

集装箱运输市场动态

(2018.3.24-2018.3.30)

航交所：运输需求有所回升，不过恢复速度仍逊与运力投放增速，上海港船舶平均装载率欧洲线在 85%左右，地中海线稍低在 80%左右。运价方面，联盟运力升级在即，航商对后市预期较悲观，市场低价揽货情况较严重，往年 4 月初的运价提振措施今年暂未出现，航商多跟进降价勉强维持自身份额，即期市场运价有加速下跌趋势。

本期指数

本期上海航运交易所发布的上海出口集装箱综合运价指数为 658.68 点，较上期上涨 1.87%。其中，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为 633 美元/TEU，较上期下跌 10.09%；上海出口至美西基本港市场运价（海运及海运附加费）分别为 1127 美元/FEU，较上期上涨 19.26%。

图 1 SCFI 走势

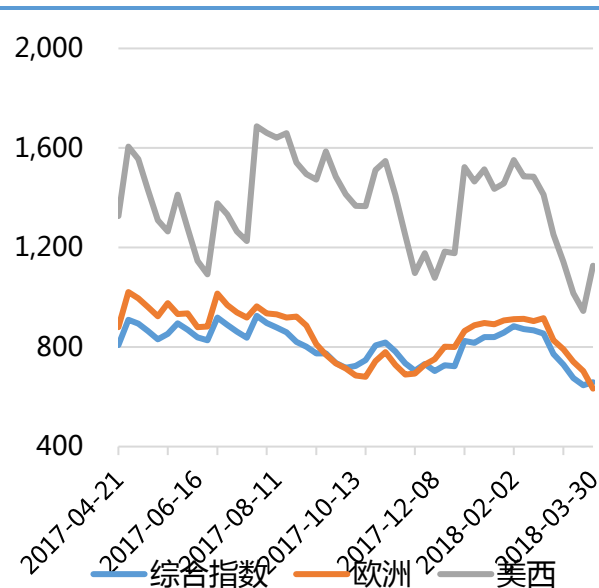
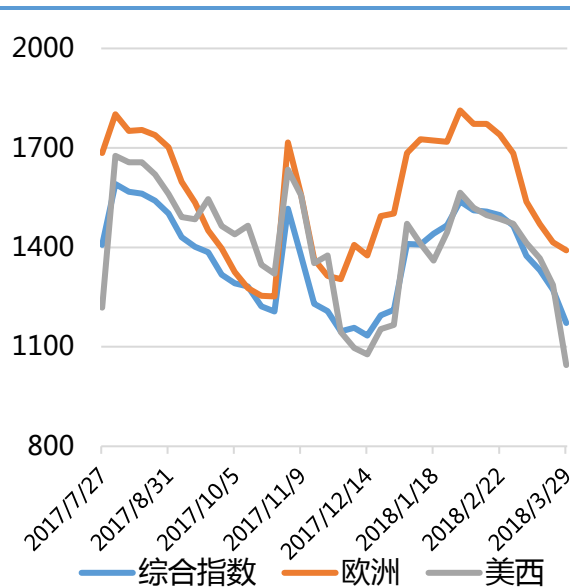


图 2 WCI 走势



数据来源：上海航运交易所、Drewry、SSEFC

本期德鲁里发布的 World Container Index 综合指数为 1172 美元/FEU，较前期下跌 7.86% 较去年同期下跌 14%；上海到鹿特丹运费为 1391 美元/FEU，

集装箱运输市场动态

(2018.3.24-2018.3.30)

较前期下跌 1.7% ,较去年同期下跌 8% ;上海到洛杉矶运费为 1045 美元/FEU ,较前期下跌 18.8% , 较去年同期下跌 19%。

现货报价

欧洲基本港市场报价

信息来源	报价	信息来源	报价
某货代报价	545-740	货代助手	565-760

资讯纵览

● 增值税税率调整

国务院常务会议决定，从 2018 年 5 月 1 日起，一是将制造业等行业增值税税率从 17%降至 16% 将交通运输、建筑、基础电信服务等行业及农产品等货物的增值税税率从 11%降至 10% ，预计全年可减税 2400 亿元。

● 2018 年 2 月全球造船业月报

根据克拉克森最新数据统计，2018 年 2 月份新签集装箱船 8 艘，共计 88000 标箱；手持订单数量为 388 艘，共计 2713404TEU；交付数量为 5 艘，共计 53860TEU；价格方面，除灵便型和次巴拿马型集装箱船新船价格持平上月外，其余各船型新船价格环比均有所上升，其中超巴拿马型集装箱船(10000TEU、13000-14000TEU 和 16000-16500TEU)新船价格上升 50 万美元、75 万美元和 75 万美元至 9300 万美元。

