

全球经济下行压力增大 国际集运和散运齐跌

摘要:

第 30 周（2022 年 7 月 25 日-2022 年 7 月 31 日）期间，国际集运和散运市场齐跌。

从今年初起，SCFC 综合指数连续回落 17 周，随后反弹四周，近期再度连跌七周，并且连续两周跌破去年同期水平。此前唯一上限上涨的南美航线也出现冲高回落，至此上周所有集运航线均出现回落。需求复苏进程总体不及预期，是造成运价阴跌不止的主要原因。IMF 今年第三次下调全年经济增速，中美欧的经济预期均有不同程度下降。国内制造业 PMI 重新跌破荣枯线，美国经济陷入技术性衰退期，欧洲经济预期下调，欧美投资者和消费者信心指数均创历史新低。当前呈现进口和出口供需双弱的局面，利空亚欧和跨太平洋航线集运市场需求端。8-11 月是全球集运市场传统旺季，市场会有回升，但是反弹力度相对有限。从长期来看，集装箱运价有持续回落的风险。

上周国际干散货物运输市场继续宽幅下挫，主要是 Capesize 市场领跌。今年下半年有望继续呈现中小船型强于大型船舶的走势。从宏观层面来看，各国加快货币收紧步伐，全球经济增速放缓，中国国常会没有超预期刺激政策发布，对于大宗商品需求难有大的增量。从微观层面来看，今年全球铁矿发运量将低于此前预期，中国维持较高的粗钢压产力度，铁矿将呈现供需双弱的格局；当前是北半球的夏季，在欧洲天然气紧缺当下，对于煤电需求大幅增加；乌克兰首艘运粮船有望于 8 月 1 日发运，并且俄罗斯粮食和化肥也被允许出口，未来黑海粮盘有望增加。不过，乌克兰港口海域布有大量水雷，叠加战争险，黑海地区运费溢价会相对较高。

研究院宏观策略组

航运研究团队：李彦森 陈臻 王骏

执业编号：F3050205（期货从业）、Z0013871（投资咨询）

F3084620（从业）

F0243443（期货从业）、Z0002612（投资咨询）

联系方式：chenzhen1@foundersc.com

投资咨询业务资格：京证监许可【2012】75号

成文时间：2022年8月1日星期一



更多精彩内容请关注方正中期官方微信

目 录

第一部分 国际集装箱运输市场分析	1
一、即期运价继续跌破去年同期水平	1
二、停航数量维持高位	2
三、集装箱船舶交易价格持续回调	4
四、罢工暂时停止 拥堵情况缓和	5
五、国内复苏不及预期 欧美经济下行压力增强	6
六、后市预判	9
第二部分 国际干散货运输市场分析	9
一、市场宽幅回落	9
二、干散货船舶交易价格继续回落	9
三、需求不振致市场持续回落	10
四、后市预判	13
第三部分 成本端	13
一、燃料油价格震荡反弹	13
二、HMM 有可能征收集装箱滞留费	14
三、上海集卡拖车费恢复至正常水平	14

第一部分 国际集装箱运输市场分析

一、即期运价继续跌破去年同期水平

上海出口集装箱综合运价指数已经连续七周回落，即期运价继续跌破去年同期水平。此前南美航线能够一枝独秀继续上涨，但是上周也出现冲高回落，所以上周所有航线均出现回落。具体到欧美两大主干航线，根据 2022 年 8 月 1 日上海航运交易所公布的上海出口集装箱结算运价指数显示，上海→欧洲航线运价录得 6730.6 点，周环比下降 1.4%；上海→美西航线运价录得 3589.82 点，周环比下降 11.4%。

