



中国海洋运输情报网主办  
总第 1683 期 2016 年 1 月 09 日

## 综合信息



### 12 月财新中国服务业 PMI 录得 53.4 17 个月来最高

1 月 5 日公布的财新中国通用服务业经营活动指数，2016 年 12 月录得 53.4，较 11 月提高 0.3 个百分点，为 17 个月以来最高。此前公布的财新中国制造业 PMI 跃升 1 个百分点至 51.9，受此影响，2016 年 12 月，财新中国综合 PMI 创 45 个月以来的新高，达到 53.5。这一趋势与统计局服务业 PMI 相悖。国家统计局公布数据显示，2016 年 12 月服务业商务活动指数为 53.2，低于 11 月 0.5 个百分点。

### 12 月 CPI 同比涨幅或持平 2.3%

国家统计局近期将陆续发布 2016 年 12 月宏观经济数据，业内人士预计，2016 年 12 月 CPI 上涨 2.3%，2016 年 CPI 平均上涨 2%；2016 年 12 月 PPI 同比涨幅 4.2%，2016 年全年均值-1.4%左右；投资增速有望保持平稳态势。预计 2016 年 GDP 增速将为 6.7%，经济走势或呈平稳态势。PPI 方面，李超认为，2016 年 12 月国际原油价格环比上涨接近 10%，PPI 环比继续回升。

### 美国 12 月制造业数据强劲 美元指数破 14 年新高

2017 年 1 月 3 日在美国 12 月制造业数据好于预期后，美元指数突破十四年以来的新高，至 103.820，美国十年期和三十年期国债收益率扩大涨幅。在美国 11 月营建支出升至 10 年半最高水平，以及 12 月 ISM 制造业数据好于预期之后，追踪全球六种主要货币的美元指数，升至 103.820。在 2017 年首个完整的交易日，美元指数势将创下逾两周来最大单日百分比涨幅。

### 欧元区 CPI 创逾三年新高

多位来自德国的经济学家周四(1 月 5 日)主张欧洲央行尽快开始加息，因 12 月欧元区 CPI 增速高于预期，且攀升至逾三年来最高水平。欧洲央行的目标就是将通胀提高至 2%，但多年来一直未能达成这一目标。欧洲央行已经买入数千亿欧元的政府债券；同时，每个月向银行系统注入流动性，以刺激欧元区物价上升。不过周三的数据显示欧元区 12 月 CPI 增长 1.1%，引发了德国对通胀的担忧。

### 新年全球市场展望之油价：回升势头仍受限

全球产油国经过一年的博弈，在 2016 年年末通过减产协议，油价终于在持续走低一年后重回 50 美元关口，并以一年半来的高位为全年收官。尽管市场对 2017 年原油市场达到供需再平衡的前景非常乐观，但一些机构和分析师指出，油价回升长期来看还有许多限制。1 月 15 日国际油价跌破每桶 30 美元，创 12 年来低点。此后近一年来，市场受供过于求的担忧情绪影响，油价一直在低价徘徊。

### 春节前钢价将继续承压

去年四季度开始，在煤焦持续拉涨下，成本至需求逻辑传导顺畅，钢材价格不断创出新高。进入去年 11 月下旬以后，煤焦价格开始出现松动，成本推动上涨逻辑不再。另外，钢厂在利润驱动下复产意愿较强。需求淡季叠加供给收缩不及预期，预计春节前钢价将继续承压。此外，出口层面，由于钢价前期的大幅上涨，出口价格优势不再，去年四季度钢材出口同比均呈现下滑态势。

### 德国航运业经历 145 年来最大的危机

德国航运业正遭受 145 年最大危机，银行已无法获得多年前发放贷款的利息和本金，10 年不到的船就被拆除，旧船不及同等重量废钢价值。364 家德国航运公司的大多数船队不超过 4 艘，仅有 3% 航运企业拥有超过 50 艘货船的船队，且几乎所有航运公司都向大船运公司出租自己的货船。德国典型的航运公司为小型家族企业，不具有未来竞争力，缺乏资金储备和融资途径。

