

## 全球经济下行压力增大 国际集运和散运齐跌

### 摘要:

第 30 周（2022 年 7 月 25 日-2022 年 7 月 31 日）期间，国际集运和散运市场齐跌。

从今年初起，SCFC 综合指数连续回落 17 周，随后反弹四周，近期再度连跌七周，并且连续两周跌破去年同期水平。此前唯一上限上涨的南美航线也出现冲高回落，至此上周所有集运航线均出现回落。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。IMF 今年第三次下调全年经济增速，中美欧的经济预期均有不同程度下降。国内制造业 PMI 重新跌破荣枯线，美国经济陷入技术性衰退期，欧洲经济预期下调，欧美投资者和消费者信心指数均创历史新低。当前呈现进口和出口供需双弱的局面，利空亚欧和跨太平洋航线集运市场需求端。8-11 月是全球集运市场传统旺季，市场会有回升，但是反弹力度相对有限。从长期来看，集装箱运价有持续回落的风险。

上周国际干散货物运输市场继续宽幅下挫，主要是 Capesize 市场领跌。今年下半年有望继续呈现中小船型强于大型船舶的走势。从宏观层面来看，各国加快货币收紧步伐，全球经济增速放缓，中国国常会没有超预期刺激政策发布，对于大宗商品需求难有大的增量。从微观层面来看，今年全球铁矿发运量将低于此前预期，中国维持较高的粗钢压产力度，铁矿将呈现供需双弱的格局；当前是北半球的夏季，在欧洲天然气紧缺当下，对于煤电需求大幅增加；乌克兰首艘运粮船有望于 8 月 1 日发运，并且俄罗斯粮食和化肥也被允许出口，未来黑海粮盘有望增加。不过，乌克兰港口海域布有大量水雷，叠加战争险，黑海地区运费溢价会相对较高。

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8月1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、即期运价继续跌破去年同期水平 .....      | 1  |
| 二、停航数量维持高位 .....            | 2  |
| 三、集装箱船舶交易价格持续回调 .....       | 4  |
| 四、罢工暂时停止 拥堵情况缓和 .....       | 5  |
| 五、国内复苏不及预期 欧美经济下行压力增强 ..... | 6  |
| 六、后市预判 .....                | 9  |
| 第二部分 国际干散货运输市场分析 .....      | 9  |
| 一、市场宽幅回落 .....              | 9  |
| 二、干散货船舶交易价格继续回落 .....       | 9  |
| 三、需求不振致市场持续回落 .....         | 10 |
| 四、后市预判 .....                | 13 |
| 第三部分 成本端 .....              | 13 |
| 一、燃料油价格震荡反弹 .....           | 13 |
| 二、HMM 有可能征收集装箱滞留费 .....     | 14 |
| 三、上海集卡拖车费恢复至正常水平 .....      | 14 |

## 第一部分 国际集装箱运输市场分析

### 一、即期运价继续跌破去年同期水平

上海出口集装箱综合运价指数已经连续七周回落，即期运价继续跌破去年同期水平。此前南美航线能够一枝独秀继续上涨，但是上周也出现冲高回落，所以上周所有航线均出现回落。具体到欧美两大主干航线，根据 2022 年 8 月 1 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 6730.6 点，周环比下降 1.4%；上海→美西航线运价录得 3589.82 点，周环比下降 11.4%。

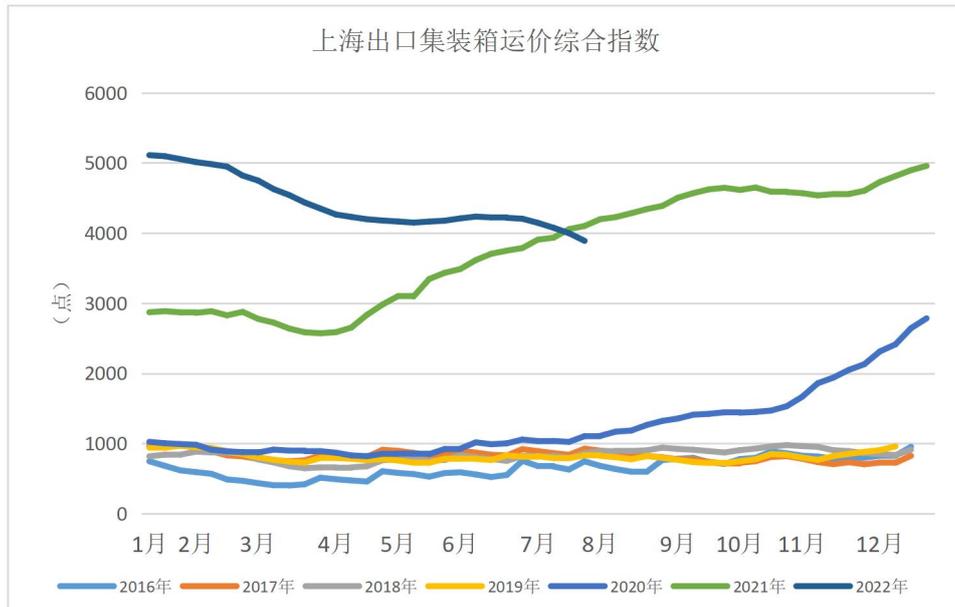


图 1-1：上海出口集装箱运价综合指数

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

尽管受到了上海封控以及俄乌冲突影响，但是今年 4-6 月全球集运市场总体稳定，运价中枢依然高于去年同期水平，并且拥堵情况略有下降，使得总航次数所有增加，因此 ONE 在今年

二季度的利润达到 54.99 亿美元，创历史新高，同比增长 115%。ONE 预计新冠疫情导致的全球供应链瓶颈将最终得到解决，但是鉴于中国依然采取动态清零政策，具体何时消除尚难以预测。此外，俄乌冲突结束时间以及各国港口劳动谈判均存在较大的不确定性，所以 ONE 并未给出 2022 财年（2022 年二季度至 2023 年一季度）的利润预测。

## 二、停航数量维持高位

### （一）运力总规模

截至 2022 年 8 月 1 日，全球共有 6430 艘集运船舶，总运力达到 25889332TEU，周环比增加 3 艘，运力上升 24494TEU。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 449410、641144 和 169339TEU，分别周环比上涨 0.24%、下降 1.7%和下降 1.6%。第 30 周，中国至欧洲/美西航线的运力投放规模分别是 260717 和 271422TEU，周环比下降 13.1%和 13%。全球前十大班轮公司运力规模合计录得 21786554TEU，占全球市场比重 84.2%，较上周持平。

