

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。

上周国际干散货物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%。

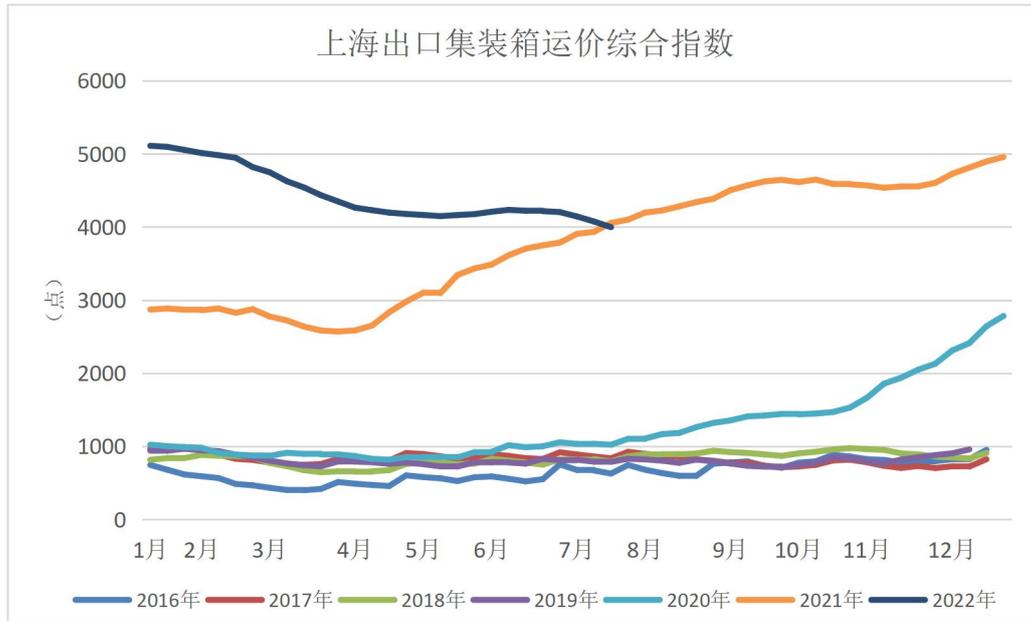


图 1-1：上海出口集装箱运价综合指数

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。

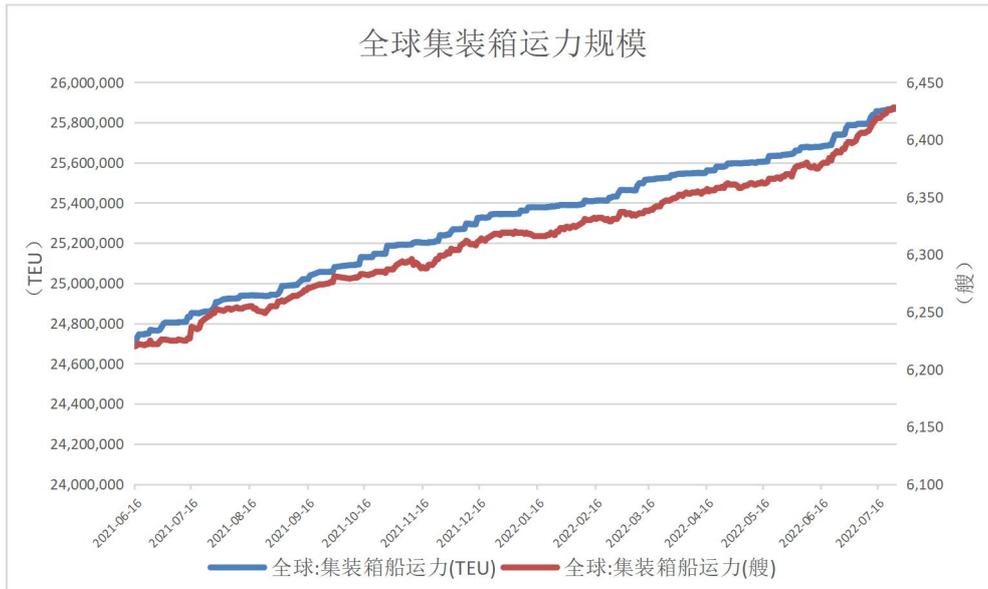


图 1-3: 全球集装箱运力规模

数据来源: Alphaliner、方正中期期货研究院整理

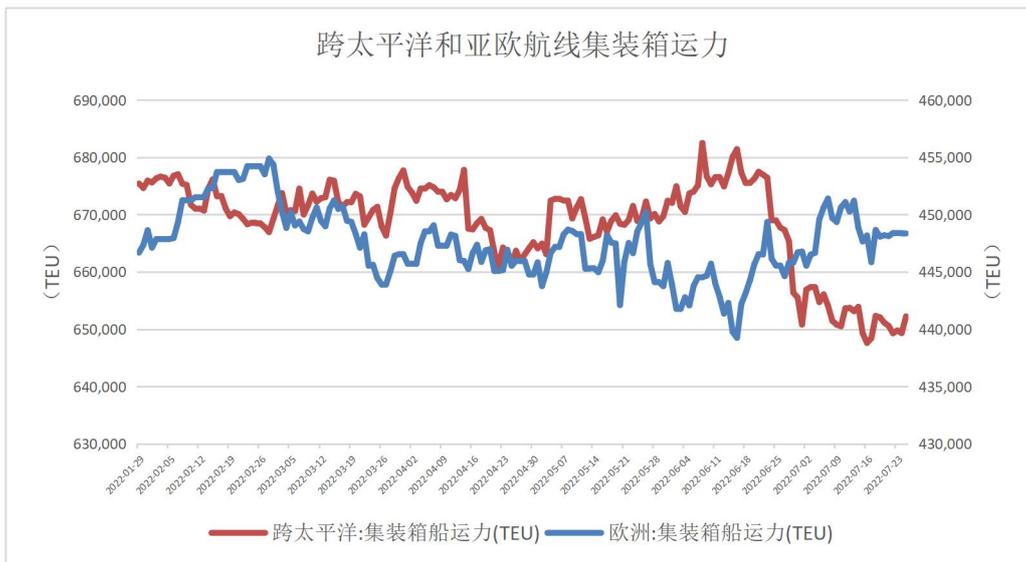


图 1-4: 跨太平洋和亚欧航线集装箱运力规模

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

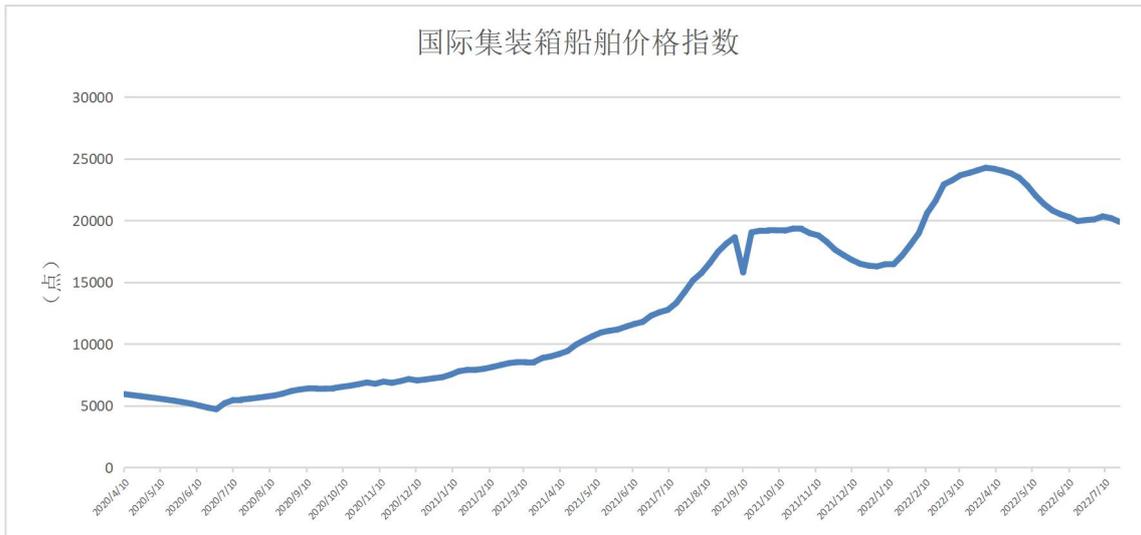


图 1-7: 国际集装箱船舶价格指数

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。一旦罢工投票通过，罢工行动将于 8 月下旬展开，不可避免地严重影响海运和公路运输，造成供应链短缺。再上周德国北海港口的 1.2 万名码头工人已举行了 48 小时罢工，加剧了汉堡港、不来梅港和威廉港等主要港口拥堵情况。

4、港口综合最新排名

7 月 11 日是中国航海日，当日《新华·波罗的海国际航运中心发展指数报告（2022）》显示 2022 年国际航运中心城市排名前十依次是新加坡、伦敦、上海、香港、迪拜、鹿特丹、汉堡、纽约-新泽西、雅典-比雷埃夫斯、宁波舟山。其中，上海以 82.79 的总得分继续排名第三，与新加坡和伦敦的差距为 12.09 和 0.25，较 2021 年的 15.02 和 0.38 继续收窄。报告指出枢纽建设和服务业发展“双轮”驱动、优秀的港口条件、与产业链的紧密连接、不断发展壮

