



中国海洋运输情报网主办
总第 1662 期 2016 年 10 月 24 日

综合信息

三季度我国服务业保持较快发展

今年前三季度，我国服务业增加值 279890 亿元，比去年同期增长 7.6%，占 GDP 比重 52.8%，比第二产业高出 13.3 个百分点，比上年同期提高 1.6 个百分点。服务业增长对国民经济增长的贡献率为 58.5%，比上年同期提高 3.4 个百分点，比第二产业高出 21.1 个百分点。与二季度相比，三季度服务业同比增速 7.6%，比二季度略有加快。服务业相关领域表现积极良好。

第三季度我国经济增速继续稳定在 6.7%

前三季度我国国内生产总值 529971 亿元，按可比价格计算，同比增长 6.7%。分季度看，一、二、三季度均增长 6.7%。分产业看，前三季度，第一产业增加值 40666 亿元，同比增长 3.5%；第二产业增加值 209415 亿元，增长 6.1%；第三产业增加值 279890 亿元，增长 7.6%。从环比看，三季度 GDP 增长 1.8%。产业结构、需求结构持续改善。前三季度，第三产业增加值占 GDP 比重为 52.8%。

英国 9 月通胀升至 2014 年 11 月以来最高增速水平

英国 9 月通胀数据远超于预期值，英国 9 月核心 CPI 年率增长 1.5%，好于预期，而这则很可能会打击消费者的积极性。具体数据显示，英国 9 月 CPI 月率增长 0.2%，好于预期，预期增长 0.1%，前值增长 0.3%。英国 9 月 CPI 年率增长 1%，好于预期，预期增长 0.9%，这是自 2014 年 11 月以来最高增长速率。英国 9 月核心 CPI 年率增长 1.5%，好于预期，预期增长 1.4%，前值增长 1.3%。

美国 9 月消费价格指数环比上涨 0.3%

美国 9 月消费价格指数增速继续加快，显示通胀上行压力有所回升。数据显示，9 月份美国消费价格指数经季节调整后环比上涨 0.3%，高于前月 0.2% 的增速。其中，食品价格环比没有变化，能源价格环比上涨 2.9%。9 月份消费价格指数同比增长 1.5%，高于前月 1.1% 的增速。当月扣除波动性较大的能源和食品的核心消费价格指数环比增长 0.1%，同比则增长 2.2%，略低于前月 2.3% 的增幅。

产煤释放挡不住煤价攀升

时下已经进入 10 月下旬，然而纵观煤炭价格，似乎并没有想预想的那样随着产能的释放有所回落。产地方面，从 10 月 1 日至现在，榆林煤炭价格基本维稳，末煤价格上调，累计涨幅约为 10 元/吨；内蒙古煤价稳中上涨，涨幅约为 5-15 元/吨；山西焦煤价格持续大涨。港口方面，10 月 19 日，秦皇岛港 5800 大卡动力煤价格最高达到 615 元/吨，10 月累计上涨近 20 元/吨。

淡水河谷三季度铁矿石产量增加 530 万吨

10 月 20 日，全球最大的矿产品公司之一淡水河谷公布了 2016 年第三季度生产报告。其三季度铁矿石产量达到 9210 万吨，较二季度和去年同期分别增加 530 万吨和 140 万吨。上述报告指出，淡水河谷第三季度产量进一步增加主要得益于其北部系统的矿山与工厂获得更佳营运业绩，南部和东南系统的生产力亦获得提升等。这也使得淡水河谷该季度卡拉加斯产量达到创纪录的 3870 万吨。

韩国集运新联盟或将诞生

据道，在韩进海运申请破产以后，韩国把注意力放在了小型集运公司联盟的组建上。此前，有消息称，韩国政府将发展现代商船成为全国旗舰航运公司，未来可能由现代商船主导，同其他小型集运公司组建新的联盟，主要集中亚洲内部航线的服务。韩国政府正在同三家集运公司探讨联盟组建事宜，此举得到了韩国船东协会和韩国海事研究所的赞同。

