

CNSS 海事新闻周刊

(2013.07.15—07.21)



目录

一. 中国经济速览.....	2
命名人谈克强经济学支柱:不刺激去杠杆和搞改革.....	2
央行欲封死过剩产能融资路 煤炭赫然在列.....	5
二. 世界经济速递.....	7
四因素致纽约油价逞强 上行将是主基调.....	7
日韩国债期货推出后对资本市场的影响.....	8
CFTC 数据显示机构投资者对黄金空翻多.....	9
三. 璀璨海事之星.....	11
“老船长”魏家福掌舵中国远洋二十年毁誉参半.....	11
四. 聚焦航运经济.....	11
海运企业破产潮隐现 交通部近期或出海运支持政策.....	11
航运发展指导意见或下半年上报国务院.....	12
为什么我国还不是海运强国.....	12
五. 把脉船舶经济.....	12
6 月全球干散货船订单量增长 242%	12
日本造船业因日元贬值 订单量猛增.....	12
钻井船订单锐减 “祸”起页岩气升温?	12
2013 年 6 月份全球新造船市场简评.....	12
六. 透析港口经济.....	12
秦皇岛港跻身综合性世界大港行列.....	13
科伦坡国际集装箱码头开始试运行.....	13
七. 干散货市场.....	13
干散货现货市场周评.....	13
干散货航运业已熬过严冬最寒时.....	13
【周评】5 月干散货船整体走势汇总.....	13
一周券商干散货市场观点集萃（2013.07.14）	14
八. 集装箱市场.....	14
全球最大集装箱船入市场 航运企业竞争成常态.....	14
集装箱船运力过剩仍然严重.....	14
中海集运 7 月实现运价提涨.....	14
九. 关注企业动态.....	14
马士基挑起集运市场“军备竞赛”	14
熔盛重工向淡水河谷交付 38 万吨级矿砂船.....	15
中海集运拟大幅提价 班轮公司欲借旺季扭亏.....	15

法国达飞海运将在中国获得超大集装箱船.....	15
十. 权威指数中心.....	15
波罗的海运价指数.....	15
中国运价指数.....	17
北方航运指数.....	19

一. 中国经济速览

命名人谈**李克强经济学**支柱:不刺激去杠杆和搞改革

“李克强经济学”的英文单词 Likonomics 是由时任海外投行巴克莱亚洲首席经济学家黄益平提出的，用来指李克强为中国制定的经济增长计划。概念甫一诞生，便具有属于自己的旺盛生命力，所孕育的改革正能量令人期待。

Likonomics 开始全球传播，成为继“李克强指数”后又一个炙手可热的“中国制造”的财经名词。中国“放开膀子”搞改革的特殊时代背景、新总理李克强经济学博士的强学术背景，赋予了这个词独特的魅力和想象空间。

争议之声伴随着中国经济的波动四起。已经离开巴克莱全职回到北京大学国家发展研究院任教的黄益平教授日前接受了《中国企业报》记者的独家专访，回顾了提出“李克强经济学”这一思想火花的始末，并澄清了一些误读。

“李克强经济学”不仅是学术界的头脑风暴，更是发生在中国当下活生生的现实。外界更关心的是，“李克强经济学”爆发的强大能量，将把中国的改革带向何方？

从“李克强指数”

到“李克强经济学”

任职辽宁省省委书记时，李克强喜欢通过三个指标来追踪辽宁的经济动向：全省铁路货运量、用电量和银行已放贷款量，以挤掉统计数字的水分，减少对宏观经济的误判。2010年末，《经济学人》杂志推出了一项用于评估中国 GDP 增长量的新指标——李克强指数 (Likeqiangindex)。

无独有偶，2013 年中，“李克强经济学” (Likonomics) 横空出世。黄益平教授回忆说：“6 月底，我在写给巴克莱资本全球客户的最后一份‘北京明信片’中提出了 Likonomics (即李克强经济学) 这个新词，并简要讨论了其三大政策支柱：不刺激、去杠杆和搞改革。”

“去杠杆化、结构性改革和避免大规模刺激计划”，是巴克莱版“李克强经济学”概念的三大支柱，巴克莱一份最新研究报告说：“李克强经济学正是中国所需要的，因为中国经济急需重回可持续增长的轨道。”

《华尔街日报》称，考虑到财经词典里已经有了“希腊脱欧”(Grexit)、“扭转”(twist)、“逐步削减”(taper)以及安倍经济学(Abenomics)等术语，再增加一个“李克强经济学”可能就显得俗套了。但鉴于中国当前所从事事业的重要性，确实值得创造一个新词加以描述。简而言之，李克强经济学代表着用短痛换取长期的益处。

巴克莱预计，去杠杆和再平衡的经济政策有可能把中国推向“临时硬着陆”，未来三年里也许会有某个季度的经济增速会降至3%附近，但这样的减速应该是暂时的，因为经济改革应该会提高整体经济效益，推动经济增长快速反弹。换句话说，波动相对较大的经济周期未来可能将成为中国经济的常态。

兴业银行首席经济学家鲁政委为“李克强经济学”增加了“不教条，有弹性”两个新特点。在7月16日召开的经济形势座谈会上，李克强总理提出宏观调控的“上限”和“下限”，被评价为“既有战略定力，又有底线思维”。“如果安倍经济学、撒切尔经济学是不论任何阻力坚决贯彻下去的经济理念，那么李克强的管理更具灵活性。下半年，或许会有刺激增长的政策出台。不过，这种刺激相对‘温和’。”鲁政委表示。

鲁政委幽默地评价，三大政策支柱之一的“去杠杆化”，不如说是“不加杠杆”。“举个例子，原来1块钱借2块钱，‘去杠杆化’就是今后1块钱只能借1块5，‘不加杠杆’则还是能借2块，但不能更多了。”

