



中国海洋运输情报网主办

总第 1660 期 2016 年 10 月 17 日

综合信息

三季度中国经济有望企稳 GDP 增速升至 6.8%

中国 9 月 PMI 数据显示三季度经济增长改善，预计三季度 GDP 增长或将由二季度的 6.7% 升至 6.8%。报告指出，官方制造业 PMI 在 8 月强劲反弹至荣枯线 50 以上之后，9 月稳定在 50.4。该数据虽低于市场普遍预测的 50.5，但仍推动三季度制造业月均 PMI 达 50.2。渣打银行预计三季度 GDP 增长或将由二季度的 6.7% 升至 6.8%，得益于政府的支持性政策，这一增长势头有望持续至四季度。

中国经济景气指数上升

由于中国政府强化财政政策稳增长的力量和欧洲不确定的因素在减弱，比如英国脱欧，难民问题，地缘政治等，因此本期调查结果对中欧景气指数持谨慎乐观的态度。2016 年中国经济增长预期为 6.57；与 8 月的调查数据相比，专家对 2016 年的中国经济增长预期上调 0.08。由于农产品价格的季度性特征和篮子商品的消费低迷等因素的影响，中国 CPI 依然处于下行的压力中。

美 9 月就业状况指数负值扩大 加息预期再降温

美联储 10 月 11 日数据显示，美国 9 月就业市场状况指数意外录得 -2.2，预期值为 1.5，前值从 -0.7 下修为 -1.3。数据公布后，金银短线上涨，美元下挫。就业市场状况指数揭示了美联储对就业情况的解读，美联储也曾多次表示该指数比非农数据更加真实地反映出劳动力市场状况。美国 9 月非农就业人数增加 15.6 万人，市场预期增加 17.5 万人，前值修正为增加 16.7 万人。

全球经济复苏担忧加剧

中期经济增长预测报告显示，2016 年和 2017 年全球经济增长将维持在 3% 左右，并且伴随着全球贸易继续萎缩、负收益的政府债券大量增加等现象。9 月预测全球经济 2016 年增长 2.9%，持续乏力的贸易增长使得对全球经济复苏动力的担忧增加。2008 年金融危机以前的 20 年时间里，全球贸易增速平均为经济增速的 2.1 倍，上世纪 90 年代后期一度超过 2.5 倍。

煤价仍然处在上升通道

进入 10 月份，虽有国家增产保供的利空因素悬在头顶，但煤价却继续大涨。以秦皇岛港 5500 大卡低硫动力煤为例，10 月 13 日的成交价已经突破 616 元/吨，继 8 月份单月上涨 57 元/吨、9 月份单月上涨 70 元/吨之后，10 月份 13 天吨煤价格又上涨 31 元。9 月份煤价的单月涨幅是 2011 年 1 月以来的最高纪录，616 元/吨的价格也是 2014 年 1 月 3 日以来的最高价格。

铁矿石进口激增至纪录第二

随着新战略储备投入运营，以及炼油厂准备加工更多原油，中国 9 月原油进口创纪录新高。同时，9 月铁矿石进口激增，月度进口量位居历史纪录第二，在利润驱动下中国的钢铁厂正在增加产量。不过，因国内的价格稳定，钢材出口量跌至 2 月以来最低。原油方面，周四海关总署数据显示，9 月中国原油进口升至纪录高位的 808 万桶/日，9 月原油进口 3306 万吨，同比上涨 18.3%。

集装箱航运资产减值损失可能超过 350 亿美元

日本邮船上周公布的公司集装箱方面 2016 财年上半年预计录得近 9.72 亿美元的资产减值损失，可能引发其他船公司的资产估值降至历史最低点。虽然预计 2016 财年上半年市场会有所恢复，但市场指标均未达到预期水平。尽管资产价值明显下降，但是大多数船公司都没有记录重大的资产减值损失。不过从日本邮船公布的数据来看，预计前 18 家集运公司资产减值损失可能超过 350 亿美元。

抛弃韩进 韩政府重点发展现代商船

韩国政府与开发银行计划对 HMM 进行加强，填补由韩进海运危机后遗留的各种缺口。众所周知，在危机之前，韩进在全球排名还是第 7 位的。然而现代商船连前十名都排不到。就在消息发布之前，现代商船的股价还是 7290 韩元，跟前几天相比跌了 60 韩元。但是，一旦消息发布出来之后，现代商船的股价立即反弹，立即上涨了 180 韩元，当天以 9230 韩元的股价收尾，上涨了 10.54%。