中远航运前三季度净利润同比下跌 91%

三季度中远航运公司营业收入下降 19.41%。归属于上市公司股东的净利润 3319.09 万元。2016 年全球经济复苏动力不足，国际航运市场继续延续低迷态势，导致公司航运业务业绩下滑，三季度报告期内公司实现营业收入 43.15 亿元，同比下降 19.41%；归属于上市公司股东的净利润 3319.09 万元，同比下降 90.93%。前三季度中远航运累计完成货物运量 1012.6 万吨，同比减少 14.3%。

韩进之后，又一海运公司申请破产保护

韩进破产后，又一家韩国航运企业也面临着危机。韩国 Seorae Sea Merchant Corp 也遇到财务危机，日前向已经向法院申请破产保护。10月5日，首尔中央地区法院颁布禁令禁止 Seorae Sea Merchant Corp 的债权人扣押该公司资产。11日，该公司 CEO 表示其将在适当的时候决定是否开始采取重组计划。该公司已经连续两年亏损，2015年亏损 39.7 亿韩元，2014 年亏损 68.2 亿韩元。

韩国三大船企加速推进重组计划

今年，韩国船企接单量显著减少。截至目前，现代重工接单量仅为 23 亿美元，远低于其 131 亿美元的年度接单目标。大宇造船的年度接单目标为 62 亿美元，但目前其接单量仅为 13 亿美元；而三星重工今年也只获得 10 亿美元左右的新船订单。韩国金融服务委员会主席任钟龙在近期的新闻发布会上称，为了有效应对订单枯竭的问题，船企需要提前开始进行重组措施。

现代商船将优先收购韩进船舶 2M 联盟陷入两难

韩进海运将联系马士基航运、地中海航运及其他航运公司，以每艘 9000 万美元的价格出售旗下船型最大的一些船舶。马士基集团也在上个月表示，正在寻求收购项目以增加市场份额。而全球第二大集运公司地中海航运也表示，正在寻求收购机会。现代商船将成为最优先收购韩进海运船舶的公司，包括 5 艘 13000TEU 集装箱船。韩国政府以及韩进海运和现代商船的主要债权人韩国产业银行均表示，将支持现代商船收购韩进资产。

中海发展拟收购深圳三鼎 43%股权

中海发展 10月21日晚公告，公司于 2016 年 10 月 21 日与广州振华船务有限公司签署股权转让协议，拟以人民币 25817.67 万元的价格收购广州振华船务有限公司持有的深圳市三鼎油运贸易有限公司 43% 股权。本次收购完成，公司将持有深圳三鼎 51% 股权。本次交易构成关联交易。收购深圳三鼎股权将进一步提升公司在海洋油运输市场的份额与控制力。

2016 年新船订单量达 35 年最低

克拉克森发布报告称，新船订单量已经减少，在今年前 8 个月仅有 296 艘新订单，共计 1230 万 dwt，达 35 年来最低。几乎所有领域的订单都开始下降，今年截至目前，只有 83 家船厂获得了订单，和 2013 年 344 艘订单相去甚远。造船产能可能会进一步减少。对此，英国某公司分析师表示，航运市场作为一个整体，在市场达到供需平衡之前，对供需两面的重新校准是十分必要的。

三菱重工将重新整合

近日，日本三菱重工宣布将从大型客轮的建造领域撤出，今后将专注于中小型客货船以及液化天然气运输船的建造。三菱重工曾从美国一家公司获得两艘大型客轮的建造，建造过程中失误频出，最终造成约 2400 亿日元的损失。此事让三菱重工在内部成立了造船事业评价委员会，分析讨论失败原因以及造船业存留的可能价值等。来自美国的大型客轮的订单是十年以来三菱重工首次获得的大型项目。

