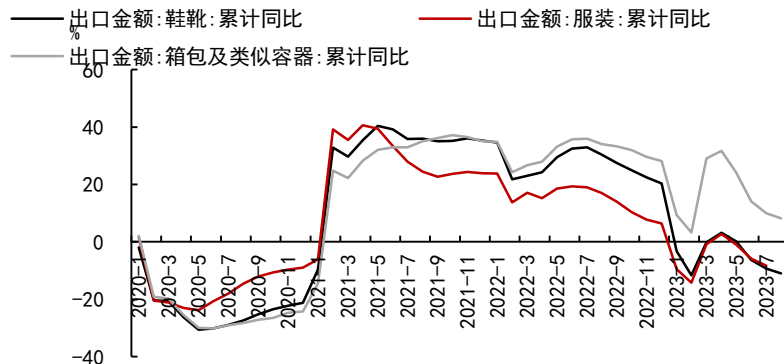
典型机电产品出口增速



汽车出口金额和数量在高基数下增速较快



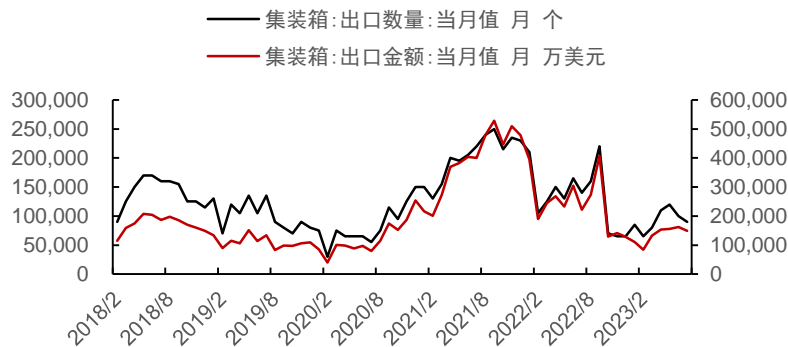
劳动密集型产品出口增速



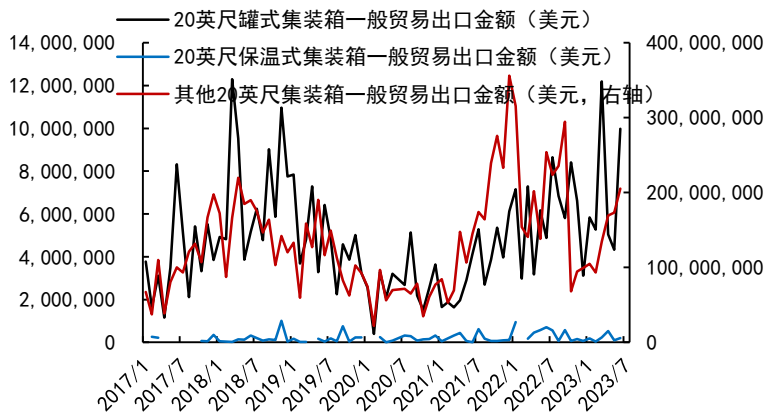
我国集装箱出口：7月集装箱出口金额回落，同比降幅有所收窄

- 7月集装箱出口金额回落，同比降幅收窄。7月，我国集装箱当月出口金额达744557.8万美元，环比下降8.1%，同比下降32.9%；同比降幅收窄14个百分点。
- 分箱型来看，7月，20英尺集装箱一般贸易出口额达18517.4万美元，非罐式/冻柜占比96.0%，环比下降0.7个百分点；40英尺集装箱一般贸易出口额达17138.5万美元，非罐式/冻柜占比96.3%，环比下降1.9个百分点，集装箱单箱价值环比上涨。

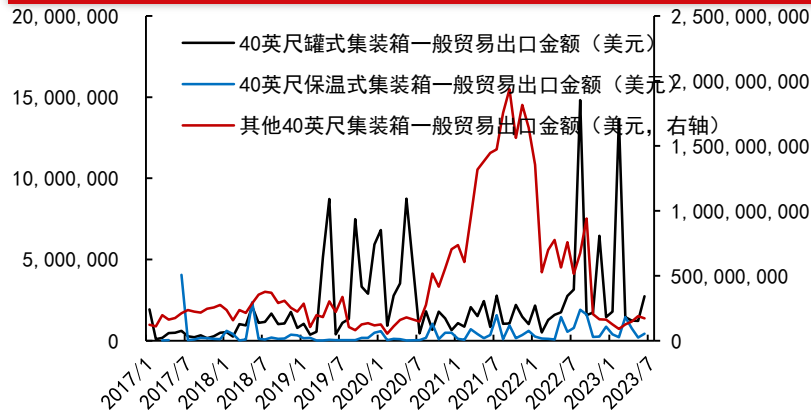
集装箱出口数量与金额



20英尺集装箱一般贸易出口金额



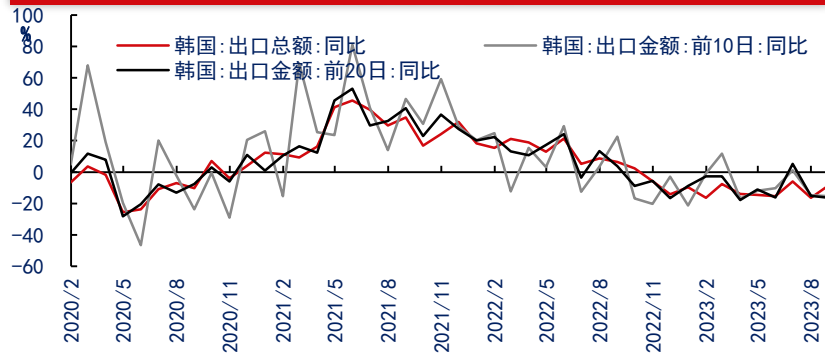
40英尺集装箱一般贸易出口金额



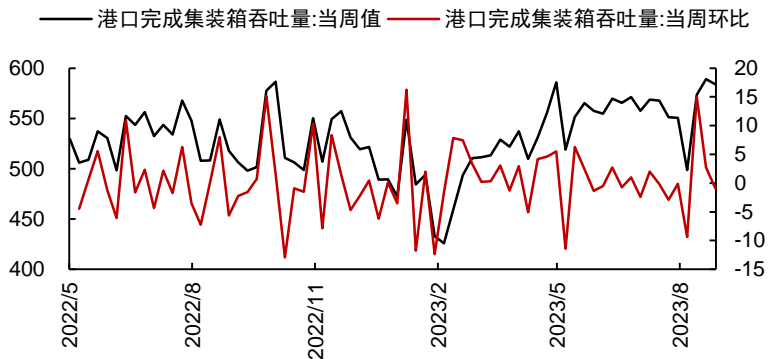
亚洲出口：8月韩国出口承压运行，越南出口继续下降3%

- 9月上旬韩国出口金额518.7亿美元，同比下跌8.4%
- 8月越南出口323.7亿美元，同比下降3.0%
- 港口集装箱吞吐量维持震荡，9月10日港口完成当周集装箱吞吐量566.3万TEU，当周环比上涨5.26%

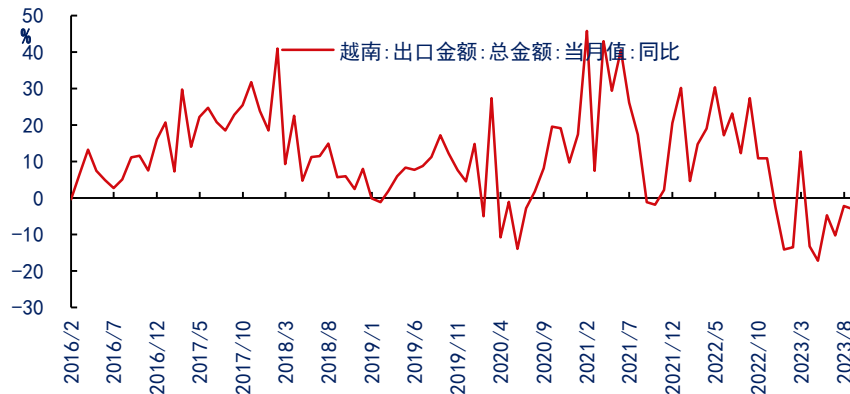
韩国出口增速



沿海港口集装箱吞吐量



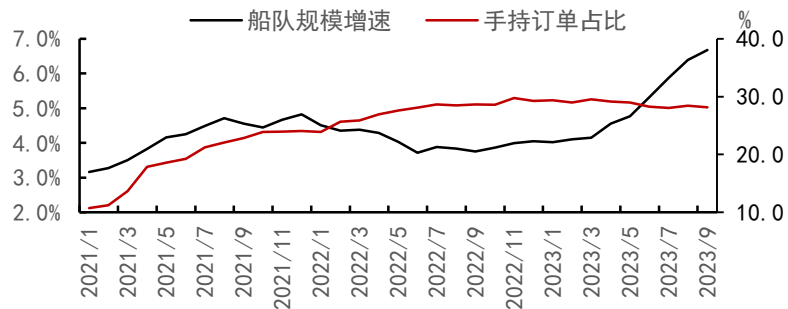
越南出口增速



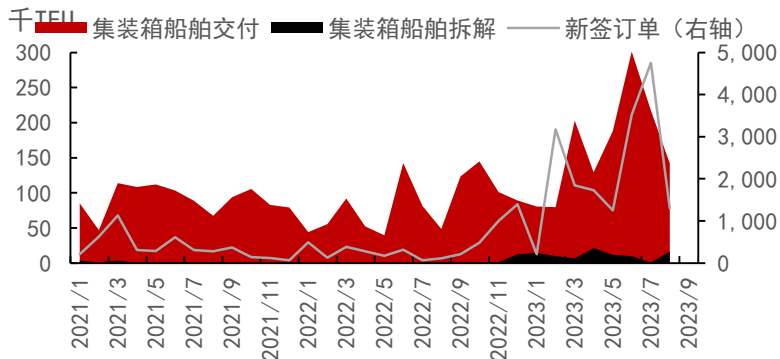
运力:9月初运力同比增6.7%，单月交付有所下降

- 前8月运力同比增6.7%。2023年9月初，全球集装箱船队规模达27023.95千TEU，同比上涨6.7%，增速环比上行0.3%
- 船队规模年化增速预计维持在7%左右。2023年8月末，集装箱船队规模占现有船队规模比例为28.16%，2023-2024年仍将面临较大交付压力
- 8月交付运力整体下降：集装箱船运力14.21万运力TEU，环比下降

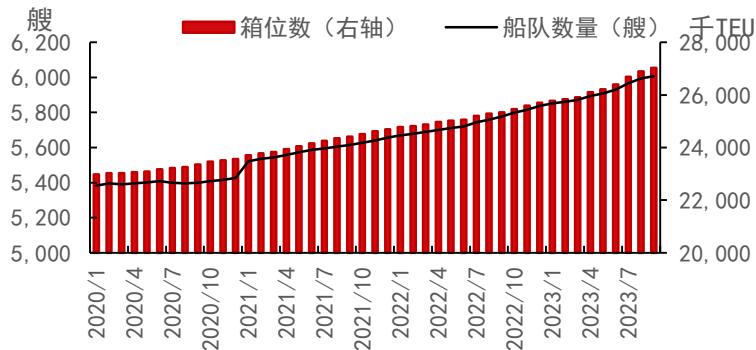
全球集装箱船队运力规模及同比增速



全球集装箱船队典型指标



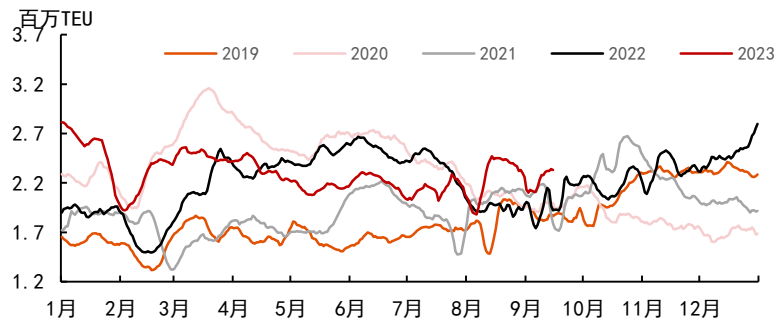
集装箱船队规模



港口拥堵：中国港外船队规模反弹，美西港口小幅反弹

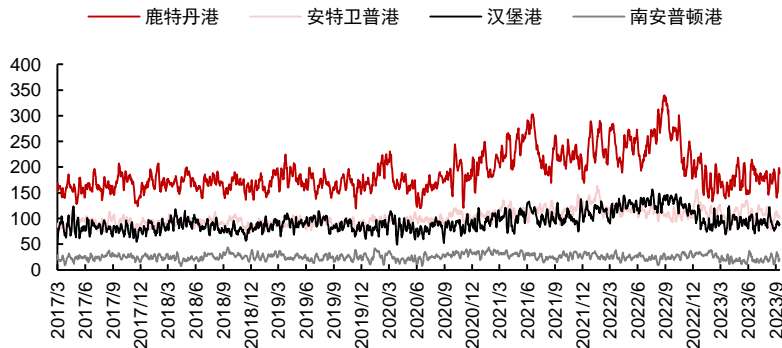
- 洛杉矶港外集装箱船队待泊运力规模小幅反弹至21.5万TEU水平
- 我国港外集装箱船队待泊规模在233万TEU，出现小幅回升；上海集装箱船队港外待泊运力规模涨至41.2万TEU，环比上涨13.2%。
- 欧洲基本港外集装箱船队待泊运力规模分化；鹿特丹港外船队待泊运力规模本周上涨后小幅回落至17.0万TEU，汉堡港及南安普顿港外船队待泊运力规模总体回落。

