

# 武汉航交所：改革创新 推动长江航运指数体系全面向好



全媒记者 于己 通讯员 董园园

阳逻港。本报资料室供图

长江万里东注，晓吹卷惊涛。从地图上看，长江的流域面积几乎囊括了我国东西疆域，流经高原、峡谷、盆地、平原，一路东流。这同时也预示了它肩负的运输使命，沿江经济社会发展所需85%的铁矿石、83%的电煤和85%的外贸货物运输量都依靠长江航运来实现。而期间产生的货运数据成为了反映长江流域运输市场活力的重要指标。武汉航交所自2017年编制和发布长江航运指数以来，按周、季度定期对指数进行分析评价，并陆续研发覆盖长江（内河）多业务领域的航运指数，正逐步形成了一套层次分明、结构严谨的长江航运指数体系。

经过四年的运行实践和近两百期的指数发布，武汉航交所于2023年1月10日召开了“中国长江煤炭运输综合运价指数（简称“煤炭运价指数”）编委会第三次全

体会议”，由武汉航交所研究团队、专家学者、企业家们共同参与讨论煤炭运价指数的完善过程，针对新时代新形势下市场需求的变化，对指数进行了进一步的优化。

## 以四年奠基求取更高应用价值

对标《交通强国建设纲要》，落实交通运输部《关于推进长江航运高质量发展的意见》部署，武汉航交所始终坚持发展与规范并重。煤炭运价指数自2018年12月首发至今，已经过四年的运行实践，在逐步推广中得到了长江流域煤炭货主、运输及相关企业的重视和应用。

长江口至川渝的煤炭运输市场，以综合运价指数为主，辅以典型航线运价作为具体参考。2022年，在疫情反复来袭和全球海运市场持续下滑等多重复杂背景下，为赋予中国长江煤炭运输综合运价指数更强客观性、指导性和权威性，武汉航交所通过多轮问卷调查和实地走访调研，集合多方智慧持续提升指数应用价值。

## 秉初心使命促进运价信息透明

相关统计数据显示，2022年前8个月，煤炭吞吐量5.1亿吨，同比增长5.0%，表现了煤炭运输市场的稳步发展情况。武汉航交所秉持着“充分发挥运价信息对长江煤炭运输市场的导向作用，促进长江煤炭运输的健康发展”的初心使命，每周定

期发布指数数据及述评，持续性跟踪长江流域煤炭水路运输市场的供需变化。此次指数优化方案的实施将会更加精准响应市场变化，进一步促进市场运价信息透明化，为社会经济平稳运行和人民生产生活稳定贡献力量。

## 借应用提升赋能政府企业主体

此次指数优化方案在深刻汲取煤炭运价指数应用实践的经验上形成，针对当前长江煤炭水路运输市场的变化，对多条航线以及编委会成员进行调整，并设置统一数据口径和相关数据抽查机制，以确保指数的科学

性、准确性、真实性和权威性。可以预想的是，通过此次方案实施，将会强化煤炭运价指数的市场运输交易行为监测和处置能力，保障和提高煤炭运价指数的质量，为政府和煤炭相关企业决策赋能。

中国长江煤炭运输综合运价指数建立完善的过程，也是武汉航交所长江航运指数体系发展的一个缩影。

2020年，武汉航交所提出构建长江航运指数体系。彼时，长江（商品）汽车滚装运输综合运价指数等已然运行。基于长江

航运具有运输种类多、运输量大、运输航线复杂、船舶多、运输企业和港口企业多以及管理相对集中等特点，长江航运指数体系结构囊括了长江航运运价指数、长江航运运力指数、长江航运成本指数、长江航运景气指数和长江航运高质量发展指数五

大类指数，并根据各类指数特点继续拓展22项细分指数，顺应航运指数向综合和网络化方向的发展需要，体现航运市场各方面的发展需要，体现航运市场各方面的发展需要。目前，武汉航交所已研发和常态化发布分货类的运价、景气指数共五项：中国长江煤炭运输综合运价指数

（CCSFI）、武汉航运中心铁矿石运输综合运价指数（WOSFI）、武汉航运中心出口集装箱运价指数（WSCFI）、中国长江（商品）汽车滚装运输综合运价指数（CARFI）、中国长江商品汽车滚装运输景气指数（CARPI）。长江航运指数体系正逐步构建。

