

## 需求不振致国际海运市场持续疲软

### 摘要:

第 29 周（2022 年 7 月 25 日-2022 年 7 月 31 日）期间，国际集运市场持续下跌，国际散运市场总体微幅回落。

从今年初起，SCFC 综合指数连续回落 17 周，随后反弹四周，近期再度连跌六周。除了南美航线继续上涨之外，上周其他航线均呈现不同程度下跌。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。国内经济和供应链正在持续恢复之中，不过欧美经济下行压力较大。上周欧盟公布欧元区 6 月通胀续创历史新高，两天后欧洲央行宣布将三大利率上调 50BP，当前欧洲经济并不景气，综合 PMI 已跌破荣枯线，投资者和消费者信心指数均创历史新低。当前欧洲经济处于滞胀阶段，随着欧洲央行加快货币收紧步伐，欧洲经济面临衰退风险，消费继续疲软，利空亚欧航线集运市场需求端。

上周国际干散货运输市场总体微幅下跌，其中 Capesize 宽幅回落，中小船型不同程度上涨。今年下半年有望继续呈现中小船型强于大型船舶的走势。从铁矿发运来看，下半年全球铁矿发运量总体不及预期，中国延续粗钢压产政策，将呈现供需双弱的格局。从煤炭发运来看，德国宣布持续能源领域 2035 年碳中和计划，重启煤电，将大幅增加对煤炭需求；并且欧盟将从 8 月 1 日禁止从俄罗斯进口煤炭，大幅增加运距。从粮食发运来看，联合国、俄罗斯、乌克兰和土耳其达成粮食出口协议，滞留乌克兰的 2500 万吨粮食有望出运，俄罗斯粮食和化肥同样将解禁出运。不过，协议达成后，乌克兰最大港口敖德萨港遭遇导弹袭击，给复运蒙上一层阴影。预计乌克兰港口设施修复以及附近海域排雷工作将持续一个月。

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7月25日星期一



更多精彩内容请关注方正中期官方微信

请务必阅读最后重要事项

## 目 录

第一部分 国际集装箱运输市场分析 .....	1
一、即期运价跌破去年同期水平 .....	1
二、欧美运力供给大幅调整 .....	1
三、集装箱船舶交易价格持续回调 .....	4
四、罢工持续 港口拥堵加剧 .....	5
五、国内货运市场复苏 欧洲需求不振 .....	7
六、后市预判 .....	8
第二部分 国际干散货运输市场分析 .....	9
一、市场小幅回落 .....	9
二、干散货船舶交易价格继续回落 .....	10
三、大船回落 中小船型反弹 .....	11
四、后市预判 .....	14
第三部分 成本端 .....	14
一、燃料油价格震荡反弹 .....	15
二、马士基将征收碳排放附加费 .....	15

## 第一部分 国际集装箱运输市场分析

### 一、即期运价跌破去年同期水平

上海出口集装箱综合运价指数已经连续六周回落，即期运价跌破去年同期水平。除了南美航线继续上涨之后，上周其他航线均有不同程度回落。具体到欧美两大主干航线，根据2022年7月25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6823.52点，周环比下降0.8%；上海→美西航线运价录得4052.94点，周环比下降2.2%。