中国港外集装箱船舶规模

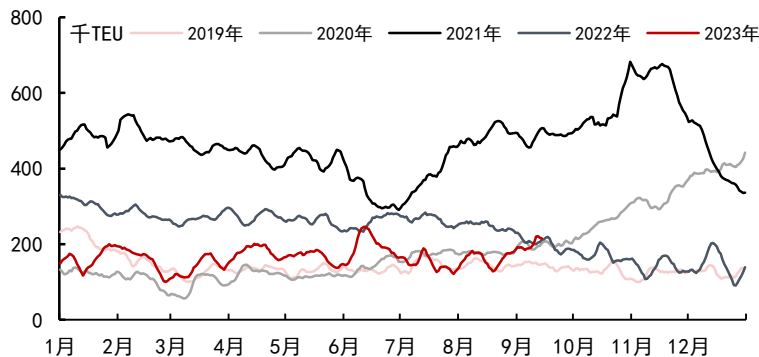


欧洲基本港外集装箱船队待泊运力规模（千TEU）

欧洲基本港外集装箱船队待泊运力规模

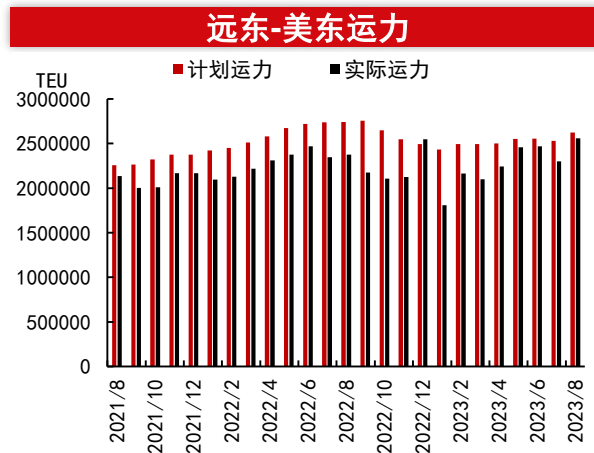
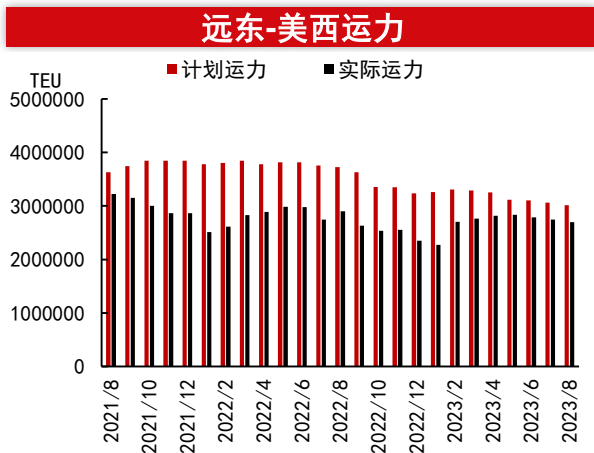
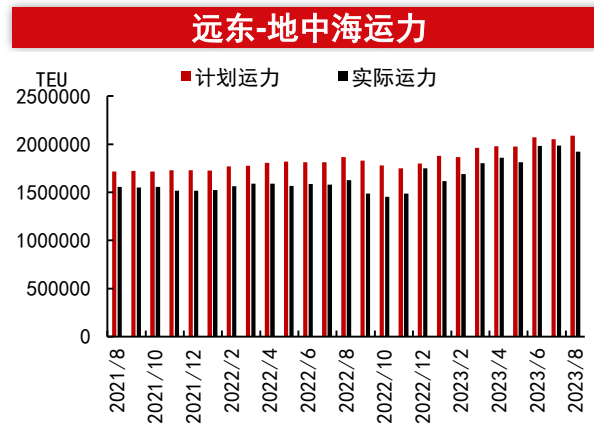
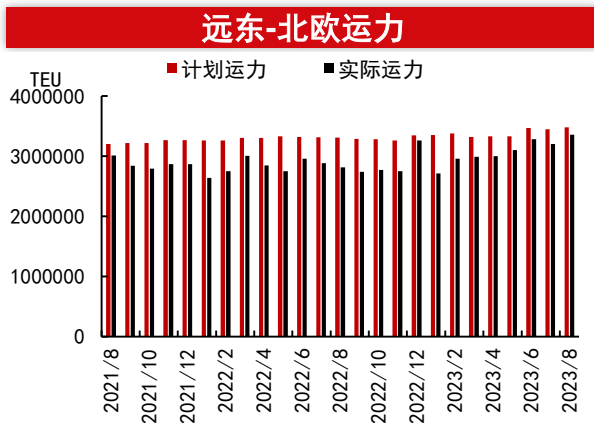


洛杉矶港外集装箱船舶规模



8月远东-欧美航线运力布局

- 远东-北欧航线实际运力占计划运力比例达到96.4%
- 远东-地中海航线实际运力占计划运力比例达92.0%
- 远东-美西航线实际运力占计划运力比例达89.5%
- 亚洲-美东航线实际运力占计划运力比例达97.6%

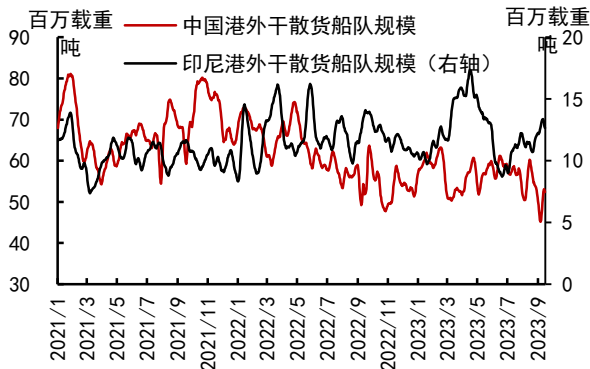


第三部分 干散货航运市场

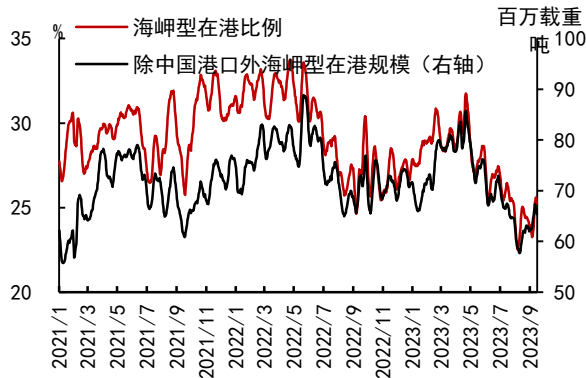
干散货市场预测：震荡

- **需求：**（1）铁矿石：铁矿石价格高位运行，国内房地产市场进一步松绑，国庆节前补库，铁矿石运量反弹，支撑运价（2）煤炭：能源价格上行，全球煤炭运量震荡运行，带动运费上涨（3）粮食：黑海地区运量基本归零，美国逐步进入粮食出口季节
- **供给：**船队规模增速基本持平，在港船队规模大幅回落。2023年前8月运力规模达9.94亿DWT，同比上涨3.0%，增速基本持平。5年船龄二手船价格基本持平。巴拿马运河干旱影响船舶通行，近期国内沿海地区3个台风影响较小
- **预测：**震荡

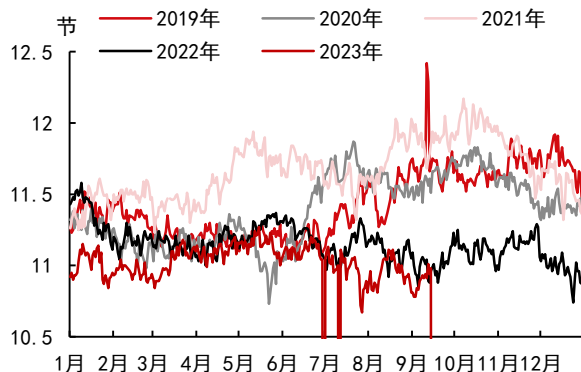
典型亚洲国家港外船舶规模



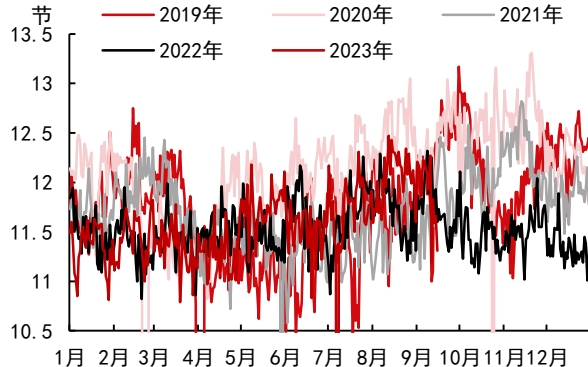
海外海岬型船舶在港比例继续回落



海岬型航速



VLOC航速



BDI: BDI达5月下旬以来最高, BCI涨幅持续超20%

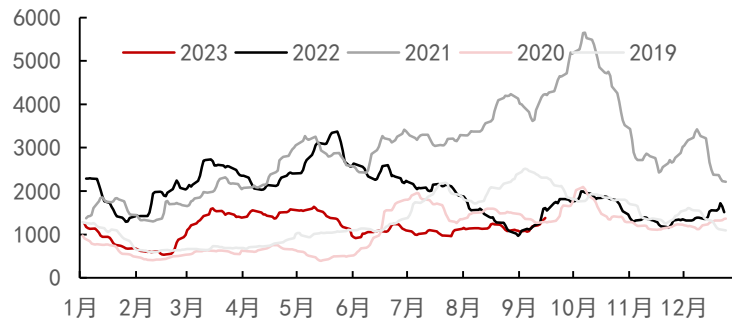
■ 9月15日BDI收于1381点, 环比上周上涨16.4%, 达5月以来最高值

- BDI收于1381点, 环比上周上涨16.4%
- BCI收于1602点, 涨幅持续, 环比上周大涨24.3%
- BSI收于1221点, 环比上涨13.2%
- BPI收于1656点, 环比上涨11.2%

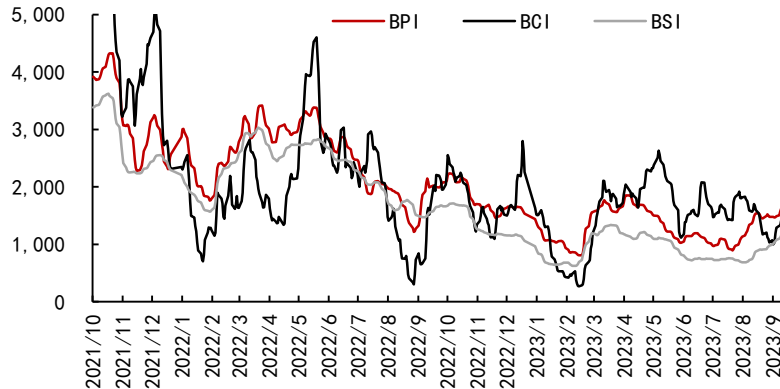
■ 海岬型日租金反弹

- 海岬型5TC日收益达1.16万美元/天, 环比上涨25%
- 巴拿马型5T/C日收益达1.43万美元/天, 环比上涨7.4%
- 大灵便型10T/C达1.26万美元/天, 环比上涨10.4%