大的航运产业集群以及优质的航运服务，是上海稳居全球第三位置的主要因素。相比新加坡和伦敦，上海的航运产业强在硬实力，弱在软实力。因此，上海欲跃居前两位，就必须在巩固硬实力的同时提升软实力。《上海国际航运中心建设“十四五”规划》提出 2025 年上海要基本建成便捷高效、功能完备、开放融合、绿色智慧、保障有力的世界一流国际航运中心。待上海期货交易所正式推出集装箱运价指数期货之后，将大幅弥补上海航运软实力的短板，未来有望超越伦敦跃升榜眼。

五、国内货运市场复苏 欧洲需求不振

7 月中旬，沿海八大枢纽港口集装箱吞吐量同比增长 6.1%。其中，外贸业务表现强劲，同比增长 7.3%；内贸同比增长 2.3%。分港口看，大连港同比增长 30.3%，天津港同比增长 10.1%，宁波舟山港同比增长 12%，深圳港同比增长 18.3%。7 月 22 日，中国整车货运流量指数录得 106.82，月环比持平，年同比下降 10.5%。上海整车货运流量指数录得 94.06，同比下降 19.3%。可以看出国内货运市场不断复苏，港口端应该大幅好于去年同期，陆云段与去年同期依然有一定差距。

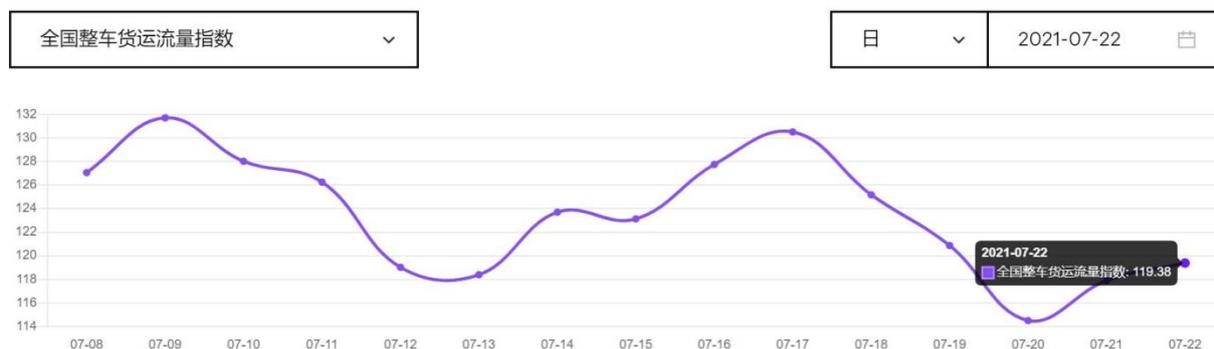


图 1-9: 全国整车货运流量指数

数据来源: G7、方正中期期货研究院整理

7 月 19 日欧盟统计局公布欧元区 6 月 CPI 同比增速为 8.6%，续创历史新高。两天后，欧洲央行在 7 月 21 日议息会议中将三大利率均上调 50BP，分别将基准利率从 0%提升至 0.5%，将隔夜存款利率从-0.5%提升至 0%，将隔夜贷款利率从 0.25%提升至 0.75%。这是近 11 年以来欧洲央行首次加息。当前欧元区经济下行压力较大。7 月欧元区综合 PMI 录得 49.4，自 2021 年 3 月以来首次跌破荣枯线。其中，制造业和服务业 PMI 分别录得 49.6 和 50.6，均出现连续数月下跌。7 月欧元区 Sentix 投资信心指数录得-26.4，创近 10 年新低；7 月消费者信心指数录得-27，续创历史新低；6 月经济景气指数录得 104，创去年 4 月以来新低。

