

## 中美集装箱吞吐量持续回落 集运市场十九连跌

研究院宏观策略组

### 摘要:

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10月31日星期一

第43周(2022年10月24日-2022年10月30日),国际集运市场连续19周下跌,不过跌幅大幅收窄。由于基期数据不同,欧洲航线依然远高于2020年同期水平,美西航线已经远低于2020年同期水平。

从运力需求端来看,美国消费正在从“商品”转向“服务”。三季度美国经济摆脱技术性衰退,主要由个人消费支出带动。商品与服务创造GDP约占个人消费支出板块GDP的6:4,服务消费GDP同比和环比均增加,而商品消费GDP同比和环比均回落。美国实体消费不振以及高库存,促使美国进口贸易商放缓进口步伐,9月美国主要港口集装箱吞吐量均出现回落。中国对外出口贸易额增速持续回落,尤其对欧美国国家更为明显,叠加中国制造业:新出口订单PMI连续18个月跌破荣枯线,中国沿海主要港口集装箱吞吐量连续两个月回落。

从运力供给端来看,多艘万TEU级集装箱船舶持续下水,并且在全球疫情封控不断放松的情况下,船舶周转效率持续回升。由于运力供给富余,班轮公司维持较高停航率,尤其在上海→美西航线。相对而言,上海→北欧航线已经恢复正常。

成本方面,上周船舶燃料油价格小幅回升,船员薪酬水平继续回落。

今年旺季不旺的局面已经得到确定。在全球经济下行压力较大且新冠疫情防控不断得到宽松的情况下,班轮公司只能通过大幅停航来减缓运价下跌的幅度。当前市场行情的回落是此前暴涨行情的正常回顾,市场不断修复至疫情爆发之前的情况。所以,运价有继续下跌的空间,2019年同期水平是强支撑位。11月下旬至12月将进入2023年度合同的签约季,班轮公司会通过各种方式抬高运价,目标就是签订一个相对较高的长约价。中远海运此前宣布将从11月1日上涨GRI,虽然难以成型,但也是市场阶段性见底的重要信号。运价有望在11月下旬至12月出现阶段性底部,运价有望实现反弹。不过,明后两年新船下水压力较大,市场将有进一步回落且长期低迷的风险。



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、即期运价十九连跌.....	1
二、供给端：拥堵情况大为好转 美西航线停航力度较大.....	2
（一）运力总规模.....	2
（二）老旧船舶被拆解.....	4
（三）停航率维持高位.....	4
（四）港口运营情况.....	5
三、需求端：美国从“商品”转向“服务” 中美集装箱吞吐量下降.....	6
（一）美国消费从“商品”转向“服务”.....	6
（二）中国外贸增速放缓 集装箱吞吐量下降.....	8
四、营运成本：燃料油价格冲高回落.....	10
（一）船舶燃料油价格小幅反弹.....	10
（二）船员薪酬回落.....	10
五、集装箱船舶交易价格持续回调.....	11
六、港口发展最新动态.....	12
（一）德国政府同意中远海运收购汉堡港部分股权.....	12
（二）上海港将全面升级软硬实力.....	12
七、人民币兑美元汇率先扬后抑.....	13
八、后市预判.....	13

## 一、即期运价十九连跌

国庆长假之后，全球集运市场继续回落。最新一期 SCFI 综合运价指数录得 1697.65 点，连续 19 周回落，不过下跌幅度大幅收窄，周环比下降 1.9%。

具体到分航线来看，上海→欧洲航线录得\$2102/FEU，周环比下降 11.6%，相比 2021 年同期下降 72.7%，相比 2020 年同期上涨 84.4%；SCFIS（上海→欧洲航线）录得 2686.26 点，周环比下降 7.5%，年同比下降 73.3%。上海→美西航线录得\$1902/FEU，周环比下降 6.3%，相比 2021 年同期下降 70.3%，相比 2020 年同期下降 50.6%；SCFIS（上海→美西航线）录得 1058.9 点，周环比下降 8.5%，年同比下降 77.4%。可以看出，欧洲航线依然远高于 2020 年同期水平，而美西航线甚至已经大幅低于 2020 年同期水平，主要因为基数不同导致的。2020 年时美西航线是从当年 7 月起势，而欧洲航线直到当年 11 月才开始上涨。