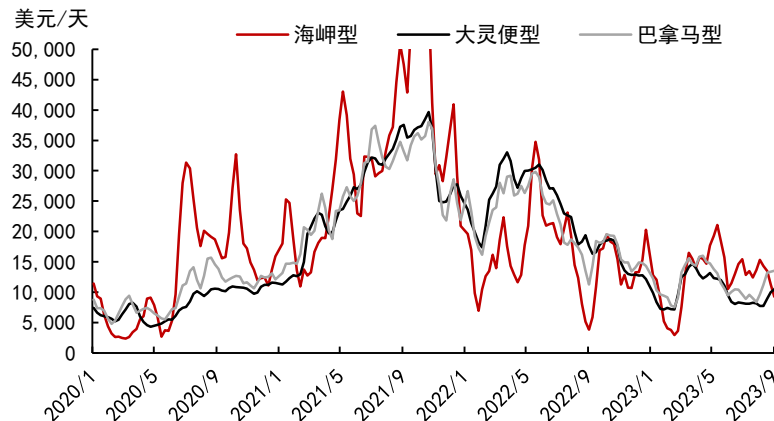
BDI指数季节性



运价指数走势



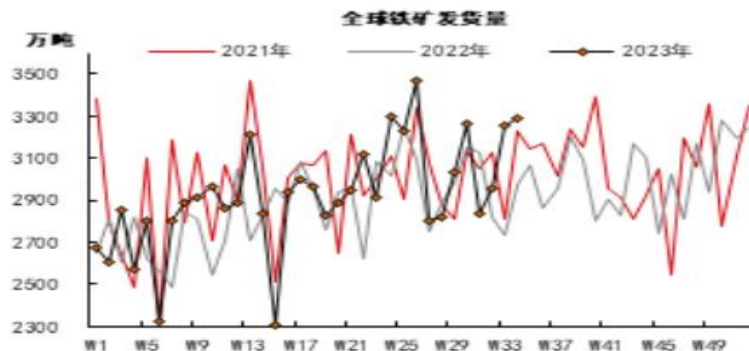
各船型日租金



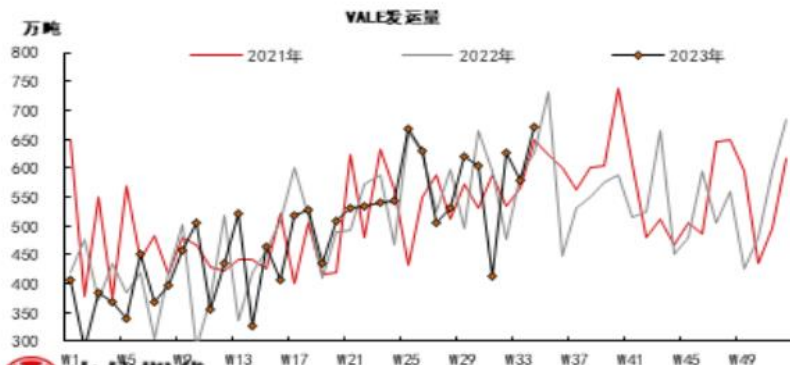
■ 铁矿石全球运量本周继续上涨，国庆节前国内钢厂补库，铁矿石期货价格高位运行

- 巴西发运环比有所回升，淡水河谷发运增加，非主流发运回落
- 澳洲发运小幅回落，三大矿山发运减少

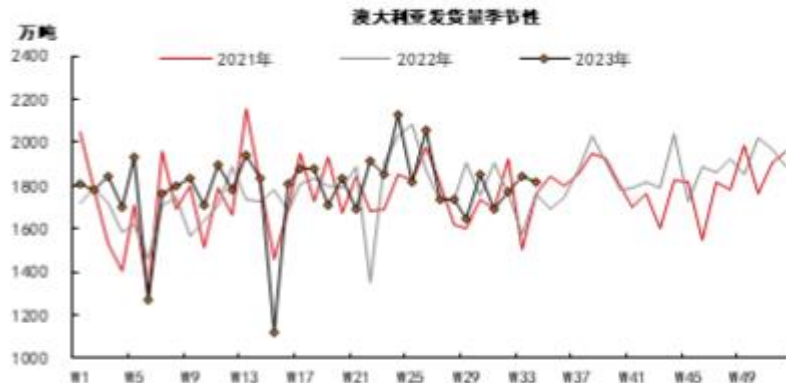
全球发运量



巴西发运量



澳大利亚发运量

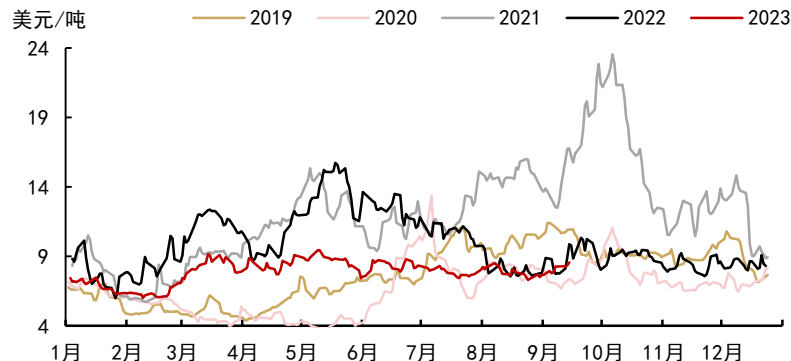


铁矿石：巴西运价涨幅上涨6.6%，澳洲运费持续上涨

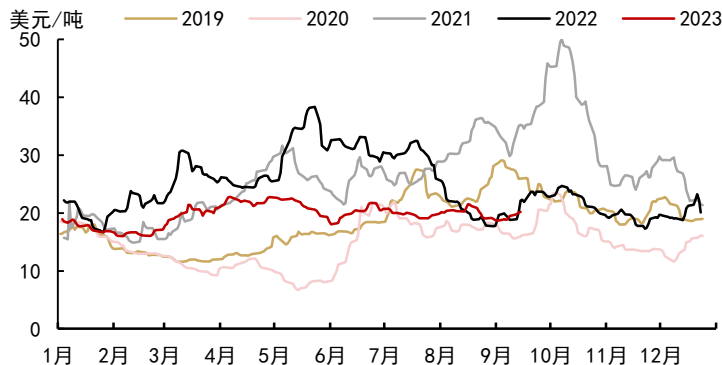
■ 巴西运价涨幅上涨6.6%，澳洲运费持续上涨

- 9月15日巴西到中国单吨运费20.2美元/吨，环比上周上涨6.6%
- 9月15日澳大利亚到中国单吨运费8.56美元/吨，环比上周上涨3.6%
- 9月15日南非到中国单吨运费14.75美元/吨，环比上周上涨4.0%

