

全球经济增速放缓 需求不振致市场回落

摘要:

7月全球集运市场并未如期上涨,而是持续承压下跌。上海出口集装箱运价综合指数显示从年初起运价连续下跌17周,随后反弹4周,之后再度连续下跌7周,7月下旬已跌破去年同期水平。南美航线一枝独秀,是唯一保持运价月环比上涨的航线,不过临近7月底同样冲高回落。中国出口集装箱运价指数包括长协价格,由于长协价与即期价出现倒挂,所以中国出口集装箱运价指数跌幅较缓,并未跌破去年同期水平。

具体到欧美航线,运价阴跌不止,美西航线的跌幅远甚于欧洲航线。美联储持续加息+缩表,欧洲央行超预期加息,导致美国经济陷入技术性衰退,欧洲经济不振,整体进口需求大幅回落。美国进口商担心7月1日美西码头工人出现罢工情况,主动将目的港改为美东港口,使得美西货源大幅减少。中国多地零星疫情时有发生,诸多制造业订单流失东盟和印度,国内制造业PMI再度跌破荣枯线,出口增速进一步放缓。班轮公司为了稳定市场,维持较高的停航率,且欧美供应链系统爆发多起罢工事件,不过全球将近有80个国家解除与新冠疫情所有的限制措施,船舶周转效率大幅提升,实际舱位供给维持较高水平。在运力供需逐渐趋向平衡情况下,高企的运价不断回落。

即便当前已处于传统集运旺季,但在全球经济增速不断放缓,各大央行持续加息的情况,未来消费依然不振。班轮公司在8月上中旬维持较高停航力度,但是全球已有77个国家宣布解除与疫情相关的所有入境限制,未来会有更多国家解除,即便存在阶段性罢工事件,船舶周转效率依然能大幅提升,实际运力供给还是在增加。

总体来看,全球集运市场下半年走势不容乐观,8月存在进一步回落的可能性,下一波反弹有可能在等到中秋节和国庆长假前,但是反弹时效会比较短。下半年亚欧和跨太平洋航线运价中枢肯定将低于去年同期,甚至低于今年上半年,明年运价有进一步下挫风险。

研究院宏观策略组

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8月5日星期五



更多精彩内容请关注方正中期官方微信

目 录

一、7月市场持续回落	1
二、停航维持高位 新船订单压力大	2
（一）总运力和闲置运力均上升	3
（二）东西主干航线运营情况	3
（三）准班率继续好转	4
（四）班轮公司运力排名	5
（五）手持订单船运力规模	5
（六）船舶大型化	6
（七）船舶交易价格	6
（八）联盟航线服务调整	7
三、港口罢工频繁 吞吐量互有涨跌	8
（一）北美港口	8
（二）欧洲港口	10
（三）中国港口	10
四、需求恢复不及预期 全球经济下行压力巨大	11
（一）全球集装箱及贸易运量	11
（二）中国7月市场恢复不及预期	12
（三）美国陷入技术性衰退期	13
（四）欧洲经济下行压力较大	14
五、成本端总体回落	15
（一）船舶燃料油价格震荡回落	15
（二）国际船员薪酬持续下降	16
（三）上海集卡拖车费恢复至正常水平	16
（四）欧洲滞留费将被征收	17
六、美元兑人民币汇率震荡上行	17
七、后市预判	18

一、7月市场持续回落

7月全球集运市场并未如期上涨，而是持续承压下跌。上海出口集装箱运价综合指数显示从年初起运价连续下跌17周，随后反弹4周，之后再度连续下跌7周，7月下旬已跌破去年同期水平。南美航线一枝独秀，是唯一保持运价月环比上涨的航线，不过临近7月底同样冲高回落。中国出口集装箱运价指数包括长协价格，由于长协价与即期价出现倒挂，所以中国出口集装箱运价指数跌幅较缓，并未跌破去年同期水平。

具体到欧美航线，运价阴跌不止，美西航线的跌幅远甚于欧洲航线。美联储持续加息+缩表，欧洲央行超预期加息，导致美国经济陷入技术性衰退，欧洲经济不振，整体进口需求大幅回落。美国进口商担心7月1日美西码头工人出现罢工情况，主动将目的港改为美东港口，使得美西货源大幅减少。中国多地零星疫情时有发生，诸多制造业订单流失东盟和印度，国内制造业PMI再度跌破荣枯线，出口增速进一步放缓。班轮公司为了稳定市场，维持较高的停航率，且欧美供应链系统爆发多起罢工事件，不过全球将近有80个国家解除与新冠疫情所有的限制措施，船舶周转效率大幅提升，实际舱位供给维持较高水平。在运力供需逐渐趋向平衡情况下，高企的运价不断回落，上海→欧洲航线运价已经明显低于去年同期，最新运价已经跌至\$5416/TEU；上海→美西航线运价就在去年同期水平徘徊，最新运价已经跌至\$6694/FEU。

表 1-1 2022 年 7 月 SCFIS（上海→欧洲/美西）趋势表

单位：点	上海→欧洲	周环比	年同比	上海→美西	周环比	年同比
2022-07-04	6991.61	-0.02%	9.7%	4103.6	-5.8%	9.7%
2022-07-11	6945.82	-0.65%	7.9%	4290.2	4.5%	7.9%
2022-07-18	6875.29	-1.02%	2.8%	4143.68	-3.4%	2.8%
2022-07-25	6823.52	-0.75%	-2.3%	4052.94	-2.2%	-2.3%
2022-08-01	6730.6	-1.36%	-15.0%	3569.82	-11.9%	-15.0%