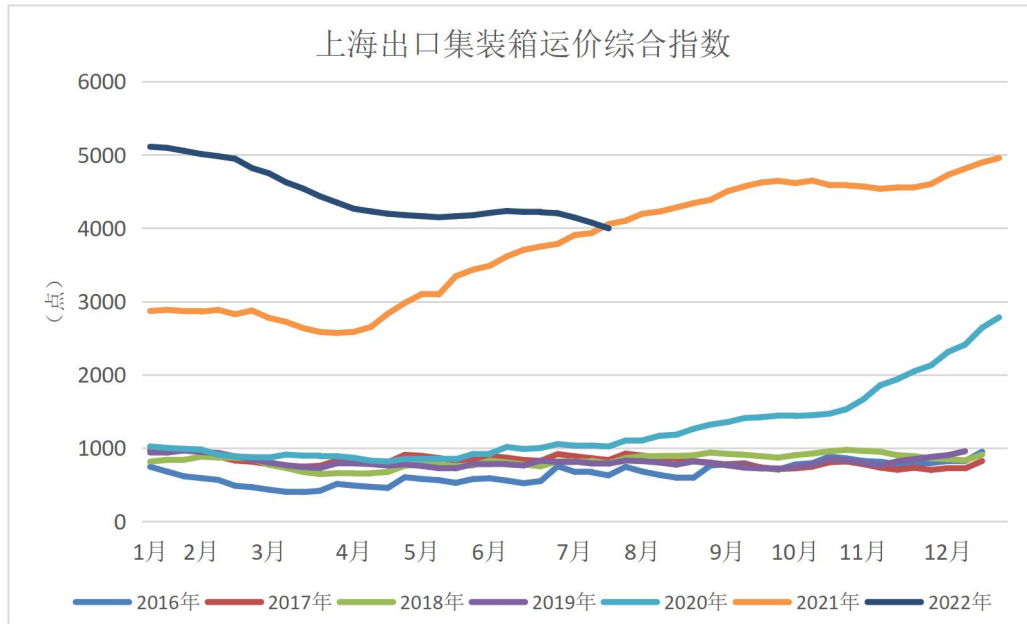


图 1-1：上海出口集装箱运价综合指数

数据来源：上海航运交易所、方正中期期货研究院整理

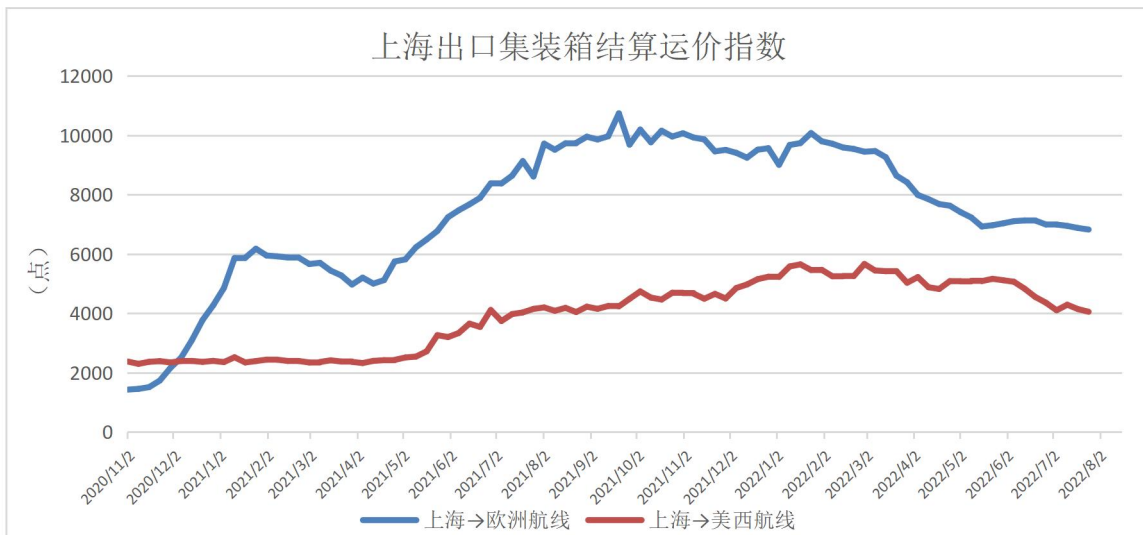


图 1-2：上海出口欧美集装箱航线结算运价指数

数据来源：上海航运交易所、方正中期期货研究院整理

### 二、欧美运力供给大幅调整

#### (一) 运力总规模

截至 2022 年 7 月 25 日，全球共有 6428 艘集运船舶，总运力达到 25867794TEU，周环比增加 7 艘，运力上升 8477TEU。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 448351、448351 和 172864TEU，分别周环比下降 0.07%、下降 0.01%和上升 0.3%。第 29 周，中国至欧洲/美西航线的运力投放规模分别是 299949 和 311884TEU，周环比上升 34.2%和 12.7%。全球前十大班轮公司运力规模合计录得 21786250TEU，占全球市场比重 84.2%，较上周下调了 0.1 个百分点。

