

中国沿海(散货)运输市场周度报告 (2019.8.9)

需求低迷主导市场 沿海运价震荡下行

虽然正值传统旺季，但沿海散货运输需求整体趋弱。下游电厂库存充裕，观望情绪较浓，市场运力相对过剩，运价震荡下行。8月9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1006.95点，较上周下跌2.7%。

今年夏天，沿海煤炭运输市场“旺季不旺”特征明显。7月以来，高温天气不仅来的较晚，且持续时长较短。总体来看，气温较往年同期偏低，迎峰度夏对需求面的刺激不及预期。7月1日-8月9日，沿海六大电厂日耗煤量较去年同期减少约10万吨，同比跌幅14.9%，高峰期（日均耗煤超80万吨）也仅仅只有4天时间。反观电厂库存持续运行于1700万吨以上高位，高于去年同期约300万吨。库存长期运行于高位，耗煤远不及预期，下游电厂采购情绪纷纷降至低点，煤炭消耗基本可以通过长协拉运进行补充。与此同时，非煤货种采购需求持续萎缩，运输需求面可谓是利空不断，对运价形成打压。不过由于强台风至华东等沿海地区，沿线航道面临封航，部分运力将暂时离开市场。而一些货主急于赶在台风前出货，发货较为急切，临时租船需求提升，船东心态有所走强，报价略有抬升。受此影响，临近周末，沿海煤炭运价小幅回升。

8月9日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1011.61点，较上周下跌4.3%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，秦皇岛-上海（4-5万dwt）航线运价为24.2元/吨，较上周五下跌0.5元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为26.4元/吨，较上周五下跌0.6元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为31.9元/吨，较上周五下跌0.8元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为31.5元/吨，较上周五下跌0.7元/吨。

当前处于钢铁消费淡季，产业链上下游价格上涨动力均弱。但上述情况并未对钢厂生产积极性带来明显影响，钢铁行业的产量波动主要来源于限产而非钢铁企业主动减产。总体来看，铁矿石下游需求稳定。8月9日，沿海金属矿石货种运价指数报收960.41点，较上周下跌1.3%。

自7月底以来，南方春玉米陆续开始上市，以周边市场为主，部分粮源北上。猪瘟疫情尚未得到有效控制，下游饲企库存以安全库存为主，采购积极性不佳。需求疲软拖累玉米走货，“北粮南运”模式遇冷。不过由于前期煤炭运价上涨，粮食运费有所上调，但伴随而来的却是更为低迷的运输需求，贸易利润压缩，南北粮食贸易雪上加霜。8月9日，沿海粮食货种运价指数报收818.10点。

上周中石油上调配送运价，市场运价也随之上涨。同时近期贸易利润空间较好，贸易商发货积极性提升。下游港口压港现象持续，运力周转仍受到一定阻力。综合上述情况，沿海成品油运价延续上涨走势。8月9日，上海航运交易所发布的中国沿海成品油运价指数（CCTFI）报收1060.92点，较上周上涨0.6%；其中市场运价成分指数报收963.35点，较上周上涨1.4%。

上海航运交易所