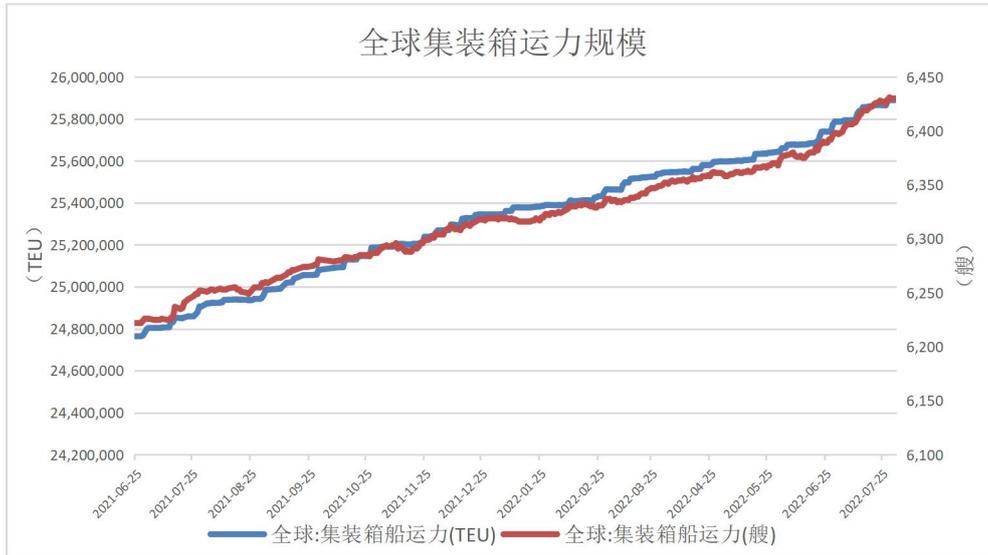


图 1-3：全球集装箱运力规模

数据来源：Alphaliner、方正中期期货研究院整理

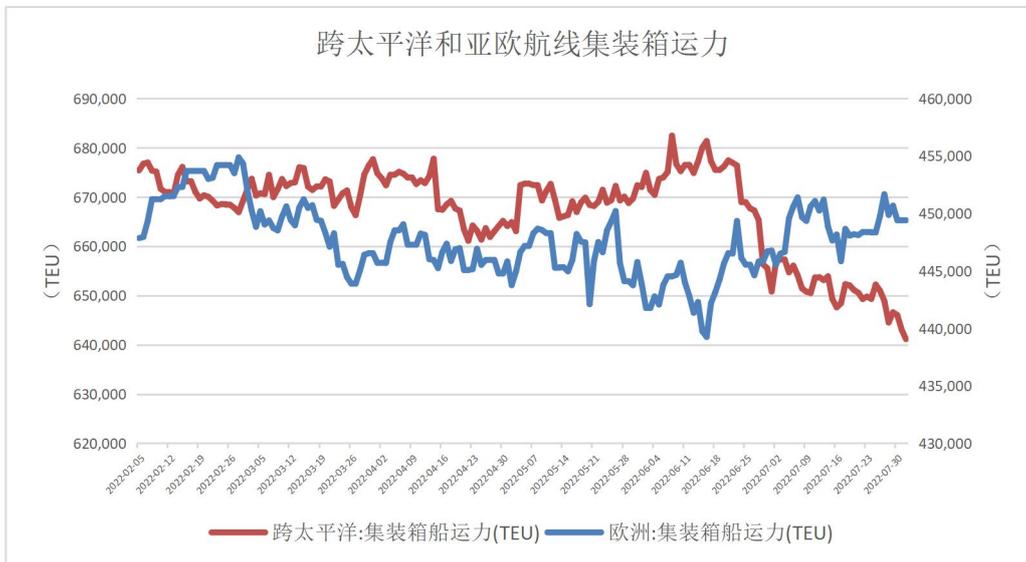


图 1-4：跨太平洋和亚欧航线集装箱运力规模  
数据来源：Alphaliner、方正中期期货研究院整理



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 8 月 1 日）

| 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  | 1503759    | 5.8%  |
| 7  | 海洋网联  | 1576025    | 6.1%  |
| 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% |

数据来源：Alphaliner、方正中期期货研究院整理

(二) 周班运营情况

第 30 周，上海→美西航线原计划有 32 条班轮服务，停航 12 条，比 29 周多停航 4 条。停航班轮分别为 2M 联盟的全面四条航线 TP1、TP3、TP8、TP9，OCEAN 联盟的 AAC 和 MPNW，THE 联盟的 PN3 和 PN4，美森轮船的 CCX 和 CLX、中远海运的 CEAX、万海航运的 AA5，加靠一条美

森轮船的 SENTOSA。上海→北欧原计划有 12 条班轮服务，其中 2 条发生停航，即 2M 联盟的 AE5 和 AE7。

### 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 29 日录得 19749.74 点，周环比下调 0.8%。新船市场方面，Post Panamax、Panamax 和 Handy 的船价分别达到 1.56、1.22、0.49 亿美元，周环比下降 1.1%、0.4%和 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 1.21、0.85、0.38 亿美元，周环比下降 1.2%、0.4%和 2.8%。

表 1-2 国际集装箱船舶交易价格

|                          | 2022/7/22 | 2022/7/29 | 周环比   |
|--------------------------|-----------|-----------|-------|
| 国际集装箱船舶价格指数（点）           | 19901.36  | 19749.74  | -0.8% |
| Post Panamax 新船（\$）      | 157640000 | 155950000 | -1.1% |
| 10 年期船龄 Post Panamax（\$） | 122360000 | 120930000 | -1.2% |
| Post Panamax 新船（\$）      | 122920000 | 122450000 | -0.4% |
| 10 年期船龄 Panamax（\$）      | 85680000  | 85350000  | -0.4% |
| Handy 新船（\$）             | 50360000  | 49080000  | -2.5% |
| 10 年期船龄 Handy（\$）        | 38990000  | 37900000  | -2.8% |

