

较高点有所回落

如何看待集装箱运价后期走势?

□ 钱杭璐

市场观潮

随着缺箱缺舱情况的缓解和市场整体运输需求的下降,近期集装箱航线运价较高位有一定回落,宁波出口集装箱运价指数(NCFI)数据显示:截至2021年12月10日,NCFI综合指数报收于4079.4点,较年内最高点下跌3.0%,但较去年同期上涨95.8%,较2020年1月第一周新冠肺炎疫情前上涨307.5%。

NCFI指数于3月最后一周起持续26周环比上涨,9月17日报收于年内高位4205.4点,自9月最后一周起连续8

周环比下跌,11月19日环比小幅上涨0.6%。全球主要的21条航线中,多数航线运价已从高有所回落,但仍处于较高水平。

目前,欧洲航线40尺标箱市场平均运价为13456美元/FEU,较最高点上跌9.4%;美东航线40尺标箱市场加价后的平均运价为14814美元/FEU,较最高点上跌32.0%;美西航线40尺标箱市场加价后的平均运价为10252美元/FEU,较最高点上跌35.3%。



繁忙的集装箱码头。本报资料室供图

多因素致近期运价回落

市场出口需求减缓。2021年10月,中国出口总额3002.2亿元,同比上涨27.1%,环比下降1.8%,较9月份的最高值有所回落。其中,中国对美国出口537.7亿美元,环比下降6.3%。

具体来说,停航、缺箱、缺舱、塞港、罢工等多种情况,导致全球航运市场物流效率降至历史低点,船期延误问题突出。亚洲—欧洲航线原本预计往返运输时间约为75天,现在需要100天甚至更多的时间。截至2021年10月,海外

多个港口的集装箱船平均延误时间较去年同期和疫情前水平均有明显上涨。其中,美国洛杉矶港、越南盖梅港、马来西亚巴生港的延误时间分别达到15.9天、7.4天、8.1天,分别是2020年1月疫情前水平的12.2倍、5.3倍、7.4倍。

许多托运人为了避免供应链不稳定和船期延误导致的交货延迟问题,自6月初即开始出运部分圣诞货物。圣诞节备货时间提前,故至10月初前后航运市场已基本结束圣诞备货。

限电影响企业产能。为确保能耗双控目标按时完成,广东、浙江、江苏、黑龙江、山东等20省市均推出了限电措施。例如:广东执行“开二停五”限电措施,江苏不少工厂被限制15%的用电;浙

江延长用电尖峰时段,拉大峰谷分时电价价差,多地严格控制石化、钢铁、化工、纺织印染、化纤、塑料制品等产能。大量化工、钢铁、建材等企业节能减产或直接停工停产,导致出口出货量较快下降。

高价限制低货值产品出口。目前“宁波—鹿特丹”“宁波—洛杉矶”“宁波—纽约”“宁波—林查班”40尺标箱市场平均运价分别较2019年同期增长878.1%、668.1%、541.7%、461.3%。

根据市场反馈的信息来看:对于出口至美国的一般防疫物资,一个40尺标

准箱的货值为4万美元左右,而海运费就超过货值的1/3;对于出口至巴西的化纤类产品,一个40尺标准箱的货值为2万美元左右,而海运费则超过1.3万美元。此外还有拖车费、仓储费、落箱费、清关费等。高运费限制了经营低货值货物的国内外买卖双方的贸易需求。

原材料价格高企减缓企业生产节奏。10月,受电力供应紧张、国际大宗商品价格上涨等因素影响,工业品价格涨幅继续扩大。全国工业生产者出厂价格(PPI)同比上涨13.5%,继9月份同比上涨10.7%创下2008年8月以来的新高之后,增幅再次加快;而工业生产者购进价格同比上涨17.3%,较9月份的14.3%也呈现明显加快趋势,显示进出口

