

干散货海运市场有望迎“晴好”？

□ 全媒体记者 甘霖

波罗的海干散货指数(BDI)常常被当作宏观经济的“晴雨表”，近3个月该指数累计涨幅超过3倍。特别是7月28日至8月17日，BDI连续14个交易日上涨。

干散货海运市场将迎来“秋收”了吗？未来走势将如何？近日本报记者进行了深入采访。

经济回暖 大宗商品需求强劲

“随着全球新冠肺炎疫情形势的变化，多国逐步‘解封’，未来大宗商品市场方面大概率出现供需两旺的局面。”国信期货有限责任公司投资咨询部宏观研究员顾琛表示。

从需求侧看，中国经济在第一季度“深蹲”后，第二季度增速由负转正，成为疫情暴发以来第一个实现增长的主要经济体，这得益于我国政府出台的一系列政策。中国经济的增长带来了强劲需求。

“今年整体的地方政府专项债发行量为3.75万亿元，比去年增加了1.6万亿元。”顾琛介绍说，整体的专项债使用侧重“两新一重”建设，即加强新型基础设施建设、新型城镇化建设以及重大工程建设。“新增的1.6万亿专项债主要是起到拉动投资的作用，将用于支持基础设施建设和扩大内需方面。”

下半年基建投资加速无疑会推动铁矿石、煤炭等大宗商品需求的增长，这对于干散货运输来说是个重大利好。据克拉克森柏拉图上海公司董事李成山介绍，受全球疫情影响，除中国外，其他国家1—5月粗钢产量降了10%。中国在复工复产之后，粗钢产量迅速恢复，在6月份达到了历史最高水平，港口内贸铁矿石的发运量也在6月达到历史最高水平。

除了铁矿石之外，中国煤炭需求在复工复产之后也增长迅速。易煤研究院研究员张飞龙介绍说，随着各地刺激政策效果的显现，我国社会用电需求在4

月中下旬逐步转正，4月全社会用电量同比增长0.69%，5月增速进一步扩大为4.61%，5月份沿海电厂日耗煤出现超预期恢复。“由于特高压检修以及水电的低速，使得沿海本地火电出现了超预期的恢复，日耗同比最大增加30%以上，沿海各环节快速去库存，价格快速反弹到570元/吨左右。”张飞龙说。

顾琛表示，根据浙电、上电、广电、国电、大唐、华能等6大发电集团数据显示，六大发电集团日均耗煤量出现了较为明显的提升，其主要原因还是受复工复产政策的支持。“七八月份是相对的旺季。”

另一大宗商品粮食的需求也十分旺盛。“粮食这个大类，在今天的干散货品种里面大幅增长。”李成山介绍说，受疫情影响，各国进口粮食的需求较大。“对大豆贸易而言，虽可能会有小幅波动，但不会产生太负面的影响。去年我们进口大豆8700万吨，预计今年可能进口达9500万吨以上。”

从供给侧看，随着各国逐步“解封”，将有利于供需市场的稳定。巴西是主要的铁矿石出口国，该国发展和工业和外贸部公布的数据显示，今年6月，巴西铁矿石出口量为3004.8万吨，同比增长1.3%，环比上涨39%。其中，对中国铁矿石出口量为2278万吨，同比增加35%，对中国铁矿石出口量占巴西总出口量的比例从去年同期的53.8%上升至75.8%。7月份，巴西铁矿石出口量为3400万吨，与去年同期的3420万吨基本持平，达到一年最高水平。



宁波舟山港鼠浪湖矿石码头。

动力十足 海运量稳步增长

干散货运输是大宗商品最主要的运输形式，铁矿石、煤炭和粮食谷物三类货物占比接近62%，其中铁矿石是干散货海贸易中占比最大的货种。经济回暖带来的大宗商品旺盛需求推动了干散货运输量的迅速回升。

6月30日，上海国际航运研究中心发布的中国航运景气指数报告显示，中国干散货运输企业景气度大幅回升，2020年二季度，干散货运输企业景气指数为84.84点，较上季度上升28.17点。

“从今年疫情后的大宗商品相关数据来看，无论从进口量还是内贸发运量，都有不错的表现：因对进口煤管控，煤炭国内发运量和价格迅速回升；铁矿石、钢材对应基建需求，未来前景也不错。”深耕航运大数据领域的亿海蓝(北京)数据技术股份公司产品首席分析师林书来表示。

