



中国海洋运输情报网主办

第 436 期(总第 1495 期) 2015 年 07 月 06 日

综合信息

6 月汇丰中国服务业 PMI 跌至 5 个月新低

汇丰银发布的最新数据显示, 6 月中国服务业采购经理人指数(PMI)从上月的 53.5 降至 51.8, 创 5 个月低点。这是该数值 2015 年 2 月以来首次回落, 但仍高于 50 这一荣枯线, 表明服务业仍处于扩张区间。分项来看, 6 月服务业新业务和经营预期指数均降至近一年低点。汇丰经济学家菲迪斯认为, 目前中国制造业表现疲软, 服务业增长也放缓, 可能促使官方稳增长政策进一步加码, 以确保实现今年国内生产总值(GDP)同比增长 7% 的目标。

一季度我国外汇储备“缩水”795 亿美元

我国外汇储备持续多年的增长已经悄悄转为下降。自 2014 年三季度起, 我国外汇储备开始出现减少, 且减幅不断增加。国家外汇管理局 30 日公布的一季度国际收支平衡表正式数据显示, 一季度, 我国储备资产减少 802 亿美元, 其中外汇储备资产减少了 795 亿美元。专家表示, 外汇储备减少一方面源于外汇资产“走出去”; 另一方面是我国推行“意愿结汇”“藏汇于民”带来的效果。

欧元区 6 月份通胀年率下降

欧盟统计局日前公布的预估数据显示, 今年 6 月份, 欧元区通货膨胀年率由上个月的 0.3% 下降至 0.2%。能源价格下跌是 6 月通货膨胀年率下降的主要原因。统计数据显示, 今年 6 月份, 欧元区食品和烟酒价格增长年率维持在 1.2% 未变, 服务业价格增长年率由上个月的 1.3% 下降至 1%, 非能源类工业产品价格增长年率由上个月的 0.2% 升到 0.4%, 能源价格下降年率由上个月的 4.8% 上升到 5.1%。

日本计划在 2020 财年实现财政盈余

日本内阁通过的一项财政改革计划显示, 日本政府将通过鼓励企业扩大投资等方式振兴本国经济, 目标在 2020 财年实现财政盈余。该计划显示, 日本政府将通过加快经济增长的方式扩大税收, 同时在未来三个财年内将一般政策支出(包括社会保障支出等)增长额控制在 1.6 万亿日元左右, 以此实现在 2020 财年实现财政盈余等目标。

2014 年全球矿业 40 强企业市值缩水 16%

普华永道近日发布的 2015 全球矿业报告显示, 2014 年, 受大宗商品价格下跌影响, 全球矿业公司被迫节约成本并增加现金流。报告显示, 2014 年全球矿业公司 40 强企业市值骤然缩水 1560 亿美元, 市值较 2013 年减少 16%, 但中国的三大矿业公司——紫金矿业、中煤能源和兖州煤业市值却全年逆势增长超 30%。此外, 还有中金黄金公司和山东黄金矿业股份有限公司两家中国企业新进跻身“全球矿业 40 强企业”。

前 5 月石油和化工行业增加值增长加快

中国石油和化学工业联合会近日发布前 5 个月行业经济运行情况报告。报告显示, 前 5 个月, 全行业增加值增长 8.7%, 主营收入下降 6.0%, 利润总额降幅 27.1%, 均好于前 4 个月。全行业生产保持增长, 市场供需稳定, 价格回升加快。截至 5 月末, 全行业规模以上企业 29418 家, 累计增加值增长 8.7%, 比 1-4 月加快 0.3 个百分点。其中, 石油天然气开采业增长 3.4%, 加快 0.4 个百分点。

新加坡胜科海事进行业务重组

据悉, 新加坡胜科海事(SembcorpMarine)近日对公司业务进行重组, 此次重组是胜科海事正在进行的“转型增长”战略的一部分。从 2015 年 7 月 1 日开始, 胜科海事将重点发展 4 项核心业务, 分别是钻井平台及浮式装置、维修升级、海上平台和特种船建造。这些业务曾由胜科海事旗下裕廊船厂、PPL 船厂、SOME 和胜宝旺船厂负责。