瑞穗证券首席经济学家沈建光将“李克强经济学”的三大支柱定义为“理顺要素价格、打破准入限制以及涉足改革深水区”。

作为对市场化改革有卓越贡献的著名经济学家厉以宁教授的学生，李克强总理在其经济学理论形成之始便认可了市场在资源有效配置中的重要作用。沈建光表示，“李克强经济学”更类似供给学派，有别于仅靠货币政策与财政政策等宏观政策来调节需求端的传统凯恩斯学派。《南方周末》早在3月就撰文将“李克强经济学”的内涵简要概括为“厘清政府与市场的边界”。

李克强总理百日新政后，释放出三大明确的政策信号：一是新一届政府绝不会出台大规模经济刺激计划；二是新一届政府对经济下滑的容忍度在不断提高；三是全面而坚定地推进经济体制改革，让“改革成为中国经济的最大红利”，透过这些政策信号我们已经找寻到了“李克强经济学”的核心和理论逻辑。

黄益平对《中国企业报》记者坦陈，目前尚未听到李克强总理本人对“李克强经济学”的看法。不过，国内外各界大多是认同李克强总理最近几个月一再宣示的政策意向的，认为这些新的政策方向终于有可能让中国经济摆脱目前这个不协调、不平衡、低效率和不可持续增长模式，从而走上长期可持续发展的道路。而“李克强经济学”恰恰是通过总结这些政策意向而得出的。至于其他媒体总结的“李克强经济学”的核心，有些是基于不同的解读，但更多的只是表述不同而已。

澄清误读，破除“硬着陆”恐惧

黄益平告诉《中国企业报》记者，目前对“李克强经济学”需要澄清两个非常明显的误解：第一，“李克强经济学”其实并非指经济学理论，而是泛指“李克强经济政策框架”或者“政策思路”，这个其实是有先例的，就像里根经济学和安倍经济学，因此不要随便往理论上扯。第二，“李克强经济学”并非“休克疗法”，中国的经济改革从来就没有实施过真正意义上的休克疗法。

还有一个与之相关的误解是“李克强经济学”鼓励甚至推动经济“硬着陆”。“我确实低估了市场在面对硬着陆风险时的心灵脆弱度。”黄益平说。

但他认为当前存在的“硬着陆”恐惧症其实也是过去长期实施保增长政策后遗症之一，增长速度稍有波动，市场便一片恐慌。

他认为应该打破对经济周期下行的恐惧症，并提出了三点看法：第一，“硬着陆”其实是一个很主观的判断问题，今天我们认为是硬着陆的减速，明天可能不一定。过去我们特别担心GDP增速滑到8%以下，现在8%以下的增速已经成为常态。第二，从逻辑上看未来几年GDP增速发生明显下降，有一定的必然性。我们所说的“硬着陆”增长减速，在其他新兴市场经济确实是稀松平常的事情。第三，经济周期包括增长下行，其实是挤出劣质投资项目、提高经济质量的必要过程。即便如此，黄益平也从来不认为任何政府应该或者可以听任经济增长发生“硬着陆”，也没有任何政府可以完全不顾经济增长状况。

“李克强经济学”与中国实际吻合度有多高？黄益平认为，“李克强经济学”的三大支柱——“不采取大规模的刺激政策、适度去杠杆控制金融风险 and 全面推动结构性改革”，不仅是学者做的总结和概括，更来自中国政府非常清楚的经济决策和政策意向。

黄益平表示，新政府执政以来所采取的新的政策方向十分清晰，包括李克强总理本人曾经一再重申一些重要的政策信号，例如“政府主导的投资难以持续”、“用好增量、盘活存量”和“改革是最大的红利”等。自去年年底以来，经济增速不断放缓，市场上要求政府重回刺激政策老路的呼声一浪压过一浪。但政府一直非常冷静地判断经济局势，没有采取过激的政策。政府上下各部门都在集中精力筹划多方面的改革方案。

黄益平说，“不刺激”，准确地说是“不再采取大规模的刺激措施支持经济增长”，或者“不过度刺激”，这和“稳增长”并不矛盾。黄益平一再重申，不要混淆现在“稳增长”和过去“保增长”之间的本质区别。他表示，任何政府都会采取适当的宏观经济政策稳定经济，美国是这样，中国也是如此。当然，过去是“保增长”，以举国体制把GDP增长率推到9%甚至更高的水平。现在“稳增长”，是以财政或者货币政策手段放缓增速下滑的速度，让GDP增长率逐步稳定在新的增长潜力附近。李克强总理最近划出GDP增长下限，7%甚至更低一些，其实已经把“稳增长”与过去“保增长”的区别表述得清清楚楚。

构建之中的首脑经济学

回顾里根经济学、撒切尔经济学，一国元首或政府首脑命名的经济学，不仅在于其名，更在于其施政的成效——从这个意义来说，“李克强经济学”尚在构建之中。

中国经济行至年中，李克强划定的经济“下限”隐约可见。工信部官员称，从数据上看，目前宏观经济的指标不太乐观，大部分在底限区间的下半部分，个别指标踩在了底限边缘线上，甚至已经溜出了底限区间，而且还在继续往下走。7月17日的年中经济分析会上，以国家发改委为首的各部委共同向李克强总理提交了一份下半年调控措施的书面材料。这份侧重稳增长报告以局部刺激政策为主。

中国下半年经济政策调控的主要措施，将是李克强面对中国经济不断下滑态势出手干预的第一份政策草案。现在到了检验李克强对存在诸多矛盾和不确定性的中国经济微调的时刻。

随着相关动作的频频出手，“李克强经济学”的核心思想有没有变化？黄益平说，“李克强经济学”是一个政策框架，这是一个起码要管未来五到十年的思路。“我们判断一个政策方向，自然不能因为几个局部的、短期的措施匆忙下结论。部委动向更多的是应对短期经济波动，不同的政府部门的工作也各有侧重，发改委想多上项目，商务部想多支持出口，向来如此。”

