

市场观潮

7月以来运价连续下挫

国际干散货运输市场怎么了

□ 张磊磊 董昕鹏



渭洲湾港东港区。

2022年上半年，国际干散货运输市场在油价飙升、运距拉长等因素叠加支撑下保持较好走势，BDI(波罗的海干散货运价指数)一度重新站上3000点，达到半年来最高。

然而下半年以来，尽管进入传统海运旺季，但在全球经济衰退预期增强、油价回落、可用运力增多等影响下，国际干散货运价连续下挫。8月12日BDI为1477点，同比下跌57.8%，触及半年来最低点。

三大主要船型租金运价均呈下滑趋势，其中BCI、BPI、BSI同比分别下跌71.5%、46.3%、48.3%。

运价持续下探引发大众对航运市场后市担心。经分析，笔者预计，三季度俄乌冲突所引起的能源短缺将持续发酵；同时，在中国各项稳增长的经济政策刺激下，全球煤炭和铁矿石的增长需求偏向乐观，国际干散货运输市场仍存在上涨机会。

经济衰退预期引发需求回落

今年，在俄罗斯能源减产断供，世界主要经济体采取收紧的货币政策等因素作用下，全球经济衰退预期持续增强。7月底，国际货币基金组织IMF将2022年全球经济增速下调0.4个百分点至3.2%，相较2021年减少2.9个百分点。

7月全球制造业PMI为51.2%，创近两年新低，下游原材料采购积极性全面削减。

铁矿石方面，全球重大基建项目投资情况不乐观，国内房地产市场低迷、限产政策趋严，钢材需求低位运行。6月钢厂利润大幅跳水，铁矿石采购略有回落；6月最后一周，国内45港铁矿石到港量仅2225.6万吨，同比减少11.4%。

同时，7月，四大矿山半年度冲量结束后例行检修增多，港口下水量减少，进一步削弱运输需求。据Mysteel数据显示，7月澳矿发运总量为7865万吨，相较6月减少331万吨。

除澳洲、巴西外，其余矿山7月发运2111万吨，环比减少264万吨。8月以来，澳洲至中国航线租金从11795美元/天跌至8月4日的最低点(5373美元/天)，跌幅达到119.5%。

煤炭方面，上半年俄乌冲突引发能源供给恐慌，欧洲、日韩对印尼、澳大利亚煤炭进口快速上涨。

国内受能源保供稳价政策影响，各环节库存处于高位，加上内、外贸煤炭价格倒挂严重，煤炭进口需求稀少。7月，国内煤炭进口量2352.3万吨，同比减少22.1%。

粮食方面，俄乌冲突导致乌克兰粮食减产超过50%，叠加全球通货膨胀加剧，粮食价格连续高企，采购端多以按需采购为主。同时，北半球进入夏季，对粮食储存影响较大，北美和南美粮食发运进入淡季，导致相关航线租金有所回落。

油价下跌增加议价空间

上半年美欧对俄罗斯实施的一系列制裁，使得俄罗斯原油出口受阻，引发全球能源供给紧张情绪，国际原油价格大幅飙升。

但近期，美联储加息节奏加快，且欧元区通胀日益高企，欧洲央行近11年来首次加息。市场对于滞胀风险升级和经济增长

疲软的担忧情绪持续加剧，打压了欧元区及美元区的消费和投资热情，投资者以减仓原油提前应对需求可能大幅下滑带来的局面。

8月第一周，国际原油价格4连跌，创出今年4月以来的最大单周跌幅，布伦特原油单周跌幅达到13.7%，WTI跌幅达到9.7%，国际油价基本回落至俄乌冲突爆发前的正常水平。

原油价格的下跌使航运燃油成本也随之下降，从而导致运输市场受到冲击，运价承压下行。

原油价的下跌使航运燃油成本也随之下降，从而导致运输市场受到冲击，运价承压下行。

装卸效率回升提升运力

因今年年初欧美多国逐渐放宽防疫限制，利好港口装卸效率。同时，我国山东烟台港创新研究的全球首个专业化干散货全自动码头加速铁矿石卸货、装车流程，大大增加卸港周转效率，为全球干散货码头的装卸技术革新打下坚实基础。

当前在港船舶的拥堵相较3、4月份逐渐正常化，散货船周转率开始从俄乌冲突影响中恢复。据航运经纪公司Arrow数据

显示，干散货航运市场的船舶拥堵情况正在缓解，主要因铁矿石供需双弱导致海岬型船舶有效船队运力(总船队一被拥堵船队运力)从去年6月的2970万载重吨增长至今年6月的3170万载重吨，同比增长6.8%。