总体来看，当前虽有利好消息传出，但存在极大的不确定性，不足以改变欧洲通胀高企的现状，下半年欧元区通胀将继续维持高位。欧洲央行有可能效仿美联储“先抗通胀，后稳经济”的策略，在下半年保持鹰派的加息政策。当前欧洲政局动荡，意大利总理德拉吉于 7 月 21 日

宣布辞任，这是继英国首相约翰逊之后第二位宣布辞职的欧洲主要国家领导人。世界银行在6月最新一期《世界经济展望》中将今年欧元区经济增速预期下调至2.5%，欧元区经济正处于滞涨阶段，欧元区经济正处于滞涨阶段，欧洲央行加快货币收紧步伐将加剧未来衰退风险，届时失业率会出现反弹，居民可支配收入将会减少，消费热情会被削弱，利空亚欧航线需求端。

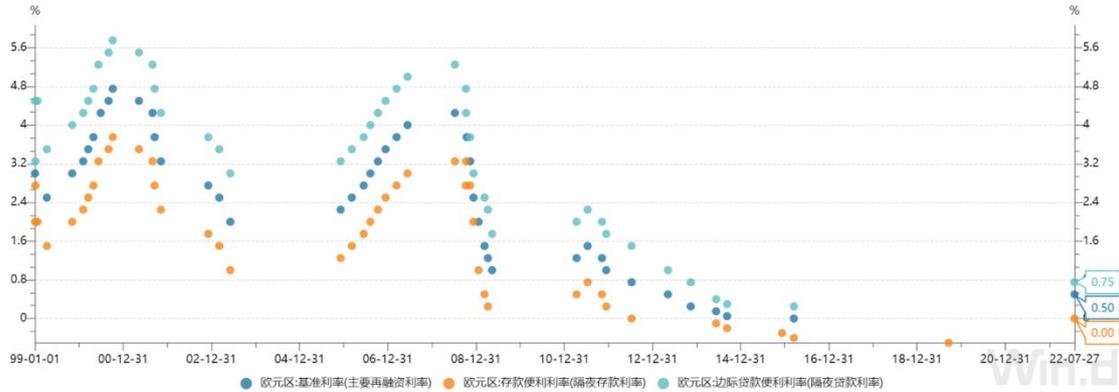


图 1-10 欧洲央行三大利率历史变动情况
数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

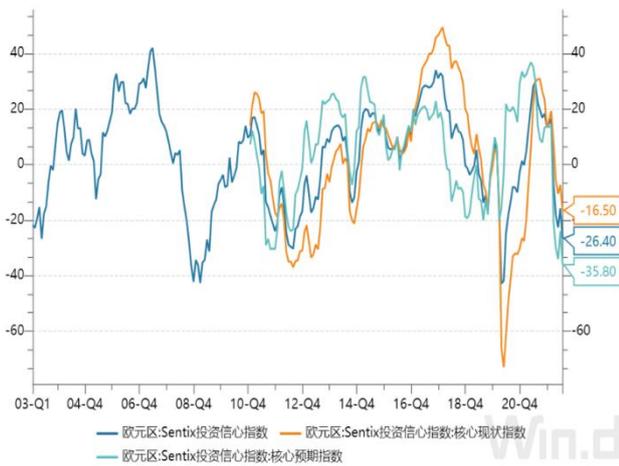


图 1-11 欧洲央行三大利率历史变动情况
数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

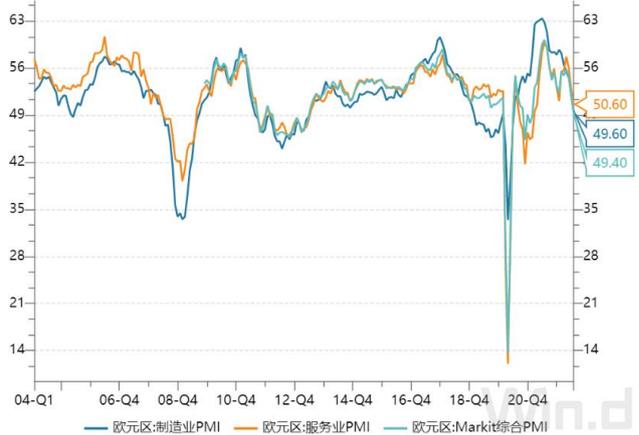


图 1-12 欧元区 Sentix 投资信心指数
数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

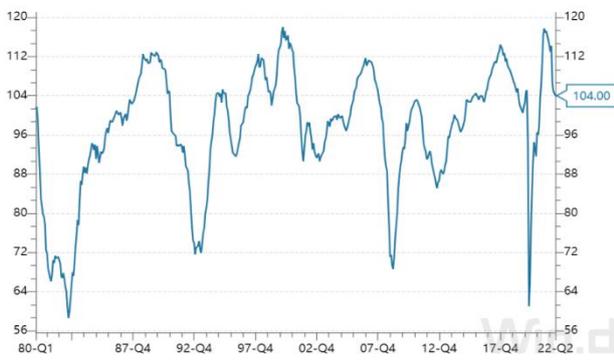


图 1-13 欧元区季调经济景气指数
数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

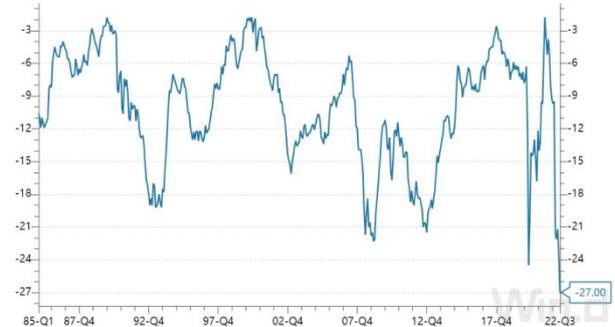


图 1-14 欧元区消费者信心指数
数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

六、后市预判

从运力需求端来看，西方重大节日集中于四季度，8-11月是传统运输旺季，需求总体好于上半年。不过，欧美央行加快了货币收紧的步伐，未来面临衰退风险，消费水平下滑。国内有望在下半年推出更为宽松的财政和货币政策，刺激经济复苏，不过多地散发性的疫情时有发生，将阶段性影响生产和集疏运的复苏进程，并且短期内难以完全根除。因此，国内外的运输需求反弹力度相对有限。

