

集装箱船运输市场3月刊：供需两面夹击，运价低迷难解

国投安信|航运专题

2月以来，发货量在春节假期结束后有所回升，但市场供大于求的格局不改，运价走势低迷。需求方面欧美去库进程略见成效，但居民消费降级趋势持续，短期内难见集运贸易量回升。运力供给方面，交付压力逐步显现，拆解量有望提升但无法完全对冲交付规模，下半年交付潮的到来将对运价形成压力。目前非活跃运力比例持续上升至历史高位，航速则达历史低位。预计运价或将在底部有较长时间的震荡。下半年欧美批发商去库有望在传统消费季来临前初见成效，进口商可能会恢复部分旺季备货和补库的动作，若届时大型集装箱船旧船拆解潮能开启，对于新增运力形成一定对冲，则运价有望获得提振，但强度有限，全年运价整体行情将维持偏弱格局。

运费速览：各区域走势各异，租金走势强于运价

2月以来，全球各区域航线走势各异。跨太平洋航线和亚欧航线方面，尽管发货量在春节假期结束后有所回升，但市场供大于求的格局不改，中国至欧美经济体运价权重较高的上海出口集装箱运价指数SCFI延续下行趋势，截至3月10日报906.55点，月环比下滑9%。分航线来看，上海-美西航线和上海-美东航线月环比分别下滑10%和14%。上海-欧洲航线则在航线运力持续收紧和订舱量上升的带动下，在近两周出现止跌，月度运价跌幅收窄至6%。

亚洲区域间航线的表现延续了上月的好转趋势。3月10日东南亚集装箱运价指数SEAFI报852.44点，月环比上升35%。东盟地区、东北亚地区等相关航线均有较好表现。

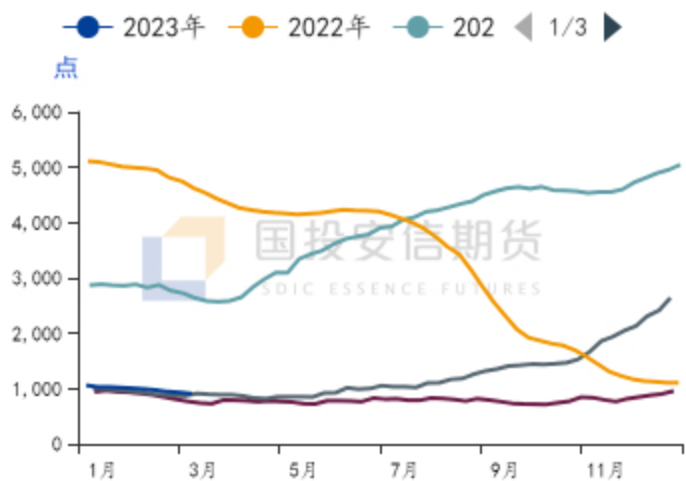
租金方面的表现仍要强于运价市场，Harpex租金综合指数月内小幅下滑3%。近期租船活动主要集中在中型、小型船舶。前期集装箱船繁荣的市场让多数大型船舶身负长约，目前尚未到期，但到期后大型船舶恐面临较高续租风险。此外经历了近年来市场的大起大落，目前船舶的租赁期限也明显缩短。

表：主要航线即期运价

	3月10日运价	月环比%	年同比%
SCFI 综合指数	906.55 点	-9% ↓	-80% ↓
SCFI 美西航线	1163 美元/FEU	-10% ↓	-86% ↓
SCFI 美东航线	2194 美元/FEU	-14% ↓	-79% ↓
SCFI 欧洲航线	865 美元/TEU	-6% ↓	-88% ↓
SEAFI 综合指数	852.44 点	+35% ↑	-85% ↓

