

摘要:

根据 XSI-C 最新集装箱运价指数显示, 9 月 22 日远东→欧洲航线录得 \$6988/FEU, 较昨日下降 \$12/FEU, 日跌幅 0.17%, 周环比下降 5.36%; 远东→美西航线录得 \$3454/FEU, 较昨日下降 \$74/FEU, 日跌幅 2.1%, 周环比下降 14.21%。

2021 年以来, 受疫情和拥堵影响集运市场设备短缺曾造成一箱难求的局面, 供应链面临着中断的巨大挑战。因此, 包括宜家、沃尔玛、家得宝、亚马逊、利德尔等全球零售巨头纷纷租船买箱甚至成立航运公司以保障自身供应链的安全。不过, 随着市场持续走低, 舱位供给供过于求, 已有零售巨头主动放弃自建船队的想法。近日, 全球零售巨头宜家 IKEA 宣布已经卖掉了去年新购买的集装箱, 并表示将彻底放弃集装箱(自营)战略, 以专注于其他缓解供应链紧张的解决方案。其他货主也有可能不再自营船队, 毕竟经营船队需要一个庞大且专业的团队, 人力和资金成本都很大。随着自营船队的退出, 可以一定程度缓解运价下跌的速度。

随着中美贸易额边际增速不断放缓, 甚至 8 月出现环比下降, 美印之间贸易量却在持续上升, 印度对中国的外贸订单分化效应不断显现。2021 年美印双边集装箱运输量同比大幅增长 23.5%, 2022 上半年同比进一步增长 8.3%。从具体数据来看, 今年上半年美印双边货运量录得 116 万 TEU, 其中美国从印度进口货量占比达到 2/3, 同比增长 12.4%; 印度从美国进口货量同比增长 1.1%。而从贸易额来看, 2021 年 4 月 1 日-2022 年 3 月 31 日美印贸易总额达到 1194.2 亿美元, 同比增长 48.3%, 美国超越中国成为印度最大贸易伙伴国。“中降印增”与美国的“中国+1”政策有着直接的关系, 美国为了遏制中国发展以及确保供应链安全, 推动商品原产地的多元化。关税冲突、疫情封控以及高企的劳动力和土地成本正在不断削弱中国“世界工厂”地位。同时, 由于自动化和工人培训, 工业生产力的提高有助于降低印度的制造成本, 尤其是“劳动密集型”消费品的制造成本。服装行业最为明显, 与 2019 年同期相比, 2022 年 1 月中国对美国的服装出口额下降了 24.2%, 相比之下, 美国从印度的进口额猛增了 53.4%。2M 联盟的地中海航运和马士基航线在运营美印贸易航线处于领先地位, 地中海承运了从印度发往美国的 34.1%的货运量, 高于 2020 年同期的 20.8%; 马士基在该条航线的份额从 9.5%跃升至 17.5%。

研究院宏观策略组

海运研究团队: 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9月27日星期二



更多精彩内容请关注方正中期官方微信

## 目 录

一、国际集装箱运输市场情况 .....	1
1、市场情况 .....	1
2、运力规模 .....	1
3、港口情况 .....	2
二、国际干散货运输市场情况 .....	2
1、市场情况 .....	3
2、FFA 市场 .....	3
三、成本端情况 .....	4
四、重要海运事件评述 .....	4
五、全球大宗商品单日涨跌幅 .....	5
六、全球新冠疫情最新情况 .....	6
七、全球宏观经济重点数据日历及提示 .....	6

## 一、国际集装箱运输市场情况

### 1、市场情况

根据 XSI-C 最新集装箱运价指数显示，9 月 22 日远东→欧洲航线录得\$6988/FEU，较昨日下降\$12/FEU，日跌幅 0.17%，周环比下降 5.36%；远东→美西航线录得\$3454/FEU，较昨日下降\$74/FEU，日跌幅 2.1%，周环比下降 14.21%。



图 1-1：远东→北欧/美西航线运价  
数据来源：Xeneta、方正中期期货研究院整理

### 2、运力规模

根据 Alphaliner 数据显示，9 月 27 日全球共有 6467 艘集装箱船舶，合计 26043894TEU。其中，亚欧、跨太平洋、跨大西洋三大主干航线的舱位供给分别达到 447745、619207、163570TEU，较昨日上涨 0.89%、0.22%、0.5%。