中船澄西今年第 17 艘新造船下水

10月23日上午，中船澄西建造的一艘节能型 3.88 万吨散货船在公司本部船台胜利下水。自该船首个分段上船台合拢搭载期间，面临着连续阴雨天气、G20 及中秋、国庆长假等不利因素对船台搭载周期造成很大影响，公司造船各部门及时调整施工作息时间，细化工程计划，加强现场监控经过各部门的共同努力，确保了该船按期顺利下水，该船下水整体完整性相比以往有所提高。

东南造船交付一艘 66M 工作拖船

10月18日，东南造船为新加坡船东建造的 66M 工作拖船顺利离港交付。据悉，该船入级美国船级社，采用双机双可调桨推进，带 DP-2 定位系统，配备 2 台艏侧推，1 台尾侧推，拖力达 85 吨以上，主要用于海上石油平台的人员运输及各种物资包括淡水、水泥、泥浆等的补给，以及平台拖带。66M 工作拖船是东南造船拳头产品之一，以多种海况适用性及操作的优良性在国内外享有较高的声誉。

宁波港前三季度集装箱吞吐量增幅居全国前列

10月18日，宁波舟山港集团对外发布前三季度生产快报，数据显示，1-9 月宁波舟山港共完成货物吞吐量 69574 万吨，同比增长 1.4%；共完成集装箱吞吐量 1643 万标准箱，同比增长 3.7%，增幅居全国沿海主要港口前列。宁波舟山港集团于 2015 年 9 月 29 日正式挂牌，2016 年宁波舟山港运输生产走势出现了起伏：2 月，全港货物吞吐量同比增长一度超过 10%，但随后几个月增速逐步放缓。

2016 年新巴拿马运河年吞吐量达到第三高

在巴拿马运河 102 年历史上，新船闸的开放帮助巴拿马运河在 2016 年吞吐量达到史上第三高。据巴拿马运河管理局统计，在 2016 财年巴拿马运河吞吐量达 3.307 亿巴拿马运河吨，共有 13114 艘船通过新巴拿马运河，其中包括 238 艘新巴拿马型船。自新巴拿马运河开通以来，新的船闸部署了九条新巴拿马型船服务航线，主要分布在美国东海岸到亚洲的航线上。

BDI, BPI, BCI, BSI 运价指数

	2016. 09. 14 一月前	2016. 10. 14 本周	2016. 10. 21 本周	与一周前比涨跌(%)
BDI	649	892	842	-5.61%
BPI	649	819	915	11.72%
BCI	1371	2018	1575	-21.95%
BSI	665	674	700	3.86%

中国沿海运价指数

	参考船型	上期 2016. 10. 14	本期 2016. 10. 21	与上期比 涨跌%
综合指数		940.99	999.01	6.2
煤炭货种指数		983.54	1077.50	9.6
秦皇岛-广州	5-6 万 DWT	661.08	732.98	10.9
秦皇岛-福州	3-4 万 DWT	815.87	861.07	5.5
秦皇岛-宁波	1.5-2 万 DWT	948.65	1038.26	9.4
秦皇岛-上海	4-5 万 DWT	1064.72	1161.83	9.1
秦皇岛-张家港	2-3 万 DWT	1101.50	1181.96	7.3
天津-上海	2-3 万 DWT	1096.12	1236.73	12.8
天津-镇江	1-1.5 万 DWT	1070.81	1195.42	11.6
黄骅-上海	3-4 万 DWT	800.58	867.16	8.3
京唐/曹妃甸-宁波	4-5 万 DWT	1111.00	1201.88	8.2
秦皇岛-南京	3-4 万 DWT	1059.25	1153.09	8.9
粮食货种指数		783.79	851.90	8.7
大连/锦州 - 广州	2-3 万 DWT	741.96	810.52	9.2
营口 - 深圳	4-5 万 DWT	804.81	870.88	8.2
金属矿石货种指数		807.47	807.28	0.0
青岛/日照 - 张家港	2-3 万 DWT	570.57	573.40	0.5
北仑 - 镇江	3-4 万 DWT	730.32	721.83	-1.2
舟山 - 张家港	0.5-1 万 DWT	794.25	800.05	0.7
成品油货种指数		1214.31	1194.96	-1.6
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	1238.01	1173.53	-5.2
天津 - 温州、台州(柴油)	0.2-0.5 万 DWT	1427.72	1427.72	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		940.99	999.01	6.2