数据来源：VesselsValue、方正中期期货研究院整理

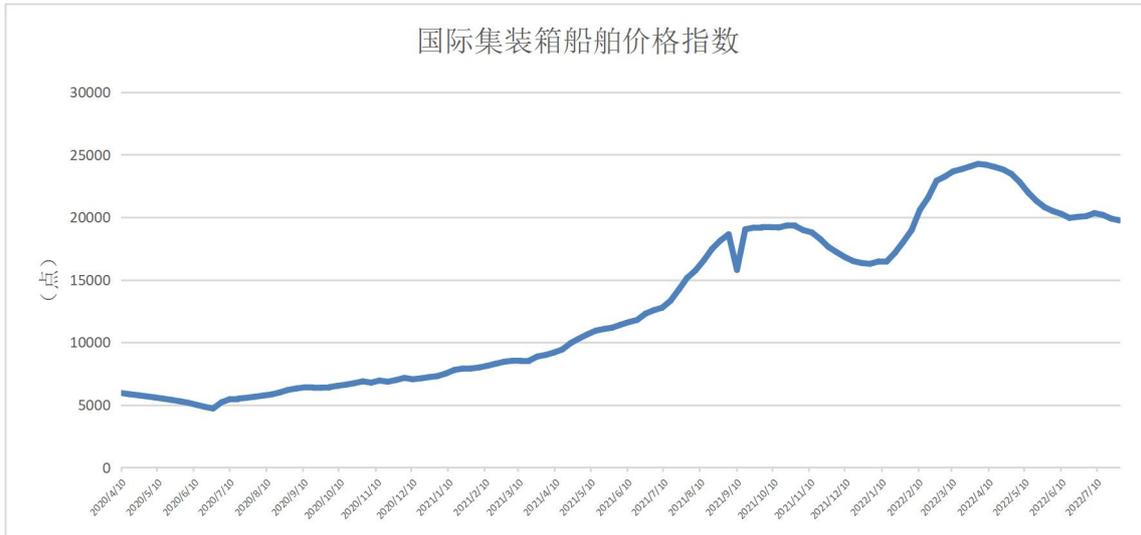


图 1-7：国际集装箱船舶价格指数

数据来源：VesselsValue、方正中期期货研究院整理

最近两年海运运价高企，船东利润呈几十倍增长，刺激了新船订单大幅增加，导致主流船厂积压大量订单，有些船舶要等到 1-2 年后才会开工，交船期一直排到 2026 年。不过，此前的高运价主要是因为量化宽松政策刺激的高需求以及疫情防控引发的船舶周转效率下降综合导致的。今年以来，已有 80 多个国家先后宣布解除所有与新冠疫情相关的入境措施，船舶周

转效率大幅提升；同时，全球通胀高企，各大央行加快货币收紧的步伐，促使需求边际增速大幅放缓，消费者信心指数创历史新低。因此，集装箱运价有持续回落、干散货运价长期低迷的风险。随着美联储持续加息，3个月美元libor已达到2.8%水平，叠加运价下挫，船东很有可能在未来无力承担造船贷款。一般船东在船舶开建前支付10-20%定金，一旦未来船价大幅回落，超过20%以上，或许会引发一定规模的撤单潮。

#### 四、罢工暂时停止 拥堵情况缓和

##### 1、美西港口

###### (1) 装卸情况

洛杉矶港上周集装箱吞吐量录得68534TEU，周环比上涨30.8%，年同比上涨83.5%。本周计划完成进口吞吐量96071TEU，周环比下降22.55%，年同比下降25.06%，计划接卸船舶21艘。长滩港本周计划进口箱量101826TEU，出口箱量18519TEU，空箱调运80316TEU，计划接卸船舶数量23艘，空班1艘，加靠2艘；下周计划进口箱量93495TEU，出口箱量28889TEU，空箱调运72388TEU，计划接卸船舶数量21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

上周拥堵情况总体回落。140 英里海域以内圣佩德罗湾待泊船数量回落至 50 艘以下。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 124、120 和 106 小时左右。

最近 30 日，洛杉矶港堆场等待时间维持在 4.9 天，铁路等待时间上升略超 7 天，拖车底盘等待时间提升至 10.4 天。长滩港滞留箱量整体上升，待铁路转运至内陆点超 9 天进口集装箱量升至 11000TEU 以上，长滩港滞留口岸 9 天以上集装箱量上冲至 13000TEU 左右。

##### 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下降至 86、94、85、45 小时。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 44、24 和 35 小时，相比近 14 日均值分别持平、增加 1 艘、减少 3 艘。

### 3、宁波舟山港吞吐量大增

截至 7 月 24 日 18 时，宁波舟山港今年集装箱吞吐量已超 2000 万标准箱，达 2005.43 万标准箱，较去年超 2000 万箱的时间节点提前了 22 天。今年以来，宁波舟山港集装箱航线总数持续攀升，目前已升至 300 条的历史高位，接靠“2 万标准箱级”集装箱船达 182 艘次。陆向方面，宁波舟山港发挥铁路直通三大港区优势，加强与铁路局的沟通协调，加密多条海铁线路，保障重点班列开行。截至 7 月 24 日，宁波舟山港今年已完成海铁联运业务量 85.4 万标准箱，同比增长 31.7%。宁波舟山港今年业绩突出还有一个重要原因是 4-5 月上海遭遇严重封控，长三角地区很多集装箱均绕行至宁波舟山港出运。

### 4、美国罢工事件暂缓 欧洲风险依然较大

#### (1) 美国卡车司机上周复工

7 月 18 日至 7 月 24 日期间，奥克兰港货车司机宣布罢工，抗议人群堵在闸门口，甚至与想去上班的码头工人出现冲突，造成奥克兰码头于 7 月 21 日开始宣布停工。罢工司机的策略很明确，要堵就堵最大的码头，因此这次影响最严重的是 OICT 码头，该码头占整个奥克兰港的装卸量最大，达到七成。剩下还有 Trapac、Evergreen、美森码头等码头处于艰难运营中。货柜无法正常出运，造成堆场堆积如山，引发后续班轮无法正常靠泊。近七日离港船舶的在港时间从 7 月 16 日的 58 小时上升至 7 月 25 日的 122 小时。不过，抗议期间货车司机同样没有收入，并且奥克兰政府已经明确 AB5 法案已经起效不可能废除，因此八成货车司机愿意重新复工。从 7 月 25 日开始，奥克兰港区重新恢复营运，大批集装箱运出堆场，近七日离港船舶的在港时间持续回落。

#### (2) 欧洲罢工风险不减

8 月英国最大的集装箱港口费利克斯托港以及利物浦皮尔港和铁路工人还将继续抗议，加剧欧洲供应链危机，船期和交货市场将被持续耽误。

### 五、国内复苏不及预期 欧美经济下行压力增强

7 月 26 日 IMF 发布最新一期《世界经济展望》报告，总体看衰世界经济，并且认为未来不确定性正在不断加强，并且警示全球将面临滞胀风险。IMF 将 2022 年全球经济增速下调至 3.2%，低于 2021 年的 6.1%，同样低于今年 4 月报告的 3.6% 预期值，这是 IMF 今年第二次下调全年经济增速。此外，IMF 更不看好明年的经济发展，将 2023 年世界经济增速从 3.6% 下调至