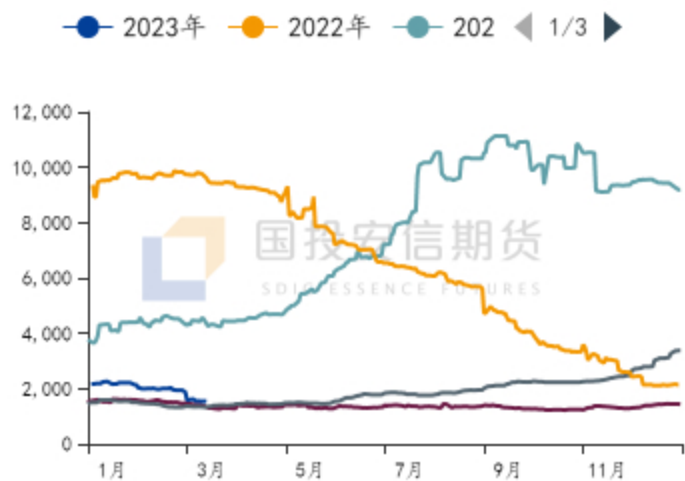
数据来源：wind，国投安信期货

图1：上海出口集装箱运价指数SCFI季节性图



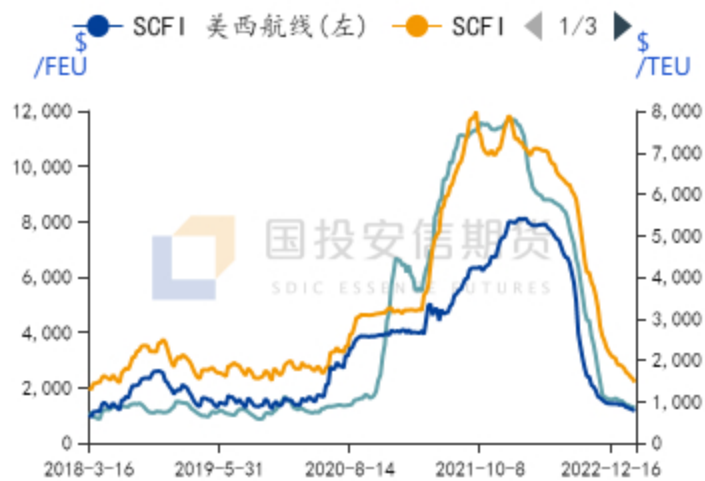
数据来源：wind, 国投安信期货

图2：波罗的海货运指数FBX季节性图



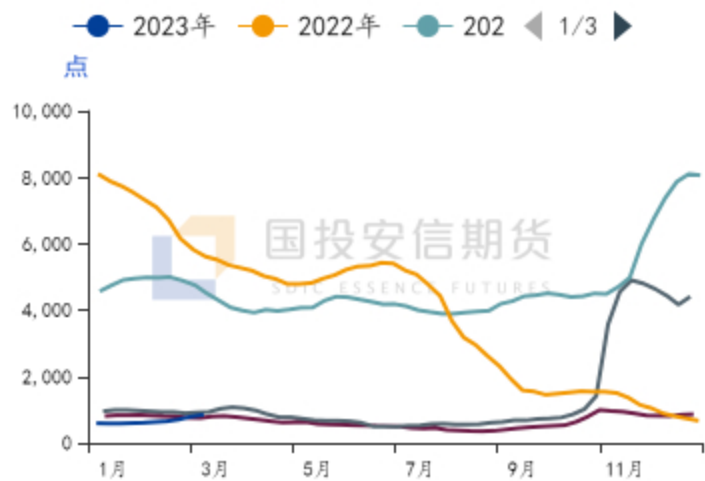
数据来源：Reuters, 国投安信期货

图3：SCFI 主干航线运价



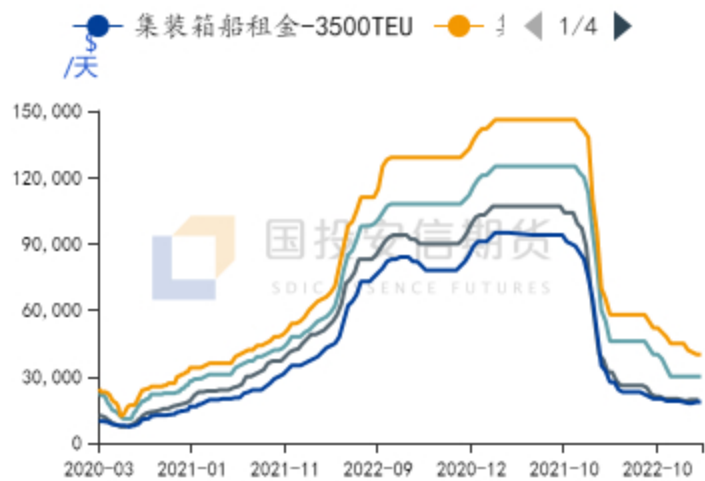
数据来源：wind, 国投安信期货

图4：SEAFI 东南亚集装箱运价指数季节性图