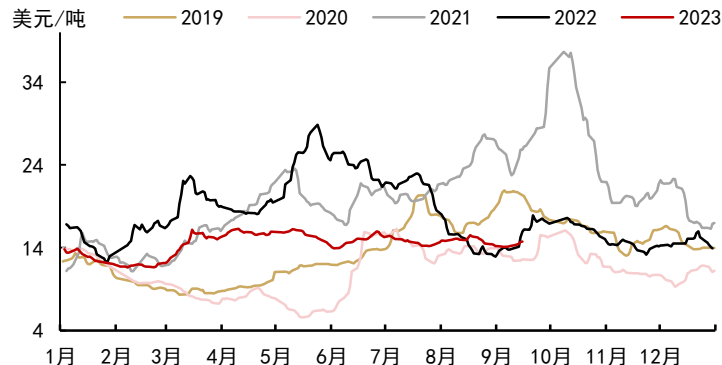
C5航线（澳大利亚-中国）运费季节性



C3航线（巴西-中国）运费季节性



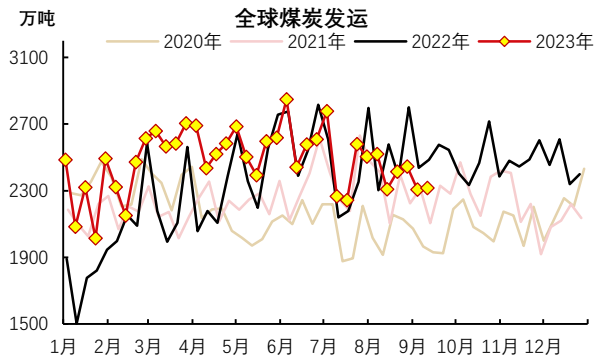
南非-中国运费季节性



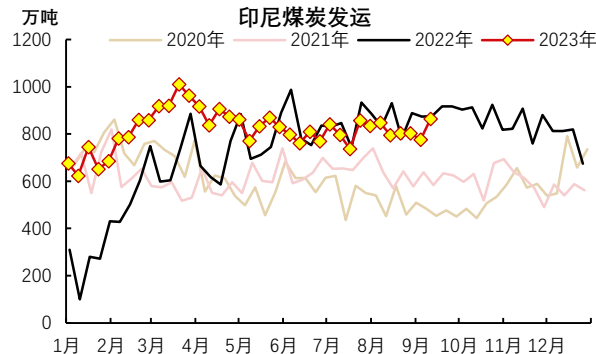
煤炭发运：运量环比持平，俄罗斯发运量回落

- 全球煤炭发运量环比持平
- 印尼煤炭发运量震荡回升
- 澳大利亚煤炭发运量回升
- 俄罗斯煤炭发运量回落

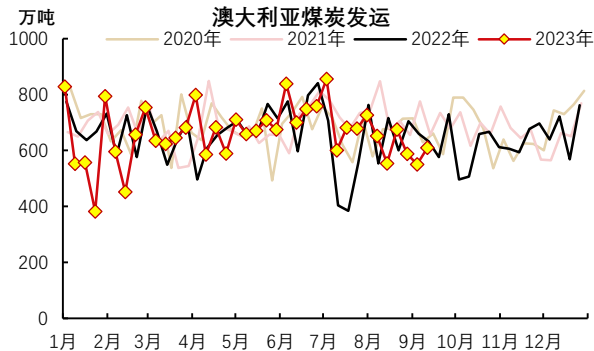
全球煤炭发运量



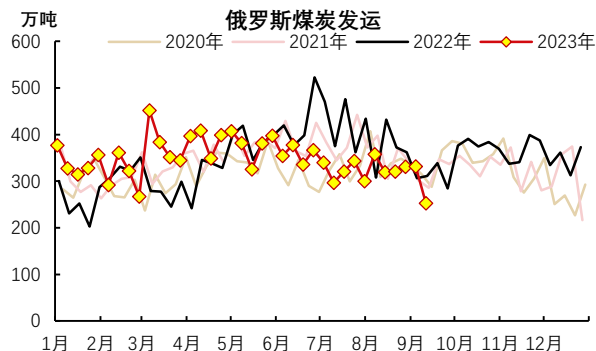
印尼煤炭发运



澳大利亚煤炭发运量

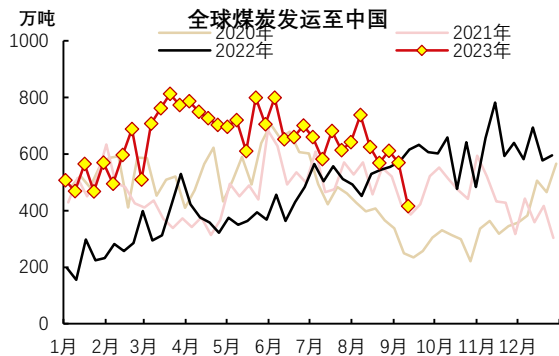


俄罗斯煤炭发运量

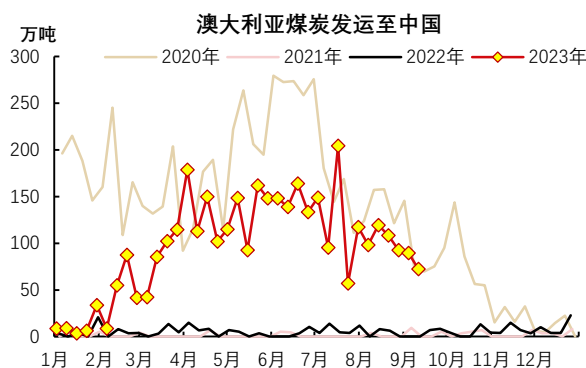


煤炭到港：运往我国煤炭继续下行，发运至西欧煤炭低位企稳

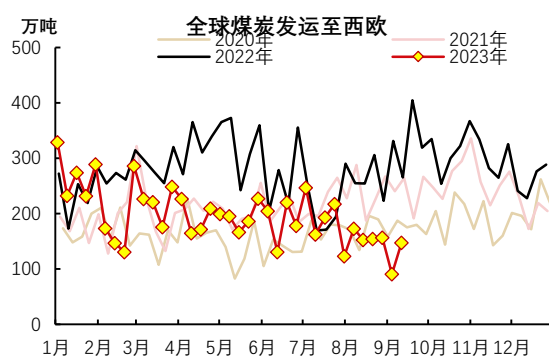
全球煤炭发运至中国



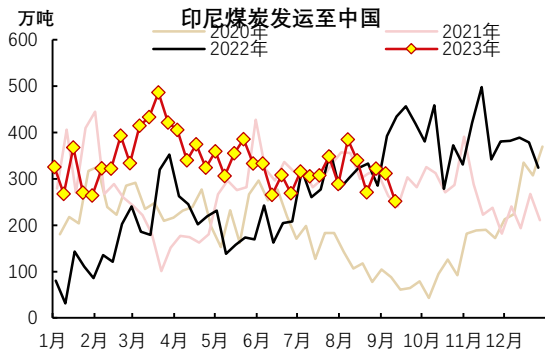
澳大利亚煤炭发运至中国



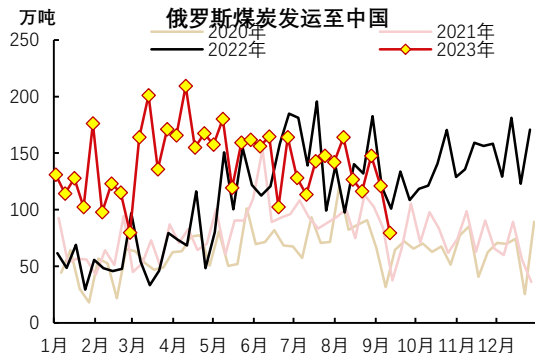
全球煤炭发运至西欧



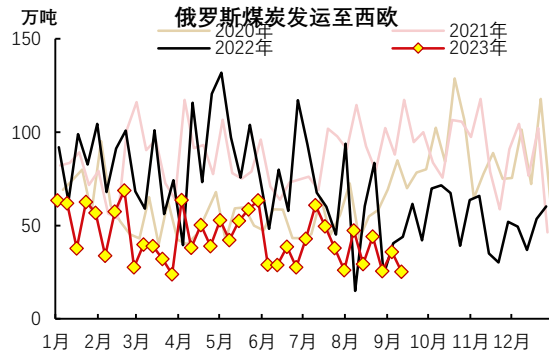
印尼煤炭发运至中国



俄罗斯煤炭发运至中国



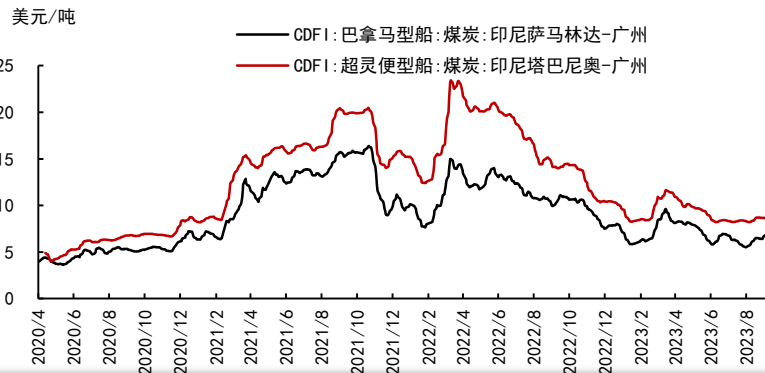
俄罗斯煤炭发运至欧洲



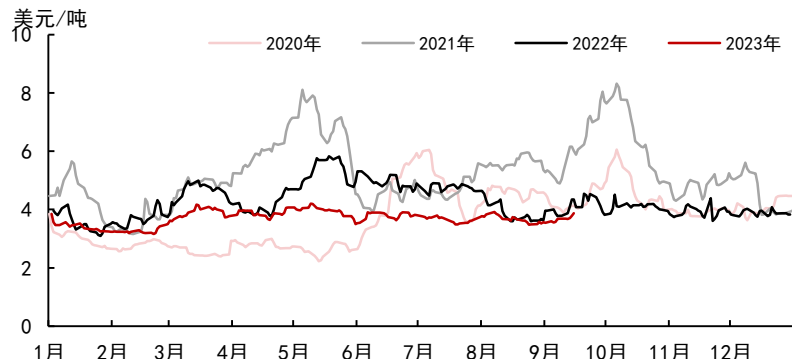
煤炭运费：运费普遍上行，欧洲进口煤炭运费涨幅明显

- **印尼发往中国煤炭运费继续上行**：9月15日印尼萨马林达发运到中国广州的巴拿马型煤炭单吨运价为7.44美元/吨，环比上周持续上涨，涨幅达4.3%；印尼发往中国的超灵便型船单吨煤炭运费9.2美元/吨，环比上涨4.5%
- **俄罗斯发运运费环比继续上涨**：9月15日俄罗斯发往中国煤炭运费收于3.68美元/吨，环比上周上涨3.4%
- **欧洲煤炭进口运费涨幅明显**：南非发往欧洲运费14.05美元/吨，环比上涨10.11%；北美发往欧洲运费16.43元/吨，环比上周上涨6.6%；南美发往欧洲运费11.02美元/吨，环比上涨9.3%

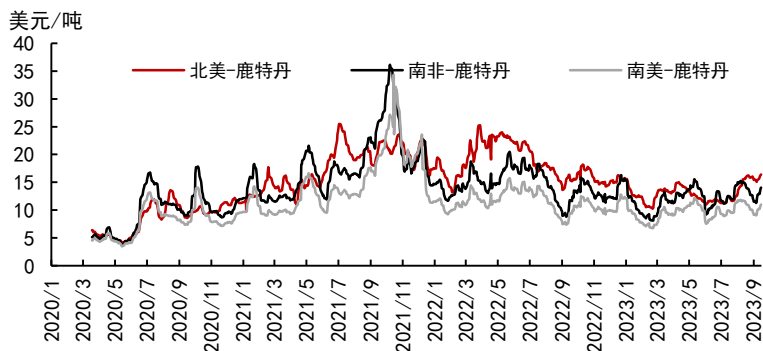
煤炭：印尼发往中国大灵便型运费



煤炭：俄罗斯发往我国运费



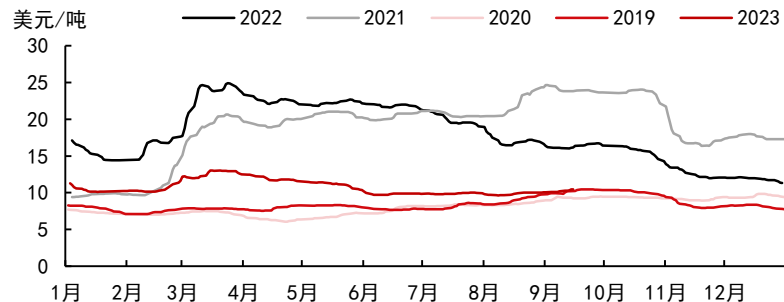
煤炭：欧洲进口煤炭运费



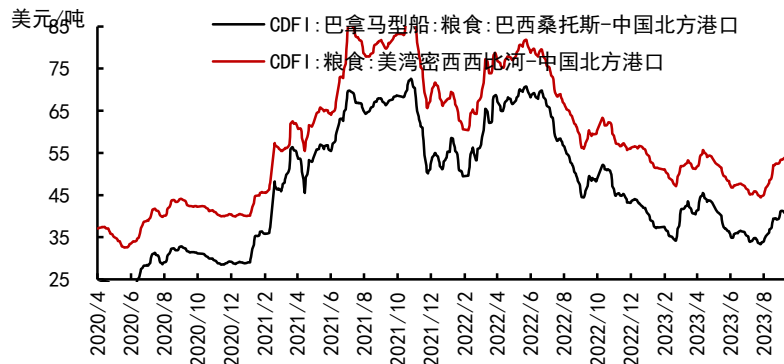
运费：粮食、镍矿、铝土矿运价环比上涨，粮食运价涨幅最高

- **粮食运价环比基本持平**：9月15日巴西发往中国的粮食运价为42.0美元/吨，环比上周末上涨3.3%；美湾发往中国粮食运价为55.8美元/吨，环比上涨3.5%
- **镍矿运价环比继续上行**：9月15日，菲律宾到中国单吨运费10.47美元/吨，环比上周上涨2.9%
- **铝土矿运价环比反弹**：9月15日几内亚出口到中国的铝土矿单吨运费收于35.89美元/吨，环比上周上涨2.6%

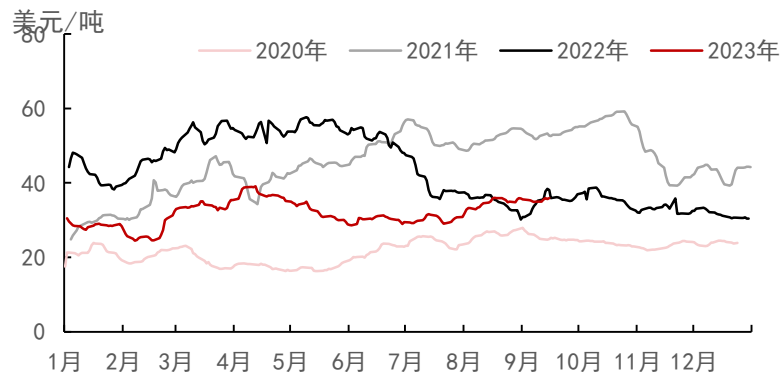
镍矿：菲律宾发运至中国运价季节性



粮食：巴西到中国运价



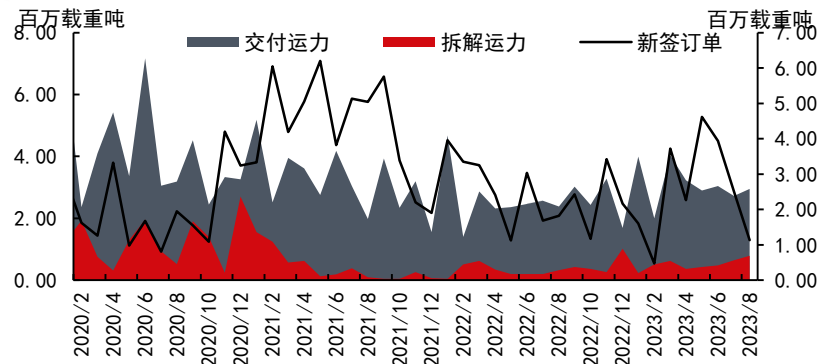
铝土矿：几内亚发运运价季节性



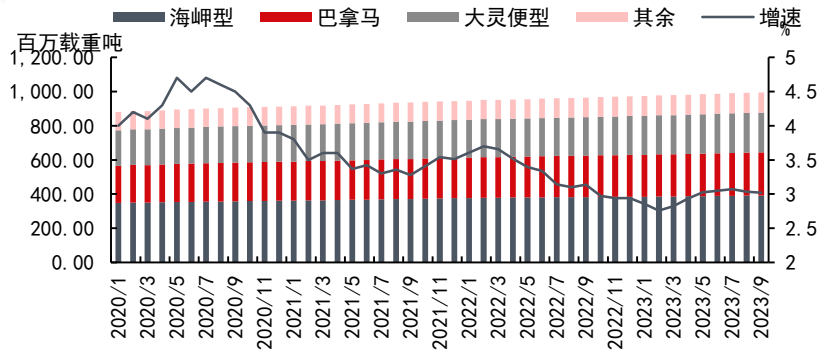
供给：船队规模增速环比持平，二手船价基本持平

- **船队规模增速环比基本持平**：2023年9月初全球共计干散货船9.93亿载重吨，同比增长3.02%，增速持平
- **船队交付规模反弹**：海岬型、巴拿马型和大灵便型分别达1985、3101和4113艘，同比分别增2.42%、3.5%和2.9%，运量规模占比分别为39.4%，25.3%和23.4%
- **交付运力环比回落，拆解运力低位运行，新签订单维持震荡，手持订单占比达7.4%**
- **海岬型5年期二手船价格持平**