数据来源：上海航运交易所、方正中期期货研究院整理

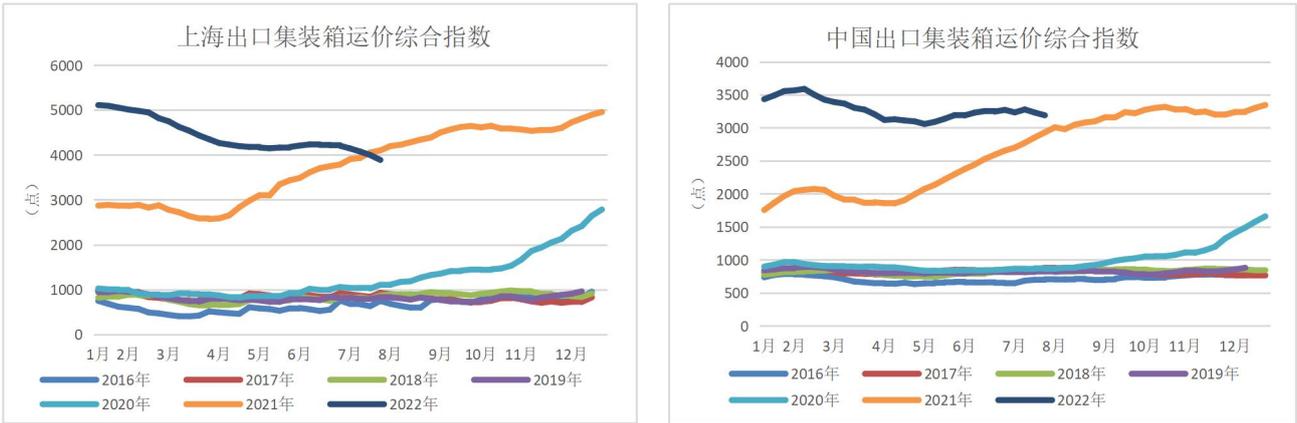


图 1-1 上海出口集装箱运价综合指数&中国出口集装箱运价综合指数

数据来源：上海航运交易所、方正中期期货研究院整理

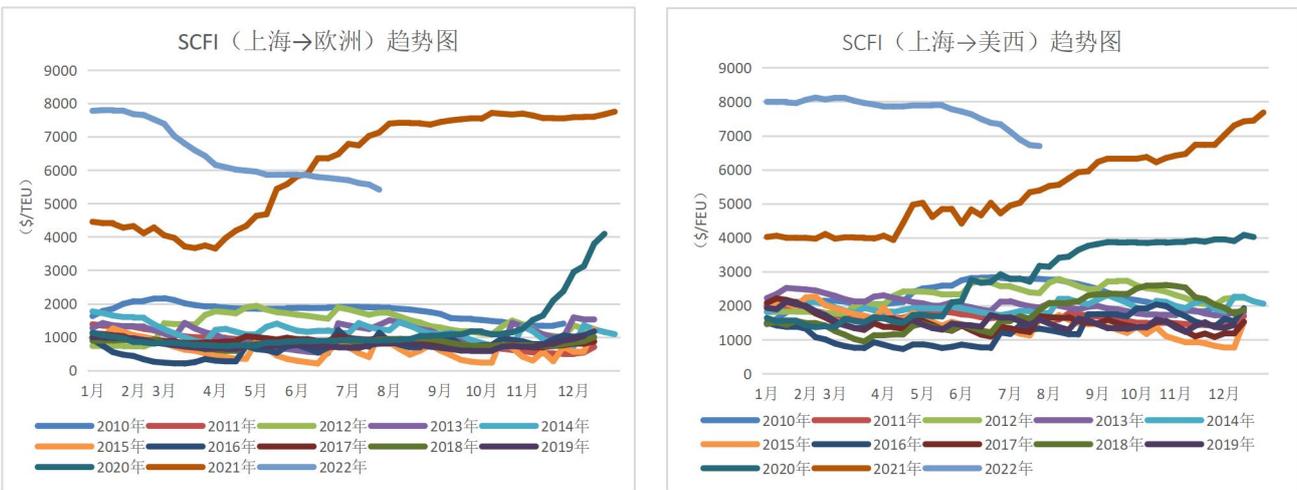


图 1-2 SCFI（上海→欧洲/美西）趋势图

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 SCFIS（上海→欧洲/美西）趋势图

数据来源：上海航运交易所、方正中期期货研究院整理

二、停航维持高位 新船订单压力大

随着新船下水，7月全球集装箱舱位规模同比增长3.9%，环比增长0.4%，不过由于需求不振，班轮公司维持较高的停航力度以及闲置规模。随着各国放宽入境限制，船舶周转效率提升，班轮准班率连续8个月上升。今年未来五个月新船下水速度将会加快，下水规模达到2.4%。

(一) 总运力和闲置运力均上升

截至 2022 年 7 月 31 日，全球共有 6430 艘集装箱船舶，总运力达到 25889332TEU，月环比增加 32 艘合计 102156TEU。7 月全球集装箱舱位规模同比增长 3.9%，环比增长 0.4%。7 月以来，班轮公司进一步扩大闲置运力规模，全球集装箱闲置运力比重达到 5.5%，创近 13 个月以来新高。

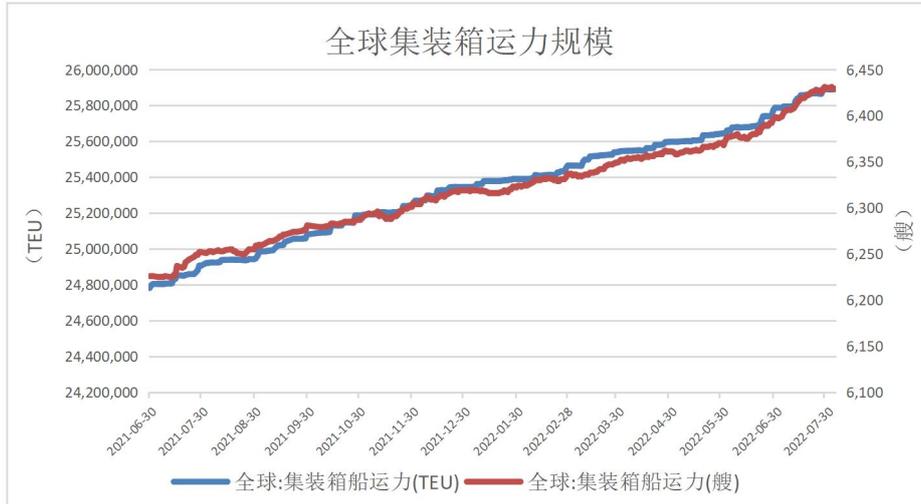


图 2-1 全球现有集装箱运力规模

数据来源：Alphaliner、方正中期期货研究院整理

(二) 东西主干航线运营情况

1、运力投放情况

截至 2022 年 7 月 31 日，亚欧、跨太平洋、跨大西洋三大东西主干航线的舱位供给量分别达到 449410TEU、643057TEU 和 169339TEU，月环比分别上升 0.6%、下降 1.9%和下降 1.3%。其中，7 月中国→欧洲/美西航线班轮舱位规模逐步增加，分别从 20 万 TEU 提升至 29 万 TEU，从 21 万 TEU 提升至 28 万 TEU；8 月前两周的运力投放规模在逐步回落。从停航角度来看，7 月上海→欧洲航线的平均每周停航数量将近 10 航次，上海→美西航线的平均每周停航数量为 2 航次，停航率基本与年内均值持平。

表 2-1 全球三大东西主干航线运力规模变化情况

单位：TEU	亚欧航线	跨太平洋航线	跨大西洋航线
2022 年 7 月 31 日	449410	643057	169339
2022 年 6 月 30 日	446706	655529	171525
月环比	+0.6%	-1.9%	-1.3%

数据来源：Alphaliner、方正中期期货研究院整理

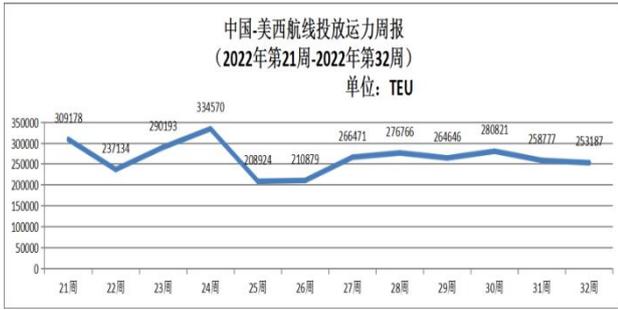


图 2-2 中国→欧洲/美西航线运力投放规模
数据来源：维运网、方正中期期货研究院整理

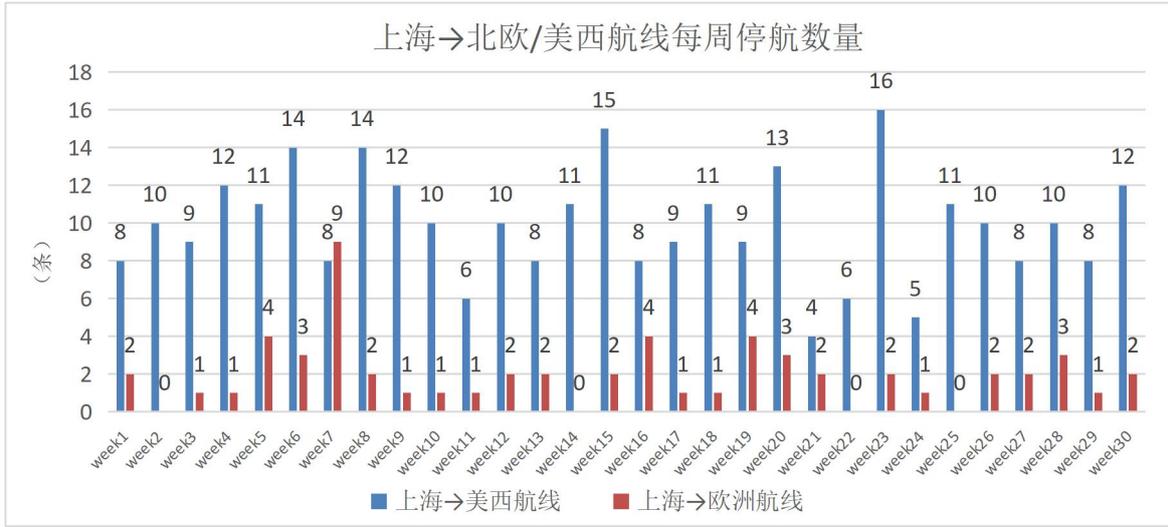


图 2-3 上海→欧洲/美西航线停航数量
数据来源：容易船期、方正中期期货研究院整理

(三) 准班率继续好转

得益于世界多国解除疫情完全防控措施，全球班轮准班情况持续好转。法国宣布从 8 月 1 日起抵达法国旅客不再接受任何健康检查，成为全球第 77 个取消所有与新冠疫情相关入境限制的国家。