万海航运获亚洲最佳航运公司奖

据悉, 台湾万海航运日前获得由 Asia Cargo News 主办的《2015 Asian Freight, Logistics and Supply Chain Awards》颁发的“2015 年度亚洲区间最佳航运公司奖”。万海表示, 由于奖项仅授予过去一年获亚洲区间航运公司, 持续的高度评价及优秀表现的业界精英, 以表扬船公司过去一年在行业领域上有卓越表现, 此奖项肯定万海在近洋进出口业务上的努力耕耘和优秀表现。

Alphaliner: 欧洲市场疲软 航线运价动荡蔓延

根据最新 CTS 数据显示, 远东/欧洲 1-4 月货量缩水 3.3%; 三大主要市场: 北欧市场货量下跌 3%、地中海西货量下跌 3.3%、地中海东/黑海市场货量下跌 4.5%。欧元走软, 目前对美元贬值 20%, 将进一步遏制欧洲的进口。远东到北欧和地中海航线的运价动荡已然蔓延到了其他航线, 中国到澳大利亚和南美的航线运价双双跌至历史最低水平。

Fredriksen 旗下两大子公司合并

Fredriksen 旗下两大子公司 Frontline 和 Frontline 2012 已经同意合并, 将创建世界上最大的油船运营公司之一。Frontline 将通过合并求生存, Frontline 2012 将成为 Frontline 的全资子公司。这一合并项目需要获得 Frontline 2012 超过 75% 的股东同意以及 Frontline 超过 50% 的股东同意, 并且还需要获得必要的监管机构批准、符合相关惯例方能合并。

熔盛重工未在期限内完成重组

中国最大民营造船厂江苏熔盛重工有限公司(熔盛重工)本应在 6 月 30 日前完成资产重组, 以解决其巨额银行债务问题, 但这一时间表并未如期达成。7 月 1 日晚间, 控股熔盛重工的中国华荣能源有限公司发布公告称, 华荣能源与潜在收购方就涉及潜在重组的磋商仍然在进行中。截至 7 月 1 日, 熔盛重工已获所有债权银行签署的同意函, 所有债权银行已经有条件同意熔盛重工资产及债务处置的相关事宜。

六月末全球新船订单量明显回升

六月末全球新造船市场订单量明显回升, 新船订单主要集中在集装箱船领域。根据 Golden Destiny 的最新周报, 船东共订造了 44 艘新船, 包括 1 艘散货船、17 艘油船、18 艘集装箱船、1 艘冷藏运输船、2 艘滚装船和 5 艘汽车运输船, 总运力达到 4, 846, 500 载重吨。其中, 有 24 艘新船具体造价并未公布, 剩余 20 艘新船总投资成本约为 21.948 亿美元。

拆船补贴政策将延续两年 航企推出新造船计划

从交通运输部获悉, 经国务院批准, 由交通部、财政部、发改委、工信部等四部委于 2013 年 12 月下发的《老旧运输船舶和单壳油轮提前报废更新实施方案》政策, 实施期限延长至 2017 年 12 月 31 日。这意味着, 我国对航运企业实施的拆船补贴政策将延续两年, 航运龙头企业中国远洋、招商轮船、中海发展等将持续受益。分析认为, 航企加快老旧船退役步伐, 订造一批节能高效的新船型, 将有助于消化过剩运力, 提升航企盈利水平。

壳牌在三星重工订造 3 艘 FLNG

壳牌近日在三星重工订造了 3 艘浮式液化天然气装置 (FLNG), 合同总价值 47 亿美元。根据基本的前端工程设计 (FEED) 进程, 该合同的上部模块和设备将在 2016 年下半年签署合同。这 3 艘 FLNG 定于 2023 年 11 月交付。该订单价值相当于三星重工 2014 年总订单额的 40.9%。而前一天, 三星重工获得了北海 Johan Sverdrup 油田的甲板和立管平台合同, 价值 10 亿美元。

中船澄西获印度转运船修理合同

日前, 中船澄西船舶修造有限公司修船经营再传喜讯, 印度船东韦丹塔公司于日前最终确认转运船“奥瑞萨”(MV ORRISA) 轮将在该公司进行修理。该轮此次主要工程为约 400 吨钢板换新, 外壳、货舱、甲板、压载舱特涂, 上建重新装修、甲板转运系统修理及大量机电工程等。据悉, 该轮预计于 7 月底进公司修理。