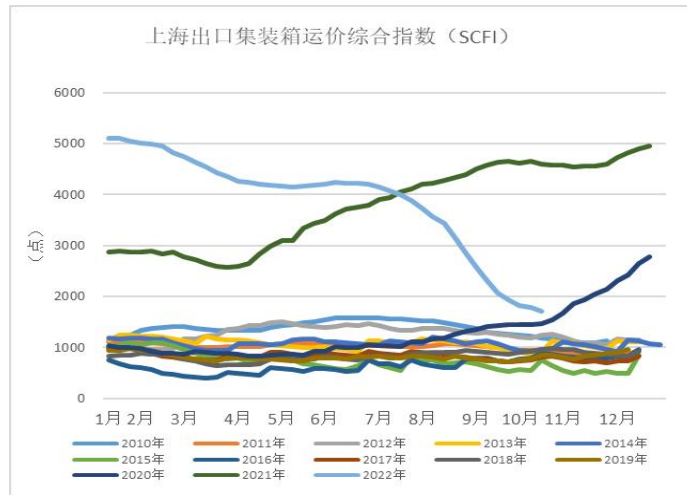


图 1-1：SCFI 综合指数

数据来源：上海航运交易所、方正中期期货研究院整理

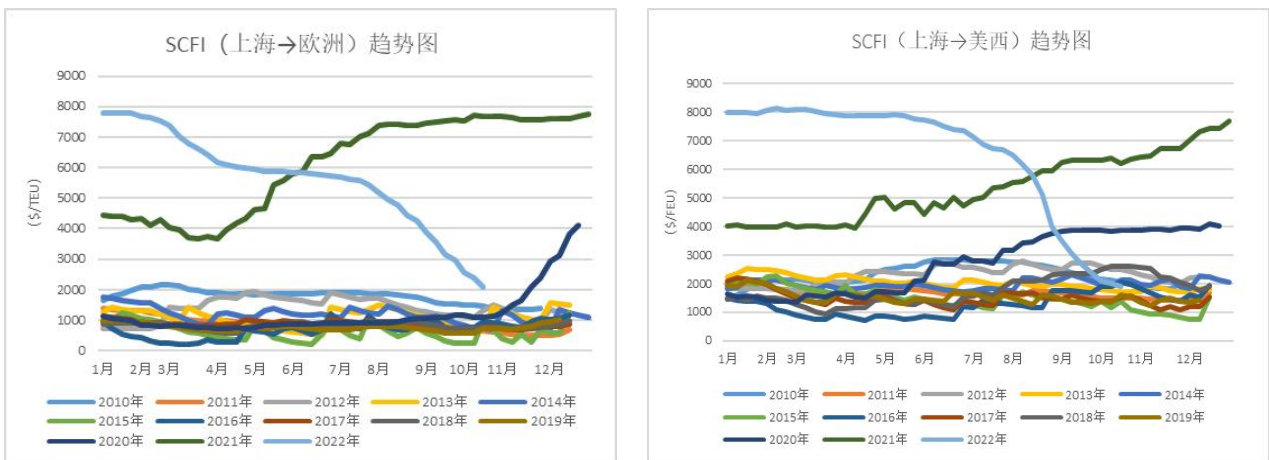


图 1-2：SCFI（上海→欧美航线）

数据来源：上海航运交易所、方正中期期货研究院整理

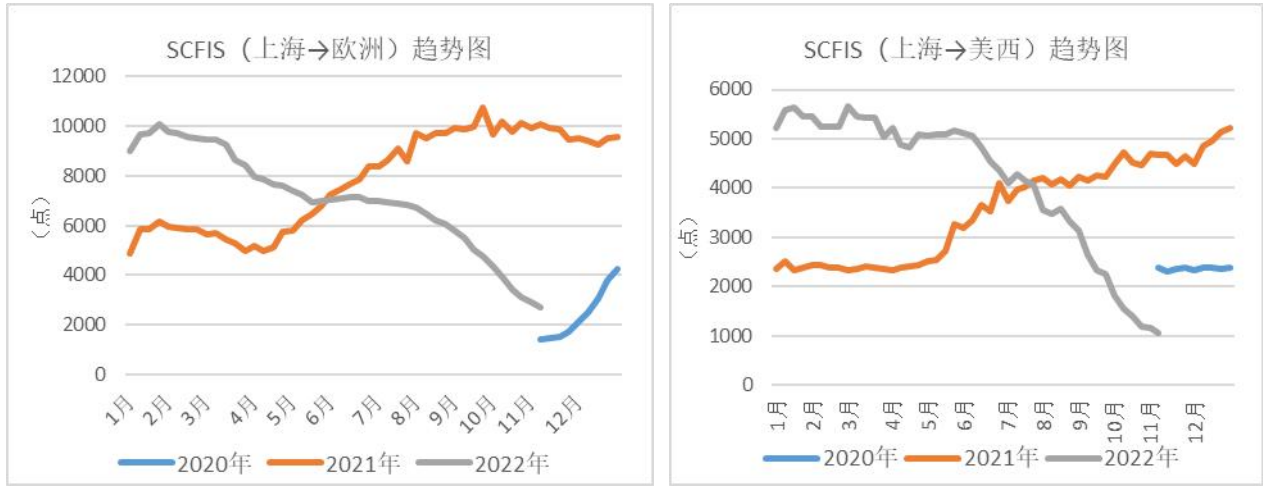


图 1-3: SCFIS (上海→欧美航线)

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：拥堵情况大为好转 美西航线停航力度较大

### (一) 运力总规模

截至 2022 年 10 月 31 日，全球共有 6489 艘集装箱船舶，总运力达到 26181598TEU，周环比增加 7 艘，运力上升 54004TEU。全球前十大班轮公司运力规模合计录得 21888234TEU，占全球市场比重 84%。全球前九大班轮公司现有未下水新订单船舱位总量为 5324013TEU，合计 438 艘。

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 439780、606540 和 169671TEU，分别周环比下降 0.2%、下降 0.11%和上涨 0.82%。具体到中国航线，上周在中国港口挂靠的美西航线运力规模为 353598TEU，周环比增加 104%；上周在中国港口挂靠的北欧航线运力规模为 296560TEU，周环比增加 52%。

