

上海国际航运研究中心

国际集装箱航运运输市场季度简报

(三季度, 2022年)

上海国际航运研究中心国际航运研究室 2022年10月

● 全球经济下行压力较大, 中国出口增速有所回落

2022年三季度, 受货币政策紧缩、新冠肺炎疫情、地缘冲突、能源紧张、通胀高企等多重因素相互叠加, 全球经济增长动力不断回落。2022年8月, 全球制造业和服务业 PMI 指数分别为 50.3%和 49.2%, 分别较年内高点回落 3.4 和 4.8 个百分点, 增长形势明显恶化。主要经济体通胀压力持续增大, 不过随着原油、粮食等大宗商品价格回落和全球流动性加速收紧, 部分经济体通胀明显放缓。与二季度末比, 当前美国、俄罗斯、巴西、加拿大、韩国 CPI 月度同比增速下降, 欧元区受能源危机及地缘政治影响, 英国、意大利、德国等欧洲国家通胀居高不下。

中国稳增长政策持续发力, 物价温和可控为宏观政策操作提供了充足空间, 中国经济延续恢复态势。但受疫情反复、高温干旱、房地产市场收缩等影响, 内需恢复相对温和, 中国经济恢复程度不及预期。受外部需求不振影响, 中国出口增速有所回落。5月至7月, 由于前期订单积压释放、海外通胀高企等因素, 中国出口贸易呈增长态势, 7月出口同比增速达到 23.9%。8月同比增速大幅下降至 11.8%。从产品结构看, 出口增速有所分化, 机电产品占出口总额 56.2%, 8月同比增速为 8.8%, 较7月回落 9.9 个百分点; 服装、纺织和箱包类劳动密集型产品分别增长 9.6%、4.1%和 29.4%, 与7月相比分别下降 15、18 和 19.1 个百分点; 汽车出口延续高增长态势, 8月同比增长 72.4%。

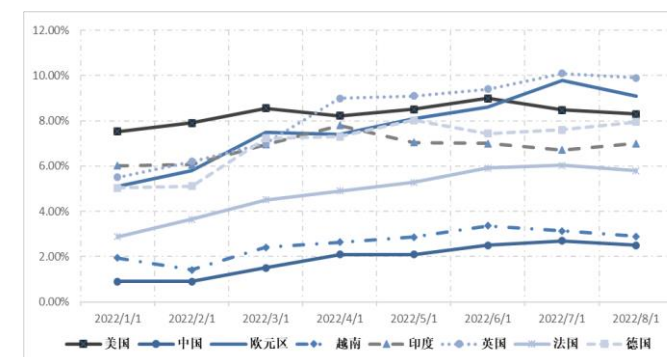


图1 主要经济体 CPI 走势

数据来源: WIND, 海关总署, 上海国际航运研究中心整理

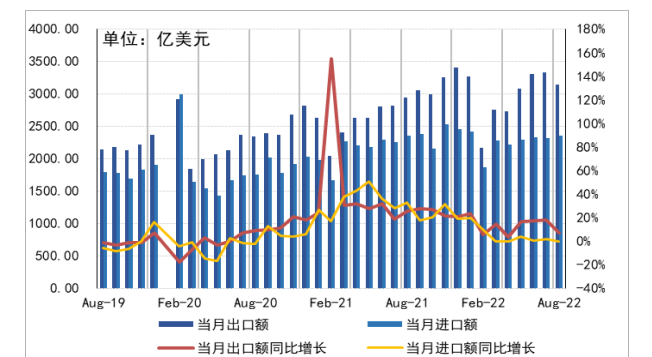


图2 中国货物进出口分月度总值及同比涨幅 (右轴)

从班轮公司业绩上看, 主要班轮公司仍保持较强盈利水平, 但增幅明显收窄。马士基二季度净利润高达 86.21 亿美元, 盈利水平为主要班轮公司之首, 环比增幅达到 26.63%。但受地缘政治冲突、疫情反复、通货膨胀等因素, 集装箱运输需求承压, 班轮公司货运量有所减少。其中马士基货量减少 7.3%; 达飞轮船第二季度报 560 万 TEU, 也较去年同期下降 1.4%。中远海运上半年货运量为 1247.1 万 TEU, 排在班轮公司的首位, 但与去年同期相比亦下降 10.6%。

