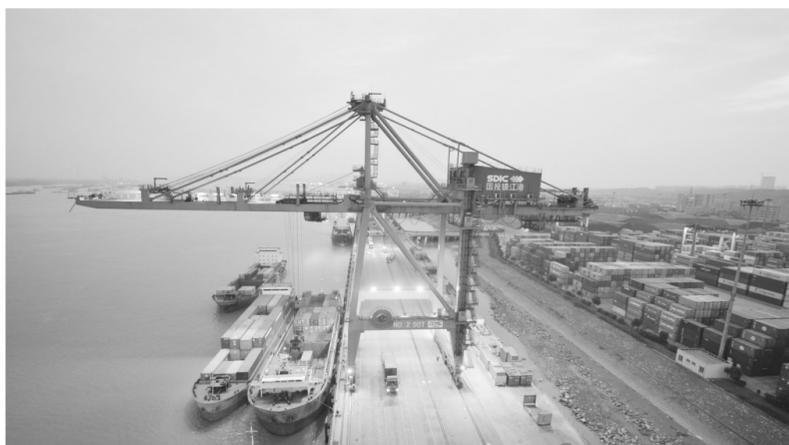


2019长江水运市场大概率延续平稳态势

□ 通讯员 刘斌

2018年,国际形势风云突变,国内经济下行压力加大。面对错综复杂的国内外形势和诸多困难挑战,全国上下在以习近平同志为核心的党中央坚强领导下,努力攻坚克难,全年经济运行保持总体平稳、稳中有进。

总体来看,2018年长江水路运输市场运行平稳,虽然受到一系列阶段性因素影响,干线规模以上港口货物吞吐量一度出现下降,但经济社会发展对大宗货物运输需求提供了有力支撑,长江航运展现出强大韧性,运输量持续向上,全年货物吞吐量与去年同比略有增长;长江航运景气指数、企业信心指数除一季度外均处于景气区;主要货类运价指数呈两头高中间低走势。



镇江港大港三期码头。 本报资料室供图

2018

2018年,长江干线规模以上港口货物吞吐量共计完成24.4亿吨,同比增长0.5%。其中,外贸货物吞吐量完成3.7亿吨,同比增长2.6%。集装箱吞吐量完成1760万TEU,同比增长6.8%。

主要货种吞吐量涨跌互现,煤炭、水泥吞吐量分别完成5.3亿吨、1.6亿吨,同比分别减少3.2%、1.5%;金属矿石、石油天然气及制品、钢铁、矿建材料、非金属矿石、化工原料及制品吞吐量分别完成4.9亿吨、1.2亿吨、1.1亿吨、4.7亿吨、0.8亿吨、0.9亿吨,同比分别增长3.0%、10.4%、4.3%、1.2%、0.5%、3.8%。

从运输时段来看,季度回升态势较为明显。受去年同期基数较高、煤炭运输量下降等因素影响,今年上半年港口吞吐量同比出现下降,前两个季度完成货物吞吐量较去年同期分别减少1.9%、1.6%,下半年则止跌回升,三季度同比增长1.8%,四季度同比增长3.6%,全年呈

2018年四季度,长江干散货综合运价指数环比上涨4.04%,其中煤炭运价指数环比上涨5.18%,铁矿石运价指数环比上涨4.43%,矿建材料运价环比上升2.17%,非金属矿石运价环比上升0.41%。长江干线集装箱运价指数环比下跌0.06%,上游集装箱综合运价季初小幅上涨后下跌,环比上涨0.68%;中游地区由于枯水期来临,货源减少,运价指数环比下跌3.68%;下游地区集装箱运输航线较短,价格波动不大。长江航运景气指数小幅回升,信心指数有所回落。长江航运景气指数为104.80,较上期上升0.95点,仍处于景气区;信心指数为96.32,较上期下降8.39点,落入不景