港口低效率问题得到缓解使得有效船队运力逐渐增加，抑制海岬型船运价上涨，加剧干散货运输市场下行风险。

后期运价有望迎小幅回涨

当前全球经济形势日趋复杂，紧缩型货币政策持续利空未来经济，航运市场作为与经济走势高度正相关的产业之一，持续向好发展势头也面临冲击。

从市场来看，今后一段时间，终端消费有望企稳增加。

国际上，俄乌冲突将继续放大全球性能源供需矛盾，区域性煤炭紧缺问题进一步恶化。欧盟已从8月1日禁止进口俄罗斯煤炭，预计将导致全球煤炭存在10%的供给缺口，欧洲国家将进一步被迫进口更多煤炭加以补充，加大了对澳煤和印尼煤炭的需求。

此外，今年高温天气远超往年，印度、日本、韩国对动力煤的需求仍将维持高位。

从航程来看，欧洲至俄罗斯的煤炭运输时间为往返一趟10天左右，到南美往返一趟超过35天，到澳洲往返一趟要90天，大幅提升运距，利好巴拿马型船舶运费企稳上行。

国内方面，中国作为世界贸易大国，占

全球铁矿石贸易量的70%以上，下阶段基建发力和钢厂利润逐渐修复将推动铁矿石需求增加。

而国内经济稳增长政策将刺激下游制造业有序恢复。今年上半年，我国GDP增速仅2.5%，不及预期，7月制造业PMI指数49.0也低于往年水平，为实现全年增长目标，政府下半年的目标之一就是抗击疫情，推动复工复产，提振经济。国务院已推出6方面33条稳经济一揽子政策，旨在实现经济复苏，基建项目投产提速成为共识，推动铁矿石需求增长。

另一方面，国内钢材市场有望持续改善。今年上半年粗钢、生铁同比分别减产6.0%、2.6%，今年剩余时间内钢厂生产受限产政策约束压力将有所缓解；钢厂盈利率继续回升，对于铁矿石的采购预期将会回调。综合来看，铁矿石需求回升将利好海岬型船舶运费止跌上涨。

从运力供给来看，全球散货船运力供给趋缓。

由于上半年全球经济走势并不明朗，大宗商品需求端不确定性增强。而船东仍需考虑新船价格不断上涨、交船时间较长、船队运力过剩等一系列常规因素，新造船订单量仅占现有运力规模的7%。

据克拉克森数据，预计今年全球散货船交付量将比去年大幅缩减37%，同时海岬型、巴拿马型等船型旧船报废速度加快，导致全球散货船运力供给增幅进一步放缓。

此外，绿色船舶发展加剧运力短缺。随着国际海事组织全球航运温室气体减排战略持续推进，以及我国提出的“碳达峰、碳中和”目标对船舶工业绿色发展提出新的要求，导致干散货船东对下单新燃料船舶的顾虑较多，认为当前市场的主观因素均未到达投资的最佳时机，这导致运力扩张速度放缓。

综合来看，国际干散货运输市场在原材料需求恢复的带动下，运价于8月底至9月初开始将有机会迎来一波小幅回涨。



锦州港粮食卸船作业。 本文图片由本报资料室提供

武汉航运中心铁矿石运输综合运价指数周评

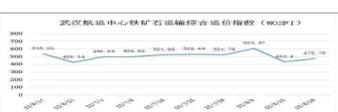
需求偏弱运量下滑 运价波动指数上行

本期武汉航运中心铁矿石运输综合运价指数(WOSFI)为472.78点，较上期上涨9.85%。

本周铁矿石市场供需双弱格局持续，钢材需求恢复不及预期，港口铁矿石成交量环比有所下跌。钢厂对于铁矿石采购依旧谨慎，本周铁矿石运量较上周减少24.89%。预计后期随着“金九银十”季节的到来，矿石需求量将有一定程度回升。供应方面，近期长江流域水位下降，虽可用运力有所减少，但面对铁矿石运输需求不足，船东为维持运营降价出货，整体航线运价较前期持续下滑。本周受个别航线运量恢复影响，综合运价指数有所上行。本周各典型航线运价涨跌不一，但波动幅度不大。

武汉航运中心铁矿石运输综合运价指数 (WOSFI)		
上期	本期	环比涨跌 (%)
2022-08-12	2022-08-19	9.85%
430.40	472.78	

武汉航运中心铁矿石典型航线运价		
航线	运价 (元/吨)	与上期涨跌 (元/吨)
太仓-武汉	15.64	0.27
太仓-九江	11.00	0.00
江阴-福州	14.13	0.50
江阴-湛江-黄石	14.00	-0.25
镇江-南京-武汉	13.08	-0.81



发布者: 武汉航运交易所
发布时间: 2022年8月19日

中国长江煤炭运输综合运价指数周评

错峰用电日耗维稳 运价上涨指数上行

本期中国长江煤炭运输综合运价指数(CCSFI)为800.64点，较上期上涨0.50%。

近期全国多地遭受持续高温天气，用电量迎来高峰，但长江沿线地区针对企业用电采取了错峰政策，煤炭日耗量较前期稳定，本周长江煤炭运量较上周下跌4.74%。预计后期煤炭运输需求仍将保持高位。受长江流域水位持续走低影响，导致运力减少、装费率降低，船东报价持续上涨，带动综合运价指数上行发展。典型航线方面，本周整体航线运价呈上涨态势，除张家港/太仓-九江、江阴/张家港-铜陵航线运价下跌外，其余航线运价均出现不同程度的上涨。