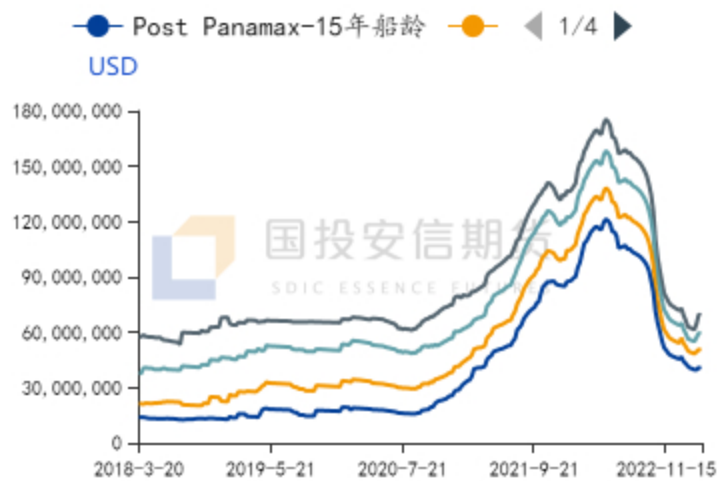
数据来源：同花顺ifind, 国投安信期货

图5：集装箱船各船型租金水平



数据来源：Reuters, 路透

图6：Post Panamax 集装箱船船价

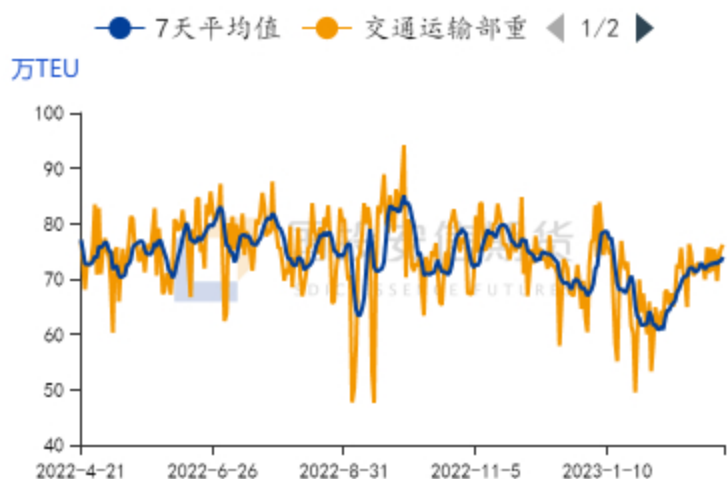


数据来源：Bloomberg, 国投安信期货

运力需求：短期低迷难解，下半年有望改善

当前跨太平洋航线和亚欧航线的运量仍未见明显起色。可视作先行指标的韩国出口在2月前20日同比减少2.3%，连续第6个月下滑。2月我国PMI新出口订单52.4%，显著回升6.3%，但参考我国1-2月出口数据，出口韧性的支撑主要来自于东盟等亚洲周边经济体，美欧需求仍弱势运行。

