

## 全球经济增速放缓 需求不振致市场回落

### 摘要:

7月全球集运市场并未如期上涨,而是持续承压下跌。上海出口集装箱运价综合指数显示从年初起运价连续下跌17周,随后反弹4周,之后再度连续下跌7周,7月下旬已跌破去年同期水平。南美航线一枝独秀,是唯一保持运价月环比上涨的航线,不过临近7月底同样冲高回落。中国出口集装箱运价指数包括长协价格,由于长协价与即期价出现倒挂,所以中国出口集装箱运价指数跌幅较缓,并未跌破去年同期水平。

具体到欧美航线,运价阴跌不止,美西航线的跌幅远甚于欧洲航线。美联储持续加息+缩表,欧洲央行超预期加息,导致美国经济陷入技术性衰退,欧洲经济不振,整体进口需求大幅回落。美国进口商担心7月1日美西码头工人出现罢工情况,主动将目的港改为美东港口,使得美西货源大幅减少。中国多地零星疫情时有发生,诸多制造业订单流失东盟和印度,国内制造业PMI再度跌破荣枯线,出口增速进一步放缓。班轮公司为了稳定市场,维持较高的停航率,且欧美供应链系统爆发多起罢工事件,不过全球将近有80个国家解除与新冠疫情所有的限制措施,船舶周转效率大幅提升,实际舱位供给维持较高水平。在运力供需逐渐趋向平衡情况下,高企的运价不断回落。

即便当前已处于传统集运旺季,但在全球经济增速不断放缓,各大央行持续加息的情况,未来消费依然不振。班轮公司在8月上中旬维持较高停航力度,但是全球已有77个国家宣布解除与疫情相关的所有入境限制,未来会有更多国家解除,即便存在阶段性罢工事件,船舶周转效率依然能大幅提升,实际运力供给还是在增加。

总体来看,全球集运市场下半年走势不容乐观,8月存在进一步回落的可能性,下一波反弹有可能在等到中秋节和国庆长假前,但是反弹时效会比较短。下半年亚欧和跨太平洋航线运价中枢肯定将低于去年同期,甚至低于今年上半年,明年运价有进一步下挫风险。

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8月5日星期五



更多精彩内容请关注方正中期官方微信

## 目 录

一、7月市场持续回落 .....	1
二、停航维持高位 新船订单压力大 .....	2
（一）总运力和闲置运力均上升 .....	3
（二）东西主干航线运营情况 .....	3
（三）准班率继续好转 .....	4
（四）班轮公司运力排名 .....	5
（五）手持订单船运力规模 .....	5
（六）船舶大型化 .....	6
（七）船舶交易价格 .....	6
（八）联盟航线服务调整 .....	7
三、港口罢工频繁 吞吐量互有涨跌 .....	8
（一）北美港口 .....	8
（二）欧洲港口 .....	10
（三）中国港口 .....	10
四、需求恢复不及预期 全球经济下行压力巨大 .....	11
（一）全球集装箱及贸易运量 .....	11
（二）中国7月市场恢复不及预期 .....	12
（三）美国陷入技术性衰退期 .....	13
（四）欧洲经济下行压力较大 .....	14
五、成本端总体回落 .....	15
（一）船舶燃料油价格震荡回落 .....	15
（二）国际船员薪酬持续下降 .....	16
（三）上海集卡拖车费恢复至正常水平 .....	16
（四）欧洲滞留费将被征收 .....	17
六、美元兑人民币汇率震荡上行 .....	17
七、后市预判 .....	18

## 一、7月市场持续回落

7月全球集运市场并未如期上涨，而是持续承压下跌。上海出口集装箱运价综合指数显示从年初起运价连续下跌17周，随后反弹4周，之后再度连续下跌7周，7月下旬已跌破去年同期水平。南美航线一枝独秀，是唯一保持运价月环比上涨的航线，不过临近7月底同样冲高回落。中国出口集装箱运价指数包括长协价格，由于长协价与即期价出现倒挂，所以中国出口集装箱运价指数跌幅较缓，并未跌破去年同期水平。

