

宏观与大类资产研究中心

航运研究团队：陈臻 王骏 李彦森

执业编号：F3084620（从业）

F0243443（期货从业）、Z0002612（投资咨询）

F3050205（期货从业）、Z0013871（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：2023年1月2日星期一

连跌之后终于反弹 然市场并未实质好转

摘要：

第52周（2022年12月26日-2023年1月1日），全球集运市场终于在连跌27周后止跌，最新一期SCFI综合运价指数录得1107.55点，周环比上涨0.04%。全球集运市场具有一定的季节性因素，春节前一般都有一波出货小高峰。长荣海运、阳明海运、中远海运、赫伯罗特、韩新海运、海洋网联、以星商船七家班轮公司已向美国联邦海事委员会（FMC）报备2023年1月的GRI涨价计划，其中远东至美国航线涨价\$1000-2000/FEU。长荣海运称当前美线装载率已经达到九成，因此决定涨价\$1000/FEU。不过，这次反弹是此前连续回落的反弹以及班轮公司大幅削减运力的反映，并不能说明市场已经摆脱低迷的现状。

春节假期之前，各大班轮公司维持相对较高的停航力度，控制运力供给，人为制造运力紧张的氛围。受疫情影响，中国12月制造业PMI仅为47，并且欧美经济衰退风险加剧，需求不振，中国对外出口新订单继续深度低于荣枯线，中国出口欧美集装箱需求难有明显复苏迹象。预计1月的上海→欧美航线市场将呈现先微涨后下跌的行情。年初，各大班轮公司集体涨价，但是实际涨价幅度远低于此前对外宣称的幅度。临近春节，东亚及东南亚多国放假，工厂停工，出货量将继续减少，市场运价将会继续承压下跌。



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

一、连跌之后 终于反弹.....	1
二、供给端：航次削减力度较大 THE 联盟发布新航线.....	2
（一）运力总规模.....	2
（二）航次削减力度较大.....	4
（三）港口运营情况.....	4
三、需求端：2023 年全球经济增速放缓 集运货量将呈低速增长.....	6
四、营运成本：燃料和船员薪酬均小幅反弹.....	8
（一）船舶燃料油价格小幅震荡反弹.....	8
（二） 国际船员薪酬继续回落.....	9
五、集装箱船舶交易价格持续回调.....	10
六、港口发展最新动态.....	10
七、人民币兑美元汇率小幅升值.....	11
八、后市预判.....	11

一、连跌之后 终于反弹

临近年关，全球集运市场终于在连跌 27 周后止跌，最新一期 SCFI 综合运价指数录得 1107.55 点，周环比上涨 0.04%。全球集运市场具有一定的季节性因素，春节前一般都有一波出货小高峰。长荣海运、阳明海运、中远海运、赫伯罗特、韩新海运、海洋网联、以星商船七家班轮公司已向美国联邦海事委员会（FMC）报备 2023 年 1 月的 GRI 涨价计划，其中远东至美国航线涨价 \$1000-2000/FEU。长荣海运称当前美线装载率已经达到九成，因此决定涨价 \$1000/FEU。不过，这次反弹是此前连续回落的反弹以及班轮公司大幅削减运力的反映，并不能说明市场已经摆脱低迷的现状。

具体到分航线来看，SCFI（上海→欧洲航线）录得 \$1078/FEU，周环比上涨 2.76%；SCFIS（上海→欧洲航线）录得 1159.44 点，周环比上涨 1.5%。上海→美西航线录得 \$1423/FEU，周环比上涨 0.35%；SCFIS（上海→美西航线）录得 821.67 点，周环比下降 0.1%。从年度同比来看，无论是全航线还是欧美主干航线均已大幅跌破 2020 年同期水平，而美西航线甚至已经略微跌破 2019 年同期水平。