图7：交通运输部重点港口集装箱吞吐量



数据来源：同花顺ifind, 国投安信期货

图8：中国制造业PMI:订单



数据来源：wind

向前看，去库进程略见成效，但欧美经济面临下行压力，居民消费降级趋势持续，短期内难见补库需求修复带动的集运贸易量回升。

美国方面，去库初见成效，但批发商库存仍存较大压力，短期内补库需求不佳。在美国零售商的努力下，零售商库存同比自去年10月开始持续回落。尽管目前零售商库销比仍处于上升阶段，反映出销售同比增速仍快于库存同比，但从近期沃尔玛、百思买等大型零售商公布的Q4财报可以看到，两者间的差距已显著缩小，持续困扰零售商的库存问题已得到有效改善。但上游批发商去库仍面临较大压力。批发商库销比自去年1月开始持续回升，目前已基本恢复疫情爆发初期的水平。批发商库销比的攀升，意味着美国国内商品库存相对于需求仍较为充足，短时间内进口需求不佳。但后续随着零售商补库需求的逐步释放，批发商库存压力有望逐渐缓解。美国2月制造业PMI指数上升至47.7，尽管仍处于收缩区间，却是近半年来首次出现改善，也从侧面印证了短期需求不佳，但整体趋势向好的走向。不过由于目前宏观经济形势复杂，零售商补库的策略更为谨慎，周期更短，预计前期补库进展较慢。

消费需求方面，目前美国通胀形势稍有缓和，2月CPI环比增长0.4%，同比上涨6%，均较1月有所收窄。消费者信心可见改善，2月密歇根消费者信心指数和预期指数双双走高。但受近期SVB暴雷事件的影响引发的连锁反应，未来通胀粘性或将高于前期预期，美国可能将承受更持久的通胀压力。

欧洲方面，受持续的通胀压力和欧洲央行的加息策略的影响，目前整体消费需求仍较为疲弱，欧元区19国零售销售指数同比连续4个月下滑。投资信心也处于低位，3月投资者信心指数-11.1，较2月下降3.1，反应出市场对欧元区经济走势的负面预期。经济活动低迷，进口短期难见复苏迹象。

展望后续集运贸易需求，在欧美经济下行压力的背景下，预计跨太平洋航线和亚欧航线的运量将在较

时间之内偏弱。目前来看若美国去库进程能持续顺利进行，至今年三季度传统旺季来临时，进口商可能会恢复部分旺季备货和补库的操作，集运市场或将重现疫情前传统淡旺季的规律。