黄益平表示，判断“李克强经济学”的核心思想有没有改变，一是看会不会像2008年那样推出全面的刺激政策举国保增长，二是看从现在到三中全会期间会不会酝酿、推出一系列的改革措施。他判断，7月19日央行决定放开贷款利率下限，就是政府坚定不移地推进改革、实现增长模式转型的一个重要宣示。如果政策目标真的变成了“保增长”，央行完全可以直接下调贷款利率并放水银行信贷。而放开贷款利率的下限，是作为利率改革甚至金融开放的重要步骤。

有媒体总结，“李克强经济学”核心要点之一是——中国政府向市场放权让利，随着国务院会议的召开，持续推进制度创新，不断释放改革红利、激发市场活力，促进实现全年经济社会发展预期目标。尽管海外对于“李克强经济学”有各种各样的猜想，但可以肯定的是，中国政府向市场放权让利的改革不会停滞。改革驶入深水区，中国带着阵痛加速转型。“李克强经济学”并不完全属于个人，其代表的不仅是新一届领导集体的治国理念与经济智慧，更是对30多年来中国经济实践的总结与反思的结果。

央行欲封死过剩产能融资路 煤炭赫然在列

昨日，有报道称，央行下发内部通知银行严禁向近十个产能过剩行业发放新增贷款，同时禁止向此类企业对短融券、中期票据、可转债、新发企业债等方式融资。南都记者采访了多家商业银行均表示，目前尚未收到上述文件通知。央行新闻处有关人士则对南都记者表示，此消息有待核实，待明确后将及时向媒体公布。

多位银行业人士对南都记者透露，自6月份“钱荒”爆发后以及近日央行取消贷款下限，调整信贷结构已成为各家银行的头等大事，目前各家银行对于产能过剩等行业领域整体较为审慎。

政策阻击产能过剩行业

根据昨日的传言，此次央行通知要求进行融资控制的行业包括水泥、炼钢、炼铁、化纤、

电解铝和煤炭等近十个产能过剩行业。传言表示，针对上述行业要严禁向发放新增贷款，同时禁止上述行业以短融券、中期票据、可转债、新发企业债等方式融资。而此外，对愿意自动停产、弃产企业，可减免部分贷款利息或帮助转产。

“目前没有接到这个通知。”一位股份制银行广州分行行长在接受南都记者采访时表示。有采访对象甚至对上述通知提出质疑。“一般类似的具体业务通知，不应该由央行下发，而应该改由银监下发。”广州一位民间借贷人士甚至猜测：“这是否是为了针对个别行业进行二级市场做空？”此外，还有一位国有银行信贷部人士认为，对愿意自动停产、弃产企业，可减免部分贷款利息或帮助转产，不应该是银行的责任。

事实上，类似的精神各家银行在此之前已经收到。5月份，发改委、工业和信息化部联合下发《关于坚决遏制产能严重过剩行业盲目扩张的通知》。通知要求，地方各级人民政府要立即组织对产能严重过剩行业违规在建项目进行认真清理，尚未开工建设的，不准开工，正在建设的项目，要停止建设；国土部门要依法依规停止土地供应，环保部门要强化环境监管。在融资方面，特别提到，金融机构不得提供任何形式的新增授信支持，对已经发放的贷款要采取妥善措施保障合法债权安全。不过，上述《通知》所指行业与昨日传言中的行业有所不同，主要指对钢铁、水泥、电解铝、平板玻璃、船舶等产能过剩行业。

此外，南都记者获悉，在7月上旬发布的《关于金融支持经济结构调整和转型升级的指导意见》中要求，对属于淘汰落后产能的企业，要通过保全资产和不良贷款转让、贷款损失核销等方式支持压产退市。严禁对产能严重过剩行业违规建设项目提供任何形式的新增授信和直接融资，防止盲目投资加剧产能过剩。

银行对两高一剩说“不”

“对于两高一剩行业，我们现在自己也非常审慎。”一家国有银行广东分行信贷部负责人向南都记者表示，利率市场化正倒逼银行进行业务结构调整，其中，最重要的是进行信贷结构调整。其中，高耗能、高污染及产能过剩行业贷款的风险系数加大，各家银行正在尽力压缩此类信贷业务规模。

一家股份制银行佛山分行行长向南都记者表示，“两高一剩”不仅面临政策风险，还有经营压力风险，此外，该类企业正在向集团化趋势发展，关联交易频繁复杂，企业集团内部资金流动频繁，银行控制信贷风险的难度增加。“今年是银行不良资产的集中爆发期，银行不敢一下子收紧，但是这些行业基本上不会有新增信贷，而且会逐步减少。”

据悉，6月份银行“钱荒”爆发后以及近日央行取消贷款下限，调整信贷结构已成为各家银行的头等大事，上述股份制银行广州分行行长表示，房地产、平台贷、产能过剩等行业领域的信贷额度首先将被缩减。

二. 世界经济速递

四因素致纽约油价逞强 上行将是主基调

“这真的算得上是历史时刻。”对于上周五纽约原油期货盘中一度较布兰特原油期货出现升水，有权威人士称，这一趋势将继续，而且也预示着自 2010 年 10 月以来纽约原油期货市场贴水时代正在结束。

在上周五的纽约期货市场上，WTI 原油一度较布兰特原油期货升水 5 美分。而这一情况出现的最近时间是 2010 年 10 月。今年 2 月份，布兰特原油较美国原油的升水还高达 23 美元。实际上，历史上美国原油价格通常较高，且被视为全球指标。

业内人士分析认为，美国经济持续复苏、运输瓶颈缓解、炼厂需求强劲鼓励套利交易以及美国有望成为油气净出口国等是主要影响因素。而这种价差结构的变化，预示着全球能源供需格局将有较大变化，原油主导权将转到美国，纽约油价仍有持续走强的基础。