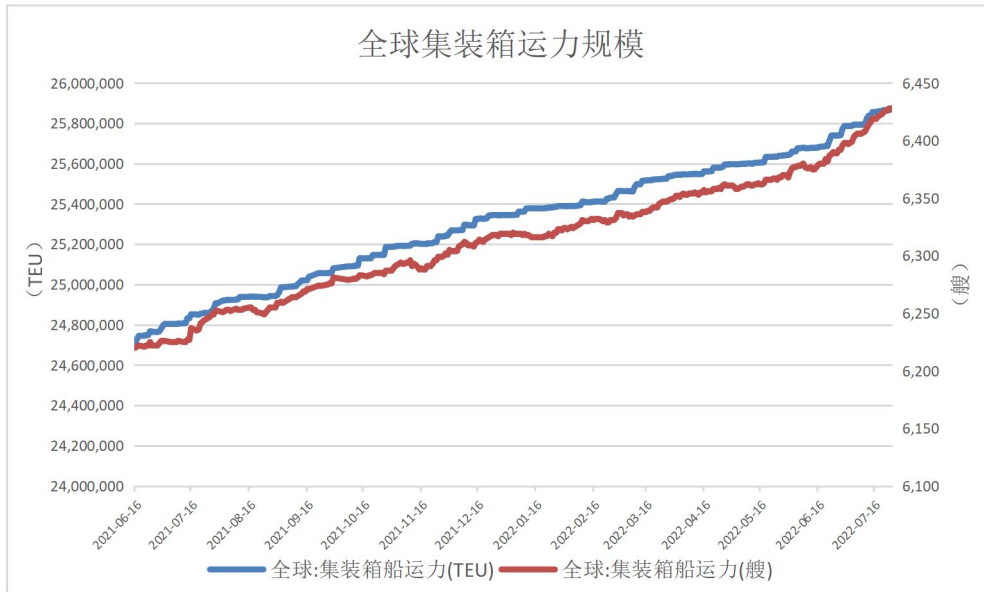


图 1-3: 全球集装箱运力规模

数据来源: Alphaliner、方正中期期货研究院整理

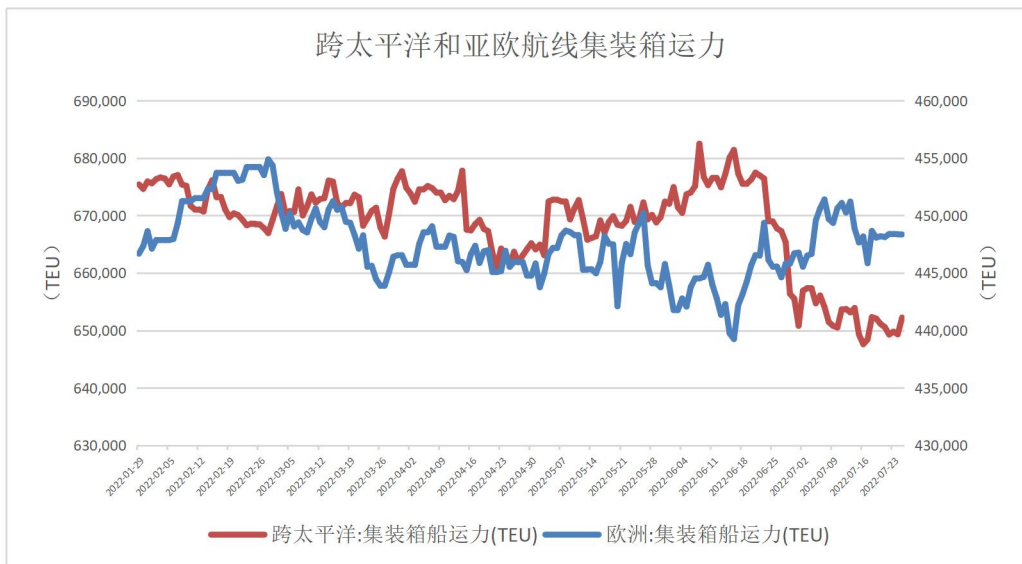


图 1-4: 跨太平洋和亚欧航线集装箱运力规模

数据来源: Alphaliner、方正中期期货研究院整理

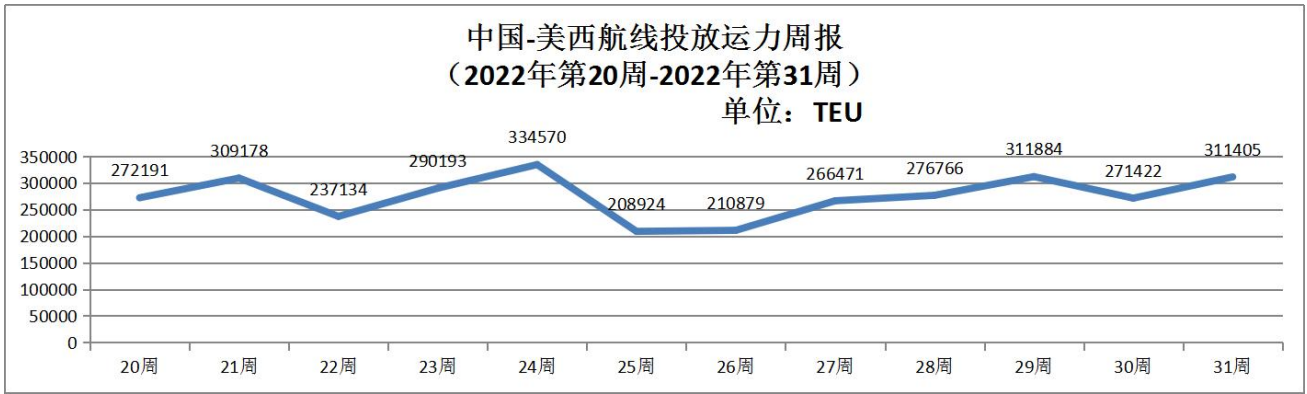


图 1-5: 中国至美西航线周度运力规模  
数据来源: 维运网、方正中期期货研究院整理

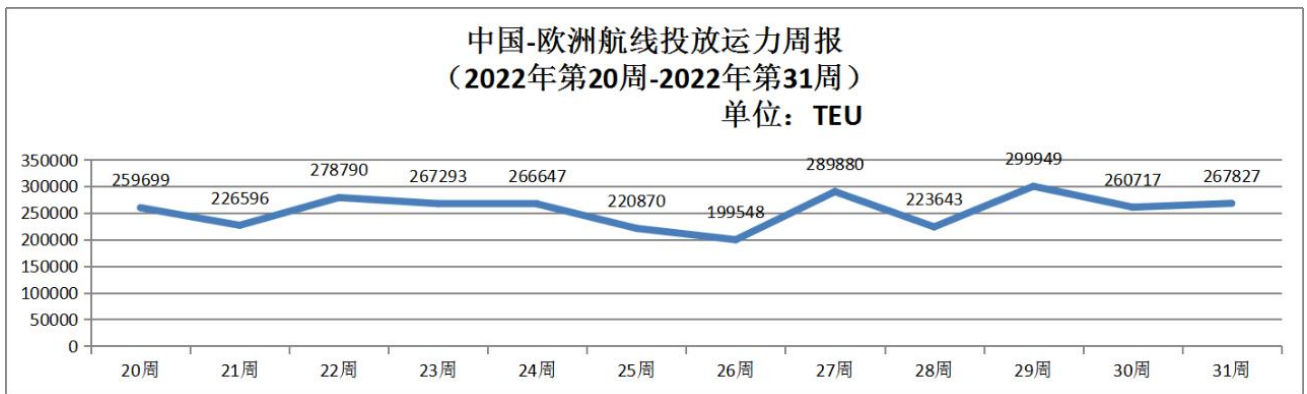


图 1-6: 中国至欧洲航线周度运力规模  
数据来源: 维运网、方正中期期货研究院整理

表 1-1 全球 TOP10 班轮公司运力规模 (截至 2022 年 7 月 25 日)

排名	班轮公司	运力规模 (TEU)	全球占比
1	地中海航运	4465629	17.3%
2	马士基航运	4275935	16.5%
3	达飞轮船	3291377	12.7%
4	中远海运	2901342	11.2%
5	赫伯罗特	1757110	6.8%
6	长荣海运	1511169	5.8%
7	海洋网联	1579911	6.1%
8	韩新航运	816270	3.2%
9	阳明航运	685189	2.6%
10	以星航运	502318	1.9%
	合计	21786250	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

29 周, 上海→美西航线原计划有 32 条班轮服务, 与 28 周持平, 停航 8 条, 停航比率为 1/4。停航班轮分别为 2M 联盟的 TP9、OCEAN 联盟的 EPNW、THE 联盟的 PS5 和 PS8、达飞轮船的 EX1 和 GGB、中远海运的 CENX、马士基航运的 TP7, 加靠一条 OCEAN 联盟的 AAS2。上海→北欧原计划有 13 条班轮服务, 其中 1 条发生停航, 即 OCEAN 联盟的 AEU55, 停航情况略有好转。