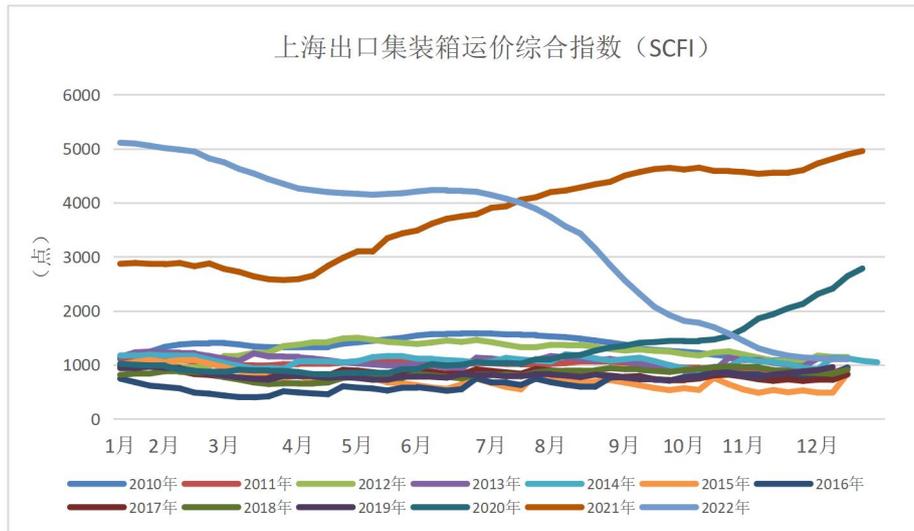


图 1-1：2010-2022 年内 SCFI 综合指数季度图

数据来源：上海航运交易所、方正中期期货研究院整理

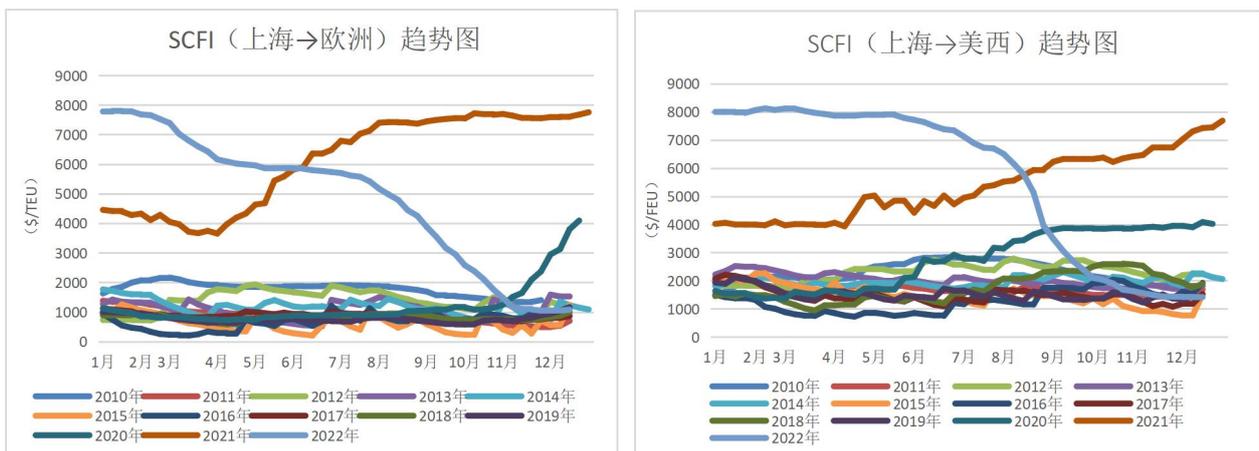


图 1-2：2010-2022 年 SCFI（上海→欧美航线）季度图
数据来源：上海航运交易所、方正中期期货研究院整理

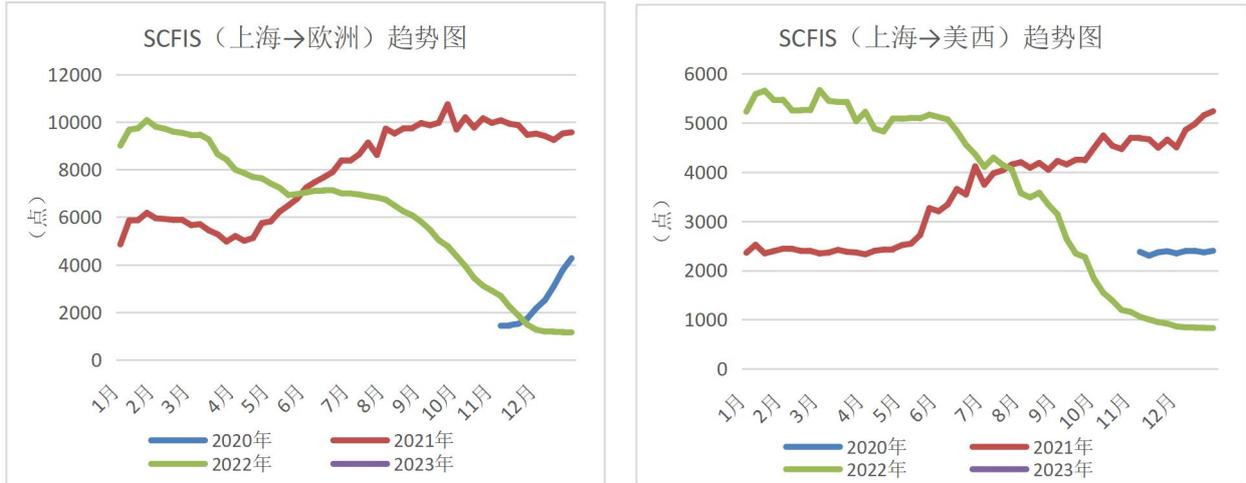


图 1-3：2010-2022 年 SCFIS（上海→欧美航线）季度图
数据来源：上海航运交易所、方正中期期货研究院整理

表 1-1 2019-2022 年 SCFI 综合指数及上海→欧美航线对比

	2022年12月30日	周环比	相比2021年同期	相比2020年同期	相比2019年同期
SCFI综合指数	1107.55点	+0.04%	-78.1%	-60.2%	+15.5%
上海→欧洲	\$1078/TEU	+2.76%	-86.1%	-73.6%	+5.0%
上海→美西	\$1423/FEU	+0.35%	-81.5%	-64.6%	-0.8%

数据来源：上海航运交易所、方正中期期货研究院整理

表 1-2 2021-2023 年 SCFIS 上海→欧美航线对比

	2023 年 1 月 2 日	周环比	相比 2022 年同期	相比 2021 年同期
SCFIS（上海→欧洲）	1159.44	1.5%	-87.1%	-84.3%
SCFIS（上海→美西）	821.67	-0.1%	-76.1%	-65.2%

数据来源：上海航运交易所、方正中期期货研究院整理

二、供给端：航次削减力度较大 THE 联盟发布新航线

（一）运力总规模

截至 2022 年 12 月 31 日，全球共有 6515 艘集装箱船舶，总运力达到 26375308TEU，周环比减少 4 艘，运力下降 6406TEU。全球前十大班轮公司运力规模合计录得 22089830TEU，占全球市场比重 83.8%。截至 2022 年 11 月，全球共有未下水手持订单量 931 艘合计 7478554TEU。其中，截至 2022 年 12 月，前九大班轮公司现有未下水新订单量为 433 艘合计 5522719TEU。

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 414181、543212 和 168991TEU，分别周环比持平、下降 0.3%和持平。