四因素致纽约油价逞强

多年来，美国和加拿大石油生产的蓬勃发展导致美国中西部出现原油瓶颈，打压该地油价。近几个月美国中西部地区原油外运的瓶颈得到改善、美国原油管道建设和铁路运力持续增长，令美国本土原油进口需求下降，出口需求上升，也支持了纽约油价的相对强势。国泰君安期货及金融衍生品研究院首席分析师陶金峰认为，美国原油运输管道瓶颈打通，原油库存持续大幅下降，特别是库欣原油库存下降明显，有利于 WTI 原油期货强劲反弹。

两市原油库存套利资金获利平仓，导致价差大幅缩减，甚至纽约 WTI 原油较布伦特原油转为升水。此前纽约市场价格低于布伦特原油，这种正向市场结构下出现了不少买现货抛期货资金，但目前均在加速离场。一项证据是，在纽约价格近三年来首次高于布伦特原油的同时，对冲基金看涨 WTI 的净头寸也提高至 27 个月来的最高水平。据美国商品期货交易委员会(CFTC)7 月 19 日的《交易员持仓报告》显示，截至 7 月 16 日的过去一周，基金经理将净多头头寸提高 8%至 304,383 手期货和期权合约，这是 2011 年 4 月以来的最高水平。

美国经济复苏和表现好于欧元区，作为美国和欧元区两地代表的原油期货品种，近期 WTI 原油价格走势强于布伦特原油也在所难免。同时，近期伯南克关于 QE 的谈话，市场预期美联储退出 QE 时间表可能延迟，这更加有利于 WTI 原油期货反弹。而随着美国经济及国内原油需求的持续好转，美国原油库存及供应天数进一步下降。根据 EIA 的最新报告，截至 7 月 12 日的过去一周，美国原油库存为 367.0 百万桶，较前一周数值下降 6.9 百万桶(降幅 1.85%)。同时美国原油供应天数(原油库存/炼厂原油需求 4 周均值)下降至 22.9 天，为 2012 年 1 月 20 日以来的最低值。在美国原油库存及供应天数进一步下降的情况下，WTI 油价持续上涨。

最后，美国有望成为油气净出口国，油价上涨对本国有利。技术进步对经济的影响作用在当今时代越发显著。美国作为曾经的石油进口大国，依靠技术进步使能源产量激增，如今

已转而出口原油。据国际能源署(IEA)报告预测,由于美国页岩气产量的上升,石油市场正遭受积极的供给冲击。北美正在持续以创纪录的速度生产石油。IEA 预计,2012 年至 2018 年,美国每天原油产量增加 390 万桶,成为石油净出口国。

油价上行将是主基调

长江期货沈照明认为,美国自身进口量减少,国内供应压力缓解,同时,对国际原油需求减弱,这种价差结构的变化,预示着全球能源供需格局将有较大变化,原油主导权将转到美国,价格仍有持续走强的基础。因为美国对国外的需求减弱,而本身可能要在未来一段时间转为出口,因此价格继续上行是主基调。同时,纽约原油可能要在很长时间内享受溢价。

“所有人都跑到看涨的一边,”专注能源投资的纽约对冲基金 Again Capital LLC 的合伙人 John Kilduff 说,这是美国原油供求的重新调整,美国原油期货合约交割地库欣供应过剩的局面结束。考虑到炼油厂开工率之高,原油需求的确强劲。

花旗集团研究部日前也表示,因全球经济环境改变,特别是对通胀和宏观风险的忧虑下降,重新调高了原油 2013 年和 2014 年的价格预估。该部门将 WTI 原油 2013 年平均价格预估从每桶 90 美元上修至 95.90 美元,亦将 2014 年预估从 83 美元调升至 91.80 美元。该研究部还把布兰特原油 2013 年价格预估从每桶 104 美元上调至 105.3 美元,将 2014 年价格预估从 93 美元调升至 97.50 美元。

日韩国债期货推出后对资本市场的影响

随着我国利率市场化进程的加快,国债期货也已获管理层的批准,即将在近期推出。国债期货推出后,其未来市场会如何发展,会不会对债市、股市产生明显的影响,这些问题引起了投资者的关注。本文通过对日本和韩国国债期货推出后的市场运行情况进行分析,为上述问题的解答提供参考。

日本国债期货推出后市场运行情况

1985 年,日本议会修改了证券交易的相关法律,解除了对金融衍生品的限制,同时为了配合利率市场化、金融自由化和国债现货市场的发展,东京证券交易所(TSE)于当年 10 月 19 日正式推出了日本第一个场内金融衍生品合约——10 年期国债期货。此后,TSE 在 1988 年 7 月 8 日推出了 20 年期国债期货合约,但该合约 1998 年 4 月后成交低迷,2002 年 12 月被暂停交易。1989 年 12 月 1 日,为灵活应对国际市场变化,TSE 开始交易美国长期国债期货合约(T-Bond 期货),但也由于交易量不断下降,该合约于 1999 年被暂停交易,2011 年下市。到了 20 世纪 90 年代,随着中期国债存量增长,TSE 也增加了对中期国债进行套保的工具,于 1996 年 12 月 16 日推出 5 年期国债期货合约,目前这种合约成交量较小。为了适应不同类型投资者的需求和提高国债期货的价格发现功能,TSE 于 2009 年 3 月 23 日推出了迷你 10 年期国债期货合约。

在短期利率期货方面,TSE 曾在 1989 年 12 月推出了国库券期货合约,但也由于该合约成交不活跃,于 1999 年 7 月暂停了该合约,并于 2001 年 11 月正式取消。在此之前,依据

《金融期货交易法》成立的东京金融交易所(TFX)于1989年6月推出了3个月欧洲日元期货,并在此后相继推出了1年期欧洲日元期货、3个月欧洲日元 Libor 期货、两种隔夜利率期货和6个月欧洲日元 Libor 期货等品种。目前日本国债期货品种主要是在以中长期品种为主的TSE和以短期为主的TFX进行交易,活跃的品种主要包括10年期国债期货和3个月欧洲日元期货。