6 月全球十大主干航线综合准班率录得 30.2%，连续 8 个月回升，相比去年 10 月历史最低值上升了 13.16 个百分点。其中，亚洲至北欧航线的准班率录得 26.67%，环比下降 7.12 个百分点，这与 6 月欧洲多个港口持续发生罢工事件有关；亚洲至美西航线的准班率录得 30.92%，连续三个月上涨，美西在 6 月运营较为稳定，不过在 7 月下旬爆发了货车司机罢工事件，因此预计 7 月准班率数据会有所回调。三大联盟中，2M 联盟维持首位，达到 31.49%，但比 5 月有所回调；OCEAN 联盟位居次席，达到 28.7%，是唯一实现准班率环比上升的班轮联盟，增幅达到 3.12 个百分点；THE 联盟位居第三，录得 26.74%。

表 2-2 全球十大主干航线准班率指数

	2021年						2022年					
	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月
十大主干航线综合准班率	18.90%	17.16%	17.51%	17.04%	17.60%	20.50%	24.09%	27.85%	28.09%	28.14%	29.55%	30.20%
航线准班率	亚洲-北欧	19.85%	16.27%	18.36%	19.95%	25.98%	22.56%	25.49%	30.13%	28.27%	31.77%	33.79%
	亚洲-美西	18.97%	14.58%	15.42%	17.23%	21.51%	24.09%	20.05%	24.01%	22.78%	24.68%	28.13%
联盟准班率	2M联盟	25.46%	21.51%	20.24%	20.63%	23.79%	23.26%	26.25%	38.85%	36.93%	32.30%	36.43%
	OCEAN联盟	18.08%	12.15%	14.64%	18.87%	19.93%	20.87%	19.09%	29.31%	24.38%	23.45%	25.58%
	THE联盟	17.68%	14.02%	17.22%	16.11%	17.22%	22.40%	21.08%	20.94%	23.47%	31.16%	29.41%

备注：全球十大集运主干航线分别为亚洲-北欧、亚洲-地中海、亚洲-美西、亚洲-美东、亚洲-波斯湾、亚洲-澳新、亚洲-西非、亚洲-南非、亚洲-南美、北欧-美东

数据来源：上海航运交易所、方正中期期货研究院整理

（四）班轮公司运力排名

7月全球前十大班轮公司排名与6月一致。地中海航运维持全球第一大班轮公司的席位，并且将与马士基航运的运力差距规模扩张至19.7万TEU。第三的达飞轮船拉大了与第四位中远海运的运力规模差距，第六位的长荣海运同样拉大了与第七位海洋网联的差距。全球TOP10班轮公司的运力总规模录得2179万TEU，占全球比重为84.2%。

表 2-3 全球 TOP10 班轮公司运力规模及占比

排名	班轮公司	运力规模 (TEU)	全球占比
1	地中海航运	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	1576025	6.1%
7	海洋网联	1503759	5.8%
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%

备注：统计截至2022年7月31日

数据来源：Alphaliner、方正中期期货研究院整理

（五）手持订单船运力规模

截至7月31日，全球前十大班轮公司现有共有418艘新船订单，合计505万TEU。其中，地中海航运现有新船订单量最多，达到114艘153万TEU；达飞轮船和中远海运位居第二和第三位。根据手持订单交付计划，未来5个月将有119艘新船计划交付，合计运力为53万TEU，占现有运力规模2.4%。当前集运市场运价已经大幅回落，但是班轮公司依然大量购置新船，随着疫情对船舶周转效率影响不断削弱，未来集运市场将出现运力过剩的情况。

表 2-4 全球 TOP10 班轮公司新单船规模

班轮公司	新订单量 (TEU)	新订单数 (艘)
地中海航运	1533730	114
达飞轮船	643289	69
中远海运	586672	34
长荣海运	544292	57
海洋网联	441026	32
赫伯罗特	402310	21
以星商船	389904	44
马士基航运	306165	28
韩新航运	184027	17
阳明海运	23720	2
合计	5055135	418

备注：统计截至 2022 年 7 月 31 日

数据来源：Alphaliner、方正中期期货研究院整理

7 月韩新航运公布了一项投资超过 15 万亿韩元(折合 113 亿美元)的计划，以使其业务组合多样化，实现未来增长，并跃升成为全球一流的航运和物流公司。韩新航运的五年增长战略侧重于五个关键业务要素，其中大部分投资用于新船、码头和物流设施。韩新航运目前是全球第八大集装箱运输公司，船队总运力为 818075TEU，占全球集运船队规模约为 3.2%的市场份额。到 2026 年，韩新航运的集装箱运力规模将从目前的 82 万 TEU 增加近 50%，达到 120 万 TEU。此外，该公司还计划将其船队散货船的数量从目前的 29 艘扩大到 55 艘，从而使其运力增加 90%。

（六）船舶大型化

全球集装箱运输行业加快了“大船”步伐。8 月 1 日中国船舶集团旗下沪东中华造船（集团）有限公司为地中海航运公司建造的 24116TEU 超大型集装箱船在长兴造船基地顺利出坞。这是迄今为止全球建造的最大装箱量集装箱船，也是继今年 6 月 22 日完工交付中国首艘全球最大 24000TEU 超大型集装箱船，沪东中华在全球顶级超大型集装箱船建造领域创下的又一项新纪录，标志着世界超大型集装箱船建造进入中国船舶引领的新纪元。该船总长 399.99 米，比目前世界最大航母还要长 60 多米；型宽 61.5 米，甲板面积相当于近 4 个标准足球场；型深 33.2 米，最大堆箱层数可达 25 层，相当于 22 层楼的高度，可承载 24 万多吨货物，一次可装载创纪录的 24116 只标准集装箱，是目前全球装箱量最大的集装箱船。地中海航运公司集装箱船队运力目前排名世界第一，已在沪东中华共订造了 4 艘 24116TEU 超大型集装箱船。

（七）船舶交易价格

由于集运市场持续回落，国际集装箱船舶综合交易价格指在 7 月已连续三周回调，7 月 29 日数录得 19749.74 点，月环比下降 1.4%，相比 4 月 1 日阶段性峰值下降 18.6%。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，月环比下

降 1.1%、上涨 2.4%和下降 1.5%；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 1.4%、上涨 1.5%和下降 1%。

表 2-5 国际集装箱船舶交易价格指数

	2022/6/24	2022/7/29	月环比
国际集装箱船舶价格指数（点）	20038.34	19749.74	-1.4%
Post Panamax 新船（\$）	157610000	155950000	-1.1%
10 年期船龄 Post Panamax（\$）	122700000	120930000	-1.4%
Post Panamax 新船（\$）	119530000	122450000	2.4%
10 年期船龄 Panamax（\$）	84110000	85350000	1.5%
Handy 新船（\$）	49840000	49080000	-1.5%
10 年期船龄 Handy（\$）	38280000	37900000	-1.0%