图9：美国库存同比



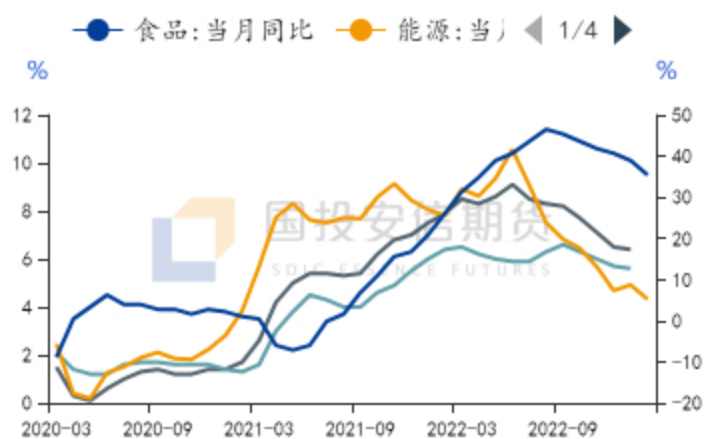
数据来源：同花顺ifind, 国投安信期货

图10：美国商品库存销售比



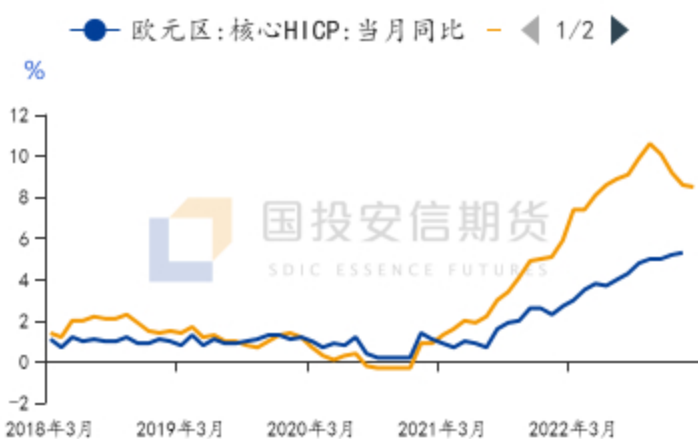
数据来源：同花顺ifind, 国投安信期货

图11：美国CPI：当月同比



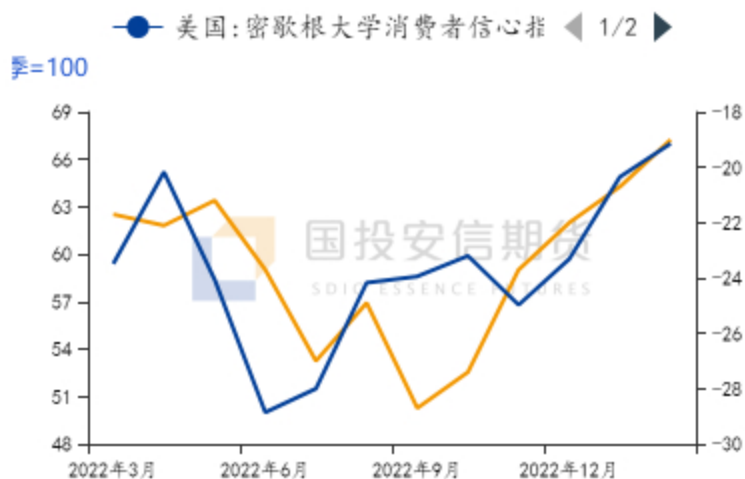
数据来源：同花顺ifind, wind, 国投安信期货

图12：欧元区CPI与核心CPI当月同比



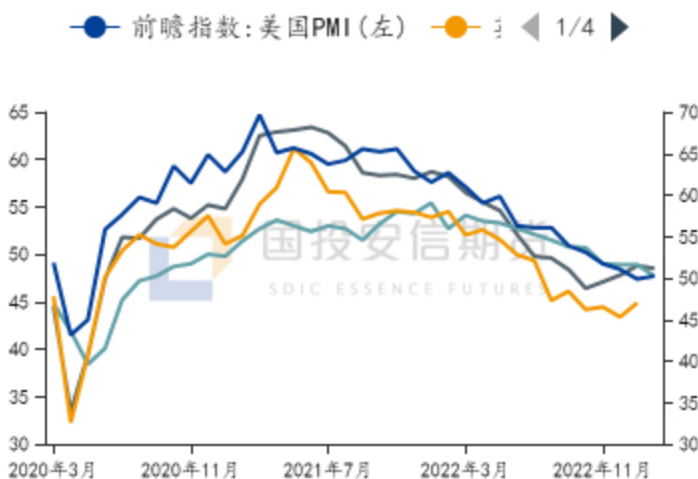
数据来源：同花顺ifind

图13：美国&欧元区消费者信心指数



数据来源：同花顺ifind, 国投安信期货

图14：主要发达国家制造业PMI



数据来源：wind

运力供应：停航策略稍见成效，但船队增速加快，供应压力逐步增加

静态运力增速提升，供应压力逐步增加，拆解量有望提升但无法完全对冲交付潮压力，下半年交付潮的到来将对运价形成压力。

截至3月14日，全球集装箱船船队2622万TEU。春节假期后东亚地区工业生产的启动使得新船交付，尤其是大型集装箱船交付提速，船队规模增速加快，预计3月6000TEU以上集装箱船新船交付将达15艘，近半将是超过20000TEU的超大型集装箱船。三季度开始交付水平会进一步提高，届时会对运价形成持续压力。