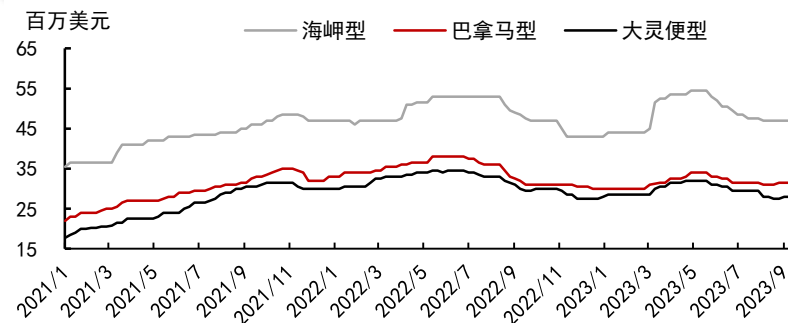
船队增速：拆解运力增加



船队规模：运力增长基本持平



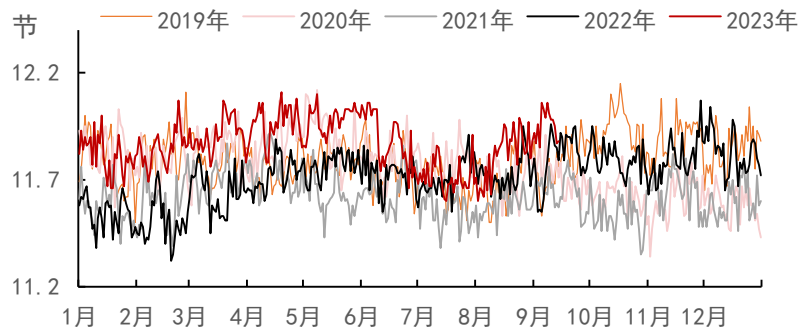
二手船价格：5年船龄船舶价格



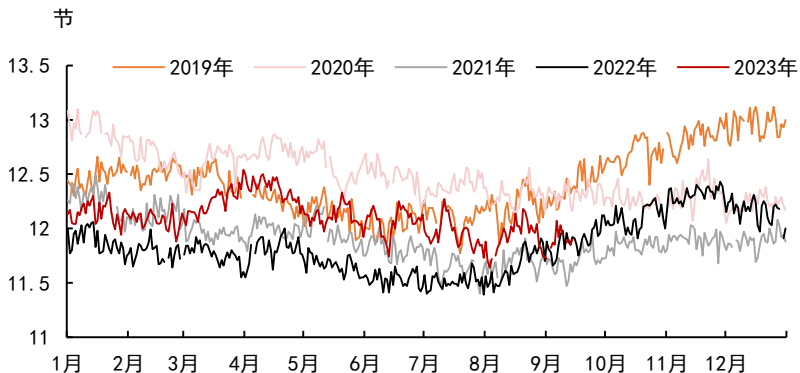
第四部分 油轮航运市场

- **需求：减产影响整体运价。**国际原油价格高位震荡，OPEC+减产对油运市场带来利空。成品油消费转淡，裂解价差回落，影响成品油运价。本周中东地区油轮租约量有限，运价低位震荡，预计国庆节前将无太大起色。
- **供给：航速反弹震荡，储油运力反弹。**前8个月原油油轮和成品油轮规模同比分别增长2.6%和2.2%，增速分别环比下降0.3和0.1个百分点。本周VLCC和阿芙拉型航速震荡反弹，储油船队小规模反弹。
- **展望：震荡**

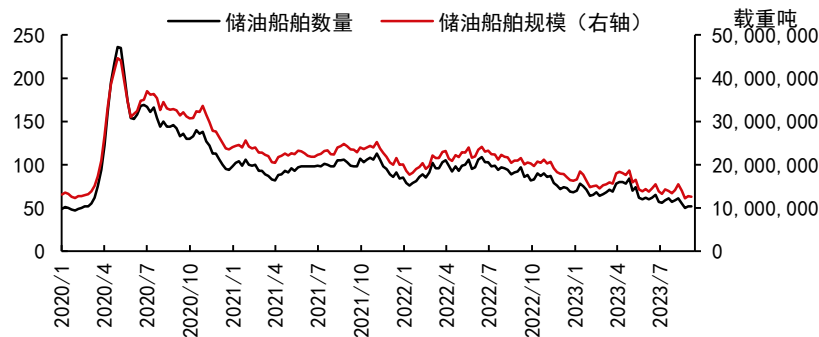
阿芙拉型航速



VLCC航速



储油船舶运力规模



运费：原油、成品油轮运费走势分化

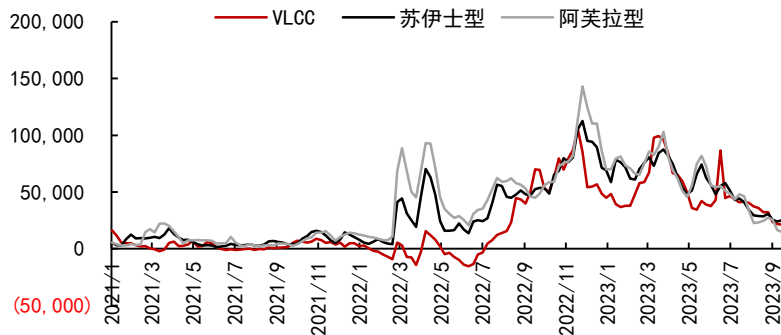
■ 原油油轮：苏伊士型日收益环比上涨，其余回落

- 9月15日，阿芙拉型日收益14601美元/天，下降10.8%
- 苏伊士型日收益25119美元/天，环比上涨4.3%
- VLCC型日收益21092美元/天，环比下降3.6%

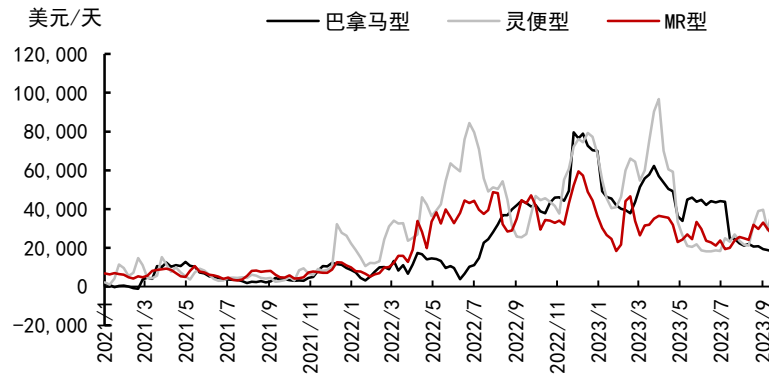
■ 成品油轮：灵便型成品油轮日租金回升

- 9月15日灵便型成品油轮日收益40183美元，环比反弹回升38.5%
- MR型成品油轮日收益26701美元，环比下降10.0%
- 巴拿马型日租金18209美元，环比下降3.1%

原油油轮三大船型日收益（美元/天）

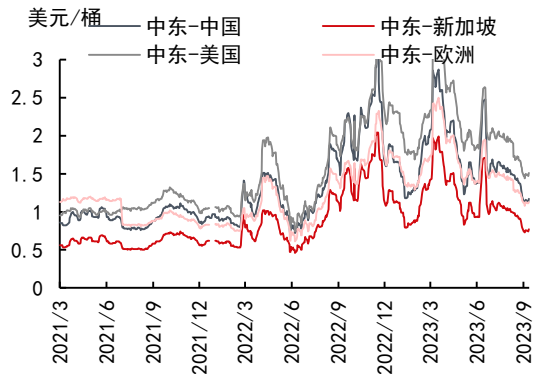


成品油轮日收益

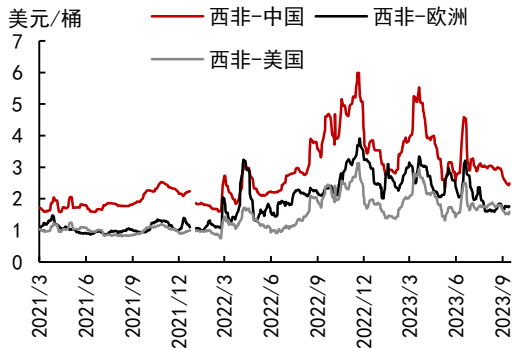


油轮运费整体回落，成品油轮运费反弹

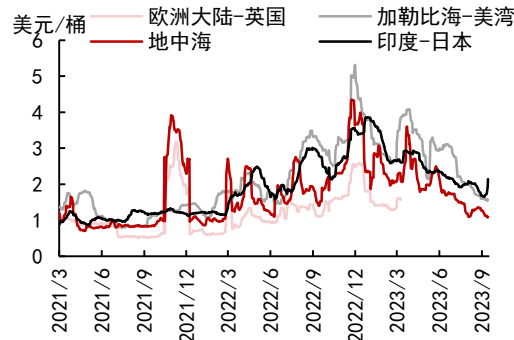
中东发运VLCC运费



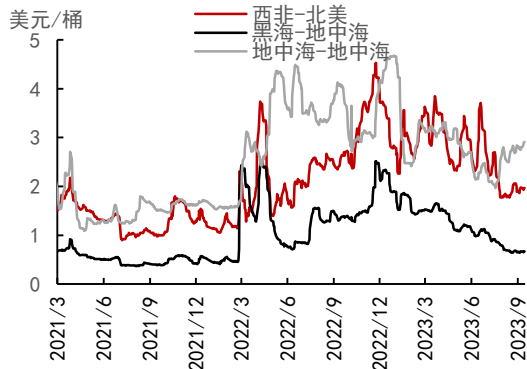
西非发运VLCC运费



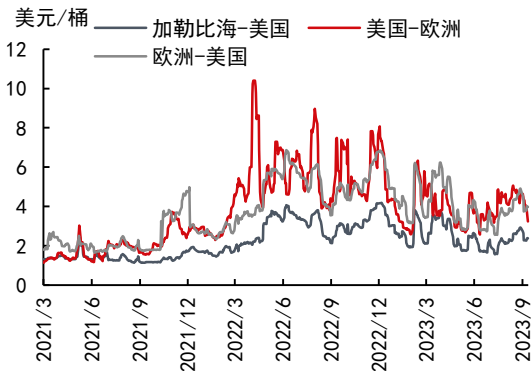
阿芙拉型运费



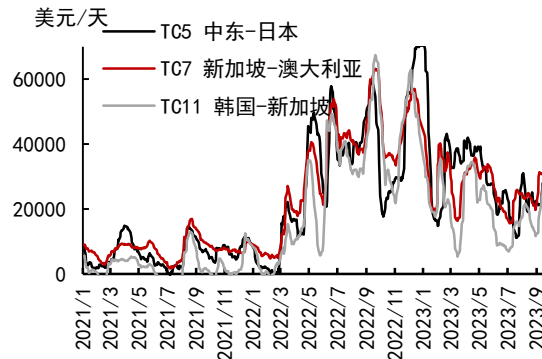
苏伊士型运费



大西洋成品油运费



太平洋成品油船日收益

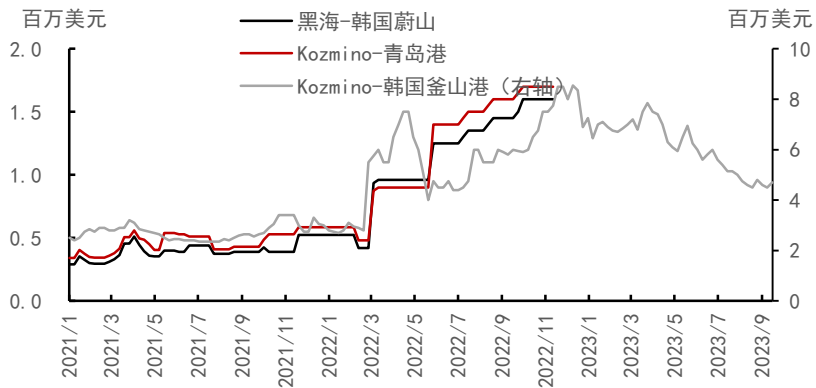


- 9月15日，黑海发往土耳其的阿芙拉型原油运费达115万美元，环比上周持平；
- 9月15日，黑海发往印度的苏伊士型油轮包干运费达350万美元，环比上周上涨6.1%；
- 9月15日，黑海发往韩国的苏伊士型原油运费达4700万美元，环比上周上涨4.4%。