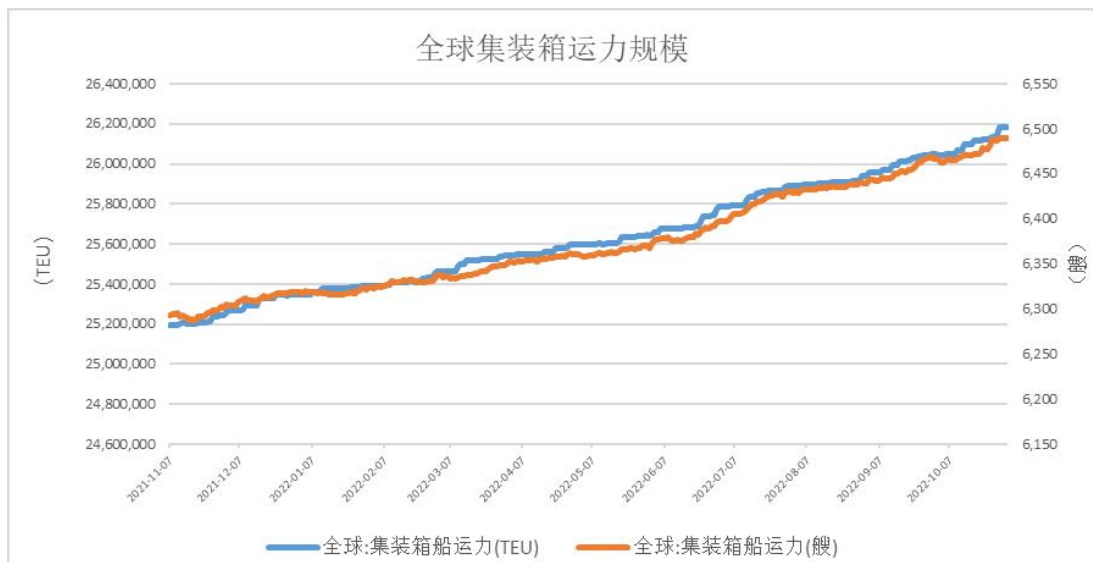


图 2-1: 全球集装箱运力规模

数据来源：Alphaliner、方正中期期货研究院整理

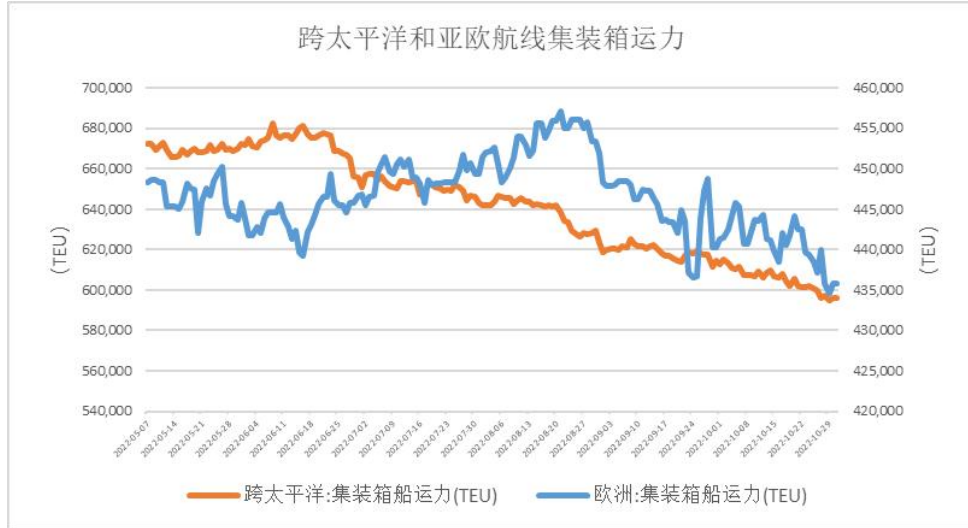


图 2-2：跨太平洋和亚欧航线集装箱运力规模

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 10 月 31 日）

排名	班轮公司	运力规模 (TEU)	全球占比
1	地中海航运	4502577	17.3%
2	马士基航运	4264588	16.4%
3	达飞轮船	3335396	12.8%
4	中远海运	2871145	11.0%
5	赫伯罗特	1760681	6.8%
6	长荣海运	1506539	5.8%
7	海洋网联	1606167	6.2%
8	韩新航运	818075	3.1%
9	阳明航运	708403	2.7%
10	以星航运	514663	2.0%
	合计	21888234	84.0%

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 10 月 31 日）

班轮公司	总舱位量 (TEU)	总艘数 (艘)
地中海航运	1,756,582	126
达飞轮船	684,235	79
中远海运	586,672	34
长荣海运	492,398	52
以星商船	401,827	45
海洋网联	418,430	30
赫伯罗特	389,032	20
马士基	410,810	35
韩新航运	184,027	17
合计	5,324,013	438

数据来源：Alphaliner、方正中期期货研究院整理





图 2-3: 中国→美西航线周度运力投放规模  
数据来源: Alphaliner、方正中期期货研究院整理

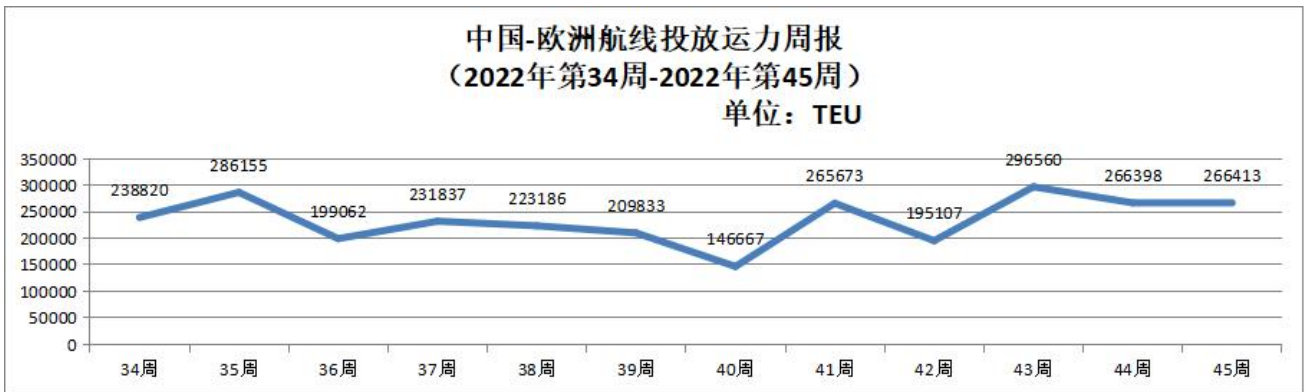


图 2-4: 中国→欧洲航线周度运力投放规模  
数据来源: Alphaliner、方正中期期货研究院整理

## (二) 老旧船舶被拆解

9月底,“mathu bhum”轮被出售用于拆解,该船建造于1990年,载重量为1248TEU,估计销售价格超过310万美元。这是今年全球第一艘被出售并拆解的集装箱船,也是全球集运市场变化的又一标志性事件。自疫情爆发以来,全球集运市场已有一年多持续处于火爆行情中,部分航线的集装箱运价暴涨4-5倍。为了增加运力,满足需求,同时也为赚取更多利润,班轮公司将所有还能坚持使用的老旧船只全部投入运营。但是,随着今年以来运价持续走弱,班轮公司造船情绪持续降温,集装箱二手船价格不断回落,促使船东将一批能耗及维修成本较高的老旧船舶提前退出市场。

## (三) 停航率维持高位

总体来看,欧洲航线运营情况属于正常,美西航线的停航力度非常之大。

上海→美西航线:上周,上海→美西航线预配27条航线服务,停航6条,分别为2M联盟的Jaguar,OCEAN联盟的Yangtse、CPNW和NWX,THE联盟的PN4,中远海运CENX。下周停航力度加大,原计划有26条班轮航线服务,停航8条。