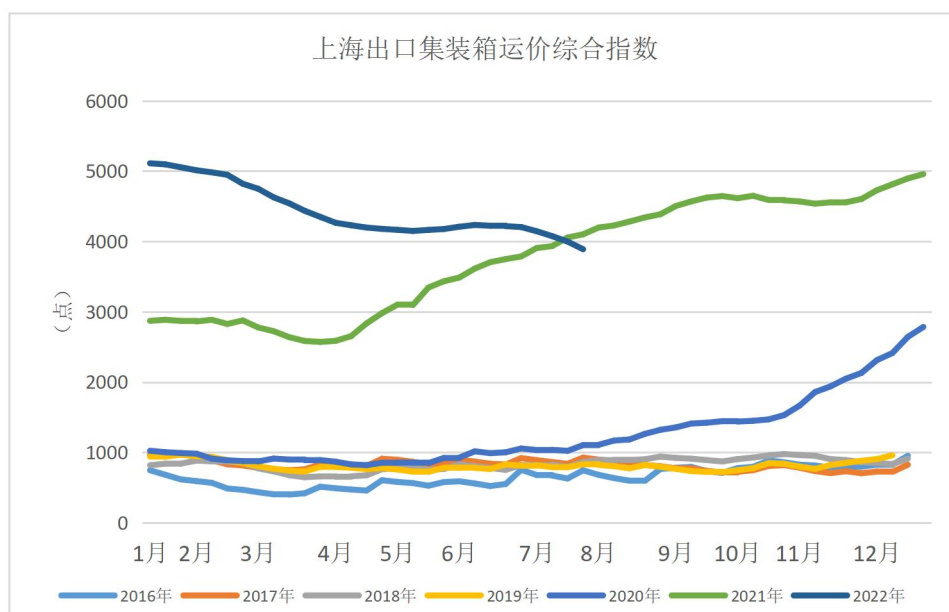


图 1-1：上海出口集装箱运价综合指数

数据来源：上海航运交易所、方正中期期货研究院整理

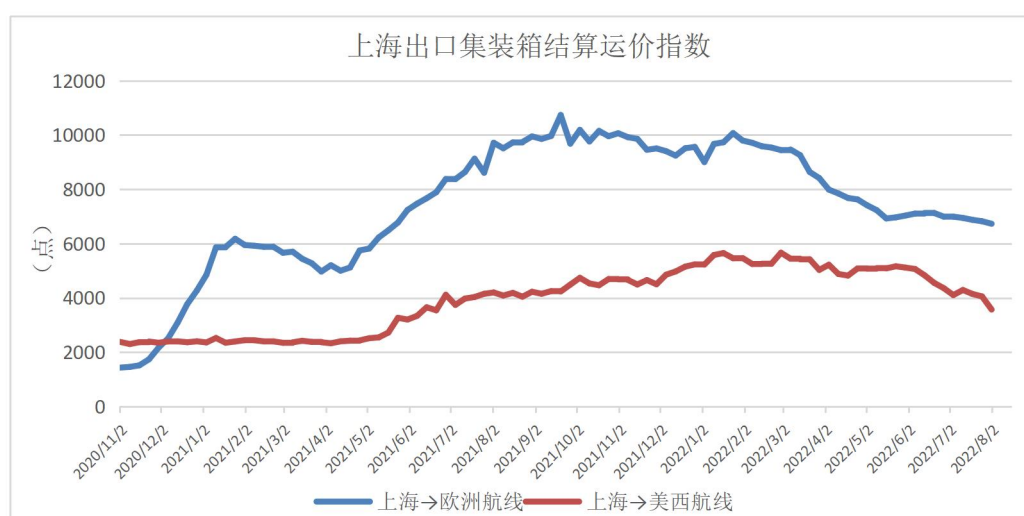


图 1-2：上海出口欧美集装箱航线结算运价指数

数据来源：上海航运交易所、方正中期期货研究院整理

尽管受到了上海封控以及俄乌冲突影响，但是今年 4-6 月全球集运市场总体稳定，运价中枢依然高于去年同期水平，并且拥堵情况略有下降，使得总航次数有所增加，因此 ONE 在今年

二季度的利润达到 54.99 亿美元，创历史新高，同比增长 115%。ONE 预计新冠疫情导致的全球供应链瓶颈将最终得到解决，但是鉴于中国依然采取动态清零政策，具体何时消除尚难以预测。此外，俄乌冲突结束时间以及各国港口劳动谈判均存在较大的不确定性，所以 ONE 并未给出 2022 财年（2022 年二季度至 2023 年一季度）的利润预测。