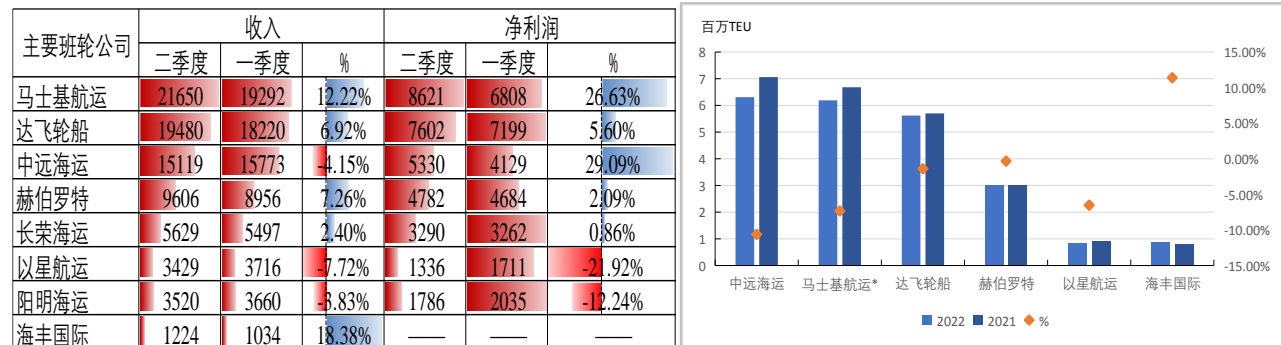


图9 主要班轮公司 2022 年上半年净利润情况 (百万美元) 图10 2021Q2 与 2022Q2 主要班轮公司货运量
数据来源: 各大公司官网, 上海国际航运研究中心整理

展望四季度, 从需求端来看, 由于欧美地区经济下行风险较大、货币政策持续收紧、商品库存高位、服务类消费增多等因素影响, 集装箱运输需求增长面临较大压力; 从供给端来看, 港口拥堵或将进一步缓解, 船舶周转效率有望进一步提升, 叠加四季度运力交付速度或将提速, 市场面临较大供给过剩压力, 但仍需观察船舶航速、闲置运力等数据变化以及工人罢工、劳资谈判等事件对集装箱供应链的影响。综合来看, 四季度市场运价或将继续回调, 跌幅或有所收窄。

联系方式:

上海国际航运研究中心

Shanghai International Shipping Institute

上海市虹口区霍山路 150 号国际航运研究所 200082

业务咨询: 张老师、郑老师

Email: zhangyongfeng@sisi-smu.org/zhengjingwen@sisi-smu.org

咨询电话: +86 21 65853850*8025/8061

传真: +86 21 65373125

www.sisi-smu.org

● 新船订单量大幅下降，港口拥堵整体趋于缓解

截止9月末，全球集装箱船舶运力为2516.8万TEU，环比增长仅0.9%。7-9月，新交付集装箱船舶47艘，共计23.4万TEU，与上季度基本持平。与此同时，新船订单量下降明显，三季度仅有16.05万TEU新船订单，降幅达到83.08%。手持订单量达到699.57万TEU，占全球集装箱运力的27.80%，总体处于历史高位。受外部需求疲软影响，中国港口协会发布的八大枢纽港口外贸集装箱吞吐量在8月的平均同比增速为-0.1%，较7月的14.7%明显下滑。供应链修复和前期积压订单出清对于集运需求的支撑力度逐步减弱，三季度主要航线船舶装载率震荡下滑，整体表现“旺季不旺”。

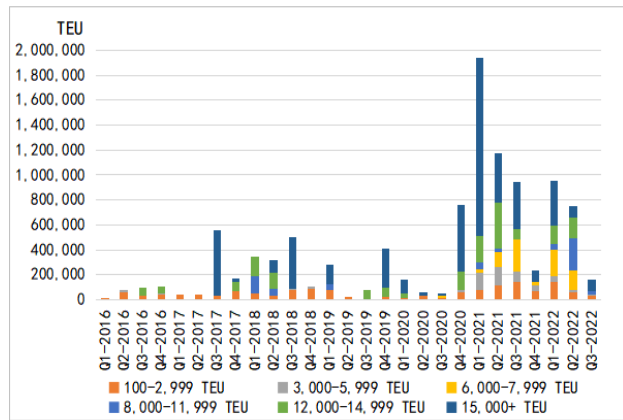


图3 分季度新船订单量 (TEU)

数据来源：克拉克森，容易船期，上海国际研究中心整理

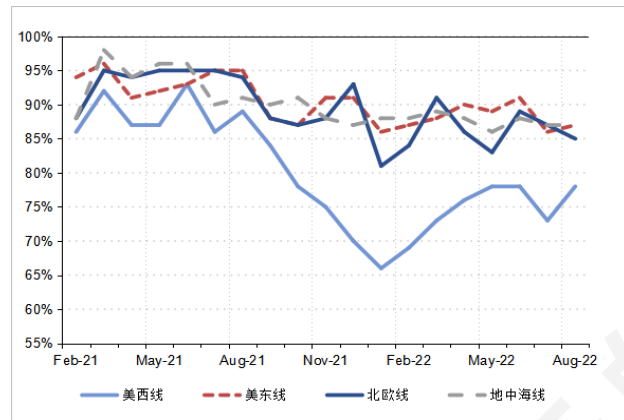


图4 中国出口主要航线船舶装载率

港口拥堵整体趋于缓解，出现区域性分化。根据克拉克森数据，9月全球在港运力达到878万TEU，较上月下降18万TEU，占全球集装箱船队的比重进一步走低至34.7%。分区域来看，美西和东南亚区域港口拥堵显著改善，美东和欧洲港口拥堵小幅加剧。同时，船舶在港时间在8月继续下行，远东地区船舶在港时间回落到1.5天以内，美西港口船舶在港时间降至5天左右，船舶周转率有所提升。在港口拥堵缓解、集运需求疲软的背景下，班轮公司停航班次显著增加，闲置运力有所回升，截止9月末，集装箱闲置运力共计101.9万TEU，占比达到4%，处于年内高位。