2019

展望2019年,中央经济工作会议对我国经济形势作出基本判断:从长期大势看,当今世界面临着百年未有之大变局,我国发展仍处于并将长期处于重要战略机遇期。

交通运输处于基础设施发展、服务水平提高和转型发展的黄金时期,2019年仍将保持总体平稳,稳中有进的态势,发展中面临新的机遇,同时风险挑战明显增多。

总体来看,宏观经济形势和市场需求对长江水路运输构成有效支撑,预计2019年长江航运市场呈平稳发展态势。

长江干散货运输市场需求平稳。国家实施运输结构调整三年行动计划,提出到2020年全国水路货运量增加5亿吨,对长江干散货运输市场形成利好。

铁矿石方面,预计“稳投资、稳预期”的政

货物吞吐量先低后高

现出“先低后高”的向上复苏态势。

从运输区段来看,长江中下游港口货物吞吐量增长情况好于上游港口。2018年,长江干线上、中、下游港口货物吞吐量同比分别增长-5.8%、4.4%、0.7%。除上游泸州港、中游九江港、下游铜陵港、芜湖港、马鞍山港、苏州港同比呈不同程度下降外,其他港口均呈增长态势,其中池州港、岳阳港、荆州港、宜昌港、安庆港同比增幅均在20%以上。

从运输方式来看,专业化运输总体好于普通货物运输。2018年,长江干线规模以上港口大宗干散货吞吐量总体与去年基本持平,集装箱运输、液货危险品运输、载货汽车滚装运输等专业化方式的吞吐量则呈现稳定增长态势。

普通货物运输表现低迷。受国家能源结构战略调整、环保力度加大等因素影响,煤炭、水泥等吞吐量略有下降;金属矿石、矿

建材料吞吐量同比增长,增速放缓。

集装箱运输呈现较好增长势头。集装箱吞吐量完成1760万TEU,同比增长6.8%,其中外贸750万TEU,内贸1010万TEU,同比分别增长5.3%和8.0%。

液货危险品运输稳定增长。石油天然气及制品吞吐量增长10.4%;化工原料及制品吞吐量同比增长3.8%,在货物总量中所占比重有所提升。

载货汽车滚装运输平稳增长。载货汽车滚装运输量完成20.1万台次,同比增长4.3%。其中:重庆10.6万台次,同比减少10.6%;忠县4.1万台次,同比增长4.2%;万州5.4万台次,同比增长30.1%。

旅游客运量平稳增长。旅游客轮全年接待游客约100万人次,其中豪华游轮61万人次,同比增长5%;经济型游轮39万人,同比去年增长6%。

运价指数涨跌互现

2018年全年,干散货运价年初冲高后回落。2018年长江干散货综合运价指数一季度大幅上涨,二季度明显回落,三、四季度平稳小幅上涨,全年综合运价指数维持在811-983点之间调整。12月较去年同期上涨9.8%。其中,煤炭、金属矿石、矿建材料、非金属矿石12月运价指数较上年同期分别上升27.5%、-8.7%、-1.3%、13.0%。

集装箱运价总体小幅下跌。2018年长江集装箱综合运价指数维持在1110-1148点,12月较去年同期下降3.2%。上游集装箱运价指数二季度跌幅最大,与一季度环

经济社会发展对市场构成有效支撑

策将体现在基建、房地产等产业上,国内钢铁需求总体看好,加之长江沿线钢铁企业重组和产能优化,对矿石需求短期内保持稳定。

煤炭方面,受能源结构调整、环保等因素影响,煤炭消费市场压力较大,但市场需求较为稳定,水路运输份额将得以基本维持。

长江液货危险品水运需求稳中有升。原油方面,随着国家沿海石化布局的实施,荣盛石化股份有限公司舟山大型项目的投产,将在短时间内迅速挤压长江沿线石化企业的市场空间,抑制长江石化企业的产能释放;同时,沿江管道建设步伐加快也将压缩水路运输空间。

化学品方面,目前国内石化行业进入结构调整期,“炼化一体化”产业格局正在形成,炼化企业纷纷从“油主化辅”转向“化主

比下跌3.68%,四季度趋于稳定;中游集装箱运价指数一、二季度稳中略涨,四季度下跌;下游集装箱运价指数波动不大,四季度略有下跌。

长江航运景气指数、企业信心指数呈震荡格局。从企业类型看,港口企业景气指数均高于航运企业。从区域分布看,一季度、二季度下游景气水平要好于上、中游,三季度、四季度中游景气水平要好于上、下游。从运输分类看,除一季度外,货运景气水平好于客运。从主要运输货种看,除一季度外,干散货景气指数均好于液体散货、集装箱、滚装汽车。