数据来源：VesselsValue、方正中期期货研究院整理

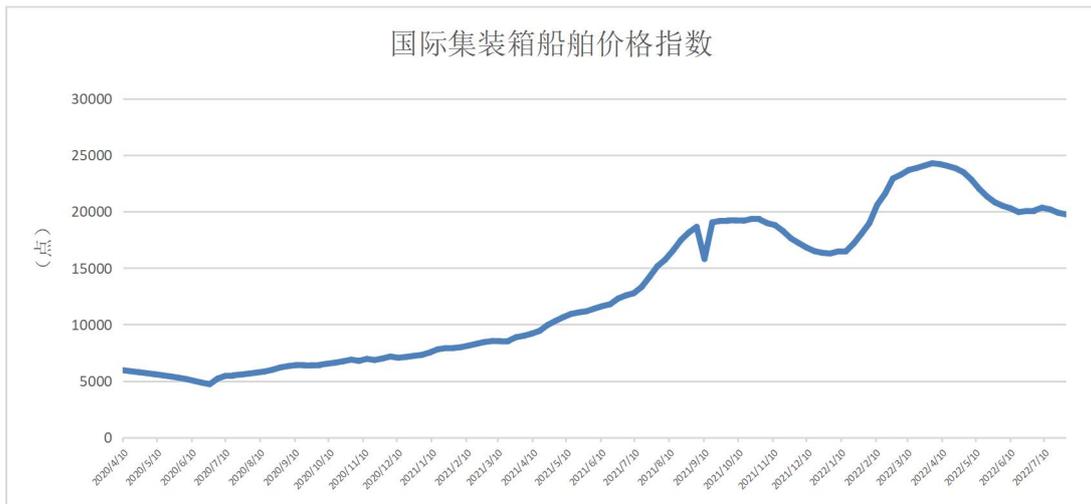


图 2-4: 国际集装箱船舶价格指数

数据来源：VesselsValue、方正中期期货研究院整理

（八）联盟航线服务调整

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、港口罢工频繁 吞吐量互有涨跌

7 月全球供应链罢工情况依旧。美西货车司机、德国码头工人先后爆发罢工，欧美港口拥堵情况在 7 月中下旬有所加剧；英国利物浦港工会开启公投，存在 8 月底罢工的可能性。6 月，北美集装箱吞吐量出现回落，中国港口则继续上涨，上海港复苏迅速，装卸量已经超过去年同期水平。从国内来看，疫情封控是影响集疏运的最重要因素；从欧美来看，罢工超越疫情封控成为加剧港口拥堵的主因。

（一）北美港口

6 月北美港口吞吐量回落明显，主要港口录得 420 万 TEU，同比下降 1.8%，环比下降 12.8%。其中，美西港口的回落幅度比美东港口更为明显。班轮公司担心 7 月 1 日美西码头工人发生大罢工，有意将卸货港转移至东部港区。其中，美国第一大港洛杉矶港的吞吐量录得 87.7 万 TEU，同比基本持平，环比下降 9.4%；第二大港长滩港吞吐量录得 83.5 万 TEU，同比上涨 15.3%，环比下降 6.2%。7 月以来，洛杉矶港口吞吐量并未明显复苏，波动较大，均值基本与前期持平。

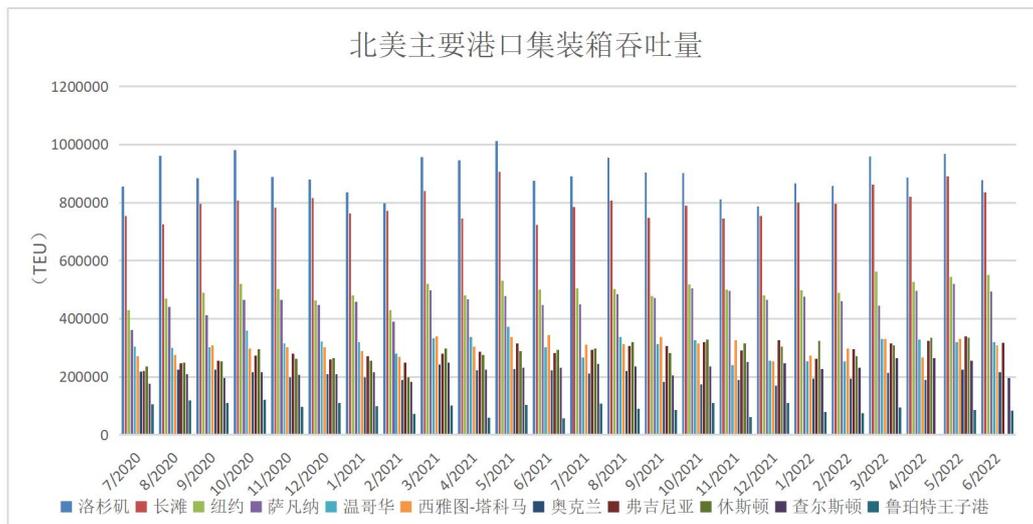


图 3-1 北美主要港口集装箱吞吐量
数据来源：Bloomberg、方正中期期货研究院整理

2022 Port of LA Weekly Volumes (TEU)



图 3-2 洛杉矶港口周度吞吐量

数据来源: Port of Los Angeles、方正中期期货研究院整理

7月美西三大港口洛杉矶、长滩和奥克兰爆发大规模罢工，不过与非洲、亚洲和欧洲罢工有两方面不同：其一，罢工人群不同。此次罢工的主体是货车司机，其他洲港口罢工主体是以码头工人为主。其次，罢工理由不同。美西货车司机罢工是为了抗议 AB5 法案，其他洲港口罢工宗旨是提升薪资从而对抗不断高企的通胀率。AB5 法案要求将临时合同工纳入雇主的正式受雇员工，这无疑对许多依赖零工经济的公司乃至加州经济造成巨大影响。最直观上来说，这会大大增加这类企业的业务成本（最低薪资、保险、休假、员工福利等），从而进一步影响到这类公司的员工管理机制和定价机制；同样，独立承包人也将失去灵活的工作时间，被“朝九晚五”工作制所束缚。集卡司机的主要诉求是想成为一名雇员司机，更愿意继续做一个独立的承包商。为了抗议 A5 法案，洛杉矶/长滩港货车司机于美国时间 7 月 13 日起开始罢工，奥克兰港货车司机于美国时间 7 月 18 日起开始罢工。

受货车司机罢工影响，美西港口拥堵情况在 7 月中下旬明显加剧。7 月 21 日圣佩德罗湾 140 英里之内的待靠船数量达到 54 艘，其中洛杉矶港 28 艘，长滩港 26 艘。当日，洛杉矶港、长滩港、奥克兰港的近 7 日离港船舶平均待泊时长达 151、163 和 103 小时。7 月 11-12 日长滩港本地和转运的滞留箱量均超过 14000 万 TEU。不过，整体而言，7 月的卡车及铁路等待时间要明显短于 6 月和 5 日，美国港口拥堵情况正在趋势性好转。

表 3-1 2022 年 5 月 31 日的近 30 日、近 60 日及近 90 日拖车和铁路平均等待天数

AVERAGE TRUCK DWELL		AVERAGE RAIL DWELL	
30 Day Average	4.4 Days	30 Day Average	7.2 Days
60 Day Average	5.3 Days	60 Day Average	10.7 Days
90 Day Average	5.6 Days	90 Day Average	12.1 Days

数据来源: The Port of Los Angeles、方正中期期货研究院整理



图 3-3 洛杉矶港进口集装箱滞留时间和空箱滞留量

数据来源：The Port of Los Angeles、方正中期期货研究院整理

（二）欧洲港口

7月欧洲延续罢工事件风险。由于与雇主的工资谈判陷入僵局，德国码头工人于7月14-16日开启罢工。12000名港口工人的罢工使汉堡、不来梅港和威廉港等主要集装箱枢纽港的运营陷入瘫痪，这是日益激烈的工资纠纷中第三次也是最长的一次罢工，也是德国40多年来最长的港口罢工。罢工事件导致德国港口在7月中下旬堵港情况严重，船舶在港时间一度上升，同时带动同在北欧的鹿特丹港和安特卫普港拥堵情况加剧。