通过上述分析和比较,我们可以看出,国债期货推出后的运行情况与利率市场化进程、现货市场发展、合约设计、推出时机和投资者结构有较为密切的关系。国债期货的推出对债券市场的发展是利好,对股票市场和股指期货市场来说,短期内并不会造成较大的影响,不会产生资金分流、波动增加、改变趋势等问题,而从长期看反而有利于这些市场的发展。

CFTC 数据显示机构投资者对黄金空翻多

美国商品期货交易委员会(CFTC)最新公布的周度持仓报告显示,在截至7月16日的一周,对冲基金等大型机构投资者将持有的黄金净多仓位增加56%至55535张期货和期权合约,创出今年6月4日以来新高;机构投资者同时把原油净多仓位增加8%至304383张合约,创2011年4月以来的新高。

市场人士指出,近期由于需求增加等原因,原油价格持续走高几率增高,多家机构也普遍持看多原油的观点,近期关于原油的净多仓位料将保持上涨势头。在经历前期大幅走低后,黄金价格自7月以来也出现反弹,部分投资者或选择逢低抄底。但也有分析人士强调,黄金市场远未达到复苏的水平,其上涨的动能依然较为脆弱。

CFTC 数据显示,在截至7月16日的一周,对冲基金等大型投资者持有的黄金净多仓位大涨56%至55535张,主要因为空头头寸数量继前一周创出历史新高后,出现了自去年11月以来最大幅度的下降,从80147张合约降至61002张合约。18种在美交易的大宗商品期货总净多仓位也大增28%,创3月以来最大增幅。

市场人士指出,随着美联储主席伯南克近两周来不断淡化市场对量化宽松政策将很快收缩的预期,使金价创下了20个月来的最大双周涨幅,累计上涨6.7%,并成功收复每盎司1300美元大关。而在伯南克17日前往国会作证前,对冲基金等机构投资者已加大了对金价上涨的“押注”,抄底意味浓厚。

伯南克表示,美联储的所有决定都将依据经济和金融环境而定,绝不会有既定的“退出时间表”,此种“鸽派”表态无疑淡化了市场此前的担忧情绪。今年4月开始,国际金价随着投资者逐渐对黄金的保值功能失去信心而步入了熊市,伯南克6月给出的所谓明确退出量化宽松的“时间表”更大幅提振美元,令黄金市场雪上加霜。

美国基金经理迈克尔·库奇诺表示,金价已经渐渐找到了支撑,因为伯南克表态告诉市场,美联储希望在实实在在看到经济情况出现改善后再开始缩减资产购买规模。“由于低成本资金会持续流入,持有黄金的长期理由,比如保本等如今依然存在。”

邓迪资产管理首席经济学家马丁·穆伦比德指出，尽管美联储最终将收紧货币政策，但全球其他市场的刺激政策同样会提振黄金需求，支撑金价。

摩根大通大宗商品研究团队强调，尽管黄金市场最终可能还要等待技术指标的反弹，但“部分新兴经济体加大购买金属数量的现象，已经在黄金市场出现了”，可见黄金市场短期仍有投资抄底机会。

摩根士丹利预计，黄金价格将在接近边际成本价附近区间维持震荡一段时间。黄金价格自7月以来因空头回补出现明显反弹，但与此同时支撑可能会比较有限。

高盛表示，从中期看，黄金下跌的可能性依然较大，其近期反弹动能的根基并不稳固。

原油走高势头强劲

CFTC 数据显示，随着美国原油库存下滑，推动美国纽约油价近三年来首次高于布伦特油价，对冲基金看涨原油的净多仓位提高至 27 个月来的最高水平。

受经济向好促进需求提高以及库存大幅下降等原因，纽约油价 7 月迄今已经累计上涨约 12%。美国能源署发布的截至 12 日的一周美国商业原油库存数据显示，上周美国商业原油库存减少 690 万桶至 3.67 亿桶，为连续第三周库存下降。三周共减少 2710 万桶，累计跌幅创下 1982 年以来最大。数据还显示，为满足美国夏季的燃料需求，炼油厂原油消费量已升至八年最高水平。此外，美国近期公布的多项就业、房地产数据均好于预期，显示其经济复苏势头明显。

专注能源投资的纽约对冲基金 Again 资本合伙人约翰·凯尔德夫指出，“所有投资者都跑到看涨一边是符合目前环境的”，目前美国原油供求已开始重新调整，库欣地区的库存供应过剩局面将结束。考虑到炼油厂开工率之高以及美国经济的复苏势头，原油需求强劲也就不难解释。

摩根大通建议：“立即超配大宗商品指数。”理由是，虽然市场担忧新兴市场经济增速回落以及美联储即将退出量化宽松政策，但是这些在商品的远期期货价格里已经充分反映，而且这种担忧还会逐步减弱。对于各个具体大宗商品，摩根大通最看好仍是原油，并认为“原油很可能上涨得比目前速度更快”。

三．璀璨海事之星

“老船长”魏家福掌舵中国远洋二十年毁誉参半



第四届中国国际航运文化节在上海开幕。本届论坛针对当前航运形势依然处于不景气区间、航运企业依然面临严峻的经营环境这一特殊背景，以“谋变·转型·未来”为主题，探讨了如何低谷谋变，如何危中寻机。—— >>more

四．聚焦航运经济

海运企业破产潮隐现 交通部近期或出海运支持政策

近期，发改委和交通部分别在上海、广州、天津召开华中、华南、华北片区海运发展专题调研，深入了解当前海运业严峻形势，为制定下一步海运业政策走向“摸底”。一位参与此次调研的专家表示，考虑到去年形成的国家振兴航运计划很可能要“流产”，并且国家发改委在救助海运业方面犹豫不决，交通运输部近期可能会出台淘汰老旧船舶的临时性过渡政策，以缓解运力过剩问题。 >>more

海盗威胁转移 德国航运业损失惨重

国际货运业与非洲海盗之间的游击战前线正发生转移。海盗关注的重点已经从非洲东海岸转移至西海岸，从非洲之角转移到几内亚湾。当德国军队庆祝在索马里海岸打击海盗行动取得相当大的成功后，海盗已经转移至尼日利亚海岸。2013 年上半年，非洲西海岸地区已经发生 30 起海盗袭击事件，今年遭袭次数很可能超过去年。德国政府目前面临艰难抉择：是否应干涉非洲西海岸？是否应继续采取军事行动？ >>more

