

市场元气逐步恢复

长江航运市场逆境中显韧性

□ 特约记者 刘斌

受新冠肺炎疫情影响,一季度国内生产总值(GDP)出现了罕见的同比下降(-6.8%),尤其是1—2月份我国国民经济各项数据都大幅度下探。在党中央坚强领导下,随着疫情得到有效控制,复工复产措施加快推进,3月份经济运行明

显好转。

在此宏观经济形势下,一季度长江航运生产总体呈现一定程度下滑,货物运输中不同货类的表现差异较大,旅游客运受到重大冲击。但3月以来市场需求回暖,货物运输逐渐恢复。



九江港集装箱码头。本文图片由本报资料室供图



武汉新港集装箱堆场。

八大货类“三涨五跌”

一季度,长江干线港口完成货物吞吐量6.73亿吨,较去年同期减少4.2%。长江干线港口货物吞吐量占全国内河港口货物吞吐量的72.3%,占比较去年同期增长1.5个百分点。内、外贸货物吞吐量均有所减少,内贸货物吞吐量总体降幅大于外贸。长江干线港口完成外贸货物吞吐量1亿吨,同比减少1.5%;完成内贸货物吞吐量5.7亿吨,同比减少4.7%。

长江水运市场的八大货类中,金属矿石、钢铁、非金属矿石的吞吐量实现同比增长,煤炭、矿建材料、水泥、石油天然气及制品、化工原料及制品吞吐量同比减少。其中,金属矿石完成吞吐量1.69亿吨,钢铁完成吞吐量3254万吨,非金属矿石完成吞吐量2327万吨,同比分别增长13.3%、25.5%、增长4.4%。煤炭吞吐量为1.51亿吨,同比减少16.6%;矿建材料吞吐量1.31亿吨,同比减少2.3%;水泥吞吐量2719万吨,同比减少21.6%;石油、天然气及制品吞吐量2492万吨,同比减少16.1%;化工原料及制品吞吐量2199万吨,同比减少11.5%。

一季度,长江干线港口完成集装箱吞吐量383.1万TEU,同比减少11.1%。其中,外贸集装箱173.4万TEU,同比减少5.3%;内贸集装箱209.7万TEU,同比减少15.4%。长江干线港口完成集装箱水联运量2.94万TEU,同比减少2.2%。长江干线港口完成旅客吞吐量2.2万人次,仅为去年同期的11.6%。全部由重庆港完成。

长江航运市场一季度1—2月干线港口货物吞吐量下降较多,3月降幅明显收窄。液货危险品、集装箱、滚装运输等专业化运输受挫。市场运行的主要特点如下:受疫情和季节性因素影响,1—3月长江干线港口货物吞吐量与去年同期相比分别下降9.6%、15.8%、3.2%。3月份,煤炭及制品吞吐量仍有较大幅度下降,但金属矿石、钢铁延续了前两月增长势头,矿建材料、非金属矿石也扭转颓势,同比出现了较大幅度增长,对市场运行产生积极影响。

从运输区段看,湖北、安徽、湖南、重庆、四川段港口受影响较大。一季度长江干线港口中,除江西段港口货物吞吐量同比有所上升外,其他区域港口均有不同程度下降。其中,湖北、安徽、湖南、重庆、四

一季度,受春节假期及新冠肺炎疫情影响,港航企业经营受挫。从相关指数跟踪情况来看,长江航运价格总体表现不佳,综合景气指数与信心指数均大幅回落。

干散货运价下跌、集装箱运价微涨。其中长江干散货运价下跌明显,环比下降6.68%,综合运价指数维持在766—792点之间调整,主要货种成分指数均有不同程度下跌。煤炭、金属矿石、矿建材料、非金属矿石3月运价指数较去年同期分别下降3.0%、11.0%、4.3%、增长3.1%。

长江集装箱运价指数1054.06点,环比增长0.06%。上游区域集装箱运价指数1113.75,环比增长0.40%,中游区域集装箱

川段港口货物吞吐量较去年同期下降幅度较大,江苏段港口货物吞吐量同比略微下降。

从运输方式看,专业化运输表现不及干散货运输。大宗干散货运输总体小幅下降。一季度长江干线港口煤炭及制品吞吐量有较大降幅,但在金属矿石、矿建材料运输增长的有力支撑下,总体表现为小幅下降,三大货类总吞吐量同比减少2.9%。