油辅”,化学品产量提升,为2019年长江化学品运输提供增量货源。总体来看,长江液货危险品运输需求较为平稳,预计将略有提升。

长江集装箱水运需求稳步增长。随着国内消费市场替代性需求逐渐显现,“散改集”等集装箱化运输渐成规模,内贸集装箱运输需求加大,加之集装箱水水中转和铁水联运业务提升,长江集装箱运输市场预计将保持稳定增长态势。

长江旅游客运市场持续向好。长江旅游正处在转型升级期,旅游方式由观光游向休闲游、深度游转变。随着居民收入增长,旅游消费的供给能力增强,加之长江沿线旅游资源丰富,开发深度游空间较大,今年旅游市场接待人数预计会略高于2018年。

纸浆作为造纸工业中的重要原材料,行业市场化程度高,集中度高,市场主体多样,价格波动频繁。从全球看,中国纸业是全球造纸行业最重要的成长型市场,其生产、消费规模巨大,连续10年成为世界最大生产国和消费国,约占全球总量的四分之一,大量依赖进口,2017年中国造纸产量1.254亿吨,进口纸浆2300万吨,预计2020年,全球漂白商品纸浆需求增长中的70%来自中国。纸浆贸易的快速发展为纸浆专业货源的运输带来了巨大的发展机遇。

全球纸浆市场 供需保持平衡

供需基本平衡。近年来,全球纸浆产量总体保持稳定,年产量和消费量基本保持在1.8亿吨左右的水平,贸易量保持在5000万吨以上的水平。市场在经历了2010-2015年的连续小幅下降后,产量、消费量从2016年开始均有所提升。从目前水平看,销量/产能比今年可能下降3%,明年反弹至91%,长期看会坚挺在95%的水平。

需求端持续增长。近几年,中国因素带动纸浆市场走强,中国禁废令、环保政策限制低端产能、纸张需求大涨等原因造成纸浆缺口较大;全球禁塑令加速提升了造纸纤维的新需求。同时由于木片供应紧张、计划外产能损失事件、国际贸易干扰等原因造成国际浆市场供应紧张。在多种因素作用下,预计纸浆市场将由快速增长转入平稳增长态势。

全球纸浆市场2018年下半年开始走缓,但长期看仍平稳增长,预计未来5年需求总增长,预计未来5年需求总增长约700万吨,基本来自中国,同时,80%左右的需求增长依靠中国。全球纸浆市场需求以每年1.3%的速度增长,预计2030年将达到4.9亿吨。从纸种看,生活用纸和包装纸需求将以每年2%-3%的速度增长,而文化纸的消费量预计会缓慢下降。

供给端产能激增后逐渐放缓。2018年前三个季度,世界20个主要产浆国化学浆产量增长了2.8%,虽然软木浆出货量下降了1.8%,但硬木浆跃升了7.2%。纸浆产量最大的前十个国家是美国、巴西、加拿大、中国、瑞典、芬兰、日本、俄罗斯、印度尼西亚、智利,十国占全球纸浆产量的比重合计为82.35%。预计2019-2021年全球纸浆产能将不会出现大的增长,未来5年供应增速明显放慢。未来美国、日本、瑞典等主要生产大国产能基本稳定,而巴西、北欧、印尼的纸浆产能都将大幅提高。

中国纸浆市场需求潜力巨大 大量依赖进口

需求端快速增长。中国纸业的发展,对全球浆纸产业带来积极影响。当前,中国人均生活用纸消费量远不及发达国家,生活用纸增长潜力巨大;加之电商急剧增长,大量消耗纸品,也会随之带来纸浆需求的快速增长。宏观经济环境有利于纸张需求和价格,2018年中国市场首次呈现纸张和纸浆同步涨价的繁荣景象。2018年废纸新政继续影响中国木浆需求,政策继续发酵,造成进口废纸量持续下跌,进一步增加木浆需求。

