

市场热点

印尼有关未加工的矿石和矿物出口法规将带来贸易通道的转变

印尼禁止未经加工的镍矿出口将导致镍矿贸易减少，从而损害了对小型散货船的需求。然而，其他未加工矿石的贸易仍照常进行，但我们预计不久将有类似的禁令。实行这一禁令后，铝土矿贸易可能会从印尼—中国航线转移到几内亚—中国航线，从而利好大型散货船，铜精矿贸易可能转移到南美—中国，从而使小型散货船受益。

印尼政府已从 2019 年 10 月 28 日起禁止镍矿出口，提前实施了该项禁令。2019 年 8 月 30 日，印尼已将禁令生效时间从 2022 年提前到 2020 年 1 月，由于中国不锈钢生产商加快了补库活动，这导致 2019 年 9 月至 10 月印尼-中国的镍矿贸易强劲。最新镍矿出口禁令将对 2019 年剩余几个月的镍矿石贸易不利，因为中国将较难在短时间内找到镍矿的替代来源。但据最新消息，在上月底禁令发布后，已有 9 家企业恢复镍矿出口。此外，印尼尚未宣布对铝土矿和铜精矿提前实行出口禁令，但如果实行，对贸易的总体影响将是积极的。几内亚的铝土矿以及智利与秘鲁的铜精矿将代替印尼的出口，这将增加平均运输距离。

若印尼完全禁止出口镍矿，我们估计 40 艘 Handysize 型散货船运力将闲置。印尼是全球第二大镍矿出口国，占 2018 年全球镍矿贸易的 37%。由于已实施禁令，我们认为其他主要出口国（如菲律宾和新喀里多尼亚）在填补由于禁令导致的需求缺口方面存在压力。2014 年，印尼实施了类似的禁令，全球镍矿贸易骤降了 34%，2015 年更是下降了 67%。但由于其他主要的镍矿供应国都接近印尼，因此在镍矿海运的吨海里没有较大变化。

然而，如果印尼实施铝土矿和铜精矿出口禁令，将对吨海里产生较大影响。印尼大部分的铝土矿出口到中国，如果印尼决定从 2020 年起禁止铝土矿出口，中国将用几内亚的铝土矿取代印尼。几内亚的现有矿井已经提高了产量，并且新的采矿设施正在建设中。中国铝业（Chalco）将于 2019 年底开始其在几内亚 Boffa 项目的开采。Boffa 铝土矿项目每年将开采 1,200 万吨铝土矿。铝土矿贸易从印尼转移到几内亚将增加铝土矿贸易的平均海运距离，因为卡姆萨尔（几内亚）和青岛之间的距离超过 11,200 海里，而印尼和中国之间只有 2300 海里。此外，由于安托法加斯塔（智利）和青岛（中国）之间的距离超过 10,000 海里，铜精矿贸易从印尼转移到南美将进一步增加平均海运距离。

2019 年上半年，印尼向中国出口了 700 万吨铝土矿，相当于 160 亿吨海里的海运需求。然而，几内亚与中国之间仅 150 万吨的贸易就足以产生相同水平的海运需求。铝土矿禁令将利好主要是大型散货船，因为贸易商更倾向于在几内亚至中国航线上使用 Capesize 和 Kamsarmax 型散货船，在印尼至中国航线上主要使用 Supramax 和 Handysize 型散货船。但是，如果印尼禁止铜精矿出口，而中国将以南美取代印尼，那么将利好 Supramax 和 Handysize 型散货船。