位于利物浦港的MDHC集装箱服务公司数百名码头工人于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。

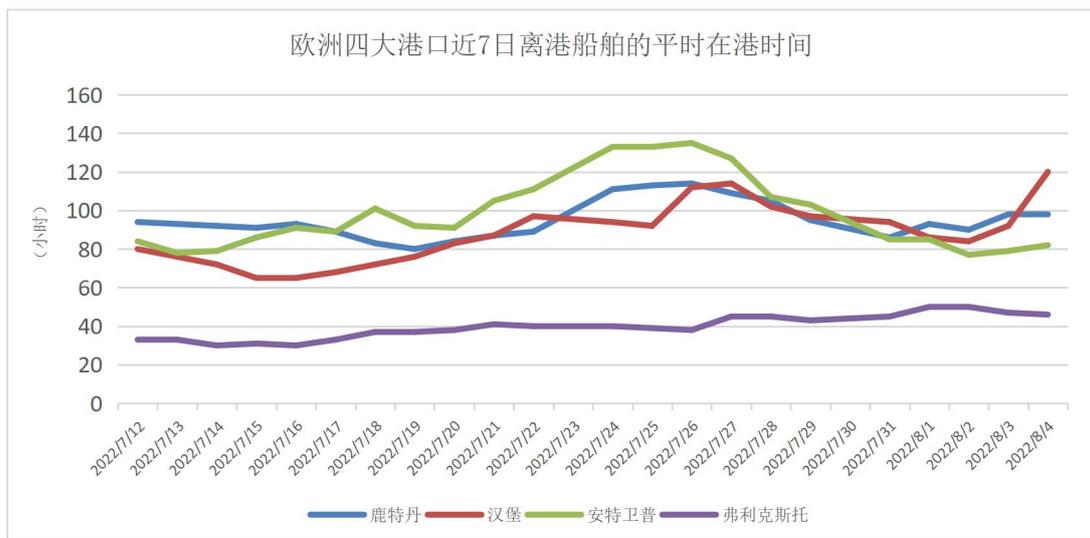


图 3-4 洛杉矶港进口集装箱滞留时间和空箱滞留量

数据来源：港口宝、方正中期期货研究院整理

（三）中国港口

6月中国主要港口集装箱吞吐量录得2583万TEU，同比增长6.5%，环比增长1.6%，增长平稳。随着疫情逐步趋缓，上海港装卸能到加快恢复。根据上海港的初步统计，7月上海港预计集装箱吞吐量完成超430万TEU，创历史同期新高，距离历史单月吞吐量纪录仅差2万TEU左右，日均吞吐量接近14万标准箱。其中，盛东公司预计完成集装箱吞吐量84万标准箱，创单月历史新高。目前长三角产业链和供应链情况逐步重回正轨，上港集团着力提质增效，开拓腹地市场，通过自身的努力应对下半年全球经济的不确定性。由于当前新冠疫情依然在全国多地零星爆发，上港集团第一时间上线“电子防疫通行证”，目前已累计发放超390万张，结合前期“无纸化”实践，最大限度地保障跨省陆路集卡运输的通畅，实现港口物流环节集卡运输的闭环管理、人员互不接触，确保码头生产运作的防疫安全性和道口通行效率。



图 3-5 中国港口集装箱吞吐量

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

四、需求恢复不及预期 全球经济下行压力巨大

上半年中国对欧美出口依然维持较高增速。不过，7月全球经济下行压力进一步增加，需求不振。美联储宣布连续两次议息会议加息75BP，欧洲央行首轮就加息50BP，美国已经陷入技术性衰退期，欧洲央行下半年增速大幅放缓，消费者信心维持低位。中国PMI和物流景气指数均再度跌破荣枯线，整车货运流量指数低于去年同期。

（一）全球集装箱及贸易运量

今年5月全球集装箱运量录得1517万TEU，同比下降2.8%，环比上涨5.6%。可以看出，随着上海在5月供应链得到恢复，运量比4月有所回升，但是尚未恢复至疫情前同期水平。其中，亚洲至美西航线运量录得192万TEU，同比下降3%，环比下降2%；亚洲至欧洲航线运量录得135万TEU，同比下降6.3%，环比下降上涨4.4%。具体到中国来看，6月中国出口至欧洲贸易量录得644亿美元，同比增长9.5%，环比增长5.9%；中国出口至美国贸易量录得559.8

亿美元，同比增长 19.3%，环比增长 7.7%。中国 6 月至欧美贸易复苏较快，对欧洲增速总体处于下降趋势，对美出口逆势大幅反弹。

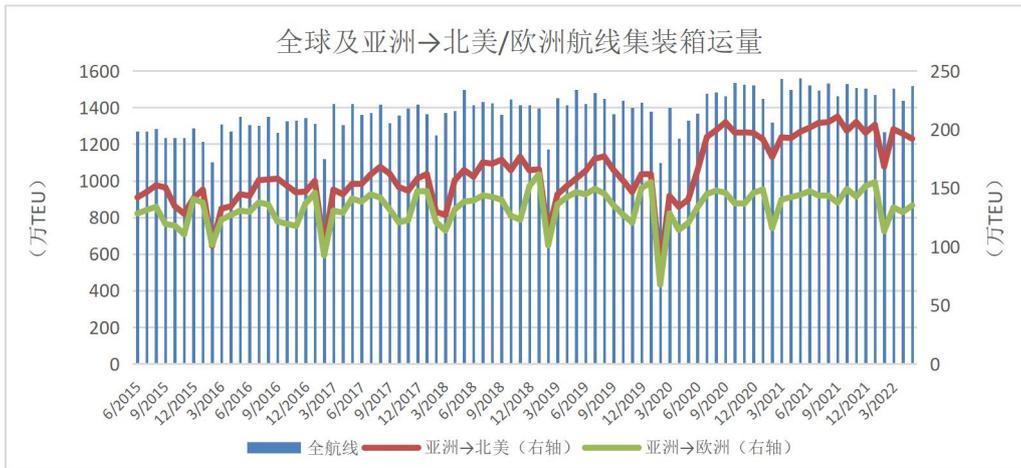


图 4-1：全球及亚洲→北美/欧洲航线集装箱运量
数据来源：Bloomberg、方正中期期货研究院整理

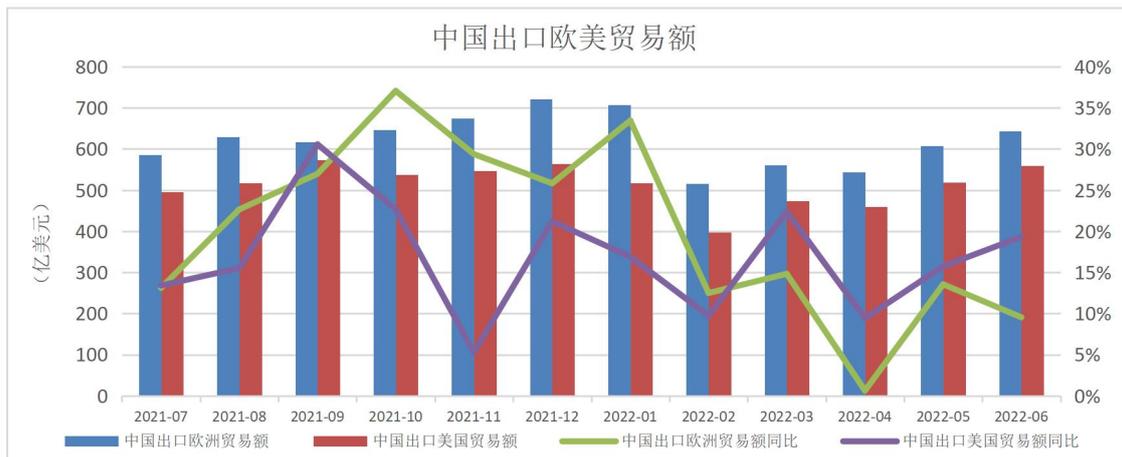


图 4-2：中国出口欧美贸易额
数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

（二）中国 7 月市场恢复不及预期

中国 7 月制造业复苏情况并不理想，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 50.2 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。中国物流行业同样处于萎缩阶段，7 月中国物流景气指数 LPI:业务总量、新订单分别录得 48.6 和 49.9，均低于荣枯线，而 6 月两大指标均高于荣枯线。由于各地爆发零星疫情，陆运受到影响，中国整车货运流量指数呈趋势性回落，并且低于去年同期。

纺织服装行业是中国出口集装箱运输行业重要的货源，但是今年的出口形势急转直下。2021 年中国纺织服装行业出口贸易额为 3155 亿美元，占全年对外贸易额的 1.45%。在去年受益于订单回流的纺织服装行业，今年遭受了订单流出的影响。上半年将近 6000 家企业破产，