上海→北欧航线:上周,上海→北欧航线预配12条航线服务,停航1条,即2M联盟的NERA2。下周原计划有13条班轮航线服务,停航1条。

#### （四）港口运营情况

##### 1、美国港口

140 英里海域以内圣佩德罗湾待泊船数量从 36 艘上升至 52 艘。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 83、78 和 140 小时。最近 30 日，洛杉矶港堆场等待时间小幅反弹至 3.2 天，铁路等待时间小幅回落至 6.3 天，拖车底盘等待时间下降至 9.6 天。洛杉矶港上周集装箱在港空箱数量回升至 7.2 万 TEU。长滩港滞留箱量有所回升，10 月 28 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 2398TEU 和 4011TEU，周环比上涨 14.5% 和下降 28.2%。



图 2-5：2021-2022 年洛杉矶港集装箱在港周度数量

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 64、57、66、23 小时。前三大港口在最近七日平均在锚数量分别为 39、4、4 艘。

#### （五）拥堵情况大为好转

根据克拉克森编制的港口拥堵指数显示，10 月以来远洋货轮在港运力占总运力的 30.6%，低于今年上半年 32.1% 的平均水平，但仍高于 2016—2019 年 29.7% 的平均水平。集运板块，本月迄今 33.9% 的船队运力在港或相关锚地，低于今年 7 月创纪录的 37.2%，不断趋近 2016—2019 年的均值 31.6%。其中，欧美港口拥堵较为严重。美东港口的在港运力是疫情暴发前平均水平的 2 倍多，且拥堵仍在加剧。10 月迄今，美西的在港运力较疫情前增加 66%，欧洲港口上升 56%，中国港口上升 21%。

其他海运板块的拥堵情况也有所缓解。与今年上半年相比，10 月迄今多用途船在港运力减少约 20%，干散货船舶下降 15%，化学品船下降 10%，滚装船下降 0.1%。

### 三、需求端：美国从“商品”转向“服务” 中美集装箱吞吐量下降

#### （一）美国消费从“商品”转向“服务”

今年前两个季度美国季调实际 GDP 分别环比回落-0.4%和-0.1%，美国经济一度陷入技术性衰退期。三季度美国经济明显复苏，季调实际 GDP 录得 5.01 万亿美元，同比和环比分别增长 1.8%和 0.6%，在暂时摆脱技术性衰退的同时，也成为全球首个迈入“季度 GDP 5 万亿美元”的经济体，真正成为全球经济的独一档。

“个人消费支出”板块是拉动美国三季度经济反弹最核心因素。该板块共创造 3.54 万亿美元，占 GDP 总量比重 70.7%，同比和环比分别录得 2%和 0.4%，对 GDP 同比和环比拉动率分别为 1.4%和 0.25%。美国上半年消费者信心指数一度创历史新低，下半年消费信心持续好转，从 6 月最低值 50 连续上涨 4 个月至 59.9。具体到细分板块来看，美国的个人消费从“商品”转向“服务”的趋势愈发明显。三季度美国“服务消费”和“商品消费”创造的 GDP 占“个人消费支出”板块接近 6:4，并且“服务消费”GDP 同比和环比增速分别达到 3.2%和 0.7%，“商品消费”GDP 分别同比和环比下降 0.4 和 0.3%。正式由于商品消费不振而服务消费兴起，美国三季度 ISM 制造业和非制造业 PMI 走势出现明显差异，9 月美国制造业 PMI 连续回落至 50.9，已经逼近荣枯线，非制造业 PMI 已经高达 56.7，在主要经济体中是最高的。

表 3-1 2022 年三季度美国 GDP 分项增速及对 GDP 拉动率

	GDP	占比	同比	环比	对GDP同比拉动率	对GDP环比拉动率
个人消费支出	3.54	70.7%	2.0%	0.4%	1.40%	0.25%
国内私人投资总额	0.92	18.3%	2.3%	-2.2%	0.41%	-0.40%
商品和服务净出口（负项）	-0.32	-6.4%	0.5%	-10.9%	-0.03%	0.70%
政府消费支出和投资总额	0.85	17.0%	-0.6%	0.6%	-0.11%	0.10%

备注：数据均已调整为季度，单位：万亿美元

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

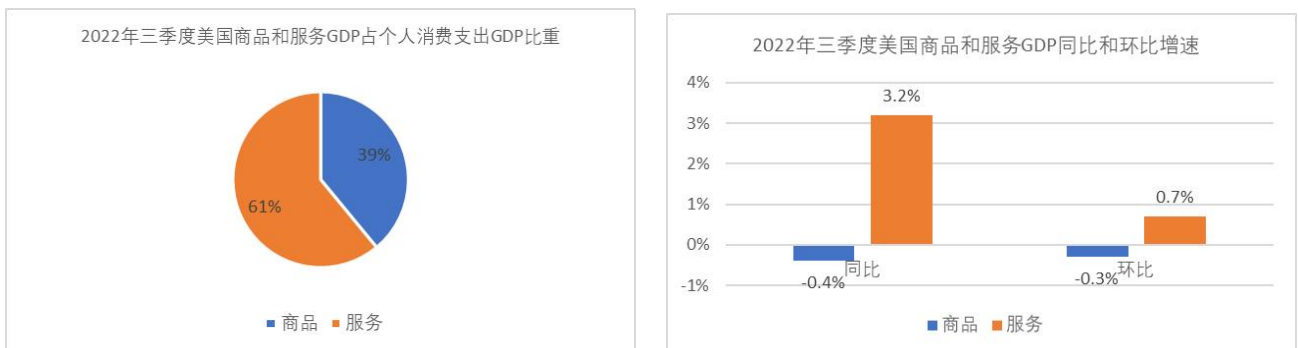


图 3-1：美国消费倾向正在从“商品”转向“服务”

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

正是由于实体商品消费不振，美国 9 月零售总额录得 5968 亿美元，同比增长 7.78%，创近 4 个月新低；环比下降 0.08%，低于前值 0.22%。美国 8 月商品库销比录得 1.24，创去年 3



月以来新高。在库存不高以及实体消费不振的情况下，美国进口商放缓了进口节奏。美国9月各大港口集装箱吞吐量以跌为主。北美两大港口洛杉矶港和长滩港集装箱吞吐量分别录得71和74万TEU，同比下降21.5%和0.9%，环比下降11.9%和8.1%。美东最大港口萨凡纳港录得44万，同比和环比分别下降7.6%和24.2%。美国卡车货运价格指数已经降至1.78美元/英里，仅比2009年金融危机期间略高3美分，并且不断逼近1.33美元至1.75美元/英里的盈亏平衡线。不过，好在美国消费者信心指数连续出现4个月反弹。