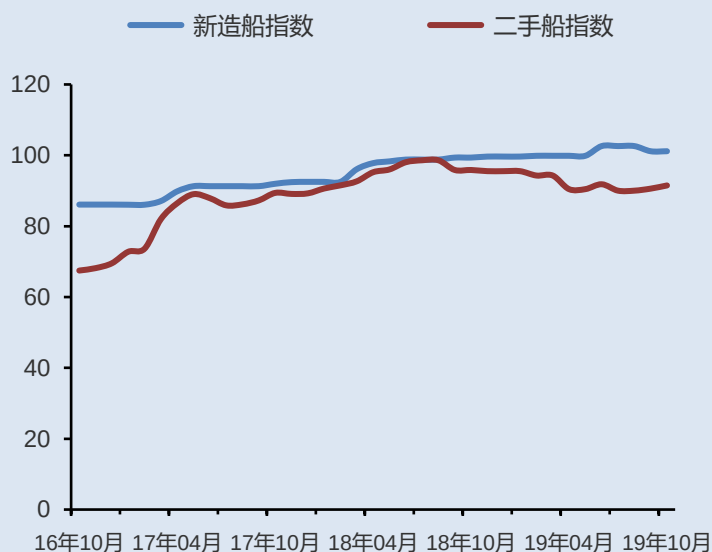
本期内容 ▶▶▶

市场热点	01	船队与订单	05
干散货	02	报告价格清单	07
原油	03	联系方式	09
成品油	04		
集运	05		

德路里干散货回报收益指数 (2015 年 01 月=100)



德路里干散货新造船/二手船指数 (2015 年 01 月=100)



干散货

十一月份的租船费率下降

德路里认为，干散货船的运价在 11 月不会有亮眼表现。欧盟和中国对煤炭进口的减少将削弱对 Capesize 型和 Panamax 型船的需求。

印尼政府已于 10 月 28 日宣布禁止镍矿出口，较 2020 年 1 月实施的计划提前。该禁令是为了发展印尼国内的原矿冶炼产业。该禁令将削弱全球镍矿贸易以及对 Handysize 型散货船的需求。据最新消息，印尼政府已经批准九家企业在 2020 年前继续出口镍矿，但仍有 26 家有出口配额的企业状态仍不明朗。

目前，印尼政府尚未宣布对铝土矿提前实施出口禁令。但是，如果政府实施禁令，则铝土矿贸易将转移到几内亚，从而增加平均运输距离。中国是印尼铝土矿的唯一出口目的地，相较于印尼，几内亚至中国的距离更远，这将增加干散货船的吨海里运输需求。

印尼每月的铝土矿出口量约为 120 万吨，年均出口量为 1400-1500 万吨。因为现有矿山的产量增加以及新矿山的投产，几内亚将能够取代印尼的铝土矿。例如，中国铝业将在 2019 年底开始其在几内亚 Boffa 项目的开采，每年最大产量 1200 万吨铝土矿。

尽管如此，该禁令将主要利好大型散货船，因为与印尼-中国航线上主流的 Supramax 型和 Handysize 型散货船相比，贸易商更倾向于在几内亚-中国航线上使用 Capesize 型和 Kamsarmax 型散货船。