### (三) THE 联盟调整航线运营服务

THE 联盟决定从 8 月开始，调整部分跨太航线的挂靠港序。此次调整的原因是北美西北地区港口拥堵仍在持续，导致船舶延误加剧；上海供应链基本恢复，上海港吞吐量已经恢复至疫情前同期水平。此次调整适用于第 33 周至第 37 周的太平洋北环路 2（Pacific North Loop 2, PN2）和太平洋北环路 3（Pacific North Loop 3, PN3）航线。PN2 航线：从“YM TipTop”轮执行的航次开始，在从新加坡出发后，暂停挂靠加拿大温哥华港，增加挂靠中国上海港。作为替代方案，在上述调整期间，THE 联盟的 PN3 和 PN4（Pacific North Loop 4）航线，将提供往返温哥华的货运服务。PN3 航线：从“Seaspan Beacon”轮执行的航次开始，在从香港出发后，暂停挂靠美国塔科马港。客户可以选择 PN2 和 PN4 航线，从塔科马运送货物。日本东京和神户的西行挂靠，将从 PN2 航线转移到 PN3 航线。

### 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 22 日录得 19901.36 点，周环比下调 1.4%。新船市场方面，Post Panamax、Panamax 和 Handy 的船价分别达到 1.58、1.22、0.5 亿美元，周环比上涨 0.3%、上涨 0.4%和下降 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 1.22、0.86、0.39 亿美元，周环比上涨 0.3%、上涨 0.1%和下降 3.1%。

表 1-2 国际集装箱船舶交易价格

	2022/7/15	2022/7/22	周环比
国际集装箱船舶价格指数（点）	20193.67	19901.36	-1.4%
Post Panamax 新船（\$）	157210000	157640000	0.3%
10 年期船龄 Post Panamax（\$）	122040000	122360000	0.3%
Post Panamax 新船（\$）	122430000	122920000	0.4%
10 年期船龄 Panamax（\$）	85610000	85680000	0.1%
Handy 新船（\$）	51670000	50360000	-2.5%
10 年期船龄 Handy（\$）	40240000	38990000	-3.1%

数据来源：VesselsValue、方正中期期货研究院整理



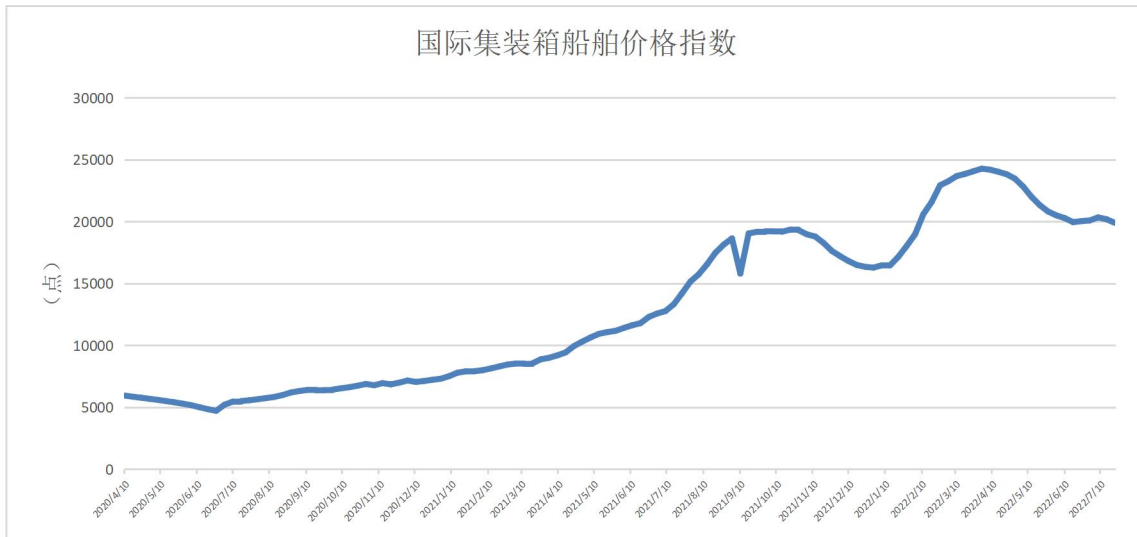


图 1-7: 国际集装箱船舶价格指数

数据来源: VesselsValue、方正中期期货研究院整理

#### 四、罢工持续 港口拥堵加剧

##### 1、美西港口

##### (1) 装卸情况

洛杉矶港上周集装箱吞吐量录得 52844TEU，周环比下降 21.1%，年同比下降 20.8%。本周计划完成吞吐量 73497TEU，周环比上涨 39.1%，年同比上涨 96.8%，其中进口量计划为 133030TEU，计划完成接卸船舶数量为 24 艘。长滩港本周计划进口箱量 74287TEU，出口箱量 27189TEU，空箱调运 53188TEU，计划接卸船舶数量 20 艘，空班 1 艘；下周计划进口箱量 97868TEU，出口箱量 21939TEU，空箱调运 80225TEU，计划接卸船舶数量 18 艘，加靠三艘，空班一艘。