具体到欧美航线，运价阴跌不止，美西航线的跌幅远甚于欧洲航线。美联储持续加息+缩表，欧洲央行超预期加息，导致美国经济陷入技术性衰退，欧洲经济不振，整体进口需求大幅回落。美国进口商担心7月1日美西码头工人出现罢工情况，主动将目的港改为美东港口，使得美西货源大幅减少。中国多地零星疫情时有发生，诸多制造业订单流失东盟和印度，国内制造业PMI再度跌破荣枯线，出口增速进一步放缓。班轮公司为了稳定市场，维持较高的停航率，且欧美供应链系统爆发多起罢工事件，不过全球将近有80个国家解除与新冠疫情所有的限制措施，船舶周转效率大幅提升，实际舱位供给维持较高水平。在运力供需逐渐趋向平衡情况下，高企的运价不断回落，上海→欧洲航线运价已经明显低于去年同期，最新运价已经跌至\$5416/TEU；上海→美西航线运价就在去年同期水平徘徊，最新运价已经跌至\$6694/FEU。

表 1-1 2022 年 7 月 SCFIS（上海→欧洲/美西）趋势表

单位：点	上海→欧洲	周环比	年同比	上海→美西	周环比	年同比
2022-07-04	6991.61	-0.02%	9.7%	4103.6	-5.8%	9.7%
2022-07-11	6945.82	-0.65%	7.9%	4290.2	4.5%	7.9%
2022-07-18	6875.29	-1.02%	2.8%	4143.68	-3.4%	2.8%
2022-07-25	6823.52	-0.75%	-2.3%	4052.94	-2.2%	-2.3%
2022-08-01	6730.6	-1.36%	-15.0%	3569.82	-11.9%	-15.0%