### 日本三大船企详解集装箱业务合并

随着航运业走进 2017 年，日本三大船企日本邮船、商船三井和川崎汽船社长也于近日发表了新年贺词，对合并集装箱及港口业务阐述了更加具体的愿景。三家公司表示，将针对业务合并制定一个新的商业计划。对于集装箱及港口业务的合并，三家公司的共识是成立新的合资企业，整合船队及海外码头业务。新的班轮公司将于今年 7 月成立。与此同时，每家公司也强调了各自的未来计划。

### 现代商船欲组建第四家航运联盟：HMM+K2 联盟

现代商船 HMM 将联合兴亚航运以及长锦商船共同组成 HMM + K2 联盟。这个新联盟将于 2017 年 3 月份三方正式签署协议后开始运营，协议将包括日本，中国，东南亚，西亚航线的船舶，甚至成立合资公司共同投资港口。此次联盟有助于三家航运企业节省运营成本，并借助联盟成员优势航线网络来补足自身的不足。据了解 Sinokor 主要专注于韩国与中国之间的海上运输，而 Heung-A Shipping 主要专注于韩国与日本间的海上运输。

### 韩进海运集运业务出售搁浅

2017 年 1 月 3 日，干散货公司大韩海运的母公司 SM 集团董事会就其接管韩进海运跨太平洋业务进行投票，结果是反对这一计划。因此，大韩海运进入跨太平洋集运市场的愿望将落空。去年，大韩海运爆冷击败最有可能中标的现代商船，出价 3150 万美元欲收购韩进海运跨太平洋航线资产。然而，SM 集团董事会已经决定，作为干散货运输公司，大韩海运没有必要的经验来接手全新的集运业务。

### 韩国法院批准 Fincantieri 竞购 STX 法国

韩国法院已经批准意大利船厂 Fincantieri 优先竞购韩国 STX 造船子公司 STX 法国。此前，包括 Fincantieri、荷兰达门造船以及法国国有船企 DCNS 在内的三家公司曾表示有意收购 STX 法国。然而，只有 Fincantieri 在截止日期之前提交了有约束力的报价。作为韩国 STX 造船子公司，STX 法国在陷入财务困境后于 2016 年 5 月申请法院重组，并决定出售。

### 中远海运集团收购上海农村商业银行股权

澳新银行 2017 年 1 月 3 日以 18 亿澳元出售上海农村商业银行 20% 股权，买方为中远海运集团和上海中波企业管理发展公司。中国远洋海运集团和上海中波企业管理发展有限公司将各收购上海农村商业银行 10% 的股权。澳新银行副首席执行官 Graham Hodges 表示，此次股权出售是其简化业务、提高资本效率战略的体现，还将使得该行能够集中资源在亚洲开展机构银行业务。

### 韩国三大船企去年接单量不及撤单量

2016 年，韩国三大船企接获的新船订单价值远远不及年初设定的年度接单目标，接单量甚至不及全年的撤单量。数据显示，去年韩国三大船企接单量共计 64.7 亿美元，仅为年初 428 亿美元年度接单目标的 15.1%。其中，现代重工去年年初设定的接单目标为 195 亿美元，然而全年实际接单量仅为 44 亿美元；大宇造船设定的接单目标为 108 亿美元，但实际接单量仅为 15.5 亿美元。

### 韩国造船业指标时隔 17 年被日本赶超

克拉克松 4 日公布的 2016 年全球造船业指标初步数据显示，截至去年 12 月底，韩国手持订单量 1991.6 万 CGT，落后于日本的 2006.4 万 CGT。这是韩造船业 17 年来在手持订单这一指标上再被日本赶超。1999 年韩手持订单超过日本，确保优势地位长达 17 年。2008 年全球造船市场鼎盛时期，韩在手持订单这一指标上领先日本近 10 倍。业内人士预计，若今年订单情况延续去年的低迷态势，韩船厂大幅停工的时间节点或更加提前。

### 大船集团交付今年首艘 30.8 万吨 VLCC

1 月 5 日，大连船舶重工集团为岚桥集团建造的 30.8 万吨超大型油轮“瑞鸿”号顺利交付使用。这是大船集团今年交付的首艘超大型油轮，是继此前成功交付“瑞丰”号、“瑞泰”号两艘超大型油轮之后为岚桥集团建造的第三艘超大型油轮。同一天，大船集团和岚桥集团正式签署“全面战略合作协议”，双方将在新造船、项目投资、项目融资、招商、资本运作、业务开发、资源利用。