价格的上涨对企业利润的挤压。

而10月份中国制造业PMI环比下降0.4%至49.2%,继续位于收缩区间,表明经济下行压力有所加大。在21个行业中,9个高于临界点,比9月减少3个,制造业企业生产经营活跃度有所减弱。供需两端进一步放缓,生产指数和新订单指数分别为48.4%和48.8%,环比下降1.1和0.5个百分点。

运力紧张情况缓解。目前已基本解决缺箱和缺舱问题,市场反馈目前已不存在缺箱问题,舱位方面多数航线舱位供给已较为充足。全球最大集装箱设备制造企业——中集集团前三季度数据显示:干货集装箱累计销量达190.9万TEU,同比增长约220.8%;冷藏箱累计销

量为13万TEU,同比增长约54.6%。

班轮公司也加大运力投放。1—10月,亚洲至美西、美东、北欧和地中海航线投入运力分别同比增长18.8%、12.5%、9.2%和8.5%,且三大联盟在各条航线上运力投入均呈增长趋势(除THE在亚洲—美西航线上的运力投入)。

未来运价走势取决于什么?

全球疫情影响。随着疫情的逐步缓解,短期内将进一步刺激海外消费需求,带动航线运价上涨。

如2020年下半年率先涨价的美

西、美东航线,也如近期频繁爆舱的泰越航线。但长期来看,由于海外国家生产能力修复,我国的出口替代效应减弱,出口贸易增速或将放

缓。

同时,疫情也将引起各国对于产业链布局的重视,或面临产业转移、外资回流的风险。

国际经贸环境。WTO预测2022年全球出口增速同比增长4.7%,保持低速增长。在全球经济低增和逆全球化的长周期中,过热的商品需求不

可长期持续。

美国财政补贴已经在今年9月正式退出,但由于劳动力市场供需失衡所造就的工人议价水平大幅增强,使

得美国工资增速畸高,并在一定程度上延缓了我国出口的降温。但在没有补贴加持下,海外经济体过热的商品消费需求必然将逐步降温。

行业政策监管。2020年8月和9月,中国交通运输部两次就中美等航线运价波动较大的问题约谈了运营中美航线的班轮公司并要求落实运价备案规范化。同年9月,美国联邦海事委员会对海运费展开调查,并向班轮公司发出警告,称如果有证据表明跨太平洋贸易存在串通行为,将向

联邦法院提起诉讼。

海洋联盟成员东方海外随即宣布恢复2020年10月跨太平洋航行9次停航中的6次,北美航线市场运价2020年9月下旬至11月中旬期间均维持平稳走势;2021年5月,韩国公平交易委员会对现代、起亚海运等该国多家班轮公司涉嫌哄抬运费的

行为进行审查,并拟定制裁措施;美国联邦海事委员会和司法部反垄断部门签署了一项协议,以加强对海运公司的经济监督。

多国监管机构纷纷释放对航运进行更严格审查的信号,并从船期安排、运力投放、运价调整等多角度提出更为严格的备案要求。

班轮公司经营策略。2020年前三季度,班轮公司摸索出了一条“撤运力、保运价”的经营模式,并获得良好收益,随着市场对于运力供给的依赖

度不断增加,班轮公司各季度财报数据显示利润十分可观,在集装箱航运市场的话语权也更为突出。

目前,班轮公司正积极采取措施

加速解决物流周转不畅问题,以承运更多货品。但若物流链效率恢复,班轮公司仍有较大可能继续采取保运价措施。

海外港口疏港进程。截至11月19日,洛杉矶港等泊集装箱船数量和在港天数均已达到了创纪录的32艘和18.5天,最长等泊时间高达55天。为缓解物流压力,洛杉矶港已实行每天24小时不间断营业,但进出的货车量并不大。究其原因,是因为缺乏熟练的码头工人、卡车司机和铁路工作

人员卸载集装箱。

美国卡车运输业协会的数据显示,目前美国卡车司机缺口数量比新冠疫情前激增了30%。随着经济重启,消费者需求增加,催生对货运量和卡车司机的需求。同时,美国疫情期间的失业救济政策,让不少劳动人口产生惰性。这一现象在港口等比