表 3-2 2022 年 9 月美国各大港口吞吐量和增速

	港口	吞吐量 (TEU)	环比	同比
美西	洛杉矶	709873	-11.9%	-21.5%
	长滩	741823	-8.1%	-0.9%
	温哥华	325187	-2.0%	4.3%
	西雅图/塔科马	285315	1.7%	-15.5%
	奥克兰	184729	-12.5%	1.0%
美东	萨凡纳	436279	-24.2%	-7.6%
	弗吉尼亚	312230	-8.4%	2.0%
	查尔斯顿	226807	1.5%	10.6%

数据来源：Bloomberg、方正中期期货研究院整理

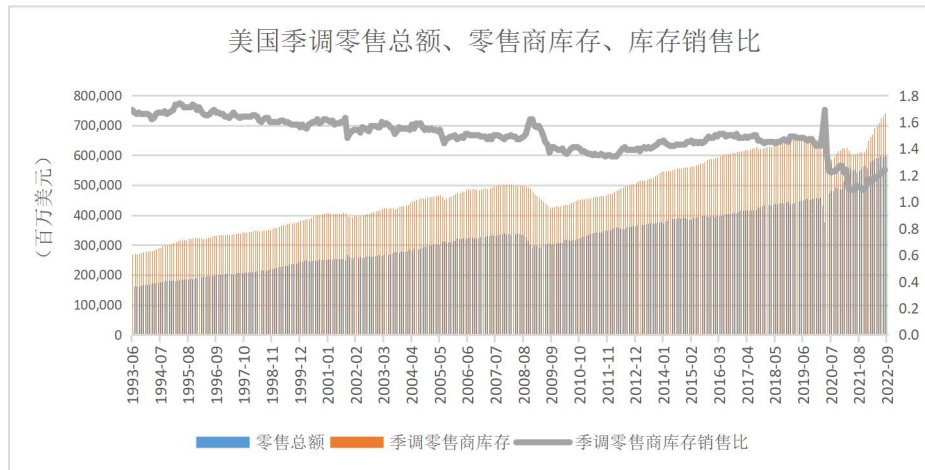


图 3-2：美国季调零售总额、零售商库存、库存销售比

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

美国消费者信心指数连续 4 个月触底回升，实际工资收入也有反弹趋势，所以待这波库存消耗之后，美国进口商再会进货。不过，不会再发生疫情期间抢购的情况，更趋于理性。

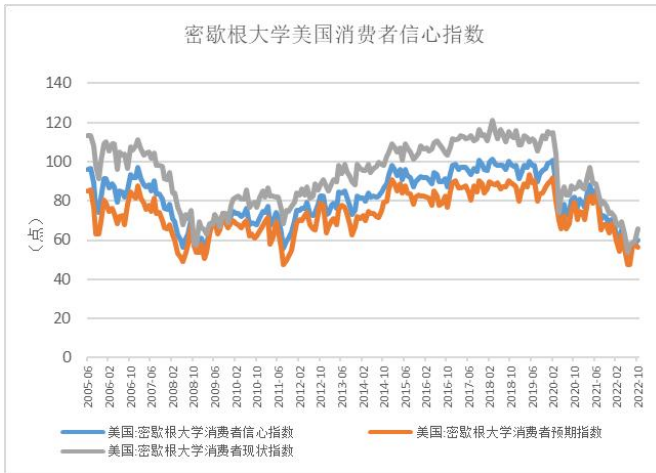


图 3-3：密歇根大学美国消费者信心指数  
数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

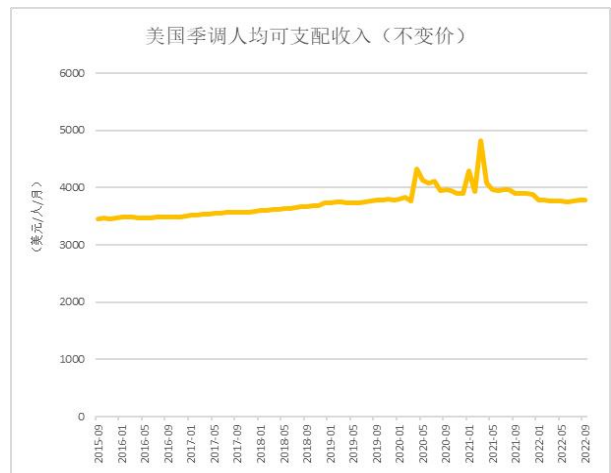


图 3-4：美国季调人均可支配收入（不变价）  
数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

**(二) 中国外贸增速放缓 集装箱吞吐量下降**

9 月中国对外贸易额录得 5607.67 亿美元，同比增长 3.4%，增速创近 5 个月新低。其中，东盟、美国、欧盟是中国前三大贸易伙伴，分别同比增长 17.9%、0.5%、-10.1%。同月，中国出口贸易额录得 3227.55 亿美元，同比增长 5.7%，增速创近 5 个月新低；环比增长 2.5%，高于前值-5.3%。我国对东盟出口形势保持得最好，同比和环比增速分别录得 29.5%和 5.8%；美国和欧盟情况并不理想，对美出口同比大幅下降 11.6%，环比略有回升 2%，对欧盟出口同比上涨 5.6%，环比下降 8.5%；对英国出口同比和环比均下降 11.8%和 10.9%。总体来看，中国的对外出口依然处于下行通道，增速不断放缓，尤其对欧美国家。10 月中国制造业 PMI 录得 49.2，重回荣枯线以下。其中，新出口订单 PMI 录得 47.6，连续 18 个月低于荣枯线，这与中国外贸增速持续放缓相照应。