Fleet

869.6 mdwt

Firm



Orderbook

86.6 mdwt

Weak



Deliveries

4.8 mdwt

Firm



Demolitions

0.6 mdwt

Firm



BDI

1,825

Weak



Drewry earnings index

252.9

Weak



Drewry NB price index

101.2

Stable

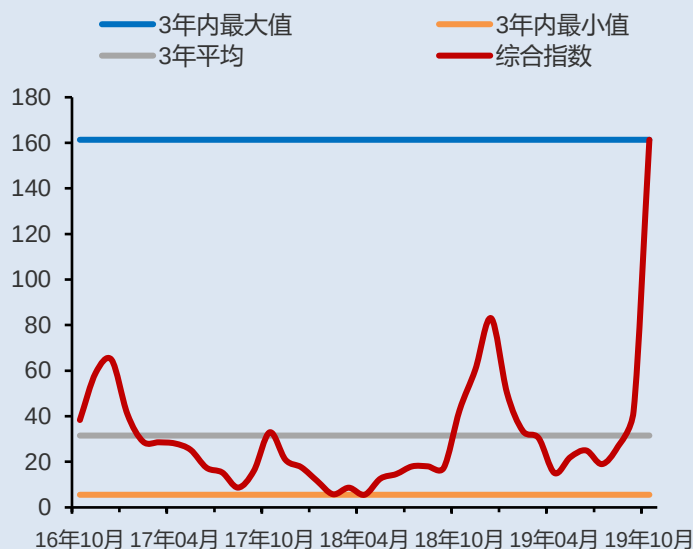


Drewry SH value index

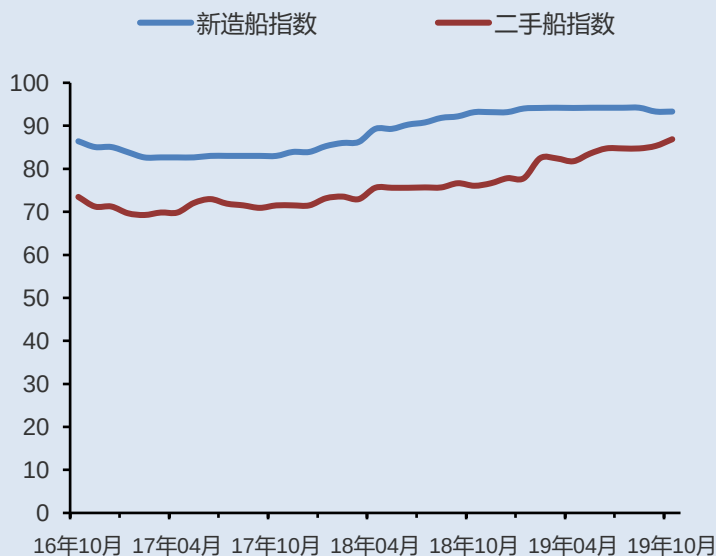
91.5

Firm

德路里原油油轮回报收益指数 (2015 年 01 月=100)



德路里原油油轮新造船/二手船指数 (2015 年 01 月=100)



原油

2019 年底前的油轮市场将呈现诸多利好

我们预计，原油油轮市场运价在 10 月份大幅上涨后，将趋于稳定直至 2019 年底。美国 9 月底对中远子公司的制裁减少了市场船舶供应，运价在 10 月中旬飙升至新高。尽管 10 月下旬大幅回调，运价仍远高于 9 月份。

由于石油需求的季节性坚挺以及 IMO2020 限硫令对全球炼油厂运营的积极影响，到 2019 年底，油船需求仍将保持强劲，运价大幅回调将不太可能发生。除了原油贸易的季节性增长外，近期美国原油管道产能增加后，预计美国对亚洲的原油出口将增加，这将进一步提高原油油轮市场的吨海里需求。

尽管美国最近对企业在 12 月 20 日前终止与中远集团子公司交易的豁免在一定程度上缓解了油轮市场的供应担忧，但直到制裁解除前，这些船舶仍不会在租船人的选择范围之内。此外，约 117 艘原油油轮（占船队的 6%）将在未来两个月因安装脱硫塔而暂时撤出运输市场，这将进一步挤压油轮供应。

尽管美国原油产量在 2019 年增长 180 万桶/日，但 2020 年的增长可能降至 100 万桶/日左右，巴西、挪威和圭亚那的预期产量增长将导致 2020 年中东原油需求进一步下降。随着中东原油市场份额的减少，大西洋航线份额上升，对原油油轮市场来说是个好兆头，因为这将导致原油贸易平均运输距离的上升。