瑞士船东推迟 2 艘钻井船交付期

近日, 全球最大钻井船东瑞士 Transocean 公司通过月度船队现况报告表示, 公司推迟了 2 艘超深水钻井船的交付期。Transocean 公司表示, 公司修改了在新加坡 SembcorpMarine 公司全资子公司 JurongShipyard 已经下单的 2 艘钻井船建造合同内容。从而, 该 2 艘钻井船交付期从原计划推迟 24 个月而预计在 2019 年第二季度及 2020 年第一季度交付。该公司在油价走低及全球海洋钻井市场长期下滑的背景下决定了推迟交付期。

唐山港京唐港区上半年吞吐量突破 1.1 亿吨

今年 1 至 6 月份, 唐山港京唐港区累计完成货物吞吐量 11096 万吨, 较上年同期增长 873 万吨, 港口生产再创历史新高。6 月份, 全港货物吞吐量突破 2000 万吨大关, 完成 2136 万吨, 创建港以来单月运量新高。1 至 6 月份, 共完成集装箱吞吐量 44.09 万标箱, 同期增长 22.96%, 外贸货物吞吐量 4968 万吨, 同期增长 12.5%, 外贸运量占港区总运量的 44.8%。

珠海香洲港货运码头关停

从拱北海关获悉, 根据珠海市关于香洲渔港功能调整的整体部署。6 月 30 日, 香洲港外贸码头正式关停, 这标志有 36 年历史的香洲港货运码头正式完成使命。拱北海关统计, 1990 年-2014 年, 拱北海关驻香洲办事处在香洲港监管进出口货物 2.6 亿吨, 征税 90 亿元人民币。1998 年 7 月至 2015 年 5 月, 拱北海关驻香洲办事处共办理减免税审批涉及货物价值 21.2 亿美元, 减免税款近 32 亿元人民币。

BDI, BPI, BCI, BSI 运价指数

	2015. 06. 03 一月前	2015. 06. 26 上周	2015. 07. 03 本周	与一周前比涨跌(%)
BDI	598	823	805	-2.19%
BPI	544	833	908	9.00%
BCI	821	1393	1249	-10.34%
BSI	654	723	716	-0.97%

中国沿海运价指数

	参考船型	上期 2015. 06. 26	本期 2015. 07. 03	与上期比 涨跌%
综合指数		865.23	872.46	0.80%
煤炭货种指数		881.74	892	1.20%
秦皇岛-广州	5-6 万 DWT	720.32	704.35	-2.20%
秦皇岛-福州	3-4 万 DWT	798.92	807.53	1.10%
秦皇岛-宁波	1.5-2 万 DWT	774.21	776.2	0.30%
秦皇岛-上海	4-5 万 DWT	944.86	982.48	4.00%
秦皇岛-张家港	2-3 万 DWT	983.55	999.35	1.60%
天津-上海	2-3 万 DWT	934.13	948.6	1.50%
天津-镇江	1-1.5 万 DWT	967.52	963.36	-0.40%
黄骅-上海	3-4 万 DWT	712.27	752.89	5.70%
京唐/曹妃甸-宁波	4-5 万 DWT	939	956.91	1.90%
秦皇岛-南京	3-4 万 DWT	890.71	907.83	1.90%
粮食货种指数		706.62	702.59	-0.60%
大连/锦州-广州	2-3 万 DWT	718.54	716.71	-0.30%
营口-深圳	4-5 万 DWT	678.69	672.68	-0.90%
金属矿石货种指数		748.53	755.27	0.90%
青岛/日照-张家港	2-3 万 DWT	489.82	492.98	0.60%
北仑-镇江	3-4 万 DWT	709.09	717.58	1.20%
舟山-张家港	0.5-1 万 DWT	745.81	751.61	0.80%
成品油货种指数		1215.4	1215.4	0.00%
大连-广州(柴油)	3-4 万 DWT	1149.35	1149.35	0.00%
大连-南京(柴油)	0.5-1 万 DWT	1173.53	1173.53	0.00%
天津-温州、台州(柴油)	0.2-0.5 万 DWT	1354.67	1354.67	0.00%
原油货种指数		1541.72	1541.72	0.00%
宁波/舟山-南京	3-4 万 DWT	1551.69	1551.69	0.00%
宁波-上海	3-4 万 DWT	1541.79	1541.79	0.00%
广州-南京	3-4 万 DWT	1604.78	1604.78	0.00%
综合指数		865.23	872.46	0.80%

