

## “一箱难求”情景不再 集装箱海运成本回落

产品名称	“一箱难求”情景不再 集装箱海运成本回落
公司名称	深圳市浩通天成国际物流有限公司- 保税仓储报关部
价格	.00/个
规格参数	
公司地址	深圳市坪山区龙田街道南布社区兰金十一路10号 成城发工业园
联系电话	15818752481 15818752481

### 产品详情

中国证券报记者了解到，近日上海航运交易所（简称“上海航交所”）热门航线运价纷纷下跌，集装箱海运市场“一箱难求”的情景已成往事。运价虽然短期下跌，但仍处于中长期高位。上游企业由于握有大量长协订单未受影响，部分货代由于货量减少正降价出售舱位。对于下游企业而言，运费下降缓解了出口企业海运成本的压力。从中长期看，集装箱海运行业中下游需求减少而上游供应增加，行业正在由供不应求逐步转为供应过剩。

#### 多条航线价格调整

保税仓储，进出口清关，出口退运保税维修，保税区转场一日游

“去年下半年，大家都苦于找不到舱位和集装箱，货源运不出去。短短几个月，形势已经发生了巨大变化。”浙江义乌一家家装用品生产商徐先生表示。

有的货代近日在朋友圈发布“打折卖箱子”的广告。多位市场人士告诉中国证券报记者，确实有部分货代是在降价出售舱位。其中，中国至欧美航线的价格降幅为明显，其主要原因是集装箱需求量减少，集运行业短期出现供过于求情况。

“在集装箱海运行业，货代企业是中游主力，他们作为货主和船公司之间的桥梁，进入门槛相对较低，数量众多，集中度较低，市场相对分散。”徐先生说：“货代之间也有层级之分，大型货代下面可能对接多级小型货代。”

据了解，全球集装箱运输行业的产业链中，除了中游的货代企业，上游主要包括船东和航运公司，如三大班轮联盟，是高度集中的市场。随着近几年班轮公司并购重组增多，以及航运联盟的组建，市场垄断程度进一步提升。而下游则以涉及进出口的公司为主，包括但不限于贸易商、制造业企业，市场分散程度相对更高。

从近期热门航线运价走势来看，远东-欧洲、远东-北美等航线价格均出现下跌。从新报价看，上海-美西航线运价报7116美元/FEU，较年初下跌11%；上海-欧洲航线运价报5697美元/TEU，较年初下跌26.7%。除了日本航线外，其他地区的航线均有不同程度的下跌。

上海航交所数据显示，上海出口集装箱运价指数（SCFI）已连跌四周，年初至今整体呈现下跌态势。截至2022年7月8日当周，SCFI综合指数报4143.87，较年初下跌19%，同比上涨5.4%。

### 出口企业成本压力缓解

对于集装箱海运价格下跌的原因，银河期货大宗商品研究所农产品(5.960, -0.07, -1.16%)负责人蒋洪艳对记者解释，一方面是欧美等主要经济体对进口商品的需求有所减少，这是近期集装箱运价下跌的主因，尤其是欧洲地区受到俄乌冲突影响，需求出现疲软迹象，导致欧线运价跌幅较大。另一方面，在供应端，全球的集装箱运力温和增长。Clarkson数据显示，截至2022年6月，全球集装箱船运力合计约2500万TEU，较年初增长约360万TEU，运力的增长也给运价下跌提供了一定的动力。

“上海出口集装箱运价指数（SCFI）采集的是大型船东和大型货代的价格，其所反映出来的运价水平仍然坚挺。”东证期货航运分析师兰浙告诉中国证券报记者，“近期货代报价确实有所松动。此前美国航线吸引了大量投机需求，但今年外部经济环境恶化，加上各类突发事件影响，投机情绪转淡，货代报价有所下调。”

值得一提的是，更贴近货代端运价的波罗的海运价指数（FBX）降幅更为显著，反映了货代端价格与船公司报价间的差价不断收窄。

集装箱海运价格的波动直接体现在企业的成本或收益中。对于出口企业而言，海运价格上涨，将直接导致企业物流成本上升，进而吞噬企业利润，给货物出口造成较大压力。“对于货代企业而言，海运价格的大幅波动给货代企业带来较大的经营风险，大幅上涨的海运价格导致企业资金压力增加，从而影响资金的周转速度。”蒋洪艳告诉记者。

