

国际干散货运输市场周度报告(1.30-2.3)

节后需求依旧低迷 综指触及历史最低

中国农历新年假期刚刚结束，中国租家已陆续入场，但市场需求仍未发出增强信号，部分航线出现负运价加剧波罗的海干散货综合运价指数(BDI)的下挫，本周再创新低，已跌至2008年金融危机水平之下。周四BDI报651点，较上周四下跌102点，跌幅为13.5%，自2012年年初以来，BDI跌幅已近六成。

巴拿马型船市场

本周巴拿马型船运输市场跌势仍居三大船型之首，形势继续恶化。周四BPI报681点，较上周四下跌182点，跌幅为21.1%，较年初下降近六成。

节后中国船东、租家回归市场，但市场需求并未显现，现时巴拿马型船市场运力仍明显多于货盘，大西洋市场有些许远期新鲜货盘，但近期货盘极度缺乏，运费率继续探新低，其前景十分让人担忧。周四，大西洋往返航线日租金报收于0.46万美元，较上周四下跌24.6%。亚洲地区船货成交量亦微乎其微，因目前日租金过低，甚至有小部分船东出现抵制情绪。周四太平洋市场日租金报0.49万美元，较上周四下滑13.4%。中国新年假期货盘匮乏，加之欧洲气温暴跌对俄罗斯煤炭出口造成困扰致使远东交船经澳大利亚至欧洲航线上周开始出现日租金为负的现象，这意味着船东需为部分燃油费买单。本周形势进一步恶化，周四，远东至欧洲航线日租金报负0.22万美元，较上周四下跌高达135.7%。巴拿马型船市场中4条航次期租航线的平均日租金周四报收于0.54万美元，较上周四下跌21.4%。

海岬型船市场

本周海岬型船运输市场运价指数跌幅有所缩小。周四BCI报收于1445点，较上周四下跌32点，跌幅2.2%，较年初下降五成。

本周市场有部分巴西图巴朗及南非至中国货盘，如周三“Oldenroff”公司租用2艘16万载重吨级海岬型船承运巴西图巴朗至中国青岛铁矿石，运价在19.35-19.5美元/吨之间，高于当日波交所公布运价，巴西至青岛航线运价已有止跌企稳迹象。但澳大利亚货盘则非常稀少，运价仍在下跌。周四，巴西图巴朗和西澳至青岛铁矿石航线运价分别为19.38美元/吨和7.54美元/吨，分别较上周四上涨0.1%和下跌1.7%。全球经济形势不容乐观，日本国内工业对煤矿需求减少及钢材出口下降对煤矿贸易带来负面影响，加上中国节后需求并未立刻释放，海岬型船两大洋往返航线日租金仍小幅下跌。周四，太平洋往返航线日租金报收于0.43万美元，较上周四下跌3.3%；大西洋往返航线平均日租金报收于0.48万美元，较上周四下跌3.5%。海岬型船4条航次期租航线平均日租金报0.53万美元，较上周四下跌7.3%。中日至欧陆地中海地区航线负日租金的状况越发严重，周四报负0.73万美元，较上周四下跌12.4%。

灵便型船市场

本周灵便型船市场运价指数再创新低。周四，波罗的海超灵便型船运价指数(BSI)报收于620点，较上周四下跌14.0%；灵便型船运价指数(BHSI)报收388点，较上周四下跌10.6%。

据业内人士估算，一艘 5.17 万载重吨级、5 年船龄的超灵便型干散货船，其经营成本为每天 5966 美元；但目前亚洲区域内相关航线日租金已跌至运营成本之下，如东印至中国航线日租金为 0.53 万美元。欧洲区域内航线，由于缺乏钢材及谷物货盘，部分船东需自行负责预备航次费用，经营困难加大。