2.9%。其中，美国今年 GDP 增速预期被下调 1.4 个百分点至 2.3%，在发达经济中下调幅度最大。美国是消费驱动型经济体，但是美联储加快货币收紧的步伐将进一步削弱美国消费能力和信心。欧元区 GDP 增速预期为 2.6%，仅被下调 0.2 个百分点。意大利成为欧洲经济的亮点，得益于旅游业和制造业的双重发力，该国的增速预期被上调了 0.7 个百分点，一定程度抵消了其他欧洲国家的经济下行压力。不过，俄乌冲突引发了巨大的负面外溢效应，尤其能源禁运严重制约欧洲大国的发展，德国、法国、西班牙的经济增速被下调了 0.9、0.6 和 0.8 个百分点。中国今年经济增速被下调至 3.3%，不间断的疫情封控以及房地产信贷危机造成 1.1 个百分点的预期下滑。

表 1-3 2020-2023 年全球主要经济体 GDP 增速与预期

|   | Year over Year |             |             |            | Difference from April 2022 WEO |             |
|---|----------------|-------------|-------------|------------|--------------------------------|-------------|
|   | 2020           | 2021        | Projections |            | Projections 1/                 |             |
|   |                |             | 2022        | 2023       | 2022                           | 2023        |
| <b>World Output</b>                                       | -3.1           | <b>6.1</b>  | <b>3.2</b>  | <b>2.9</b> | <b>-0.4</b>                    | <b>-0.7</b> |
| <b>Advanced Economies</b>                                 | <b>-4.5</b>    | <b>5.2</b>  | <b>2.5</b>  | <b>1.4</b> | <b>-0.8</b>                    | <b>-1.0</b> |
| United States   | -3.4           | 5.7         | 2.3         | 1.0        | -1.4                           | -1.3        |
| Euro Area   | -6.3           | 5.4         | 2.6         | 1.2        | -0.2                           | -1.1        |
| Germany   | -4.6           | 2.9         | 1.2         | 0.8        | -0.9                           | -1.9        |
| France  | -7.9           | 6.8         | 2.3         | 1.0        | -0.6                           | -0.4        |
| Italy   | -9.0           | 6.6         | 3.0         | 0.7        | 0.7                            | -1.0        |
| Spain   | -10.8          | 5.1         | 4.0         | 2.0        | -0.8                           | -1.3        |
| Japan   | -4.5           | 1.7         | 1.7         | 1.7        | -0.7                           | -0.6        |
| United Kingdom  | -9.3           | 7.4         | 3.2         | 0.5        | -0.5                           | -0.7        |
| Canada  | -5.2           | 4.5         | 3.4         | 1.8        | -0.5                           | -1.0        |
| Other Advanced Economies 3/                               | -1.8           | 5.1         | 2.9         | 2.7        | -0.2                           | -0.3        |
| <b>Emerging Market and Developing Economies</b>           | <b>-2.0</b>    | <b>6.8</b>  | <b>3.6</b>  | <b>3.9</b> | <b>-0.2</b>                    | <b>-0.5</b> |
| Emerging and Developing Asia                              | -0.8           | 7.3         | 4.6         | 5.0        | -0.8                           | -0.6        |
| China   | 2.2            | 8.1         | 3.3         | 4.6        | -1.1                           | -0.5        |
| India 4/  | -6.6           | 8.7         | 7.4         | 6.1        | -0.8                           | -0.8        |
| ASEAN-5 5/  | -3.4           | 3.4         | 5.3         | 5.1        | 0.0                            | -0.8        |
| Emerging and Developing Europe                            | -1.8           | 6.7         | -1.4        | 0.9        | 1.5                            | -0.4        |
| Russia  | -2.7           | 4.7         | -6.0        | -3.5       | 2.5                            | -1.2        |
| Latin America and the Caribbean                           | -6.9           | 6.9         | 3.0         | 2.0        | 0.5                            | -0.5        |
| Brazil  | -3.9           | 4.6         | 1.7         | 1.1        | 0.9                            | -0.3        |
| Mexico  | -8.1           | 4.8         | 2.4         | 1.2        | 0.4                            | -1.3        |
| Middle East and Central Asia                              | -2.9           | 5.8         | 4.8         | 3.5        | 0.2                            | -0.2        |
| Saudi Arabia  | -4.1           | 3.2         | 7.6         | 3.7        | 0.0                            | 0.1         |
| Sub-Saharan Africa  | -1.6           | 4.6         | 3.8         | 4.0        | 0.0                            | 0.0         |
| Nigeria   | -1.8           | 3.6         | 3.4         | 3.2        | 0.0                            | 0.1         |
| South Africa  | -6.3           | 4.9         | 2.3         | 1.4        | 0.4                            | 0.0         |
| <i>Memorandum</i>   |                |             |             |            |                                |             |
| World Growth Based on Market Exchange Rates               | -3.4           | 5.8         | 2.9         | 2.4        | -0.6                           | -0.7        |
| European Union  | -5.8           | 5.4         | 2.8         | 1.6        | -0.1                           | -0.9        |
| Middle East and North Africa                              | -3.4           | 5.8         | 4.9         | 3.4        | -0.1                           | -0.2        |
| Emerging Market and Middle-Income Economies               | -2.2           | 7.0         | 3.5         | 3.8        | -0.3                           | -0.5        |
| Low-Income Developing Countries                           | 0.1            | 4.5         | 5.0         | 5.2        | 0.4                            | -0.2        |
| <b>World Trade Volume (goods and services) 6/</b>         | <b>-7.9</b>    | <b>10.1</b> | <b>4.1</b>  | <b>3.2</b> | <b>-0.9</b>                    | <b>-1.2</b> |
| Advanced Economies  | -8.8           | 9.1         | 5.3         | 3.2        | -0.3                           | -1.4        |
| Emerging Market and Developing Economies                  | -6.2           | 11.7        | 2.2         | 3.3        | -1.8                           | -0.9        |
| <b>Commodity Prices (US dollars)</b>                      |                |             |             |            |                                |             |
| Oil 7/  | -32.7          | 67.3        | 50.4        | -12.3      | -4.3                           | 1.0         |
| Nonfuel (average based on world commodity import weights) | 6.7            | 26.1        | 10.1        | -3.5       | -1.3                           | -1.0        |
| <b>World Consumer Prices 8/</b>                           | <b>3.2</b>     | <b>4.7</b>  | <b>8.3</b>  | <b>5.7</b> | <b>0.9</b>                     | <b>0.9</b>  |
| Advanced Economies 9/                                     | 0.7            | 3.1         | 6.6         | 3.3        | 0.9                            | 0.8         |
| Emerging Market and Developing Economies 8/               | 5.2            | 5.9         | 9.5         | 7.3        | 0.8                            | 0.8         |

