

集运市场持续火热 国际干散连创近 11 年新高

作者：航运组 夏聪聪 陈臻

执业编号：F3012139（从业） Z0012870（投资咨询）

F3084620（从业）

联系方式：010-68578010/xiacongcong@foundersc.com

chenzhen1@foundersc.com

投资咨询业务资格：京证监许可【2012】75号

成文时间：2021年9月3日星期五

摘要：

8月，国际集装箱运输市场延续上涨态势，但涨幅收窄；国际干散货租金水平连创近11年阶段性新高；沿海干散货运价连续小幅上扬。

欧美航线利润丰厚，吸引了大量新增运力，不过港口拥堵问题愈演愈烈，大幅消耗了运力。8月24日全球约有362艘集装箱船堵在港口排队，数量是今年年初的两倍多。为保障美国海上权益，美国国会在7月提出《促进美国经济竞争的行政命令》基础上，又在8月提出《航运改革法案》，主要为了保证美国商品的出口舱位，确保美国制造业的有序复苏。

8月27日BDI涨至4235点，创近11年以来新高，上次达到这样的高度还要追溯至2009年11月24日4340点。由于疫情，各国加大了外籍船舶的检验力度，对于引航员采取轮班制，大幅降低了船舶周转效率，叠加粮食、煤炭、钢材需求旺盛，新船下水量有限等因素，促使干散货船舶租金水平持续拉升。

迎风度夏季节，国内沿海电厂煤炭日耗持续维持高位，钢厂因成材利润回升加大了国内铁矿采购，并且疫情导致内河港口疏运缓慢，部分船舶在长江口压港长达半个月。不过，煤价预期下跌，下游电厂并未放量采购，运价延续连续小幅上扬的走势。



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、一舱难求 运价续涨.....	1
二、运力供给增加 船舶周转效率较低.....	1
三、长滩港扩建完成.....	3
四、舱位需求旺盛 低值货被迫退出.....	3
五、集运市场加快低碳发展.....	5
六、美国国会议员提出《航运改革法案》.....	5
七、后市预判.....	6
第二部分 国际干散货运输市场分析.....	7
一、Capesize 带动整个市场出现牛市.....	7
二、十大因素促 BDI 连创近 11 年阶段性新高.....	7
三、国内铁矿石期货价格与 BDI 出现反向走势的原因.....	9
四、后市预判.....	10
第三部分 国内干散货运输市场分析.....	11
一、沿海运输市场继续上涨.....	11
二、迎风度夏出现“不温不火、连续小幅上扬”的原因.....	12
三、后市预判.....	14

第一部分 国际集装箱运输市场分析

一、一舱难求 运价续涨

8月的国际集装箱运输市场延续了此前不断上涨的走势，但是涨幅收缩。8月26日，Drewry 公布的最新一期 World Container Index 显示上海至鹿特丹运价达到\$13787/FEU，与上月同期相比上涨 3.3%；上海至洛杉矶运价达到\$11362/FEU，与上月同期相比上涨 8.2%。