从运力供给端来看，据克拉克森统计，截至7月1日全球集装箱船总订单量为914艘合计690.7万TEU，约占现有船队规模的27.6%。从交付期来看，预计在2022年完成交付的运力约为72.6万TEU，约占现有船队规模的2.9%。如果这些运力全部如期交付，且不考虑船舶拆解量和推迟交付现象，预计2022年全球运力将达2559.9TEU，同比增长3.6%，增速较2021年下降0.9个百分点。可以看出今年新船下水量增速相对温和，不过当前已有76个国家完全放开了与疫情相关的所有入境措施，下半年将会有更多国家放开，将使得船舶周转效率进一步回升。因此，实际舱位供给还是多于去年。2023-2024将是新船集中下水的两大年份，届时全球集运市场将有较强的承压下跌风险。

基于上述判断，下半年集运市场将好于上半年，但无法触及去年最高位，欧洲航线运价中枢将低于去年同期，美西航线均值基本与去年同期持平。依然需要关注各类“黑天鹅”和“灰犀牛”事件的发生，地缘冲突升级、新冠疫情复燃、码头工人和货车司机罢工、货币政策加速转向、经济下行压力加剧都将是影响市场非常关键的因素。

第二部分 国际干散货运输市场分析

一、市场微幅回落

上周国际干散货运输市场一波三折，整体略有回落，周五BDI录得2146点，周环比下降0.2%。其中，BCI、BPI、BSI、BHSI分别录得2696、2093、2080、1211点，周环比下降7.6%、上涨11%、上涨2%、上涨2.5%。

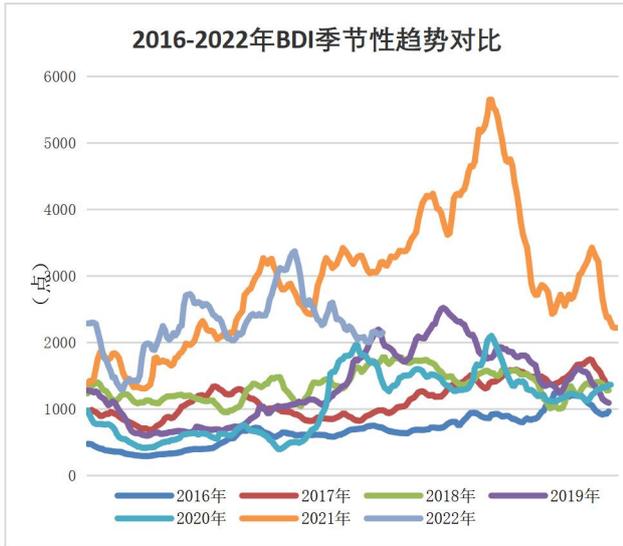


图 2-1: 2016-2022 年 BDI 季节性趋势对比

数据来源: Baltic Exchange、方正中期期货研究院整理

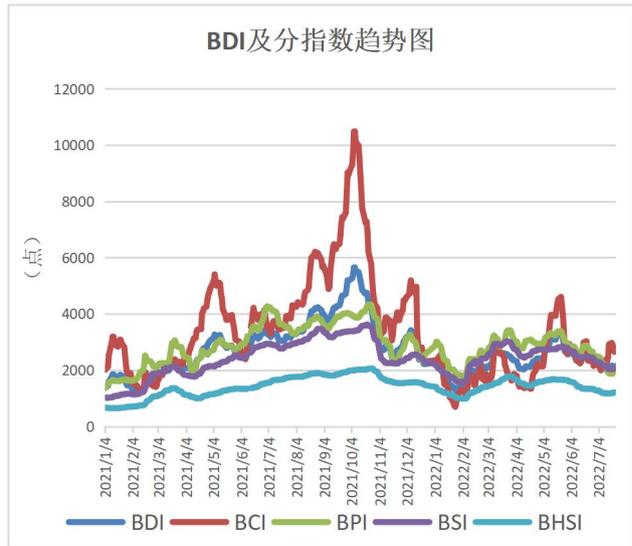


图 2-2: 2021-2022 年 BDI 及分船型指数

数据来源: Baltic Exchange、方正中期期货研究院整理

二、干散货船舶交易价格继续回落

7 月 22 日国际干散货船舶综合交易价格指数录得 347.54 点,周环比下降 0.7%。新船方面, Capesize、Panamax、Supramax 和 Handy 的船价分别达到 6023、4093、3555 和 3260 万美元, 分别周环比上涨 1.2%、上涨 0.4%、下降 1.4%和下降 2%; 老旧船方面, 10 年期船龄 Capesize、Panamax、Supramax 和 Handy 的船价分别达到 3404、2596、2402 和 1762 万美元, 分别周环比上涨 1.4%、上涨 2.5%、下降 0.56%和下降 0.7%。

