

先抑后扬 大跌大涨

——2019年国际干散货运输市场半年报

□ 张永锋 邵斐 谭安 王玉 刘练



散货船正在码头卸货。本报资料室供图

2019年上半年,国际干散货运输市场呈现出大跌大涨的特点,同时受中国钢厂限产时间影响,回升时间与2018年相同,均为一季度末,周期波动愈演愈烈。上半年前期在巴西矿难、澳洲飓风以及传统中国春节淡季等多重因素下,市场运价大跌。二季度随着钢厂需求逐步释放,原材料供应紧张,同时市场存在一定炒作因素,铁矿石价格大涨;同时中国大陸进口煤平控政策下提前使用配额,印度和东南亚煤炭进口需求旺盛;加之部分运力入坞安装脱硫塔影响实际运力供应,市场运价持续快速回升。

2019年上半年,全球贸易和投资放缓,国际贸易环境正面临很大的不确定性,各主要经济体增长动能减弱。IMF于4月发布的《世界经济展望》下调2019年全球经济增长至3.3%,达金融危机以来最低水平,同时预测2019年全球70%的经济体增速将会下降。中国国民经济运行继续保持合理区间,延续总体平稳、稳中有进发展态势,上半年国内生产总值同比增长6.3%,规模以上工业增加值同比增长6.0%,增速比一季度回落0.5个百分点。

2019年上半年中美贸易摩擦影响逐步显现,双边进出口总值为1.75万亿元,下降9%,但较一季度降幅小幅收窄。同期,中国与欧盟、东盟、日本贸易额均保持增长。其中,中欧贸易增幅最大,达11.2%。

市场运价波动剧烈

一季度国际干散货市场较往年淡季更为疲软,BDI由1282点急速下降至595点,均值为797.7点。铁矿石供应端受到巴西淡水河谷尾矿溃坝、澳洲飓风等突发事件影响出现了暂时性供应紧张,加之中国春节传统淡季因素,海岬型船市场运价大幅下跌,BCI从高位大幅度下跌,4月跌破100点。同时一季度煤炭需求偏弱,巴拿马型船和超灵便型船市场货少船多,运力过剩状况加剧。

二季度开始随着中国采暖季限产结束,钢厂高炉复产,钢厂对铁矿石需求上升,市场在海岬型船带动下开始快速恢复,市场运价持续回升。

2019年BDI第30周报(7月22-26日)

BCI劲升过后回调制衡 BSI八个月来首度超千

□ 俞鹤年

本周BCI在连续5日冲破4000点后,回落至3600-3800点区间,小幅震荡;BPI已连续9日驻守2000点以上,BSI自去年第48周以来首度破千,全周握守1000点以上;及至BDI连续7日盘踞2000+点后回调企稳。总体上BDI架构盘整巩固增长常态。

总体状况:
BDI数值2013年1月2日至本周交易日1643个,2000点以上占35个交易日即2.13%,2000-1000点区间占751个交易日即45.71%,1000点以下占857个交易日即52.16%,合计1608个交易日即97.87%在2000点以下。今年1月23日至5月9日累计71日跌破千点,5月10日至本周已累计55日超越千点,其中上周二至本周三连续7超越2000点,相当于2013年第39-41周的水平,这是5年半来的最好水平,表明市场回归常态已成定局。

BDI:
本周BDI一升四降,收盘值1937点;周增幅11.04%,较上周低25.17%;周均值2050点,较上周的14.93%减15.17%;同比去年的1730点高320点或18.50%,去年同期周增幅为-0.61%,比本周高10.43%。本周BDI四项指标连续第五周全部高于上周,其中最高值高305点或16.35%,最低值高203点或11.77%,本周四项指标连续第三周全部高

于去年年终,预料今年全年水平必将高于去年。

BCI:
本周BCI二升三降,收盘值4379点;周增幅-17.35%,较上周低39.09%。周均值为3963点较上周低121点或2.96%,较上周的20.69%低23.65%;同比去年的3345高618点或18.48%,去年周增幅为0.07%,比本周高17.42%。

BPI:
本周BPI二升三降,收盘值为2109点;周增幅-2.00%,较上周低13.08%;周均值2144点较上周高57点或2.73%,较上周的15.30%低12.57%;同比去年的1581点高563点或35.61%,去年周增幅为1.99%,比本周高3.99%。本周均值同比BCI低1819点或45.90%,较上周缩小了3.00%的差距。

BSI:
本周BSI三升二降,收盘值为1005点;周增幅为2.36%,较上周低8.84%;周均值1011点,较上周高80点或8.59%,较上周的9.53%低0.94%;同比去年的1032点低21点或2.03%,去年的周增幅为1.67%,比本周低0.69%。

涨跌势:
BDI延续上周以10连升终结第八波涨势,累增22.98%,本周周0.97%。BCI延续上周亦以10连升终结第八波涨势,累增31.48%,本周

矿强钢弱致钢企利润明显压缩

2019年上半年,中国共完成固定资产投资(不含农户)29.91万亿元,同比增长5.8%,增速相对平稳。其中基建已有小幅改善,发改委批复的基建项目已超30个,总投资额超8500亿元,项目类型