数据来源：上海航运交易所、方正中期期货研究院整理

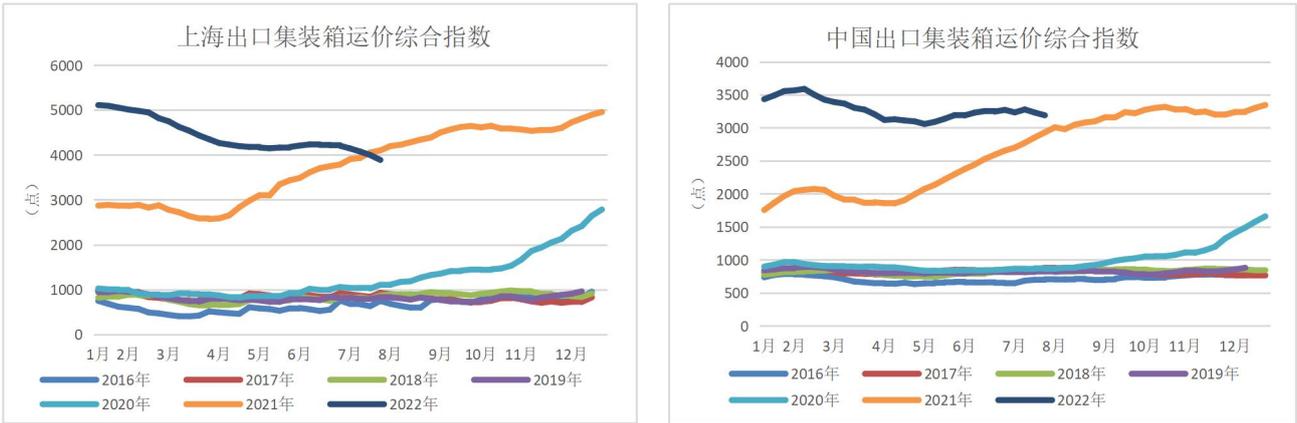


图 1-1 上海出口集装箱运价综合指数&中国出口集装箱运价综合指数

数据来源：上海航运交易所、方正中期期货研究院整理

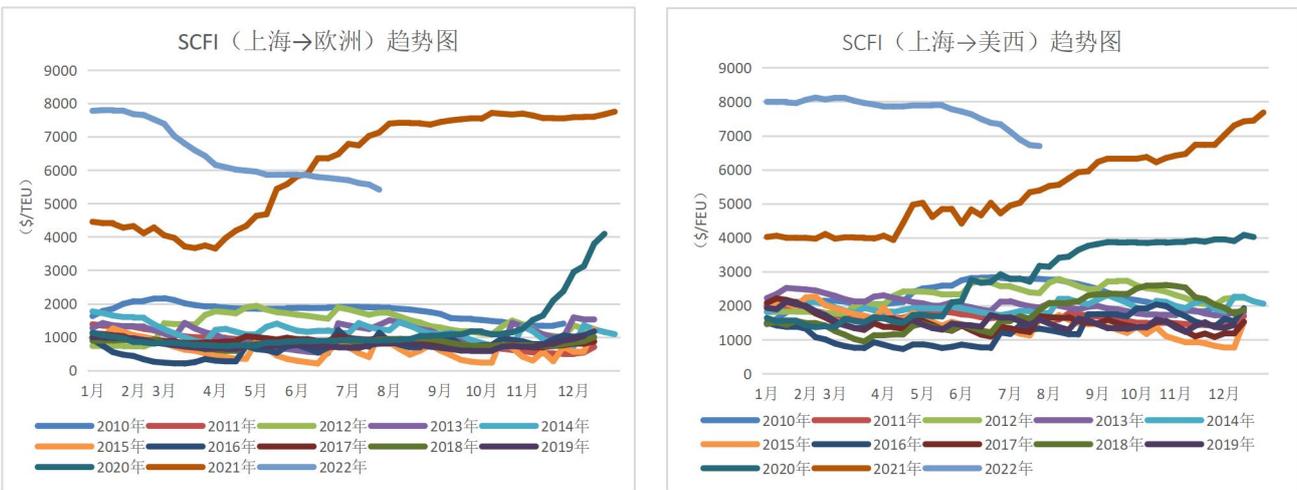


图 1-2 SCFI（上海→欧洲/美西）趋势图

数据来源：上海航运交易所、方正中期期货研究院整理



图 1-3 SCFIS（上海→欧洲/美西）趋势图

数据来源：上海航运交易所、方正中期期货研究院整理

## 二、停航维持高位 新船订单压力大

随着新船下水，7月全球集装箱舱位规模同比增长3.9%，环比增长0.4%，不过由于需求不振，班轮公司维持较高的停航力度以及闲置规模。随着各国放宽入境限制，船舶周转效率提升，班轮准班率连续8个月上升。今年未来五个月新船下水速度将会加快，下水规模达到2.4%。

(一) 总运力和闲置运力均上升

截至 2022 年 7 月 31 日，全球共有 6430 艘集装箱船舶，总运力达到 25889332TEU，月环比增加 32 艘合计 102156TEU。7 月全球集装箱舱位规模同比增长 3.9%，环比增长 0.4%。7 月以来，班轮公司进一步扩大闲置运力规模，全球集装箱闲置运力比重达到 5.5%，创近 13 个月以来新高。

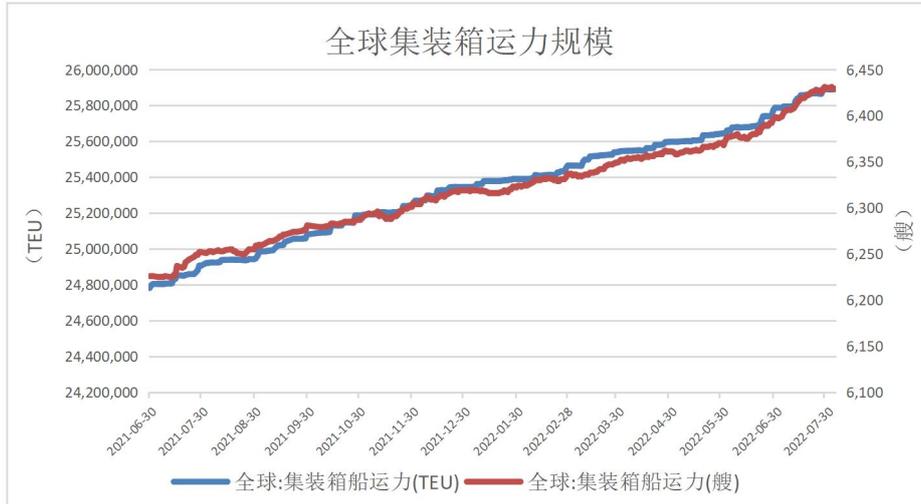


图 2-1 全球现有集装箱运力规模

数据来源：Alphaliner、方正中期期货研究院整理

(二) 东西主干航线运营情况

1、运力投放情况

截至 2022 年 7 月 31 日，亚欧、跨太平洋、跨大西洋三大东西主干航线的舱位供给量分别达到 449410TEU、643057TEU 和 169339TEU，月环比分别上升 0.6%、下降 1.9%和下降 1.3%。其中，7 月中国→欧洲/美西航线班轮舱位规模逐步增加，分别从 20 万 TEU 提升至 29 万 TEU，从 21 万 TEU 提升至 28 万 TEU；8 月前两周的运力投放规模在逐步回落。从停航角度来看，7 月上海→欧洲航线的平均每周停航数量将近 10 航次，上海→美西航线的平均每周停航数量为 2 航次，停航率基本与年内均值持平。

表 2-1 全球三大东西主干航线运力规模变化情况

单位：TEU	亚欧航线	跨太平洋航线	跨大西洋航线
2022 年 7 月 31 日	449410	643057	169339
2022 年 6 月 30 日	446706	655529	171525
月环比	+0.6%	-1.9%	-1.3%