新版上海出口集装箱运价指数

项目	单位	航线权重	上期 2015. 06. 26	本期 2015. 07. 03	与上期比
综合指数			640. 64	745. 45	104. 81
分航线					
欧洲(基本港)	USD/TEU	20. 0%	548	879	331
地中海(基本港)	USD/TEU	10. 00%	675	941	266
美西(基本港)	USD/FEU	20. 00%	1229	1421	192
美东(基本港)	USD/FEU	7. 50%	2866	2951	85
波斯湾(迪拜)	USD/TEU	7. 50%	491	503	12
澳新(墨尔本)	USD/TEU	5. 00%	288	428	140
西非(拉各斯)	USD/TEU	2. 50%	1266	1248	-18
南非(德班)	USD/TEU	2. 50%	607	618	11
南美(桑托斯)	USD/TEU	2. 50%	337	314	-23
日本关西(基本港)	USD/TEU	5. 00%	337	314	-23
日本关东(基本港)	USD/TEU	5. 00%	137	105	-32
东南亚(新加坡)	USD/TEU	5. 00%	176	174	-2
韩国(釜山)	USD/TEU	2. 50%	151	150	-1
台湾(高雄)	USD/TEU	2. 50%	198	197	-1
香港(香港)	USD/TEU	2. 50%	57	55	-2

备注:分航线运价包含海运费及海运相关附加费, 具体包括下列附加费:

- 1、燃油附加费(BAF/FAF)
- 2、紧急燃油附加费(EBS/EBA)
- 3、币值附加费(CAF/YAS)
- 4、旺季附加费(PSS)
- 5、战争附加费(WRS)
- 6、港口拥挤附加费(PCS)
- 7、运河附加费(SCS/SCF/PTF/PCC)

中国出口集装箱运价指数

航线	上期 2015. 06. 26	本期 2015. 07. 03	与上周 比涨跌%	航线	上期 2015. 06. 26	本期 2015. 07. 03	与上周比 涨跌%
综合指数	811. 09	790. 65	-2. 50%	地中海航线	787. 06	699. 69	-11. 10%
日本航线	620. 08	633. 27	2. 10%	澳新航线	641. 14	634. 35	-1. 10%
欧洲航线	827. 09	792. 12	-4. 20%	南非	593. 19	579. 59	-2. 30%
美西航线	885. 22	868. 31	-1. 90%	南美航线	444. 9	457. 17	2. 80%
美东航线	1184. 35	1160. 42	-2. 00%	东西非航线	589. 79	572. 19	-3. 00%
香港航线	677. 02	671. 52	-0. 80%	波红航线	804. 84	787. 65	-2. 10%
韩国航线	667. 62	608. 72	-8. 80%	台湾航线	754. 08	767. 05	1. 70%
东南亚航线	677. 66	690. 04	1. 80%				

市场评述

中国出口集装箱运输市场周度报告 (2015. 07. 03)

多条航线跟进推涨 即期运价出现回升

本周, 中国出口集装箱运输市场已经进入传统旺季, 但货量增速仍不及运力增速, 供需态势依旧严峻, 总体行情表现不佳。7月3日, 上海航运交易所发布的反映总体市场的中国出口集装箱综合运价指数为790.65点, 较上期下跌2.5%。不过, 在停航措施配合下, 航商在多条远洋航线上陆续推涨, 订舱运价出

现一定程度的反弹。7月3日，反映即期市场的上海出口集装箱综合运价指数为745.45点，较上期大幅上涨16.4%。

欧洲航线

随着传统运输旺季的来临，市场货量略有上升。同时，为配合上旬的运价推涨计划，多家航商于近期陆续缩减运力，市场供需状况略有改善。本周，上海港船舶平均舱位利用率提升至90%左右。市场运价方面，尽管上周部分领涨的航商迫于揽货压力于本周对运价进行小幅回调，但其余观望航商则陆续跟进并提涨运价，订舱运价于本周继续大幅上升。7月3日，上海出口至欧洲、地中海基本港市场运价（海运及海运附加费）分别为879美元/TEU、941美元/TEU，分别较上期上涨60.4%、39.4%。