黑海发往土耳其运费



发往远东地区运费



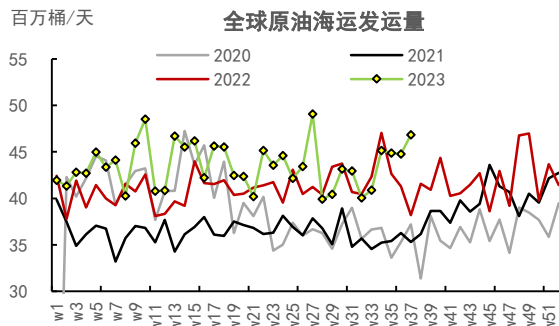
黑海发往印度地区运费



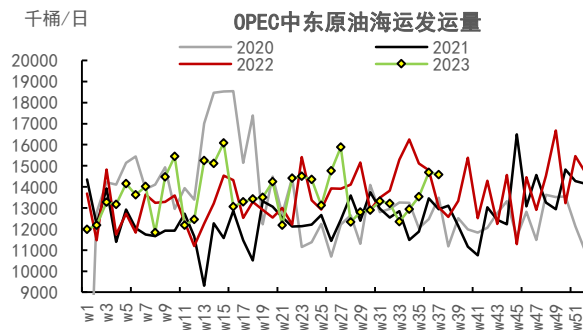
原油发运需求：海运量环比上涨，中东发运量持平

- 全球原油发运量环比上行
- OPEC中东发运量基本持平
- 美国发运量高位继续下跌
- 俄罗斯发运量回升

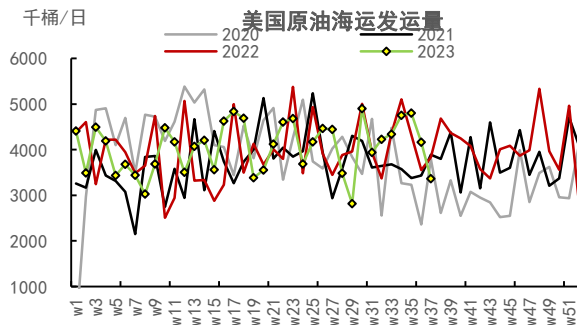
全球发运量



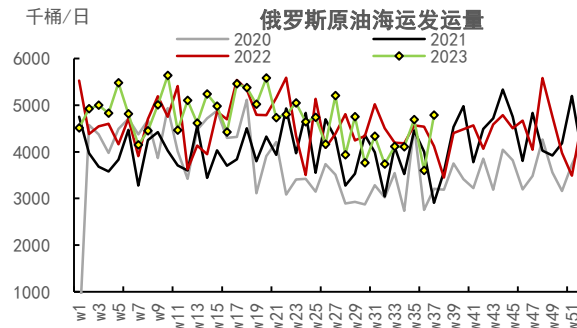
OPEC中东发运量



美国发运量

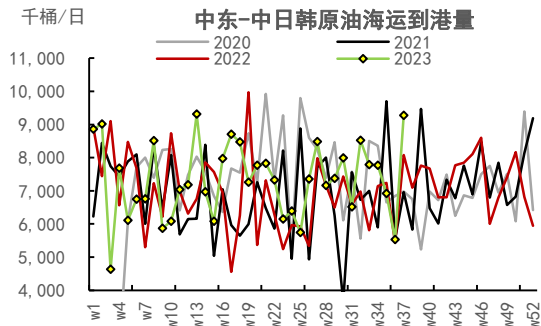


俄罗斯发运量

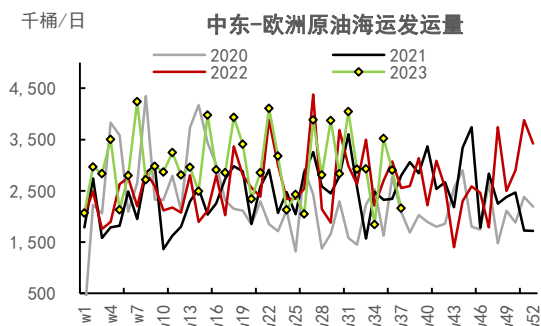


原油发运到港：中东-欧洲发运继续回落，中东-中日韩到港反弹

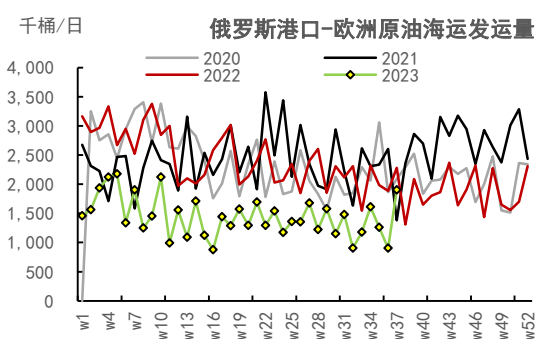
中东-中日韩到港量



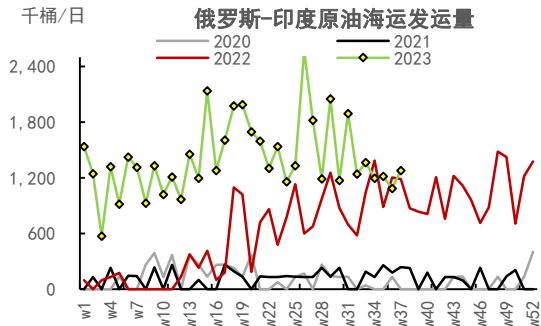
中东-欧洲发运量



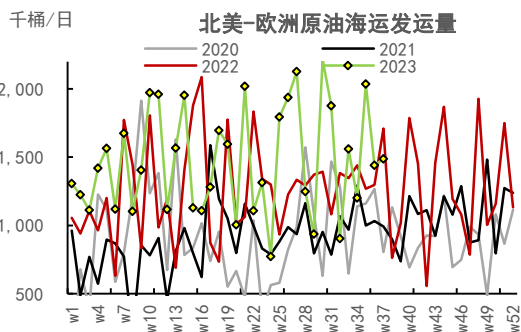
俄罗斯港口-欧洲发运量



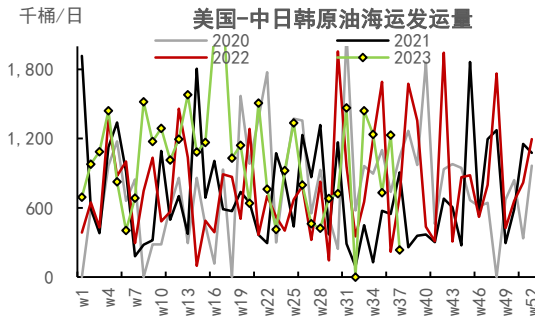
俄罗斯-印度发运量



美国-欧洲发运量

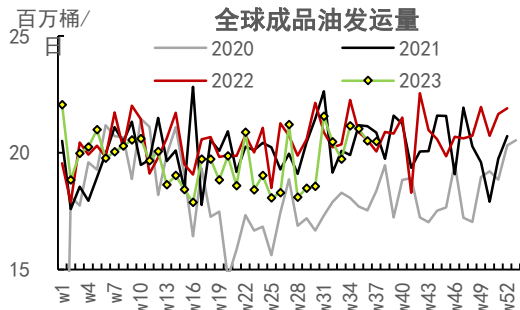


美国-中日韩发运量

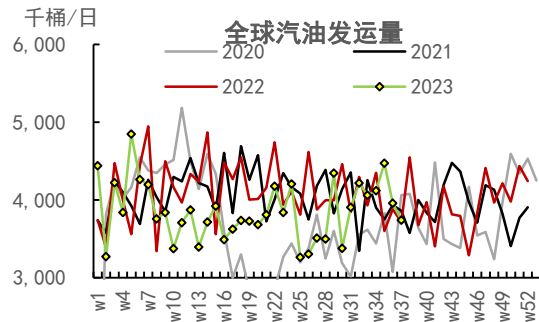


成品油发运需求：全球发运量稳定，汽油发运回落，柴油燃料油回升

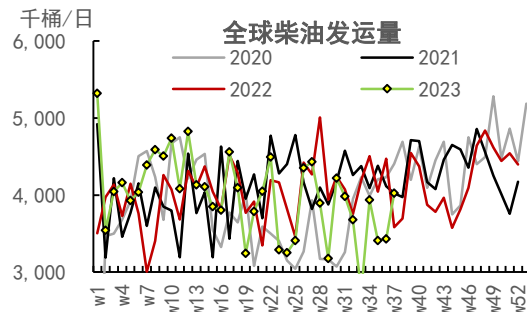
全球成品油发运量



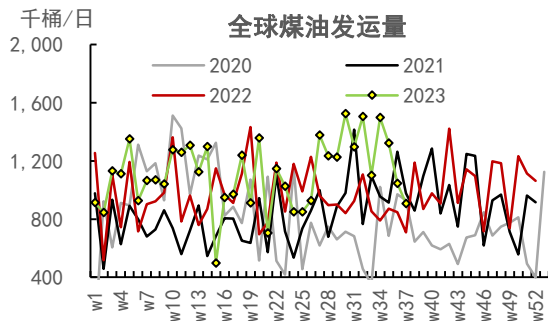
全球汽油发运量



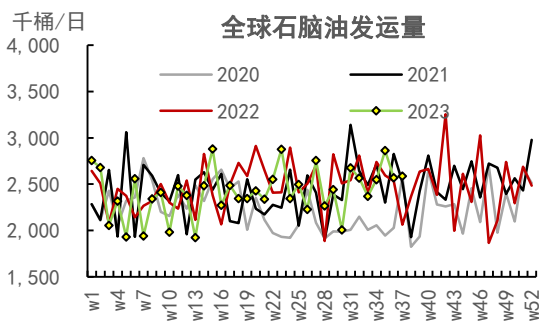
全球柴油发运量



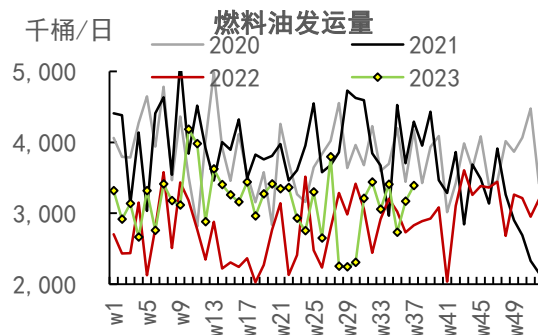
全球煤油发运量



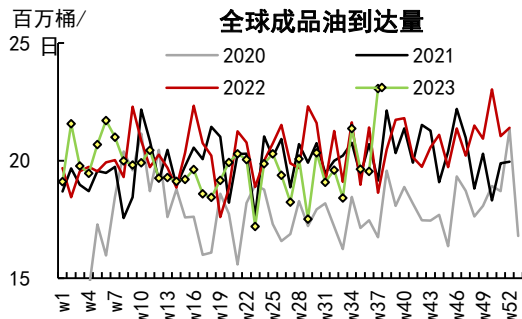
全球石脑油发运量



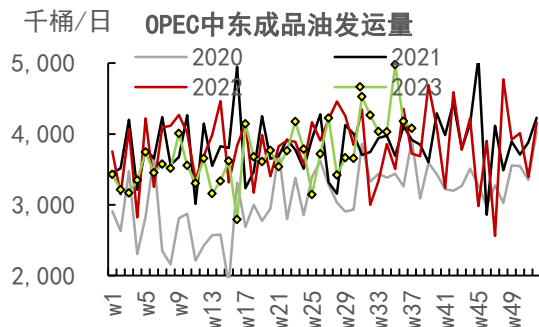
全球燃料油发运量



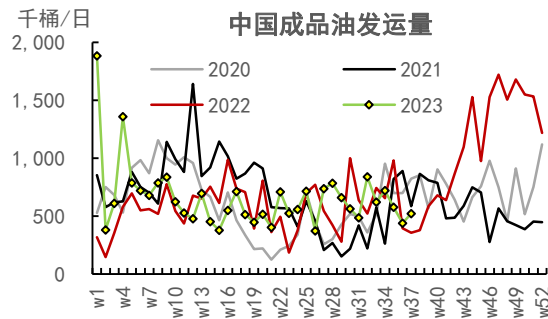