数据来源：IMF、方正中期期货研究院整理

由于欧元区通胀日益高企，欧洲央行在 7 月议息会议中将三大利率均上调 50BP，略超市场预期，分别为将基准利率从 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。欧元区当前经济、投资和消费情况均不理想，7 月欧元区 Sentix 投资信心指数录得 -26.4，创近 10 年新低；6 月消费者信心指数录得 -23.6，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。首轮超预期加息将进一步打压欧元区消费和投资热情。

美国经济陷入技术性衰退期，并且美联储依然在收紧货币政策。根据美国经济分析局数据显示，2022 年二季度美国季调实际 GDP 录得 4.92 万亿美元，同比增长 1.6%，增速创近 5 个月以来新低；环比下降 0.2%，连续两个月出现负增长。通常而言，技术性衰退被定义为连续两个季度 GDP 出现负增长，这就意味着美国经济已经正式陷入技术性衰退期。美东时间 7 月 27

日美联储发布7月议息会议纪要。利率方面，将联邦基金利率的目标区间从1.50%-1.75%升至2.25%-2.50%，连续两个月加息75BP，并且提到9月议息会议将保持较大的加息幅度，实际加息幅度会考虑当时的数据。缩表方面，7-8月缩减上限维持475亿美元（300亿美元国债+175亿美元MBS），9月起将缩减上限提升至950亿美元（600亿美元国债+350亿美元MBS）。

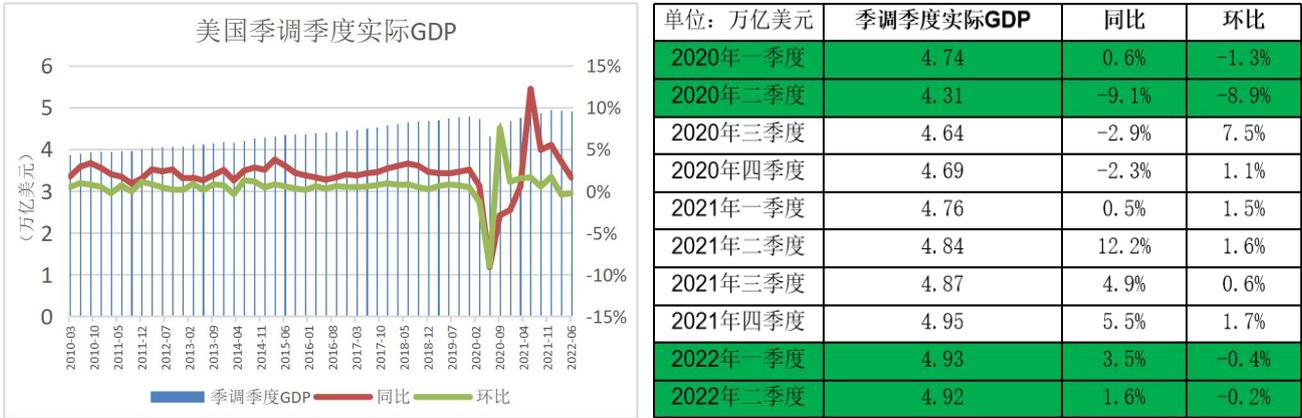


图 1-9 美国季调季度 GDP 总量及同比环比增速

数据来源: Wind、方正中期期货研究院整理

7月中国经济下行压力依然严峻，并未出现预期中的疫情后大幅反弹。根据国家统计局的数据，7月中国制造业PMI录得49，低于前值的同时也低于荣枯线。其中，生产PMI录得49.8，低于前值及荣枯线；新出口订单PMI录得47.4，连续15个月低于荣枯线。当前很多制造业企业的订单都是此前滞留下来的，想接到新订单的难度不断增强，需要与东盟和印度进行竞争。

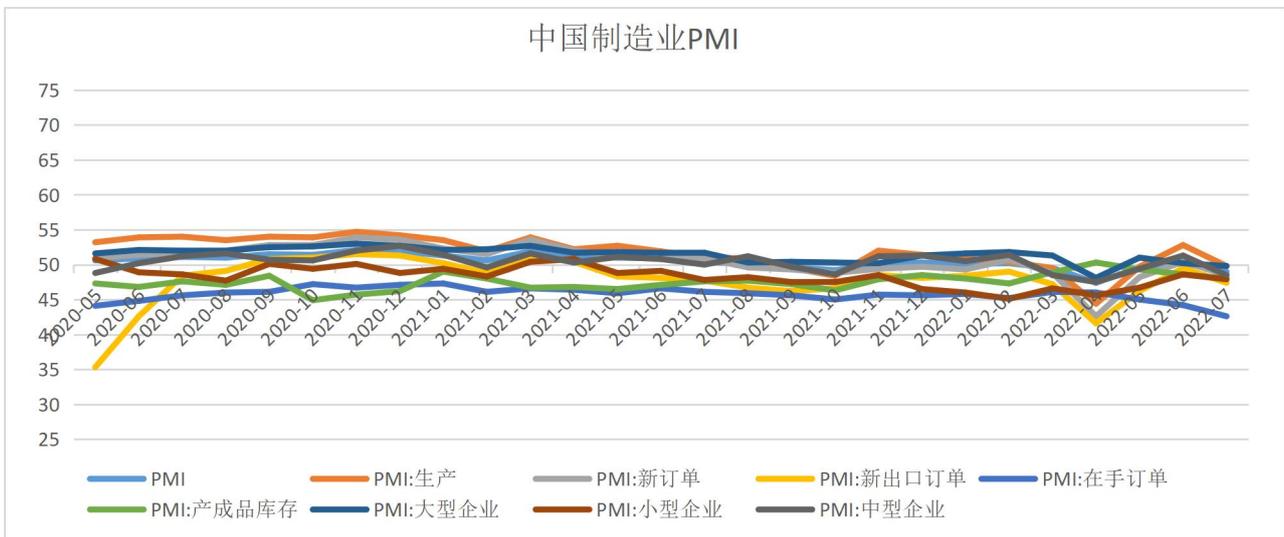


图 1-10 欧洲央行三大利率历史变动情况

数据来源: Wind、方正中期期货研究院整理

整体来看，欧美经济增速下行压力较大，将影响欧美进口需求；中国制造业处于萎缩状态，尤其外贸订单量持续回落，将影响中国出口。当前市场呈现供需两弱的局面，利空亚欧和跨太平洋航线的集装箱运输需求端。