表 3-3 2022 年 1-9 月中国对外出口贸易额

	总出口	欧盟	美国	东盟	英国	总出口同比	欧盟同比	美国同比	东盟同比	英国同比	总出口环比	欧盟环比	美国环比	东盟环比	英国环比
2022-09	3227.55	469.62	507.60	522.64	70.74	5.7%	5.6%	-11.6%	29.5%	-11.8%	2.5%	-8.5%	2.0%	5.8%	-10.9%
2022-08	3148.87	513.47	497.75	494.16	79.35	7.1%	11.1%	-3.8%	25.1%	2.7%	-5.3%	-3.8%	-9.6%	-7.1%	4.5%
2022-07	3326.47	533.87	550.35	531.64	75.90	17.8%	23.2%	11.0%	33.5%	3.9%	0.8%	5.8%	-1.7%	2.1%	7.4%
2022-06	3299.78	504.75	559.79	520.87	70.68	17.4%	17.1%	19.3%	29.0%	-0.4%	7.6%	5.1%	7.7%	5.6%	5.6%
2022-05	3066.24	480.05	519.53	493.44	66.96	16.3%	20.3%	15.7%	25.9%	-5.9%	12.4%	11.4%	12.9%	11.6%	15.8%
2022-04	2726.92	430.77	460.13	442.13	57.80	3.5%	7.9%	9.4%	7.6%	-15.4%	-1.0%	-3.0%	-2.7%	6.2%	-6.4%
2022-03	2753.35	443.95	473.11	416.46	61.78	14.4%	21.4%	22.4%	10.4%	-3.5%	26.9%	13.9%	18.9%	46.4%	16.1%
2022-02	2169.90	389.72	397.96	284.48	53.20	6.0%	15.4%	9.7%	5.9%	-10.2%	-33.6%	-25.6%	-23.1%	-40.6%	-31.5%
2022-01	3266.86	524.07	517.48	478.74	77.63	23.9%	31.2%	16.9%	18.2%	22.4%	-4.0%	-0.8%	-8.2%	-3.8%	-6.3%

单位：亿美元

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

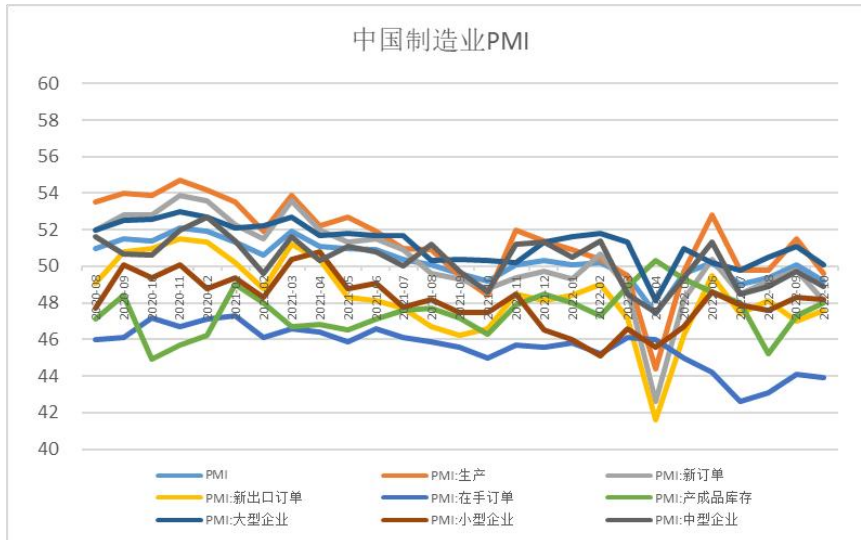


图 3-5：中国制造业 PMI

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

随着中国外贸增速持续下滑，中国沿海主要港口的 9 月集装箱吞吐量录得 2192 万 TEU，连续两个月出现同比和环比双降的情况，上海港、宁波-舟山港、深圳港三大中国集装箱港口均出现回落。10 月上旬，中国八大集装箱枢纽港口的集装箱吞吐量同比下降 9.4%。

表 3-4 2022 年 1-9 月中国沿海主要港口吞吐量

Wind	沿海主要港口吞吐量(万TEU)	上海	宁波-舟山	深圳	青岛	广州	天津	厦门	大连	合计环比	合计同比
2022-09	2,192.00	387.00	263.00	243.00	222.00	213.00	200.00	105.00	34.00	-2.9%	-7.2%
2022-08	2,258.00	417.00	294.00	249.00	222.00	210.00	203.00	105.00	39.00	-2.9%	-3.0%
2022-07	2,325.00	430.00	328.00	262.00	225.00	217.00	200.00	101.00	40.00	2.4%	13.5%
2022-06	2,271.00	379.00	316.00	262.00	222.00	219.00	205.00	111.00	32.00	1.9%	6.3%
2022-05	2,228.00	340.00	337.00	268.00	221.00	202.00	202.00	101.00	35.00	7.1%	3.8%
2022-04	2,081.00	308.00	303.00	261.00	214.00	205.00	182.00	98.00	30.00	-0.8%	0.2%
2022-03	2,098.00	410.00	266.00	221.00	218.00	205.00	178.00	99.00	31.00	21.5%	1.6%
2022-02	1,727.00	381.00	229.00	182.00	164.00	152.00	123.00	83.00	28.00	-20.0%	4.1%
2022-01	2,158.00	435.00	297.00	246.00	208.00	191.00	162.00	105.00	34.00	6.9%	2.0%

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

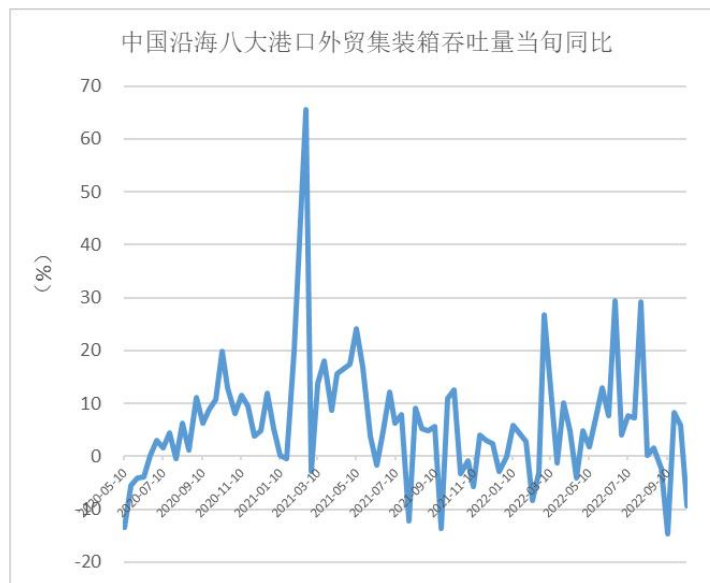


图 3-6：中国沿海八大集装箱外贸集装箱吞吐量当月同比

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

鉴于疫情紧张，宁波市北仑区此前宣布全面封控，对于当地陆运供应链造成一定影响。10月24日浙江省整车货运流量指数一度跌破100点。从10月28日0点起，北仑区宣布全面解封，有利于宁波地区的供应链恢复。