## 长江航运指数体系对于长江航运市场有何意义？

统计数据显示，截止2021年，长江干线货运量已达35.3亿吨，

连续10余年位居内河航运世界第一，几乎85%的铁矿石、83%的电

煤和85%的外贸货物运输量都由长江航运承担。而期间产生的货

运数据是反映长江流域运输市场活力的重要指标。

### 横跨多领域 反映运输市场发展综合情况

长江航运指数体系根据长江航运市场上出现的船型、主要货物运输种类、货运量、码头吞吐量及各大船公司的基本发展状况规划设置5

大类22项指数，具体关联到大宗散货运价、集装箱运价、汽车滚装运输等多个方面。它是以上述长江航运市场发展为核心，反映一定时期内长江

经济带航运综合发展情况变动趋势和程度的一组相对数据，不仅分析了航运市场的供需关系，更从总体上反映出航运市场现状和未来的发

展趋势，判断何时达峰、峰值多大，同时将实际值、预测值与目标值进行比较，帮助企业找到如何应对变化的方法。

### 数字化赋能 提供政府企业宏观决策依据

我国各级政府和不同规模企业正在快速推进数字建设，构建大数据管理系统作为决策部门的感知系统，积极实现“数据一决策

一体化”。长江航运大数据通过汇集长江航运领域丰富的数据资源，打破了各部门“藩篱”，各类指数的设计都以实际需求为出发

点，在宏观层面上指导长江航运发展的工作方向和航运发展数字化系统的建设方向，使得政府和相关企业能够在全局层面观察和

思考问题，并调动更广泛资源解决问题，从而为政府的监管决策和企业的市场决策提供精准支持。

### 规范化工具 加强运输市场制度体系建设

武汉航交所致力于长江航运指数体系的构建和优化，在构建之初就研究分析了国内外与航运发展相关的多套同类指标体

系，在指标结构、数据计算、展现形式、反映内容、应用方式等方面进行了借鉴参考。研究发现，现有同类指数体系均为反映海

上航运市场的指数，并且都为运输价格指数，以支持航运交易为主。因此，长江航运指数作为内河航运指数，将重点面向综合和

网络化方向的发展趋势，兼顾可拓展性和可操作性，能够辅助政府建立和完善运输市场制度体系建设。

## 长江航运指数正面临发展新要求

用。一是通过前沿科学技术如大数据、云计算、区块链等深度挖掘指数背后规律，提升数据分析能力，使航运指数信息的使用者获得更高质量的信息服务，并在此基础上完善“云上航交所”的数字化服务功能，促进数据信息开放共享，争取早日实现全要素、全流程和全配套服务功能；同时建立指数预警分析机制，将先行产业指数、重要经济指标与长江航运指数结合起来分析，提高长江航运指数波动预警的有效性和准确性。二是加强航运指数推广应

用。一是通过前沿科学技术如大数据、云计算、区块链等深度挖掘指数背后规律，提升数据分析能力，使航运指数信息的使用者获得更高质量的信息服务，并在此基础上完善“云上航交所”的数字化服务功能，促进数据信息开放共享，争取早日实现全要素、全流程和全配套服务功能；同时建立指数预警分析机制，将先行产业指数、重要经济指标与长江航运指数结合起来分析，提高长江航运指数波动预警的有效性和准确性。二是加强航运指数推广应

用，探索指数各种应用场景，并建立各类经济计量模型，找到长江航运指数与相关产业指数、重要宏观经济指标之间的经济关系，增强信息服务能力，提高政府、企业以及科研院所乃至社会公众对指数的应用。三是加快高水平创新人才引进，通过引进人工智能、大数据等方面人才来推进新技术在航运现代服务领域中的运用，并整合科研机构资源，形成行业各领域基础性、应用性研究合力，不断提升武汉航交所信息服务水平。

## 大盘周线接连全跌 BDI 失守千点关口

俞鹤年

本周BDI架构各指数年内净增率续跌如下：BDI至-44.67%，BCI至-49.67%，BPI至-35.37%，BSI至-45.49%；去年同期依次为：-21.97%、-39.65%、-6.76%和-18.58%。今年跌势远甚于去年。

