

2018年BDI第25周报(6月18-22日)

BDI“踩刹车挂倒挡”
市场制衡回调负增长

□ 俞鹤年

总体状况：
恢复期BDI自2013年1月2日至本周共1369个交易日，其中：仅28个交易日即2.05%在2000点以上；555个交易日即40.54%在1000—2000点区间；786个交易日即57.41%在千点以下，合计1341个交易日即97.95%在2000点以下。

其中，自去年8月3日(周四)至今年4月3日(周二)连续160日超越千点；4月13日(周五)至本周连续49日超千。

BDI：
本周BDI全五降，收盘值1341点，环比上周低104点或7.20%；周增幅转跌-7.48%，较上周缩11.33%；年内净增转跌为0.63%；周均值1384点环比上周低28点或1.98%，同比去年高531点或62.25%，去年周增幅为2.13%，比本周高9.61%。本周BDI四项指标全部低于上周，表明大盘走势“换倒挡”下行。

BCI：
本周BCI一升四降，收盘值2011点环比上周低212点或9.54%；周增幅-9.85%，较上周缩13.31%；年内净增转跌为-5.55%。周均值2107点较上周低24点或1.13%，同比去年高1051点或99.53%，去年周增幅为-20.49%，比本周低10.64%。

BPI：
本周BPI全五降，收盘值为1355点，环比上周低140点或9.36%；周增幅-9.72%，较上周缩15.06%；年内净增转跌为-0.95%；周均值1419较上周低62点或4.19%；周均值较BCI续低688点或32.65%，差距较上周扩大2.15%，同比去年高355点或33.36%，去年周增幅为16.88%，比本周高26.60%。

涨跌势：
BDI本周出现5连降第7波跌势(6/18-22)，累计增幅为-7.48%，与上一波跌势时隔12个交易日。

BCI本周无5+连升(降)成波涨(跌)势。

BPI延续上周形成6连降第7波跌势(6/15-22)，累计增幅为-9.92%(本周占-9.72%)，与上一波跌势时

隔11个交易日。

营运状况：
本周各型船运价日均获利：
海岬型船净增-1752美元，环比上周低2430美元358.41%；周增幅为9.90%，较上周缩13.79%；年内净增转跌为3.38%。周均值较上周低410美元或2.33%，为17168美元。

巴拿马型船净增-1111美元，环比上周低1733美元或278.62%；周增幅为-9.59%，较上周缩14.96%；年内净增转跌为0.64%。周均值较上周低485美元或4.08%，为11408美元，同比海岬型船连续第10周低5760美元或33.55%，差距较上周扩大1.21%。

本周运价日均获利收盘值与上周环比：
海岬型船收盘为16492美元，较上周低1752美元或9.60%；比去年年终收盘尚低2849美元或14.73%；去年同期为7742美元，比本周低8750美元或53.06%。

巴拿马型船收盘为10896美元，较上周低1111美元或9.25%；比去年年底收盘高824美元或7.37%；去年同期为9114美元，比本周低1782美元或16.35%。

以收盘值粗略估算，海岬型船营运续盈8.8成，较上周减盈2成；巴拿马型船续盈4.7成，较上周减盈1.5成。

走势看点：
本周BDI架构各指数年内净增率如下：BDI转跌至0.63%，BCI转跌至-5.55%，BPI转跌至-0.95%，BSI持平于17.24%，使BDI仍有微升。

BDI倒车至1400—1300点区间；BCI退守2100—2000点区间；BPI在1400—1300点区间下行；BSI仍在1000—1100点区间作蜗牛行。

从周线增幅走势看，BCI与BPI俱负增长，累及BDI增幅为-7.48%，势如“踩刹车挂倒挡”，构成市场制衡态势。BSI停步不前。

从指数涨跌走势看，BCI继续无5+连升(降)成波涨(跌)势；BPI形成6连降第7波跌势，令BDI出现5连降。本周BSI歇菜，可忽略不计。

海上丝绸之路指数之
宁波出口集装箱运价指数(6月16-22日)多数航线运价下跌
综合指数跌幅扩大

本周，宁波航运交易所发布的海上丝绸之路指数(简称“海上丝路指数”)之宁波出口集装箱运价指数(NCFI)报收于639.6点，较上周下跌4.4%。21条航线指数中有5条航线上涨，16条航线下跌。“海上丝绸之路”沿线地区主要港口中，4个港口运价上涨，14个港口运价下跌。

本报告期重点航线指数情况如下：

欧洲地区：宁波(中国)—新加坡(新加坡)运价指数环比下跌8.7%；宁波(中国)—巴生(马来西亚)运价指数环比上涨2.0%；宁波(中国)—胡志明(越南)运价指数环比下跌1.4%；宁波(中国)—曼谷(泰国)运价指数环比上涨2.9%；宁波(中国)—林查班(泰国)运价指数环比下跌0.3%；宁波(中国)—马尼拉(菲律宾)运价指数环比下跌2.7%。