新版上海出口集装箱运价指数

项目	单位	航线权重	上期 2016. 10. 14	本期 2016. 10. 21	与上期比
综合指数			776. 93	795. 16	18. 23
分航线					
欧洲（基本港）	USD/TEU	20. 0%	755	761	6
地中海（基本港）	USD/TEU	10. 0%	565	558	-7
美西（基本港）	USD/FEU	20. 0%	1914	1917	3
美东（基本港）	USD/FEU	7. 5%	2563	2565	2
波斯湾（迪拜）	USD/TEU	7. 5%	420	595	175
澳新（墨尔本）	USD/TEU	5. 0%	833	856	23
西非（拉各斯）	USD/TEU	2. 5%	942	903	-39
南非（德班）	USD/TEU	2. 5%	891	900	9
南美（桑托斯）	USD/TEU	2. 5%	2239	2219	-20
日本关西（基本港）	USD/TEU	5. 0%	202	203	1
日本关东（基本港）	USD/TEU	5. 0%	197	198	1
东南亚（新加坡）	USD/TEU	5. 0%	58	59	1
韩国（釜山）	USD/TEU	2. 5%	94	95	1
台湾（高雄）	USD/TEU	2. 5%	135	135	0
香港（香港）	USD/TEU	2. 5%	57	51	-6

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. 10. 14	本期 2016. 10. 21	与上周 比涨跌%	航线	上期 2016. 10. 14	本期 2016. 10. 21	与上周比 涨跌%
综合指数	728. 22	729. 64	0. 2	地中海航线	781. 81	789. 10	0. 9
日本航线	635. 17	667. 46	5. 1	澳新航线	640. 88	652. 18	1. 8
欧洲航线	882. 00	873. 01	-1. 0	南非航线	644. 11	638. 19	-0. 9
美西航线	688. 59	675. 81	-1. 9	南美航线	639. 67	635. 22	-0. 7
美东航线	838. 94	851. 09	1. 4	东西非航线	384. 37	374. 09	-2. 7
香港航线	639. 66	659. 59	3. 1	波红航线	560. 08	584. 47	4. 4
韩国航线	556. 54	556. 15	-0. 1	台湾航线	654. 91	657. 12	0. 3
东南亚航线	606. 08	594. 00	-2. 0				

市场评述

中国出口集装箱运输市场周度报告（2016. 10. 21）

运输需求快速恢复，涨后运价基本企稳

本周，中国出口集装箱运输市场运输需求走出“国庆”长假淡季影响，市场货量快速上升，同时航商在部分航线上的运力控制措施令市场供需关系持续好转，上周涨价成果基本得以保持。10月21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795.16点，较上期上升2.3%。

欧洲航线

运输需求出现较快上升，同时为应对预期中的节后淡季，航商方面仍对部分班次执行了停班处理，市场运力明显下降，本周多个航班满载出运，上海港船舶平均舱位利用率接近 100%，较上周大幅上升。在基本面走强的支撑下，月中的运价上涨成果得到稳固，市场运价平稳。10 月 21 日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为 761 美元/TEU，较上期微涨 0.8%。地中海航线，运输需求的恢复带动船舶平均舱位利用率上升至 85%以上，但航商对于市场信心不足，小部分航商为揽取货源仍对运价进行了小幅下调，市场运价小幅下跌，但跌势趋缓。10 月 21 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 558 美元/TEU，较上期下跌 1.2%，自 9 月下旬以来已连续四期下跌。

北美航线

市场运输需求自节后淡季快速恢复，美西、美东航线上海港船舶平均舱位利用率均攀升至 95%以上，并有多数航班满载出运。由于市场货量表现好于预期，部分航商跟进月中的运价上涨计划，涨后运价基本企稳。10 月 21 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）为 1917 美元/FEU、2565 美元/FEU，均与上期基本持平。