## 六、后市预判

此前的高运价主要是因为量化宽松政策刺激的高需求以及疫情防控引发的船舶周转效率下降综合导致的。今年以来，已有 80 多个国家先后宣布解除所有与新冠疫情相关的入境措施，船舶周转效率大幅提升；同时，全球通胀高企，各大央行加快货币收紧的步伐，促使需求边际增速大幅放缓，消费者信心指数创历史新低。不过，8-11 月是全球集运市场传统旺季，市场会有回升，但是反弹力度相对有限。从长期来看，集装箱运价有持续回落的风险。

## 第二部分 国际干散货运输市场分析

### 一、市场宽幅回落

上周国际干散货运输市场持续下跌。周五 BDI 录得 1895 点，周环比下降 11.7%。其中，BCI、BPI、BSI、BHSI 分别录得 2081、2051、1971、1173 点，周环比下降 22.8%、2%、5.2%、3.1%。

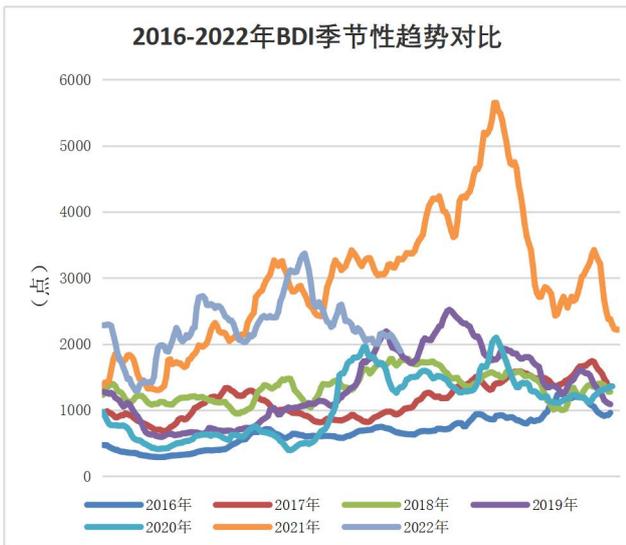


图 2-1：2016-2022 年 BDI 季节性趋势对比

数据来源：Baltic Exchange、方正中期期货研究院整理

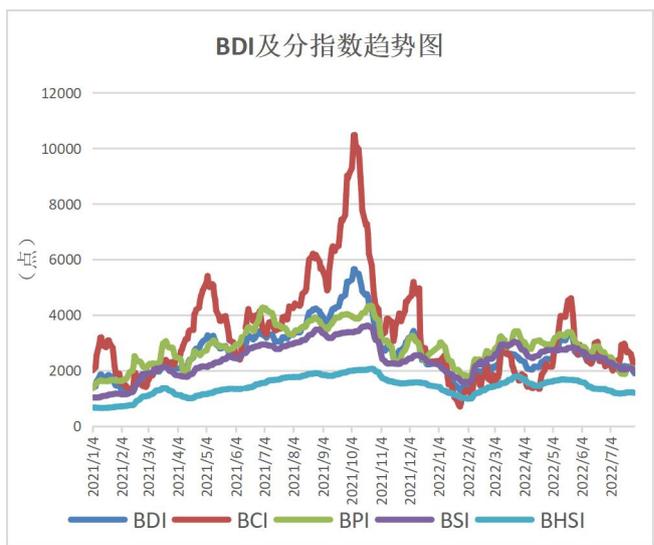


图 2-2：2021-2022 年 BDI 及分船型指数

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 29 日国际干散货船舶综合交易价格指数录得 344.79 点，周环比下降 0.8%。新船方面，Capesize、Panamax、Supramax 和 Handy 的船价分别达到 6121、4039、3528 和 3213 万美元，分别周环比上涨 1.63%、下降 1.3%、下降 0.8%和下降 1.4%；老旧船方面，10 年期船龄 Capesize、Panamax、Supramax 和 Handy 的船价分别达到 3443、2560、2411 和 1737 万美元，分别周环比上涨 1.1%、下降 1.4%、上涨 0.4%和下降 1.4%。

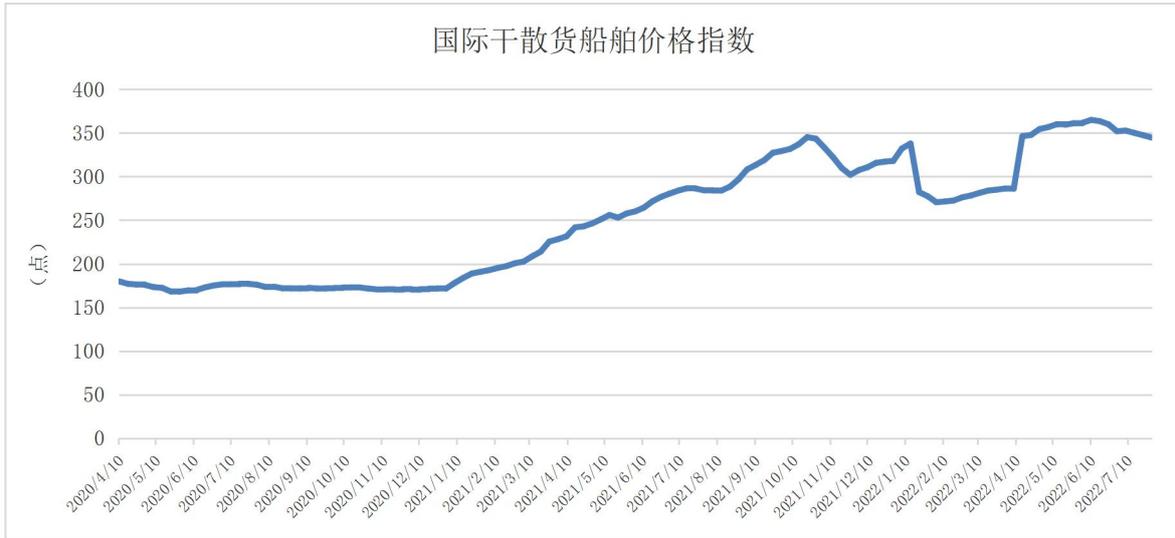


图 2-3：国际干散货船舶价格指数

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）       | 347.54    | 344.79    | -0.8% |
| Capesize 新船（\$）      | 60230000  | 61210000  | 1.63% |
| 10 年期船龄 Capesize（\$） | 34040000  | 34430000  | 1.1%  |
| Panamax 新船（\$）       | 40930000  | 40390000  | -1.3% |
| 10 年期船龄 Panamax（\$）  | 25960000  | 25600000  | -1.4% |
| Supramax 新船（\$）      | 35550000  | 35280000  | -0.8% |
| 10 年期船龄 Supramax（\$） | 24020000  | 24110000  | 0.4%  |
| Handy 新船（\$）         | 32600000  | 32130000  | -1.4% |
| 10 年期船龄 Handy（\$）    | 17620000  | 17370000  | -1.4% |