Fleet

407.9 mdwt

Firm



Orderbook

32.8 mdwt

Weak



Deliveries

1.6 mdwt

Weak



Demolitions

0.28 mdwt

Firm



BDTI

1,347

Firm



Drewry earnings index

161.0

Firm



Drewry NB price index

93.3

Stable

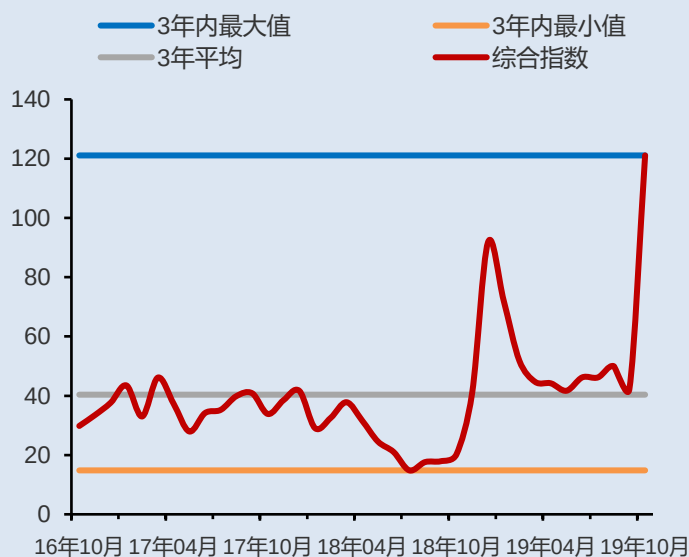


Drewry SH value index

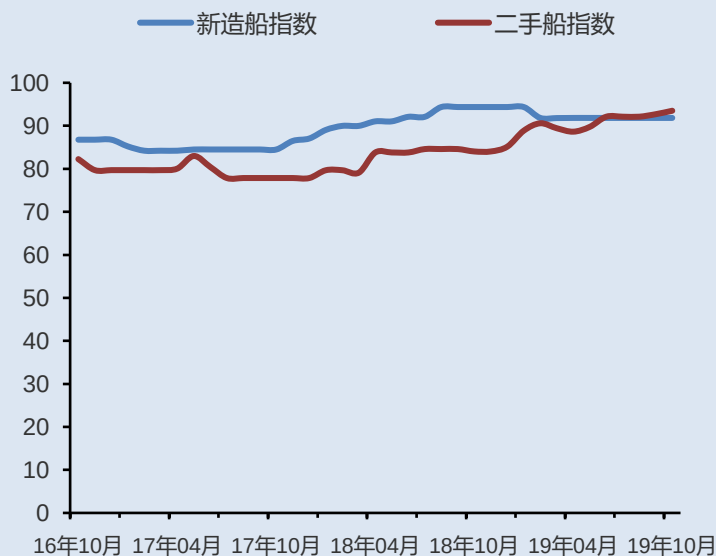
86.9

Firm

德路里成品油轮回报收益指数 (2015 年 01 月=100)



德路里成品油轮新造船/二手船指数 (2015 年 01 月=100)



成品油

成品油贸易激增支撑运价

经过 10 月份的运价“过山车”，成品油船市场的运价有望在 2019 年底前企稳。尽管运价在 10 月中旬见顶后大幅下降，但由于未来两个月需求强劲，成品油船队增长缓慢，10 月底之后运价大幅下跌的情况不太可能出现。

由于吨位需求的坚挺，加上原油油轮市场升温带来的涓滴效应支撑了成品油船市场的运价，10 月份运价飙升。

由于美国、巴西和挪威的原油产量持续扩大，原油供应持续过剩，这可能会支撑炼油的利润率，同时也会支撑 IMO2020 合规燃油的生产。

根据国际能源机构（IEA）的数据，全球炼油厂的产量将从 10 月份的 8170 万桶/日增加到 11 月份的 8370 万桶/日。在此期间，欧洲、美国、亚洲和中东等所有主要炼油中心的产量都将激增。

鹿特丹和新加坡等主要加油中心的柴油进口量将激增，因为预计低硫燃油（LSFO）的供应紧张将导致低硫柴油（LSMGO）的需求增加。由于中国的柴油产量过剩将促进其向新加坡等其他亚洲国家的柴油出口，因此，限硫令下中国对 MR 型成品油轮的需求将强劲。同样，未来两个月，欧洲从美国和中东进口的柴油也将增加。