图 1-2：全球集运市场运力规模  
数据来源：Alphaliner、方正中期期货研究院整理

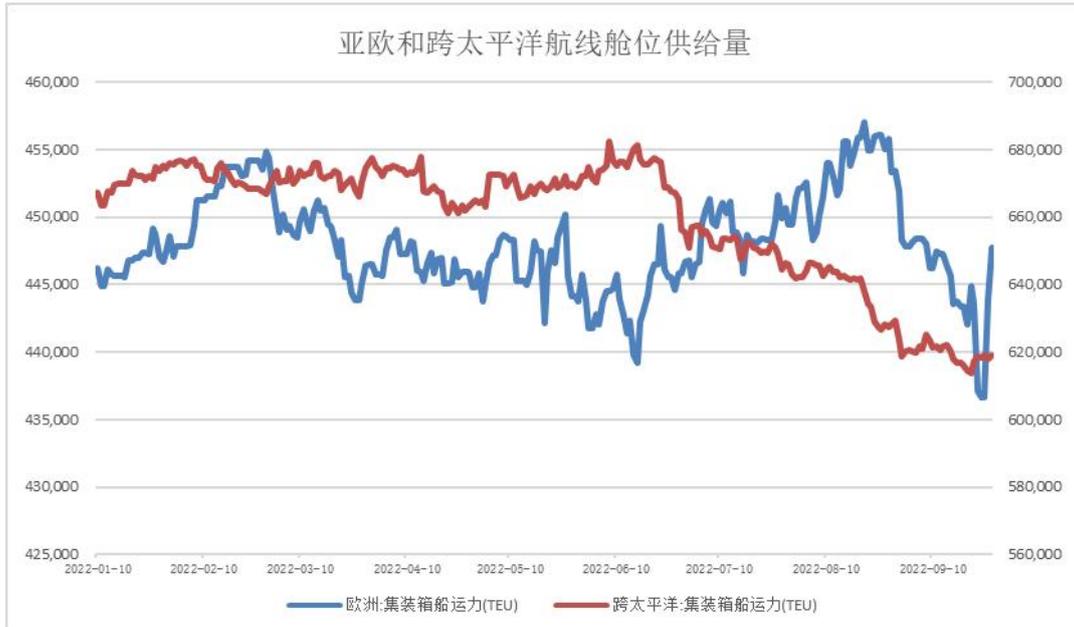


图 1-3: 跨太平洋和亚欧航线集装箱运力规模

数据来源: Alphaliner、方正中期期货研究院整理

表 1-1 2022 年 9 月 27 日全球 TOP10 班轮公司规模及占比

排名	班轮公司	运力规模 (TEU)	全球占比
1	地中海航运	4493620	17.3%
2	马士基航运	4273054	16.4%
3	达飞轮船	3335988	12.8%
4	中远海运	2872327	11.0%
5	赫伯罗特	1764549	6.8%
6	长荣海运	1606167	6.2%
7	海洋网联	1506539	5.8%
8	韩新航运	818075	3.1%
9	阳明航运	708403	2.7%
10	以星航运	517814	2.0%
	合计	21896536	84.1%

数据来源: Alphaliner、方正中期期货研究院整理

### 3、港口情况

截至 9 月 26 日, 140 英里以内圣佩德罗湾的待泊船数量为 45 艘, 其中洛杉矶和长滩两港分别为 22 艘和 23 艘。

9 月 27 日的近 7 日内离港船舶平均在港时长: 洛杉矶、长滩、奥克兰三大美西港口分别为 104、135、74 小时, 鹿特丹、汉堡、安特卫普、弗利克斯托四大北欧港口的锚泊时长分别为 65、60、74、29 小时。

## 二、国际干散货运输市场情况

## 1、市场情况

9月26日国际干散货市场继续反弹，BDI录得1813点，日环比下降0.2%。其中，BCI、BPI、BSI和BHSI分别录得2195、1992、1657和974点，分别日环比下降0.5%、下降0.2%、上涨0.3%和上涨0.8%。