数据来源：Alphaliner、方正中期期货研究院整理

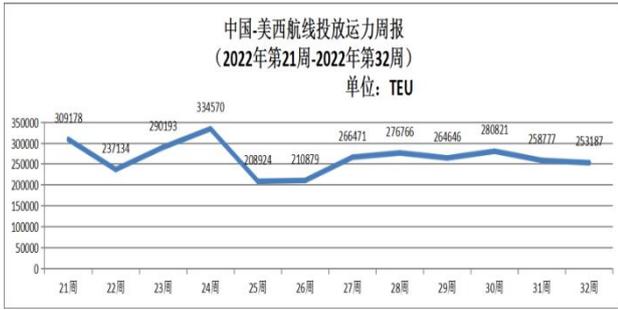


图 2-2 中国→欧洲/美西航线运力投放规模  
数据来源：维运网、方正中期期货研究院整理

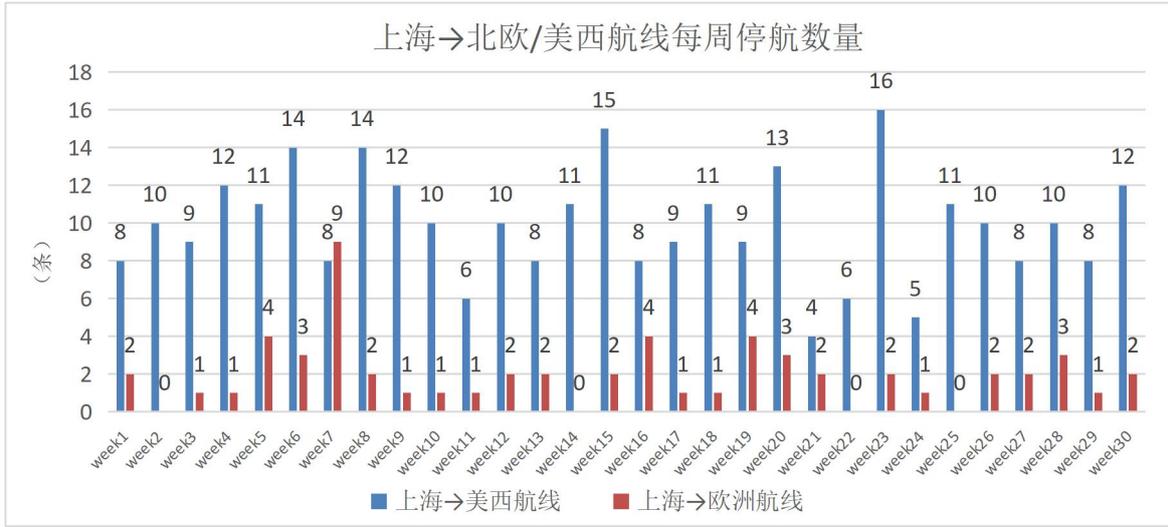


图 2-3 上海→欧洲/美西航线停航数量  
数据来源：容易船期、方正中期期货研究院整理

### (三) 准班率继续好转

得益于世界多国解除疫情完全防控措施，全球班轮准班情况持续好转。法国宣布从 8 月 1 日起抵达法国旅客不再接受任何健康检查，成为全球第 77 个取消所有与新冠疫情相关入境限制的国家。

6 月全球十大主干航线综合准班率录得 30.2%，连续 8 个月回升，相比去年 10 月历史最低值上升了 13.16 个百分点。其中，亚洲至北欧航线的准班率录得 26.67%，环比下降 7.12 个百分点，这与 6 月欧洲多个港口持续发生罢工事件有关；亚洲至美西航线的准班率录得 30.92%，连续三个月上涨，美西在 6 月运营较为稳定，不过在 7 月下旬爆发了货车司机罢工事件，因此预计 7 月准班率数据会有所回调。三大联盟中，2M 联盟维持首位，达到 31.49%，但比 5 月有所回调；OCEAN 联盟位居次席，达到 28.7%，是唯一实现准班率环比上升的班轮联盟，增幅达到 3.12 个百分点；THE 联盟位居第三，录得 26.74%。