多集中在城市轨道交通、机场扩建、煤矿等领域。房地产方面,上半年以来房企为加速回款,同时热门城市土拍持续火热,房企拿地热情也较为高涨,新开工持续超预期,维持高位。

上半年供需两旺,随着4-5月份产量高位运行,同时去库速度明显减缓,螺纹钢价格前期在基本面及原材料价格支撑下小幅回升,但矿强钢弱局面造成钢厂利润不断被压缩。

东南亚等新兴经济体煤炭需求旺盛

2019年上半年,欧美及日韩地区煤炭市场需求持续萎缩,但部分国家煤炭需求依旧旺盛,中国大陆进口煤平控实行按需分配额度,导致众多电厂优先提前使

用进口额度以保证来年相应的进口额度。

2019年东南亚等新兴经济体因发展需要对电力消费明显增加,煤炭需求旺盛。经历2年多的

产能恢复和新产能投放后,全球煤炭产能与供给相对充裕,国际煤价不断走低,进口煤优势相对明显,刺激采购,后期巴拿马型船煤炭运价持续稳步回升。

入坞安装脱硫塔影响实际运力供应

2019年7月初全球干散货船队运力达11516艘、8.55亿载重吨,运力增速上升至2.9%。

全球船队增速表现较为亮眼的是巴拿马型船舶市场,其中Ultramax(60,000—64,999DWT)和Kamsarmax(80,000—89,999DWT)船

队增长率达9%和8%。2019年全球老旧船舶进入新一轮拆解进程,加之2020年“限硫令”生效的临近,结构性拆解更为明显。

随着2020年全球限硫令生效时间的临近,全球船东公司和货主企业都在紧锣密鼓地筹划着。据

克拉克森数据显示,截至2019年6月初,全球约4000艘船舶已经安装或者正在进行安装脱硫装置,其中干散货船队达627艘。克拉克森预估2019年全球运力增长2.4%,但受安装脱硫塔带来的停运影响,实际活跃运力供应仅增长1.6%。

下半年铁矿石运价将前高后低

展望2019年下半年,全球经贸不确定风险因素较多,增长减缓的紧张形势仍将持续。

铁矿石方面,在利润驱动下,四大矿山正在积极筹备复产,下半年进口矿供应量环比上半年将有明显增长趋势。下半年

中国限产开始后钢厂生铁产量较上半年或有小幅走弱,铁矿市场价格将逐步回归理性水平。

终端需求方面,地产融资政策收紧将影响建筑钢材需求,同时在“稳地价、稳预期、稳地价”的目标指导下,房地产销售增速下滑,新

开工面积将继续下行。在当前供需相对紧张及港口库存较低支撑下,铁矿石需求和运价下半年预计将呈现前高后低走势。同时中国煤炭进口平控政策影响下半年将开始显现,印度和东南亚市场将成为巴拿马型市场支撑。

近日,记者从江苏省交通运输厅获悉,《宿迁港总体规划(修订)》正式获得省政府批复,至此,宿迁港总体规划修订报批工作全部完成,标志着宿迁港规划建设迈入新的历史时期,为未来10年乃至更长一段时期宿迁港的建设发展提供了坚实规划依据,描绘了宏伟蓝图。

历时4年 总体规划终获批

2010年8月,上一轮的《宿迁港总体规划》获得江苏省政府批复。根据规划,宿迁市先后建设了果园作业区(运河中心港)、洋北作业区(运河宿迁港),另外泗阳港区东作业区、泗洪港区城东作业区、沐阳港区沐城作业区、孙圩作业区都形成了一定的规模。今年上半年,运河宿迁港共完成集装箱吞吐量3.83万标箱,同比增长85.36%。其中,运河宿迁港产业园发展势头强劲,上半年累计完成集装箱吞吐量2.76万标箱,同比增长84%。港口对经济发展起到了非常重要的支撑作用,有力地促进了宿迁经济社会又好又快高质量发展。

但随着国家一系列重大发展战略的实施,区域外部发展环境发生了较大变化。作为服务地方经济的重要的基础设施,宿迁港口发展面临着新的更高要求。

特别是宿迁航道即将开工建设,宿迁将新增通往连云港港的便捷通道。如何充分发挥水运运能大、成本低、能耗小、安全绿色的优势,服务好经济的发展,更好地指导宿迁港未来发展,港口规划的修订显得尤为迫切。

2015年7月,宿迁市交通运输局启动了《宿迁港总体规划》首轮修编工作,开始了历经四年的编制、论证和申报。

2018年9月,《宿迁港总体规划(修订)》环评通过江苏省环保厅审查,标志着宿迁港总体规划修订的审批工作取得突破性进展。2019年7月10日,《宿迁港总体规划(修订)》获得江苏省政府批复。

“这轮规划获批,意味着宿迁港建设和发展、有效保护和合理利用港口岸线资源有了重要依据。”宿迁市港航事业发展中心主任姜若松说。自此,宿迁港建设将踏上科学发展、转型升级的新征程。