长航凤凰三季度预亏损 200 万元至 400 万元

10月13日晚间，长航凤凰股份有限公司发布业绩预告公告。公告显示，长航凤凰前三季度预亏损 200 万元-400 万元，同比下降 103.68% 至 101.84%。其中 7-9 月份公司预计盈利 1182 万元—1382 万元，同比上涨 4645.08%-5447.97%。对于未来的经营，主营干散货运输的长航凤凰表示，沿海运输市场下半年供求双弱，已经接近谷底的沿海运价持续走低可能性不大，但是市场弱势的大格局难以发生改变。

山东海运：业绩连亏仍不断扩张

9月，全球第七大、韩国第一大海运公司韩进海运陷入资金困境濒临破产，向法院申请破产程序的消息震惊了全球海运业。身处海运行业，山东海运自然也不能幸免。今年上半年公司交出的成绩单显示，2016 年 1-6 月，公司实现营业收入 18.38 亿元，同比增长 5.87%；实现归属于挂牌公司股东的净利润为 -1.36 亿元；而且，公司的毛利率从去年同期的 8% 下降到了 5.2%。

中远航运前三季度净利润 3319 万元 下降九成

中远航运 10 月 13 日晚间发布 2016 年三季度业绩快报公告，2016 年，全球经济复苏动力不足，波罗的海干散货指数持续在低位徘徊，国际航运市场继续延续低迷态势，公司航运业务业绩下滑，公司营业收入下降 19.41%。归属于上市公司股东的净利润 3,319.09 万元，同比下降 90.93%。2015 年同期，公司确认处置埃尔夫润滑油有限公司股权投资收益 3.01 亿元，公司本期无此项收益。

韩进海运宣布出售资产后股价大涨 25%

负责韩进海运破产接管程序的首尔中央法院批准了其主要资产拍卖交易，包括其亚美航线服务网络业务人员及船舶，以及 10 家海外企业。首尔中央法院将于 10 月 28 日开始接收潜在买家的收购意向书，投标人必须在 11 月 4 日之前提交最终出价，并有机会进行调查。据悉，资产出售交易将在 11 月完成，但价格尚未确定。由于未能获得债权人持续支持，韩进海运在今年 8 月申请破产保护。

大宇造船，破产还是债转股

大宇造船 2020 年将以负 10% 利润率经营，现金短缺将高达 3.3 万亿韩元，继续存活的可能性最低，麦肯锡一纸报告将大宇造船推到了悬崖边。但大宇造船一旦破产给韩国带来的巨大损失甚至远超韩进海运，而造船业作为韩国支柱产业其重要性也远非航运业可比，因此对于全球三大造船巨头之一的大宇造船，是放任破产还是全力拯救，韩国政府将面临又一个艰难的选择。

10 月 14 日当周全球新造船市场订单量大幅回升

10 月 14 日当周船东共订造了 15 艘新船，包括 4 艘散货船、8 艘油船和 3 艘滚装船，总运力达到 556,396 载重吨。其中，有 7 艘新船具体造价并未公布，剩余 8 艘新船总投资成本约为 3.982 亿美元。新船订单量较之前一周上升 275%。上周油船订单量较多，占总订单量的 53.3%；油船占总订单量的 26.7%；滚装船占总订单量的 20.0%。与之前一周相比，液化气船订单量从 2 艘降至 0 艘；邮轮订单量从 2 艘降至 0 艘。

金陵船厂交付首艘 9000 吨水泥运输船

10 月 12 日，长航重工金陵船厂为英国太古集团建造的 9000 吨水泥运输船在南京按期交付船东。这是金陵船厂首次建造自卸式散运水泥运输船，标志着金陵船厂致力拓展特种船市场又取得新突破。今年以来，金陵船厂克服高温、防汛给生产带来的不利影响，全厂职工全力以赴抢下水、保交船，目前已累计交船 19 艘，造船完工量 116 万载重吨，创历史同期最好水平。

现代重工接获 5 艘苏伊士型油船订单

据贸易风报道，希腊船东 Victor Restis 旗下公司 Enterprises Shipping & Trading 在现代重工下单订造了 2+3 艘苏伊士型油船，每艘造价不超过 6000 万美元，预计将在 2018 年交付。这是现代重工在短期内获得的第二笔苏伊士型油船订单。目前苏伊士型油船造价约为 5600 万美元，明显低于今年年初的 6400 万美元；而在去年同期，苏伊士型油船造价约为 6500 万美元。

