

中国沿海(散货)运输市场周度报告 (2020.02.14)

疫情影响需求惨淡 综合指数大幅下跌

节后复工第一周，在春节假期和疫情的双重影响下，下游复工企业不多，市场货量偏少，沿海散货运输需求惨淡，运力过剩矛盾突出，运价下跌。2月14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941.20点，较1月23日下跌4.3%。

近几年，春节假期已成为沿海运输市场每年运价的最低点，今年，叠加疫情的影响，使得沿海煤炭运输市场步入异常低迷的行情。受工业企业尚未开工影响，工业用电耗煤偏低，本周沿海六大电厂日耗煤量约37万吨，较节前下降约45%。电厂库存则继续攀升至1700万吨高位，存煤可用天数超过45天。往年电厂日耗低于40万吨仅限于春节假期，今年，因疫情影响已持续3周时间，给市场需求的回暖带来不小的压力，电厂以消耗当前库存为主，搭配部分长协拉运，几无市场采购需求。北方港口也呈现煤炭供应紧张的状态。据悉，受疫情影响，上游煤矿企业尚未完全复工，加上防控措施较严，北方港口煤炭进港量远不如出港量，港存下降比较厉害，目前港存仅能保障电厂长协供应。沿海煤炭市场供需双弱。运输市场方面，下游需求低迷，市场运力充裕，沿海煤炭运价节后持续下跌，已跌至船东“停船线”，加上油价偏高，疫情影响人工成本增加，市场部分船东已陆续停船。

2月14日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收917.21点，较1月23日下跌2.3%。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17.3元/吨，较1月23日下跌1.7元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为18.8元/吨，较1月23日下跌1.6元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为25.0元/吨，较1月23日下跌1.5元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为22.5元/吨，较1月23日下跌0.9元/吨。

由于新冠病毒造成的疫情影响，节后工厂开工普遍不及预期，停工率仍然较高。矿石下游需求惨淡，走货多为长协运量，市场货盘稀缺。运力过剩矛盾突出，市场预期惨淡，沿海金属矿石运价继续下探。2月14日，沿海金属矿石货种运价指数报收969.71点，较1月23日下跌0.8%。

相对于其它工业散货货种，当前粮食需求相对较好，下游经历了较长时间的消化库存后，库存量普遍较低，而北方集港受疫情限制较为有限，玉米价格上涨，下游采购情绪较高。不过沿海散货运力过剩矛盾突出，粮食运价同样处于下行通道。2月14日，沿海粮食货种运价指数报收619.71点，较1月23日下跌4.3%。

受疫情影响，春节出行需求也大大低于预期，成品油需求低迷，下游库存难以消化。且该情况还将持续较长时间，大多炼厂选择关停，沿海成品油运力过剩矛盾加剧。市场运价大幅下行，鉴于当前情况，中石油也适时调低配送运价，沿海成品油运价指数大幅下跌。

2月14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1044.72点，较1月23日下跌20.6%；其中市场运价成分指数报收890.21点，较1月23日下跌23.2%。

上海航运交易所