

中国沿海(散货)运输市场周度报告 (2020.10.23)

煤炭淡季需求疲弱 沿海运价持续下跌

淡季行情下，电厂运行呈现“低日耗、高库存”特征，煤炭价格下行，下游观望情绪不减，采购节奏放缓。煤炭市场主导下，沿海散货运输需求总体疲软，运力过剩格局延续，运价继续下跌。10月23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1054.48点，较上周下跌1.1%。

煤炭市场：市场需求方面：目前，淡季对煤炭需求的影响仍然明显，10月份凉爽天气影响下，民用电需求持续低迷，电厂日耗煤量徘徊于较低水平。此外，下半年以来，国内煤炭供应偏紧格局形成，下游电厂前期补库相对积极，导致当前电厂库存居高不下。截至10月13日，全国重点电厂库存量突破9000万吨。电煤供应格局逐渐趋于宽松，煤炭现货价格持续下跌，下游观望情绪浓厚，采购节奏明显放缓。煤炭价格方面：大秦线检修仍在继续，北方港口调入少于调出，部分优质煤炭资源持续紧张，船等货现象依旧存在。不过保供稳价政策频频出台，且相关政策效果也已逐步显现，煤炭产地增量明显，尤其蒙煤在此轮大秦线检修期间较好地填补了空白。与此同时，下游需求淡季趋弱，电厂库存高位不下，采购多以长协煤为主。加上贸易商对高煤价接受度普遍不高，市场煤采购需求冷清，煤炭价格继续向合理区间回归。运价走势方面：煤炭需求淡季特征明显，在低日耗、高库存的运行态势下，下游电厂采购规模明显缩减。同时煤炭价格下行，观望情绪笼罩更甚，沿海煤炭运输需求疲弱，船多货少格局延续，沿海煤炭运价继续下行。好在近期部分非煤货种运输需求略有起色，且供暖季临近，船东挺价心态较强，运价跌幅有限。

10月23日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1054.78点，较上周下跌1.5%。10月23日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收702.68点，较上周五下跌4.0%，

其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为28.7元/吨，与上周下跌1.5元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为32.6元/吨，较上周五下跌1.6元/吨。

10月，铁矿石终端旺季需求释放，但整体强度低于此前市场预期。钢材库存虽明显回落，同比却仍处于高位。截至10月15日，螺纹钢总库存为1116万吨，同比增长64.7%。高库存压制钢价上涨，钢厂利润低位运行，部分钢厂陷入亏损状态，再加上环保限产，钢厂日耗有所下滑，补库意愿较弱，铁矿石疏港难有较好增量。受制于利润以及限产等因素，铁矿石需求旺季不旺，多数钢厂维持正常采购，运输需求总体平稳。10月23日，沿海金属矿石货种运价指数报收1038.66点，较上周下跌0.4%。

目前，粮食市场买涨情绪高涨。新季玉米因灾减产，且玉米收获上市延迟，新粮价格上涨预期较强，农户惜售心理强，贸易企业、用粮企业抢收囤粮积极性普遍较高，支撑新玉米价格不断上涨。双节过后，现货玉米均价最高超过了2600元/吨，创下了近4年以来的新高。另外，单看下游需求端，相比上年度非洲猪瘟背景下的需求疲软，今年生猪存栏持续大幅回升，奠定了玉米需求趋势性好转的基础。眼下，得益于粮食价格不断攀升，大多饲料厂仍在积极采购原料，但上游惜售心态较强，供给趋弱，运输需求难有改善。10月23日，沿海粮食货种运价指数报877.80点，较上周下跌1.9%。

油品市场：目前成品油需求端表现依然不佳，除了燃料油的价差结构有所转强之外（船燃消费有所复苏），其他品种的结构均较为弱势，汽油与柴油裂差远低于历史平均水平。另外，主营销售公司库存和社会汽柴油库存均处于高位，尤其柴油堵库比较严重，影响了上游炼厂的资源交货和配置进度。国内成品油需求恢复低于预期，供给大于需求，饱和库存难以消化，上述情况均限制着沿海成品油运输需求的释放。10月23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1107.90点，较上周下跌0.4%。

上海航运交易所