欧洲地区：宁波(中国)—康斯坦撒(罗马尼亚)运价指数环比下跌5.0%。

南亚地区：本周共计1个港口运价指数上涨，1个港口运价指数下跌。其中，宁波(中国)—那瓦西瓦(印度)运价指数环比下跌2.4%；宁波(中国)—皮帕瓦沃(印度)运价指数环比上涨0.9%。

西亚地区：本周共计5个港口运价指数下跌。其中，宁波(中国)—伊斯坦布尔(土耳其)运价指数环比下跌3.4%；宁波(中国)—阿喀巴(约旦)运价指数环比下跌18.8%；宁波(中国)—捷达(沙特阿拉伯)运价指数环比下跌18.8%；宁波(中国)—达曼(沙特阿拉伯)运价指数环比下跌24.0%；宁波(中国)—迪拜(阿联酋)运价指数环比下跌22.2%。

北非地区：宁波(中国)—索科纳(埃及)运价指数环比下跌19.3%。

东北亚地区：本周共计1个港口运价指数上涨，2个港口运价指数下跌。其中，宁波(中国)—伊利切夫斯克(乌克兰)运价指数环比上涨0.6%；宁波(中国)—敖德萨(乌克兰)运价指数环比下跌4.2%；宁波(中国)—新西伯利亚(俄罗斯)运价指数环比下跌4.2%。

(宁波航运交易所供稿)

自贸时间，多地按下“快进键”

□ 全媒记者 张妮

“目前正在进行排水方沟和路面换填层施工，现在已完工30%。”6月22日，在海口港新海港区外圈，施工方中交第四航务工程局有限公司正在抓紧建设新海中路和长椰路，尽快打通新海港的出港通道……随着海南加快建设自由贸易试验区和积极探索中国特色自由贸易港建设，全岛交通基础设施建设的氛围渐浓。

2018年被业内视作中国自由贸

易港建设破土之年。在党的十九大报告提出“探索建设自由贸易港”之后，各地都掀起了申报建设自由贸易港的热潮。

今年4月，在党中央决定支持海南逐步探索、稳步推进中国特色自由贸易港建设，分步骤、分阶段建立自由贸易港政策和制度体系之后，更是激活一池春水，在这里，开放的脚步与时间赛跑，创新的举措与时代共振。



深圳盐田港码头。 本报资料室供图

群起争之 多措并举求突破

实际上，自党的十九大报告提出“探索建设自由贸易港”之后，多个省份尤其是有港口的省份在申建方面态度都很积极。据不完全统计，已有10余个省市竞逐自由贸易港，包括上海、浙江、广东、天津、辽宁、福建、山东、河南、江苏、安徽、陕西等。

在自贸区路径探索中抢先一步的上海，率先开始筹划建立自由贸易港，并将“加快建设开放型经济体系的风险压力测试区，依托洋山深水港和浦东国际机场探索建设自由贸易港”摆在重点工作的重要位置。

随后，广东省提出，探索建设南沙自由贸易港，推进南沙开发建设取得新的突破，打造粤港澳大湾区深度合作示范区。

几乎同时，浙江省提出，未来五年将全力争取自由贸易港落地浙江。

其近邻之一的福建省表示，福建厦门将从四方面探索打造自由贸易试验区升级版，争取建设自由贸易港。

天津亦不甘示弱，天津市市长张国清表示天津也正在积极申报“京津冀自由贸易港”。

来，京津冀自由贸易港是更高形态上的一个开放的平台，需要有相应的配套产业、经验等保障来支撑建设……如何支撑？天津港正在用实际行动给予答案。

“以前，我们要拿着装箱单、设备交接单等一堆纸质单据进出码头现场，人工核对信息既耗时、又费力。现在，新的集装箱码头操作系统与智能闸口形成无缝对接后，仅需刷卡和输入验证码即可快速通过，时间一般在40秒左右，很方便！”日前，司机魏师傅开心地告诉记者，现在天津港北疆港区的五洲国际集

装箱码头，进出闸口的集港车辆往来穿梭，过闸效率与以往相比快了许多。“以国际中转业务为切入点，推进贸易便利水平提升，不仅为智慧港口提速增效，也是做好港口文章，加速探索自由贸易港建设的重要支撑。”天津港相关负责人说道。

类似的举措还有许多，各地都对申请成为下一个自贸港跃跃欲试。对此，商务部研究院国际市场研究所副所长白明认为，自由贸易港是推动区域经济开放发展的重要机遇，自由贸易港热体现了地方对开放的高涨热情。

