



中国海洋运输情报网主办

总第 1670 期 2016 年 11 月 21 日

综合信息



中国经济由降转稳迹象更加明显

前 10 月，全国固定资产投资 484429 亿元，同比名义增长 8.3%，增速比 1-9 月份加快 0.1 个百分点。民间固定资产投资 297725 亿元，同比名义增长 2.9%，增速比 1-9 月份加快 0.4 个百分点。民间固定资产投资占全国固定资产投资的比重为 61.5%，比去年同期降低 3.2 个百分点。分产业看，第一产业投资 15366 亿元，同比增长 22%，增速比 1-9 月份加快 0.2 个百分点。

前 10 个月我国对外直接投资同比增 53.3%

商务部新闻发言人孙继文 17 日说，2016 年前 10 个月，我国对外非金融类直接投资累计投资额 1459.6 亿美元，同比增长 53.3%。孙继文在商务部当日召开的新闻发布会上说，我国 10 月当月对外直接投资 117.4 亿美元，同比增长 48.4%。对外承包工程新签合同额 1655.2 亿美元，同比增长 11.1%；10 月当月新签合同额 176.9 亿美元，同比增长 56.7%。

美国季调后 CPI 月率录得 6 个月最大增幅

美国劳工部 11 月 17 日公布的数据显示，美国 10 月季调后 CPI 月率录得 6 个月最大增幅，因汽油成本和租金上升，通胀的上升或为美联储 12 月加息扫清道路。美国 10 月未季调 CPI 年率上升 1.6%，升幅创 2014 年 10 月来最大，和预期值一致，高于前值 1.5%；美国 10 月季调后 CPI 月率上升 0.4%，升幅和预期值一致，高于前值 0.3%。1-9 月，美国 CPI 上升了 1.5%。

欧元区 10 月 CPI 年率稳于两年高点

欧盟统计局周四(11 月 17 日)发布的数据显示，欧元区 10 月 CPI 年率上升 0.5%，升幅符合预期，表明该区 CPI 增速在加快，因服务价格走高，且能源价格降幅走低。欧元区 10 月 CPI 年率终值上升 0.5%，创两年多来高位，升幅符合预期且略高于前值 0.4%；欧元区 10 月核心 CPI 年率终值上升 0.8%，升幅和预期值与初值一致。欧元区 10 月 CPI 月率上升 0.2%，升幅低于预期值 0.3% 和前值 0.4%

明年煤价或将大跌 并 5 月跌至全年最低点

在我国稳煤价措施“多管齐下”的作用下，目前国内煤价已经出现了下降的趋势。11 月 15 日，多位业内人士称，因为我国不断释放先进煤炭产能、增加先进煤矿工作时间，我国煤炭价格预计将在明年 3 月的用煤淡季出现大跌，并在 5 月时跌至全年最低点。不过也有专家指出，煤炭价格下降有助于将投机炒作分子挤出市场，有利于去产能的顺利进行。

民营钢企前三季利润大增 业内呼吁坚定转型升级

今年以来，由于钢材价格持续上涨，国内钢铁企业的经营状况普遍好转。今年 1-9 月，全国 90 家重点民营钢企营收 8040 亿元，利润 241.7 亿元。90 家重点民营钢企中，沙钢集团以 38.53 亿利润位居民企钢企三季度盈利榜首。但全联冶金商会会长、沙钢集团董事局主席沈文荣指出，目前这种全行业利润好转的局面难以持续，因为支撑钢价继续上涨的刚性需求很难持续增长。

达飞轮船第三季度亏损 2.68 亿美元

今年第三季度亏损 2.68 亿美元。这样的结果不能令人满意，不过，公司正在通过降本增效的方式提升未来业绩。报告期内，达飞轮船收入为 33.3 亿美元。如包括收购 NOL 带来的效益提升，公司运量上升 35.8%，达到 450 万 TEU；反之，运量比去年同期下降 2.7%，为 320 万 TEU。由于市场运价问题，第三季度，达飞轮船单箱收入比去年同期降低 13.9%，不过，这比今年第二季度要高 3.8%。

马士基证实：现代商船不会加入 2M

马士基航运已证实现代商船将不会加入 2M 联盟，而是通过舱位购买的方式与 2M 成员合作。据悉，舱位购买协议细节正在讨论，其中，包括马士基航运掌控现代商船所租船舶运力一项。据 Alphaliner 统计，现代商船租船 41 艘，运力约为 28.7 万 TEU。这样的合作方式更像是变相出售。相关方并未透露更多细节，如果最终协议签订，这部分运力将被重新部署至 2M 旗下。