全球成品油到港量



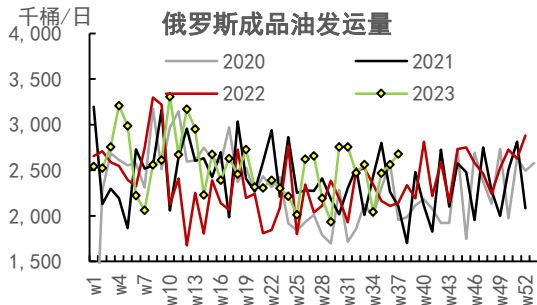
OPEC发运量



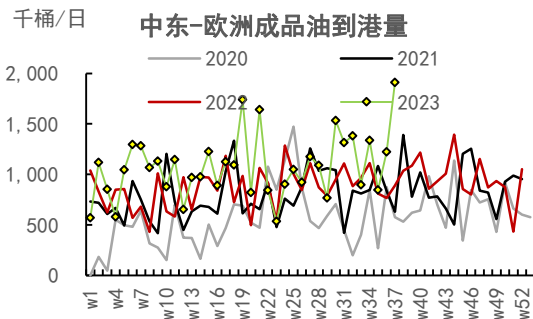
中国发运量



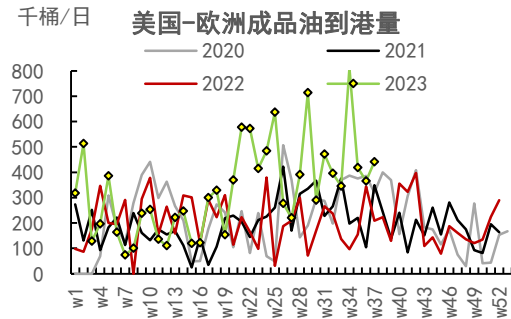
俄罗斯发运量



中东-欧洲到港量



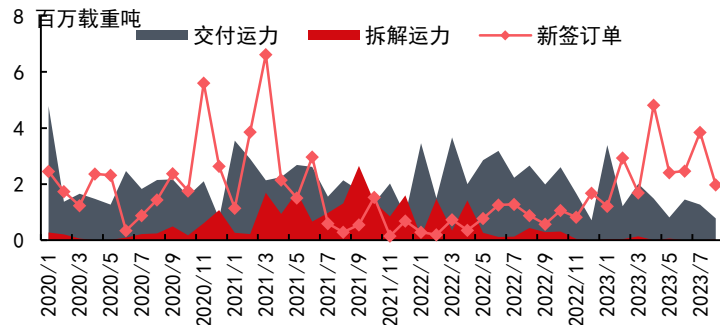
美国-欧洲到港量



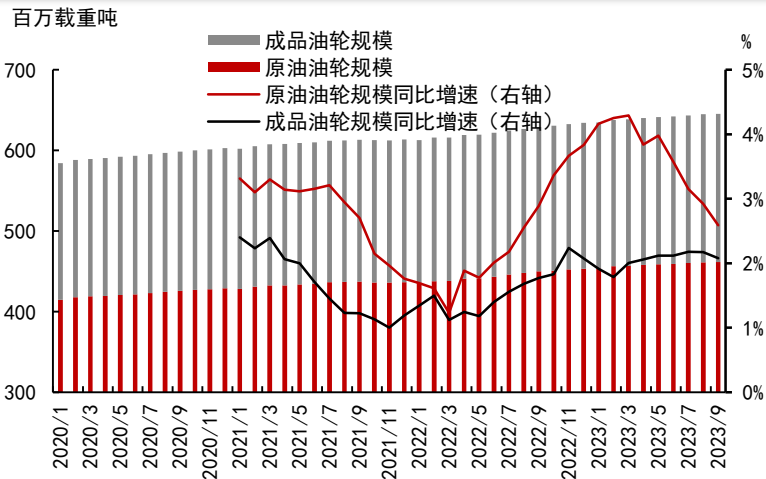
供给：原油油轮船队增速继续下行

- 2023年前8月，原油油轮船队和成品油轮船队规模同比分别增长2.6%和2.1%，原油油轮增速环比下降0.3和0.1个百分点
- 8月10000+载重吨油轮新签订单197.9万DWT，环比7月下降48.6%，本月船舶拆解1艘，共拆2万DWT。
- 2023年二手船价持平或回落
 - 5年船龄阿芙拉型船价格达6350万美元，环比上周持平
 - 5年船龄苏伊士型船价7300万美元，环比上月回升100万美元
 - 5年期 VLCC船舶价格环比上月回落，为9800万美元

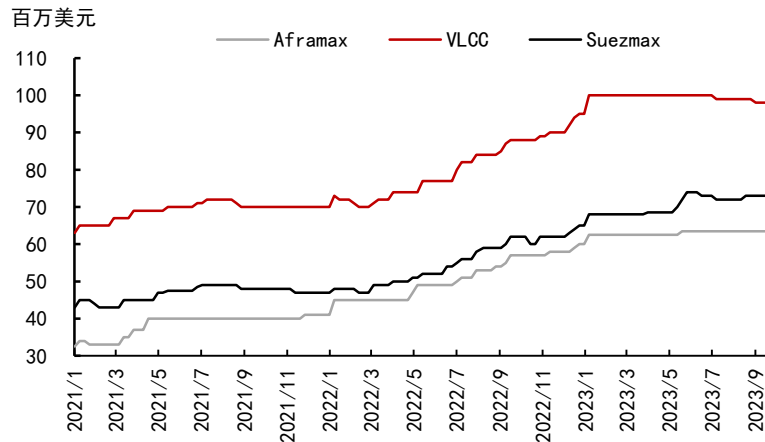
油轮船队规模变化



船队构成：原油油轮增速稳定，成品油轮增速回落



5年期VLCC船价

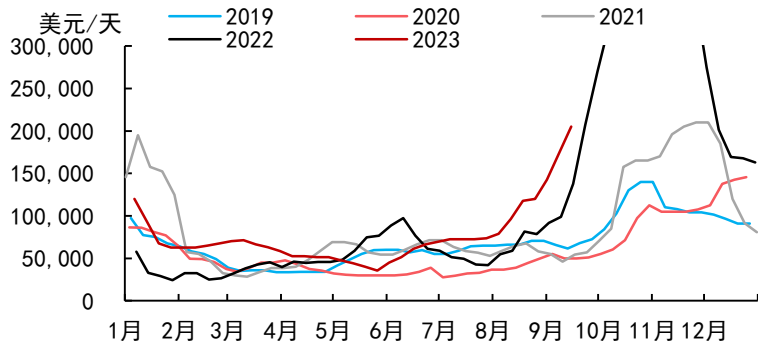


第五部分 气体船航运市场

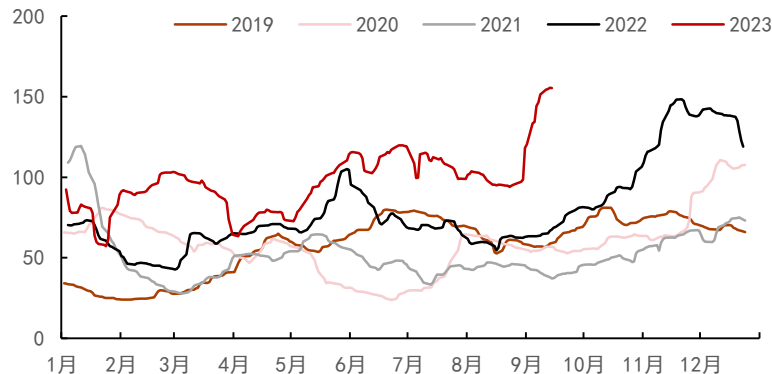
运费：LNG、LPG运价持续上涨，巴拿马运河拥堵推涨LPG运费

- 9月15日，16万方的LNG船现货市场运费达20.5万美元，季节性走强，环比上周上涨18.0%；9月14日，中东-日本航线BLPG收于155.43美元/吨，环比上周上涨6.1%，增速有所回落；9月15日，4.6万方美国发往日本的LPG单吨运费达220美元/吨，环比持平；4.6万方中东发往日本LPG单吨运费达155美元/吨，环比上涨3.3%
- **需求：**供应端存在扰动，欧洲和亚洲仍处于补库期，澳大利亚罢工等影响市场情绪，LNG运价继续快速上行。巴拿马运河通行对LPG船舶周转带来影响，当前VLGC等待时间接近60小时，船舶运费高位震荡
- **供给：**LPG船队增长加快，LNG船队增长继续放缓。前8月LNG和LPG船队规模分别增长4.1%和9.7%，LPG船队增速提升0.5个百分点，LNG船舶交付放缓。船舶航速震荡走低。巴拿马运河干旱，对船舶通行带来一定影响
- **展望：**震荡