波斯湾航线

市场货量持续回升，同时市场大规模的运力缩减措施配合下，市场供需关系继续改善，上海港船舶平均舱位利用率回升至近九成。航商对于后市表现信心增强，继月中的运价上涨后，多家航商于本周再次上调订舱运价，市场运价持续上升。10 月 21 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 595 美元/TEU，较上期上涨 41.7%。

澳新航线

运输需求显著回升，同时在航商的运力控制措施作用下，上海港船舶平均舱位利用率稳定在九成以上。由于供需关系趋于稳定，多数航商维持了月中的涨后运价水平，并有部分航商跟进上涨，市场运价小幅攀高。10 月 21 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 856 美元/TEU，较上周上涨 2.8%，创 2014 年 12 月以来新高。

南美航线

运输需求恢复性上升，同时市场总体运力规模仍处于相对低位，供需关系得到持续改善。本周，上海港船舶平均装载率进一步回升至 95%。受此影响，多数航商维持涨后运价水平，市场运价维持在近期高位。10 月 21 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2219 美元/TEU，较上周微跌 0.9%。

日本航线

市场货量较上周出现大幅回升，已基本恢复至正常水平，市场运价止跌回升。10 月 21 日，中国出口至日本航线运价指数为 667.46 点，较上周上升 5.1%。

（来源：上海航交所）

中国沿海(散货)运输市场周度报告（2016.10.21）

上涨行情有所止步，煤炭运价小幅震荡

伴随“十一”长假后运输需求的明显提振，本周，沿海散货运输市场行情整体步入高位。10 月 21 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 999.01 点。

煤炭市场

经历了一波快速上涨行情后，本周已处高位的沿海煤炭运输市场震荡盘整，运价小幅波动。10 月煤炭价格迎来大幅上涨，市场采购情绪受到明显提振，同时拉运计划受假期影响略有搁置，致使长假过后，下游电厂纷纷加快采购步伐。面对集中释放的运输需求，运力供应却未跟上步伐，北方港口压港严重导致船舶周转缓慢，部分兼营船舶由于前期行情低迷转运国际航线，运力出现阶段性紧缺，运价大幅跳涨。不过本周开始，随着抢运潮逐步进入尾声，需求略有回落，市场回归理性。一方面，当前正值煤炭需求淡季，下游电厂电煤耗量普遍不高。据统计，21 日沿海主要电力集团日耗煤量仅为 55.7 万吨，而电厂存煤充裕，可用天数高达 21 天；另一方面北方煤炭资源依旧较为紧缺，派船北上需待港较长时间，增加一定的滞期费用，下游电厂观望情绪日渐浓厚，面对可用船舶数量增多，运力供需逐渐平衡。不过 11 月煤炭价格上涨预期仍对运输需求形成支撑，运价仅小幅下跌。

运输市场

10月21日,上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1077.50点。中国沿海煤炭运价指数(CBCFI)中,华东、华南航线运价走势略有分化,秦皇岛-上海(4-5万dwt)航线运价为35.9元/吨,较上周五下跌0.7元/吨;秦皇岛-张家港(4-5万dwt)航线运价为40.7元/吨,较上周五下跌0.8元/吨;秦皇岛-南京(3-4万dwt)航线运价为43.9元/吨,较上周五下跌0.5元/吨。受台风因素影响,华南航线运价略有上涨,10月21日,秦皇岛-广州(6-7万dwt)航线运价为38.1元/吨,较上周五上涨1.6元/吨。

金属矿石市场

目前钢铁生产整体稳定,据10月14日发布的最新钢厂开工率数据,全国高炉开工率仍高达78.87%。而9月底粗钢日均产量维持在227.54万吨。不过从钢材终端需求来看,目前我国共22个城市出台楼市新政,调控房地产市场,铁矿石需求显现顶回落迹象。受此影响,沿海金属矿石运价相对平稳,10月21日,沿海金属矿石货种运价指数报收807.28点,与上周持平。