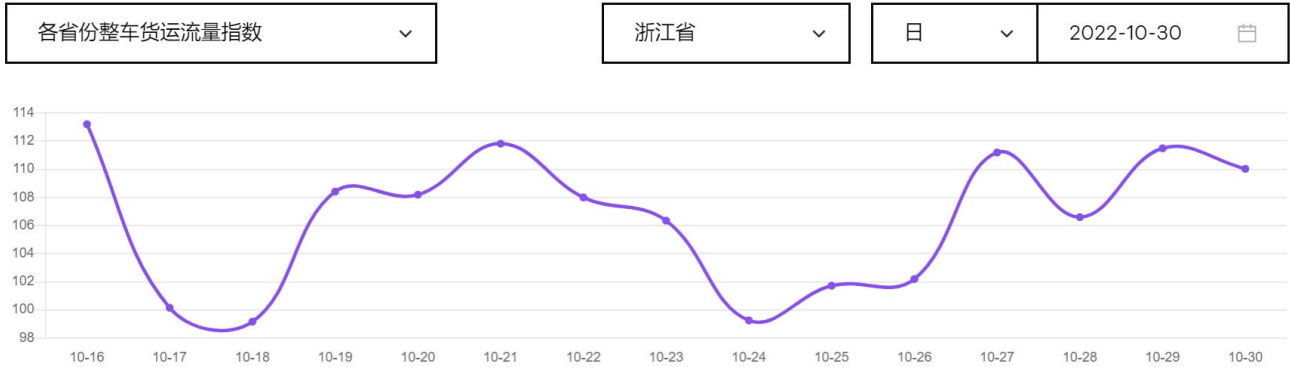


图 3-7: 浙江省整车货运流量指数  
数据来源: G7、方正中期期货研究院整理

#### 四、营运成本：燃料油价格小幅反弹 船员薪酬继续回落

##### (一) 船舶燃料油价格小幅反弹

10月27日 OPEC 原油一揽子价格录得 94.73 美元/桶，周环比上涨 2.5%。9月28日，新加坡重油 IFO380、重油 IFO180、轻油 DMO 录得 400.5、481 和 550 美元/吨，周环比上涨 3%、2.3%和 2%。

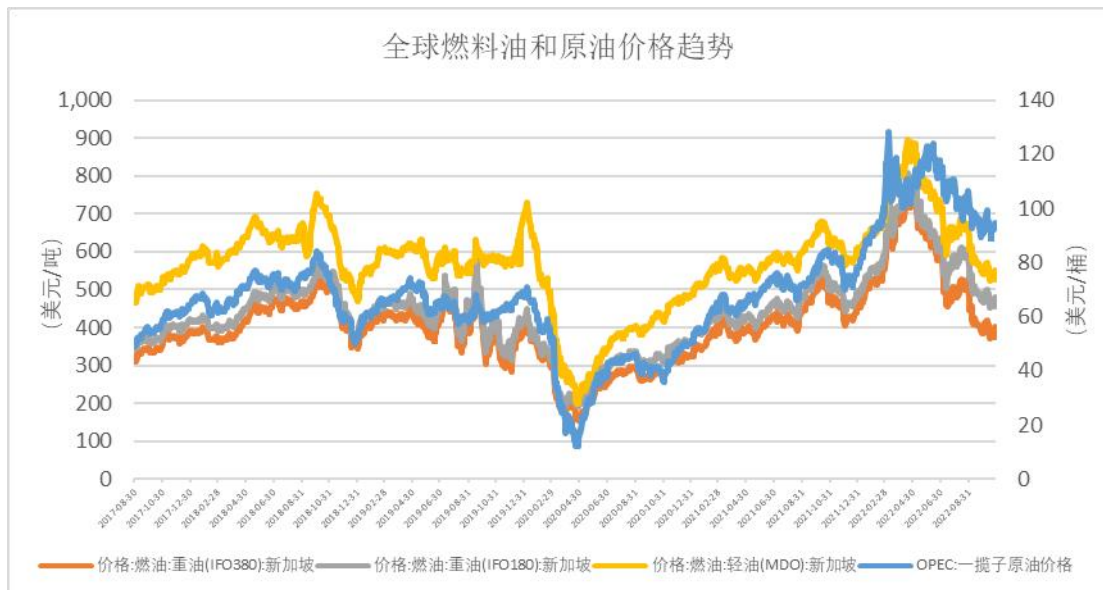


图 4-1: 全球燃料油和原油价格趋势  
数据来源: Wind、方正中期期货研究院整理

##### (二) 船员薪酬回落



10月13日台湾相关部门宣布取消船员换班的限制，同时欧洲及东南亚多国也纷纷取消或放宽入境限制，让船员换班有了更多选择，从而降低了高昂的船员薪资以及换班成本。之前，由于严格封控，很多国家航空客运航班太少，甚至完全停飞，船员出不来，而绝大多数班轮都会挂靠中国大陆，在中国大陆港口换员更为便捷，因此台湾班轮公司旗下船队的大陆籍船员占比达到七至八成，使得船员工资大幅上涨。船长的薪资从0.7万美元大幅拉升至1.2万美元。今年随着疫情解封，船东纷纷设法改聘东南亚其他国家船员，大陆船员薪资有所下降，目前大陆船长薪资约在0.9-0.95万美元之间，东南亚船长约在0.8万美元左右。

## 五、集装箱船舶交易价格持续回调

随着集运市场持续走弱且，班轮公司造船热情不断降温。10月14日国际集装箱船舶综合交易价格指数录得13092.69点，周环比下调7.4%。新船市场方面，Post Panamax、Panamax和Handy的船价分别达到1、0.81、0.31亿美元，周环比下降8.7%、8.4%和7.5%；老旧船市场方面，10年期船龄Post Panamax、Panamax和Handy的船价分别达到0.77、0.55、0.24亿美元，周环比下降8.7%、8.5%和7.6%。