工厂开机率直线下降。据中国纺织品进出口商会的最新估算，上半年我国纺织服装订单转移规模为 60 亿美元左右。其中棉纺织品订单转移规模为 10 亿美元左右，服装转移规模为 50 亿美元左右。棉纺织品订单主要转移到印度，服装订单主要转至孟加拉国、越南、印度、印尼和柬埔寨等国。受美国对我国新疆棉的制裁措施，预计下半年我国纺织服装订单转移可能呈加速态势，转移规模或将达到 100 亿美元左右，其中棉纺织品订单转移在 20 亿美元左右，服装转移规模在 80 亿美元左右。7 月以来中国至欧美集装箱运价呈跌跌不休态势，其中很重要源于需求不振导致的。

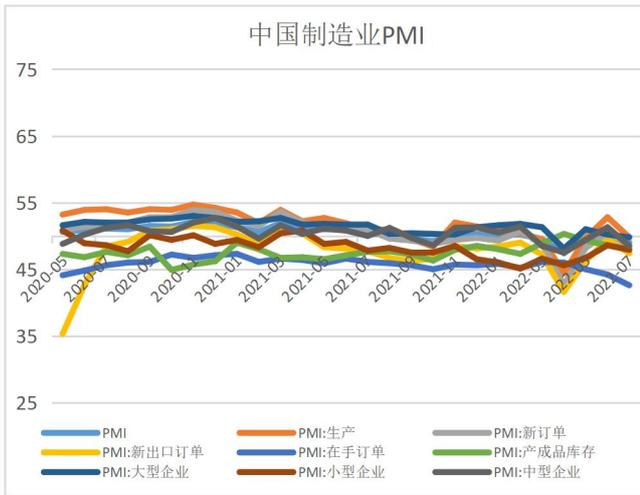


图 4-3 图 4-2 中国 PMI

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

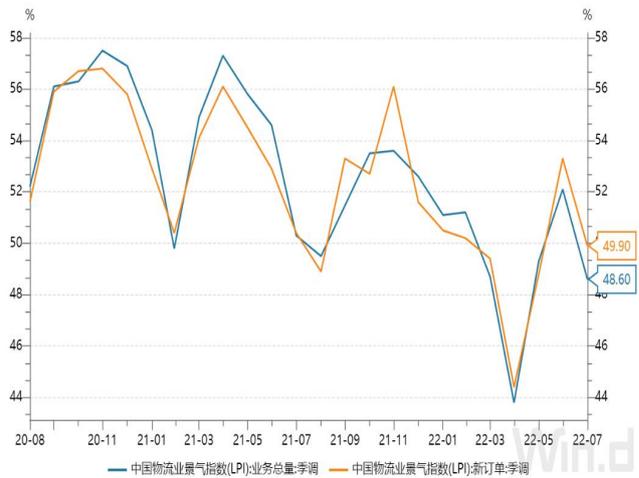


图 4-4 中国物流业景气指数

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

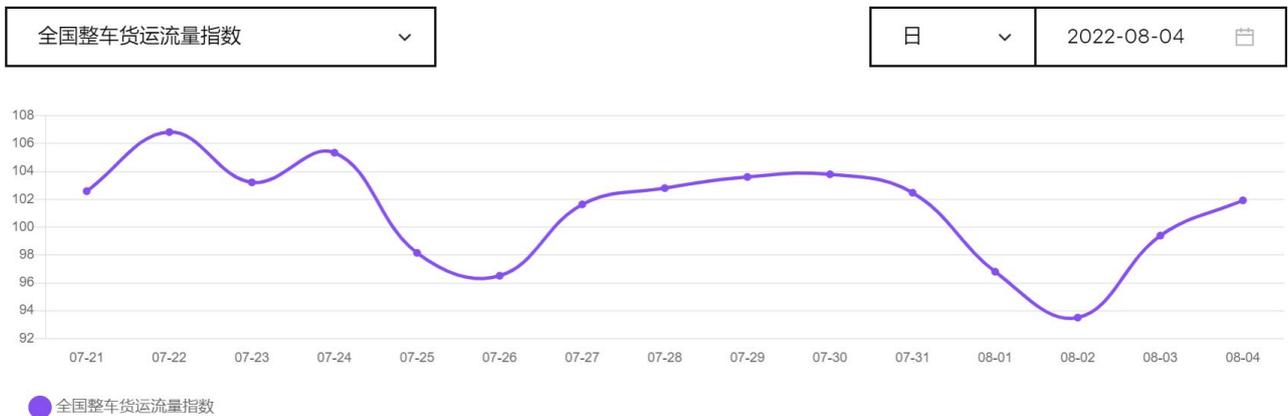


图 4-5：全国整车货运流量指数

数据来源：G7、方正中期期货研究院整理

（三）美国陷入技术性衰退期

经济角度来看，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。

收入角度来看，6月美国季调人均可支配收入（现价）录得4655美元，创近15个月新高。不过，美国通胀创近41年新高，扣除通胀因素，实际季调人均可支配收入录得3780美元，创2020年3月以来新低。

消费角度来看，6月季调零售销售额录得5945亿美元，续创历史新高，同比增速7.73%，创近四个月新高，不过连续四个月为个数位增长；环比增速录得1%，创近3个月新高。7月密歇根大学美国消费者信心指数录得51.5，高于前值50。5月美国零售商库存录得7054亿美元，续创历史新高；季调库销比录得1.2，创近14个月新高。