杭州港航行政服务中心试运行

10 月 16 日，第一位船户成功办理了船员服务簿申请及船员信息采集业务。这意味着杭州市港航管理局行政服务中心开始试运行。首日即受理了各类业务 58 件，真正实现了便民高效的“一站式”办理。该行政服务中心占地 500 平方米，根据工作实际设置服务窗口 6 个。该局行政服务中心试运行后，由局行政服务中心根据分工进行交办，有效地缩短了船民办结时间，大大提高了办事效率。

巴拿马运河开设新集装箱码头

据韩国海洋渔业部公布的数据，韩国政府将与民企合作，在 2020 年前为港口升级和基础设施建造投资 14.7 万亿韩元。由于集装箱船尺寸日益增长，邮轮靠泊量日益增加，为满足这些需求，韩国海洋渔业部希望在 2020 年前扩建 140 个货运码头及 49 个客运码头。据悉，韩国政府除了新建码头之外，还将为现有的 59 个港口提供一定的资金资助。

运价指数



BDI、BPI、BCI、BSI 运价指数

	2016. 09. 07 一月前	2016. 10. 07 本周	2016. 10. 14 本周	与一周前比涨跌 (%)
BDI	773	921	892	-3.15%
BPI	648	717	819	14.23%
BCI	1371	2245	2018	-10.11%
BSI	702	677	674	-0.44%

中国沿海运价指数

	参考船型	上期	本期	与上期比 涨跌%
		2016. 09. 30	2016. 10. 14	
综合指数		854.99	940.99	10.1
煤炭货种指数		858.78	983.54	14.5
秦皇岛-广州	5-6 万 DWT	582.34	661.08	13.5
秦皇岛-福州	3-4 万 DWT	746.79	815.87	9.3
秦皇岛-宁波	1.5-2 万 DWT	809.87	948.65	17.1
秦皇岛-上海	4-5 万 DWT	909.51	1064.72	17.1
秦皇岛-张家港	2-3 万 DWT	988.06	1101.50	11.5
天津-上海	2-3 万 DWT	969.66	1096.12	13.0
天津-镇江	1-1.5 万 DWT	949.21	1070.81	12.8
黄骅-上海	3-4 万 DWT	671.01	800.58	19.3
京唐/曹妃甸-宁波	4-5 万 DWT	956.97	1111.00	16.1
秦皇岛-南京	3-4 万 DWT	924.43	1059.25	14.6
粮食货种指数		716.72	783.79	9.4
大连/锦州 - 广州	2-3 万 DWT	700.94	741.96	5.9
营口 - 深圳	4-5 万 DWT	714.72	804.81	12.6
金属矿石货种指数		764.65	807.47	5.6
青岛/日照 - 张家港	2-3 万 DWT	529.50	570.57	7.8
北仑 - 镇江	3-4 万 DWT	696.35	730.32	4.9
舟山 - 张家港	0.5-1 万 DWT	759.47	794.25	4.6
成品油货种指数		1214.31	1214.31	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	1238.01	1238.01	0.0
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		854.99	940.99	10.1

新版上海出口集装箱运价指数

项目	单位	航线权重	上期 2016.09.30	本期 2016.10.14	与上期比
综合指数			707.68	776.93	69.25
分航线					
欧洲(基本港)	USD/TEU	20.0%	699	755	56
地中海(基本港)	USD/TEU	10.0%	583	565	-18
美西(基本港)	USD/FEU	20.0%	1686	1914	228
美东(基本港)	USD/FEU	7.5%	2416	2563	147
波斯湾(迪拜)	USD/TEU	7.5%	371	420	49
澳新(墨尔本)	USD/TEU	5.0%	516	833	317
西非(拉各斯)	USD/TEU	2.5%	1037	942	-95
南非(德班)	USD/TEU	2.5%	909	891	-18
南美(桑托斯)	USD/TEU	2.5%	1427	2239	812
日本关西(基本港)	USD/TEU	5.0%	202	202	0
日本关东(基本港)	USD/TEU	5.0%	198	197	-1
东南亚(新加坡)	USD/TEU	5.0%	53	58	5
韩国(釜山)	USD/TEU	2.5%	95	94	-1
台湾(高雄)	USD/TEU	2.5%	135	135	0
香港(香港)	USD/TEU	2.5%	57	57	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 2016.09.30	本期 2016.10.14	与上周 比涨跌%	航线	上期 2016.09.30	本期 2016.10.14	与上周比 涨跌%
综合指数	741.81	728.22	-1.8	地中海航线	817.53	781.81	-4.4
日本航线	651.08	635.17	-2.4	澳新航线	616.19	640.88	4.0
欧洲航线	906.44	882.00	-2.7	南非航线	628.66	644.11	2.5
美西航线	690.52	688.59	-0.3	南美航线	739.57	639.67	-13.5
美东航线	834.67	838.94	0.5	东西非航线	416.48	384.37	-7.7
香港航线	629.50	639.66	1.6	波红航线	587.35	560.08	-4.6
韩国航线	549.18	556.54	1.3	台湾航线	654.71	654.91	0.0
东南亚航线	600.56	606.08	0.9				