● 2018 年 1-2 月交通运输经济运行开局向好

1-2 月，交通运输经济运行开局向好，主要指标符合预期，运输生产“客低货快”，港口集装箱吞吐量较快增长，交通固定资产投资在高平台上延续两位数增长。其中水路货运量同比增长 0.2%；完成集装箱吞吐量 3754 万标箱，同比增长 9.1%。

● 阳明 1100 万、以星 5000 万美金 又有两家航运公司扭亏为盈传捷报！

阳明海运 2017 年度营收及获利较去年皆大幅改善，顺利转亏为盈，合并营收为新台币

集装箱运输市场动态

(2018.3.24-2018.3.30)

1,310.77 亿元，税后盈余新台币 3.21 亿元 (合约 1100 万美金)，税后 EPS 新台币 0.17 元，营运量为 472.2 万 TEU，较去年 433.2 万 TEU 增长 9%；以星航运实现营业收入 29.78 亿美元，同比增长 17%，获利 5000 万美元，运输集装箱量 262.9 万 TEU，创历史新高。

市场之声

● 中欧船学院

Glory-TYPE 将于 4 月 10 日首航上海，该航线上海至汉堡、鹿特丹、福利克斯多分别需 35 天、38 天、41 天；2M 联盟宣布从 5 月开始调整现有亚洲—北美/欧洲航线服务，未来将裁减 17 个挂靠港，并新增 15 艘 13000TEU 型船舶投入北美/欧洲航线；HMM 通知 4 月 4 日离泊的 EU1 航线将取消挂靠上海港。

● cean Network Express 首席执行官杰里米尼克松

对于垄断远洋运输的三大航运联盟在未来的一段时期内会进入“平稳发展”的状态。去年 4 月，5 月和 6 月所面临的一些挑战是由于必须将所有利益从分配给四个联盟到分配给三个所导致的，现在已经过去 10-11 个月，市场已趋于稳定。

● 德鲁里

由于较低的燃油成本和较少的租金带来的优势，包括达飞集团和现代商船等船公司，都在新的亚欧航线上投入了 5000TEU 左右的巴拿马型集装箱船。从今年 4 月份开始，将有三条亚洲-北欧航线使用 5000TEU 左右的船舶。同时，现代商船也计划于今年 4 月份运营的亚欧快航 (AEX) 上，投入 4728TEU 型船。

● SeaIntel

在分析了现有航运企业的订单后认为，当前企业间巨大的新造运力和租船运力差距，将导致市场份额的大幅变化。而马士基航运和赫伯罗特，作为 2M 联盟和 THE 联盟的领军企业，正面临重大抉择，或者跟风造船，或者放弃市场份额，转而将提升盈利能力作为首要任务。尽管目前有一系列大型和超大型集装箱船订单，但未来两年的订单量，将或多或少有所下降，并与每年 5% 的运输需求增长速度保持一致。

● 经济合作与发展组织 (OECD)

全球经济展望报告指出，今明两年的经济成长率预测为 3.9%，高于去年的 3.7%，可看出未来景气缓升的正面趋势。

集装箱运输市场动态

(2018.3.24-2018.3.30)

相关数据

根据 Alphaliner 最新数据显示,当前全球共有:6095 艘集装箱船共计 2188 万 TEU,其中集装箱专用船 5233 艘,共计 2147 万 TEU。

前十大集装箱船队运力 (2018.3.30)

排名	船公司	运力规模		运力占比
		TEU	船数	
1	马士基	4161766	767	19.0%
2	地中海航运	3223572	513	14.7%
3	达飞	2528600	499	11.6%
4	中远海运	1892906	351	8.7%
5	赫伯罗特	1556692	215	7.1%
6	长荣	1066185	194	4.9%
7	东方海外	688662	99	3.1%
8	阳明海运	635048	107	2.9%
9	商船三井	574254	78	2.6%
10	日本邮船	554217	94	2.5%

数据来源 : Alphaliner、SSEFC

免责声明

本报告的信息来源于公开资料,上海航运运价交易有限公司对这些信息的准确性和完整性不做任何保证,报告中包含的信息、结论和观点仅供参考,投资者据此作出的任何投资决策与本公司无关。