中国长江煤炭运输综合运价指数 (CCSFI)		
上期	本期	环比涨跌 (%)
2022-08-12	2022-08-19	0.50%
796.67	800.64	

中国长江煤炭运输典型航线运价		
航线	运价 (元/吨)	与上期涨跌 (元/吨)
张家港/太仓-荆州	24.00	2.00
张家港/江阴-岳阳	18.02	0.81
镇江/南京-武汉	13.68	0.12
张家港/江阴-武汉	15.00	0.03
镇江/南京-九江	20.33	0.33
张家港/太仓-九江	15.91	-1.92
张家港/太仓-芜湖	17.10	4.10
江阴/张家港-铜陵	12.40	-1.11



发布者: 武汉航运交易所
发布时间: 2022年8月19日

中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数周评

汛期反枯水运受阻 运力收紧指数上扬

本期中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数(CARFI)为1086.68点，较上期上涨1.42%。

近期长江流域连续高温出现“汛期反枯”现象，长江流域水位持续走低，给商品汽车滚装运输带来不利影响。同时商品车销售市场增速放缓，滚装运输货源及运力水平均有所下降。本周长江整体商品车滚装运量环比下降34.78%，其中，上水航线运量下降14.63%，下水航线运量下降40.60%。航运企业收紧运力，航线平均运价上涨，带动指数上行发展。

中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数 (CARFI)		
上期	本期	环比涨跌 (%)
2022-08-12	2022-08-19	1.42%
1071.44	1086.68	



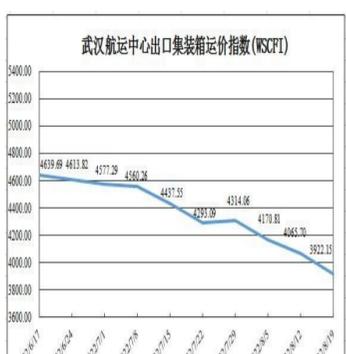
发布者: 武汉航运交易所
发布时间: 2022年8月19日

武汉航运中心出口集装箱运价指数周评

需求低迷跌幅扩大 运价指数跌破四千

本期武汉航运中心出口集装箱运价指数(WSCFI)为3922.15点，较上期下跌3.53%。

本周集运市场运输需求持续低迷，航线运价跌幅扩大，12条主要航线中11条航线运价下跌，1条航线运价上涨。其中，波斯湾/红海市场运输需求不足，运价下降2.97%；欧洲、地中海受经济衰退和极端高温天气影响，运输需求低位徘徊，运价分别下降1.50%、1.84%；南美西市场运输需求减弱，运价下降5.53%；美东、美西市场运输需求回落，大量商品滞销、库存积压严重，港口效率降低，运价大幅下调6.42%、6.98%；南非(德班)市场供需面平稳，运价微降0.26%；亚洲市场行情小幅调整，其中，东南亚、中国台湾、日本关东航线运价分别下降2.06%、0.75%、0.49%；韩国釜山航线运价上涨1.60%；澳新市场供需面良好，运价下跌0.65%。



武汉航运中心出口集装箱运价指数 (WSCFI)		
上期	本期	与上期涨跌 (%)
2022-08-12	2022-08-19	-3.53%
4065.70	3922.15	

武汉航运中心出口集装箱运价指数 (WCSFI)					
航线	单位	权重	上期	本期	与上期涨跌 (%)
综合指数 Comprehensive Index			4065.70	3922.15	-3.53%
分航线(Line Service):					
武汉-日本关东 East Japan	USD/TEU	2%	781.99	778.13	-0.49%
武汉-韩国 Korea (釜山 BUSAN)	USD/TEU	1%	783.43	795.93	1.60%
武汉-东南亚 Southeast Asia	USD/TEU	5%	1389.18	1360.62	-2.06%
武汉-南美西 West South America	USD/TEU	5%	8527.73	8056.30	-5.53%
武汉-美西 USWC	USD/TEU	20%	7662.22	7127.33	-6.98%
武汉-美东 USEC	USD/TEU	12%	8255.02	7725.20	-6.42%
武汉-欧洲 Europe	USD/TEU	23%	6204.30	6111.30	-1.50%
武汉-地中海 Mediterranean	USD/TEU	8%	5817.45	5710.30	-1.84%
武汉-南非 South Africa (德班 DURBAN)	USD/TEU	1%	5562.71	5548.27	-0.26%
武汉-澳新 Australia/New Zealand	USD/TEU	4%	3321.69	3299.97	-0.65%
武汉-波斯湾/红海 Persian Gulf and Red Sea	USD/TEU	18%	3955.51	3837.89	-2.97%
武汉-中国台湾 Taiwan China	USD/TEU	1%	945.48	938.37	-0.75%

发布者: 武汉航运交易所
发布时间: 2022年8月19日