数据来源：VesselsValue、方正中期期货研究院整理

### 三、需求不振致市场持续回落

全球经济增速预期进一步被下调，引发需求不振，Capesize 宽幅回落。Capesize 最近一周澳大利亚铁矿海运发货量录得 1894 万吨，巴西铁矿海运发货量录得 750 万吨，总体高于今年均值。不过，上周 247 家钢厂高炉开工率录得 71.6%，铁矿日耗录得 260 万吨，均出现连续七周回落，导致上周货盘较少，租金水平持续回落。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 9.863、26.553、18.53 美元/吨，周环比下降 10.5%、14.1%、14.6%。再看 FFA 市场，上周 Capesize 远期市场持续回落，周四 Capesize 的当月+1 和当季+1 当年+1 的收盘价分别为 17000 美元/日、18150 美元/日和 13550 美元/日，周环比下降 13.3%、8.1%和 6.6%。

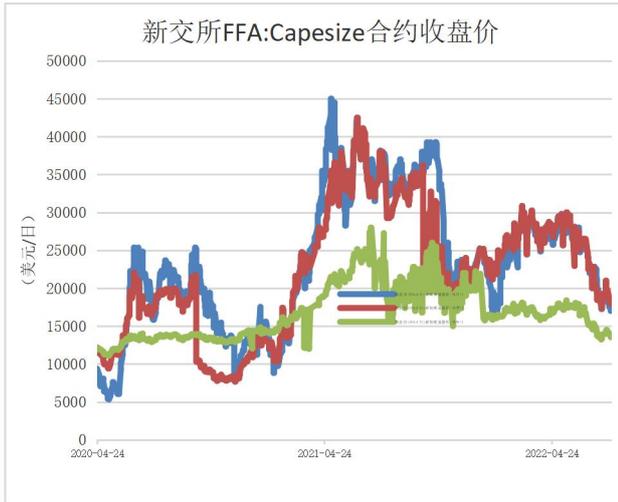


图 2-4：新加坡交易所 FFA:Capesize 当日收盘价  
数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

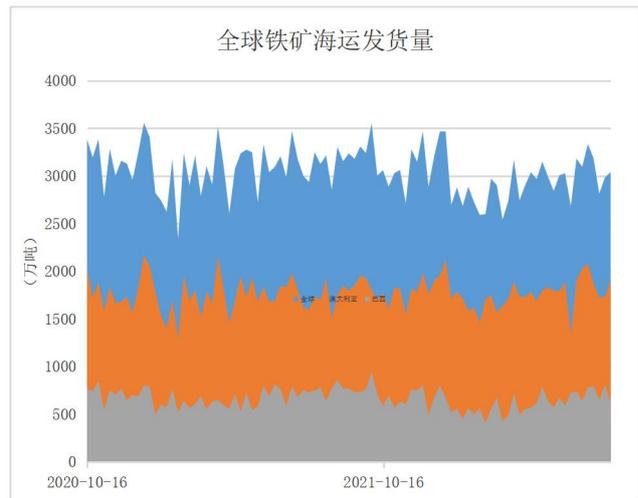


图 2-5：中国 45 港铁矿到港情况  
数据来源：上海钢联、方正中期期货研究院整理

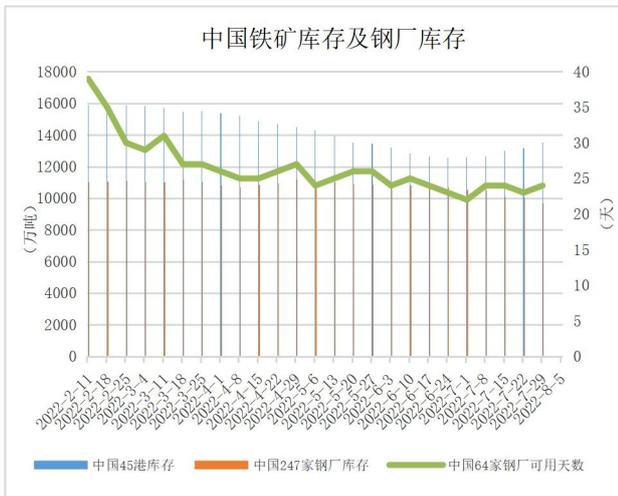


图 2-6：中国铁矿库存及可用天数  
数据来源：上海钢联、方正中期期货研究院整理

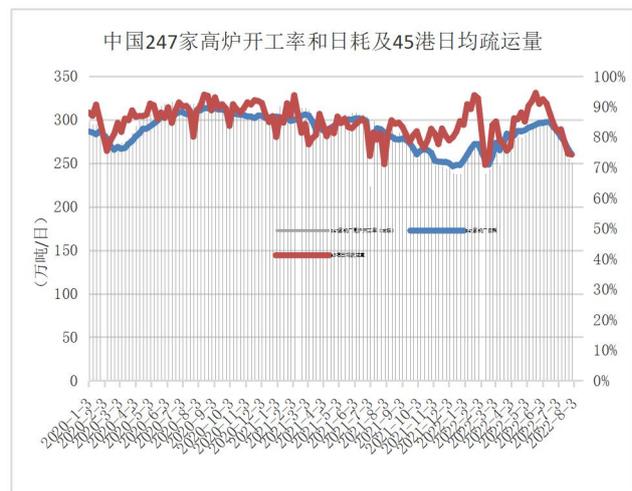


图 2-7：中国 247 家高炉开工率和日耗及 45 港日均疏运量  
数据来源：上海钢联、方正中期期货研究院整理

虽然北半球已经入夏，但是中国煤炭供应稳定且内外煤价倒挂，导致中国对外贸煤需求相对有限，国内供应比重大幅上升。最近一年中国海运煤炭到港量为 8.95 亿吨，其中 18%为进口煤炭；最近一个月中国海运煤炭到港量为 7525 万吨，其中进口煤炭比重降至 11%。尤其，最近一个月印尼至中国煤炭为 903 万吨，相比最近一年均值下降 7.8%。当前全球煤炭增量主要出现于日本、韩国、印度和欧洲。粮食进入生长季，总体发运情况一般。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 10.84 美元/吨，周环比下降 5.5%；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 56.9 美元/吨和 67.02 美元/吨，周环比下降 2.4%和 2.6%。跨大西洋往返 TCT 租金水平为\$18010/日，周环比上涨 2.1%。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 \$15190/日，周环比下降 1.3%；菲律宾苏里高至中国日照 5 万吨船型镍矿运价为 19.044 美元/吨，较上周五下降 2.7%。