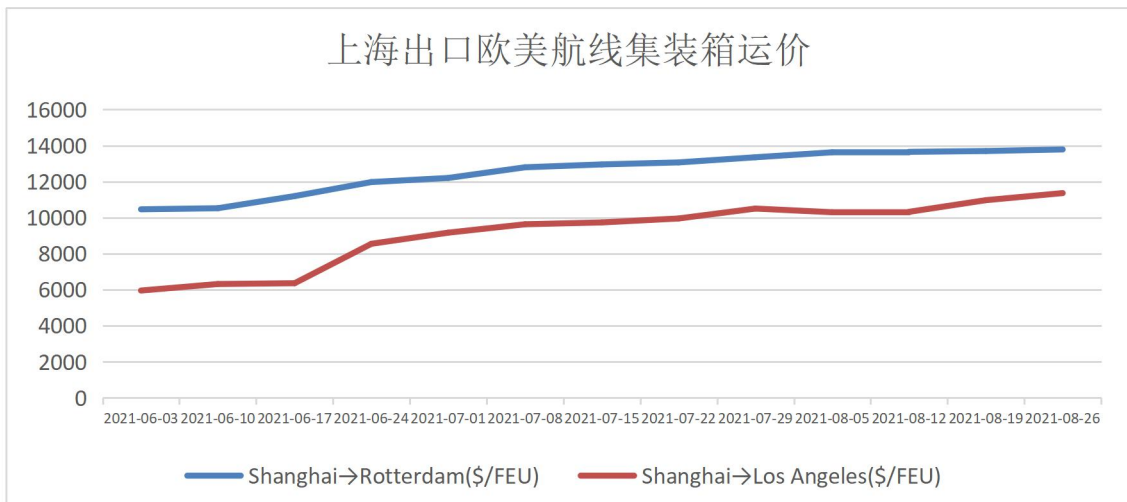


图 1：上海至欧美航线集装箱运价

数据来源：Drewry、方正中期研究院整理

二、运力供给增加 船舶周转效率较低

(一) 运力总供给

截至 8 月 31 日，全球共有 6255 艘集装箱船舶，总运力达到 2494 万 TEU，月环比增加 3 艘合计 36300TEU 的运力，增速大幅放缓。全球前十大班轮公司排名依次为马士基航运、地中海航运、达飞轮船、中远海运、赫伯罗特、海洋网联、长荣航运、新韩航运、阳明航运和以星航运。前十大班轮公司在全球运力占比由原本 84.0% 下降至 83.9%。

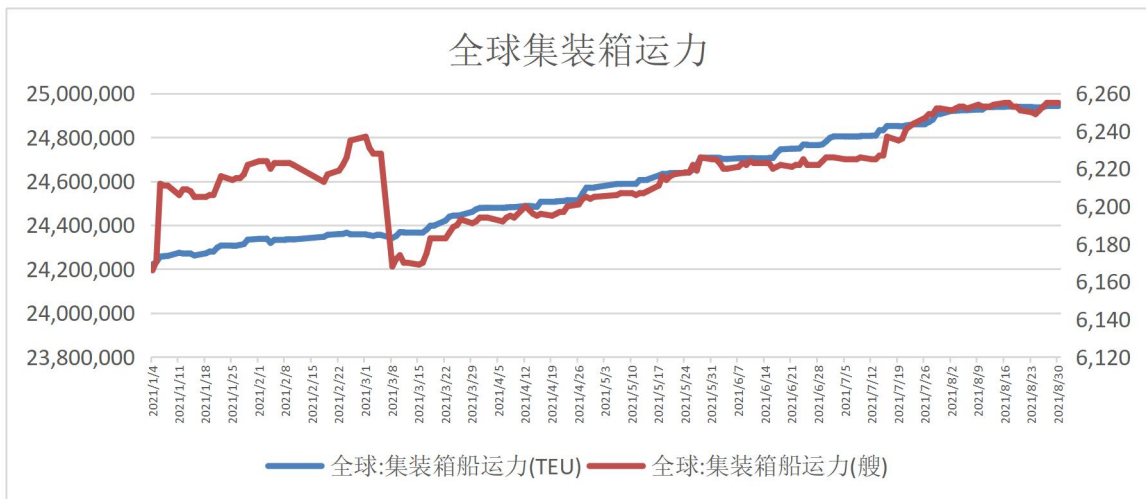


图 2：全球集装箱运力规模

数据来源：WIND、方正中期研究院整理

表 1 全球前十大班轮公司运力规模及占比

班轮公司	2021年7月			2021年8月		
	排名	运力规模 (TEU)	全球占比	排名	运力规模 (TEU)	全球占比
马士基航运	1	4185471	16.8%	1	4229171	17.0%
地中海航运	2	4083371	16.4%	2	4101961	16.4%
达飞轮船	3	3006344	12.1%	3	2988567	12.0%
中远海运	4	3000476	12.0%	4	2975210	11.9%
赫伯罗特	5	1787520	7.2%	5	1782896	7.1%
海洋网联	6	1584977	6.4%	6	1587172	6.4%
长荣海运	7	1387209	5.6%	7	1399999	5.6%
新韩航运	8	842192	3.4%	8	825060	3.3%
阳明航运	9	629585	2.5%	9	625332	2.5%
以星商船	10	412118	1.7%	10	424249	1.7%
合计		20919263	84.0%		20939617	83.9%

