

研究院宏观策略组

摘要:

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26日星期一



更多精彩内容请关注方正中期官方微信

根据 XSI-C 最新集装箱运价指数显示, 9 月 21 日远东→欧洲航线录得 \$7000/FEU, 较昨日下降\$17/FEU, 日跌幅 0.24%, 周环比下降 8.38%; 远东→美西航线录得\$3528/FEU, 较昨日下降\$57/FEU, 日跌幅 1.59%, 周环比下降 18.41%。

虽然全球经济增速急速下滑, 但是亚洲经济增速相对较快, IMF 预测 2023 年印度、东盟 5 国、沙特的增速预期达到 6.1%、5.1%、3.7%。自从今年 1 月以来, 亚洲区域内的集装箱运量增长 12%, 而全球集装箱运量却是零增长, RCEP 的落实将进一步推动亚洲内部经济和贸易往来。由于通胀高企和衰退风险, 跨洲际航线潜在的风险就是欧美经济的进一步回落, 需求持续下降, 导致亚洲新兴经济体的订单萎缩, 影响出口贸易量, 利空亚欧和跨太平洋航线。

截至 8 月, 全球共有 927 艘未完工集装箱船舶订单, 合计 703.4 万 TEU, 占现有总运力 27%, 这部分新船会在 2023-2025 年集中下水, 对于运力供给市场造成极大压力。不过, 2023 年运力增长也存在一定限制, 主要体现在以下几个方面: 其一, 世界海事组织出台新的环保新规, 从 2023 年 1 月 1 日起, 禁止不符合环保规定的船舶在国际水域航行, 这就将淘汰一大批老旧船舶, 另一些船舶为了达到碳排放标准, 会降低航速。其二, 港口罢工风险依然存在, 今年以来五大洲多国交通部门均爆发过不同程度的罢工事件, 港口、汽运、铁路、地铁等行业均出现过罢工, 导致船舶装卸和货物集疏运出现搁置。由于全球通胀高企以及经济增速放缓, 员工涨薪与企业营收下降将成为一对矛盾体, 2023 年罢工事件依然会时有发生。自 2022 年 7 月 1 日以来, 美西码头工人尚未签署新一年的劳动合同, 这就给明年埋下伏笔。其三, 新冠疫情尚未完全结束, 依然有 100 多个国家和地区没有完全解除与疫情相关的入境限制。其四, 班轮公司可以通过提升停航比例, 增加空班和跳港航次来控制运力。

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	5
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 21 日远东→欧洲航线录得\$7000/FEU，较昨日下降\$17/FEU，日跌幅 0.24%，周环比下降 8.38%；远东→美西航线录得\$3528/FEU，较昨日下降\$57/FEU，日跌幅 1.59%，周环比下降 18.41%。



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 26 日全球共有 6465 艘集装箱船舶，合计 26040400TEU。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438017、617867、162304TEU，较昨日上涨 0.31%、下跌 0.21%、持平。



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

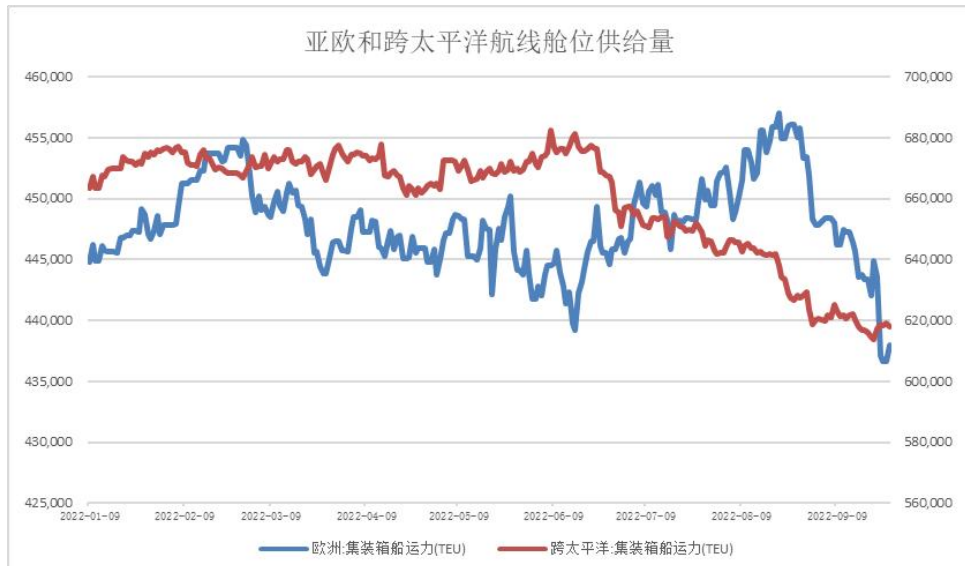


图 1-3：跨太平洋和亚欧航线集装箱运力规模

数据来源：Alphaliner、方正中期期货研究院整理

表 1-1 2022 年 9 月 26 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	4490918	17.2%
2	马士基航运	4273054	16.4%
3	达飞轮船	3335094	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	21892940	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 23 日，140 英里以内圣佩德罗湾的待泊船数量为 44 艘，其中洛杉矶和长滩两港分别为 25 艘和 19 艘。

9 月 26 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 114、121、79 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、66、75、24 小时。

二、国际干散货运输市场情况

1、市场情况

9月21日国际干散货市场继续反弹，BDI录得1816点，日环比上涨5.6%。其中，BCI、BPI、BSI和BHSI分别录得2206、1995、1652和966点，分别日环比上涨14.4%、下降0.2%、上涨0.9%和上涨1.5%。