上海国际航运研究中心国际航运研究室主任张永峰也认为，铁矿石、煤炭和

粮食等干散货主要消费国都在中国、日本、韩国等东亚地区，而这些国家疫情防控相对较好，最早解封，解封之后需求会在下半年逐步释放，对于下半年的干散货市场是重要利好。

中国航运景气指数编制室主任周德全也认为，三季度中国航运业将进一步企稳。根据中国航运景气调查显示，三季度干散货运输企业信心指数预计大幅上升至37.24点。干散货海运市场价格景气指数预计为131.61点，大幅跃入景气区间。

根据调查，干散货企业普遍预计三季度干散货运量将稳步增长。超四成干散货企业认为三季度业务量将增长10%以上，其中认为三季度业务量较二季度上涨20%以上的有6.25%的企业，认为三季度业务量较二季度上涨10%—20%的有34.38%的企业；而认为三季度业务量与二季度基本持平的有34.38%的企业。

油价趋稳 有助航企控制运输成本

自今年二季度以来，干散货运输企业经营状况逐步企稳，其中一个重要原因是船用燃油价格的下降。多位航运企业负责人告诉记者，由于燃油价格大幅下滑以及劳动力需求的减少使得企业运营成本有所下降，干散货运输企业流动资金充裕，具有较强的抗风险能力。

据中国船舶燃料有限责任公司经营管理部负责人田明介绍，2020年上半年布伦特原油均价42.1美元/桶，同比去年的64.2美元/桶下跌34.4%。新加坡是全球最大的燃料油集散中心、定价中心和船加油中心，今年上半年新加坡低硫燃料油均价380.8美元/吨，年内最高740美元/吨，最低180美元/吨，下跌幅度基本与原油下跌幅度保持一致。

由于燃油价格下跌幅度较大，导致低硫燃油价格与高硫燃油价差迅速缩小。“年初高硫油和低硫油的价差一度是200—300美元/吨的水平，现在回归到100美元以内，最新的是70美元左右，已经是正常的水平了。”田明介绍说。由于价格差缩小，不少干散货航企企业改变了原定的安装脱硫塔计划，甚至有近一成的企业计划取消安装脱硫塔的计划。

船供燃油市场价格是否会有较大幅度的上涨也是船东们最关心的事。田明表示，今年我国在1月和3月分别出台了国际航行船舶加注燃料油出口退税的政策和低硫船用燃料油出口配额的政策，对于国内炼油厂来讲，生产低硫船用燃料油的成本更低了，极大地激发了它们的积极性。“国内许多炼油厂陆续生产了低硫船用燃料油，有利于促进低硫船用燃料油市场的稳定，保障炼油企业生产能力的稳步提升，保障国内船东的供应。”田明说。

田明提供的数据显示，今年1—5月，我国保税油供应量597万吨，同比大幅增加94万吨，增幅为18.6%，为近五年来最大增幅。其中低硫燃料油产量1—5月为212万吨，占供应量的36%，5月更是占到49%。此外，受疫情影响，全球船加油枢纽港库存量都处于历史高位，比平均水平高20—46%。“如果库存规模比正常水平高，也预示着整个市场需求呈现比较疲软的局面，未来价格也会比较疲软。”

“国内船供燃油充足，有利于燃油市场价格稳定，对于干散货运输企业来说，有助于控制成本，锁定利润。”一家大型航运企业负责人告诉记者。

2020年BDI第34周报(8月17—21日)

班轮公司需谨慎恢复运力

□ 龚建伟 颜培森

2020年本应是集运业供需关系进一步改善，市场进入新一轮上涨周期的开局之年，当大家对市场复苏满怀期待，运价也冲至近几年来的高点时，突如其来的新冠肺炎疫情，让整个集运业迎来了前所未有的挑战。

近期，部分航线出现了运力恢复的趋势，运价承压下行。但在需求尚未完全恢复之前，运力回归需要慎之又慎。

疫情冲击全球经济 主动停航提升运价

疫情对全球经贸活动带来巨大冲击。据国际货币基金组织(IMF)最新预测，2020年全球经济将迎来4.9%的负增长。其中，美国经济将收缩8%，欧元区经济将收缩10.2%，日本经济将收缩5.8%，中国经济将增长1%，成为全球主要经济体中唯一能够实现经济正增长的国家。

同样，疫情期间各国施行严厉的管控措施致使国际商品贸易需求严重下行，世界贸易组织称，今年第一季度全球货物贸易量同比下降3%，第二季度的降幅预计高达18.5%。而集装箱运输市场是受疫情影响最为严重的板块之一，据克拉克森统计，2020年全球集装箱贸易量将减少0.3%，创造历史最大跌幅。