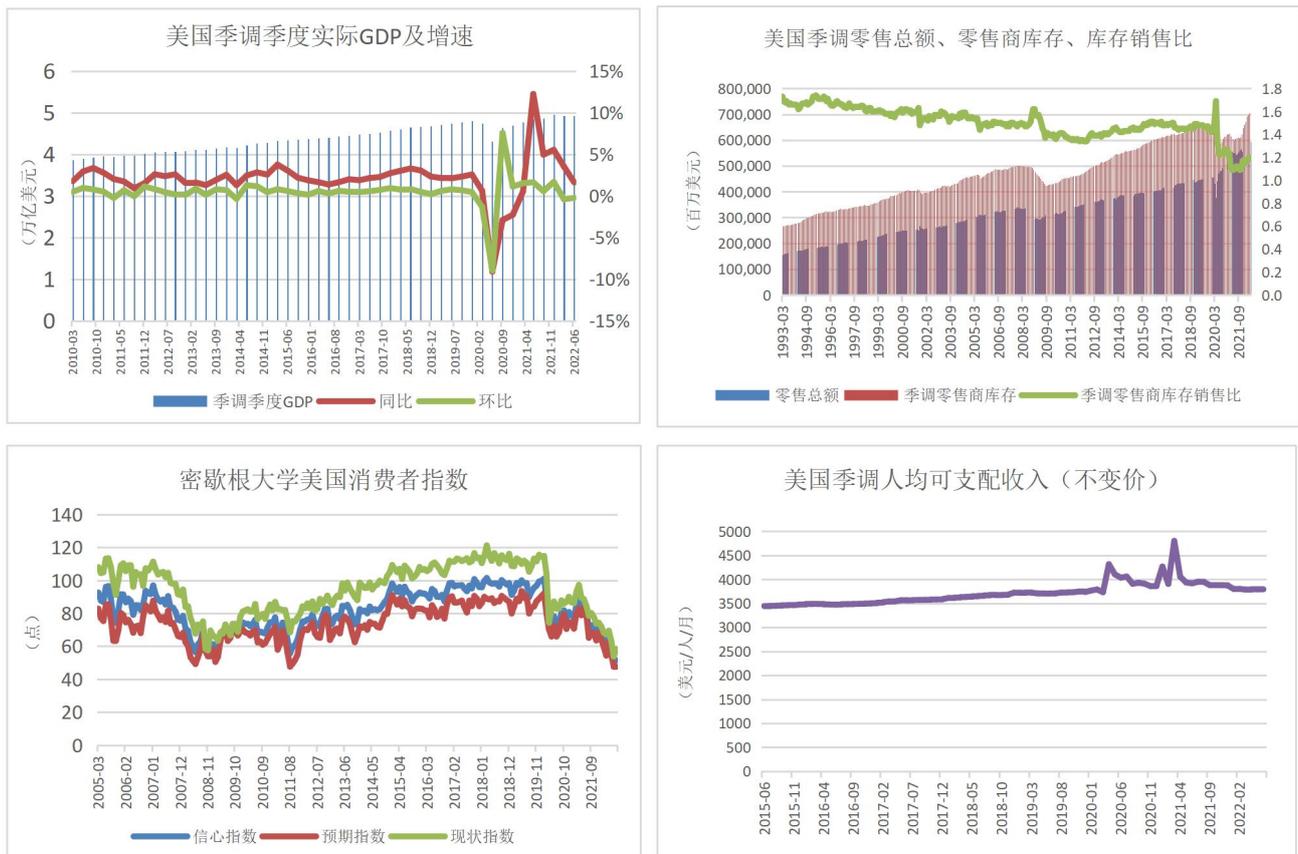


图 4-6 美国季调实际 GDP、零售指数、消费者信心指数

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

（四）欧洲经济下行压力较大

经济角度来看，欧元区今年二季度经济发展整体不错，GDP 同比增长 4%，环比增长 0.7%，基本摆脱新冠疫情的影响。不过，俄乌冲突引发的负面溢出效应愈发明显，尤其在能源领域。虽然诸多与能源相关的制裁措施是在上半年制定，但是真正落实将从今年下半年开始，届时欧洲将更为切实感受到能源短缺的危机，从而影响欧洲的民生和生产。ZEW 欧元区经济现状和景气指数分别录得-44.4 和-51.1，大幅低于前值，创近一年以来新低；欧元区和英国制造业与服务业 PMI 均低于前值，尤其欧元区制造业 PMI 跌破荣枯线；欧盟和英国消费信心指数分别录得-27.3 和-41，创历史新低；欧元区投资信心指数录得-26.4，创两年以来新低，其中预期指数回落尤为明显。

消费角度来看，5月欧盟27国季调零售销售指数录得117.6点，与前值持平；6月英国季调零售消费不变价指数录得101.4，创近14个月新低。5月欧盟季调消费者信心指数录得-27.3，英国GFK消费者信心指数录得-41，均创历史新低。

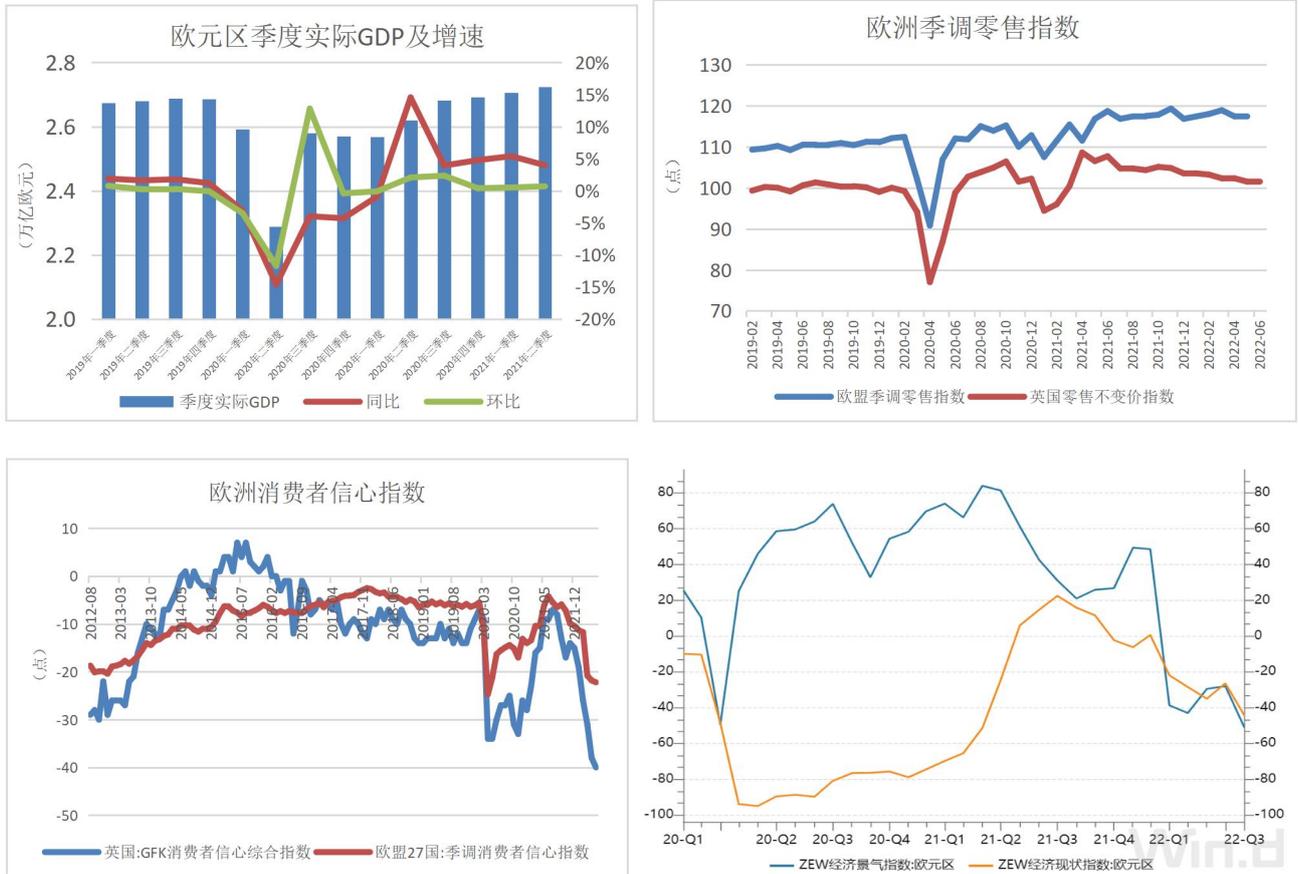


图 4-7 欧洲经济景气指数、季调实际 GDP、零售指数、消费者信心指数、

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

五、成本端总体回落

（一）船舶燃料油价格震荡回落

7月至8月初国际油价一波三折，震荡下行，不过与去年同期相比依然维持较高水平。8月3日OPCE一揽子燃油价格录得104.17美元/桶，环比下降9.6%，同比上涨43.3%。船舶燃料油价格与原油价格趋同。当日，新加坡重油IF0380、重油IF0180、轻油DMO录得498、581和660美元/吨，环比下降15.6%、5.5%、7%，同比上涨16.9%、26%、12.4%。

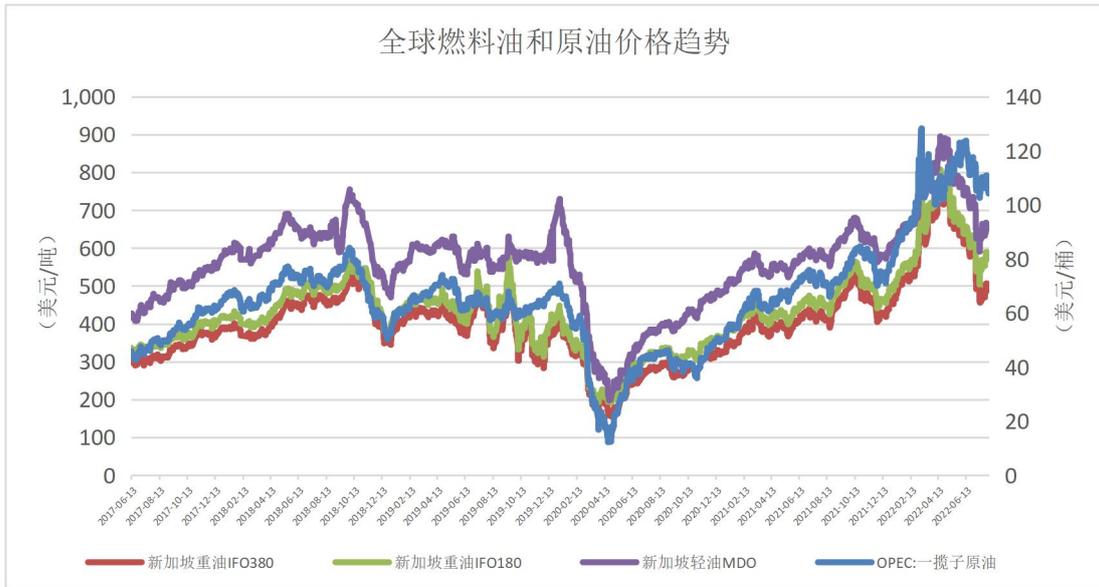


图 5-1：船舶燃料油和原油价格趋势
数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

（二）国际船员薪酬持续下降

7 月国际船员薪酬指数录得 1524.51 点，连续 4 个月回落。随着新冠疫情对全球影响持续减弱，印度和菲律宾两大国际船员输出国的疫情也能到控制，大量船员可以重返船舶，缓解了国际船员紧缺问题。下半年将有更多国家放宽疫情管控，船员供给将进一步增加。