Diana Containerships 发布第三季度财报

Diana Containerships 周四发布第三季度财报，该季度净亏损 1.268 亿美元，而 2015 年第三季度净亏损为 910 万美元，亏损主要是由于公司 7 艘船舶的 1.189 亿美元减值损失所致，如果扣除该项支出 2016 年第三季度净亏损 790 万元。2016 年第三季度定期租船收入为 800 万美元，而 2015 年同期为 1,610 万美元，主要是因为就业机会减少和租船租金较少。

赫伯罗特第三季度实现净利润 820 万欧元

赫伯罗特 9 个月来的运营取得积极成效，第三季度实现净利润 820 万欧元。此外，前 9 月总运量增长 1.3%，平均运费率降低 17.7%，运费减少 14.2%。赫伯罗特接下来将进一步进行成本优化，启动 THE Alliance 联盟事宜，完成与阿拉伯轮船的收购交易。赫伯罗特第三季度实现净利润 820 万欧元，去年同期为 320 万欧元；息税前利润为 6560 万欧元，去年同期为 8090 万欧元。

阳明、长荣亏损 257 亿，台交通部提供 600 亿贷款

2016 年 11 月 16 日台湾行政院核定的海运业奖励与纾困办法，但 600 亿贷款仅限连续四季亏损的国轮公司才可申请，在上市柜企业中，仅阳明、长荣、四维航业符合条件。其中阳明、长荣关系台湾国际运输极钜，阳明海运在过去四季，累计亏损已达 168.26 亿元，长荣也亏损 89.14 亿元。阳明累计今年前三季亏损已逾 134 亿，最近期财报发布之际，宣布高阶主管减薪三至五成、减资 53.27% 的财务改善计划。

日本邮船收购马赫码头股份

日本邮船子公司 NYK Ports 日前宣布，已收购美国码头运营商马赫码头 20% 股份。该码头运营商在纽约港和新泽西港运营码头业务。日本邮船表示，已决定与麦格理基础设施合作伙伴 III 公司共同投资马赫码头。该基金公司专注于美国和加拿大基础设施及相关资产的投资。据悉，马赫码头是纽约港和新泽西港最大的码头公司，年均集装箱处理量达到 300 万 TEU。

韩国三大造船企业订单业绩创历年最低

韩国三大造船企业订单再创新低。现代重工集团将年初设定的 195 亿美元订单目标下调至 94.95 亿美元，截至 10 月底，已获得 62 亿美元订单，约占调整后的目标的 65%；其中，造船部门共获得 24 艘船舶订单。大宇造船年初设定订单目标为 108 亿美元，6 月大幅下调至 62 亿美元；截至目前，大宇仅获得订单 13 亿美元，仅相当于 6 月计划目标的 21%，预计年底最终订单额将止步于 20-25 亿美元。

德鲁里：散货船市场正在缓慢复苏

全球散货船场已触底，尽管速度缓慢，但市场正处于复苏状态。航运咨询机构德鲁里日前表示，未来几年内船舶供应增速放缓，加上海运市场贸易前景温和改善，预计将导致散运市场长期运力过剩情况有所缓解，预计未来 5 年里好望角型散货船为期 1 年的期租租价，相比 2016 年的低位租价将翻一番。该机构指出，供求失衡出现快速下降的原因是由于需求前景出现改善。

LNG 动力船舶鼓励措施正在制定 市场空间上千亿

从工业和信息化部获悉，中央财政高技术船舶科研计划支持的示范项目已经取得重要突破，具备了装船条件，而促进 LNG 动力船发展的系列措施则正在制定。到 2020 年，全国主要内河水域的普通货船和客船、港作船和工程船等船舶应用 LNG 得以推广，危险品船、沿海客船和普通货船试点示范项目稳步开展，远洋运输船舶的试点工作启动，内河运输船舶能源消耗中 LNG 的比例达到 10% 以上。

江南造船厂交付三艘船

近日，上海江南造船厂承建的中国电子进出口总公司巴西南极考察站配套船舶项目“中电号”登陆艇及“乔治王 1 号”“乔治王 2 号”非机动驳船交船仪式举行，标志着该项目正式完工交船。该项目建造得到了船东、中国极地研究中心、船检、设计院等单位领导的重视。建造过程中，上海江南造船厂项目组负责该项目的进度、质量跟踪，以保证船舶配套、生产进度的顺利进展。

