

市场观潮

班轮运输后市如何走？

钱杭璐

2022年上半年，集装箱航运市场有别于去年同期的火爆行情，呈现“量价齐跌”的态势，货运需求小于预期，舱位和空箱供给充足，多数航线运价较去年下半年有明显回落。

下半年，欧美等主要消费地通胀形势严峻，零售商的高库存和市场的低消费热情可能导致下半年航运市场旺季不旺。

同时，班轮公司经营策略、国际海事组织的减排要求、跨国公司的供应链布局、突发性恶劣天气等因素仍将给航运市场带来较多不确定性。

但海外本就拥堵的港口可能因为下半年以来频发的罢工问题出现恶化情况，或会成为部分航线运价维持高位或临时大幅上涨的较大支撑因素。



宁波舟山港。本报资料室供图

需求存在较大上涨阻力

下半年一般是航运市场的传统旺季，但今年很可能“旺季不旺”，海运需求存在较大上涨阻力。马士基预计其今年集装箱货运量处于下滑1%—增长1%的区间内，而此前的预期是增长2%—4%。

一方面，往年目的地采购商会为返校季、“黑五”、圣诞节等加紧备货，但今年，目前海外大型零售商高企的库存已对其带来成本压力，供应链中断风险大大降低，零售商无需大量备货；疫情影响减弱和经济通胀抬头，使消费者减少了对笔记本电脑、家具等普通商品的消费需求。

另一方面，欧元区、美国两大市场消费者信心指数持续下跌。7月，欧元区消费者信心指数为-27.0点，是2009年6月以来的最低点；美国消费者信心指数为51.1点，较6月略有上涨，但仍处于历史较低水平。

此外，国际货币基金组织(IMF)预测2022年全球GDP增速预计为3.6%，增速较2021年下降2.5个百分点，较1月份预测值下调0.8个百分点，反映其对未来经济走势信心不足。

运力增长水平与去年持平

从集装箱市场整体运力来看，至2022年年底，预计集装箱航线运力将达到2603.9万TEU，同比增长4.3%，基本与2021年(4.5%)、2021年(4.5%)维持同一水平。

相较于2021年，2022年主要新增装载量在15200TEU以上的船舶，船舶运力预计环比增长14.1%，这些船舶大概率将主要部署于欧地、北美航线。

同时，由于班轮公司在2020年—2021年签订大量新船订单，预计2023年船舶运力将环比增长8.1%，较2021年增长12.7%。从运力周转效率来看，港口拥堵仍是导致运力周转效率低位运行的原因，且由于近期欧美等国频发罢工，供应链面临较大不确定性。

上半年，欧洲汉堡、不来梅港和威廉

港、安特卫普-布鲁日港等主要集装箱枢纽港，韩国釜山港、仁川港都因工人罢工问题受到不同程度的影响，港口作业效率降低甚至码头停工，疏港能力大大降低，港口拥堵加剧。

近期，为抗议“AB5”法案，美西奥克兰港装卸集装箱的卡车司机进行罢工活动，奥克兰国际集装箱码头管理层7月

20日已关闭了其在美西奥克兰港的运营，且美国西海岸港口超过22000名码头工人和代表115000名铁路工人的新劳动合同谈判未能达成新协议；同时，德国港口运营商协会(ZDS)和德国最大的服务行业工会(Verdi)之间的第六轮谈判已宣告失败。这些谈判未果加剧全球供应链风险。

其他“影响因子”众多

宣布将其减排目标修正为2050年前实现“净零”排放。

虽然老旧船舶可以加装降低碳排放的设备已达到减排效果，但最快的有效解决办法是降低船舶航行速度。为实现碳减排目标，船舶或被要求改装或被要求降低船速，这可能导致更长的航程时间，也将增加船舶运营成本，而成本则将转嫁于托运人。

跨国公司调整供应链布局。疫情、俄乌冲突等突发因素，导致跨国公司对供应链安全性更为重视，倾向于从效率至上的单一供应链向多元化、“N+1”供应链体系转变。美国、欧盟、日本都在2021年公布