粮食市场

本周,南方港口粮食库存下降明显,提货需求迅速增加,而南北顺价使得贸易商派船积极性普遍较高,调入不及调出,港口出现船等货的现象。加之近期煤炭运输需求提振支撑,市场运力相对紧俏,粮食运价出现较大幅度上涨。10月21日,沿海粮食货种运价指数报收851.90点,较上周上涨8.7%。

国内成品油市场

虽然正值柴油需求旺季,终端工矿、基建等户外用油单位需求良好,但因近期地炼及主营单位报价涨势较快,部分业者心生抵触情绪,面对高价持谨慎观望态度。随着下游普遍陷入消库阶段,需求面对运价支撑力度降低,成品油运价小幅下跌。10月21日,上海航运交易所发布的成品油货种运价指数为1194.96点,较上周下跌1.6%;原油货种运价指数为1541.72点,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(2016.10.20)

海岬型船加速下滑,巴拿马型船一枝独秀

国内房地产市场调控加码,利空铁矿石进口,海岬型船市场加速下滑;煤炭需求上升,美湾粮食季节支撑,巴拿马型船市场加速上涨;超灵便型船市场租金、运价走势平稳。10月20日,上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数(CDPI)为658.16点,运价指数为593.08点,租金指数为755.77点,分别较上周四下跌4.2%、3.3%和5.3%。

海岬型船市场

本周海岬型船两洋市场量价齐跌。一方面,节后房地产市场调控政策集中出台,后期房屋新开工面积增速将放缓,加之钢材销售淡季渐近,钢材需求预期转淡;钢厂原料矿、煤、钢材成品的汽运费以及进口铁矿石价格双双上涨,钢厂由盈转亏,10月21日,国内盈利钢厂比例下降至近4个月来低点,已不足5成,钢厂生产热情降温;10月21日,国内主要港口进口铁矿石库存上升至1.07亿吨,创两个多月来新高。另一方面,巴西、澳大利亚矿商出货节奏明显放缓,FFA价格大幅回调,海岬型船市场情绪悲观,租金、运价快速下滑。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10450美元,较上周四下跌18.6%。本周,国际油价在周三创出年内新高,周初两洋航线市场一度止跌企稳,但后半周矿商出货节奏放缓,尤其西澳成交较上周明显减少,西澳和巴西至青岛航线成交运价分别从周初6.0美元/吨、12.2美元/吨快速下滑至周末5.2美元/吨、11.0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5.423美元/吨,较上周四下跌9.2%;巴西图巴朗至青岛航线运价为11.194美元/吨,较上周四下跌8.7%;南非萨达尔达尼亚至青岛航线运价为8.670美元/吨,较上周四下跌7.4%。

巴拿马型船市场

本周太平洋市场巴拿马型船租金、运价延续上周升势,涨幅扩大。太平洋市场10月国内煤企释放产能执行不力,增产效果不明显,动力煤市场供应偏紧,进口煤需求上升,印尼和东澳煤炭船运成交量价齐升。此外,沿海运输市场强劲反弹,牢牢吸引内外贸兼营船,大西洋市场也吸引大量粮食船运运力,东南亚地区运力趋紧。19日成交记录显示,7.6万载重吨船,受载期10月23-28巴生港交船,经印尼,南中国还船,成交日租金大涨至9250美元,较上周末上涨2000美元。美西至远东的航次期租成交也较活跃,日租金上涨至7000-8000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7100美元,较上周四上涨17.4%。印尼萨马林达至中国广州航线运价为4.814美元/吨,较上周四上涨6.4%。粮食方面,本周大西洋市场重心仍集中在美湾地区,南美市场成交较少,但由于远东空放运力充斥市场,

粮食航线运价涨幅不大。20 日成交记录显示，5 万吨货量（增减 10%），11 月上旬美湾交船，北中国还船，成交运价为 31.5 美元/吨。周四，美西至中国北方港口粮食航线运价为 16.505 美元/吨，较上周四上涨 4.1%；美湾至中国北方港口粮食航线运价为 30.658 美元/吨，较上周四上涨 2.0%。