河北港口集团企业利润突破 5 亿

“北煤南运”主枢纽港——秦皇岛港装卸生产高效运行。10 月份集团吞吐量环比增长 10.8%，其中煤炭环比增长 19.11%、集装箱环比增长 11.9%。11 月 16 日晨报数据显示，秦皇岛港锚地煤炭运输船舶达 68 艘，煤炭场存 611 万吨，卸车 8189 车，装船 62.7 万吨。随着吞吐量逐步攀升和企业运营质量不断提高，带动了利润水平显著提升，截至 10 月底，河北港口集团利润总额越过 5 亿元关口。

2016 年前三季度汉堡港务仓储获利 1.27 亿欧元

近日，德国码头运营商汉堡港务仓储有限公司公布其第三季度业绩，其中多式联运业务表现最为抢眼。2016 年 1-9 月，该公司实现息税前利润 1.27 亿欧元，较去年同期增长 2.4%。2016 年前三季度德国码头运营商汉堡港务仓储有限公司实现营业收入为 8.71 亿欧元，较去年同期微增 0.2%。其中，集装箱部分同比下跌 1.2% 至 5.13 亿欧元；而多式联运部分营业收入同比增长 6.1%，达 2.90 亿欧元。

BDI、BPI、BCI、BSI 运价指数

| | 2016. 10. 04 一月前 | 2016. 11. 11 本周 | 2016. 11. 18 本周 | 与一周前比涨跌(%) |
|-----|------------------|-----------------|-----------------|------------|
| BDI | 1145 | 1045 | 1257 | 20. 29% |
| BPI | 885 | 1011 | 1388 | 37. 29% |
| BCI | 2154 | 2303 | 2752 | 19. 5% |
| BSI | 785 | 705 | 809 | 14. 75% |

中国沿海运价指数

| | 参考船型 | 上期 2016. 11. 11 | 本期 2016. 11. 18 | 与上期比 涨跌% |
|----------------|-----------------|--------------------|--------------------|-------------|
| 综合指数 | | 1212. 20 | 1233. 13 | 1. 7 |
| 煤炭货种指数 | | 1279. 20 | 1315. 18 | 2. 8 |
| 秦皇岛-广州 | 5-6 万 DWT | 977. 48 | 1050. 29 | 7. 4 |
| 秦皇岛-福州 | 3-4 万 DWT | 973. 04 | 999. 80 | 2. 8 |
| 秦皇岛-宁波 | 1. 5-2 万 DWT | 1265. 59 | 1314. 55 | 3. 9 |
| 秦皇岛-上海 | 4-5 万 DWT | 1338. 27 | 1347. 90 | 0. 7 |
| 秦皇岛-张家港 | 2-3 万 DWT | 1341. 15 | 1374. 13 | 2. 5 |
| 天津-上海 | 2-3 万 DWT | 1435. 04 | 1460. 00 | 1. 7 |
| 天津-镇江 | 1-1. 5 万 DWT | 1420. 41 | 1454. 23 | 2. 4 |
| 黄骅-上海 | 3-4 万 DWT | 1010. 98 | 1011. 76 | 0. 1 |
| 京唐/曹妃甸-宁波 | 4-5 万 DWT | 1362. 20 | 1368. 44 | 0. 5 |
| 秦皇岛-南京 | 3-4 万 DWT | 1345. 66 | 1373. 44 | 2. 1 |
| 粮食货种指数 | | 1365. 71 | 1422. 55 | 4. 2 |
| 大连/锦州 - 广州 | 2-3 万 DWT | 1346. 79 | 1366. 99 | 1. 5 |
| 营口 - 深圳 | 4-5 万 DWT | 1351. 37 | 1441. 46 | 6. 7 |
| 金属矿石货种指数 | | 1146. 10 | 1128. 81 | -1. 5 |
| 青岛/日照 - 张家港 | 2-3 万 DWT | 793. 76 | 812. 72 | 2. 4 |
| 北仑 - 镇江 | 3-4 万 DWT | 1027. 54 | 985. 08 | -4. 1 |
| 舟山 - 张家港 | 0. 5-1 万 DWT | 1156. 60 | 1133. 41 | -2. 0 |
| 成品油货种指数 | | 1239. 27 | 1239. 27 | 0. 0 |
| 大连 - 广州(柴油) | 3-4 万 DWT | 1071. 69 | 1071. 69 | 0. 0 |
| 大连 - 南京(柴油) | 0. 5-1 万 DWT | 1270. 25 | 1270. 25 | 0. 0 |
| 天津 - 温州、台州(柴油) | 0. 2-0. 5 万 DWT | 1494. 12 | 1494. 12 | 0. 0 |
| 原油货种指数 | | 1541. 72 | 1541. 72 | 0. 0 |
| 宁波/舟山 - 南京 | 3-4 万 DWT | 1551. 69 | 1551. 69 | 0. 0 |
| 宁波 - 上海 | 3-4 万 DWT | 1541. 79 | 1541. 79 | 0. 0 |
| 广州 - 南京 | 3-4 万 DWT | 1604. 78 | 1604. 78 | 0. 0 |
| 综合指数 | | 1212. 20 | 1233. 13 | 1. 7 |

