



市场观潮

国际集装箱市场第一季度大涨



天津港集装箱码头。 本报资料室供图

□ 吴慧媚

今年第一季度,贸易需求逐步恢复,集运价格在季度末回暖,但运力供给过剩。第二季度,虽然美国集装箱货物进口需求可观,整体运力过剩状态仍将延续。

第一季度运价处于近年来高位

贸易需求逐步恢复

美国人口普查局公布的季调后的零售库存销售比率数据显示,2024 年 2 月,美国季调零售库存销售比率为 1.32,与前期基本持平。从分类来看,2024 年以来,家具,电子和家电卖场、食品和饮料商店、服装店的零售库存和销售比率

同比均有所下降。

美国商务部公布数据显示,受线上产品、加油站等销售额增长拉动,美国 3 月零售销售额环比增长 0.7%,虽低于 2 月 0.9% 的增长率,但高于市场普遍预期,美国消费信心有向好趋势,有望走出经济低迷状态。

班轮公司减少运力投放

截至 2024 年一季度末,全球集装箱运力规模达 2898.1 万 TEU,同比增加 224.5 万 TEU。在红海危机对运力额外消耗的背景下,市场在 2023 年 12 月下旬至 1 月期间一度出现运力紧张的情况,全球闲置运力规模也明显缩小,今年 3 月全球仅有 17.4 万 TEU 运力闲置。

但目前来看,随着好望角绕行成为常态,船期归于正常,在北美、欧洲等主流航线重回运力过剩的状态。一季度,按船

舶数量统计,远东—北美挂靠船舶数量是自 2021 年同期以来最少的,班轮公司在同期运力投放上明显减少。

一季度集装箱船的平均航速为 12.9 节,船舶航行速度相比 2023 年(13.9 节)和 2022 年(14.3 节)的平均航速进一步降低,航速减少 1 节数相当于吸收 4% 左右的可用船舶运力。所以在当前情况下,班轮公司需要通过控制运力规模,才能保障运营收益。

季度末价格回暖

一季度,集装箱航线市场在红海危机的影响下,运价整体水平处于近年来(除疫情期间)高位,但运价走势跌宕起伏。其中,2023 年 12 月至 2024 年 1 月,集装箱航线运价在春节假期前大幅上涨;2 月春节后航线运价即开始回落;3 月下旬,受中东、南美、红海等部分航线的推动,运价整体小幅回暖。

宁波出口集装箱运价指数(NCFI)数据显示:今年一季度,NCFI 综合指数平均值为 1475.8 点,环比上涨 91.9%,同比上涨 117.6%。截至 2024 年一季度末,NCFI 综合指数报收于 1247.5 点,同比上涨 90.3%,但较 2021 年 12 月最高点下跌 70.7%。

分航线来看,国际主要航线 2024 年一

季度运价平均值和一季度末运价同比均大幅上涨。截至一季度末,欧洲航线 40 尺标箱的市场均价为 3264 美元/FEU,同比上涨 147.3%;美东、美西航线 40 尺标箱的市场均价分别为 3900 美元/FEU、3104 美元/FEU,同比分别上涨 101%、181.9%;欧美航线在红海危机和春节前旺季双重推动下,节前运价大幅拉涨,节后持续回落;南美东、西航线 40 尺标箱的市场均价为 3678 美元/FEU、2756 美元/FEU,同比分别上涨 85.8%、26.4%;中东航线 40 尺标箱的市场均价为 2831 美元/FEU,同比上涨 95.4%。

3 月南美航线供需关系向好,中东航线受斋月影响集中出货,是班轮公司季末主力推涨航线。

第二季度动态市场决定运力供给

运输需求将明显回升

根据集装箱航运市场周期性波动规律来看,二季度将逐步过渡到传统旺季,运输需求较一季度有明显回升。

国际货币基金组织(IMF)预测,今年全球经济增速将为 3.2%(较前期预测上

调了 0.1 个百分点),这一增长预期与 2023 年的增速相同。

同时,根据美国零售联合会(NRF)的预测,2024 年上半年美国进口量的预期增长率已从之前报告中的 7.8% 调整

至 11%。1—8 月,美国预计进口集装箱量为 1582 万 TEU,同比上涨 9.9%,且进口箱量逐月呈上升趋势。作为最主要消费国的美国,未来集装箱货物进口需求可观。