航运发展指导意见或下半年上报国务院

东南国际航运中心的建设过程中，高端航运要素的集聚是一项重要工作。日前，由市航运办主办、厦门航交所、厦门仲裁委员会东南国际航运仲裁院共同举办的“航运金融研讨会”在厦举行，来自港口、航运、金融界高管齐聚一堂，分享航运金融业发展经验。 >>more

为什么我国还不是海运强国

经过几十年的奋斗，我国逐步发展为公认的海运大国，无论海运需求，还是船队规模，均走在了世界前列。然而，我国海运业大而不强也是事实。现阶段，特别是党的十八大首次提出建设海洋强国以来，推动海运业上升为国家战略，实现从海运大国向海运强国的转变，已成为新的历史课题。 >>more

五. 把脉船舶经济

6 月全球干散货船订单量增长 242%

希腊船舶经纪 Golden Destiny 的数据显示，6 月有 65 艘干散货船新造订单，低于 5 月的 73 艘，但比 2012 年 6 月的 19 艘高 242%，这反映了对该领域预期的改善。6 月订单中有 36 艘为极限灵便型，即 6 万至 6.7 万 DWT。 >>more

日本造船业因日元贬值 订单量猛增

最近全球主要船东趁新造船价下降到历史最低水平的机会，正在为了订造亲环境、高效船舶加快步伐，在此背景下，著名于高品质船舶的日本造船业界得益于价格优势，最近备受船东欢迎。 >>more

钻井船订单锐减 “祸”起页岩气升温？

今年年初，韩国三大造船企业普遍预测，全年钻井船订单有望明显增加。然而在上半年，三星重工承接钻井船订单仅为 2 艘，而现代重工和大宇造船海洋均为“零接单”。

随着全球页岩气开发持续升温，大型油气公司开始考虑是否要缩减在海洋油气开发方面的投资。 >>more

2013 年 6 月份全球新造船市场简评

6 月份，全球新船成交回落，共成交 476 万载重吨，环比大幅下降 49.5%，与 2012 年同期基本持平。新船成交量下降主要是受到散货船成交量减少的影响。同期新船完工量为 621 万载重吨，略高于新船成交量。6 月底，手持订单量为 2.44 亿载重吨，手持订单继续下降，较 2013 年年初下降 8.2%。 >>more

六. 透析港口经济

天津港申请启运港退税政策试点

“目前，我们正在积极申请启运港退税政策的试点。一旦该政策获批，将进一步提高天津港的货物中转能力，吸引更多的货物从天津港中转出境。”相关负责人表示，启运港退税政策如果获批，从无水港启运出口的货物，获得出口退税的时间周期将比现在缩短 15 到 40 天，可大幅降低企业的资金压力，降低运营成本。 >>more

秦皇岛港跻身综合性世界大港行列

跻身世界大港行列的秦皇岛港是中国重要的综合性港口，年吞吐量超过 2.5 亿吨，与世界上 130 多个国家和地区建立了经常性贸易往来。集装箱运输开通了至天津、大连、烟台、上海、韩国仁川、日本关西等地航线。。 >>more

利比亚 Zueitina 港恢复正常运行

利比亚 Zueitina 港口业务已恢复，但目前只能出口港口储备的石油，因为油田仍被罢工工人占领。一位不愿表明身份的官员表示，罢工的工人仍拒绝恢复正常工作，但考虑到斋月期间一些城市出现了拉闸限电，部分工人同意恢复天然气生产，其他人仍在观望。 >>more

科伦坡国际集装箱码头开始试运行

科伦坡国际集装箱码头近日迎来其第一艘集装箱船靠泊。靠泊该码头的是一艘 1440TEU 的支线船，在科伦坡和钦奈之间穿梭运营。在该船的首航中，680 个重箱将卸在科伦坡国际集装箱码头。据悉，科伦坡国际集装箱码头一期将提供 400 米长岸线，一旦全部运营，码头岸线将有 1200 米长，年吞吐能力 240 万 TEU。 >>more

七. 干散货市场

干散货现货市场周评

本周干散货市场航次租船量有些许减少，使好望角型和灵便型船舶运价面临一定压力。而巴拿马型船舶运价持续受到市场支持，归因于稳定而大量的煤炭及粮食货物运输需求。可观的是，本周有大量干散货船舶被租用于运输南美粮食及印度尼西亚煤炭货物。 >>more

干散货航运业已熬过严冬最寒时

按航运市场周期论，5 月是每年淡季的首月。从目前来看，今年 5 月份 BDI 平均值较上月跌 23 点或 2.63%，但仍高于今年旺季的开头两个月，表明作为淡季首月延续了旺季余势；比去年旺季 12 月份少 5 点或 0.58%，表明市况接近去年旺势。5 月紧随今年首轮旺季末月的收势下行，进入盘底胶着状态，符合市场周期的规律性。 >>more

【周评】5 月干散货船整体走势汇总

五月份有 75 艘船交付，比 4 月份的交付量 76 艘少 1 艘。5 月份有 22 艘灵便型散货船，21 艘大灵便型散货船，19 艘巴拿马型散货船和 13 艘好望角型散货船。4 月分别有 28 艘灵便型散货船，13 艘大灵便型散货船，23 艘巴拿马型散货船和 10 艘好望角型散货船交付。 >>more

一周券商干散货市场观点集萃（2013.07.14）

沿海散货市场:沿海煤炭运价继续下跌本周沿海运价综合指数报收于 967 点,周跌 0.3%。秦皇岛-上海煤炭运价为 23.0 元/吨,周跌 0.3 元/吨,秦皇岛-广州煤炭运价为 32.8 元/吨,周跌 0.2 元/吨。。 >>more

