

中国沿海(散货)运输市场周度报告 (2020.08.28)

市场好坏因素参半 沿海运价小幅震荡

本周，市场好坏因素参半，虽然煤炭运输需求表现不如前期，但部分运力周转因台风及军演受阻、煤价上涨预期渐浓等因素给予运价一定支撑，沿海散货运输价格小幅震荡。8月24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1061.71点，较上周微跌0.3%。

随着8月底逐步临近，煤炭需求端的低迷开始逐步显现。沿海部分地区气温下降，且雨水天气略有增多，电厂煤炭日耗水平已经出现小幅下滑。此外，迎峰度夏即将结束，由于今年高温天气不长，且气温偏低，尤其华东及进江地区情况较为明显，下游电厂库存较为充裕，对运输需求的释放形成一定阻力。然而本周市场也聚集了不少利好因素，在下半周对市场运价形成支撑。大秦线铁路出轨使得煤炭供给出现一定缺口，调入不及调出，北方发运港库存下降，加上9月份大秦线又将一段时间检修，煤价上涨预期渐浓，下游用煤企业加快采购步伐，部分9月初的船期需求提前兑现。另外，由于台风天气以及军演影响，南下不少船舶周转时间拉长，市场可用运力缩减。多空因素交织，本周沿海煤炭运输市场行情呈先抑后扬走势，运价总体小幅下滑。

8月24日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1050.08点，较上周小幅下跌0.7%。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27.0元/吨，较上周五下跌1.1元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为29.4元/吨，较上周五下跌1.1元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为36.0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36.0元/吨，较上周五下跌2.0元/吨。

当前，宽松货币政策和积极的财政政策，特别是“两新一重”建设，为我国钢材市场创造了非常好的发展空间，我国钢铁生产不仅没有下降，而且创下新高。7、8月是钢材传统淡季，不过在国内钢铁消费和利润的驱动下，钢厂高炉产能利用率持续攀升。截至8月21日，全国247家钢厂高炉产能利用升至94.8%，同比增6.7%。铁矿石运输需求稳定，运价走势相对坚挺。8月24日，沿海金属矿石货种运价指数报收1040.23点，较上周微涨0.1%。

目前深加工企业厂内库存增加的情况下，不断降价收粮，而饲料企业多随采随用为主，不愿建立长期库存，下游需求相对疲软。华北地区春玉米陆续上市，陈粮出库，新陈玉米叠加供应，加重下游观望情绪。受上述情况影响，本期粮食运价小幅下跌。8月24日，沿海粮食货种运价指数报收832.12点，较上周小幅下跌0.6%。

目前，国内成品油供应持续过剩，下游库存爆满对运输需求造成一定影响。不过近期台风天气阻断部分航线，加上前期下游压港船舶，可用运力缩减不少，部分货主适当调高报价。8月24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1228.84点，较上周上涨0.6%；其中市场运价成分指数报收1171.21点，较上周上涨1.4%。

上海航运交易所