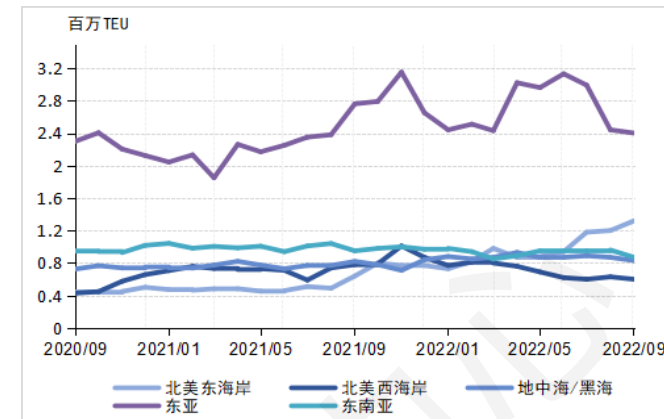


图5 2020年-2022年主要地区港口拥堵指数

数据来源：克拉克森，上海国际研究中心整理

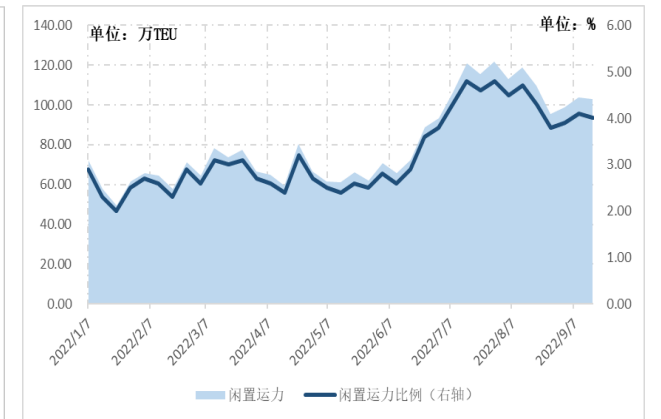


图6 2022年全球闲置运力

● 三季度运价持续高位回落，班轮公司货量走低

由于欧美进口需求依然受到高通胀和高库存的双重抑制及堵港运力持续释放，供大于求的局面使运价持续走弱。2022年三季度，中国出口集装箱运价指数（CCFI）均值为2949.97，同比下跌1.4%，环比下跌6.6%。上海出口集装箱综合运价指数（SCFI）均值为3279.28，同比下跌23.5%，环比下跌22.1%。分航线来看，主要航线运价均加速下跌，上海-美西航线9月30日收于2399美元/FEU，已连续20周下跌，第三季度大幅下跌67.3%，达2020年6月份以来新低，较今年2月最高值已回落超70%；上海-欧洲航线9月30日收于1923美元/TEU，与季初相比跌幅达48.5%。

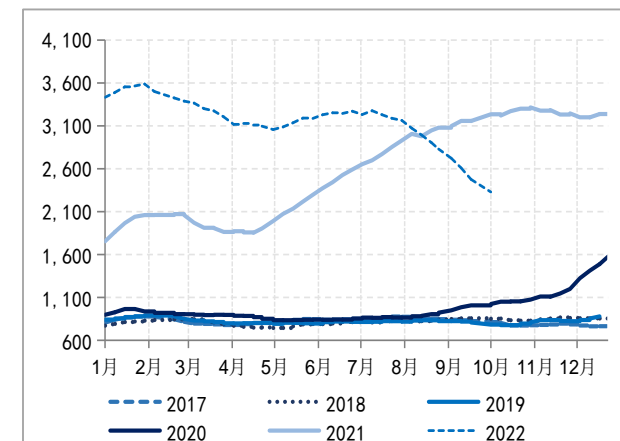


图7 中国出口集装箱运价指数 (CCFI)

数据来源：上海航运交易所，上海国际研究中心整理

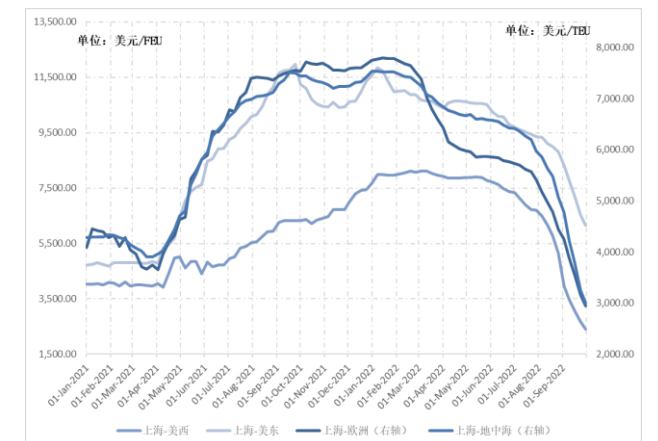


图8 上海出口集装箱运价指数 (SCFI)