北美航线

市场进入传统旺季，但货量增长尚不显著，且受运力快速增长冲击，航线供需未能维持在良好水平。本周，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率分别为85%、90%左右。由于基本面不佳，运价下行压力较大，市场总体行情略有下滑。7月3日，反映总体市场的中国出口至美西、美东航线运价指数分别为868.31点、1160.42点，分别较上期小幅下跌1.9%、2.0%。而在经过一周的观望后，多数航商开始执行月初的运价上涨计划，但受来自于市场的竞争压力，涨幅较为有限。本周上海口岸美西、美东航线平均订舱运价仅较上周分别上涨不到200美元/FEU、100美元/FEU，远低于此前500至600美元/FEU的宣涨水平。

澳新航线

市场运输需求未现明显改善迹象，航商方面继续维持市场运力收缩规模在20%左右，上海港船舶平均舱位利用率保持在85%左右。由于运价水平过低，航商为改善航线经营状况，纷纷提涨各自运价，但因市场策略不同，涨幅分化较为严重，在100至300美元/TEU之间。7月3日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为428美元/TEU，较上期大幅上涨48.6%。

波斯湾航线

随着市场进入“斋月节”，货量表现更趋平淡。由于对后市预期看淡，多数航商为维持自身市场份额，继续推迟或者小幅执行月初的运价上涨计划，市场运价回升势头疲软。7月3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503美元/TEU，仅较上期微涨2.4%。

日本航线

本周货量略有回升，上海港船舶平均舱位利用率维持在六成左右，市场运价基本稳定。7月3日，中国出口至日本航线运价指数报633.27点。

（来源：上海航交所）

中国沿海(散货)运输市场周度报告 (2015.07.03)

强力台风逐步逼近，煤炭运价小幅上涨

本周正值月初，沿海散货市场行情整体较为平稳，运价小幅震荡。7月3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872.46点，较上周上涨0.8%。其中煤炭、金属矿石运价指数上涨，粮食运价指数下跌，原油、成品油运价指数维稳。

煤炭运输市场

本周沿海煤炭运输市场正式跨入7月，然而面对酷暑的临近，煤炭运输需求却难有明显改善。当前南方高温天气难以持续，多数地区仍以强降雨天气为主，社会用电需求难有增长空间。在国家日益强调清洁能源的今天，水电发力也对火电形成较大冲击。据统计，7月3日，沿海六大电力集团合计耗煤量仅61.7万吨，而合计电煤库存为1296.40万吨，存煤可用天数高达21天。加之月初效应、煤炭价格上涨乏力等影响，下游用煤企业整体观望情绪较为浓厚。不过就在沿海运输市场买卖双方僵持之际，天气带来负面效应的同时也给运输市场送来了相关支撑，一方面强降雨天气使得长江风浪较为严重，降低了船东进江拉运积极性；另一方面两台风逐步逼近，市场普遍预期后期南下船舶周转将受到较大程度影响，部分货主加快采购步伐。而多数船舶仍处上月底的拉运船期中，运力供给略显紧俏，沿海煤炭运价尤其华南航线运价获得一定上涨动力。

7月3日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收892.00点，较上周上涨1.2%。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21.6元/吨，较上周同期上涨1.0元/吨；秦皇岛-张家港（2-3万dwt）航线运价为27.1元/吨，较上周同期上涨0.7元/吨。华南航线运价上涨幅度相对较大，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为31.4元/吨，较上周同期上涨1.7元/吨。

金属矿石市场

当前现货钢材市场表现不佳，钢价持续下跌，钢厂减产意愿增强。不过沿海金属矿石运输市场同样受到天气影响，货主加紧询船，市场运力供应略有偏紧，金属矿石运价小幅上涨。7月3日，沿海金属矿石货种运价指数报收755.27点，较上周上涨0.9%。