二、停航数量维持高位

（一）运力总规模

截至 2022 年 8 月 1 日，全球共有 6430 艘集运船舶，总运力达到 25889332TEU，周环比增加 3 艘，运力上升 24494TEU。其中，亚欧、跨太平洋航线和跨大西洋航线运力规模分别达到 449410、641144 和 169339TEU，分别周环比上涨 0.24%、下降 1.7%和下降 1.6%。第 30 周，中国至欧洲/美西航线的运力投放规模分别是 260717 和 271422TEU，周环比下降 13.1%和 13%。全球前十大班轮公司运力规模合计录得 21786554TEU，占全球市场比重 84.2%，较上周持平。

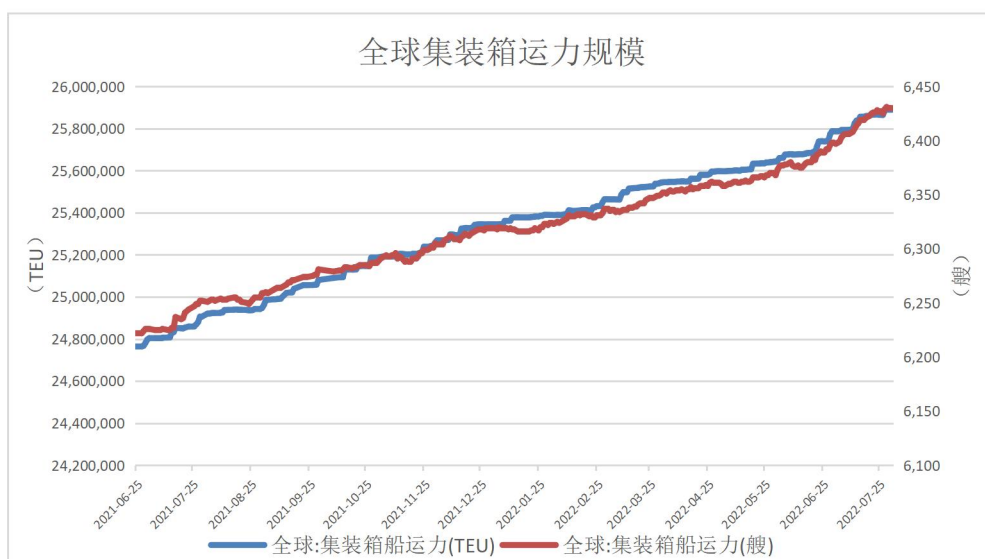


图 1-3：全球集装箱运力规模

数据来源：Alphaliner、方正中期期货研究院整理

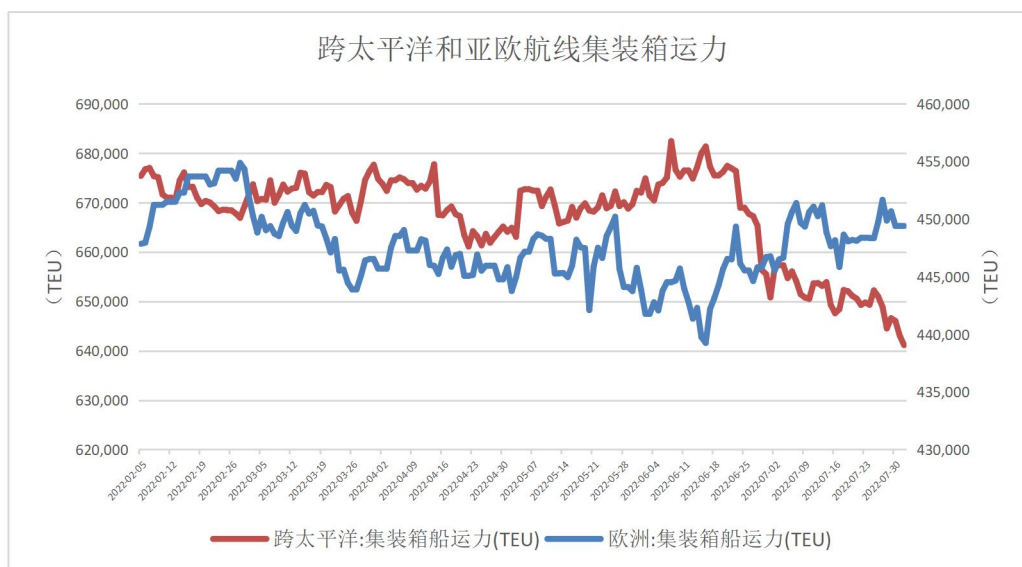


图 1-4：跨太平洋和亚欧航线集装箱运力规模
数据来源：Alphaliner、方正中期期货研究院整理



图 1-5：中国至美西航线周度运力规模
数据来源：维运网、方正中期期货研究院整理

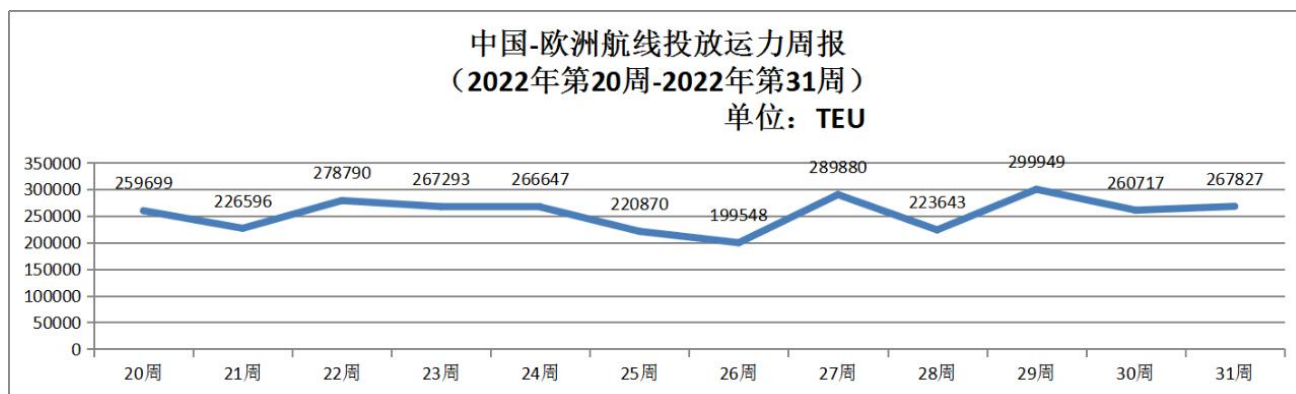


图 1-6：中国至欧洲航线周度运力规模
数据来源：维运网、方正中期期货研究院整理

表 1-1 全球 TOP10 班轮公司运力规模（截至 2022 年 8 月 1 日）

排名	班轮公司	运力规模 (TEU)	全球占比
1	地中海航运	4470499	17.3%
2	马士基航运	4273105	16.5%