图 2-8：全球及主要国家外贸煤炭发货量

数据来源：上海钢联、方正中期期货研究院整理



图 2-9：全球及主要国家外贸煤炭到港量

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

数据来源：上海钢联、方正中期期货研究院整理

#### 四、后市预判

从宏观层面来看，各国加快货币收紧步伐，全球经济增速放缓，中国国常会没有超预期刺激政策发布，对于大宗商品需求难有大的增量。从微观层面来看，**铁矿**方面，淡水河谷下调了 1000-1500 万吨的产量上限，BHP 上调了 200 万吨产量，印度加征关税后铁矿石出口存在一定缺口，总体产量有所下降。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。**煤炭**方面，当前是北半球的夏季，对于发电需求大幅增加。尤其，“北溪-1”的天然气供应量从正常水平的 40% 进一步下降至 20%，且欧盟决定从 8 月 1 日禁止俄煤，欧洲国家将进一步被迫进口更多煤炭加以补充，加大了对澳煤和印尼煤需求。同时印度、日本、韩国也需求维持高位。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。**粮食**方面，乌克兰首艘运粮船有望在 8 月 1 日发运，并且俄罗斯粮食和化肥也被允许出口，未来黑海粮盘有望增加。不过，乌克兰港口海域布有大量水雷，叠加战争险，黑海地区运费溢价会相对较高。

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

随着鲍威尔讲话略带鸽派，包括原油在内的大宗商品价格企稳反弹。7 月 28 日 OPEC 原油一揽子价格录得 110.84 美元/桶，周环比上涨 3.1%。舶燃料油价格同样顺势上涨，同日新加

坡重油 IFO380、重油 IFO180、轻油 DMO 录得 506、589 和 666 美元/吨，周环比上涨 6.5%、5.6% 和 3.9%。

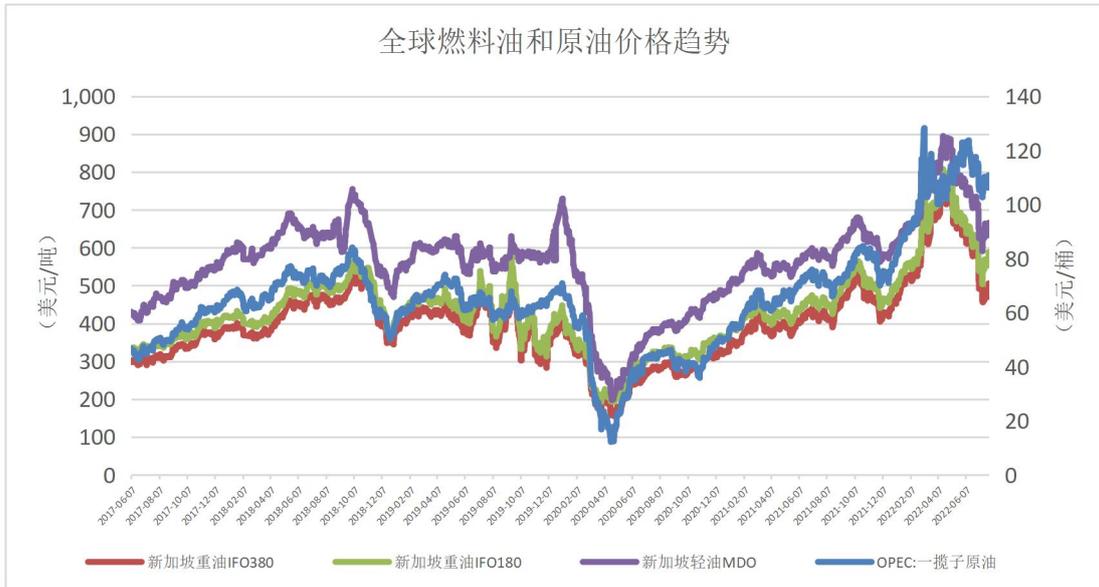


图 3-1：全球燃料油和原油价格趋势  
数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

## 二、HMM 有可能征收集装箱滞留费

今年 6-8 月是全球交运从业者集中罢工的月份，欧洲则是罢工的中心。此前，德国港口工人、英国铁路工人、比利时工会劳工、西班牙卡车司机以及欧洲航空公司的从业人员纷纷发起抗议或罢工行动，主要的诉求就是希望涨薪从而应对不断高企的生活成本。8 月，英国最大的集装箱港口费利克斯托港以及利物浦皮尔港和铁路工人还将继续抗议，加剧欧洲供应链危机，船期和交货市场将被持续耽误。韩新航运发出公告称由于欧洲码头日益拥堵，以及进口集装箱滞留时间的增加，导致堆场利用率持续上升和高负荷工作，从而对码头的运营、吞吐量和资源产生不利影响。因此，越来越多的码头正试图通过各种措施解决长时间滞留集装箱问题，包括将集装箱转移到单独的存储区域和/或对进口长时间滞留的集装箱实施额外的一次性和/或每日收费。各大码头对集装箱滞留费的收费标准是 100-300 欧元/天×箱。韩新航运表示正在与码头商量，尽量避免这样的费用，但同时要求客户应尽全力提取滞留集装箱，否则该笔费用将会转嫁至客户。

## 三、上海集卡拖车费恢复至正常水平

上海地区的集卡拖车费基本回落至正常水平，尤其偏远地区跨省运输价格有大幅回落，但涉及到涉疫地区的跨省运输，集卡运价仍比正常时期贵出几百至一千元。尽管公路运输费用已下降至正常水平，但船期不稳定造成的额外成本有所提升。当拿到舱位后，货代保险起见会将重柜放在港区外，但由于近期船期不稳定，无法第一时间进港，货代会面临额外的费用支出，包括预进港、二次报关、重箱落箱费等。疫情期间，额外成本的出现不算频繁，主要以超期滞

留费为主，但目前已经常态化。每一次额外成本少则 300 元，多则 3000-4000 元，不断加重货代压力，有些费用则会转嫁至货主，造成货主和货代的利润进一步被压缩。

联系我们:

| 分支机构           | 地址   | 联系电话                          |
|----------------|--|-------------------------------|
| <b>总部业务平台</b>  |  |                               |
| 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                  |
| <b>分支机构信息</b>  |  |                               |
| 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/<br>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                  |
| <b>风险管理子公司</b> |  |                               |
| 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。