总体状况：2013年1月2日至本周共2506个交易日，其中BDI大于2000点占378个交易日或15.08%；1000点至2000点区间占1155个交易日或46.09%；小于1000点占973个交易日或38.83%，合计2123个交易日2000点（含）以下，占2128个或84.92%。BDI从1985年1月4日设立1000点迄今38年，至本周收盘值为946点，低54点或-5.4%，年均减逾1点或3.7%。总体走势本周跌破千点。

### BDI：

本周BDI一升四降，收盘值946点，环比大跌184点或16.28%；周增幅-17.31%，较上周减跌10.05%；年内净增续跌至-44.67%；周均值为1040点，环比续跌135点或11.49%，较上周减跌770点或85.08%；同比去年的2018点低978点或48.46%，去年周增幅为-25.23%，比本周低7.92%。本周BDI四项指标（最高值、收盘值、最低值、平均值）继续全部低于上周。

### BCI：

本周BCI亦一升四降，收盘值1299点，环比大跌213点或14.09%，较上周减跌536点或71.56%；同比BPI续顺差230点或21.52%，扩差5.12%；周增幅-14.44%，较上周高20.79%；年

内净增续跌至-49.67%。周均值1450点，较上周续低92点或5.97%，减跌813点或89.83%；同比BPI续顺差305点或26.64%，扩差13.42%；同比去年的2044点续低594点或29.06%，去年周增幅-44.82%，比本周低30.38%。

本周海岬型船运价日均获利收盘为10770美元，较上周续跌1773美元或14.14%，减亏4433美元或71.43%；周均值12025美元，较上周续低763美元或5.97%，减亏6742美元或89.83%；同比巴拿马型船，收盘值续顺差1152美元或11.98%；周均值续高1731美元或16.82%。

### BPI：

本周BPI全五降，收盘值1069点，环比续低240点或18.48%，较上

周减跌23点或8.75%；周增幅-19.06%，较上周续低2.75%；年内净增续跌至-35.37%；周均值1145点，较上周续跌217点或15.93%；同比去年的2591点续低1446点或55.81%；去年周增幅-21.42%，比本周低2.36%。

本周巴拿马型船运价日均获利收盘为9618美元，较上周续跌2075美元或17.75%，减亏45美元或2.12%；周均值10294美元，较上周续低1897美元或15.56%，减亏246美元或11.48%。

### BSI：

本周BSI亦全五降，收盘值为686点，环比续低153点或21.00%；周增幅-18.24%，较上周续低17.69%；年内净增续跌至-45.49%，周均值898点，较上周续低207点或18.73%；同比去年

的1941点续低1183点或60.95%。去年周增幅-8.81%，比本周高10.87%。

### 涨跌势：

本周BDI、BCI继续无5+连升（降）或波涨（跌）势。

本周BPI延续上周形成今年首波9连降跌势，累增-35.37%，本周占-19.06%。

本周BSI延续上周形成今年首波9连降跌势，累增-45.49%，本周占-19.68%。

### 走势看点：

本周大盘周线继续全跌，最后二日BDI接连跌破1000点。上一次是去年8月31日跌至965点，但翌日即重返千点以上1002点，坚守四个半月至本周失守；再上一次是

2020年1月2日新年开局即跌至976点，一直到6月16日才收复千点至1054点。从中可见，2019年12月疫情暴发，2020年开盘即跌势如崩，沉沦了近半年，那是疫情初期。目前处于后期是否会重蹈覆辙？大概率是肯定的。因为疫情尚无转机，局部地域冲突亦未缓和，种种迹象表明全球供应链重创未见稍减，大宗货物需求不断下挫，干散货航运依然重压在市，面临着抗风险如抗疫的考验。

从运价日均获利与运价指数的周增幅对比来看，海岬型船为-14.50%对-14.44%，落差为0.06%，较上周扩差0.02%；巴拿马型船为-19.11%对-19.06%，落差为0.05%，缩差0.09%。市场已然处于动荡边缘。

2023年BDI第2周报(1月9-13日)