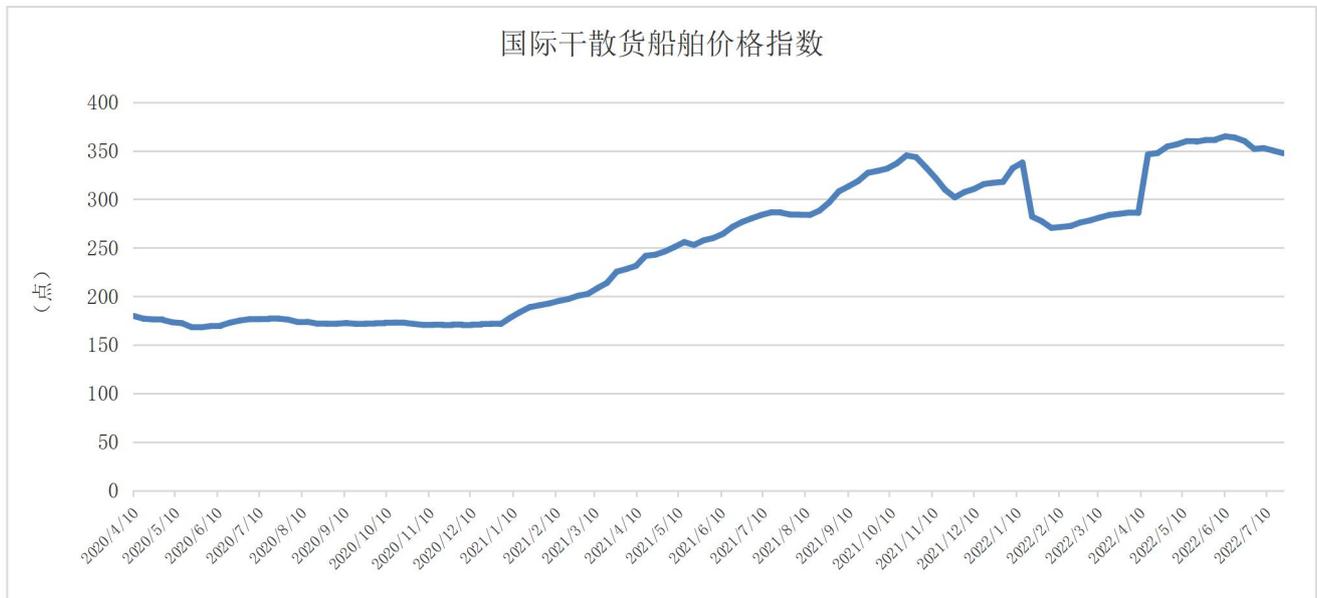


图 2-3: 国际干散货船舶价格指数

数据来源: VesselsValue、方正中期期货研究院整理

表 2-1 国际干散货船舶交易价格

	2022/7/15	2022/7/22	周环比
国际干散货船舶价格指数 (点)	350.13	347.54	-0.7%

Capesize 新船 (\$)	59510000	60230000	1.2%
10 年期船龄 Capesize (\$)	33570000	34040000	1.4%
Panamax 新船 (\$)	40780000	40930000	0.4%
10 年期船龄 Panamax (\$)	25320000	25960000	2.5%
Supramax 新船 (\$)	36070000	35550000	-1.4%
10 年期船龄 Supramax (\$)	24150000	24020000	-0.5%
Handy 新船 (\$)	33250000	32600000	-2.0%
10 年期船龄 Handy (\$)	17750000	17620000	-0.7%

数据来源: VesselsValue、方正中期期货研究院整理

三、大船回落 中小船型反弹

Capesize 市场一波三折，总体宽幅反弹。周初，澳洲矿工发运需求增多，巴西远程矿航线延续前期较好表现，需求面提振，加之 FFA 上涨，市场氛围转暖，运价延续上周末上涨态势。不过周中开始，矿工观望情绪加重，询盘减少，叠加空船运力增多，市场信心不足，部分船东低价揽货，运价迎来回落。上周五，17 万载重吨的西澳大利亚丹皮尔/巴西图巴朗/南非萨尔达尼亚→中国青岛运价分别录得 11.019、30.903、21.695 美元/吨，周环比上涨 2.5%、下降 2.2%、下降 4%。下半年粗钢减产压力依然较大，开工率和日耗继续回落，铁矿价格跌破 100 美元/吨。上周中国钢厂高炉开工率录得 73.2%，；247 家钢厂铁矿日耗录得 266.21 万吨，连续六周回落；中国 45 港铁矿库存录得 1.32 亿吨，连续四周反弹；普氏 62%中国北方 CFR 价格跌至 96.4 美元/吨大关。再看 FFA 市场，上周 Capesize 远期市场以涨为主，周五 Capesize 的当月+1 和当季+1 当年+1 的收盘价分别为 19600 美元/日、19750 美元/日和 14500 美元/日，周环比上升 5.9%、3.9%和 4.3%。