3	达飞轮船	3292077	12.7%
4	中远海运	2896722	11.2%
5	赫伯罗特	1768785	6.8%
6	长荣海运	1503759	5.8%
7	海洋网联	1576025	6.1%
8	韩新航运	818075	3.2%
9	阳明航运	685189	2.6%
10	以星航运	502318	1.9%
	合计	21786554	84.2%

数据来源：Alphaliner、方正中期期货研究院整理

（二）周班运营情况

第 30 周，上海→美西航线原计划有 32 条班轮服务，停航 12 条，比 29 周多停航 4 条。停航班轮分别为 2M 联盟的全面四条航线 TP1、TP3、TP8、TP9，OCEAN 联盟的 AAC 和 MPNW，THE 联盟的 PN3 和 PN4，美森轮船的 CCX 和 CLX、中远海运的 CEAX、万海航运的 AA5，加靠一条美

森轮船的 SENTOSA。上海→北欧原计划有 12 条班轮服务，其中 2 条发生停航，即 2M 联盟的 AE5 和 AE7。

三、集装箱船舶交易价格持续回调

国际集装箱船舶综合交易价格指数持续回调，7 月 29 日录得 19749.74 点，周环比下调 0.8%。新船市场方面，Post Panamax、Panamax 和 Handy 的船价分别达到 1.56、1.22、0.49 亿美元，周环比下降 1.1%、0.4%和 2.5%；老旧船市场方面，10 年期船龄 Post Panamax、Panamax 和 Handy 的船价分别达到 1.21、0.85、0.38 亿美元，周环比下降 1.2%、0.4%和 2.8%。