较劳累的工作岗位上更加明显。今年8月,美国有近430万工人辞职,其中最多的就是来自贸易运输行业。

此外,海外港口基础设施建设投入不足,集疏运体系不完备,也大大拖累疏港进程。尽管美国国会已批准174亿美元的港口航道投资建设计划,但并不能很快见到成效。

集装箱运力供给。疫情前,集装箱航运市场一直处于舱位过剩的状态,市场也从未发生过缺箱的问题。疫情发生以来,市场对于船舶舱位和集装箱设备的迫切需求,促使班轮公司订购新船、造船公司扩大产能。

新造船方面,受前期贸易关税问

题和疫情影响,2018年—2020年期间仅有少量新船订单,2022年集装箱市场整体船舶运力预计变化不大,大量船舶新订单预计将在2023年才能交付。

新造船方面,目前,全球有超过4000万个集装箱,每年的旧箱淘汰率为5%,约为200万个,但今年仅中

集一家造船企业前三季度的新造箱量就已超过200万个。若运力周转效率未能有根本的改善,缺舱和缺箱问题或仍有卷土重来的可能;但若疫情得到有效控制,物流恢复顺畅,舱位和空箱或将出现更为严重的过剩问题。

(作者单位:宁波航运交易所)

武汉航运中心铁矿石运输综合运价指数周报

运量回升需求有限 运价走高指数上行

本期武汉航运中心铁矿石运输综合运价指数(WOSFI)为508.18点,较上期上涨10.96%。

需求方面,目前钢铁产业以双限政策为主导,铁矿石运输市场难有起色,钢厂运输需求仍按生产适度采购为主。虽然运量较上周上涨32.89%,仍处于全年运量平均波动水平范围内。运力方面,由于长江散货运价总体回暖,船东报价有所上涨。典型航线方面,除太仓—武汉航线外运价有小幅的下跌外,其余航线运价均有不同程度的上涨。本周量价双涨拉动综合运价指数明显上升。

| 上期 | 本期 | 环比涨跌(%) |
|--------|--------|---------|
| 457.98 | 508.18 | 10.96% |

| 航线 | 运价(元/吨) | 与上期比涨跌(元/吨) |
|----------|---------|-------------|
| 太仓-武汉 | 14.94 | -0.30 |
| 太仓-九江 | 8.00 | 0.00 |
| 江阴-靖江-鄂州 | 15.50 | 2.50 |
| 江阴-靖江-黄石 | 14.57 | 0.29 |
| 镇江-南京-武汉 | 12.49 | 0.15 |



中国长江煤炭运输综合运价指数周报

保供补库运量回升 运价略跌指数下行

本期中国长江煤炭运输综合运价指数(CCSFI)为577.31点,较上期下跌11.04%。

随着冬储保供政策持续推进,煤炭产地供应量提高,为保证今年冬储煤达到同期水平,用煤企业采购补库有所升温,本周长江煤炭运量较上周上涨32.27%。本周航线运价整体变化不大,但由于部分主要航线运量上涨及其运价的较大幅度下跌,带动综合运价指数下降幅度明显。典型航线方面,除张家港/太仓—荆州、镇江/南京—武汉航线运价上涨外,其余航线运价均有不同程度的下跌。

| 上期 | 本期 | 环比涨跌(%) |
|--------|--------|---------|
| 648.96 | 577.31 | -11.04% |

| 航线 | 运价(元/吨) | 与上期比涨跌(元/吨) |
|-----------|---------|-------------|
| 张家港/太仓-荆州 | 25.46 | 0.13 |
| 张家港/江阴-岳阳 | 17.02 | 0.00 |
| 镇江/南京-武汉 | 14.53 | 1.27 |
| 张家港/江阴-武汉 | 12.77 | -0.49 |
| 镇江/南京-九江 | 13.61 | -0.12 |
| 张家港/太仓-九江 | 11.81 | -1.06 |
| 张家港/太仓-芜湖 | 11.35 | 0.00 |
| 江阴/张家港-铜陵 | 11.45 | -1.31 |