### 宁波三星重工订单排到 2018 年底

尽管全球造船业严重衰退，但前 11 个月三星重工工业宁波有限公司依然保持盈利，成为低迷市中的一个亮点。据统计，今年前 11 个月，该公司实现工业总产值同比增长 7.3%，实现营业利润超 1500 万元，在手订单一直排到 2018 年底。由于专注于技术提升和管理模式创新，今年宁波三星重工在交付新船方面捷报频传，几乎每两个月就能交付一条。

### 2016 年京唐港区集装箱运量突破 150 万标箱

截至 2016 年 12 月 29 日早 8 时，京唐港区集装箱运量突破 150 万标箱，同比增长 35%，实现了历史性跨越，展现出引领河北港口转型升级的强劲势头，为 2017 年突破 200 万标箱奠定了坚实基础。去年以来，唐山港集团抢抓“一带一路”和京津冀协同发展战略机遇，大力实施“东出西联”战略，以“东部沿海—京津冀—西北”集装箱海铁公多式联运项目列入国家第一批示范工程为契机。

### 新加坡港口 1 月 1 日起强制实施 MPM 规定

新加坡海事及港口管理局从今年 1 月 1 日起强制要求加油船使用质量流量计系统。目前，MPA 已向 51 家燃油检测公司发放了检验许可。相关领导人表示，这个新的许可要求燃油检测公司满足 ISO 17020 认证。据了解，新规定旨在提高加油操作的透明度和效率。新加坡航运协会服务委员会主席 SK Lim 表示，给燃油检测公司发放许可将使买家和卖家更放心。

## BDI、BPI、BCI、BSI 运价指数

|     | 2016. 12. 6 一月前 | 2016. 12. 30 本周 | 2016. 1. 6 本周 | 与一周前比涨跌(%) |
|-----|-----------------|-----------------|---------------|------------|
| BDI | 1209            | 946             | 963           | 3. 14%     |
| BPI | 888             | 1216            | 892           | -24. 23%   |
| BCI | 2101            | 1348            | 1658          | 28. 17%    |
| BSI | 779             | 960             | 783           | -18. 25%   |

## 中国沿海运价指数

|                | 参考船型            | 上期<br>2016. 12. 30 | 本期<br>2016. 1. 6 | 与上期比<br>涨跌% |
|----------------|-----------------|--------------------|------------------|-------------|
| 综合指数           |                 | 1014. 99           | 992. 60          | -2. 2       |
| 煤炭货种指数         |                 | 1005. 37           | 996. 54          | -0. 9       |
| 秦皇岛-广州         | 5-6 万 DWT       | 708. 09            | 710. 65          | 0. 4        |
| 秦皇岛-福州         | 3-4 万 DWT       | 814. 19            | 812. 73          | -0. 2       |
| 秦皇岛-宁波         | 1. 5-2 万 DWT    | 1031. 70           | 1021. 64         | -1. 0       |
| 秦皇岛-上海         | 4-5 万 DWT       | 968. 10            | 975. 67          | 0. 8        |
| 秦皇岛-张家港        | 2-3 万 DWT       | 1107. 02           | 1108. 32         | 0. 1        |
| 天津-上海          | 2-3 万 DWT       | 1230. 36           | 1159. 18         | -5. 8       |
| 天津-镇江          | 1-1. 5 万 DWT    | 1192. 89           | 1180. 56         | -1. 0       |
| 黄骅-上海          | 3-4 万 DWT       | 726. 34            | 731. 29          | 0. 7        |
| 京唐/曹妃甸-宁波      | 4-5 万 DWT       | 1024. 37           | 1025. 76         | 0. 1        |
| 秦皇岛-南京         | 3-4 万 DWT       | 1055. 14           | 1058. 64         | 0. 3        |
| 粮食货种指数         |                 | 877. 19            | 770. 59          | -12. 2      |
| 大连/锦州 - 广州     | 2-3 万 DWT       | 877. 86            | 794. 60          | -9. 5       |
| 营口 - 深圳        | 4-5 万 DWT       | 855. 87            | 729. 74          | -14. 7      |
| 金属矿石货种指数       |                 | 1093. 28           | 1030. 54         | -5. 7       |
| 青岛/日照 - 张家港    | 2-3 万 DWT       | 712. 41            | 653. 97          | -8. 2       |
| 北仑 - 镇江        | 3-4 万 DWT       | 1098. 88           | 1090. 38         | -0. 8       |
| 舟山 - 张家港       | 0. 5-1 万 DWT    | 1020. 94           | 920. 93          | -9. 8       |
| 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           |                 | 1014. 99           | 992. 60          | -2. 2       |