表 5-1 国际集装箱船舶交易价格

	2022/10/21	2022/10/28	周度环比
国际集装箱船舶价格指数（点）	14140.01	13092.69	-7.4%
Post Panamax 新船（\$）	109980000	100390000	-8.7%
10年期船龄 Post Panamax（\$）	84250000	76880000	-8.7%
Panamax 新船（\$）	88260000	80890000	-8.4%
10年期船龄 Panamax（\$）	60290000	55190000	-8.5%
Handy 新船（\$）	33920000	31360000	-7.5%
10年期船龄 Handy（\$）	26300000	24300000	-7.6%

数据来源：VesselsValue、方正中期期货研究院整理





图 5-1：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

## 六、港口发展最新动态

### （一）德国政府同意中远海运收购汉堡港部分股权

尽管存在国家数据安全问题，但德国联邦政府已经解决了内部分歧，批准中远海运港口有限公司收购汉堡集装箱码头 Tollerort GmbH 的 24.9% 的股权，这将标志着外国公司首次能够投资德国的主要港口。Tollerort GmbH 的大股东汉堡港口运营商 HHLA 在公告中指出，中远海运港口集团并没有购买整个港口的股份，只是购买了 Tollerort 子公司的部分股份，因此这笔交易不存在安全隐患，同时也不会给中远集团带来巨大的影响力。此前，中远海运港口集团已经拥有比雷埃夫斯港的 67% 股权，同时还拥有鹿特丹港和安特卫普港的股份。当前又确定入股汉堡港，这将有利于提升中远海运的班轮在欧洲港口的运营效率，同时也有利于推动中国“一带一路”和“海上丝绸之路”的建设。

### （二）上海港将全面升级软硬实力

新一轮《上海市交通发展白皮书》正式发布，其中包括诸多航运港口板块。《上海市交通发展白皮书》指出上海国际航运中心坚持硬件基础设施和软环境建设双轮驱动，2020 年起连续三年新华·波罗的海国际航运中心发展指数排名全球第三，而在 2014 年仅位居第七，国际影响力稳步提升。2021 年，上海港集装箱吞吐量突破 4700 万标准箱，连续 12 年保持全球第一；现代航运服务业发展进一步加快，航运保险市场规模居前，国际市场份额仅次于伦敦和新加坡；中国出口集装箱运价指数等得到市场广泛认可；一批国际性、国家级航运功能性机构云集上海，启运港退税、沿海捎带等重大航运政策实施，航运营商环境进一步优化。上海港的目标是国际海空枢纽能级居世界前列。要继续夯实上海港在长三角世界级港口群的核心和引领地

位，初步形成上海全球城市多机场体系，引领长三角建设具有国际竞争力的世界级港口群和机场群。上海港保持集装箱吞吐量世界领先，设施能力满足年集装箱吞吐量 5500 万 TEU、年邮轮旅客吞吐量 450 万人次的发展要求，集装箱水水中转比例 52%，海铁联运业务箱量年均增长 10%以上。

## 七、人民币兑美元汇率先扬后抑

美联储官员在 10 月下旬频繁发出鸽派言论，拥有 2024 年 FOMC 会议投票权的旧金山联储主席戴利表示美联储应该避免因为加息太激进而让美国经济陷入“主动低迷”，现在是时候开始谈论放慢加息的速度了。根据 CME 的 FedWatch 工具显示，11 月议息会议加息 75BP 的概率已从此前的 95% 大幅下降至 81.3%，而 12 月议息会议加息 75BP 的概率低于加息 50BP 的概率。美元兑人民币汇率一度收回此前失地，10 月 27 日中间价回落至 7.1570。

10 月 28 日美国公布今年三季度 GDP 数据，同比和环比分别增长 1.8% 和 0.6%，美国暂时摆脱技术性衰退对于美元和美债收益率起到一定提振作用。10 月 28 日美债收益率报收 4.02%，日环比上涨 1.5%；美元指数报收 110.6763，日环比上涨 0.08%；美元兑人民币汇率上升至 7.1698。



图 7-1：美元指数&美元兑人民币中间价  
数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

## 八、后市预判

今年旺季不旺的局面已经得到确定。在全球经济下行压力较大且新冠疫情防控不断得到宽松的情况下，班轮公司只能通过大幅停航来减缓运价下跌的幅度。当前市场行情的回落是此前

暴涨行情的正常回顾，市场不断修复至疫情爆发之前的情况。所以，运价有继续下跌的空间，2019 年同期水平是强支撑位。

11 月下旬至 12 月将进入 2023 年度合同的签约季，班轮公司会通过各种方式抬高运价，目标就是签订一个相对较高的长约价。中远海运此前宣布将从 11 月 1 日上涨 GRI，虽然难以成型，但也是市场阶段性见底的重要信号。为了稳定中国外贸形势，国家多个部门印发《关于以制造业为重点促进外资扩增量稳存量提质量的若干政策措施》，其中就提到了“支持制造业外商投资企业进出口，为企业提供贸易通关等方面的服务和指导”。

得益于停航力度扩大以及长协签约季的到来，运价有望在 11 月下旬至 12 月出现阶段性底部，运价有望实现反弹。不过，明后两年新船下水压力较大，市场将有进一步回落且长期低迷的风险。凯基投顾预判台湾三大班轮公司长荣、阳明、万海的盈利能力将呈现断崖式下坠。根据凯基投顾的研报，2022 年长荣、阳明和万海的 EPS 预计为 165.66、54.61、35.8 新台币/股，2023 年预计为 8.51、0.61 和 -5.27 新台币/股，同比下降 94.9%、98.9%、114.7%。

表 8-1 国际集装箱船舶交易价格

单位：新台币/股	长荣海运	阳明海运	万海航运
2022年	165.66	54.61	35.8
2023年	8.51	0.61	-5.27
同比	-94.9%	-98.9%	-114.7%

数据来源：凯基投顾、方正中期期货研究院整理

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	湖北省武汉市桥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
<b>风险管理子公司</b>		
上海国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。