中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数周报

疫情反复市场受抑 航线停运指数下跌

本期中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数(CARFI)为886.03点,较上期下跌11.0%。

近期国内疫情多点扩散态势,市场不确定因素增多,对商品车销售产生消极影响。月中主机厂下单量明显回落,滚装运输货源较上周有所减少。本周长江整体商品车滚装运量环比下降5.69%,其中,上水航线运量增长13.19%,下水航线运量下降13.86%。由于部分滚装运输企业调整运力,个别航线停航,影响综合运价指数大幅下跌。

| 上期 | 本期 | 环比涨跌(%) |
|--------|--------|---------|
| 995.49 | 886.03 | -11 |



武汉航运中心出口集装箱运价指数周报

集运市场高位企稳 运价指数轻微震荡

本期武汉航运中心出口集装箱运价指数(WSCFI)为5113.69点,较上期下跌0.15%。

本周出口集装箱市场稳中向好,航线运价高位企稳。12条主要航线中6条航线运价上涨,1条航线运价保持不变,5条航线运价下跌。其中,波斯湾/红海市场供需关系基本稳定,运价上涨0.87%;欧洲、地中海市场圣诞节前需求冲高回落,运价分别下跌0.61%和0.03%;南美西航线市场保持稳定常态,运价微跌0.02%;美东、美西航线市场对各类物资的进口需求有所增加,运力紧张,航线运价有所波动,美东航线运价微涨0.07%,美西航线运价下跌0.76%;南非(德班)航线市场持续受到疫情影响,海运需求旺盛,运价上涨0.20%;亚洲航线市场趋势总体向好,东南亚市场运力增加,供求紧张关系有所缓解,航线运价保持不变;日本关东、韩国(釜山)航线运价分别上涨0.62%、1.36%,中国台湾航线运价下跌0.21%。临近年底,澳新航线市场运输需求增加,多个班次出现爆舱,运价上涨0.39%。



| 上期 | 本期 | 与上期涨跌 |
|---------|---------|--------|
| 5121.24 | 5113.69 | -0.15% |

| 航线 | 单位 | 权重 | 上期 | 本期 | 与上期比涨跌 |
|------------------------------------|---------|-----|----------|----------|--------|
| 综合指数 Comprehensive Index | | | 5121.24 | 5113.69 | -0.15% |
| 分航线(Line Service): | | | | | |
| 武汉-日本关东 East Japan | USD TEU | 2% | 686.00 | 690.23 | 0.62% |
| 武汉-韩国 Korea (釜山 BUSAN) | USD TEU | 1% | 769.22 | 779.70 | 1.36% |
| 武汉-东南亚 Southeast Asia | USD TEU | 5% | 1788.28 | 1788.30 | 0.00% |
| 武汉-南美 West South America | USD TEU | 5% | 9869.51 | 9867.43 | -0.02% |
| 武汉-美西 USWC | USD TEU | 20% | 9610.77 | 9538.05 | -0.76% |
| 武汉-美东 USEC | USD TEU | 12% | 11098.96 | 11106.72 | 0.07% |
| 武汉-欧洲 Europe | USD TEU | 23% | 8508.18 | 8456.07 | -0.61% |
| 武汉-地中海 Mediterranean | USD TEU | 8% | 6545.30 | 6543.27 | -0.03% |
| 武汉-南非 South Africa (德班 DURBAN) | USD TEU | 1% | 5851.61 | 5863.43 | 0.20% |
| 武汉-澳新 Australia/New Zealand | USD TEU | 4% | 4204.44 | 4245.17 | 0.97% |
| 武汉-波斯湾/红海 Persian Gulf and Red Sea | USD TEU | 18% | 4695.21 | 4735.99 | 0.87% |
| 武汉-中国台湾 Taiwan China | USD TEU | 1% | 1065.11 | 1062.83 | -0.21% |