## 新版上海出口集装箱运价指数

| 项目        | 单位      | 航线权重   | 上期<br>2016. 12. 30 | 本期<br>2016. 1. 6 | 与上期比   |
|-----------|---------|--------|--------------------|------------------|--------|
| 综合指数      |         |        | 951. 66            | 968. 40          | 16. 74 |
| 分航线       |         |        |                    |                  |        |
| 欧洲（基本港）   | USD/TEU | 20. 0% | 1168               | 1116             | -52    |
| 地中海（基本港）  | USD/TEU | 10. 0% | 1086               | 1042             | -44    |
| 美西（基本港）   | USD/FEU | 20. 0% | 1923               | 2082             | 159    |
| 美东（基本港）   | USD/FEU | 7. 5%  | 3100               | 3133             | 33     |
| 波斯湾（迪拜）   | USD/TEU | 7. 5%  | 517                | 623              | 106    |
| 澳新（墨尔本）   | USD/TEU | 5. 0%  | 982                | 892              | -90    |
| 西非（拉各斯）   | USD/TEU | 2. 5%  | 1786               | 1693             | -93    |
| 南非（德班）    | USD/TEU | 2. 5%  | 1116               | 1098             | -18    |
| 南美（桑托斯）   | USD/TEU | 2. 5%  | 2828               | 2707             | -121   |
| 日本关西（基本港） | USD/TEU | 5. 0%  | 210                | 210              | 0      |
| 日本关东（基本港） | USD/TEU | 5. 0%  | 212                | 212              | 0      |
| 东南亚（新加坡）  | USD/TEU | 5. 0%  | 108                | 104              | -4     |
| 韩国（釜山）    | USD/TEU | 2. 5%  | 98                 | 98               | 0      |
| 台湾（高雄）    | USD/TEU | 2. 5%  | 135                | 135              | 0      |
| 香港（香港）    | USD/TEU | 2. 5%  | 52                 | 52               | 0      |

备注:分航线运价包含海运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<br>2016. 12. 30 | 本期<br>2016. 1. 6 | 与上周<br>比涨跌% | 航线    | 上期<br>2016. 12. 30 | 本期<br>2016. 1. 6 | 与上周比<br>涨跌% |
|-------|--------------------|------------------|-------------|-------|--------------------|------------------|-------------|
| 综合指数  | 811. 14            | 806. 26          | -0. 6       | 地中海航线 | 1071. 05           | 1083. 14         | 1. 1        |
| 日本航线  | 649. 77            | 653. 60          | 0. 6        | 澳新航线  | 696. 90            | 702. 97          | 0. 9        |
| 欧洲航线  | 1023. 39           | 1059. 04         | 3. 5        | 南非航线  | 627. 42            | 641. 14          | 2. 2        |
| 美西航线  | 749. 72            | 682. 17          | -9. 0       | 南美航线  | 652. 90            | 675. 50          | 3. 5        |
| 美东航线  | 859. 83            | 860. 49          | 0. 1        | 东西非航线 | 524. 74            | 535. 60          | 2. 1        |
| 香港航线  | 635. 44            | 607. 13          | -4. 5       | 波红航线  | 666. 27            | 683. 50          | 2. 6        |
| 韩国航线  | 532. 40            | 556. 25          | 4. 5        | 台湾航线  | 655. 30            | 637. 49          | -2. 7       |
| 东南亚航线 | 673. 08            | 666. 65          | -1. 0       |       |                    |                  |             |

### 市场评述



## 中国出口集装箱运输市场周度报告（2016. 1. 6）

### 节前货量稳步增长 部分航线运价上升

因市场继续处于“春节”前出货小高峰阶段，本周中国出口集装箱运输市场总体需求仍保持较为旺盛的态势，供需关系较为良好，部分航线市场运价继续上升。1月6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968.40点，较上期上涨1.8%。