新版上海出口集装箱运价指数

| 项目 | 单位 | 航线权重 | 上期 2016.11.11 | 本期 2016.11.18 | 与上期比 |
|-----------|---------|-------|------------------|------------------|--------|
| 综合指数 | | | 825.10 | 814.01 | -11.09 |
| 分航线 | | | | | |
| 欧洲(基本港) | USD/TEU | 20.0% | 869 | 788 | -81 |
| 地中海(基本港) | USD/TEU | 10.0% | 728 | 710 | -18 |
| 美西(基本港) | USD/FEU | 20.0% | 1809 | 1687 | -122 |
| 美东(基本港) | USD/FEU | 7.5% | 2671 | 2623 | -48 |
| 波斯湾(迪拜) | USD/TEU | 7.5% | 441 | 648 | 207 |
| 澳新(墨尔本) | USD/TEU | 5.0% | 973 | 977 | 4 |
| 西非(拉各斯) | USD/TEU | 2.5% | 1209 | 1209 | 0 |
| 南非(德班) | USD/TEU | 2.5% | 898 | 869 | -29 |
| 南美(桑托斯) | USD/TEU | 2.5% | 2908 | 2685 | -223 |
| 日本关西(基本港) | USD/TEU | 5.0% | 219 | 219 | 0 |
| 日本关东(基本港) | USD/TEU | 5.0% | 213 | 213 | 0 |
| 东南亚(新加坡) | USD/TEU | 5.0% | 92 | 97 | 5 |
| 韩国(釜山) | USD/TEU | 2.5% | 94 | 95 | 1 |
| 台湾(高雄) | USD/TEU | 2.5% | 133 | 134 | 1 |
| 香港(香港) | USD/TEU | 2.5% | 54 | 54 | 0 |

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 2016.11.11 | 本期 2016.11.18 | 与上周 比涨跌% | 航线 | 上期 2016.11.11 | 本期 2016.11.18 | 与上周比 涨跌% |
|-------|------------------|------------------|-------------|-------|------------------|------------------|-------------|
| 综合指数 | 763.78 | 774.58 | 1.4 | 地中海航线 | 856.92 | 893.47 | 4.3 |
| 日本航线 | 656.71 | 655.78 | -0.1 | 澳新航线 | 724.33 | 736.20 | 1.6 |
| 欧洲航线 | 904.58 | 915.24 | 1.2 | 南非航线 | 634.43 | 631.18 | -0.5 |
| 美西航线 | 724.85 | 731.48 | 0.9 | 南美航线 | 756.15 | 812.64 | 7.5 |
| 美东航线 | 889.80 | 901.38 | 1.3 | 东西非航线 | 432.82 | 440.01 | 1.7 |
| 香港航线 | 614.05 | 625.58 | 1.9 | 波红航线 | 633.78 | 652.46 | 2.9 |
| 韩国航线 | 552.01 | 540.06 | -2.2 | 台湾航线 | 645.16 | 655.65 | 1.6 |
| 东南亚航线 | 618.01 | 626.04 | 1.3 | | | | |

市场评述



中国出口集装箱运输市场周度报告 (2016.11.18)

旺季货源接近尾声,主干航线运价连跌

本周,受远洋航线旺季货源接近尾声影响,中国出口集装箱运输市场总体需求出现回落,主干航线市场运价下跌,拖累综合指数持续回落。11月18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814.01点,较上期下跌1.3%。