班轮公司业务量的大小主要依赖于贸易量的多少，然而在全球新冠肺炎疫情持续发酵的背景下，国际经济发展受到巨大冲击。为了避免大规模交叉感染的出现，多国采取不同程度的限制聚集、停工停产等措施，生产和消费两端均受到较大挤压，班轮公司运输量随之减少，主营业务承受巨大压力。

为应对供需不平衡和运输受阻等问题，班轮公司主动选择大规模停航和绕航等措施应对难关。航运分析机构Sea-Intelligence在分析中显示，在今年第5周至第26周中，总计有215个空白航班在跨太平洋航行，其中153个是疫情所致；在亚欧航线上，有154个空白航班，其中108个是疫情所致。

截至今年5月末，全球集装箱闲置运力规模达到272.28万TEU，创历史新高，占全球总运力的11.8%，其中因脱硫塔改装而闲置的运力仅占比2.4%，其余主要是船东主动停航所致；有效运力自年初的2169.59万TEU，连续四个月下滑至2034.84万TEU，同比下降7.8%。

为应对疫情影响市场需求急速下跌的不利局面，在班轮巨头及其所属联盟的带动下，行业形成了较强的凝聚力和行动一致性，中国出口集装箱运价指数(CCFI)整体表现相对平稳，尤其从5月开始出现了小幅逆势上涨的态势。



中远海运班轮靠泊中。本版图片由本报资料室供图

在笔者看来，行业好与坏最终还是要看班轮公司的盈利情况。得益于各公司的自律性和默契度以及行业集中度的不断提升，各班轮公司开始施行强有力的停航措施，低廉的油价、非海运业务的不断拓展以及各类降本增效措施，发挥出了明显的改善效果。

此前业内预测的班轮公司大幅亏损的情况没有出现，目前来看主要班轮公司一季度的营收表现完全超出预期。在公布经营业绩的11家公司里，仅有阳明海运一家出现了净利润同比减少的情况，马士基和达飞集团甚至出现了同比扭亏为盈的良好表现，而且预计二季度业绩情况会更上一层楼。

除了各班轮公司自身经营策略的调整发挥了作用外，政府补贴，对于这份超出预期的业绩答卷也起到了不能忽视的作用。

班轮行业作为重资产行业，在日常经营上特别注重“现金为王”，流动资金的情况会对不同企业的生存状况产生巨大的影响。此次疫情之下，全球各主要经济体基本都对本国的航运业采取了形式多样的政府援助措施，以帮助企业渡过难关。在全球12家主要集装箱运输公司中，有8家已经获得了政府的财政支持或者拥有了直接的国有权益。

航运业作为特殊的重资产集成产业，单纯依托市场主体的自由竞争很难维系行业的繁荣。因此，往往需要国家的“嘘寒问暖”。但从市场的角度来看，政府对于航运业的支持确实值得思考：真的是疫情致使班轮公司陷入经营窘境，还是疫情使原有的经营问题暴露和加剧？是否所有班轮公司都应该适用同样的救助措施纾困？在笔者看来，政府的短暂行施助只能解“近渴”，行业的长期向好发展还需供需关系的持续改善。

运力恢复趋势明显 良性循环靠理性与自律

目前，从供应端来看，班轮公司恢复运力的趋势比较明显。

根据Sea-Intelligence最新数据，在亚洲—北美西海岸，已有30个空白航班恢复，其中有22个由THE联盟恢复。此外，亚洲—北欧美线有11个空白航班恢复。整体来说，在跨太平洋和亚欧航线上，目前一共有49个空白航班恢复。

另据航线与船期数据采集机构“容易船期”截至7月2日汇总的数据显示，今年7—8月共计停航69个航次，对比上一轮数据，停航总数减少了5条。最近运力逐步回归市场的趋势愈加明显，远东—欧洲航线开始连续两个月出现运力正增长。

在此情况下，市场运价开始承压。并且由于市场需求并没有出现明显回暖，现在来看下半年运价将会承受较大的压力，大幅冲高的可能性较小，总体走势应该还是比较平缓。

目前有运力控制松动的趋势，笔者建议各家班轮公司还需谨慎恢复运力，相信经历过疫情影响最大、市场需求最低迷的时期，行业会愈发理智和自律。希望借此次疫情的机会，行业可以深度挖掘出自身的未来发展和盈利方向，科学把握运力和需求之间的平衡。如此一来，相信整个行业未来将是理性的、自律的，最终是向好的。