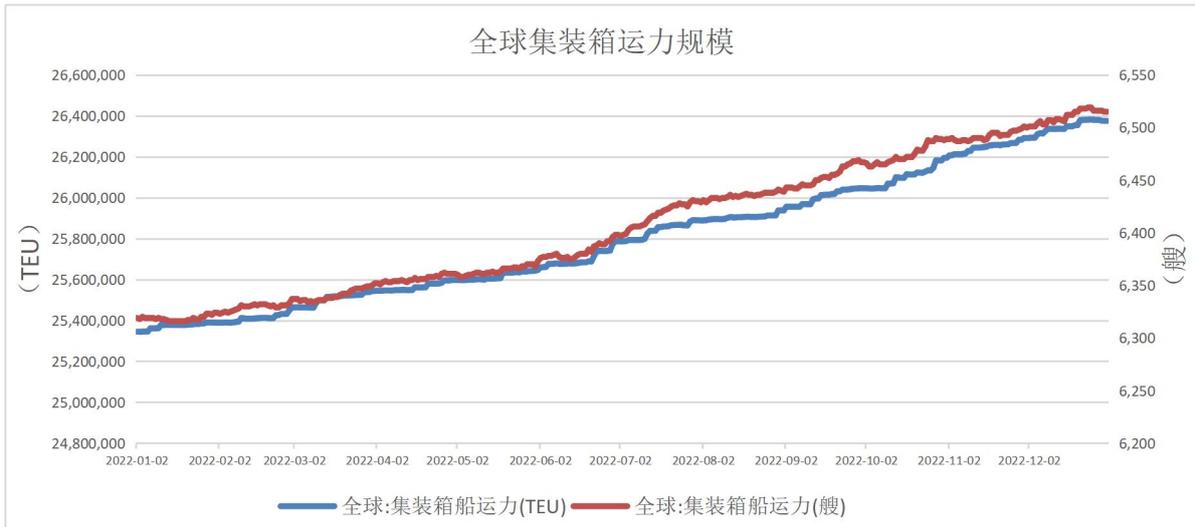


图 2-1：全球集装箱运力规模

数据来源：Alphaliner、方正中期期货研究院整理

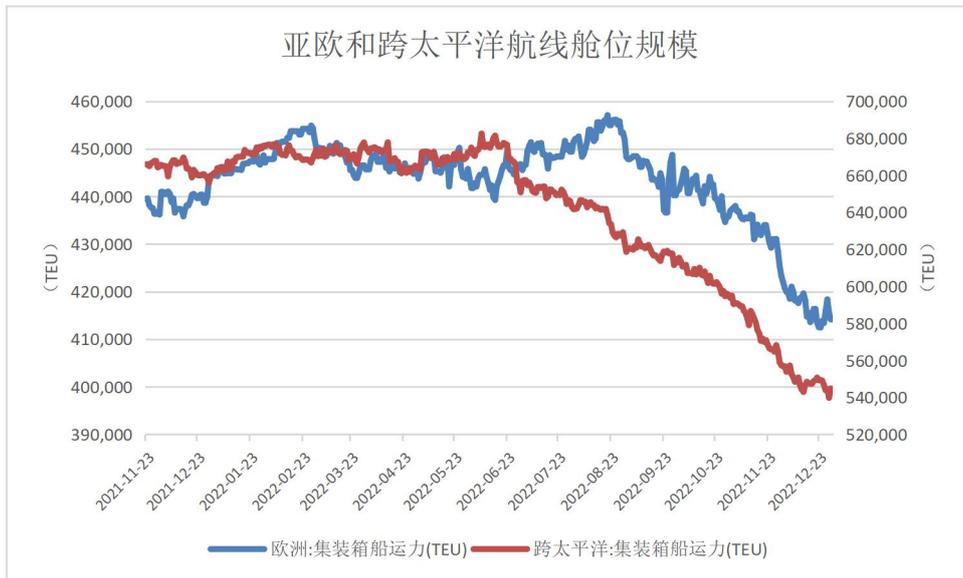


图 2-2：跨太平洋和亚欧航线集装箱运力规模

数据来源：Alphaliner、方正中期期货研究院整理

表 2-1 全球 TOP10 班轮公司运力规模（截至 2022 年 12 月 31 日）

排名	班轮公司	运力规模 (TEU)	全球占比
1	地中海航运	4598373	17.4%
2	马士基航运	4219395	16.0%
3	达飞轮船	3393190	12.9%
4	中远海运	2871859	10.9%
5	赫伯罗特	1782689	6.8%
6	长荣海运	1637861	6.2%
7	海洋网联	1528921	5.8%
8	韩新航运	816365	3.1%
9	阳明航运	707354	2.7%
10	以星航运	533823	2.0%
	合计	22089830	83.8%