2018年中国纸浆消费量进一步增大,依赖进口补足,消费结构中木浆占比逐渐

受中国因素影响 纸浆船运输市场可望成为新「蓝海」

扩大。目前我国木浆消耗在纸浆占比约为30%,其中进口木浆占半数以上。2016-2018三年内,中国造纸原材料需求有望增加1000万吨,其中木浆需求的增长最快,而非木浆需求将持续下降。中国木浆消耗量持续增长,进口比例逐年上升,2017年进口2100万吨,占总消耗量的66%,2018年预计进口2300万吨,占总消耗量的69%。

供给端纸浆进口量大幅增长。由于受森林资源和环境保护政策限制,中国国内纸浆资源严重不足,未来我国木浆的巨大供需缺口仍主要依赖进口来填补。不过,2018年中美贸易战升级,国内对来自美国进口木浆加征关税,大量减少废纸进口,计划到2020年废纸全部禁止进口,国内纸浆供需缺口将进一步扩大。纸浆进口来源国主要集中在巴西、加拿大、印度尼西亚、美国、智利、俄罗斯、芬兰、乌拉圭、南非、瑞典等国家。

2018年由于环保趋严,国内纸浆产能增长停滞,而造纸新增产能接近300万吨,对进口浆的依存度将逐年提高。我国木浆产能集中度较高,海南金海、亚太森博、湛江晨鸣等产能前八的生产厂家占据82%的产能,大企业多数自产自销,造成国内市场对海外进口依存度较高。因此在此扩大纸浆进口的同时,中国企业正加快布局海外浆厂以提升纸浆自给率。

纸浆船运输市场 稳定增长 受中国因素影响最大

全球纸浆船运输市场此消彼长。全球纸类产品运输包括回收纤维、市场纸浆、平面纸和纸板,月平均运输量在1000万吨左右,2018年运输量较2017年有所减少。尤其是因禁废令导致回收纤维的运输下降比较大,有所增长的是因全球纸浆消费增长带来的纸浆贸易运输量。传统的排名前十位的纸产品海运全球纸浆航线中,北美、西欧、日本至中国的废纸回收纤维运输量大幅减少,北美因贸易政策导致的纸浆进出口航线运输量也有所减少,而拉美至西欧、拉美及西欧至中国的纸浆出口运输量,受中国需求影响,有一定的增长。

全球主要纸浆船运输市场小幅增长。从海运版图看,全球共有三大主要纸浆出口市场,北美、西欧和拉美地区,主要进口市场是亚洲,尤其是中国。北美出口纸浆根据批量分别采用纸浆专用船或集装箱前船运输,到达西欧的部分,有些当地使用,有些被转口至中国或其他亚洲国家;而三大出口地区也因为纸浆产品类别的不同,长纤和短纤的区别,互相之间也有贸易交流,产生海运量。2018年前7个月纸浆海运量同比去年增长了2.2%,北美出口量有所降低,中国的进口量仍然保持最大的增长幅度,达到6.2%。

中国纸浆船进口运输市场引领增长。从2011年开始至今,中国纸浆进口海运量呈持续稳定增长态势,2018年从西欧、拉美主要产浆国至中国的海运量都有一定幅度的增长,分别增加了5万吨、42.6万吨,同比增长了6%、9%,总量达到88.2万吨、504.5万吨。除日本以外的亚洲产浆国也有一定的增长,达到175.3万吨。今年以来,北美地区由于贸易政策的影响,北美至中国海运量有所下降,前7个月,海运最减少了83万吨,同比下降了2%,总量达252.2万吨。

总之,纸浆船运输市场需求旺盛,发展迅猛,纸浆船业务有望成为特种船运输细分领域的一个蓝海市场。

(中远海运e刊供稿)