数据来源: Wind、方正中期研究院整理

(二) 亚欧和跨太平洋航线运力投放增加

截至 8 月 30 日, 亚欧航线和太平洋航线周度运力分别为 44.5 万 TEU 和 60.9 万 TEU, 月环比上涨 0.7% 和 1.6%。尤其是中国至美西航线利润丰厚, 8 月又吸引了两家班轮公司加入其中。中联航运开通了该公司首条华南-美西航线 TPC (TRANSPACIFIC EXPRESS II), 共计投入 6 艘 4250TEU 型集装箱船, 进行周班运营。新加坡海领船务首次开通美西快航 ALX 航线, 挂靠港序为南沙、宁波、长滩、南沙, 初期投入 6 艘 4900-6350TEU 型集装箱船, 进行双周班运营, 后续将升级为周班运营。

(三) 周班运营情况

截至 8 月 17 日, 8-9 月 (即首港出发在第 32-40 周) 亚洲到北美/欧地航线共计停航 95 个航次, 其中美西 55 个航次, 美东 14 个航次, 北欧 15 个航次, 地中海 11 个航次。从联盟来看, THE 联盟 37 个航次, 海洋联盟 14 个航次, 2M 联盟 20 个航次, 其他独立航线 24 个航次。

与 7 月 16 日汇总的 7-8 月停航数据相比, 同样是 9 周数据, 停航总数由 97 条减少至 95 条, 其中美西由 60 条减少至 55 条, 美东由 11 条增加至 14 条, 北欧由 11 条增加至 15 条, 地中海由 15 条减少至 11 条。从联盟来看, THE 联盟由 33 条增加至 37 条, 海洋联盟仍然为 14 条, 2M 联盟由 19 条增加至 20 条, 其他独立航线由 31 条减少至 24 条。

(四) 船舶周转效率依然较低

截至 8 月 24 日全球约有 362 艘集装箱船堵在港口排队, 数量是今年年初的两倍多。疫情、缺柜、极端天气是造成东西两大主干航线船舶周转率较低的主要原因。全球班轮准班率维持低位, 综合准班率仅有 18.9%, 不足两成。亚欧航线准班率仅有 19.9%, 亚洲至美西航线准班率为 18.97%。

中国疫情在 7 月中旬有所抬头, 港口加大了对于外籍船舶的检测力度, 对国际引航员采取轮班工作制, 降低了船舶周转效率。8 月 11 日上午, 宁波舟山港梅山码头发现一名确诊船员, 随即梅山码头宣布禁止货柜出入。宁波舟山港共有 6 个集装箱港区, 采取相对独立的封闭式运营, 因此梅山疫情并未波及其他 5 大港区的作业, 宁波舟山港集装箱作业效率约为正常水平的九成左右。梅山港区共有 3 条美西航线、5 条美东

航线和 6 条北欧航线，全部都是 OCEAN 联盟的班轮，从 8 月 13 日至 8 月 31 日约有 9 艘美西班牙轮、14 艘美东班轮、19 艘北欧班轮受到影响。多家班轮公司采取跳港或转港方式。梅山港区于 8 月 25 日上午重新解封，9 月 1 日完全恢复原有装卸能力。

美国疫情复燃，单日确诊人数一度超过 20 万，叠加飓风侵袭，南加州待泊船舶数量在 8 月 26 日增至 41 艘，洛杉矶港单船待泊时间从 6.2 天增至 7.8 天。欧洲港口同样拥堵，鹿特丹港和费利克斯托港的待泊时间长达 18 天，安特卫普港需要等待 10 天。亚洲-北欧航线原本往返运输时间约为 75 天，现在需要 100 多日。

亚洲其他重要港区同样拥堵。吉大港是孟加拉最大港口，承载着孟加拉七成以上外贸运输，目前超过 4 万 TEU 的进口货柜在码头堆放近 2 周，另有 5 万多标箱货物候于码头外，还有 20 余艘船只已待泊超过一周。越南有三分之一的地区处于疫情封锁状态，封锁造成工厂停工、仓库关停、进口货物无人处理，胡志明市最大的港口凯莱港已积压超过 10 万 TEU，场站密度已达 85%，越南两大港口凯莱港码头和新港盖梅国际港码头已从 8 月 5 日起暂停接收进部分集装箱。