欧地航线

据欧洲经济研究中心最新发布数据显示，欧元区 11 月 ZEW 经济景气指数为 15.8，高于上月的 12.3，显示市场对于欧元区的经济展望更趋乐观。但随着运输旺季接近尾声，运输需求出现下滑，市场上各航班的舱位利用率出现分化：虽然仍有小部分航班接近满载出运，但多数航班船舶平均舱位利用率已降至九成以下。航商为揽取货源提升装载率，基本放弃了月中的运价上涨计划，自月初以来对运价进行了连续下调以保持价格竞争力。11 月 18 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）分别为美元 788/TEU、710 美元/TEU，分别较上期下跌 9.3%、2.5%，分别较上月末累计下跌 17.8%、9.8%。

北美航线

由于目的地零售商品库存基本补充到位，市场货量增长的主要驱动因素消失，总体运输需求走势面临拐点。本周，上海港船舶平均舱位利用率约为 95%左右，与上周基本持平。虽然市场供需关系保持平稳，但在航商降价揽货策略影响下，即期市场运价不断回落。11 月 18 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 1687 美元/FEU、2623 美元/FEU，分别较上期下跌 6.7%、1.8%，分别较上月末累计下跌 17.5%、7.5%。

波斯湾航线

运输需求总体企稳，同时在航商停航措施的支撑下，市场运力规模进一步收缩，上海港船舶平均舱位利用率稳定在 90%以上，并有部分班次接近满载出运。受基本面改善支撑，多数航商执行运价上涨计划，即期市场运价出现大幅反弹。11 月 18 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 648 美元/TEU，较上期大幅上涨 46.9%。

澳新航线

运输需求持续旺盛，带动船舶平均舱位利用率维持在高位，并有多个航班满载出运。由于市场供需关系持续良好，多数航商维持各自运价，涨后运价基本企稳。11 月 18 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 977 美元/TEU，较上期上涨 0.4%。

南美航线

市场货量总体保持稳定，供求关系平稳，多家航商的船舶平均舱位利用率维持在 95%左右。但随着市场运价重回高位，众航商的市场策略出现分化，在部分航商回调运价带动下，即期市场运价下跌明显，月中的运价推涨成果基本被侵蚀。11 月 18 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2685 美元/TEU，较上期下跌 7.7%。

日本航线

本周货量保持平稳，市场运价基本稳定。11 月 18 日，中国出口至日本航线运价指数为 655.78 点，与上周基本持平。

（来源：上海航交所）

中国沿海(散货)运输市场周度报告 (2016. 11. 18)

大宗商品涨价刺激运价，综合指数延续上涨走势

11 月 18 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 1233.13 点，较上周上涨 1.7%。其中煤炭、粮食运价指数上涨，金属矿石运价指数下跌，成品油、原油运价指数维稳。

煤炭市场

11 月，煤炭市场逐渐进入消费旺季。受冷空气影响，用电需求开启，本周沿海电厂日耗水平继续上涨，日均水平接近 60 万吨。本周期（11 月 11 日至 11 月 17 日）内，六大电厂平均日耗煤量 59.67 万吨，较上一周期上涨 5.0%；煤价方面，为了抑制煤价非理性上涨，国家发改委密集召开多次稳煤价、保供应会议。同时，政策层面要求的煤炭先进产能释放工作逐渐开展，释放期限从今年年底延长到明年春天供暖期结束。整体来看，在季节性因素和国家产能释放政策的影响下，煤价基本得到控制，11 月 16 日，最新一期环渤海动力煤价格指数报收于 604 元/吨，环比下行 2 元/吨；受煤价降价影响，市场采购情绪有所缓和，电厂库存稳中有降。本周期内，全国六大电厂平均库存 1185 万吨，较上一周期下跌 0.9%。

运输市场

本周运输市场运价先抑后扬，上半周，受北方压港及前期恶劣天气影响，运输市场运力紧张，运价延续上周上涨态势。下半周，环渤海地区气象条件改善，港口封航时间大幅缩短，运力释放；加上大型煤企限产限购，煤炭供应受限；此外，在煤炭降价预期的持续影响下，下游电厂采购积极性较低，市场“供需

两弱”，运价步入下行通道。11月18日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1315.18点，较上周上涨2.8%。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44.2元/吨，较上周五下跌4.0元/吨；秦皇岛-张家港(2-3万dwt)航线运价为52.9元/吨，较上周五下跌2.2元/吨；秦皇岛-南京(3-4万dwt)航线运价为54.7元/吨，较上周五下跌3.8元/吨。华南方面，秦皇岛-广州(5-6万dwt)航线运价为55.9元/吨，较上周五上涨0.4元/吨。