“一体三翼” 打造生态绿色高质量港口

姜若松告诉记者,江苏省政府批复的《宿迁港总体规划(修订)》进一步明确了宿迁港的性质和功能、港口岸线利用规划方案、港区划分及各港区功能定位等内容,对于宿迁市大力实施“以港兴市”战略,指导今后宿迁市港口建设和发展,促进全市产业布局调整,提升城市功能,进一步扩大对外开放,发挥港口在经济社会中的拉动支撑作用,具有十分重要的长远和现实意义。

“按照‘一市一港’的规划原则,宿迁港将形成以中心港区为核心,沐阳港区、泗阳港区和泗洪港区为补充的‘一体三翼’港口总体发展格局。本轮规划共规划公共作业区15个,规划港口岸线36.83公里。其中,中心港区规划岸线10段,规划岸线长度14.95公里;沐阳港区规划岸线16段,规划岸线长度11.25公里;泗阳港区规划岸线10段,规划岸线长度6.24公里;泗洪港区规划岸线7段,规划岸线长度4.39公里。”姜若松介绍。

此轮规划进一步强调了“统筹规划、远近结合、合理开发、有效保护”

的原则,要求以宿迁港口优化功能布局、集约高效利用资源为前提,重点打造生态、绿色、高质量发展的新型港口。规划在2010年通过省政府审查的规划岸线基础上,共核减39公里规划港口岸线,重点核减了与饮用水源地保护区有冲突、与城市和产业发展不协调的岸线。

按照规划,宿迁港是江苏省地区性重要港口,是宿迁市综合交通运输体系的重要枢纽,是宿迁市临港产业布局优化的重要依托,以服务临港工业的原材料、能源等大宗散杂货运输为主,加快发展集装箱运输,积极拓展港口物流、商贸服务和江海河联运等功能,逐步发展成为布局合理、功能完善、绿色安全的现代化内河港口。

姜若松说,随着新总规的批复实施,宿迁港作为外向型经济发展的着力点和突破口,将成为今后一个时期宿迁市新的经济增长点,也将成为宿迁经济社会追赶超越发展的重要战略支撑点。

新规划获批 海河联运推进

宿迁港将圆『出海梦』

□ 记者 顾晓平 通讯员 傅晓 钟浩然

按照规划,宿迁港是江苏省地区性重要港口,是宿迁市综合交通运输体系的重要枢纽,是宿迁市临港产业布局优化的重要依托,以服务临港工业的原材料、能源等大宗散杂货运输为主,加快发展集装箱运输,积极拓展港口物流、商贸服务和江海河联运等功能,逐步发展成为布局合理、功能完善、绿色安全的现代化内河港口。

姜若松说,随着新总规的批复实施,宿迁港作为外向型经济发展的着力点和突破口,将成为今后一个时期宿迁市新的经济增长点,也将成为宿迁经济社会追赶超越发展的重要战略支撑点。

洼地崛起 海河联运指日可待

宿迁不靠江、不靠海,长期处在全省发展的“洼地”,依托黄金水道,实现连江通海,成为突破的路径之一。

近年来,宿迁积极响应和融入国家“一带一路”和“长三角一体化”,全力推进对外开放,依托京杭运河“黄金水道”,规划建设宿迁航道,推进宿迁港与连云港港早日实现“港港联运”,宿迁人的“出海梦”正照进现实。

宿迁航道是苏北腹地连接连云港港,实现海河联运的重要水运通道,全长102.1公里,全线将按三级标准建设,建成后可通行千吨级船舶。宿迁航道项目已列入交通运输部“十三五”调整规划,有望明年开工建设。在宿迁航道沿线,共规划了11段港口岸线,岸线总长约7.75公里。有了规划,可以将航道建设与港口建设结合起来,做到同步规划、同步设计、同步实施、同步见效。

随着宿迁航道规划建设加快推进,海河联运通道网加紧编织,港口建设也紧锣密鼓。运河宿迁港作为全市规划的物流核心区,已建成2000吨级码头泊位12个,其中集装箱泊位2个,占用岸线1586米。

根据上一轮规划,该港口的岸线资源已经使用完。本轮规划为运河宿迁港发展预留了充足空间,规划岸线长度3公里,全部建成后年通过能力将超过1500万吨。随着规划的批复实施,运河宿迁港三期工程以及二类水路口岸创建工作将进一步加快,“公铁水”联运优势以及完善的集疏运网络将全面形成,不仅能够有力地服务宿迁本地经济,也将辐射到苏北其他地区、皖北、鲁南等宿迁周边地区,极大提升宿迁的对外影响力。

“宿迁航道通航后,运河宿迁港到连云港港,千吨级船舶可以直接到达,运输费用至少比现在降低一半,还能推动形成沿河港口群、经济带、生态带和城市走廊,带动沿地区经济实现高质量发展。”姜若松说。

悠悠大运河,勃勃宿迁港。内河水运,为宿迁带来了过去的繁荣,如今正焕发新的生机。马达轰鸣的货船,带走的是船舶货物,留下的是一串串财富。炎炎夏日,这里的建设热火朝天,这里的码头繁忙一片,未来,这里还将会旧貌换新颜。



运河宿迁港码头。宿迁交通运输局供图