粮食运输市场

本周国内粮食市场较为冷清，受进口粮食冲击，内贸玉米需求清淡。而南北粮食价格倒挂更是直接影响发运积极性，北方港口贸易商基本处于停收状态，市场成交寥寥，沿海粮食运价承压下跌。7月3日，沿海粮食货种运价指数报702.59点，较上周下跌0.6%。

油品运输市场

从供应方面看，国内主营炼厂集中检修期基本结束，整体开工率维持高位，国内汽柴资源供应量较为充足。然而需求方面却持续低迷，南方大面积降雨天气持续，户外工矿、基建等开工率维持低位，物流运输等相关行业也受到一定影响，柴油消费始终处于淡季。7月3日，上海航运交易所发布的原油货种运价指数为1541.72点，成品油货种运价指数为1215.40点，均与上周持平。

(来源：上海航交所)

中国进口干散货运输市场周度报告 (2015.07.02)

船运需求下降 运价掉头下行

本周中国进口干散货运输市场再次转入下行通道，海岬型船市场船运需求降温，运价下滑；南美粮食船运对巴拿马型船的支撑减弱，超灵便型船市场仍小幅波动。中国进口干散货综合指数、运价指数、租金指数阶段性见顶回落。7月2日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数(CDFI)为578.48点，运价指数为603.24点，租金指数为541.35点，分别较上周四下跌7.0%、5.3%和9.6%。

海岬型船市场

海岬型船市场运价在经过前两周短暂回升后，本周船运需求降温，运价从年内高位回落。澳大利亚至中国铁矿石航次期租成交量较上周大幅萎缩，日租金缩水2000美元。周四，中国北方/澳大利亚往返航线航次期租日租金为6848美元，较上周四下跌19.7%。本周海岬型船现货市场成交量价齐跌，尤其是远程铁矿石航线成交稀少，主要租家不活跃，巴西图巴朗和南非萨尔达尼亚至青岛航线铁矿石运价有所回落。成交记录显示，7月下半年的受载期，巴西图巴朗至青岛航线成交价为12.2美元/吨。7月下旬的受载期，南非萨尔达尼亚至青岛航线成交价为8.24美元/吨。周四，上海航运交易所发布的巴西图巴朗至青岛航线运价为12.141美元/吨，较上周四下跌7.5%。南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为8.530美元/吨，较上周四下跌9.1%。在远程矿运价下滑的影响下，太平洋市场运价也从高位回落。周初的成交记录显示，7月8-10日的受载期，澳大利亚丹皮尔至青岛航线成交价仍在5.5-5.6美元/吨。周末，7月中旬的受载期，成交价已跌至5.05-5.2美元/吨。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为5.145美元/吨，较上周四下跌11.9%。

巴拿马型船市场

巴拿马型船市场运价横向盘整。国内进口煤需求依然疲软，印尼、澳大利亚至中国的煤炭船运成交依然清淡，市场主要是印尼至印度、日本的船运成交，8.2万载重吨的船成交日租金稍好于7.6万载重吨的传统巴拿马型船。成交记录显示，7.3万载重吨船，7月初长江口交船，经澳大利亚东部，中国还船，成交日租金为5750美元。8.2万载重吨船，7月上旬珠海交船，经印尼，日本还船，成交日租金为7000美元。周四，中国南方经东澳大利亚至中国往返航线巴拿马型船TCT日租金为5565美元，较上周四下跌0.6%。印尼萨马林达至中国广州航线运价为4.599美元/吨，较上周四下跌0.6%。粮食方面，本周南美粮食船运放缓，运价小幅走跌。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为23.836美元/吨，较上周四下跌1.4%。美西塔科马至中国北方港口粮食航线运价为16.305美元/吨，较上周四下跌0.3%。

超灵便型船市场

太平洋市场超灵便型船运价持续小幅波动。从船运成交来看，大西洋往返有部分成交，另外，美湾至远东地区也有少量超灵便型船成交，总体而言，市场运力仍过剩，运价小幅波动。周四，中国南方至印尼往返航线超灵便型船TCT日租金为4723美元，较上周四下跌0.8%；印尼塔巴尼奥至中国广州煤炭航线运价为5.715美元/吨，较上周四下跌1.1%；菲律宾苏里高至中国日照镍矿航线运价为6.933美元/吨，较上周四下跌2.2%。