一季度长江干线港口集装箱吞吐量超过一成,内、外贸航线均有所下降。其中,内贸航线和外贸的国际航线降幅较大,内支线集装箱同比减少3.5%,表现好于其

运价指数937.87,环比下降0.15%,下游区域集装箱运价指数1147.01,环比下降0.32%。

一季度长江航运景气指数和信心指数分别为89.01、85.80,较上期分别下降16.48点、18.85点,双双跌落不景气区。港航企业经营生产明显受阻,港航企业11个主要观测指标10降1升,均处于不景气区。

从企业类型看,港口企业、航运企业景气指数均大幅回落。港口企业和航运企业景气指数分别为90.27、88.06,较上期分别

他航线。

液货危险品运输降幅较大。一季度,受油品消费需求下降、化工企业开工不足等因素影响,长江干线港口的石油天然气及制品、化工原料及制品吞吐量与去年同期相比,总体降幅达到14%。

此外,长江干线港口一季度完成滚装汽车吞吐量175万吨,同比大幅减少60.2%。

一季度,长江干线港口旅客吞吐量较去年同期大幅减少近9成。其中,2月份长江干线港口旅客吞吐量为零,3月份有少量恢复,但远未达到正常水平。

集装箱运价微涨

下降17.37点、15.40点,均落入不景气区。

从区域分布看,上游下降幅度大于中、下游。上、中、下游企业景气指数分别为86.69、89.14、94.53,较上期分别下降19.30点、17.02点、9.73点,均落入不景气区。

分货类情况来看,客、货运均回落至不景气区。客运和货运景气指数分别为89.51、88.28,较上期分别下降10.12点、21.19点,均落入不景气区。五大货运景气指数均有所回落,均处于不景气区。

CTSI指数显示:

4月运输生产降幅继续明显收窄 货运已基本恢复至去年同期水平

本报讯(全媒体记者 孙丹妮 通讯员 梁鸿旭)5月13日,交通运输部科学研究院发布的中国运输生产指数(CTSI)显示,我国4月运输生产降幅继续明显收窄,货运已基本恢复至去年同期水平。

4月,中国运输生产指数(CTSI)为131.5点,同比下降21.9%,降幅较3月收窄6.6个百分点。分结构看,CTSI客运指数为63.1点,同比下降61.2%,降幅较3月收窄5.2个百分点;CTSI货运指数为169.3点,同比下降

1.2%,降幅较3月收窄7.4个百分点。

交通运输部科学研究院信息中心研究咨询室副主任兼实验室主任周健认为,随着我国疫情防控阻击战取得重大战略成果,国内疫情得到基本控制,生产生活秩序加快恢复,中国运输生产指数(CTSI)降幅延续明显收窄趋势,继续朝着正常轨道运行,特别是CTSI货运指数降幅已收窄至1.2%,表明货运指数已基本恢复至去年同期水平,这与当前各行业复工复产正逐步达到正常水平、经济

社会运行逐步趋于正常的形势基本一致。根据目前疫情防控形势和生产生活秩序恢复情况,预计指数将继续向好趋势。



中国运输生产指数

“泛洲10”号装载“大国重器”启航前往墨西哥湾



本报讯(通讯员 韩姝姝)5月12日,江苏泛洲船务有限公司承运的,首台具有完全自主知识产权的太重(天津)滨海重型机械有限公司自升式钻井平台“TZ301-1”在天津顺利装船。这座填补了国家多项海工制造领域空白的“大国重器”,将由泛洲船务6万吨半潜船“泛洲10”号从天津运往墨西哥湾进行作业服务,这也是该半潜船投入营运来第二次执行外贸运输业务。

“TZ301-1”平台重量约16000吨,高度达到了160米,装船属于超宽、超高高难度作业。作业时浮装定位精度要求高,受风力、潮汐、涌浪影响很大。为保证平台安全装船,泛洲船务技术部门与太重(天津)滨海公司一起提前查看海况预报,实安全防范措施,在平台外板水线位置设计制作安装了定位卡,确定了平台浮装装船带缆系泊点。

5月10日,“TZ301-1”平台开始装船。当天,涌浪较大,装船条件较差。半潜船、协助拖轮、平台各方严格按照装船方案作业,各司其责,最终顺利将平台绞到半潜船指定位置装船。