不仅船舶处于拥堵之中，集装箱的周转效率也极为缓慢。疫情前，一个集装箱在中国至美西航线的周转时间在 60 天左右，今年 8 月延长至 100 多天。由于中美之间进出口存在重大差距，集装箱进出口数量在 1:4-1:3 之间，进一步引发空箱调运问题，中国出口三个集装箱往往只有一个能顺利回到国内。

三、长滩港扩建完成

就在港口拥堵完全没有头绪之际，长滩集装箱码头中港工程历时十余年终于建成。该码头年设计吞吐量为 330 万 TEU，可以成为美国第六大繁忙的海港，其货物运输量是它所取代的两个码头运输量的二倍，而空气污染却不到一半。长滩港是美国第二大繁忙的海港，通过 175 条航线将长滩与 217 个海港相联，长滩港每年处理 2000 亿美元的货物贸易，为南加州提供超过 57.5 万个工作岗位。

中港工程的圆满竣工不仅使长滩港功能和装卸量提升一个档次，更有利于缓解当下严重的北美港口拥堵问题。

四、舱位需求旺盛但暗藏隐忧

今年，我国外贸快速增长、快中趋稳、稳中向好。1-7 月，中国进出口、出口、进口规模分别为 3.3、1.8、1.5 万亿美元，均创历史同期新高。其中，7 月进出口 5087.4 亿美元，为历史单月第二高，仅次于今年 6 月的 5113.8 万亿元，环比下降 0.61%；中国对欧盟出口 433.5 亿美元，同比增长 17.2%，环比增长 0.6%；中国对美国出口 495.9 亿美元，同比增长 13.4%，环比增长 5.7%。美国 7 月 ISM 制造业客户库存仅为 25 点，创历史新低，商场补库意愿十分强烈。随着欧美出口增加，中国对欧美舱位保持旺盛需求。