除了强劲的需求外，船队增长将放缓，因为疲软的造船订单（约占船队的 7%）将使 2019 年 11 月和 12 月的运力供给增长保持缓慢。



Fleet

90.7 mdwt

Firm



Orderbook

6.4 mdwt

Weak



Deliveries

0.07 mdwt

Weak



Demolitions

0.14 mdwt

Firm



BCTI

727.7

Firm



Drewry earnings index

121.1

Firm



Drewry NB price index

91.8

Stable

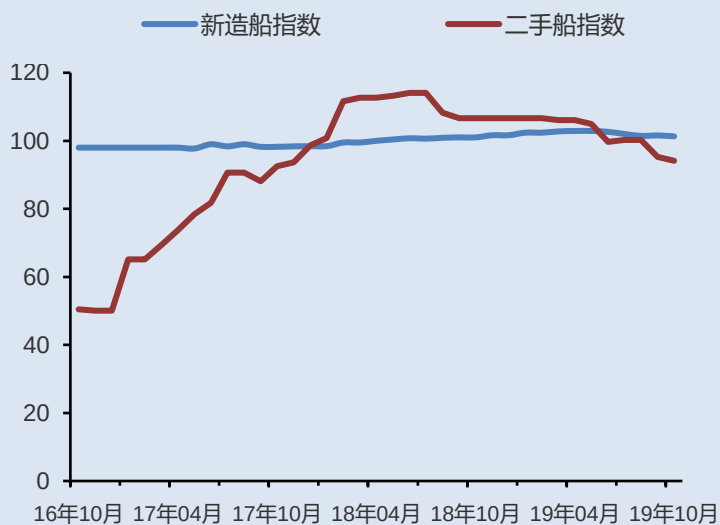


Drewry SH value index

93.5

Firm

德路里集装箱船新造船/二手船指数 (2015 年 01 月=100)



集运

2020 年航运公司的盈利能力将取决于低硫燃油附加费及其运力管理策略

IMO 2020 已经对 2019 年集装箱市场的供需平衡产生了影响，原因是船舶会暂时撤出运输市场，进行脱硫塔的改装，进而抬升租船费率。这也减少了拆船活动，因为船东认为老龄的船舶在安装脱硫塔后也能产生一定的利润。

Drewry 预测，IMO 限硫令将使航运业在 2020 年的燃油支出增加约 110 亿美元，鉴于燃油市场的发展情况，这一数字低于此前的估计。因此，为了避免重大损失，船公司必须收取比以前更高比例的燃油成本（通常为 50%）。

我们对运价和利润的预测假定航运公司将提高燃油成本补偿水平，但如果他们不这样做，他们可能面临相应的挑战。如果船公司只收取额外燃油费的 65%，而不是我们预期的 75%，那么他们的利润将受到 11 亿美元净额外燃油成本的冲击。