数据来源：Alphaliner、方正中期期货研究院整理

表 2-2 全球 TOP9 班轮公司新船订单规模（截至 2022 年 12 月 31 日）

班轮公司	总舱位量 (TEU)	总艘数 (艘)
地中海航运	1,727,210	124
中远海运	884,272	81
达飞轮船	689,257	46
长荣海运	489,922	51
以星商船	418,430	30
海洋网联	374,013	31
赫伯罗特	378,034	43
马士基	377,554	20
韩新航运	184,027	17
合计	5,522,719	443

数据来源：Alphaliner、方正中期期货研究院整理

（二）航次削减力度较大

总体来看，上周上海→欧美航线运力削减力度均非常之大，本周预报航次服务数量略有增加，但是实际停航数量有可能在实际运营时临时增加。

上海→美西航线：上周，上海→美西航线预配 26 条航线服务，停航 6 条，分别为 OCEAN 联盟的 Yangtse、BOHAI 和 TWPKS，THE 联盟的 PN3 和 PS5，万海航运的 AA5。下周原计划有 26 条班轮航线服务，停航 4 条。

上海→北欧航线：上周，上海→北欧航线预配 13 条航线服务，停航 4 条，分别是 2M 联盟的 GRIFFIN、OCEAN 联盟的 FAL3、THE 联盟的 FE2 和 FE4。下周原计划有 13 条班轮航线服务，停航 1 条。

（三）港口运营情况

1、美国港口

上周 140 英里海域以内圣佩德罗湾待泊船数量维持在 33 艘，比前一周有所减少，但是最近 7 日洛杉矶、长滩和奥克兰三大美西港口在离港船舶平均在港时间分别为 93、74 和 82 小时，比之前一周明显增加。最近 30 日，洛杉矶港堆场等待时间小幅回落至 3.1 天，铁路等待时间小幅反弹至 3.8 天，拖车底盘等待时间维持于 8.2 天。洛杉矶港上周集装箱在港空箱数量维持在 5.6 万 TEU 左右。长滩港滞留箱量有所回升，12 月 30 日长滩港滞留超 9 天的本地集装箱量及待转运至内陆地区的集装箱量分别录得 1160TEU 和 121TEU，周环比下降 3.5% 和下降 64%。

2022 Port of LA Weekly Volumes (TEU)



图 2-3: 2021-2022 年洛杉矶港周度集装箱进口量

数据来源: Port of Los Angeles、方正中期期货研究院整理

2、欧洲港口

最近 7 日，鹿特丹港、汉堡港、安特卫普港、弗利克斯托港在离港船舶平均在港时间分别为 75、50、76、29 小时。

(四) THE 联盟公布 2023 年新航线服务

THE 联盟公布 2023 年新航线升级计划，将从 2023 年 4 月开始生效。THE 联盟将在亚洲-北欧航线上部署大型新造船，23500TEU 以上的节能型船舶将取代较小型船舶。THE 联盟称这是通过最大限度地减少服务网络的碳足迹，提供更可持续的服务。此外，在亚洲-地中海航线以及美东航线上，THE 联盟将额外部署 14000TEU~15000TEU 型船。

亚洲-北欧航线:

FP1: 跨太平洋-美西航线 (TPWC) -东京-清水-神户-名古屋-东京-新加坡-(苏伊士运河)-鹿特丹-汉堡-勒阿弗尔-(苏伊士运河)-新加坡-神户-名古屋-东京-跨太平洋-美西航线