据悉,此次平台运输航程近16000海里,将途经中国台湾海峡、新加坡海峡、马六甲海峡、印度洋、好望角、大西洋、加勒比海、墨西哥湾,预计55天到达。

据介绍,“TZ301-1”平台属于世界主流设计船型,船身型长70米,型宽72米,型深9.5米,可满足国际广泛海域的钻井工况,并具有环境适应性好、可变载荷大、自持力强等优势。

左图为装船现场。

2020年BDI第19周报(5月4-7日)

本周BCI跌势较上周加大3倍多,BPI跌势略减,BSI小幅延续涨势,以致BDI环比加大2倍跌幅。可见市场自律制衡主要体现在涨跌走势上。

总体状况:

BDI:本周BDI 2013年1月2日至本周交易日1838个,高于2000点占64个交易日即3.48%,1774个交易日高于2000点占96.52%。今年以来已连续19周困居千点以下。

BDI:本周五波交所公假休市,为4个交易日,BDI全四降,收盘值514点,环比上周跌103点或16.69%;周增幅为-17.81%,较上周低10.40%;周均值555点环比上周低87点或13.55%;同比去年的966点低411点或42.55%,比本周高20.89%。本周BDI四项指标连续第二周全部低于上周,下行加剧。

BCI:本周BCI亦全四降,收盘值461点,环比上周低359点或43.78%;周均值为598点,同比去年的1230点低632点或51.38%,去年同周增幅7.84%比本周高60.59%。

BPI:本周BPI一升三降,收盘值667点,环比上周低34点或4.85%;周均值695点,同比去年的1192点低497点或41.69%。本周均值同比BCI反超97点或16.22%,较上周缩36.99%的差距。

BSI:本周BSI全四升,收盘值423点,环比上周高10点或2.44%;周增幅为6.31%,较上周低3.91%;年内净增续升为-48.25%;周均值419点,较上周高16点或3.97%;同比去年的772点低353点或45.73%,去年同周增幅3.55%,比本周高1.15%。

涨跌势:

BDI延续上周第4波跌势为13连降,累增-38.02%。

BCI延续上周第3波跌势为10连跌,累增-69.29%。

BPI无5+连升(降)涨(跌)势。

BSI延续上周第2波涨势为10连升,累增10.02%。

营运状况:

本周主型船运价日均获利:

海岬型船净增-2405美元,较上周低1287美元或115.12%;年内净增续跌为-9479美元;周增幅为-38.00%,环比低23.96%,年

内净增续跌为-88.72%。周均值较上周低2050美元或26.18%,为5802美元。

巴拿马型船净增-358美元,环比上周高24美元或6.28%,年内净增续跌为-4280美元;周增幅-6.92%,与上周持平;年内净增续跌为-49.48%。周均值较上周低335美元或6.49%,为4826美元,同比海岬型船低996美元或17.17%,较上周的34.34%缩17.17%的差距。

超灵便型船净增114美元,环比上周低160美元或58.39%,年内净增续升为-3638美元;周增幅为2.49%,较上周低3.76%,年内净增续升为-54.95%;周均值较上周高175美元或3.95%,为4609美元。

本周运价日均获利收盘值与上周环比:

海岬型船收盘为4858美元,较上周跌2405美元或33.11%,继续领先各型船,同比去年的11621美元低6763美元或58.20%。

巴拿马型船收盘为4663美元,较上周跌358美元或7.16%,同比去年的9592美元低4929美元或51.39%。

超灵便型船收盘4657美元,较上周增114美元或2.51%,同比去年的8673美元低4016元或46.30%。

按收盘值粗略估算,海岬型船营运亏5.0成,较上周增亏2.4成;巴拿马型船亏4.3成,较上周增亏0.4成;超灵便型船亏1成,较上周减亏0.2成。

走势看点:

本周BDI架构各指数年内净增率如下:BDI续跌为-66.24%,BCI续跌为-2389.64%,BPI续跌为-48.38%,BSI续升为-48.25%。

BDI架构总体走势持续上周的结构性制衡,从海岬型船运价日均获利周增幅与BCI相比较来看,以-38.00%对-52.95%,落差14.98%,较上周的1.68%骤扩13.30%差距,恰与上周11.65%的缩差形成对冲。

巴拿马型船对BPI为2.00%落差,较上周的0.87%扩1.13%,亦对冲上周1.27%的缩差;超灵便型船与BSI落差为0.09%,较上周的0.06%扩0.03%的差距,亦对冲上周0.02%的缩差。上述扩差与缩差环比对冲是一种内在制衡,表明市场“有波动而无大碍”。

货物吞吐量增速有望由负转正