BDI均值环比续增 大盘面出现制衡盘整

□ 俞鹤年

BDI保留了上周增长成果，均值环比续增，但收盘骤跌，失守1500点，意味着制衡盘整。

总体状况：BDI数值2013年1月2日至本周交易日1912点，高于2000点占64个交易日即3.35%，2000—1000点区间占877个交易日即45.87%，低于1000点占971个交易日或50.78%，合计1848个交易日低于2000点占96.65%。

BDI：本周BDI一升四跌，收盘值1481点，环比上周转跌114点或7.15%；周增幅-7.32%，较上周低13.45%；年内净增转跌为48.59%；周均值1550点环比上周高4点或0.26%；同比去年的2095点低545点或26.01%，去年同周增幅3.83%，比本周高11.15%。

本周BDI四项指标平均值与最高值续高于上周，表明保留了上周成果，收盘值最低值转跌于上周，表明市场出现新一轮盘整。

BCI：本周BCI全五跌，收盘值2160点，环比上周转跌242点或10.07%；周增幅-10.45%，较上周低-10.53%；年内净增转跌为负1801.81%。周均值为2308点较上周转低54点或2.27%；同比去年的3777点低1469点或38.89%，去年同周增幅4.44%比本周高14.89%。

BPI：本周BPI亦全五跌，收盘值1653点，环比上周转跌171点或9.38%，周增幅较上周低25.42%；年内净增转跌至46.77%；周均值1745点较上周高17点或0.98%；同比去年的2175点低430点或19.77%，去年同周增幅1.24%，比本周高10.94%。本周均值同比BCI续低563点或24.39%，较上周相差3.03%。

BSI：本周BSI全五升，收盘值962点，环比上周转高35点或3.69%；周增幅为3.72%，较上周低4.43%；年内净增续升为34.82%；周均值953点，较上周高58点或6.48%，同比去年的1192点低239点或20.05%，去年同周增幅11.21%，比本周高7.49%。

涨跌势：本周BDI延续上周以14连升终结第5波涨势，累增22.91%。本周BCI出现5连降第6波跌势，累

增-10.45%，与上一波跌势时隔13个交易日。

本周BPI本周亦出现5连降第7波跌势，累增-9.70%，与上一波跌势亦时隔13个交易日。

本周BSI延续上周第4波涨势为12连升，累增13.17%。

营运状况：本周主型船运价日均获利：海岬型船净增-1998美元，较上周低2002美元或500.50%；年内净增转跌为3577美元；周增幅为-10.49%，环比低10.57%，年内净增转跌为106.01%。周均值较上周转低476美元或2.43%，为19110美元。

巴拿马型船净增-1539美元，环比上周低3884美元或165.63%，年内净增转跌至2278美元；周增幅-10.64%，较上周低27.87%；年内净增转跌为12.29%。周均值较上周高158美元或1.11%，为14373美元，同比海岬型船低4737美元或24.79%，较上周的43.60%缩差18.81%，恰冲抵上周的扩差19.10%。

超灵便型船净增392美元，环比上周低394美元或49.87%，年内净增转升为2201美元；周增幅为3.79%，较上周低4.31%，年内净增转升为3.00%；周均值较上周高338美元或3.43%，为9370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17918美元，较上周低1998美元或10.03%，依然领先各型船，同比去年的30437美元低12519美元或41.13%。

巴拿马型船收盘为13540美元，较上周转跌1539美元或10.21%，同比去年的17583美元低4043美元或22.99%。

超灵便型船收盘10586美元，较上周续升392美元或3.85%，仍殿后，同比去年的14113美元低3527美元或24.99%。

按收盘值粗略估算，海岬型船营运续盈8.6成，较上周减盈2.1成；巴拿马型船盈6.6成，较上周减盈1.9成；超灵便型船盈10.0成，较上周增盈0.3成。

走势看点：本周BDI架构各指数年内净增率如下：BDI转跌为48.59%，BCI转跌为-1801.81%，BPI转跌为46.77%，BSI续升为34.82%。本周BSI一路上行，BCI与BPI增幅骤跌0下，拖累BDI告负。从海岬型船运价日均获利周增幅与BCI相比较来看，以-10.49%对-10.45%，落差为0.04%，与上周持平，疲软无力。巴拿马型船对BPI为0.94%落差，较上周1.51%缩0.57%，转档下行；超灵便型船与BSI落差为0.07%，较上周扩0.02%，继续连升。