超灵便型船市场

本周超灵便型船太平洋市场有部分美湾粮食、印尼煤炭、中国北方钢材货盘成交，租金、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 6369 美元，与上周四微跌 0.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 5.609 美元/吨，较上周四微涨 0.2%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 6.063 美元/吨，较上周四微跌 0.2%。

（来源：上海航交所）

中国外贸进口油轮运输市场周度报告（2016.10.20）

原油运价波动上行，成品油运价全面回升

国际油价在 50 美元关口附近盘整，布伦特原油现货价格周四报 51.59 美元/桶，较上周四下降 0.6%。未来的原油产量是个悬念，如果全球限产措施实现，油价达到 60 美元以上，则产量可能再度猛增。本周全球原油运输市场成交较上周略有减少，超大型船运价升势不改，中小船型船运价波动上行，其中亚洲航线运价提升幅度较大。10 月 20 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）为 1003.99 点，较上周四上涨 1.4%。

超大型油轮（VLCC）

本周运输市场运价高位盘整。近两周来，受中东和西非地区货运需求增长支持，运价升至 7 月以来的最高水平。本周，中东出发的 11 月份交易窗口打开，市场预计，中东上旬货盘仍有 40-45 船，而可用运力有 55 艘。未来可用运力和货运要求比例预计将进一步好转，运输市场基本面向好。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS67.58，较上周四上涨 2.5%，5 日平均运价为 WS66.83，环比上涨 15.3%，等价期租租金（TCE）约 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 WS67.67，与上周四持平，5 日平均运价为 WS67.52，上涨 7.7%，TCE 平均 4.8 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）

运输市场成交平稳，运价有升有降。西非运力较多，西非至地中海运价小幅下降在 WS68（TCE 约 1.8 万美元/天）至 WS75（TCE 约 2.0 万美元/天）之间。该航线一艘 13 万吨级船，11 月 4 日货盘，成交运价为 WS72.5。受跨地中海货盘支持，黑海至地中海运价从 WS80（TCE 约 1.9 万美元/天）回升至 WS90（TCE 约 2.5 万美元/天）。波斯湾 11 月中旬货盘开始进入，波斯湾至地中海成交积极，运价范围收窄在 WS42 至 WS58 之间。两艘 14 万吨级船，伊朗至地中海，11 月中旬货盘，成交运价均为 WS50。波斯湾至印度运价为 WS60 上下。

阿美拉型油轮（Aframax）

运输市场成交低稳，运价波动上涨。欧洲短程行情小幅回升，跨地中海运价升至 WS70（TCE 约 4000 美元/天）；北海短程、波罗的海短程运价分别至 WS98 和 WS75，TCE 约 2.0 万美元/天和 1.8 万美元/天。加勒比海至美湾运价从 WS110（TCE 约 1.5 万美元/天）回调至 WS100（TCE 约 1.2 万美元/天）。亚洲行情大幅提升，波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价分别涨到 WS95（TCE 约 1.3 万美元/天）和 WS97（TCE 约 1.7 万美元/天）。中国进口货盘较多，运价上涨。进口来源集中在东南亚，另外还有科兹米诺、西非等地。两艘 8 万吨级船，越南至中国，10 月下旬货盘，成交运价分别为 WS78 和 WS90。

国际成品油轮（Product）

成品油运输市场运价全面回升。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升至 WS90、WS95（TCE 约 1.3 万美元/天和 9600 美元/天）；印度至日本 3.5 万吨级船运价升至 WS95（TCE 约 4000 美元/天）。美湾至美东的石油管道系统 9 月上旬起出现故障，美国东部汽油库存逐渐下降，进口需求日益增加。3.7 万吨级船欧洲至美东汽油运价波动于 WS70 至 WS90 之间，本周从 WS80 升至 WS85（TCE 约 3800 美元/天）。3.8 万吨级船美湾至欧洲柴油运价本周升至 WS63（TCE 勉强扭亏）。

（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