金属矿石市场

本周，钢材价格在连续大涨后出现松动，贸易商甩货新力增强，随着季节性淡季来临，钢厂囤货意愿不强，市场形势发生转变。铁矿石需求有限，运价下跌。11月18日，沿海金属矿石货种运价指数报收1128.81点，较上周下跌1.5%。

粮食市场

受前期煤炭运输市场运力紧张影响，船代拿船不畅，导致内贸粮食运输市场运费飞涨，运价逼近90元大关，目前南北港口价格顺差，贸易商抢货积极性依旧极高。运费下跌空间有限。11月18日，沿海粮食货种运价指数报收1422.55点，较上周上涨4.2%。

国内成品油市场

本周，柴油终端消费表现尚可，行情坚挺。汽油终端需求因降温而下滑，汽油购销偏淡，供过于求格局持续，成品油运价保持平稳。11月18日，上海航运交易所发布的成品油货种运价指数报收1239.27点，原油货种运价指数报收1541.72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(2016.11.17)

三大船型全线上涨，综合指数再创新高

本周，中国进口干散货运输市场在大船领涨下高歌猛进，指数再度刷新年内高点。近期焦煤焦炭价格大幅上涨，钢厂对高品位进口铁矿石需求上升，进口矿价创两年多新高，矿商趁高价集中出货，海岬型船市场租金、运价大涨；粮食煤炭成交量价齐升，巴拿马型船市场涨幅扩大；超灵便型船市场止跌回升。11月17日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数(CDFI)为783.66点，运价指数为664.78点，租金指数为961.98点，分别较上周四上涨17.1%、11.1%和24.0%，涨幅明显放大，其中租金指数创出2014年底以来的新高。

海岬型船市场

本周海岬型船两洋市场延续上周上涨态势，且涨幅扩大。近期焦煤焦炭价格大幅上涨，钢厂对铁矿石采购多偏向于高品位资源以降低焦煤使用量，澳洲62%品位进口矿价连续飙升，周初突破80美元/吨，创出两年多来新高。巴西、澳大利亚矿商趁铁矿石价格阶段性高点集中出货，租船异常活跃，海岬型船租金、运价大幅拉升，多数航线刷新年内高点。周四，上海航运交易所发布的中国北方至澳大利亚往返航线海岬型船TCT日租金为16221美元，较上周四上涨36.1%。本周，国际油价止跌反弹，FFA价格先抑后扬，两洋市场铁矿石程租航线运价呈现震荡上行，且太平洋市场强于大西洋，西澳和巴西至青岛航线成交运价分别从周初6.3美元/吨、12.2美元/吨上涨至周四7.3美元/吨、13.3美元/吨。周四，上海航运交易所发布的澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为7.035美元/吨，较上周四上涨20.8%；巴西图巴朗至青岛航线运价为13.050美元/吨，较上周四上涨10.9%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为10.390美元/吨，较上周四上涨13.6%。上述航线租金运价均创去年9月以来新高。

巴拿马型船市场

本周巴拿马型船租金、运价单边上行，涨幅较上周扩大。太平洋市场，冬储煤行情继续，印尼和东澳回中国的煤炭船运成交活跃，16日成交记录显示，8.7万载重吨船，11月18-20日烟台交船，经东澳，中国还船，成交日租金为8250美元；印度排灯节过后，煤炭船运恢复，15日成交记录显示，7.9万载重吨船，11月19-23日新加坡交船，经印尼，印度还船，成交日租金为1.1万美元；美西至远东的粮食成交增加，16日成交记录显示，7.7万载重吨船，名古屋即期交船，经美西，新加坡-日本还船，成交日租金为9000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8050美元，较上周四上涨15.2%。印尼萨马林达至中国广州航线运价为4.939美元/吨，较上周四上涨7.3%。粮食方面，美湾地区运力趋紧，粮食航线运价大涨。周四，美湾至中国北方港口粮食航线运价为34.127美元/吨，较上周四上涨12.9%。

超灵便型船市场

本周超灵便型船美湾粮食船运紧缩市场运力，太平洋市场煤炭、钢材货盘成交较活跃，租金、运价止跌回升。16 日成交记录显示，6.0 万载重吨船，高雄即期交船，经印尼，中国还船，成交日租金为 6500 美元。周四，中国南方至印尼往返航线超灵便型船 TCT 日租金为 5669 美元，较上周四上涨 5.2%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 5.170 美元/吨，较上周四上涨 1.3%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 5.367 美元/吨，较上周四上涨 1.3%。