Fleet

22.8 mteu
Firm



Orderbook

2.4 mteu
Firm



Deliveries

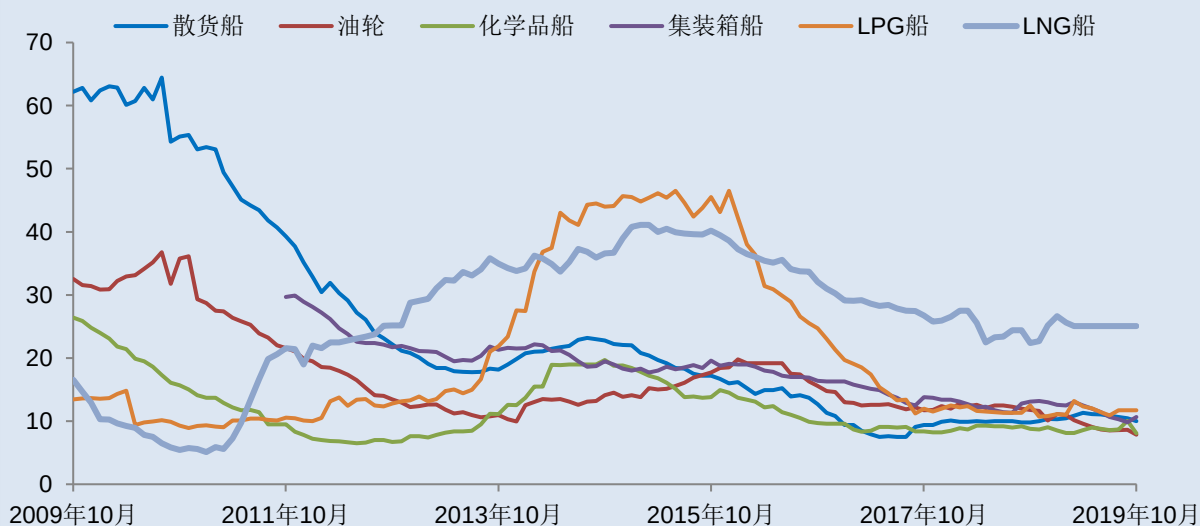
53,965 teu
Weak



Demolitions

7,724 teu
Firm

订单占船队比例(%)



根据您的商业需求为您提供度身定制的市场分析和建议。

我们将客户所需的专业知识、见解和资源有效结合，帮助客户实现目标。



enquiries@drewry.co.uk

关于德路里航运咨询

行业研究是我们的根基，但我们并不止步于此。我们基于行业研究分析，为客户提供可行、实用和及时的建议。我们将行业见解与专业知识相结合，帮助客户（包括货主、航运公司、港口运营商、银行、投资和金融机构等）在合适的时间做出最优的商务决策。

UK

15-17 Christopher Street
London
EC2A 2BS
United Kingdom

T +44 20 7538 0191

India

4th Floor, Tower C
Pioneer Urban Square
Sector 62, Gurugram
Haryana - 122 101,
India

T +91 124 497 4979

Singapore

#13-02 Tower Fifteen
15 Hoe Chiang Road
Singapore 089316

T +65 6220 9890

China

Unit D01 Level 10,
Shinmay Union Square Tower 2,
506 Shang Cheng Road, Pudong,
Shanghai 200120 P. R. China

T +86 (0) 21 5081 0508

月度报告 (仅提供年度订阅)

Container Freight Rate Insight		\$3,125	Subscription
Sea & Air Shipper Insight	Tier 1	\$1,250	Subscription
	Tier 2	\$1,825	
The Shipping Insight		\$1,150	Subscription

季度报告 (提供年度订阅或单季报告订阅)

Benchmarking Club		Price on application	
Ports & Terminals Insight		\$1,965	Subscription
Chemical Forecaster		\$3,300	Subscription
		\$1,745	Single copy – latest edition
Container Forecaster		\$4,150	Subscription
		\$1,870	Single copy – latest edition
Dry Bulk Forecaster		\$2,840	Subscription
		\$1,620	Single copy – latest edition
LNG Forecaster		\$2,840	Subscription
		\$1,620	Single copy – latest edition
LPG Forecaster		\$2,840	Subscription
		\$1,620	Single copy – latest edition
Crude Tanker Forecaster		\$2,650	Subscription
		\$1,620	Single copy – latest edition
Product Tanker Forecaster		\$2,650	Subscription
		\$1,620	Single copy – latest edition
Multipurpose Shipping Forecaster		\$3,125	Subscription
Multipurpose Shipping Annual Review and Forecast 2019/20		\$1,995	Single copy – Annual Review
Container Census & Leasing Industry – 2019/20 and Container Equipment Insight		\$3,520	Subscription
Container Census & Leasing Industry – 2019/20		\$2,375	Single copy – Annual Review

All subscriptions run for an annual 12 month period. Subject to the product titles purchased the client will receive monthly and quarterly updates released during whilst their subscription is active and current. At subscription start the client will automatically receive the current issue. Access to product media and online services is conditional to receipt of payment.