## 欧洲航线

据研究机构 Markit 公布的数据显示，欧元区 12 月综合 PMI 终值 54.4，创 2011 年 5 月以来最高，反映出欧洲经济良好的复苏势头，支撑居民消费以及运输需求的稳定增长。货量在“春节”前出货小高峰阶段表现良好，市场总体舱位略显紧张，部分班次满舱出运，市场运价涨后呈小幅回落态势，但总体仍处于相对高位。1 月 6 日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1116 美元/TEU，较上期下跌 4.5%。地中海航线，市场表现与欧洲航线基本同步，运输需求稳步增长，供需基本面稳定，船舶平均舱位利用率在 90%以上，市场运价有所回调。1 月 6 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 1042 美元/TEU，较上期下跌 4.1%。

## 北美航线

据美国供应管理协会 (ISM) 发布的数据显示，美国 12 月 ISM 制造业指数为 54.7，触及 2014 年 12 月以来最高，反映美国经济增长态势进一步巩固，对于运输需求的持续增长起到支撑作用，市场运输需求持续处于高位，美西、美东船舶平均装载率均保持在 95%以上，部分航班满载出运。受此支撑，市场运价在上周涨价的基础上继续提升。1 月 6 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 2082 美元/FEU、3133 美元/FEU，较上期分别上涨 8.3%、1.1%。

## 波斯湾航线

运输需求在节前出货高峰期保持旺盛局面，航商继续采取较为严格的运力控制措施，供需关系进一步好转，船舶平均舱位利用率上升至九成以上。受此鼓舞，部分上周末涨价的航商于本周补涨，推动市场平均订舱价格大幅上扬。1 月 6 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 623 美元/TEU，较上期大幅上涨 20.5%。

## 澳新航线

本周货量稳中有升，供需关系表现尚可，船舶平均舱位利用率保持在 90%左右。市场运价在上周涨价的基础上有所回落。1 月 6 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 892 美元/TEU，较上期下跌 9.2%。

## 南美航线

运输需求在旺季高峰的支撑下继续增长，航商通过控制总体运力规模维持了供需关系的稳定，船舶平均舱位利用率约在 90%左右。但由于上周涨价幅度较大，本周运价出现回调。1 月 6 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2707 美元/TEU，较上期下跌 4.3%。

（来源：上海航交所）

# 中国沿海(散货)运输市场周度报告 (2016.1.6)

## 下游观望情绪浓厚，沿海综指低位下探

本周，沿海散货运输市场整体弱势运行，铁矿石、粮食运价指数均较大幅度下跌。1 月 6 日，上海航运交易所发布的中国沿海（散货）综合运价指数报收于 992.60 点，较上周下跌 2.2%。

## 煤炭市场

12 月份开始，受煤炭供给量回升及煤电大合同签订影响，下游用煤企业观望情绪加重，运力周转加快，供求矛盾加剧，运价持续下跌。不过进入 1 月份，在春节长假临近、大雾天气等因素的支撑下，沿海煤炭运价逐步企稳并小幅回升。需求方面，随着气温下降，冬季取暖用电需求加大，沿海主要电力集团日耗煤水平稳步提升，元旦期间一度攀升至 70 万吨以上的水平。而电厂存煤量持续走低，据统计，1 月 6 日，沿海六大电厂电煤库存下降至 1079.30 万吨，可用天数仅为 16.1 天。加之当前煤炭供需总体平恒，煤价下跌空间有限，面对逐步临近的春节长假，下游电厂纷纷加大补库规模，租船需求较前期有所改善。运力方面，近期受大雾天气影响，环渤海发运港均出现较长时间封航，船舶周转严重受阻，锚地积压船舶数量明显增加，市场可用运力减少，沿海煤炭运输市场供需两端均迎来利好。不过，目前下游用煤企业浓厚的观望情绪仍难以消散，需求增长较为有限，运价仅小幅反弹。

## 运输市场

1 月 6 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 996.54 点。上海航运交易所发布的中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，各航线运价均有小幅上涨，秦皇岛-上海（4-5 万 dwt）航线运价为 26.1 元/吨，较上周同期上涨 1.3 元/吨；秦皇岛-南京（3-4 万 dwt）航线运价为 35.4 元/吨，较上周同期上涨 0.8