2022 Port of LA Weekly Volumes (TEU)

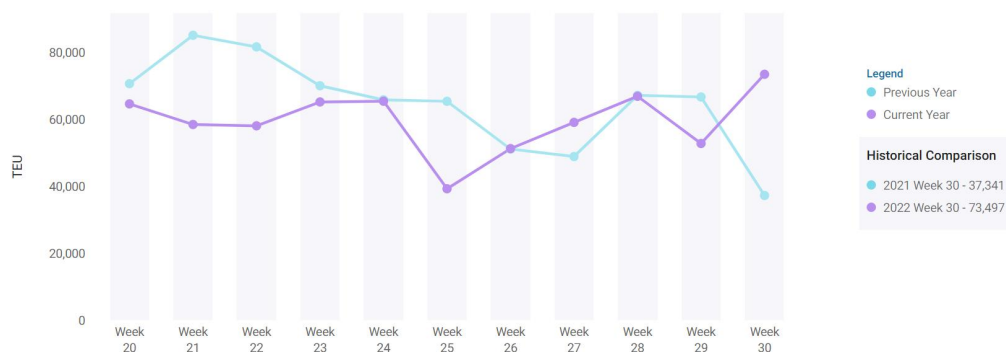


图 1-8: 2021-2022 年洛杉矶港周度吞吐量

数据来源: Port of Los Angeles、方正中期期货研究院整理

##### (2) 拥堵情况

上周拥堵情况总体加剧。140 英里海域以内圣佩德罗湾待泊船数量超越 50 艘。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 130、160 和 98 小时。

最近 30 日，洛杉矶港堆场等待时间上升至 4.9 天，铁路等待时间降至 7 天左右，拖车底盘等待时间下降至 9.8 天。长滩港滞留箱量整体上升，待铁路转运至内陆点超 9 天进口集装箱量维持在 13000TEU 以上，长滩港滞留口岸 9 天以上集装箱上冲至 11000TEU 之后回落至 9000TEU 以下。

## 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上升至 111、94、133、40。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 41、22 和 42 小时，相比近 14 日均值分别减少 2 艘、增加 2 艘、增加 1 艘。

## 3、罢工事件频发

### (1) 美国罢工情况

当前全球物流供应链系统罢工情况愈演愈烈，北美、欧洲、亚洲、非洲均有发生。美国罢工与其他国家略有不同。其一，罢工人群不同。美国爆发的是货车司机罢工，暂未发生码头工人罢工情况。其二，罢工原因不同。美国货车司机罢工的诉求是反对 AB5 法案，其他国家罢工是要求涨薪以对抗不断高企的通胀。为反对 AB5 法案，美西三大港口—洛杉矶、长滩和奥克兰的卡车司机相继举行罢工。洛杉矶/长滩港于美国时间 7 月 13 日起开始罢工，奥克兰港于美国时间 7 月 18 日起开始罢工。奥克兰港口于 7 月 21 日宣布暂时关闭。

### (2) 欧洲罢工情况

位于利物浦港的 MDHC 集装箱服务公司数百名码头工人将于 7 月 25 日至 8 月 16 日期间进行投票，决定是否就工资和工作条件进行罢工。该工会表示此次纠纷是由于 MDHC 集装箱服务公司未能提供合理加薪导致的，7%的加薪幅度远低于目前 11.7%的实际通胀率。MDHC 集装箱服务公司隶属于英国第二大港口集团皮尔港，该港口集团每年处理超过 7000 万吨的货物。一旦罢工加剧通过... 罢工行动将... 且... 不可避免... 严重影响... 供应链...

**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\\_44423](https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=1_44423)



云报告  
<https://www.yunbaogao.cn>

云报告  
<https://www.yunbaogao.cn>

云报告  
<https://www.yunbaogao.cn>