市场观潮

武汉航运中心出口集装箱运价指数周报

本周,武汉航运中心出口集装箱运价指数(WSCFI)为1129.44点,较上期下跌1.92%。

本周运输市场整体表现稳定,航线运价小幅调整,表现出“近涨远跌”特征。其中,台湾、东南亚、日本关东等近洋航线运输需求依旧旺盛,

运价较上期分别上涨5.22%、3.34%、3.09%。远洋航线方面,多数班轮公司选择降价揽货,部分航线运价下跌。其中南美西、美西、波斯湾/红海以及澳新航线较上期运价分别下跌5.63%、4.49%、3.09%、2.13%。(武汉航运交易所供稿)

市场行情整体平稳 航线运价小幅下跌

武汉航运中心出口集装箱运价指数 (WSCFI)			
上期	本期	与上期比涨跌 (%)	
2019/01/25	2019/02/01		
1151.51	1129.44	-1.92	

武汉航运中心出口集装箱运价指数 (WUHAN SHIPPING CENTER CONTAINER FREIGHT INDEX)					
航线	单位	权重	上期	本期	与上期涨跌幅
综合指数 Comprehensive Index			1151.51	1129.44	-1.92%
分航线(Lane Service):					
武汉-日本关东 East Japan	USD/TEU	2%	453.97	467.99	3.09%
武汉-韩国 Korea (釜山 BUSAN)	USD/TEU	1%	456.80	458.91	0.46%
武汉-东南亚 Southeast Asia	USD/TEU	5%	569.66	588.69	3.34%
武汉-南美西 West South America	USD/TEU	5%	2014.89	1901.38	-5.63%
武汉-美西 USWC	USD/TEU	20%	2015.33	1924.89	-4.49%
武汉-美东 USEC	USD/TEU	12%	2807.83	2777.39	-1.08%
武汉-欧洲 Europe	USD/TEU	23%	1320.07	1314.75	-0.40%
武汉-地中海 Mediterranean	USD/TEU	8%	1361.48	1351.54	-0.73%
武汉-新西兰 Zealand	USD/TEU	1%	1188.87	1215.41	2.23%
武汉-澳洲 Australia/New Zealand	USD/TEU	4%	967.81	947.15	-2.13%
武汉-波斯湾/红海 Persian Gulf and Red Sea	USD/TEU	18%	1494.89	1448.69	-3.09%
武汉-台湾 Taiwan	USD/TEU	1%	425.84	448.06	5.22%

中国长江煤炭运输综合运价指数周报

市场需求持续减少 运价指数再度下跌

本周,中国长江煤炭运输综合运价指数(CCSFI)为965.97点,较上期下跌9.00%,煤炭运输市场行情下行趋势明显。受沿海煤炭运价持续下跌影响,长江煤炭指数也出现大幅下跌,加之春节临近,部分工业企业陆续停工减产,各大电厂煤炭日耗仍保持低位运行,补库积极性不高,本周总体运量较上周减少10.32%。春节前后,整个市场对煤炭供应的需求不足,航企面临船多货少的局面,大部分航线运价处于低位且仍在下调,尤其上游航线价格跌幅较大。

(武汉航运交易所供稿)

中国长江煤炭运输综合运价指数 (CCSFI)			
上期	本期	环比涨跌 (%)	
2019/01/25	2019/02/01		
1061.55	965.97	-9.00	



中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数周报

节前资源明显减少 整体运量大幅下滑

本周中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数(CARFI)为1191.91点,较上期下跌2.03%。

本周长江商品汽车滚装运输资源明显减少,整体运量下降21.65%。其中上水航线运量减少33.84%,部分航线上水航段运量降幅达45.20%;下水航线运量减少13.37%,部分航线下水航段运量减少41.44%。运价基本保持平稳,部分下水航线运价下跌7.55%。

船公司通过相互间的配载、换舱,调节运力匹配,提高船舶运营效率,以保证节前销售资源的发运。

(武汉航运交易所供稿)

中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数 (CARFI)			
上期	本期	与上期比涨跌 (%)	
2019/01/25	2019/02/01		
1216.57	1191.91	-2.03	



公告

因中国水运报春节期间休刊,中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数(CARFI)、中国长江煤炭运输综合运价指数(CCSFI)、武汉航运中心出口集装箱运价指数(WSCFI)2月8日暂停发布,2月15日恢复。特此公告。 武汉航运交易所 2019年2月1日