(来源：上海航交所)

中国外贸进口油轮运输市场周度报告 (2015.07.02)

原油运价高位回落 成品油运价综合向上

美国的油气钻井平台总数本周增至 862 个，这是半年来首次出现增加。国际油价小幅下降，布伦特原油现货价周四报 62.81 美元/桶，较上周四下降 0.6%。本周的全球原油油轮运输市场运价高位回落，总体成交有所增加。中国主要进口航线运价小幅下降，7 月 2 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 为 1277.97 点，较上周同期下跌 8.8%。

超大型油轮 (VLCC)

运输市场成交较上周略有降温，运价走弱。7 月下旬货盘进入后，市场面临船东与货主的互相博弈。一方面，今年以来的运价整体偏高，影响租家收益，当运力供需稍有倾斜时，租家压盘较为明显。另一方面，船东普遍认为 WS60 为阶段性底位并极力护盘。西非市场成交较为平稳，运价受波斯湾行情影响而下跌。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价 (CT1) 报 WS62.61，较上周四下跌 8.7%，5 日平均运价为 WS63.69，环比下跌 8.9%，等价期租租金 (TCE) 平均 6.1 万美元/天。西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS63.88，下跌 9.1%，5 日平均运价为 WS65.75，下跌 8.3%，TCE 平均 6.6 万美元/天。

苏伊士型油轮 (Suezmax)

运输市场运价下降，成交增多。西非至欧洲航线运价降到 WS87 至 WS100 (TCE 约 5.0 万美元/天)，货盘有所增多。黑海至地中海成交不足，运价降至 WS100 (TCE 约 5 万美元/天)。波斯湾出发航线交易活跃，运价稳定，至地中海运价为 WS62 至 WS72，至印度运价为 WS97 至 WS107，个别达到 WS150。中国的 7 月上半月进口货盘分散在新加坡、红海和加勒比海。一艘 13 万吨级船，新加坡至中国南方，7 月 1 日货盘，成交运价为 WS95；加勒比海 7 月中旬货盘的成交包干运费为 525 万美元。

阿美拉型油轮 (Aframax)

运输市场货盘不足，运价大幅下调。跨地中海航线运价从 WS150 水平落到 WS110 水平 (TCE 约 3.5 万美元/天)。一艘 8 万吨级船，杰伊汉至地中海，7 月 9 日货盘，成交运价为 WS118.75。北海、波罗的海短程运价分别跌至 WS120 (TCE 不足 4 万美元/天) 和 WS100 (TCE 约 4.3 万美元/天)。7 万吨级船加勒比海至美湾运价从 WS170 降至 WS155 (TCE 约 4.4 万美元/天)。科兹米诺至中国运价不降，10 万吨货盘包干运费保持在 120 万美元以上。

国际成品油轮 (Product)

运输市场 LR2 型船交易增多带动总体成交量提升，各航线运价涨跌互现。亚洲航线运价上涨，波斯湾至日本 7.5 万和 5.5 万吨级船运价分别为 WS140 (TCE 为 4.0 万美元/天) 和接近 WS150 (TCE 约 3.0 万美元/天)。印度至日本 3.5 万吨级船运价为 WS140 至 WS155。中国燃料油进口运价上升。一艘 8 万吨货盘，新加坡至中国南部，成交运价为 WS192.5。美国进口航线成交平稳，而运价出现下调，欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价从 WS190 降至 WS170 以下 (TCE 约 2.3 万美元/天)，3.8 万吨级船美湾至欧洲柴油运价跌进 WS100 (TCE 约 1.0 万美元/天)。

(来源：上海航交所)



《信息传真》精选航运企业急需的实用的国内外信息为主要内容，为航运企业的经营管理提供全方位服务为办刊宗旨，以“快”、“新”、“精”为服务特色。包涵了综合快讯、市场评述、运价指数、国内外燃油价格、船舶市场等信息。每周一、三出版，为您提供全方位的信息服务。

中国海洋运输情报网主办

电话：(021) 65853850×8006

传真：(021) 65373125

liuzy@shmtu.edu.cn

www.chinashippinginfo.net

欢迎订阅