FE2: 釜山-上海-宁波-中国华南地区-新加坡-(苏伊士运河)-丹吉尔-南安普顿-勒阿弗尔-威廉港-鹿特丹-(苏伊士运河)-新加坡-釜山

FE3: 宁波-厦门-高雄-中国南部-新加坡-(苏伊士运河)-鹿特丹-汉堡-安特卫普-南安普顿-阿尔赫西拉斯-(苏伊士运河)-新加坡-中国华南地区-高雄-宁波

FE4: 天津新港-青岛-釜山-上海-中国华南地区-(苏伊士运河)-阿尔赫西拉斯-鹿特丹-汉堡-安特卫普-丹吉尔-(苏伊士运河)-新加坡-天津新港

FE5: 林查班-盖梅-新加坡-科伦坡-(苏伊士运河)-鹿特丹-汉堡-安特卫普-伦敦-(苏伊士运河)-吉达-新加坡-林查班

亚洲-美西航线:

FP1: 亚欧航线-新加坡-神户-名古屋-东京-洛杉矶/长滩-奥克兰-东京-清水-神户-名古屋-东京-新加坡-亚欧航线

PS3: 那瓦舍瓦-皮帕瓦夫-科伦坡-巴生港-新加坡-盖梅-海防-中国华南地区-洛杉矶/长滩-奥克兰-釜山-上海-宁波-中国华南地区-新加坡-巴生港-那瓦舍瓦

PS4: 厦门-中国华南地区-高雄-基隆-洛杉矶/长滩-奥克兰-基隆-高雄-厦门

PS5: 宁波-上海-洛杉矶/长滩-奥克兰-东京-宁波

PS6: 青岛-宁波-釜山-洛杉矶/长滩-奥克兰-神户-青岛

PS7: 新加坡-林查班-盖梅-中国华南地区-洛杉矶/长滩-奥克兰-中国华南地区-新加坡

PN1: 厦门-高雄-宁波-名古屋-东京-塔科马-温哥华-东京-神户-名古屋-厦门

PN2: 新加坡-林查班-盖梅-海防-中国华南地区-塔科马-温哥华-东京-神户-新加坡

PN3: 中国华南地区-上海-釜山-温哥华-塔科马-釜山-高雄-中国华南地区

PN4: 青岛-宁波-上海-釜山-鲁珀特王子-塔科马-温哥华-釜山-光阳-青岛

(五) 万海航运加快淘汰老旧船舶

万海航运现行船队中船龄超过 20 年的老船占 20%以上，公司原本已有既定计划进行汰旧，因此之前向日本造船厂续订 24 艘 3000TEU 新船，并于今年再向台船购买 4 艘 2800TEU 集装箱船。但前两年疫情导致全球严重塞港，市场严重缺船的状况，因此不得不暂缓旧船汰换的计划，以为客户提供足够的舱位。随着集装箱航运市场逐渐恢复正常化，公司已经陆续在高价租船租约到期后不续租达 18 艘，运价滑落之后，在美线原采用的中小型集装箱船已不符经济效益，公司开始改以 1.3 万 TEU 集装箱船运营进行优化。此外，万海航运决定卖掉 10 艘老旧船舶，同时也会拆解部分老旧船舶。

(六) 大铲湾码头维持 ETA-10

为配合班轮公司和货主 2023 农历新年集中出货的需求，大铲湾码头将出口箱进闸接收 ETA-10（即船舶预计到港时间前 10 天内）的优惠政策延长至 2023 年 1 月 31 日。去年疫情较为严重和极度拥堵时期，大铲湾码头一度将出口箱进闸接受时间缩短至 ETA-3（即船舶预计到港

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_50834



云报告
<https://www.yunbaogao.cn>

云报告
<https://www.yunbaogao.cn>

云报告
<https://www.yunbaogao.cn>