市场评述



中国出口集装箱运输市场周度报告 (2016.9.30)

运输需求节前冲高, 市场运价小幅波动

本周,受货主“国庆”长假前集中出货带动,中国出口集装箱运输市场总体需求保持旺盛,市场运价总体平稳。9月30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741.81点,较上期微涨0.8%;即期市场方面,虽然部分远洋航线船舶装载情况良好,但航商为囤积节日期间航班货源,

小幅下调各自订舱运价，市场运价小幅回落。9月30日，反映即期市场的上海出口集装箱综合运价指数为707.68点，较上期下跌3.5%。

欧地航线

据欧盟委员会最新发布数据显示，受欧元区内主要经济体经济景气指数上升影响，9月欧元区多项经济指标出现改善：经济景气指数为104.9，高于预期值和前值；欧元区9月工业景气指数为-1.7，远高于预期值和前值。受经济基本面企稳以及市场运输小高峰的提振，运输需求稳中有升，上海港船舶平均舱位利用率上升至95%。虽然节前航班舱位普遍较为紧张，但多数航商为揽取节日期间航班货源而维持各自运价，另有部分航商小幅下调运价，市场运价下跌。9月30日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为699美元/TEU，较上期下跌8.5%。地中海航线，由于区域内经济体复苏形势不明朗，市场运输需求低迷，上海港船舶平均舱位利用率仅维持在八成左右，市场运价承压回落。9月30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583美元/FEU，较上期下跌12.6%。

北美航线

市场集中出货推升航线货量表现，美西、美东航线船舶平均舱位利用率均接近满载，航线供需关系良好。但因韩进退出航线带来的运力空缺正被其余航商快速填补，舱位紧张情况不断得到缓解，多数航商维持原价以保证市场份额。另部分航商为提前囤积10月上旬期间航班货源而对运价进行了小幅下调，市场运价总体下行。9月30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1686美元/FEU、2416美元/FEU，较上期分别下跌2.3%、0.7%。

波斯湾航线

运输需求自当地“宰牲节”后未现改善迹象，供需关系持续低迷，上海港船舶平均舱位利用率仅在七成左右。由于市场货量表现不及预期，多数航商维持价格以观望后市走势，市场运价基本平稳。9月30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371美元/TEU，较上期微跌0.8%。

南美航线

运输需求短期企稳，但受市场运力快速增长影响，供需关系未能改善，本周上海港船舶舱位利用率约在85%左右。受此影响，航线竞争加剧，市场运价自月初以来持续下跌。9月30日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为1427美元/TEU，较上周下跌11.5%，较月初年内高点累计跌幅超50%。

日本航线

市场进入传统运输高峰期，运输需求明显回升，市场运价上涨。9月30日，中国出口至日本航线运价指数为651.08点，较上期上升2.1%。

（来源：上海航交所）

中国沿海(散货)运输市场周度报告 (2016.9.30)

节前市场成交活跃，综合指数小幅回升

9月30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854.99点，较上周五上涨0.5%。其中煤炭运价指数上涨，金属矿石、粮食、成品油运价指数下跌，原油运价指数维稳。

煤炭市场

节前最后一周，随着天气转凉，下游煤炭市场进入消费淡季。本周期（9月23日至9月29日）内，六大电厂平均日耗煤量58.2万吨，较上一周期上涨4.1%；较夏季用煤高峰时的70万吨下降了10万吨左右。同时，电厂库存继续保持小幅上涨，本周期内，全国六大电厂平均库存1217万吨，较上一周期上涨4.0%。煤价方面，受国家抑制煤价过快上涨政策的提出和实施影响，9月28日，环渤海动力煤价格指数报收561元/吨，煤价涨幅出现明显收窄，环比上涨7元/吨，继续刷新年内最高纪录。