由“区”至“港” 不仅是一字之差

从自由贸易区申建热到自由贸易港申建热，“区”“港”之别究竟有多大？为何说我国亟须建设一批自由贸易港？记者通过相关采访与资料查阅发现，目前，我国对外开放进入新阶段，自由贸易试验区已复制推广了一大批改革经验，需要借助新平台，探索开放新高地。在此背景下，自由贸易港是物流、资金、信息、人才的集聚地，可以成为引领区域发展合作的物流中心、金融中心、信息中心和创新中心。因此，建设自由贸易港势在必行。

专家表示，自贸试验区和自由贸易港定位有所不同。

前者是“试验田”，在特定地区探索试验可复制推广到全国各地的经验。据记者了解，从2013年9月首次建立上海自贸区以来，中国在3年多时间里先后批准了3批自贸区，在改善当地营商环境、促进当地经济开放发展等方面发挥了重要作用。

例如，南沙自贸区挂牌三年以来，外贸进出口年均增长14.5%，从2014年的1291.4亿元发展到2017年的1951.7亿元；南沙港国际航线增加41条，南沙汽车码头成为全国平行汽车进口第二大口岸……南沙开发区口岸办副主任罗建文说，“南沙深入贯彻国家赋予自贸区的使命和任务，先行先试，南沙国际航运中心核

心功能区、国际航运枢纽主要承载区建设已不断升级，这是对自贸区复制推广的最好注解。”

后者则是全面开放的新高地，作为全球开放水平最高的区域，需要在市场准入、金融制度、财政税收等方面做出一系列与国际接轨的政策安排。“海南自由贸易港的一个显著特点是不以转口贸易和加工制造为重点，而以发展旅游业、现代服务业和高新技术产业为主导。”大连海事大学教授黄庆波表示。

“周围很多朋友都在坐邮轮，所以，今年的年假，我也约上朋友，一起出来坐邮轮了。”来自武汉的陈女士对记者说，“听说三亚推广了‘带

着护照去三亚’的理念，所以就带着家人和孩子报名了5天峴港—芽庄之旅，体验了一把从出行签证、饮食娱乐，到岸上观光的国际邮轮度假体验。”目前，各类开放政策的陆续制定、落地正为海南的旅游业带来实实在在利好。在三亚做旅游生意的王先生告诉记者，“比如59国入境免签、离岛免税购物、探索航权开放并开辟国际航线……这一个接一个开放政策成就了海南的发展奇迹。”“打造国际旅游消费中心，既是海南自由贸易港建设的关键内容，也是重要抓手。”中国免税品(集团)有限责任公司董事长陈建山对此表示。



天津港联盟国际集装箱码头公司装船作业。 薛力强 摄

“中国特色” 标注开放新高度

理体制、效率和国际化服务上，还需要学习借鉴。”一位业内人士对记者说。

“当务之急，是在对‘中国特色’研究和理解的基础上，尽快出台中国自由贸易港建设的顶层布局方案，然后有计划、分步骤、有重点地推进，各地要明确错位发展，推动形成自由贸易港协同合作的新格局。学习与借鉴自由贸易港建设固然重要，但也应当注重因地制宜，综合施策，不可盲目照搬。”三峡大学经济管理学院教师宋文如是说。

近日，在三亚举办的海上丝绸之路金融总部基地研讨会上，相关专家表示，自由贸易港建设应注重“中国特色”，金融开放或应放在首位。“大家对海南‘三十而立’后下一步的更大期待在于开放，从开放服

务贸易等带动其他方面的开放，对探索建立自由贸易港等也都有很大期待。”中国(海南)改革发展研究院院长迟福林说。

“自由贸易港建设能够有力推动制度创新，带动区域经济较快发展，进而抢占未来开放制高点。总体来看，各地争建自由贸易港热情高涨是好事。”白明建议，可以先从沿海、沿江港口试点，循序渐进，条件成熟时再向内陆地区的空港和无水港推进，要着重突出地方特点和前期发展优势。

一个时代有一个时代的标志亮点。探索建设自由贸易港，是改革开放向纵深发展的必然要求，从保税区到自由贸易试验区，再到探索自由贸易港，对外开放一步步升级，将为中国经济汇聚发展新动能、开辟发展新局面。

寻尸启事

2018年6月16日，根据群众报警在湖北省黄石市阳新县富池镇王曙村长江边发现一具男尸，尸长约1.70米，年龄约20至40岁，上穿黑色T恤，下穿黑色裤子，脚穿

红色运动鞋。
如有上述时间节点失踪且特征相符的失踪人员家属，请与长江航运公安局黄石分局联系，联系电话0711-3210110。

2018年6月19日，根据群众报

警在湖北省黄石市部队码头长江边发现一具女尸，尸长约1.58米，年龄约20至40岁，上穿黑色胸罩，下穿黑色长裙，左手佩戴银色飞亚

寻尸启事

达手表，右手系彩色丝带。

如有上述时间节点失踪且特征相符的失踪人员家属，请与长江航运公安局黄石分局联系，联系电话0711-3210110。