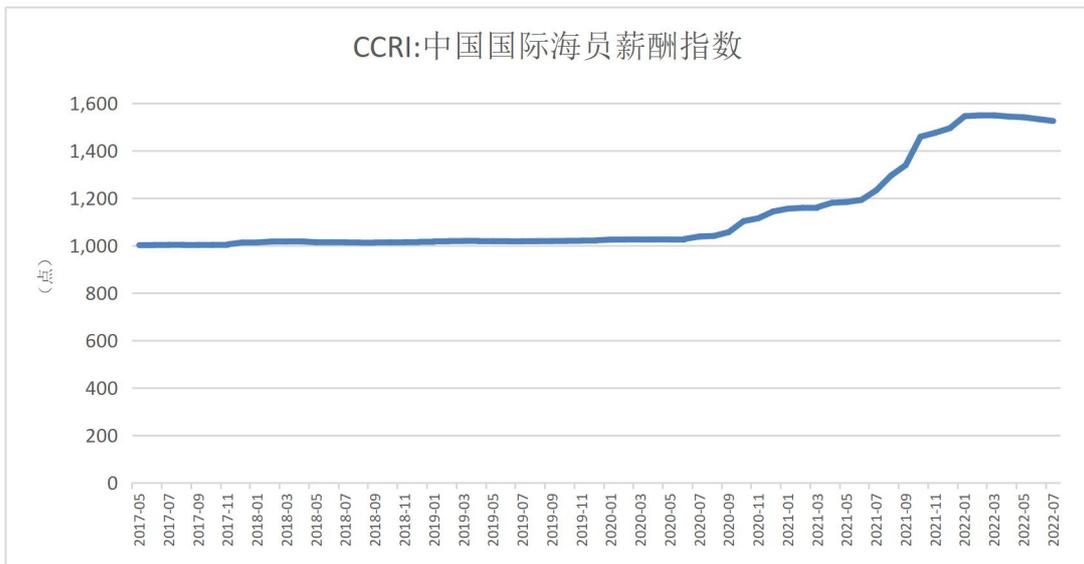


图 5-2：CCRI 中国国际船员薪酬指数
数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

（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。

（四）欧洲滞留费将被征收

今年 6-8 月是全球交运从业者集中罢工的月份，尤其在欧洲地区。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。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。

马士基与赫伯罗特均发布公告称从 7 月 1 日起针对拉斯佩齐亚港征收旺季附加费 150 欧元/箱；由于法国勒阿弗尔港和福斯港的拥堵已达到临界水平，针对勒阿弗尔港和福斯港征收拥堵附加费，所有箱型的所有进出口卡车运输费用为 25 欧元。韩新航运发出公告称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。

六、美元兑人民币汇率震荡上行

7 月美元兑人民币汇率震荡上行。美国通胀续创近 41 年新高，6 月美国季调 CPI 同比增速录得 9%，高于前值 8.5%和预期 8.8%；季调环比增速录得 1.3%，高于前值 1%，环比和同比增速均连续两个月上升。其中，季调 CPI 环比增速录得 5.9%，连续三个月回落；季调核心 CPI 环比增速录得 0.7%，创近 1 年新高。美联储更为看重的 PCE 指标显示 6 月 PCE 同比增长 6.76%，创近 40 年新高；核心 PCE 同比增长 5.9%，连续三个月边际回落。由于通胀高企，市场加大了对于美联储加快货币收紧的步伐，美元指数一度上冲至 108.6379。

美东时间 7 月 27 日美联储发布 7 月议息会议声明。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，不过实际加息幅度会兼顾届时的经济和通胀情况，未来放缓加息步伐将是合适的。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），缩表持续 2-2.5 年。

随后鲍威尔的发言呈现“鹰中带鸽”的味道。从鹰派角度来看，坚称经济只是放缓并未衰退，强调就业市场火爆，突出通胀形势严峻以及美联储抗通胀的决心，为后续持续加息缩表做好铺垫。从鸽派角度来看，提到后续加息幅度会考虑当时经济情况，释放会因为经济下行压力

放缓加息步伐的讯息，所以未来将难以出现超出 75BP 的加息幅度；明确终点利率可以参考 6 月点阵图，意味着中性利率会维持在 3.25-3.5%。

鲍威尔偏鸽发言打消了市场对于美联储进一步加快货币收紧步伐的忧虑，美元指数出现明显拐点。不过，美元兑人民币汇率并未立即回调，而是震荡小幅上行。当前中国经济下行压力较大，中美之间的实际 GDP 增速差不断收窄，并且中国央行不断放松货币政策，刺激经济发展。总体来看，美联储在不断收紧货币，中国央行还在持续放水，导致美元兑人民币能维持高位。8 月 3 日美元兑人民币汇率录得 6.7813，创近两个半月新高。



图 6-1: 美元兑人民币中间汇率

数据来源: Wind、方正中期期货研究院整理

七、后市预判

从需求来看，根据 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，认为未来不确定性正在不断加强，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。美国是消费驱动型的经济体，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。总体来看，下半年的运输需求不容乐观，即便当前已处于传统集运旺季，需求依然不振，新增订单将十分有限。

表 7-1 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
World Output	-3.1	6.1	3.2	2.9	-0.4	-0.7
Advanced Economies	-4.5	5.2	2.5	1.4	-0.8	-1.0
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
Emerging Market and Developing Economies	-2.0	6.8	3.6	3.9	-0.2	-0.5
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	-9.1	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
World Trade Volume (goods and services) 6/	-7.9	10.1	4.1	3.2	-0.9	-1.2
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
Commodity Prices (US dollars)						
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
World Consumer Prices 8/	3.2	4.7	8.3	5.7	0.9	0.9
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

从运力供给端来看，班轮公司在 32-33 周的欧美维持较高的停航力度，34-37 周的预报停航数量相对较少，不过班轮公司完全可以根据到时的货量增加停航率。当前罢工对于欧美港口运营效率的影响已经超越疫情封控，英国港口有可能在 8 月底出现罢工；中国疫情封控维持较高要求，零星疫情对于陆运供应链依然存在一定影响。随着疫苗接种率不断提升，各国治疗新冠的医疗设备不断完善，新冠病毒的致死率已经降至 1.12%，未来会有更多国家解除与疫情相关的所有入境限制，船舶周转效率将进一步提升。总体来看，实际运力供给还是在上升。

从成本端来看，燃料油和船员薪酬水平将继续回落。港口有可能会收取集装箱滞留费，班轮公司也有可能转嫁至收货人，但是在行情较差的情况下，班轮公司有可能采取进一步调低运价的方式来对冲滞留费的收取。

总体来看，全球集运市场下半年走势不容乐观，8 月存在进一步回落的可能性，下一波反弹有可能在等到中秋节和国庆长假前，但是反弹时效会比较短。下半年亚欧和跨太平洋航线运价中枢肯定将低于去年同期，甚至低于今年上半年，明年运价有进一步下挫风险。

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	上海市浦东新区长柳路58号证大立方大厦604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梓年喜年中心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二段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
湖南第三分公司	湖南省长沙市芙蓉区黄兴中路168号新大新大厦5层	0731-85868397
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
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。