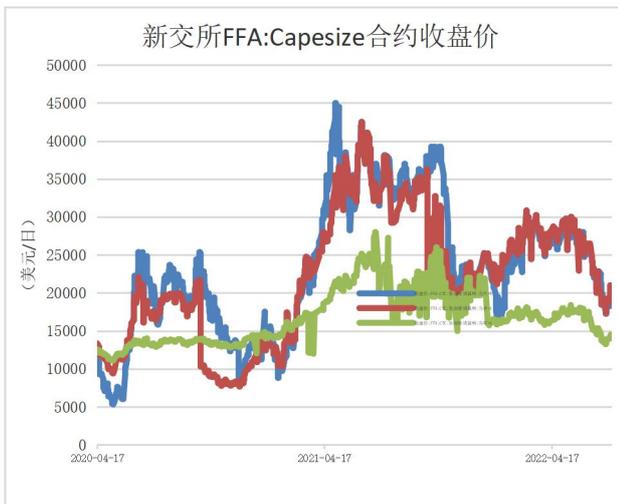


图 2-4: 新加坡交易所 FFA:Capesize 当日收盘价
数据来源: Wind、方正中期期货研究院整理

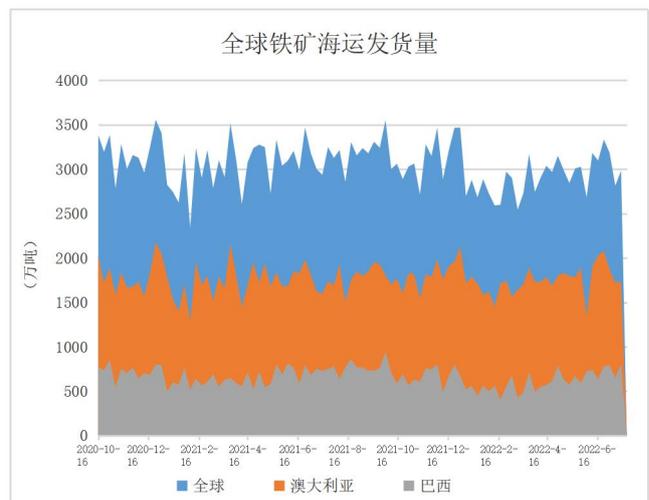


图 2-5: 中国 45 港铁矿到港情况
数据来源: 上海钢联、方正中期期货研究院整理



图 2-6: 中国铁矿库存及可用天数

数据来源: 上海钢联、方正中期期货研究院整理

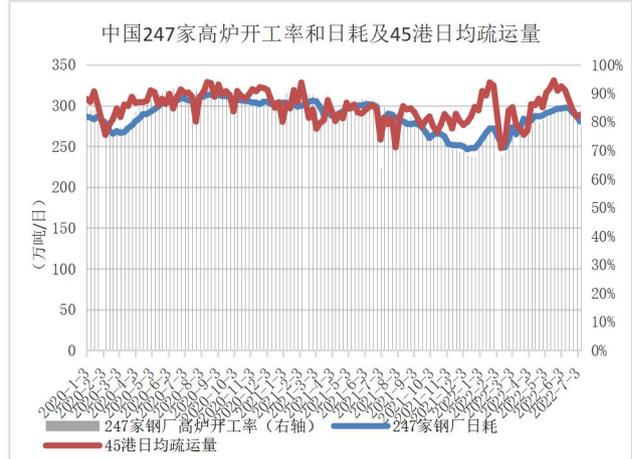


图 2-7: 中国 247 家高炉开工率和日耗及 45 港日均疏运量

数据来源: 上海钢联、方正中期期货研究院整理

虽然北半球已经入夏,但是中国库存相对较高且内外煤价倒挂,导致中国对外贸煤需求相对有限。国外煤炭需求大幅增加,尤其印度、日本、韩国的到港量均高于前两年的同期水平。粮食方面,南美粮食进入发运淡季,全球大豆发运量基本与去年持平。Panamax 市场方面,上周五印尼萨马林达—中国广州 7 万吨船型煤炭达到 11.465 美元/吨,周环比上涨 3.2%;巴西桑托斯/美湾密西西比河—中国北方港口 6.6 万吨船型达到 58.32 美元/吨和 68.82 美元/吨,周环比下降 1.2%和 0.8%。跨大西洋往返 TCT 租金水平为\$15210/日,周环比上涨 1%。直布罗陀斯卡角至远东 TCT 租金水平为\$24100/日,周环比下降 0.4%。Supramax 市场方面,黑海至沙特阿拉伯运价为 60 美元/吨,与上周持平;斯旺角至帕塞罗角至美国墨西哥湾 TCT 租金水平为 \$15390/日,周环比下降 1.9%;菲律宾苏里高至中国日照 5 万吨船型镍矿运价为 19.567 美元/吨,较上周五上涨 0.2%。