运输市场

本周运输市场走势整体平稳，运价小幅追高后回落。上半周，受十月煤价上涨预期刺激，下游电厂抓紧最后的时间补库拉运，市场成交活跃。加上近期外贸行情转好，内外贸兼营船转投外贸市场，内贸市场上大船型显得尤为“吃香”。下半周，随着电厂阶段性补库基本结束，采购欲望降低，运价出现松动。9月30日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收858.78点，较上周五上涨1.8%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，各航线运价均有不同程度上涨。秦皇岛-上海（4-5万dwt）航线运价为21.6元/吨，较上周五上涨0.6元/吨；秦皇岛-张家港（2-3万dwt）航线运价为26.4元/吨，较上周五上涨0.4元/吨；

秦皇岛-南京(3-4万dwt)航线运价为28.8元/吨，较上周五上涨0.5元/吨。华南方面，秦皇岛-广州(5-6万dwt)航线运价为26.8元/吨，较上周五上涨0.5元/吨。

金属矿石市场

铁矿石市场整体表现稳中小涨。“十一”假期前，国内钢铁企业开工状况维持高位，部分钢材市场终端节前采购有少量增加，钢铁企业对铁矿石资源的需求基本保持稳定。运输价格受前期煤炭运输市场下跌影响小幅走弱，跌幅缩窄。9月30日，沿海金属矿石货种运价指数报收764.65点，较上周五下跌1.2%。

粮食市场

临近国庆，东北大部分农户已经进入新季玉米收割周期。港区集货虽仍受到路政超罚干扰，但上量已较中旬增加。下游市场客户对优质玉米的需求仍有积极情绪。除新粮供应外，政策性玉米投放在本周萧条成交。新季收购政策出台后，市场高频预计政策性玉米在10月份渐次退出。本周粮食运输价格受煤炭运输市场影响下跌。9月30日，沿海粮食货种运价指数报收716.72点，较上周五下跌2.5%。

国内成品油市场

零售、批发行情均有上升表现，9月份农忙、渔业需求带动柴油需求转好，中下游用户在节前提前补库完毕。本周成品油运输市场需求小幅下降，运价较上周下跌。9月30日，上海航运交易所发布的成品油货种运价指数报收1214.31点，较上周五下跌3.1%。原油货种运价指数报收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（2016.9.29）

海岬型船冲高回落，综合指数受累下跌

受海岬型船市场冲高回落影响，本期中国进口干散货运输市场综合指数、运价指数、租金指数不同幅度下跌。9月29日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数(CDFI)、运价指数、租金指数分别为671.36点、600.34点和777.88点，分别较上期大幅下跌5.2%、3.6%和7.0%。

海岬型船市场

本周，海岬型船市场活跃度较上周明显下降，上周五随上涨惯性再创年内新高后，由于市场信心不足，伴随着钢材库存继续回升，钢厂盈利面大幅缩小，高炉开工率小幅回落，以及中国“十一”长假临近等不利因素影响，市场租金、运价快速回落。澳洲铁矿石运输由于矿商借机打压市场，铁矿石运价大幅下跌。西澳至青岛航线铁矿石运价从周初的6.0美元/吨跌至5.60美元/吨左右。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为5.695美元/吨，较上周四下跌10.6%。期租市场，29日报出17万载重吨船，津唐即期交船，途径澳洲回南中国还船，成交日租金为13250美元。周四，中国北方至澳大利亚往返航线TCT日租金为12550美元，较上周四下跌12.6%。大西洋市场相比较而言，市场运力相对紧张，运价跌幅小于太平洋市场。28日报出10月15-24日受载期，巴西图巴朗至青岛航线成交价为12.50美元/吨；29日报出10月18-23日受载期，南非萨尔达尼亞至青岛航线成交价为9.12美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为12.167美元/吨，较上周四下跌3.6%；南非萨尔达尼亞至青岛航线运价为9.550美元/吨，较上周四下跌2.7%。

巴拿马型船市场

巴拿马型船市场租金、运价延续上周小幅上升态势后回落。太平洋市场，美西粮食货盘有所增加，澳洲和印尼的煤炭货盘也基本稳定，带动租金和运费小幅上涨，但周四，受远东海岬型船运费市场的快速下跌影响，船东信心受打击，急于在长假前将船租出，租金、运价调头走低。29日报出7.6万载重吨船，10月4-6日长江口交船，经东澳回中国，成交日租金为6500美元。周四，中国南方经东澳大利亚至中国往返航线TCT日租金为5744美元，较上周四上涨1.1%；美西至中国北方港口粮食航线运价为15.505美元/吨，印尼萨马林达至中国广州航线运价为4.384美元/吨，均与上周四基本持平。大西洋市场，美湾粮食仍然保持稳步出货，但由于四季度FFA价格逐步走低，粮食航线运价涨幅不大。28日报出10月5-10日受载期，从美湾到中国66000吨货量的粮食，成交价为基于5%佣金的28.0美元/吨。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为18.740美元/吨，较上周四上涨2.6%；美湾到中国北方港口粮食航线运价为29.260美元/吨，较上周四上涨2.0%。