八. 集装箱市场

中国出口集装箱运输市场周评

欧地、北美等主流航线旺季货量的小幅增长未能扭转市场供需失衡基本面,大部分航线市场订舱价格继续下行。7 月 19 日,上海航运交易所发布的反映即期市场的上海出口集装箱运价指数为 1071.10 点,较上周下跌 1.2%。反映总体市场的中国出口集装箱综合运价指数为 1074.85 点,较上周上涨 2.7%。 >>more

全球最大集装箱船入市场 航运企业竞争成常态

航运市场依然处于低谷期,但全球最大的航运企业马士基航运公司并没有停下扩张的步伐。7 月 19 日,全球最大的集装箱船、马士基航运首艘 3E 级船舶——“马士基·迈克-凯尼·穆勒”号首航抵达上海洋山港。 >>more

集装箱船运力过剩仍然严重

全球航运业目前处于运力过剩状态。由于供给远远超过需求,运费率和船舶价格直线下跌。一些航运公司利用这一趋势,以较低的价格购买更大更新的船舶,从而维持价格竞争力。然而,除非这些新订造的船舶投入运营时需求已经反弹,否则航运业运力过剩的问题将更加严重。 >>more

中海集运 7 月实现运价提涨

公司计划 8 月 1 日提涨运价,美西美东分别提涨 400USD/FEU,欧线提涨 500USD/TEU。

不过,上海国际航运研究中心国际航运研究室副主任张永锋表示,目前班轮公司欧线运价差差不多在盈亏平衡点附近,并不能让所有班轮公司都满意。 >>more

九. 关注企业动态

马士基挑起集运市场“军备竞赛”

有业内人士担忧,巨大船舶的投放会进一步造成运力的过剩,尤其给本来就吃不饱的国内航运企业带来巨大冲击。

不久前,中海集运与阿拉伯航运同样各自订立 5 艘 1.8 万 TEU 的集装箱大船,集运市场尤其是亚欧航线大船化渐成趋势,新一轮“军备竞赛”或将逐渐显现。 >>more

熔盛重工向淡水河谷交付 38 万吨级矿砂船

该船被命名为“淡水河谷-曹妃甸”号，总长 360 米、宽 65 米、深 30.4 米，是目前世界上最大的矿砂船，亦是我国自主研发的高科技船型。该船型在设计上注重降低油耗及碳化物排放量，更加环保节能，性能方面亦优于现在的各类矿砂船。 >>more

中海集运拟大幅提价 班轮公司欲借旺季扭亏

在经历了一二季度的惨淡经营后，集装箱航运企业（下称“班轮公司”），开始希望借助传统旺季的来临集体大幅提高运价，尽管目前的货运需求仍不乐观。公司计划自 7 月 1 日起，大幅上调亚欧航线运价 950 美元/20 英尺标准箱，以扭转目前运价低于成本线的尴尬。 >>more

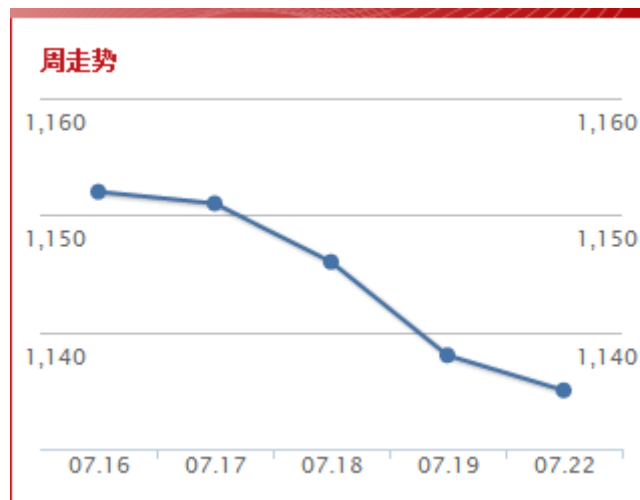
法国达飞海运将在中国获得超大集装箱船

法国达飞海运集团将通过与中国船舶工业集团达成的突破性造船租赁协议，达成其获得九艘 16,000TEU 船的目标。该法国航运公司将利用中船集团渴望业务突破的时机，展开洽谈以租入 3 艘 16,000TEU 船。这家位于中国南方的船厂一直渴望跻身到大型集装箱船板块，而目前这一板块主要被韩国厂商占领。 >>more

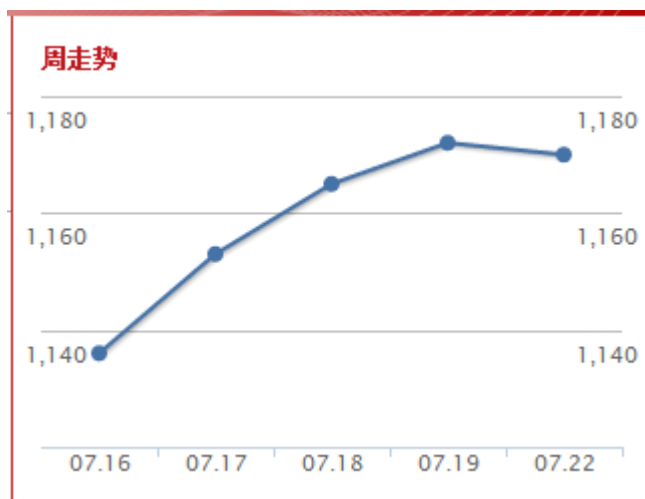
十. 权威指数中心

波罗的海运价指数

(1) .BDI（波罗的海综合运价指数）



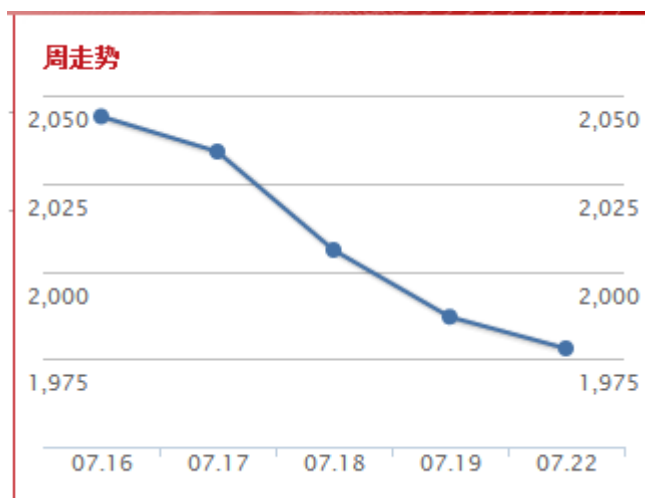
(2) .BPI（波罗的海巴拿马指数）



(3). BSI (波罗的海超灵便型船运价指数)