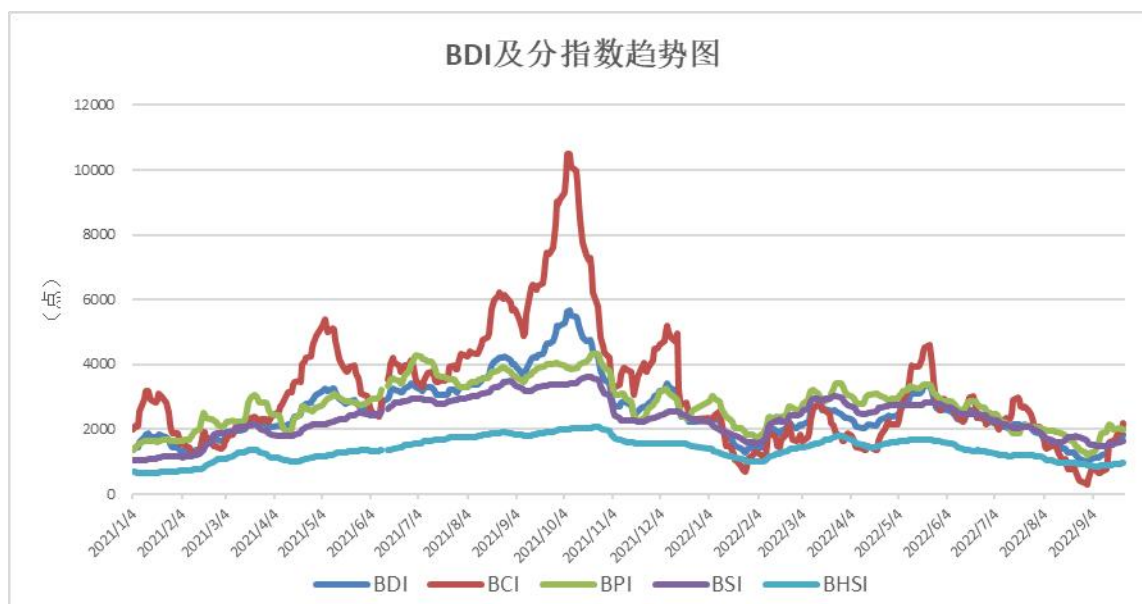


图 2-1：BDI 及分船型指数

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23日，6-7万吨船型秦广线煤炭运价为41.2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34.1元/吨，与昨日下跌0.4元/吨。Capesize市场：西澳大利亚丹皮尔至中国青岛铁矿石运价为10.109美元/吨，较昨日上涨0.595美元/吨，巴西图巴朗至中国青岛铁矿石运价为23.854美元/吨，较昨日上涨0.698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10.88美元/吨，较昨日下降0.005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48.79美元/吨，较昨日上涨0.07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16.678美元/吨，较昨日上涨0.022美元/吨。

2、FFA 市场

9月23日Capesize的当月+1、当季+1、当年+1合约报收于\$17750/日、\$17000/日、\$17750/日、\$12600/日，日环比上涨2.9%、上涨10.9%、上涨2%。

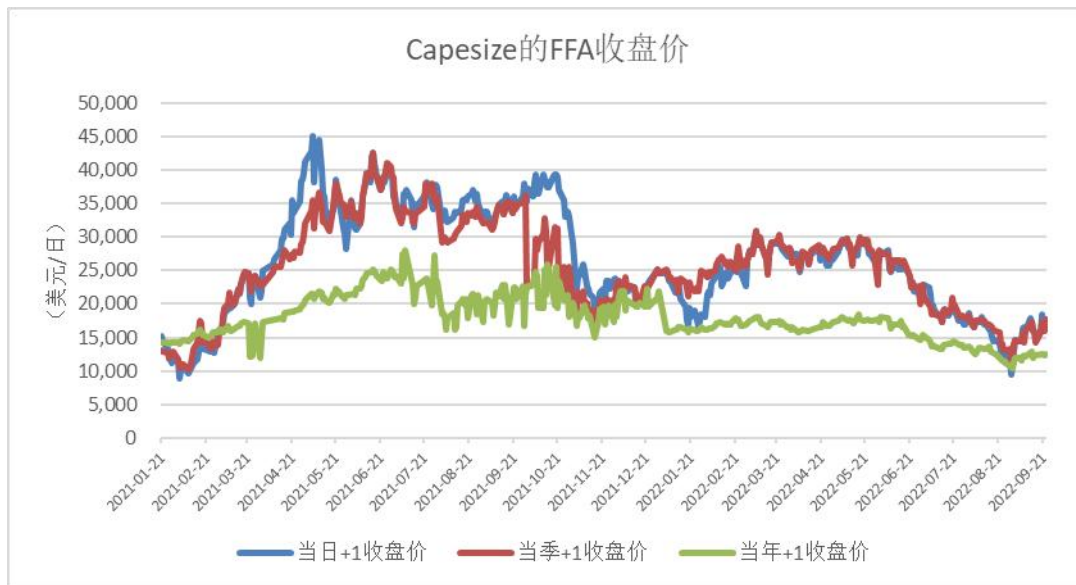


图 2-2：新加坡交易所 FFA:Capesize 当日收盘价

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

三、成本端情况

9月23日，OPEC一揽子原油价格录得92.67美元/桶，日环比下降3%。同日，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_46551

