

运量增长不及运力 供需矛盾有所加剧

中国沿海散货水运市场逆势求突围

□ 周杰 龚伟东

上半年,中国经济承压,工业发展受阻,大宗商品运输需求增幅有限。总体来看,运量增长不及运力,供求矛盾有所加剧,上半年我国沿海散货运价较2018年同期明显下滑。6月21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1032.79点;上半年均值为1028.31点,同比下跌11.1%。下半年,经济逐渐回暖是大概率事件,但同时也可以预见,不利因素仍然较多,经济整体回暖程度将相当有限。中美贸易摩擦不断升级之后,经济前景



日照港30万吨级矿石码头正在进行装卸。本报资料室供图

上半年回顾

煤炭进口总量受限

随着煤炭优质产能加快释放,中国煤炭供应保障能力增强,而2019年煤炭需求总体疲软,电厂库存高位运行,加之环保要求不断提高以及相关管理部门对煤炭供需的总体调控,煤炭进口增长受到一定程度制约。排除1月的进口数据,2-5月,煤炭进口总量为9389万吨,同比增长仅1.8%。上半年,北方港口煤炭发运量与煤炭需求量、煤炭供给量同步小幅增长。前5月,全国主要港口内贸煤炭发运量完成3.24亿吨,同比上涨4.0%,其中沿海港口完成3.14亿吨,上涨

铁矿石运价走势整体趋弱

2019年以来,接连受矿难、火灾和热带气旋等意外事件影响,世界三大铁矿石巨头均下调铁矿石产量。交通运输部水运局数据显示,前5月,沿海主要港口外贸铁矿石接卸量为3.66亿吨,同比下跌4.8%。分地区来看,京津冀、山东地区主要港口铁矿石进口量均有不同程度下滑,其中营口港、唐山港、天津港、青岛港和日照港外贸进口矿接卸量同比分别下降30.2%、3.9%、11.3%、7.2%和9.9%。华东地区,虽然上海港、连云港港外贸进口矿接卸量同比分别下滑

石油港口吞吐量回升明显

虽然中国原油产量止跌回稳,但国内需求依然很大,对进口原油的依存度居高不下。上半年,沿海主要港口原油吞吐量回暖,原油运输行情稳定,成品油运输行情上升。前5月,原油进口量同比增长7.7%,水路进口量同比增长7.5%,增速较2018年同期增加3.8个百分点。外贸进港量的增长,推动港口吞吐量明显回升。与2018年同期相同统计港口相比,仅唐山港同比下跌18.5%,其余港口均实现增长,特别是大连港、宁波舟山港,同比分别增长13.9%和

从整个上半年来看,煤炭运输市场行情明显趋弱。虽然二季度海砂运输需求表现抢眼,分流了不少煤炭过剩运力,但在监督检查力度不断加大的情况下,上涨行情难以持续且幅度较为有限,煤炭运价仍面临不小压力。截至6月21日,上海航运交易所发布的中国沿海煤炭运价指数均值为708.64点,同比下跌21.6%;秦皇岛至广州(6万—7万DWT)和秦皇岛至上海(4万—5万DWT)两条航线的市场平均运价分别为30.7元/吨和26.4元/吨,同比分别下跌11.6元/吨和10.3元/吨。

南通港铁矿石内贸发运量同比分别下跌2.2%、6.8%、9.1%、2.9%和19.3%。日照港发运量虽然延续增长,但由于其基数相对较低,对二程矿整体运输需求支撑有限,前4月,日照港铁矿石内贸发运量同比上涨31.1%。

上半年,受煤炭运输需求疲软影响,沿海散货运输市场运力过剩矛盾较为突出,金属矿石运价走势整体趋弱。截至6月21日,中国沿海(散货)金属矿石货种运价指数报收于1002.84点;上半年均值为998.90点,同比下跌16.1%。

厂备货积极,港口吞吐量同比向好。随着沿海炼化布局日趋完善和管道运输的日益发展,沿海原油内贸运量增速有所下滑,运力过剩。但由于市场相对垄断,上半年,沿海原油运输行情总体稳定。6月21日,上海航运交易所发布的中国沿海原油货种运价指数报收1557.48点,与年初持平。市场成品油供应较好,沿海运输需求增加。上海航运交易所发布的中国沿海成品油货种运价指数保持稳定的情况下,同比增长10.3%,但增速放缓。华东、华南地区腹地炼