中国证券报记者了解到，即期运价下跌，对于中下游企业的影响更为显著，而上游船企则因此前大量且价格偏高的长协签约，其经营暂时未受到影响。

“上游船舶制造企业当前手持订单规模仍较为可观，且因班轮公司现金流充裕，上半年的集装箱船新造市场仍有较高热度，运价波动尚未波及这些企业。不过，船东对于船型的选择也从过去两年的超大型集装箱船转变为更为灵活的中型集装箱船。”国投安信期货研究院能源首席研究员高明宇对中国证券报记者说：“对于船公司而言，当前上海港出发的舱位利用率仍在90%左右，且今年长协的签约情况非常好，对船公司的利润形成了一定保障。”

“货代企业现在面临了比较大的压力，海外需求走弱带来了一定货量损失，直客比例的上升则进一步挤压了货代的市场份额，许多货代公司被迫卷入价格内卷和账期内卷的旋涡，行业面临洗牌。”高明宇说，对于下游企业而言，运费的下降和船舶周转率的上升缓解了出口企业海运成本的压力。

“货代利润明显不及去年，甚至部分货代贴钱保市场份额。”一位市场人士表示。

“由于前期签订的长协价格较高，已经出现即期运价与长协运价倒挂的情况，部分货主希望重谈合约或者违约后从即期市场订舱。”上述市场人士表示，班轮公司与货主之间在长协合约的博弈将会加大。对于原本因无力承担高额运价的低附加值商品，可以利用运价下调机会重新出口。

## 供需寻找新的平衡点

全球集运市场从“一箱难求”到“打折卖箱子”，反映出集装箱海运行业的供需格局正在发生变化。

“今年是集装箱海运行业的拐点之年，欧美通胀高企、货币政策转向、经济衰退风险增加，集装箱海运价格难以持续上涨。”兰浙认为。

蒋洪艳表示：“回顾本轮全球集装箱海运价格的上涨，自2020年疫情发生后，由于中国率先实现复工复产，同时在欧美等国家的财政补贴和货币宽松政策的背景下，催生了大量进口商品的需求，导致集装箱运输需求大幅增长。另外，因疫情和供需错配导致港口拥堵，周转效率变慢进一步推动运价上涨。而进入2022年后，受到俄乌冲突影响，全球多数经济体通胀高企，在欧美国家面临滞胀的背景下，全球经济衰退预期不断强化，欧美国家进口商品的需求出现下降。从中长期看，集装箱运输行业正在由供不应求逐步转为供应过剩。”

短期来看，蒋洪艳认为，运价仍面临较多不确定因素，目前港口拥堵问题尚未解决，欧洲港口拥堵加剧，美西港口工人谈判仍未达成一致协议，叠加中国复工复产的推进以及欧美备货旺季的到来，短期运价仍有支撑。

“短期看，运价还未进入到加速下跌的阶段，今年总体的运价水平还将维持高位震荡。”兰浙分析，从需求端看，欧美就业仍然面临困境，从商品消费向服务消费的转换过程并不顺畅，至少从目前来看，商品消费的占比仍维持在高位，并未看到明显的回落迹象，而目前美国已经迎来进口旺季，集装箱需求环比将有所回升。供应端的关注焦点仍然在港口拥堵上，随着旺季来临加上罢工风险制约，欧美港口拥堵出现不同程度恶化。因此，三季度很难出现运价下行；而到了四季度，班轮联盟可以通过调整航次来有效应对需求下滑，预计四季度运价下跌的速度也不会太快。展望2023年，有大量新船投放，运力调节弹性收缩，需求进一步走弱，集装箱运价可能进入到加速下跌的阶段。

“预计短期内运价受到即将到来的货运旺季和港口拥堵等供应瓶颈支撑，会维持平台区间震荡，甚至有所回升。但展望后市，消费需求走弱和高库存的影响正在逐渐传导至集运贸易，下半年集装箱海运贸易增长规模将较为有限，集运业大趋势上已临近拐点，运力的供需将寻找新的平衡点。”高明宇说。