(4). BCI (波罗的海海岬型指数)



中国运价指数

中国出口集装箱运价指数(CCFI)

航线	上期 2013-07-12	本期 2013-07-19	与上周比涨跌 (%)
中国出口集装箱运价综合指数	1046.7	1074.85	2.69 %
日本航线 (JAPAN SERVICE)	730.55	718.7	-1.62 %
欧洲航线 (EUROPE SERVICE)	1195.23	1315.37	10.05 %
美西航线 (W/C AMERICA SERVICE)	1084.06	1085.03	0.09 %
美东航线 (E/C AMERICA SERVICE)	1204.77	1220.66	1.32 %
香港航线 (HONGKONG SERVICE)	740.1	736.63	-0.47 %
韩国航线 (KOREA SERVICE)	564.54	610.15	8.08 %
东南亚航线 (SOUTHEAST ASIA SERVICE)	818.03	819.72	0.21 %
地中海航线 (MEDITERRANEAN SERVICE)	1458.86	1534.1	5.16 %
澳新航线 (AUSTRALIA/NEW ZEALAND SERVICE)	900.34	888.86	-1.28 %
南非航线 (SOUTH AFRICA SERVICE)	737.59	694.81	-5.80 %
南美航线 (SOUTH AMERICA SERVICE)	788.96	760.82	-3.57 %
东西非航线 (WEST EAST AFRICA SERVICE)	902.62	916.82	1.57 %
波红航线 (PERSIAN GULF/RED SEA SERVICE)	993.4	947.77	-4.59 %
台湾航线 (TAIWAN SERVICE)	809.6	821.39	1.46 %
上海航运交易所发布			

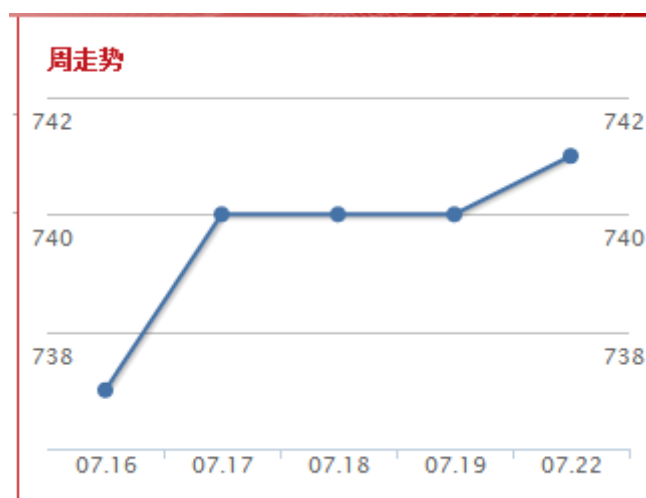
中国沿海散货运价指数(CCBFI)

航线	上期 2013-07-12	本期 2013-07-19	与上周比涨跌 (%)
综合指数	966.61	971.87	0.54 %
煤炭货种指数	1015.15	1023.2	0.79 %
秦皇岛-广州(5-6万DWT)	988.34	988.8	0.05 %
秦皇岛-福州(3-4万DWT)	831.37	830.7	-0.08 %
秦皇岛-宁波(1.5-2万DWT)	861.07	860.87	-0.02 %
秦皇岛-上海(4-5万DWT)	1170.43	1172.36	0.16 %
秦皇岛-张家港(2-3万DWT)	1027.84	1027.62	-0.02 %
天津-上海(2-3万DWT)	970.37	970.09	-0.03 %
天津-镇江(1-1.5万DWT)	1036.84	1038.22	0.13 %
黄骅-上海(3-4万DWT)	829.07	948.24	14.37 %
京唐/曹妃甸-宁波(4-5万DWT)	1041.69	1044.54	0.27 %
粮食货种指数	650.26	659.64	1.44 %
大连/锦州 - 广州(2-3万DWT)	661.15	661.15	0.00 %

营口 - 深圳 (4-5万DWT)	624.63	642.65	2.88 %
金属矿石货种指数	858.59	858.59	0.00 %
青岛/日照 - 张家港 (2-3万DWT)	599.01	599.01	0.00 %
北仑 - 镇江 (3-4万DWT)	887.95	887.95	0.00 %
舟山 - 张家港 (0.5-1万DWT)	726.85	726.86	0.00 %
成品油货种指数	1223.72	1223.72	0.00 %
大连 - 广州 (柴油) (3-4万DWT)	1107.93	1107.93	0.00 %
大连 - 南京 (柴油) (0.5-1万DWT)	1216.52	1216.52	0.00 %
天津 - 温州、台州 (柴油) (0.2-0.5万DWT)	1421.08	1421.08	0.00 %
原油货种指数	1597.14	1597.14	0.00 %
宁波/舟山 - 南京 (3-4万DWT)	1607.56	1607.56	0.00 %
宁波 - 上海 (3-4万DWT)	1597.14	1597.14	0.00 %
广州 - 南京 (3-4万DWT)	1662.43	1662.43	0.00 %
上海航运交易所发布			

北方航运指数

天津航运指数(TSI)



北方国际集装箱运价指数(TCI)



北方国际干散货运价指数(TBI)