运力过剩状态仍将延续

从船舶运力来看,2024 年计划交付 478 艘集装箱船,总运力达 310 万 TEU,较 2023 年高出 41%。

尽管 2024 年拆船量预估将有增加,但船队仍可能净增近 280 万 TEU,预计到 2024 年底全球集装箱船队总运力将增长

10%,首次超 3000 万 TEU。新晋运力的大幅增长给供给端带来较大压力,第二季度整体运力过剩状态仍将延续。

红海危机增加市场不确定性

力供给将由红海危机和巴拿马运河限制通过等动态市场变化吸收。如果重新使用红海路线,市场将立即重新面临运力大幅过剩的问题,从而对运价产生向下的压力。

目前绕道好望角的航线已经稳定,班轮公司是否会重新启用红海航线,不仅要看通行安全性能否得到保证,也将看营运收益的保障方面做更多的考量。

此外,由于旱情缓解,巴拿马运河水

位出现进一步回升迹象,巴拿马运河管理局(ACP)近日宣布将增加预订通航船次和最大允许吃水深度,与目前的每天 27 艘限制相比,ACP 从 5 月 16 日开始逐渐允许每天通过最多 32 艘船,通过最大船闸的船舶的最大吃水深度限制也将于 6 月中旬从 13.41 米提高到 13.71 米。巴拿马运河每日通航量在今年航运旺季到来之前将增加,会释放一定的有效运力。

(作者单位:宁波航运交易所)

沿海干散货运价将低位运行

□ 王毅 杨煜瀚



矿石堆场作业现场。 本报资料室供图

2024 年第一季度,中国沿海干散货运价指数低位下行。截至 3 月 31 日,上海航交所发布的中国沿海干散货运价指数报收于 961.36 点,较上季度末下降 16.72%,较去年同期下降 14.7%;一季度均值较去年四季度小幅下降 5.96%至 987.06 点,较去年同期下降 6.25%。但上海国际航运研究中心中国干散货物运输企业景气指数显示,2024 年第一季度干散货物运输企业景气指数 107.7,处于微景气区间;干散货运输企业信心指数 115.71,进入相对景气区间。可见干散货物运输企业总体向好,企业家们对行业总体发展较有信心。

第二季度,煤炭消费迎来传统淡季,水电等清洁能源或将发力,叠加进口煤替代作用影响,下游电厂仅维持长协刚需拉运为主。短时间内工业用煤仍有上涨空间,并且四月份大秦线进行春季检修,部分电厂提前备库,沿海煤炭运输货盘仍然存在短期支撑,预计二季度沿海煤炭运价呈现先升后降趋势,总体底部徘徊。

铁矿石方面,钢材社会库存和企业库存缓慢持续下降,同时钢价逐渐修复,使钢厂开工积极性得到一定改善,支撑部分铁矿石需求。但由于运输市场运力供给严重过剩,预计二季度沿海铁矿石运价总体低位波动。

粮食方面,预计下游消费需求延续一季度弱势,市场整体情绪低迷,企业谨慎补货,运价将承压下行。总体来说,第二季度沿海干散货运输市场运价短暂上涨后步入下行通道。

煤炭消费迎传统淡季
运价先升后降

2024 年第一季度,居民用电需求整体不高,节后工业用电也未大幅回升,1—3

月六大电厂日均耗煤量 78.23 万吨,仅同比增长 2.67%。由于进口煤继续压制内贸运输需求,沿海煤炭运量同比小幅下降。1—2 月我国沿海港口内贸煤炭发运量同比下降 0.34%至 1.466 亿吨。

运价方面,节前下游采购需求较为冷淡,船多货少格局持续,运价快速回落。节后兼营船陆续转向外贸市场,部分船型阶段性紧缺,加上北方港口封航频发,运价底部回升,但是复苏力度仍远不及往年。截至 3 月 31 日,上海航交所发布的中国沿海煤炭运价指数报收于 546.4 点,较上季度末大幅下跌 32.15%。

第二季度,煤炭消费迎来传统淡季,水电等清洁能源或将发力,叠加进口煤替代作用影响,下游电厂仅维持长协刚需拉运为主。但短期内工业用煤仍有上涨空间,同时大秦线即将进行春季检修,部分

电厂提前备库,拉运需求短暂释放,沿海煤炭运价短期内小幅上涨。预计二季度沿海煤炭运价呈现先升后降趋势,总体底部徘徊。

矿石市场运力过剩
运价低位波动

2024 年第一季度,钢厂盈利率和开工率持续处于低位,1—3 月生铁、粗钢产量同比下跌,钢材产量韧性增长。钢厂维持刚需采购,沿海铁矿石运量整体小幅增长。1—2 月我国沿海港口内贸铁矿石发运量同比小幅上涨 9.21%至 5134.77 万吨。