元/吨；秦皇岛至张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 29.0 元/吨，较上周同期上涨 1.4 元/吨。华南航线方面：秦皇岛-广州（5-6 万 dwt）航线运价为 30.0 元/吨，较上周同期上涨 1.2 元/吨。

### 金属矿石市场

目前，钢铁市场仍处于季节性淡季，而节后多地雾霾，钢厂受环保措施影响限产，铁矿石等原料库存持续攀升，采购积极性下滑。受上述情况影响，沿海金属矿石运价震荡下行。1 月 6 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1030.54 点，较上周下跌 5.7%。

### 粮食市场

本周，沿海粮食运输市场成交冷清。南方粮食库存高达 110 万吨，饲料厂选择空间较大，南北利润大幅降低至倒挂，北方发运积极性持续低迷，运力过剩程度加剧。1 月 6 日，沿海粮食货种运价指数报 770.59 点，较上周下跌 12.2%。

### 国内成品油市场

年关将至，户外作业陆续停工，柴油需求仍较为低迷。且近期全国范围内遭遇雾霾天气，导致道路运输不畅、销售出货受阻，且各省市限产、限行等政策频出，亦对需求面形成打压，成品油运价难有上涨动力。1 月 6 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 1239.27 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（2016.1.5）

### 节后大船走高 指数延续升势

节后中国进口干散货运输市场成交回暖，尤以海岬型船一枝独秀，支撑综合指数、运价指数和租金指数延续节前反弹趋势。1 月 5 日，上海航运交易所发布的中国进口干散货综合指数（CDFI）为 644.40 点，运价指数为 635.28 点，租金指数为 657.27 点，分别较上周四上涨 6.3%，5.4%和 7.7%。

### 海岬型船市场

本周海岬型船市场高歌猛进。中国北方至澳大利亚往返航线航次期租成交增多，日租金从节前 8500 美元左右迅速上升至 1.2 万美元上方。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 TCT 日租金为 10917 美元，较上周四大涨 29.7%。近期北方因天气原因导致港口压港持续，客观造成市场可用运力减少；去年 11 月底开始关停钢厂中频炉提高铁矿石需求近 2%，本周钢厂铁矿石库存天数结束 8 周连升转而回落；节后两洋市场租家陆续进场拿船，海岬型船运价应声上涨。太平洋市场，澳大利亚至中国的铁矿石航线船东要价坚决，货主愿意赶在春节前锁定运力，成交运价明显抬升，1 月中下旬的受载期，西澳大利亚至青岛航线成交价集中在 6.30-6.45 美元/吨，较即期的货可到 6.6 美元/吨。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 6.37 美元/吨，较上周四上涨 16.9%。大西洋市场在太平洋市场大涨的带动下，成交陆续放出，加之泛大西洋航线整体走强，至远东航线可用运力收紧，市场成交运价在后半周迅速攀升。5 日成交记录显示，巴西图巴朗至青岛航线，受载期 1 月 15-20 日，成交价为 13.75 美元/吨。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 13.828 美元/吨，较上周四上涨 6.7%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 9.980 美元/吨，较上周四上涨 8.1%。

### 巴拿马型船市场

巴拿马型船市场租金、运价继续下探。节后太平洋市场延续节前低迷态势，印尼、澳大利亚至中国和印度的煤炭船运成交均不多，且货主占据市场主导，租金和运价继续单边下行。4 日成交记录显示，8.0 万载重吨船，长江口即期交船，经西澳，中国还船，成交日租金为 5000 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 4950 美元，较上周四下跌 12.7%。印尼萨马林达至中国广州航线运价为 4.375 美元/吨，较上周四下跌 3.9%。大西洋市场，美湾粮食货盘有限，运价徘徊不前。南美天气状况良好，部分新豆开始收割，预计本月底有少量大豆货盘放出，市场看高后市，成交运价小幅上涨。5 日成交记录显示，7.5 万载重吨船，受载期 1 月 23-30 日，南美东海岸交船，新加坡-日本还船，成交日租金为 8750 美元/天，外加 37.5 万美元空放补贴。周四，美湾至中国北方港口粮食航线运价为 32.655 美元/吨，较上周四基本持平；巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 20.775 美元/吨，较上周四上涨 2.3%。