了供应链多元化计划，许多过往以中国为主要供应方的跨国企业，也开始规划在临近的东南亚国家部署部分产能。

突发性恶劣天气影响进出口。下半年是亚洲的季风台风季节，其中，太平洋台风季节一般在7—11月。2020年9月的台风“美莎克”“海神”，2021年10月的台风“圆规”都对集装箱班轮的海上运输和船舶靠泊装卸等造成影响，加剧港口拥堵、班轮延误。同时，泰国、越南等东南亚国家5月—10月为雨季，高温暴雨频发，将对其进口需求和出口产能造成消极影响。

(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评

市场波动需求减弱 量价齐跌指数下行

本期武汉航运中心铁矿石运输综合运价指数(WOSFI)为430.4点，较上期下降28.73%。

进入8月份武汉航运中心部分钢厂限产减产，主动收缩生产规模，对原材料的采购积极性一般，本周铁矿石运量较上周下降4.74%。供应方面，近期长江沿线运力水平较之前有所下降，受矿石市场需求减弱影响，船东降价抛货，本周航线运价全线下跌，受量价齐跌因素影响，本周综合运价指数下行幅度明显。

典型航线方面，本周航线运价整体呈下降趋势发展，其中以江阴/靖江—鄂州、江阴/靖江—黄石航线运价下跌幅度最为明显。

Table with 3 columns: 上期, 本期, 环比涨跌(%)

Table with 3 columns: 航线, 运价(元/吨), 与上期比涨跌(元/吨)



发布者：武汉航运交易所 发布时间：2022年8月12日

中国长江煤炭运输综合运价指数周评

库存高位需求有限 水位受限运价上涨

本期中国长江煤炭运输综合运价指数(CCSFI)为796.67点，较上期上涨8.68%。

受高温天气影响，近期工业用电进行错峰调整，煤炭库存处于高位运行，长江整体煤炭运输需求有限，本周煤炭运量较上周下降17.32%。预计后续煤炭终端或将维持高库存状态，采购市场煤的积极性将受到影响。

受长江部分航段水位出现“汛期反枯”现象的影响，船东报价上涨，整体航线运价涨幅明显，带动综合运价指数上行发展。典型航线方面，除张家港/江阴—岳阳、镇江/南京—武汉航线运价下跌外，其余航线运价均出现不同程度的上涨。

Table with 3 columns: 上期, 本期, 环比涨跌(%)

Table with 3 columns: 航线, 运价(元/吨), 与上期比涨跌(元/吨)



发布者：武汉航运交易所 发布时间：2022年8月12日

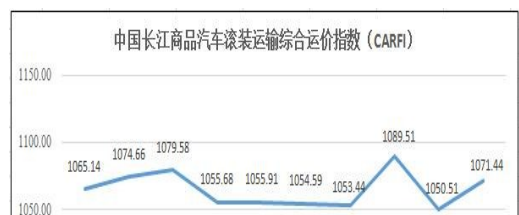
中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数周评

气候疫情影响陆运 滚装量涨指数回升

本期中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数(CARFI)为1071.44点，较上期上涨1.99%。

继上周利好政策持续加码，本周商品车产销稳步增长。同时部分地区疫情反复，叠加高温多雨天气影响，公路运输不力，带动滚装货源有所增长。本周长江整体商品车滚装运量环比增长4.91%，其中，上水航线运量下降0.36%，下水航线运量增长6.54%。运量增长，带动综合运价指数回涨。

Table with 3 columns: 上期, 本期, 环比涨跌



发布者：武汉航运交易所 发布时间：2022年8月12日

武汉航运中心出口集装箱运价指数周评

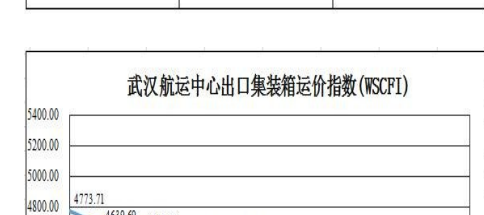
需求不振运价续跌 运价指数持续回落

本期武汉航运中心出口集装箱运价指数(WSCFI)为4065.70点，较上期下跌2.52%。

本周集运市场需求继续下滑，整体航线运价持续回落，12条主要航线中11条航线运价下跌，1条航线运价不变。其中，波斯湾/红海市场运输需求低迷，运价下跌2.47%；近期欧美多项经济指标下滑，经济复苏面临不利形势，集装箱运输需求进一步降温，欧洲、地中海运价分别下跌4.23%、