表 1-2 国际集装箱船舶交易价格

	2022/7/22	2022/7/29	周环比
国际集装箱船舶价格指数（点）	19901.36	19749.74	-0.8%
Post Panamax 新船（\$）	157640000	155950000	-1.1%
10 年期船龄 Post Panamax（\$）	122360000	120930000	-1.2%
Post Panamax 新船（\$）	122920000	122450000	-0.4%
10 年期船龄 Panamax（\$）	85680000	85350000	-0.4%
Handy 新船（\$）	50360000	49080000	-2.5%
10 年期船龄 Handy（\$）	38990000	37900000	-2.8%

数据来源：VesselsValue、方正中期期货研究院整理

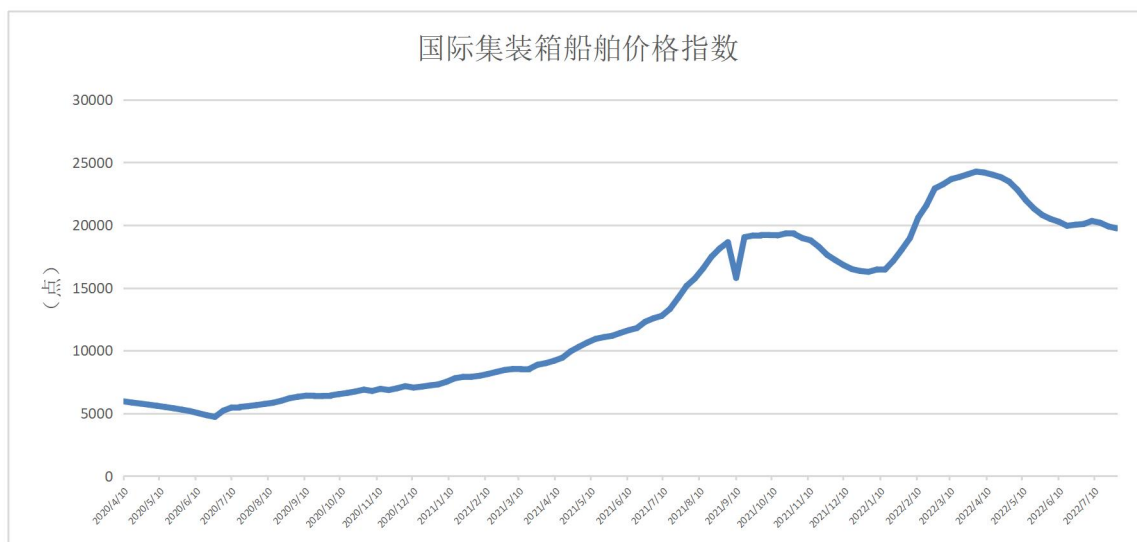


图 1-7：国际集装箱船舶价格指数

数据来源：VesselsValue、方正中期期货研究院整理

最近两年海运运价高企，船东利润呈几十倍增长，刺激了新船订单大幅增加，导致主流船厂积压大量订单，有些船舶要等到 1-2 年后才会开工，交船期一直排到 2026 年。不过，此前的高运价主要是因为量化宽松政策刺激的高需求以及疫情防控引发的船舶周转效率下降综合导致的。今年以来，已有 80 多个国家先后宣布解除所有与新冠疫情相关的入境措施，船舶周

转效率大幅提升；同时，全球通胀高企，各大央行加快货币收紧的步伐，促使需求边际增速大幅放缓，消费者信心指数创历史新低。因此，集装箱运价有持续回落、干散货运价长期低迷的风险。随着美联储持续加息，3 个月美元 libor 已达到 2.8% 水平，叠加运价下挫，船东很可能在未来无力承担造船贷款。一般船东在船舶开建前支付 10-20% 定金，一旦未来船价大幅回落，超过 20% 以上，或许会引发一定规模的撤单潮。