表 2-2 全球十大主干航线准班率指数

	2021年						2022年						
	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	
十大主干航线综合准班率	18.90%	17.16%	17.51%	17.04%	17.60%	20.50%	24.09%	27.85%	28.09%	28.14%	29.55%	30.20%	
航线准班率	亚洲-北欧	19.85%	16.27%	18.36%	19.95%	25.98%	22.56%	25.49%	30.13%	28.27%	31.77%	33.79%	26.67%
	亚洲-美西	18.97%	14.58%	15.42%	17.23%	21.51%	24.09%	20.05%	24.01%	22.78%	24.68%	28.13%	30.92%
联盟准班率	2M联盟	25.46%	21.51%	20.24%	20.63%	23.79%	23.26%	26.25%	38.85%	36.93%	32.30%	36.43%	31.49%
	OCEAN联盟	18.08%	12.15%	14.64%	18.87%	19.93%	20.87%	19.09%	29.31%	24.38%	23.45%	25.58%	28.70%
	THE联盟	17.68%	14.02%	17.22%	16.11%	17.22%	22.40%	21.08%	20.94%	23.47%	31.16%	29.41%	26.74%

备注：全球十大集运主干航线分别为亚洲-北欧、亚洲-地中海、亚洲-美西、亚洲-美东、亚洲-波斯湾、亚洲-澳新、亚洲-西非、亚洲-南非、亚洲-南美、北欧-美东

数据来源：上海航运交易所、方正中期期货研究院整理

#### （四）班轮公司运力排名

7月全球前十大班轮公司排名与6月一致。地中海航运维持全球第一大班轮公司的席位，并且将与马士基航运的运力差距规模扩张至19.7万TEU。第三的达飞轮船拉大了与第四位中远海运的运力规模差距，第六位的长荣海运同样拉大了与第七位海洋网联的差距。全球TOP10班轮公司的运力总规模录得2179万TEU，占全球比重为84.2%。

表 2-3 全球 TOP10 班轮公司运力规模及占比

排名	班轮公司	运力规模 (TEU)	全球占比
1	地中海航运	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	1576025	6.1%
7	海洋网联	1503759	5.8%
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%

备注：统计截至2022年7月31日

数据来源：Alphaliner、方正中期期货研究院整理

#### （五）手持订单船运力规模

截至7月31日，全球前十大班轮公司现有共有418艘新船订单，合计505万TEU。其中，地中海航运现有新船订单量最多，达到114艘153万TEU；达飞轮船和中远海运位居第二和第三位。根据手持订单交付计划，未来5个月将有119艘新船计划交付，合计运力为53万TEU，占现有运力规模2.4%。当前集运市场运价已经大幅回落，但是班轮公司依然大量购置新船，随着疫情对船舶周转效率影响不断削弱，未来集运市场将出现运力过剩的情况。

表 2-4 全球 TOP10 班轮公司新单船规模

班轮公司	新订单量 (TEU)	新订单数 (艘)
地中海航运	1533730	114
达飞轮船	643289	69
中远海运	586672	34
长荣海运	544292	57
海洋网联	441026	32
赫伯罗特	402310	21
以星商船	389904	44
马士基航运	306165	28
韩新航运	184027	17
阳明海运	23720	2
合计	5055135	418

备注：统计截至 2022 年 7 月 31 日

数据来源：Alphaliner、方正中期期货研究院整理

7 月韩新航运公布了一项投资超过 15 万亿韩元(折合 113 亿美元)的计划，以使其业务组合多样化，实现未来增长，并跃升成为全球一流的航运和物流公司。韩新航运的五年增长战略侧重于五个关键业务要素，其中大部分投资用于新船、码头和物流设施。韩新航运目前是全球第八大集装箱运输公司，船队总运力为 818075TEU，占全球集运船队规模约为 3.2% 的市场份额。到 2026 年，韩新航运的集装箱运力规模将从目前的 82 万 TEU 增加近 50%，达到 120 万 TEU。此外，该公司还计划将其船队散货船的数量从目前的 29 艘扩大到 55 艘，从而使其运力增加 90%。

#### （六）船舶大型化

全球集装箱运输行业加快了“大船”步伐。8 月 1 日中国船舶集团旗下沪东中华造船（集团）有限公司为地中海航运公司建造的 24116TEU 超大型集装箱船在长兴造船基地顺利出坞。这是迄今为止全球建造的最大装箱量集装箱船，也是继今年 6 月 22 日完工交付中国首艘全球最大 24000TEU 超大型集装箱船，沪东中华在全球顶级超大型集装箱船建造领域创下的又一项新纪录，标志着世界超大型集装箱船建造进入中国船舶引领的新纪元。该船总长 399.99 米，

**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\\_44945](https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=1_44945)



云报告  
https://www.yunbaogao.cn

云报告  
https://www.yunbaogao.cn