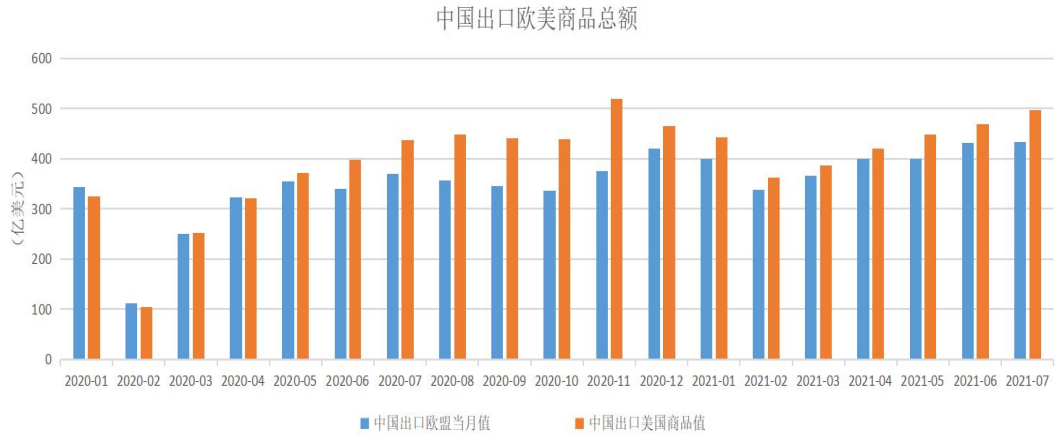


图 3: 中国出口欧美商品总额
数据来源: Wind、方正中期研究院整理

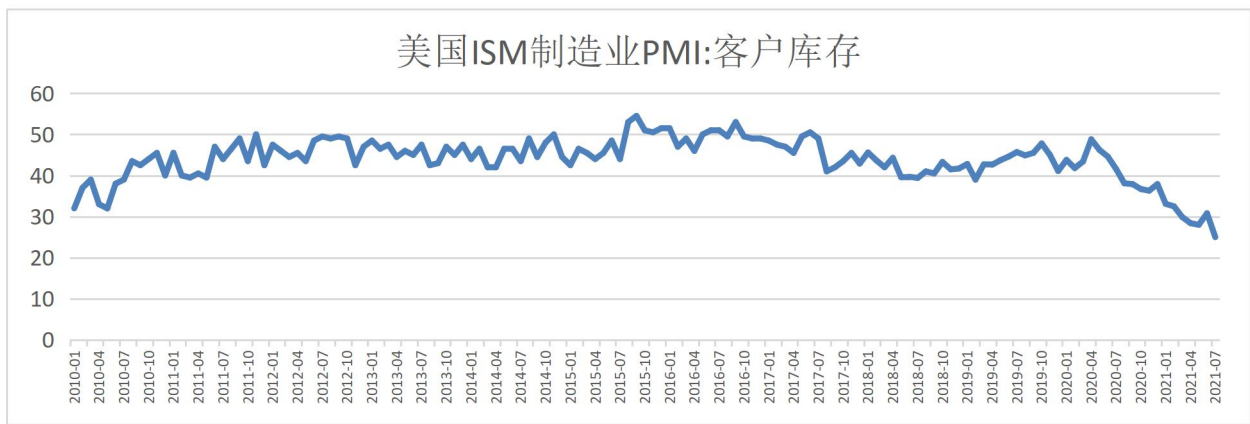


图 4: 美国 ISM 制造业 PMI: 客户库存
数据来源: Wind、方正中期研究院整理

虽然贸易总体向好，但也暗藏隐忧。由于运价高企且舱位紧缺，部分中国贸易商已暂停出口。一方面，低值商品的利润已经无法覆盖高昂的运输成本；另一方面，贸易商担心无法按时交货，产生延期纠纷以及赔偿。已有货代宣布停止接收货值 7 万美元以下货物的订舱服务，因为运费大幅上涨极易让货主选择在装卸港弃货，而集运行业盛行让货代垫付运费和港使费，高昂的运价令货代在资金链捉襟见肘，无力承担弃货风险。

7 月美国季调核心零售总额为 4187.7 亿美元，环比下降 1.1%。美国零售额下降主要有三方面的原因：变异疫情影响了经济活动、美国各州逐步退出纾困计划、通胀较高降低了消费水平。

欧美消费情况出现不同程度的下滑同样需要引起警惕，尤其是美国在纾困计划和量化宽松计划接近尾声情况下，后期消费潜力并不乐观。美元 7 月零售销售额为 6177 亿美元，环比下降 1.1%。其中，汽车及零部件零售销售额环比下降 3.9%，是拖累整体指标下滑的主要原因；服装销售额下跌 2.6%；体育用品、乐器和书店销售额下降 1.9%；家具家居类继续下降 0.6%；线上销售下降 3.1%。英国 7 月季调后零售销售月率录得-2.5%，远逊于市场预期的增长 0.5%。随着疫情扩散和美联储货币政策转向预期，美国 8 月消费者信心指数降至 70.2，比前值下降了 11 个点。欧洲消费信心指数略有回升，7 月达到 101.24。

五、集运市场加快脱碳步伐

“双碳”目标是全球性问题，涉及各行业，航运业也加快了脱碳步伐。世界海事组织制定了减碳目标，航运业在 2030 年和 2050 年碳排放强度比 2008 年分别减少 40%和 70%，2050 年温室气体排放总量比 2008 年至少减少 80%。去年底，IMO 通过了船舶短期减排措施提案，从技术能效指数要求和营运碳强度评级机制两方面对航运企业的减排提出了要求，该提案拟于 2023 年正式生效实施。

在航运组织愈加严格的减排目标和规定下，马士基、中远海运等世界航运巨头在 8 月继续采取行动。马士基在 8 月 24 日宣布订购了 8 艘 16000TEU 大型集装箱船，这些船将能够使用甲醇作为燃料，其中第一艘将于 2024 年第一季度交付，此外该交易还包括在 2025 年增订 4 艘船舶的选择权。8 月 20 日，中远海运（天津）有限公司与深圳稳石氢能科技有限公司在天津签署合作协议，双方将在港口航运绿色能源应用场景打造、分布式能源替代方案、全链路氢能源产业发展等方面开展合作。

六、美国国会议员提出《航运改革法案》

继拜登政府于今年 7 月 9 日签署《促进美国经济竞争的行政命令》，美国国会已有两名议员在 8 月提出《航运改革法案》，该法案旨在解决托运人对承运人长达一年的投诉，并赋予联邦海事委员会（FMC）更大的权力。推动这项法案推出的一个主要因素是，由于东西航线运价相差 7 倍，承运人为追求高利润，直接将在美空箱运回亚洲，美国出口商很难获得空箱，严重影响美国出口，进而压制美国制造的发展。在该法案中，FMC 将在监管航运公司领域获得新权力，主要包括：