下半年展望

下半年,工业生产形势并不乐观,工业用电疲软态势将继续延续,用电需求增长空间有限。在库存长期高位运行的背景下,下游观望情绪难消,煤炭价格波动对于运输市场的刺激将逐步减小。而且随着发运港保供能力增强,船舶周转仍将维持较快速度,运力过剩压力不减,煤炭供需宽松的格局将对运输市场

因稳增长要求,下半年基建投资将有所改善。预计下半年钢铁消费旺盛局面不改,钢铁企业吨钢利润依然可观,开工率将持续高位。叠加先进产能的增加,铁矿石将保持较好需求。在铁矿石供求矛盾不断激化的背景下,铁矿石价格已经冲高

下半年,港口外贸原油进港量增幅平稳,随着中石化、中石油沿海布局日益完善,加之管道运输的成熟,外贸进口原油中转运输趋势下降,但2019年原油非国营贸易进口配额同比增长42%,对中转量有一定支撑作用。

煤炭需求增长空间有限

2018年新增13%运力,下半年,周转加快释放的运力叠加2018年新增运力,运力过剩矛盾仍将对行情形成较强打压。不过随着船舶大型化发展,兼营船舶比重增大,若下半年沿海煤炭运输行情与上半年一样较为低迷,该部分运力仍将会留在国际航线,或给内贸运输市场分担些

铁矿石需求依旧向好

位,后期三大矿发运积极性将显著提升。与此同时,中国港口铁矿石库存已跌至低位,库存压力正不断激化供求矛盾,补库动力也在不断升温,预计下半年铁矿石进口量将有所回升。届时在进口矿增长背景下,大船集中到港数量将有所增加,给沿海主要港口的中转业务

成品油配送行情波动向上

随着国内产量提升,原油运输量稳定,在运力增长平稳及船公司市场份额基本稳定情况下,沿海原油运输行情稳定。国际原油价格涨跌不定,波动于一定范围,总体国内成品油价格上涨空间不会很大。三季

下半年,诸多不利因素仍将影响沿海煤炭运输市场,煤炭运输需求增长有限。新增运力短时间内难以消化,在煤炭供需宽松格局延续的背景下,运力供应将长时间过剩,运价走势也难言乐观。综上,预计下半年沿海煤炭运输市场仍将延续弱势行情。

带来一定支撑,沿海铁矿石运输需求改善的可能性较大。不过相对于煤炭货种,由于基数相对较低,沿海铁矿石运输需求的变化对运价影响相对较小。预计下半年在沿海煤炭运输市场主导下,运力过剩格局持续,金属矿石运价走势趋弱。

波罗的海干散货指数缘何大涨?

在全球经济增速放缓和贸易形势不明朗的大背景下,航运业重要经济指标——波罗的海干散货指数(BDI)近期连续大幅上涨,成为市场一大关注点。年初报价一度暴跌超40%的国际海运市场为何出现如此过山车般的行情?这一涨势行情能保持多久?我们一起来看看。

波罗的海干散货指数飙升

今年2月,受整体需求下滑及中国春节假期等因素影响,波罗的海干散货指数一度连跌13天,创下两年新低。但进入二季度以来,波罗的海干散货指数持续走高,7月16日重返2000点上方,这是该指数在2014年1月3日后再度登陆2000点之上。之后BDI保持高位震荡,7月29日收报1922点。专业人士指出,其中以巴拿马型散货船为主的干散货运量飙升,自去年9月初以来,租金首次超过2万美元/天。据VesselsValue数据,对巴拿马型散货船的租金来说,上一次突破2万美元/天还是在2018年9月3日。此外,海岬型船运价指数一度至4438点,为2010年10月以来最高。随着中国对铁矿石需求量的增加,加之跨大西洋航线运量的显著增长,构成了海岬型船运费上涨的主要驱动力。当前巴西以外的海岬型船普遍存在运力不足的问题。预计接下来几周乃至数月,市场对海岬型船的需求仍会继续保持,并将持续加强。

多重因素造成上涨

BDI指数是国际公认的干散货运输市场最权威的晴雨表。对于BDI指数重返2000点,航运业内人士感到既在意料之外,也在情理之中。一位资深航运人士表示,BDI指数再上2000点比预计的时间整整晚了一年。

对于BDI上涨原因,专家们认为,BDI快速上行一方面是受到铁矿石价格影响,但另一方面或许也能够说明全球经济和贸易局势没有预期的那么差。此外,限硫令增加了运费成本也是原因之一。