（来源：上海航交所）

中国外贸进口油轮运输市场周度报告（2016.11.17）

原油运价波动上涨，成品油运价直线上升

欧佩克成员国 9 月末达成减产协议，但上周五公布的数据显示，该组织 10 月份产油量为 2008 年以来的最高，远超减产协议的上限。本周的油价出现较大震荡，布伦特原油现货价格周一触底 43.61 美元/桶后反弹，周四报 46.76 美元/桶，较上周四上升 2.1%。全球原油运输市场成交未增，而运价波动上涨。中国进口 VLCC 运价波动上升。11 月 17 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 为 1002.74 点，较上周四上涨 2.5%。

超大型油轮 (VLCC)

运输市场本周成交平稳，而运价波动上升。前期市场询盘大幅上升、浮动储油轮有所增加，短期运力供大于求的局面明显改善。载油油轮在卸港停留超过 20 天或在装油港停留超过 10 天的称之为短期储油，此类用途的油轮在 6 月初有 94 艘，9 月中有 67 艘。上周五短期储油油轮共 74 艘，其中 VLCC 有 38 艘，比一个月前增加了 12 艘。加之正值传统油运旺季，本周运输需求仍相对旺盛，运价继续上升。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价 (CT1) 报 WS67.83，较上周四上涨 3.2%，CT1 的 5 日平均为 WS66.63，环比下降 1.7%，等价期租租金 (TCE) 平均 4.2 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS67.13，上升 1.6%，平均 WS66.12，TCE 平均 4.8 万美元/天。

苏伊士型油轮 (Suezmax)

运输市场欧洲、地中海航线运价延续上周末的上涨态势。西非至欧美运价从 WS70 (TCE 约 2.0 万美元/天) 涨到 WS87 (TCE 约 2.8 万美元/天)。黑海至地中海运价从 WS77 (TCE 约 1.7 万美元/天) 涨到 WS107 (TCE 约 3.8 万美元/天)。波斯湾出发航线运价小幅下降，波斯湾至地中海运价在 WS40 附近，为上周的低位。南美航线运价略有提升。中国进口来自南美。一艘 13 万吨级船，墨西哥东至宁波，11 月 25 日货盘，成交包干运费为 320 万美元。

阿芙拉型油轮 (Aframax)

运输市场运价全面向上。欧洲短程航线继续反弹，跨地中海行情提升最大。跨地中海运价从 WS130 水平 (TCE 约 3 万美元/天) 升至 WS178 (TCE 约 4.8 万美元/天)；北海短程、波罗的海短程运价小幅提升，分别在 WS130 和 WS110 附近，TCE 约 4.8 万美元/天和 3.8 万美元/天。加勒比海至美湾运价小幅上升至 WS130 水平 (TCE 约 2.3 万美元/天)。波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价止跌回稳，分别保持在 WS85 (TCE 约 1.0 万美元/天) 和 WS77 (TCE 不足 1 万美元/天) 上下。中国进口主要来自科兹米诺和越南。一艘 10 万吨级船，科兹米诺 11 月下旬货盘，成交包干运费为 43.5 万美元。

国际成品油轮 (Product)

运输市场 MR 型船运价振动上升并带动综合水平上行。波斯湾至日本航线 7.5 万吨级、5.5 万吨级船石脑油运价分别保持 WS72、WS74 (TCE 小幅下调在 5500 美元/天和 6000 美元/天)；印度至日本 3.5 万吨级船运价基本为 WS92 (TCE 约 4100 美元/天)。中国燃料油进口航线上，8 万吨的新加坡 11 月下旬货盘继续成交。欧美航线运价有所反弹，3.8 万吨级船美湾至欧洲柴油运价从 WS75 (TCE 约 3100 美元/天) 升至 WS90 (TCE 约 5600 美元/天)；3.7 万吨级船欧洲至美东汽油运价从 WS100 (TCE 约 7200 美元/天) 升至 WS107 (TCE 约 8500 美元/天)。

（来源：上海航交所）

公众微信“航运评论”



公众微博



安卓手机 APP



苹果手机 APP



《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

tong@sisi-smu.org

www.chinashippinginfo.net

欢迎订阅