1.33%；南美西市场运输需求波动下行，运价下跌2.13%；美东、美西市场受通胀及罢工影响，运输需求不振，运价分别下跌1.16%、0.65%；南非(德班)市场供需面稳定，运价微跌0.76%；亚洲市场各航线运价出现不同程度下跌，其中，东南亚航线运价跌幅高达10.16%，日本关东、中国台湾航线运价分别下跌0.86%、0.75%；韩国釜山运价保持平稳；澳新市场供需小幅波动，运价下跌0.63%。

Table with 3 columns: 上期, 本期, 与上期比涨跌



发布者：武汉航运交易所 发布时间：2022年8月12日

Table with 5 columns: 航线, 单位, 权重, 上期, 本期, 与上期比涨跌

淮安航运中心内河集装箱运输市场景气指数季评(2022年2季度)

淮安航运中心内河集装箱运输市场景气指数(BSCPI)

Table with 3 columns: 上期(2022Q1), 本期(2022Q2), 环比涨跌(%)

Table with 3 columns: 上期, 本期, 环比涨跌(%)

发布者：淮安航运中心 发布时间：2022年8月12日

科学施策需求恢复 量升价落指数上行

二、市场情况简述

二季度，世界经济复苏趋势放缓，运输需求恢复乏力，俄乌冲突溢出效应持续发酵，部分港口拥堵有所反弹，影响集装箱供应链恢复。同时，国内疫情多点散发，工业生产承压明显，但在国家高效统筹疫情防控和经济社会发展形势下，国民经济恢复平稳运行，能源保供总体平稳有序，工业生产由降转升，外贸进出口稳步增长。

二季度，受疫情反复、俄乌冲突、通胀攀升、工业航运与生态农业用水矛盾凸显等多重因素叠加影响，淮安全市外贸企业物流不畅，产业链供应受阻问题突出，工业增加值和社会消费品零售总额

均有所下滑，4月份进出口总额出现负增长。但在严抓疫情防控、力行纾困解难、力促外贸保稳提质多措并举下，二季度淮安地区生产总值和进出口总额均有所增长，总体市场运行趋于平稳。二季度，淮安航运中心内河集装箱运输市场景气指数为100.62，较上季度上升0.20%，预警指数处于非常景气区间，航运市场整体呈现上升发展趋势。

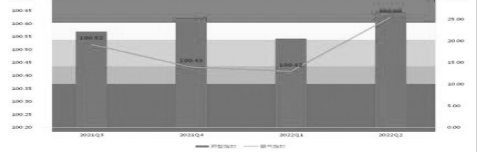
三、总体景气情况 二季度，淮安航运中心内河集装箱运输市场景气指数为100.62，较上期上升0.20点。从整体上看，本季度预警指数旺盛，市场处于非常景气区间。

从有利因素看，国家积极推出稳经济一揽子政策，工业生产企稳回升，市场需求有所改善，社会消费由降转升，政策效应明显加快，对淮安内河集装箱运输形成有力支撑。从不利因素看，二季度，全球疫情蔓延，国际局势复杂，供应链恢复受阻，燃油价格持续高位，或对淮安航运中心内河集装箱运输市场造成一定影响。

四、下季度景气状况预测

2022年二季度，国家大力促进经济稳定和工业生产，政策效应加快显现，淮安全市全力以赴抓防控促发展，助企纾困和促进外贸保稳提质有所成效，对贸易进出口起到促进作用。同时淮安加大力度完善综合立体交通网络，加快推进航道重点项目建设，发挥水运优势，强化“四新”技术应用，保证船舶通行效率和物流效率。江苏省持续出台促外贸政策法规，积极推动医疗

器械、无人机、锂电池及设备等产品进出口贸易。综合来看，预计2022年三季度淮安航运中心内河集装箱运输市场景气指数处于100.60至100.96之间，市场处于非常景气区间。



发布者：淮安航运中心 发布时间：2022年8月12日