### 超灵便型船市场

本周超灵便型船市场运价下跌。市场有部分美湾至远东地区粮食船运成交，太平洋地区成交不多，运力明显过剩。周四，中国南方至印尼往返航线 TCT 日租金为 4867 美元，较上周四下跌 7.7%；印尼塔巴尼

奥至中国广州航线煤炭运价为 5.060 美元/吨，较上周四下跌 2.4%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 5.250 美元/吨，较上周四下跌 1.7%。

（来源：上海航交所）

## 中国外贸进口油轮运输市场周度报告（2016.1.5）

### 原油运价小幅下降 成品油运价小幅盘整

新年伊始的国际石油市场表现平静，布伦特原油现货价格小幅波动，周四报 56.17 美元/桶，与上周四基本持平。本周的全球油轮运输市场交易尚未完全恢复，各船型市场运价不同程度下降，运价综合水平与圣诞节前相比也有所下降。中国进口 VLCC 运价小幅回落。1 月 5 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）为 1107.89 点，较上周四下跌 1.0%。

### 超大型油轮（VLCC）

运输市场波斯湾航线成交略有减少，可用运力持续增多，短期运力供大于求的矛盾有所增加，市场运价小幅下挫。西非运价也出现下跌。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS95.95，3 日平均为 WS98.70，平均等价期租租金（TCE）为 4.75 万美元/天，较上周下跌 10.9%；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS96.36，3 日平均运价为 WS97.60，平均 TCE 为 5.36 万美元/天，下跌 2.5%。2017 年《世界油轮运价指数费率本》（WORLDSCALE）的基准费率比上年水平大幅下调。其中，西非至中国宁波航线（CT2）基本费率下调 22%，因此，相同运价的 WS 指数在进入今年时出现明显上调。

### 苏伊士型油轮（Suezmax）

运输市场交易冷清，运价下调。西非至欧洲航线运价从 WS120（TCE 约 2.8 万美元/天）降至 WS110（TCE 约 2.3 万美元/天）。一艘 13 万吨级船，西非至地中海，1 月 20 日货盘，成交运价约为 WS117。黑海至地中海运价从 WS120 降至 WS116（TCE 约 2.8 万美元/天）。波斯湾出发航线的行情依然平稳，至亚洲航线运价波动在 WS95 至 WS120。一艘 14 万吨级船，巴士拉东行，1 月 13 日货盘，成交运价为 WS95。

### 阿芙拉型油轮（Aframax）

运输市场运价跌中有稳。跨地中海运价基本恢复节前水平，从 WS105 上升至 WS120（TCE 在 1 万至 1.5 万美元/天）；北海短程、波罗的海短程运价低于节前水平，分别降至 WS100（TCE 约 8600 美元/天）和 WS115 以下（TCE 约 2.8 万美元/天）。加勒比海至美湾运价跌幅较大，从 WS220 水平跌至 WS150，TCE 从 3.8 万美元/天跌至 1.8 万美元/天。波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价分别降到 WS115 和 WS110（TCE 分别为 8000 美元/天和 1.0 万美元/天）。

### 国际成品油轮（Product）

运输市场本周的运价小幅盘整。其中，亚洲航线运价与圣诞节前相比有小幅上升。2016 年里，由于与阿芙拉型船的收益差距拉大，部分 LR2 型成品油轮转向了原油运输，这类船舶数量在去年超过 23 艘，多于往年水平。本周，波斯湾至日本石脑油运输航线上，7.5 万吨运价为 WS150，TCE 升至 1.8 万美元/天；5.5 万吨级船运价为 WS145，TCE 保持 1.1 万美元/天；印度至日本 3.5 万吨级船运价约 WS165（TCE 升至 7300 美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价为 WS195 至 WS200 之间（TCE 约 1.5 万美元/天）；美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价为 WS110 至 WS130 之间（TCE 降至 5000 美元/天）。欧洲-美东-美湾-欧洲的三角航线 TCE 从节前的 2 万美元/天降至 1.6 万美元/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](http://www.chinashippinginfo.net)

欢迎订阅