旧船拆解方面，因前两年火热的市场行情阻碍了旧船拆解的节奏，当前集装箱船平均船龄已较历史平均水平偏高，在运价下滑运力过剩的压力下，今年船东的拆解意愿有明显上升。但年初成交的旧船拆解订单仍主要集中在2000TEU左右的支线集装箱船领域，市场对于大船拆解有较浓的观望情绪。对于现金买家而言，一方面大船拆解的一次性资金投入较大，比小船更需要好的收益驱动，另一方面目前市场预计后续集装箱会迎来一波拆解潮，买家在等待旧船价格届时的进一步下滑，短期内大船拆解潮尚未开启。

图：>6,000TEU集装箱船交付预期（艘）

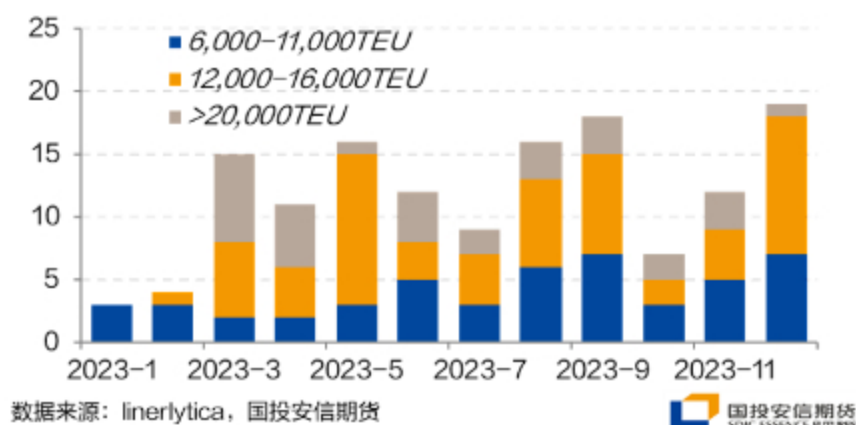


图15：全球集装箱船运力 (TEU)-Fully Cellular

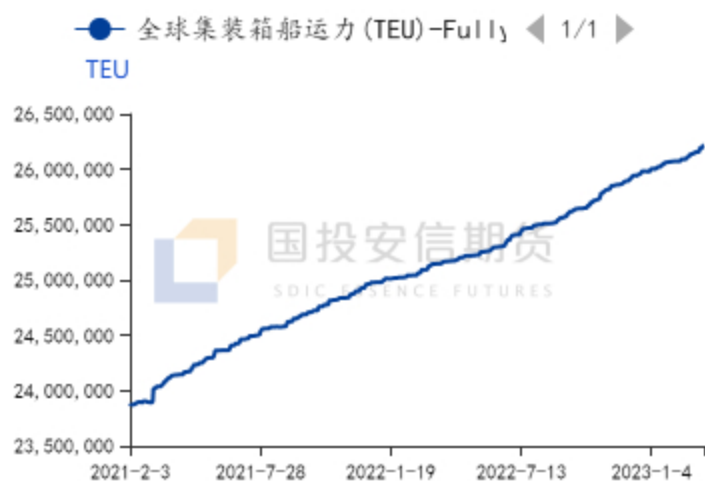
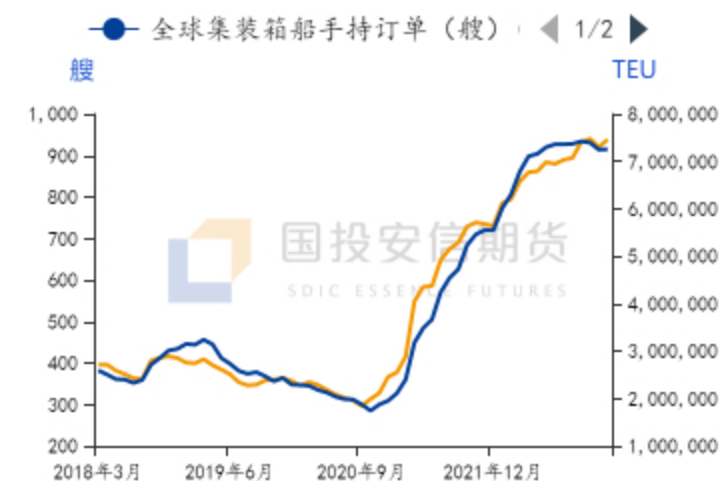
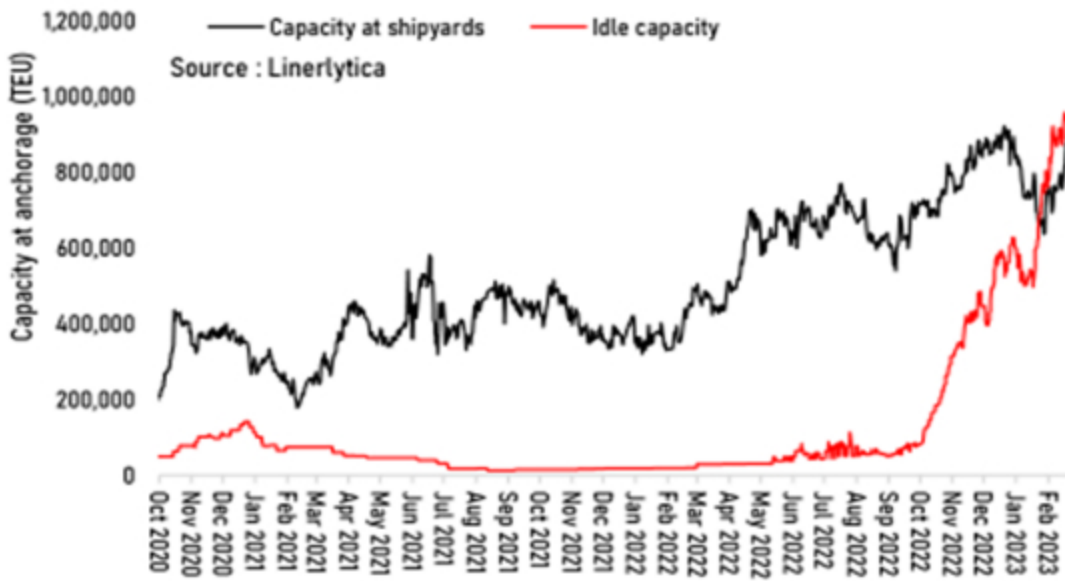


图16：全球集装箱船手持订单



动态运力方面，非活跃运力比例持续上升至历史高位，据Alphaliner统计，截至2月末，全球船队中非活跃运力占到6.4%，一部分非活跃运力的增量来源于淡季将船舶的坞修或改装作业。据报道，目前中国港口周边的闲置运力规模上升，一方面中国港口周边的停泊费用较低，另一方面，班轮公司也希望能在市场需求回升时使船舶更快投入运营。

图：全球闲置及在坞集装箱船运力（万TEU）



数据来源：Linerlytica，国投安信期货

船舶周转方面，目前全球整体港口拥堵继续好转。中国港口在港运力因节后货量的上升小幅增加。北美方面美西港口周转情况基本已恢复至新冠疫情开始之前，美东方面休斯顿、萨凡纳和纽约尚有小幅拥堵，但等待时间均不超过两天，对周转效率的影响较低。欧洲主要港口中，除法国相关港口因罢工暂停运营外整体运转良好。

图：全球在港运力规模（万TEU）



图：中国在港运力规模（万TEU）



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_53363



云报告
https://www.yunbaogao.cn

云报告
https://www.yunbaogao.cn

云报告
https://www.yunbaogao.cn