涨势能保持多久

展望下半年,有分析认为下半年铁矿石市场对运费的支撑因素仍然存在。格林大华期货宏观分析师赵晓霞表示,中国经济下行压力会减弱,主要是因逆周期调节效果开始显现,而由于BDI指数与中国经济相关度较高,因此下半年BDI指数继续回升的概率大。野村证券跨资产策略师高田(Masanari Takada)在研报中表示,波罗的海干散货指数的上涨一方面反映了近期中国需求的回暖,一方面也体现了全球部分地区贸易活动的复苏。考虑到海运市场7月已进入传统旺季,预计下半年包括铁矿石、煤炭和谷物等全球大宗商品市场供需关系有望进一步改善,并继续利好。

丁丁则表示,从对全球经济的展望来看,衰退在很多经济体都在陆续发生,而贸易保护主义抬头也不利于航运市场繁荣,因此长期BDI指数的走势应该还是会具有重压。但是进入三、四季度,铁矿石、煤炭以及谷物等的运输将逐渐进入旺季,这样短期内还是会继续支撑BDI指数。也有分析师认为,下半年BDI走势很可能呈现冲高回落态势,一方面,能源成本推涨不可持续,全球原油价格大概率不会继续大幅冲高,燃料油裂解价差有继续缩减;另一方面,全球经济增速放缓已非常明显,由此带来的是政策逆周期操作加码,如货币重新回归宽松,但空间极为有限,需求回暖和货币宽松并非确定性关系。(本报综合整理报道)

武汉航运中心出口集装箱运价指数周报

运输市场行情向好 多数航线运价上涨

本期武汉航运中心出口集装箱运价指数(WSCFI)为1064.24点,较上期上涨3.81%。本周12条主要航线中9条航线运价上涨,3条航线运价下跌。由于货运市场供给基本面保持良好态势,船舶装载率较之前有所提高,多数航企上调了各自的订舱价格,使得多条航线运价呈现上涨趋势。其中,欧洲航线由于市场进入传统旺季,运输需求上升,航企推涨意愿较强,市场运价较上期上涨12.51%;南美西、地中海及澳新航线由于月末市场出货略有增加,加上部分航企的运力管控措施,订舱价格稳中有升,分别较上期上涨6.41%、6.15%、5.43%;其他航线如东南亚、南亚航线运价均小幅上涨。近洋航线如日本东、韩国釜山航线装载率较前略有下降,运价轻微波调,分别较上期下跌0.14%、0.61%。本周波斯湾/红海航线供需关系保持良好,部分航企为保持市场份额降价揽货,即期市场运价小幅下跌,较上期下跌0.45%。(武汉航运交易所供稿)



中国长江煤炭运输综合运价指数周报

主流航线供需平衡 市场运价保持稳定

本周,中国长江煤炭运输综合运价指数(CCSFI)为1113.27点,较上期上涨1.80%,煤炭运输市场行情上行。伴随“三伏天”来临,长江各地进入持续高温天气,制冷用电需求随之提高,各地打响迎峰度夏保供战,电煤需求大幅增加。但受台风降雨和煤炭货盘供应有限等因素影响运力及货源供给,煤炭发运量未增反降,较上周下降16.28%,市场运价波动不大。(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周报

运输市场供需失衡 运价指数跌破千点

本期中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数(CARFI)为982.13点,较上期下跌6.44%。受销售淡季影响,7月商品汽车滚装运量仍保持较低水平,本周,长江商品汽车滚装整体运量减少6.61%,上、下水航线运价分化明显。其中,上水航线运量小幅增长,增幅5.5%,部分航线运价下跌30.82%;下水航线运量减幅14.16%,部分航线运价上涨10.61%。本周,受商品汽车滚装整体运量减少影响,上水部分航线运价下跌显著,拉动综合运价指数跌破千点以下。(武汉航运交易所供稿)

Table with columns: 航线, 单位, 权重, 上期, 本期, 与上期涨跌幅. Includes data for various routes like East Japan, Korea, Southeast Asia, etc.

Table with columns: 上期, 本期, 环比涨跌幅. Shows WSCFI index values for 2019.7.26 and 2019.8.2, with a +3.81% change.

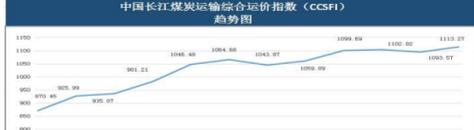


Table with columns: 上期, 本期, 环比涨跌幅. Shows CCSFI index values for 2019.7.26 and 2019.8.2, with a +1.80% change.



Table with columns: 上期, 本期, 环比涨跌幅. Shows CARFI index values for 2019.7.26 and 2019.8.2, with a -6.44% change.