集运相关报告	价格 (\$)	发布日期	报告编号
Annual Container Market Review & Forecast – 2018/19	\$1,995	Oct 2018	R1804
Container Terminal Capacity & Performance Benchmarks	\$2,495	Oct 2014	R1415
Annual Review Of Global Container Terminal Operators 2019	\$2,625	Jul 2019	R1906

航运成本相关报告			
Ship Operating Costs Annual Review & Forecast – 2018/19	\$1,950	Nov 2018	R1807
Manning Annual Review and Forecast 2019/20	\$1,870	May 2019	R1902

其他航运板块报告			
Reefer Shipping Market Annual Review & Forecast – 2019/20	\$1,870	Aug 2019	R1905
Product Tanker Market Annual Review and Forecast 2015/16	\$1,870	Sep 2015	R1512
Finished Vehicle Shipping Annual Review & Forecast 2018/19	\$1,950	Oct 2018	R1808

航运金融研究报告	Number of companies under coverage	Annual subscription (base pricing)
Container Shipping	6	\$4,150
Ports & Terminals	11	\$3,950
Dry Bulk Shipping	7	\$2,840
LNG Shipping	3	\$2,250
LPG Shipping	3	\$2,840
Crude Tanker Shipping	6	\$2,650
Product Tanker Shipping	1	\$750

金融研究报告+航运市场分析报告 (组和订阅)	Annual subscription (discounted pricing)
Container Shipping	\$6,500
Ports & Terminals	\$6,250
Dry Bulk Shipping	\$4,500
LNG Shipping	\$4,000
LPG Shipping	\$4,500
Crude Tanker Shipping	\$4,250
Product Tanker Shipping	\$3,000



执行董事: Nigel Gardiner, gardiner@drewry.co.uk

主编: Patrick Neylan, neylan@drewry.co.uk

研究团队: 韩宁 - 中国区董事, ning@drewry.co.uk

杜昱 - 咨询师, yu@drewry.co.uk

韦铖 - 分析师, wei@drewry.co.uk

兰旭红 - 分析师, xuhong@drewry.co.uk

About Drewry Research

Drewry Maritime Research is the research arm of global shipping consultancy Drewry. The company has over 40 years' experience in the maritime sector and employs more than 90 specialists across its offices in London, Delhi, Singapore and Shanghai.

Our market research is renowned for its quality and is trusted by industry leaders around the world to deliver impartial, robust analysis and balanced opinion. This independence, alongside our sector knowledge and expertise, sets our research apart and gives clients the rich market insight they need to make informed business decisions.

Copyright Terms and Conditions

Drewry owns full copyright of all its research products, covering both reports and online interactive resources. Drewry's rights and entitlements as copyright holder are protected by law in all jurisdictions. In this context, Drewry operates a simple policy of single-site and multi-site licences. All basic research products are sold on the basis of a standard licence covering a single site.

The primary source of market insight, analysis and advice trusted by a global audience of maritime and shipping industry stakeholders

UK

15-17 Christopher Street
London
EC2A 2BS
United Kingdom

T +44 20 7538 0191

India

4th Floor, Tower C
Pioneer Urban Square
Sector 62, Gurugram
Haryana - 122 101,
India

T +91 124 497 4979

Singapore

#13-02 Tower Fifteen
15 Hoe Chiang Road
Singapore 089316

T +65 6220 9890

China

Unit D01 Level 10,
Shinmay Union Square Tower 2,
506 Shang Cheng Road, Pudong,
Shanghai 200120
P. R. China

T +86 21 5081 0508

Maritime Research

Maritime Advisors

Supply Chain Advisors

Maritime Financial Research