运价方面,受煤炭运输市场冷清行情的影响,市场运力过剩,铁矿石运价一路跌至低位。截至 3 月 31 日,上海航交所发

布的中国沿海金属矿石运价指数报收于 611.95 点,较上季度末大幅下跌 26.82%。

第二季度,随着宏观政策发力和钢材需求回暖,钢材社会库存和企业库存缓慢持续下降,同时钢价逐渐修复使钢厂开工积极性得到一定改善,支撑部分铁矿石需求。但是由于运输市场运力供给严重过剩,预计沿海铁矿石运价总体低位波动。

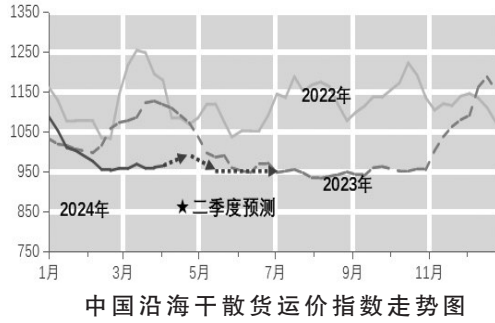
粮食发运需求较弱
运价维持弱势运行

2024 年第一季度,由于生猪市场行情较差,养殖企业大多选择生猪压栏增肥,饲料企业需求上升。同时进口玉米陆续抵港,粮食供给宽松,玉米价格持续下降,售粮节奏加快,对沿海粮食运输货盘提供一定支撑。1—2 月我国沿海港口内贸粮食发运量同比小幅上涨 2.97%至 1237.24 万吨。

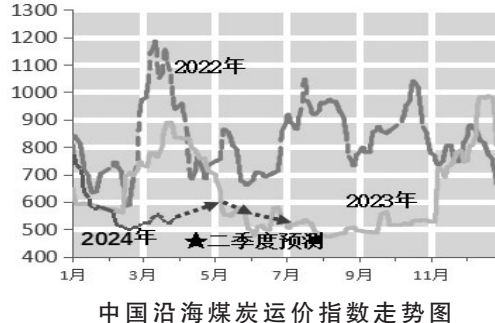
运价方面,港口库存相对高位,叠加进口玉米陆续进港,整体粮食供需较为宽松,沿海粮食运价大幅下降。截至 3 月 31 日,上海航交所发布的中国沿海粮食运价指数报收于 775.77 点,较上季度末大幅下降 24.58%,较去年同期大幅下降 29.92%。其中,大连/锦州—广州(5—6 万 DWT)航线运价较去年下降幅度最大,下降 32.83%至 40.3 元/吨。

第二季度,生猪市场的行情持续弱势,预计下游饲企对粮食的消费需求延续一季度弱势。有价格优势的进口玉米陆续抵港,导致粮食市场价格出现倒挂,同时港口粮食库存高企,发运需求较弱,沿海粮食运输货盘缺乏支撑。因此预计二季度沿海粮食运价将承压下行。

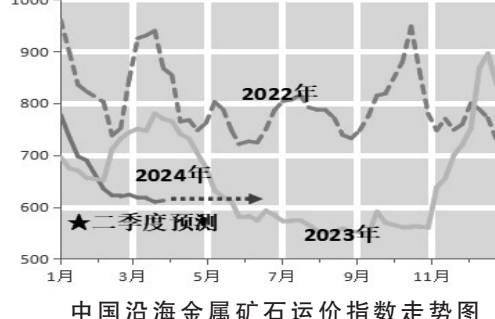
(作者单位:上海国际航运研究中心航运发展研究所)



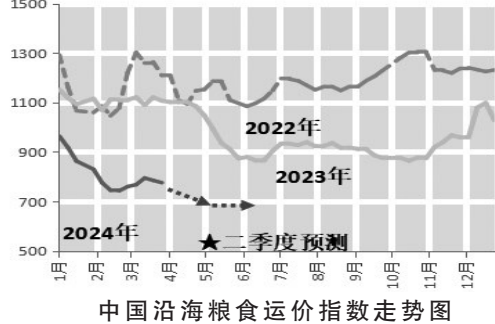
中国沿海干散货运价指数走势图



中国沿海煤炭运价指数走势图



中国沿海金属矿石运价指数走势图



中国沿海粮食运价指数走势图