图 2-8: 全球及主要国家煤炭发货量

数据来源: 上海钢联、方正中期期货研究院整理

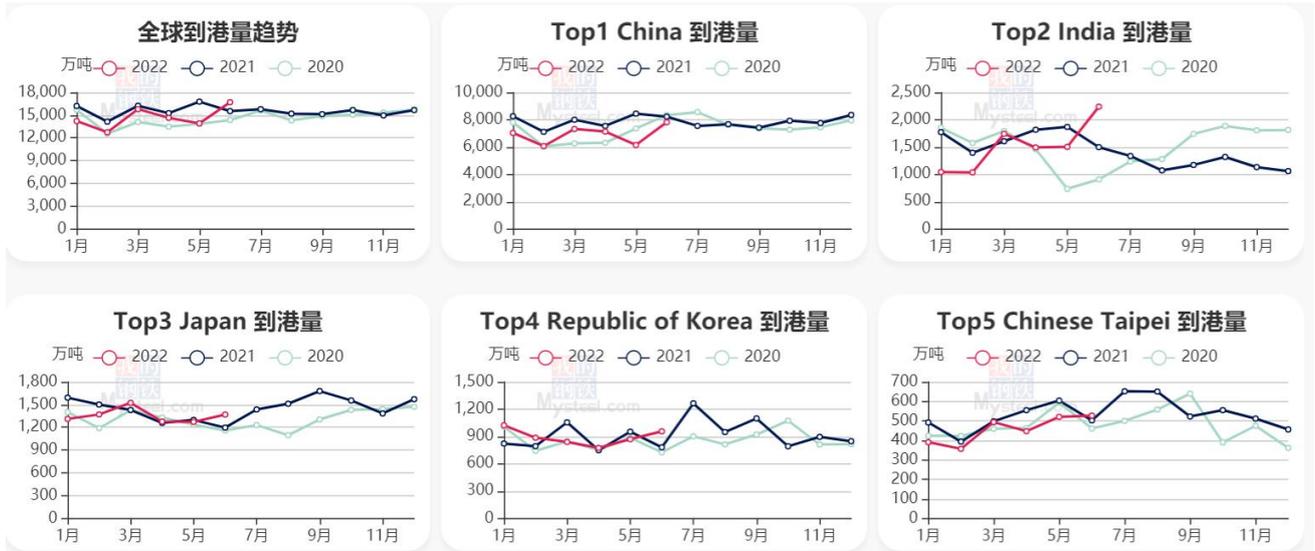


图 2-9：全球及主要国家煤炭到港量
数据来源：上海钢联、方正中期期货研究院整理

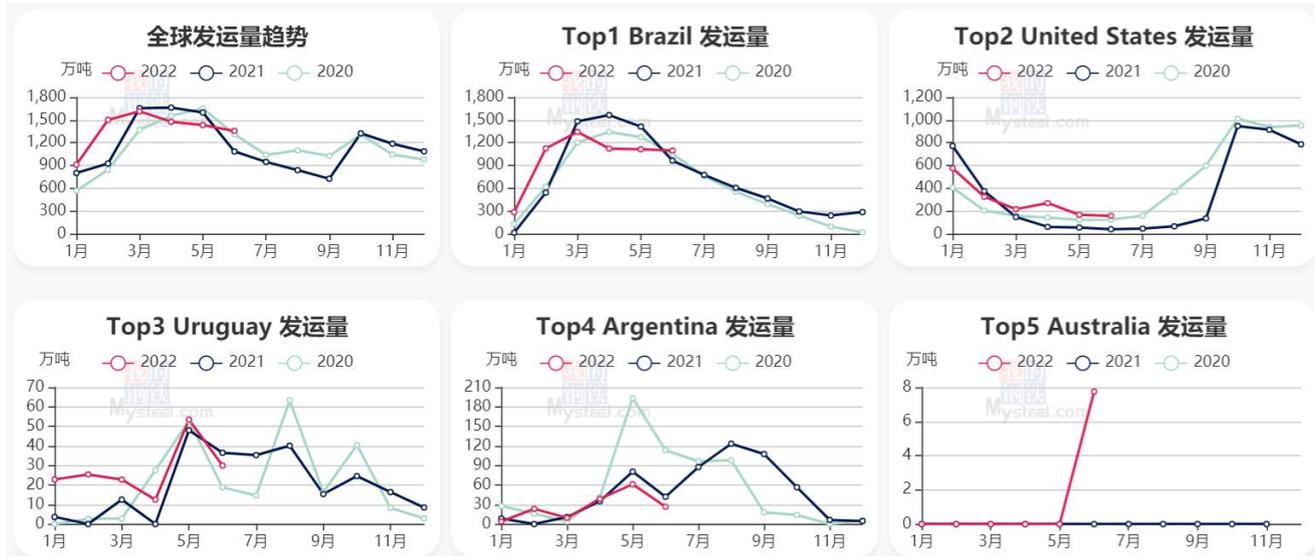


图 2-10：全球及主要国家大豆发运量
数据来源：上海钢联、方正中期期货研究院整理



图 2-11：全球及主要国家大豆到港量

四、后市预判

从铁矿发运来看，力拓保持全年 3.2-3.35 亿吨目标不变，淡水河谷下调年产量目标至 3.10-3.20 亿吨区间，较此前目标下降 1000-1500 万吨；BHP 在 2023 财年目标在 2.78-2.90 亿吨，与 2022 财年相比上沿增加 200 万吨。FMG 目前尚未发布最新财报，预计其 2023 财年目标大概率将有铁桥项目投产带来新增量，但该项目或于今年年底出矿，新增贡献或于 2023 年体现。非主流方面，印度加征关税后铁矿石出口存在一定缺口，乌克兰方面受战局影响矿石出口尚未恢复。中性预估进口自这两个国家的矿石同比减量或分别在 2200 万吨、700 万吨。下半年国内的粗钢减产压力依然较大，预计同比减少 3%以上。总体来看，今年全球铁矿发运量将低于此前预期，呈现供需双弱的格局。

从煤炭发运来看，德国有可能推迟能源系统 2035 年“碳中和”目标，该修订提案已得到德国下议院的通过。目前德国煤电和天然气发电占总发电量分别约为 27%和 15%。根据德国原有目标，2030 年温室气体排放较 1990 年减少 65%，高于欧盟减排 55%的目标，2045 年实现碳中和。减碳方式的核心就是用清洁能源（主要是天然气）替代高污能源（主要是煤炭）。俄乌冲突爆发之后，德国单方面宣布暂停“北溪-2”号认证，近期俄罗斯宣布“北溪-1”进入年度修护期，德国面临严重缺气窘境，德国无奈重启煤电。6 月德国宣布将会让封存的 10Gw 煤电产能重新入网，恢复期限暂定为两年。鉴于河港较多，德国进口煤炭估计用中小型散货船比例高。不仅在德国，其他欧洲国家及日韩使用煤电趋势有所抬头，这对于全球煤炭海运行业是一个重大利多消息，并且欧盟将从 8 月 1 日禁止从俄罗斯进口煤炭。从航程而言，德国与俄罗斯间来回仅需 10 天时间，到南美来回要 35-40 天，到澳大利亚来回要 90 天，大幅提升运距。

从粮食发运来看，7 月 22 日俄罗斯、乌克兰分别与联合国和土耳其签署粮食协议，恢复乌克兰谷物从敖德萨等三大港口出运，这将使得乌克兰 2500 万吨滞留谷物得到发运，但在 7 月 23 日敖德萨港又遭到导弹袭击，再度蒙上阴影，预计乌克兰需要一个月维修港口设备重新出口。此外，俄罗斯粮食和化肥也被允许出口。黑海粮食货盘即将得到大规模的释放，叠加战争险溢价，运费会相对较高。

总体来看，下半年国际散货运输市场有反弹预期，但是反弹力度受经济下行影响会相对有限，价格中枢远低于去年同期，Panamax 和 Supramax 的前景总体强于 Capesize。

第三部分 成本端

一、燃料油价格震荡反弹

国际原油价格震荡回升。7月21日 OPEC 原油一揽子价格录得 107.5 美元/桶，周环比上涨 4.7%。船燃料油价格同样顺势上涨，同日新加坡重油 IF0380、重油 IF0180、轻油 DMO 录得 475、558 和 641 美元/吨，周环比上涨 3.3%、10.7%和 8.5%。

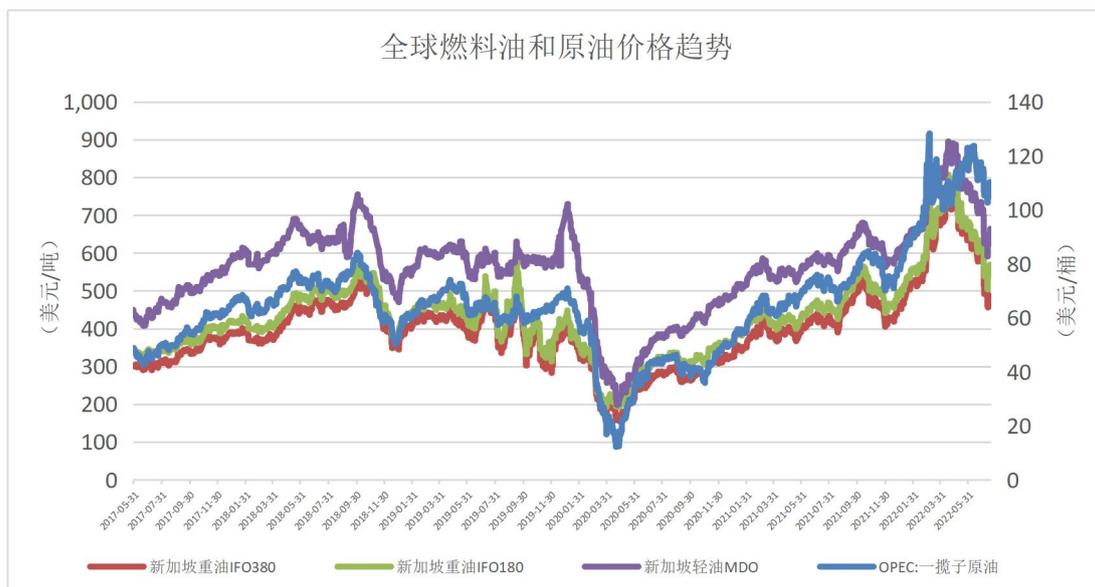


图 3-1：全球燃料油和原油价格趋势
数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

二、马士基将征收碳排放附加费

集装箱班轮巨头马士基近日宣布计划从明年第一季度起，向客户征收碳排放附加费，以分摊遵守 ETS 成本。ETS 指的是碳排放交易系统，早在 2021 年 7 月 14 日欧盟就提出 Fit for 55 一揽子计划，并将航运纳入该系统之中。不过，随后一年该法案一直未得到通过。今年 6 月份，欧洲议会和欧盟理事会相继对次立法达成谈判立场，目前根据法案中的细节问题，三方仍在进行会谈和谈判，当前来看欧盟计划向航运企业正式征收碳排放费用的可能性很高。马士基亚洲/欧盟网络与市场主管塞巴斯蒂安表示完全执行 ETS 的成本较高，将大幅提升班轮公司的运营成本。根据马士基网站信息，征收附加费最低为从北欧到远东航线，将加收 99 欧元的附加费，冷藏集装箱加收 149 欧元的附加费；从南美洲西海岸到欧洲航线的附加费最高，普通集装箱运输的附加费为 213 欧元，而冷藏集装箱运输的附加费将为 319 欧元。一旦该法案落地通过，将会有更多班轮公司征收碳排放附加费，这将提升集运 ALL-IN 费用。此外，干散货、油运、LNG 船东的运营成本也会提升，同样有可能提高运费。