- （1）有权更新对海运承运人的要求，承运人不得无故拒绝运送货物；
- （2）要求承运人或码头运营商证明所征收的滞期费或滞留费符合 FMC 规定，否则将面临罚款；
- （3）要求承运人或码头运营商保留所有与滞期费或滞留费有关的记录至少 5 年，并当 FMC 或付款方要求时提供这些记录。

同时，该法案允许第三方对 FMC 投诉中的反竞争协议提出质疑，并建立处理滞期费和投诉的新程序，使 FMC 在调查这些投诉时发挥更积极的作用。

客观而言，当前缺柜和高运价不能完全归咎于班轮公司。港口拥堵是一个系统性问题，码头、堆场、集卡司机、火车和仓库等供应链的每个环节都面临着巨大压力。当前，跨太平洋航线东西向运价差距非常大。以 8 月 26 日为例，上海至洛杉矶运价为\$11362/FEU，洛杉矶至上海运价仅为\$1398/FEU，相差 7 倍之多。班轮公司为追求更高效益，选择将空箱直接运回亚洲属于纯市场行为，以市场经济标榜的美国政府理应无权干涉。

倘若《航运改革法案》正式通过，将敦促加大班轮公司美国出口航线的运力投放力度，一定程度缓解美国出口运输问题，推动美国制造业发展；同时，也将对班轮公司连续涨价起到敲山震虎的作用，减少进口商品的运输成本，有利于 CPI 的回落，缓解美联储 Taper 的压力。虽然方案会对高运价起到一定的限制作用，但是运价最终还是要由市场说了算，非一国法律所能左右。而且，该法案仅在构想之中，并未正式

提交参众议院，美国立法效率并不高，流程繁琐，正式通过至少需要半年，远水解不了近渴，而且届时集装箱火热行情或许已经接近尾声。

七、后市预判

国庆黄金周之前，亚洲至欧美集运价格将保持上涨趋势，明年春节之前将维持火热行情，但是涨幅将大幅收窄。明年春节起，运价将逐步下调回归理性，尤其是美西航线回落程度更更大一些。

随着国庆黄金周到来，中国贸易商会提前 3-4 周左右出货，中国和欧美港口拥堵情况会加剧。鉴于可遇见的拥堵，地中海航运宣布从 9 月 1 日起征收从华南地区至美国和加拿大的塞港费，费率为\$800/TEU、\$1000/FEU，以货物在目的港卸货时间开始生效。马士基官方建议中国贸易出口商在黄金周前尽快预订舱位，提前规划出货时间。从目前情况来看，涨价将如约而至，涨幅应该与地中海航运的公告相符。

黄金周之后至春节之前集中了感恩节、万圣节、圣诞节等西方重大节日，商家有持续补库愿望，舱位需求量将保持旺盛。明年春节之前，中国贸易商又会有一波集中出货的旺季，舱位再现阶段性紧张。并且，变异新冠病毒肆虐，在年底前完全得到控制的可能性很小，对于港口和内陆的供应链系统破坏依然存在，船舶周转率难有大的提升，人力、设备和运力将面临持续短缺。

春节开始，运价将会逐步回落，尤其是美西航线，回落幅度会更大一些，主要有以下几点原因：

(1) 从宏观经济角度来看，当前欧美经济复苏很大程度建立在量化宽松政策之上。美联储与英欧央行都存在今年年底或明年上半年减少购债规模的可能，一定程度影响经济发展潜力。相较而言，美联储退出 QE 要早于英国央行和欧洲央行。此外，欧盟有可能将中国排除在 2 万亿欧元的公共采购合同之外，这对中欧航线是一个极大的利空消息，将直接影响出口货运量及舱位需求。

(2) 从个人消费角度来看，欧美 7 月零售消费额均出现回落，尤其美国政府退出纾困计划之后，美国民众的消费潜力将进一步出现下降。

(3) 从运力增长速度来看，7 月亚欧航线和跨太平洋航线的增速分别为 0.7%、1.6%，6 月增速分别达到 1.3% 和 2.5%。两大主干航线船队供给均在增加，尤其是跨太平洋航线以其高利润吸引了更多班轮公司投入运力

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_26705