四、罢工暂时停止 拥堵情况缓和

1、美西港口

(1) 装卸情况

洛杉矶港上周集装箱吞吐量录得 68534TEU，周环比上涨 30.8%，年同比上涨 83.5%。本周计划完成进口吞吐量 96071TEU，周环比下降 22.55%，年同比下降 25.06%，计划接卸船舶 21 艘。长滩港本周计划进口箱量 101826TEU，出口箱量 18519TEU，空箱调运 80316TEU，计划接卸船舶数量 23 艘，空班 1 艘，加靠 2 艘；下周计划进口箱量 93495TEU，出口箱量 28889TEU，空箱调运 72388TEU，计划接卸船舶数量 21 艘，空班一艘。

2022 Port of LA Weekly Volumes (TEU)



图 1-8：2021-2022 年洛杉矶港周度吞吐量

数据来源：Port of Los Angeles、方正中期期货研究院整理

(2) 拥堵情况

上周拥堵情况总体回落。140 英里海域以内圣佩德罗湾待泊船数量回落至 50 艘以下。洛杉矶、长滩和奥克兰三大美西港口在最近 7 日离港船舶平均在港时间上升至 124、120 和 106 小时左右。

最近 30 日，洛杉矶港堆场等待时间维持在 4.9 天，铁路等待时间上升略超 7 天，拖车底盘等待时间提升至 10.4 天。长滩港滞留箱量整体上升，待铁路转运至内陆点超 9 天进口集装箱量升至 11000TEU 以上，长滩港滞留口岸 9 天以上集装箱量上冲至 13000TEU 左右。

2、欧洲港口

欧洲港口的拥堵情况总体有所加剧。鹿特丹港、汉堡港、安特卫普港、弗利克斯托港在最近 7 日离港船舶平均在港时间逐步下降至 86、94、85、45 小时。鹿特丹港、汉堡港、安特卫普港最近七日平均在锚数量分别为 44、24 和 35 小时，相比近 14 日均值分别持平、增加 1 艘、减少 3 艘。

3、宁波舟山港吞吐量大增

截至 7 月 24 日 18 时，宁波舟山港今年集装箱吞吐量已超 2000 万标准箱，达 2005.43 万标准箱，较去年超 2000 万箱的时间节点提前了 22 天。今年以来，宁波舟山港集装箱航线总数持续攀升，目前已升至 300 条的历史高位，接靠“2 万标准箱级”集装箱船达 182 艘次。陆向方面，宁波舟山港发挥铁路直通三大港区优势，加强与铁路局的沟通协调，加密多条海铁线路，保障重点班列开行。截至 7 月 24 日，宁波舟山港今年已完成海铁联运业务量 85.4 万标准箱，同比增长 31.7%。宁波舟山港今年业绩突出还有一个重要原因是 4-5 月上海遭遇严重封控，长三角地区很多集装箱均绕行至宁波舟山港出运。

4、美国罢工事件暂缓 欧洲风险依然较大

(1) 美国卡车司机上周复工

7 月 18 日至 7 月 24 日期间，奥克兰港货车司机宣布罢工，抗议人群堵在闸门口，甚至与想去上班的码头工人出现冲突，造成奥克兰码头于 7 月 21 日开始宣布停工。罢工司机的策略很明确，要堵就堵最大的码头，因此这次影响最严重的是 OICT 码头，该码头占整个奥克兰港的装卸量最大，达到七成。剩下还有 Trapac、Evergreen、美森码头等码头处于艰难运营中。货柜无法正常出运，造成堆场堆积如山，引发后续班轮无法正常靠泊。近七日离港船舶的在港时间从 7 月 16 日的 58 小时上升至 7 月 25 日的 122 小时。不过，抗议期间货车司机同样没有收入，并且奥克兰政府已经明确 AB5 法案已经起效不可能废除，因此八成货车司机愿意重新复工。从 7 月 25 日开始，奥克兰港区重新恢复营运，大批集装箱运出堆场，近七日离港船舶的在港时间持续回落。

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=1_44756