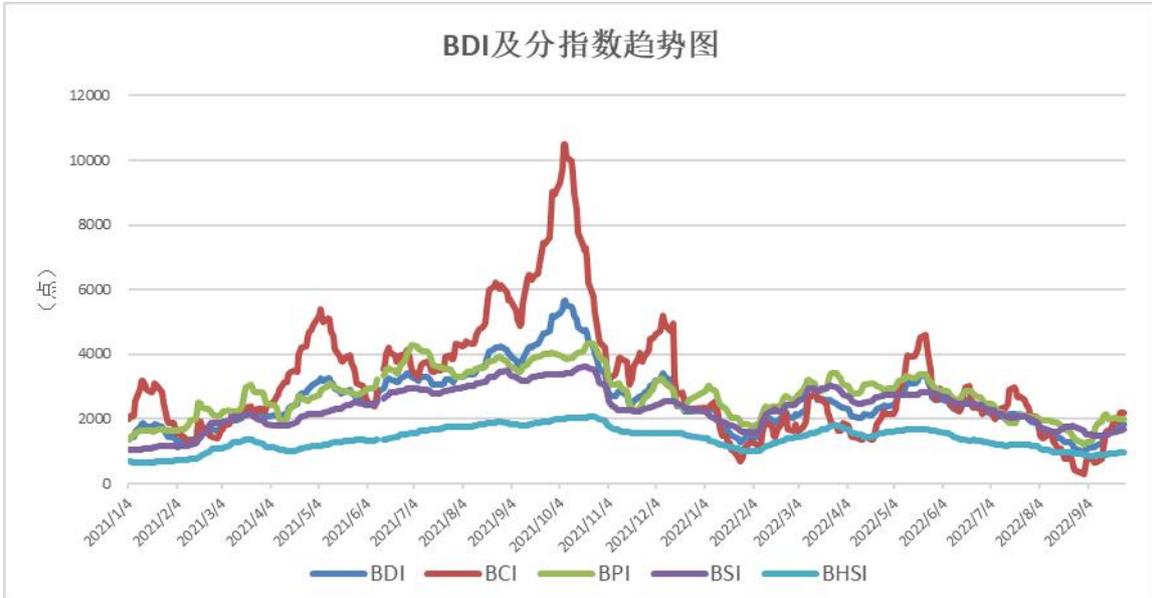


图 2-1：BDI 及分船型指数

数据来源：Baltic Exchange、方正中期期货研究院整理

重点航线情况：9月27日，6-7万吨船型秦广线煤炭运价为40.9元/吨，与昨日下跌0.3元/吨；4-5万吨船型秦张线煤炭运价为34元/吨，与昨日下跌0.1元/吨。Capesize市场：西澳大利亚丹皮尔至中国青岛铁矿石运价为9.317美元/吨，较昨日下降0.792美元/吨，巴西图巴朗至中国青岛铁矿石运价为23.354美元/吨，较昨日下降0.5美元/吨；Panamax市场：印尼萨马林达至中国广州7万吨船型煤炭运价为10.8美元/吨，较昨日下降0.08美元/吨；巴西桑托斯至中国北方港口6.6万吨船型粮食运价为48.41美元/吨，较昨日下降0.38美元/吨；Supramax市场：菲律宾苏里高至中国日照5万吨船型镍矿运价为16.711美元/吨，较昨日上涨0.033美元/吨。

## 2、FFA 市场

9月26日Capesize的当月+1、当季+1、当年+1合约报收于\$18150/日、\$17250/日、\$12300/日，日环比上涨2.3%、下降2.8%、下降2.4%。



图 2-2：新加坡交易所 FFA:Capesize 当日收盘价  
数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

### 三、成本端情况

9月26日，OPEC一揽子原油价格录得89.5美元/桶，日环比下降3.4%。9月23日，新加坡重油IF0380、重油IF0180、轻油DMO录得402、484、562美元/吨，日环比均下降0.6%、0.4%、0.4%。



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\\_46646](https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=1_46646)



云报告  
<https://www.yunbaogao.cn>

云报告  
<https://www.yunbaogao.cn>