超灵便型船市场

超灵便型船太平洋市场新货盘不多，大西洋市场粮食货盘成交有限，本周租金、运价窄幅震荡。29日报出5.8万载重吨船，新加坡即期交船，途径印尼到中国，成交日租金为7000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 6407 美元，印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 5.550 美元/吨，均与上周四基本持平；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 6.052 美元/吨，较上周四小幅下挫 1.6%。

(来源：上海航交所)

中国外贸进口油轮运输市场周度报告（2016. 9. 29）

原油运价总体上升 成品油运价全线下跌

美国能源资料协会(EIA)周三公布的数据显示，上周美国原油库存减少，石油输出国组织(OPEC)周三同意减产，把原油日产量缩减至 3,250-3,300 万桶之间，受此影响，美国 WTI 原油期货价格反弹超过 48 美元/桶，布伦特原油期货价格反弹超过 50 美元/桶，总体价格水平较上周同期均出现明显上涨。全球原油运输市场超大型船运价止跌反弹，中小船型船运价涨跌互现。9 月 29 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)为 612.11 点，较上周四上升 10.0%。

超大型油轮 (VLCC)

本周现货运输市场活跃度有所回升，市场成交稳步增加，运价止跌反弹。前期由于短期运力供给较大，现货运输市场活跃度较低，货主租船相对谨慎，导致市场呈现出量缩价跌的走势，但本周开始，市场成交稳步回升，市场运力供给也有所趋紧，在此背景下，船东开始小幅上涨市场运价，市场出现量升价增的走势。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价(CT1)报 WS37.10，较上期上涨 9.7%，5 日平均为 WS34.07，TCE 平均 1 万美元/天；西非成交相对较为稳定，运价跟随上涨，西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价(CT2)报 WS46.88，较上期上涨 10.2%，平均 WS44.11，TCE 平均 2.3 万美元/天。

苏伊士型油轮 (Suezmax)

本周运输市场成交维持在较稳定的水平，运价涨跌互现。近期受黑海地区原油贸易活跃度上升的影响，suezmax 型船运输市场成交稳步上升，运输市场供大于求的压力明显降低，船东开始逐步上调价格，导致市场出现量增价升的走势。从欧洲区域内航线来看，黑海至地中海运价从上周末约 WS100 (TCE 约 3.3 万美元/天) 上升至 WS107 (TCE 约 4000 万美元/天)。西非地区，货盘相对不足，运力供给仍较大，运价出现小幅下跌走势。西非至地中海运价从上周末约 WS103 (TCE 约 1.8 万美元/天) 回落至 WS90 (TCE 约 1.3 万美元/天)。

阿芙拉型油轮 (Aframax)

运输市场行情涨跌互现。跨地中海航线运价低迷不振，从 WS110 (TCE 约 2.0 万美元/天) 重回 WS90 (TCE 约 1.3 万美元/天)；加勒比海短程运价下跌至 WS75 附近 (TCE 约 0.5 万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价继续在 WS65 左右徘徊 (TCE 约 0.8 万美元/天)。欧美其他短程运价受近期 VLCC 市场带动上升，北海短程、波罗的海短程运价分别升至 WS118 和 WS95，TCE 分别为 3.6 万美元/天和 3.0 万美元/天。

国际成品油轮 (Product)

成品油航线本周全线下跌，运力过剩的局面依然没有得到较大的改善。LR 型成品油船在过去的 2 周里市场运输活动较少，运价加速下跌，波斯湾至日本航线 7.5 万吨级、5.5 万吨级船运价分别跌至 WS55、WS75，TCE 分别在 4000 美元/天和 6000 美元/天上下。欧美航线也出现不同程度下跌，3.7 万吨级船欧洲至美东汽油运价、3.8 万吨级船美湾至欧洲柴油运价均分别跌至 WS75 和 WS65 (TCE 分别在 3000 美元/天和 2000 美元/天上下)。

(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