联系我们:

分支机构	地址	联系电话
总部业务平台		
资产管理部	北京市朝阳区东三环北路38号院1号楼泰康金融大厦22层	010-85881312
期货研究院	北京市西城区展览馆路48号新联写字楼4层	010-85881117
投资咨询部	北京市西城区展览馆路48号新联写字楼4层	010-68578587
产业发展部	北京市朝阳区东三环北路38号院1号楼泰康金融大厦22层	010-85881109
金融产品部	北京市朝阳区东三环北路38号院1号楼泰康金融大厦22层	010-85881295
金融机构部	北京市朝阳区东三环北路38号院1号楼泰康金融大厦22层	010-85881228
总部业务部	北京市朝阳区东三环北路38号院1号楼泰康金融大厦22层	010-85881292
分支机构信息		
北京分公司	北京市西城区展览馆路48号新联写字楼4层	010-68578987
北京石景山分公司	北京市石景山区金府路32号院3号楼5层510室	010-66058401
北京朝阳分公司	北京市朝阳区东三环北路38号院1号楼泰康金融大厦22层	010-85881205
河北分公司	河北省唐山市路北区金融中心A座2109、2110室	0315-5396886
保定分公司	河北省保定市高新区朝阳北大街2238号汇博上谷大观B座1902、1903室	0312-3012016
南京分公司	江苏省南京市栖霞区紫东路1号紫东国际创业园西区E2-444	025-58061185
苏州分公司	江苏省苏州市工业园区通园路699号苏州港华大厦1606室	0512-65162576
上海分公司	上海市浦东新区浦东南路360号新上海国际大厦2307室	021-50588107/ 021-50588179
常州分公司	江苏省常州市钟楼区延陵西路99号嘉业国贸广场32楼	0519-86811201
湖北分公司	湖北省武汉市硚口区武胜路花样年喜年中心18层1807室	027-87267756
湖南第一分公司	湖南省长沙市雨花区芙蓉中路三段569号陆都小区湖南商会大厦东塔26层2618-2623室	0731-84310906
湖南第二分公司	湖南省长沙市岳麓区滨江路53号楷林商务中心C座2304、2305、2306	0731-84118337
深圳分公司	广东省深圳市福田区中康路128号卓越城一期2号楼806B室	0755-82521068
广东分公司	广东省广州市天河区林和西路3-15号耀中广场B座35层07-09室	020-38783861
上海自贸试验区分公司	上海市浦东新区南泉北路429号1703	021-58991278
北京望京营业部	北京市朝阳区望京中环南路望京大厦B座12层8-9号	010-62681567
天津营业部	天津市和平区大沽北路2号津塔写字楼2908室	022-23559950
天津滨海新区营业部	天津市滨海新区第一大街79号泰达MSD-C3座1506单元	022-65634672
包头营业部	内蒙古自治区包头市青山区钢铁大街7号正翔国际S1-B8座1107	0472-5210710
邯郸营业部	河北省邯郸市丛台区人民路与滏东大街交叉口东南角环球中心T6塔楼13层1305房间	0310-3053688
青岛营业部	山东省青岛市崂山区香港东路195号上实中心T6号楼10层1002室	0532-82020088
太原营业部	山西省太原市小店区长治路329号和融公寓2幢1单元5层	0351-7889677
西安营业部	陕西省西安市高新区太白南路118号4幢1单元1F101室	029-81870836
上海南洋泾路营业部	上海市浦东新区南洋泾路555号1105、1106室	021-58381123
上海世纪大道营业部	上海市浦东新区世纪大道1589号长泰国际金融大厦1107室	021-58861093
宁波营业部	浙江省宁波市江北区人民路132号银亿外滩大厦1706室	0574-87096833
杭州营业部	浙江省杭州市江干区采荷嘉业大厦5幢1010室	0571-86690056
南京洪武路营业部	江苏省南京市秦淮区洪武路359号福鑫大厦1803、1804室	025-58065958
苏州东吴北路营业部	江苏省苏州市姑苏区东吴北路299号吴中大厦9层902B、903室	0512-65161340
扬州营业部	江苏省扬州市新城河路520号水利大厦附楼	0514-82990208
南昌营业部	江西省南昌市红谷滩新区九龙大道1177号绿地国际博览城4号楼1419、1420	0791-83881026
岳阳营业部	湖南省岳阳市岳阳楼区建湘路天伦国际11栋102号	0730-8831578
株洲营业部	湖南省株洲市芦淞区新华西路999号中央商业广场(王府井A座11楼)	0731-28102713
郴州营业部	湖南省郴州市苏仙区白鹿洞街道青年大道阳光瑞城1栋10楼	0735-2859888
长沙黄兴中路营业部	湖南省长沙市芙蓉区黄兴中路168号新大新大厦5层	0731-85868397
常德营业部	湖南省常德市武陵区穿紫河街道西园社区滨湖路666号时代广场21楼	0736-7318188
风险管理子公司		
上海际丰投资管理有限责任公司	上海市浦东新区福山路450号新天国际大厦24楼	021-20778922

重要事项:

本报告中的信息均源于公开资料，方正中期期货研究院对信息的准确性及完备性不作任何保证，也不保证所包含的信息和建议不会发生任何变更。我们力求报告内容的客观、公正，但文中的观点、结论和建议仅供参考，报告中的信息和意见并不构成所述期货合约的买卖出价和征价，投资者据此作出的任何投资决策与本公司和作者无关，方正中期期货有限公司不承担因根据本报告操作而导致的损失，敬请投资者注意可能存在的交易风险。本报告版权仅为方正中期期货研究院所有，未经书面许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制发布，如引用、转载、刊发，须注明出处为方正中期期货有限公司。