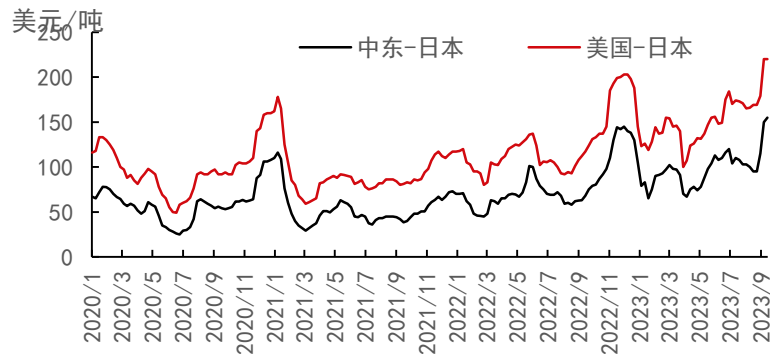
LNG：16万方船即期运费



BLPG：中东-日本



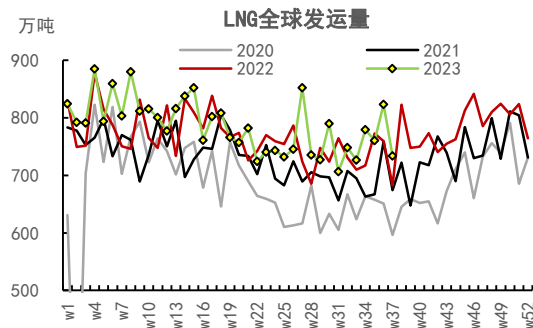
LPG运费



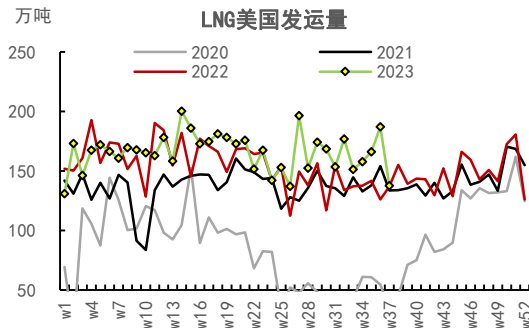
需求：LNG全球发运量环比下行高于同期，各区域运量环比震荡

- LNG本周发运量环比下行，仍高于历史同期
- 俄罗斯LNG发运量环比小幅下行
- 美国发运量自高位环比回落
- 澳大利亚、卡塔尔发运量环比微幅震荡

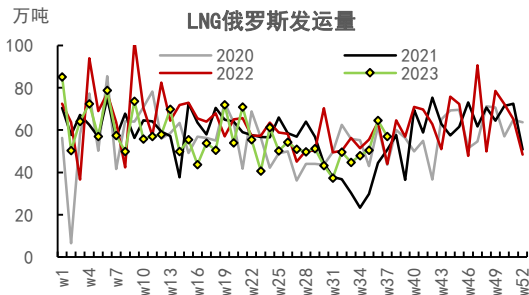
全球LNG发运量



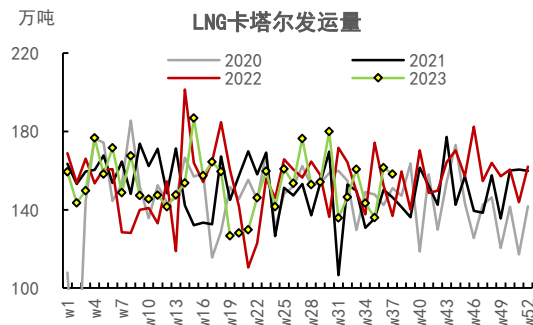
美国LNG发运量



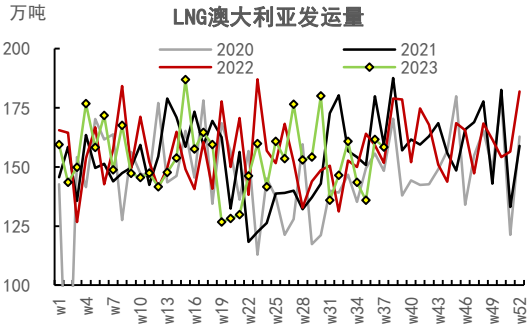
俄罗斯LNG发运量



卡塔尔LNG发运量



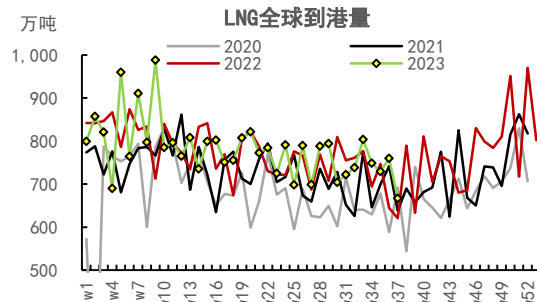
澳大利亚LNG发运量



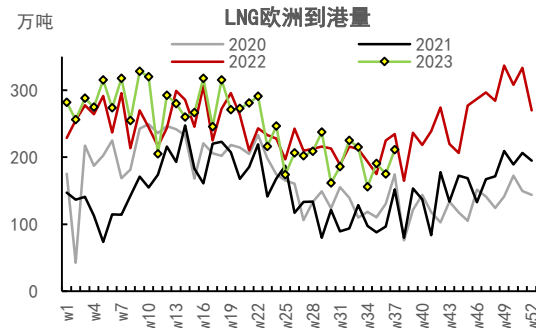
需求：LNG到港环比下行，中枢下移

- 全球LNG到港量环比下行，年初至今中枢下移
- 欧洲到港量环比小幅回升
- 日本到港量自高位回落
- 中国LNG到港量出现持续回升

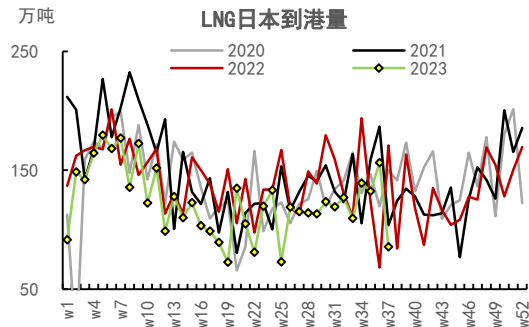
全球LNG到港量



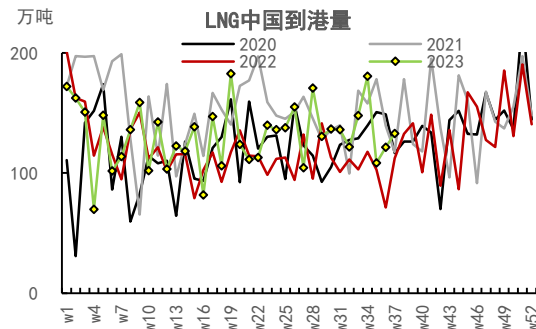
LNG欧洲到港量



日本LNG到达量



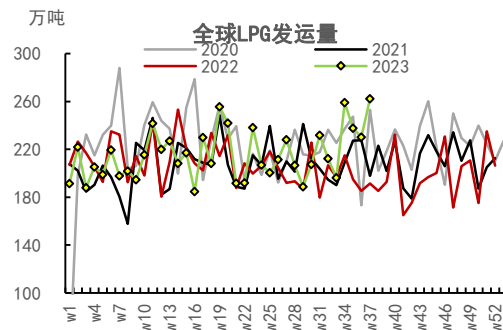
中国LNG到达量



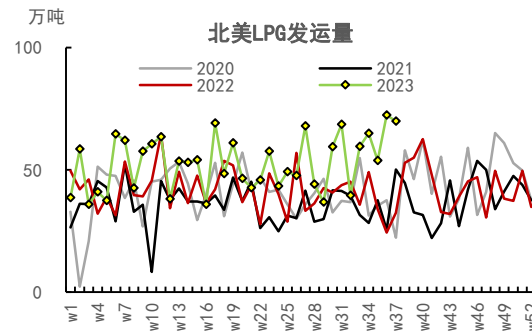
需求：LPG全球发运持续上行，达近年高位

- 全球LPG发运量持续上行，达近年高位
- 美国LPG发运强势，保持高位
- 中东、北非LPG发运量环比自低位出现反弹

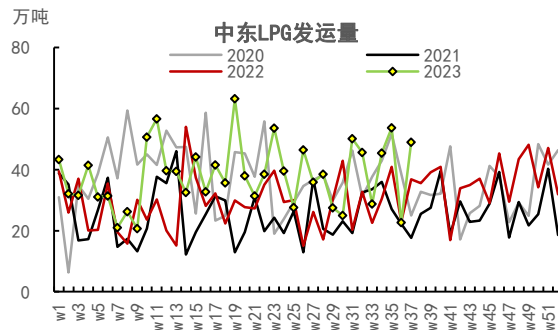
全球发运量



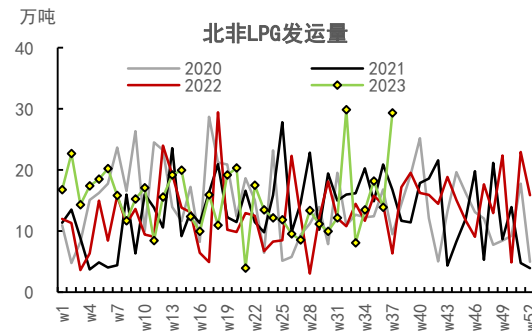
北美发运量



中东发运量



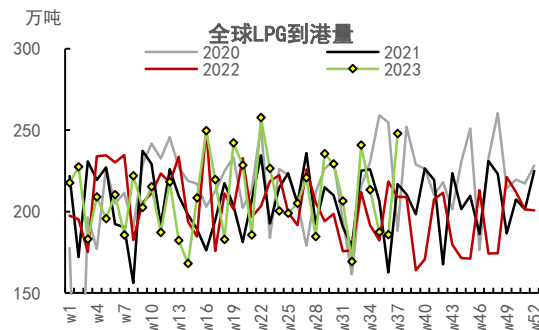
北非发运量



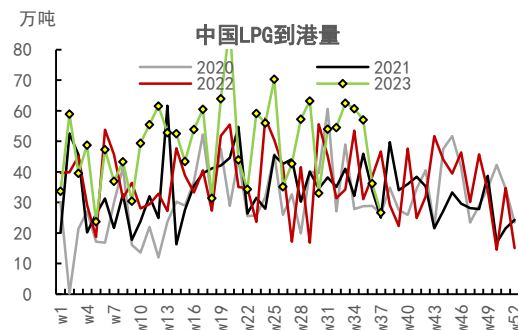
需求：LPG全球到港量反弹，中国LPG到港量进一步下跌

- 全球LPG到港量震荡反弹
- 中国LPG到港量持续回落，下探低点
- 欧洲到港量震荡小幅回落
- 印度到港量高增

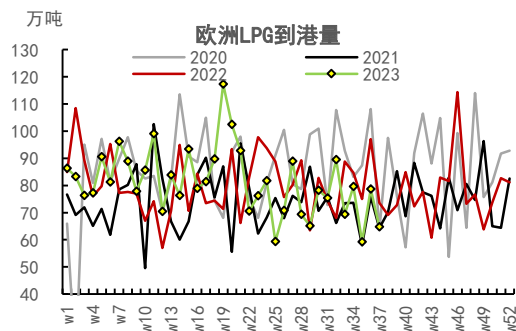
全球到港量



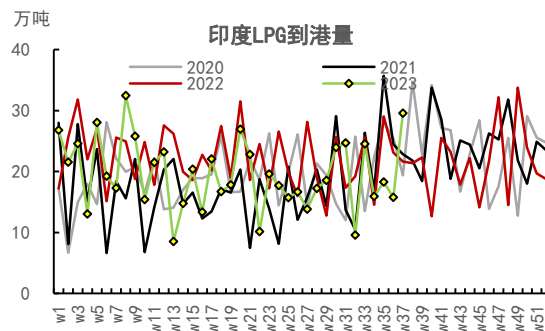
中国到港量



欧洲到港量



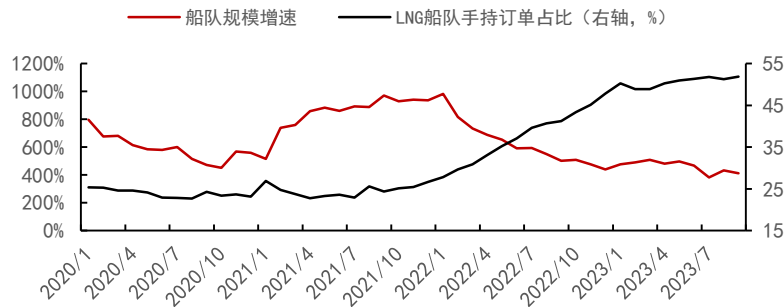
印度到港量



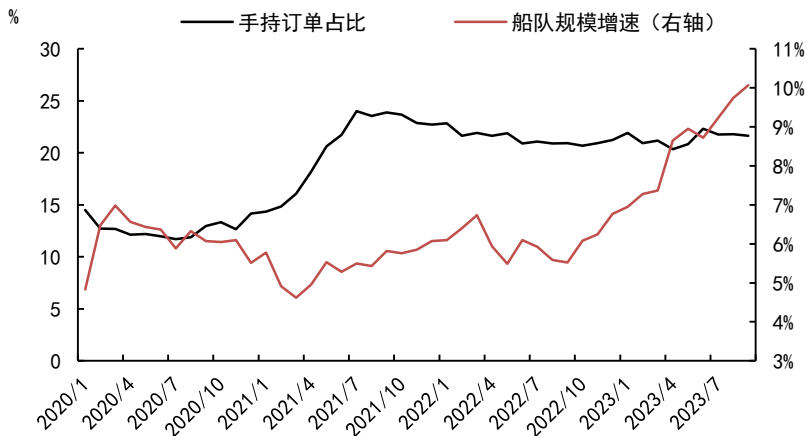
供给：LPG船队高速增长，LNG船队增速显著放缓

- **前8月LNG船队增长4.1%**。2023年9月初，LNG船队规模达733艘、1.097亿方，同比增长4.1%，增速比上月回落0.2%；
- **当前手持订单规模达336艘**，容积共5690.18万立方，占现有船队比例达51.87%；
- **前8月LPG船队增长9.7%**。9月初LPG船队规模达1616艘、4514.3万方，同比上涨10.1%，环比提升0.4个百分点，手持订单占比达21.65%；
- **5年船龄的17.4万方LNG船价达2.45亿美元**，较2021年初上涨40%；**5年船龄VLGC船价达8100万美元**，较2021年初上涨12.5%

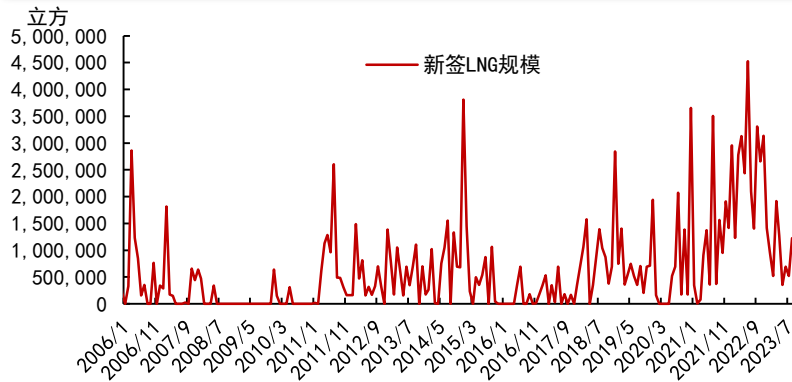
LNG船队规模走势



LPG船队规模增速提升，手持订单占比上行



新签LNG船舶规模





中信期货
CITIC Futures

中信期货有限公司

深圳总部

地址：深圳市福田区中心三路8号卓越时代广场（二期）

北座13层1301-1305室、14层

邮编：518048

电话：400-990-8826

致謝

免责声明

除非另有说明，中信期货有限公司（以下简称“中信期货”）拥有本报告的版权和/或其他相关知识产权。未经中信期货有限公司事先书面许可，任何单位或个人不得以任何方式复制、转载、引用、刊登、发表、发行、修改、翻译此报告的全部或部分材料、内容。除非另有说明，本报告中使用的所有商标、服务标记及标记均为中信期货所有或经合法授权被许可使用的商标、服务标记及标记。未经中信期货或商标所有权人的书面许可，任何单位或个人不得使用该商标、服务标记及标记。

如果在任何国家或地区管辖范围内，本报告内容或其适用与任何政府机构、监管机构、自律组织或者清算机构的法律、规则或规定内容相抵触，或者中信期货未被授权在当地提供这种信息或服务，那么本报告的内容并不意图提供给这些地区的个人或组织，任何个人或组织也不得在当地查看或使用本报告。本报告所载的内容并非适用于所有国家或地区或者适用于所有人。

此报告所载的全部内容仅作参考之用。此报告的内容不构成对任何人的投资建议，且中信期货不会因接收人收到此报告而视其为客户。

尽管本报告中所包含的信息是我们于发布之时从我们认为可靠的渠道获得，但中信期货对于本报告所载的信息、观点以及数据的准确性、可靠性、时效性以及完整性不作任何明确或隐含的保证。因此任何人不得对本报告所载的信息、观点以及数据的准确性、可靠性、时效性及完整性产生任何依赖，且中信期货不对因使用此报告及所载材料而造成的损失承担任何责任。本报告不应取代个人的独立判断。本报告仅反映编写人的不同设想、见解及分析方法。本报告所载的观点并不代表中信期货或任何其附属或联营公司的立场。

此报告中所指的投资及服务可能不适合阁下。我们建议阁下如有任何疑问应咨询独立投资顾问。此报告不构成任何投资、法律、会计或税务建议，且不承担任何投资及策略适合阁下的。此报告并不构成中信期货给予阁下的任何私人咨询建议。