

港口罢工继续蔓延，需求端压力致使集装箱运价延续下行趋势

研究院

侯峻

从业资格号：F3024428

投资咨询号：Z0013950

联系人

高聪 FICC 组

☎ 021-60828524

✉ gaocong@htfc.com

从业资格号：F3063338

投资咨询号：Z0016648

彭鑫 FICC 组

☎ 010-64405663

✉ pengxin@htfc.com

从业资格号：F3066607

蔡劭立 FICC 组

☎ 0755-23887993

✉ caishaoli@htfc.com

从业资格号：F3056198

投资咨询号：Z0015616

孙玉龙 FICC 组

☎ 0755-23887993

✉ sunyulong@htfc.com

从业资格号：F3083038

投资咨询号：Z0016257

汪雅航 FICC 组

✉ wangyahang@htfc.com

从业资格号：F03099648

投资咨询业务资格：

证监许可【2011】1289 号

摘要

集装箱海运市场：运力供给的持续增长叠加需求韧性下降，集装箱运价下半年面临一定压力。虽然近期需求端有下行压力，但是全球性的物流的阻滞和港口拥堵短期仍对集装箱运价提供支撑；中长期来看，随着未来物流阻滞的逐步恢复以及未来两年集装箱船队规模的急剧扩大，可用运力供给将会大幅增加，市场料逐步回归正常。

干散货海运市场：干散货船队运力供给目前面临瓶颈，船舶新增订单少，服役期限较长且可能拆解的船舶运力较大，未来干散货船队的运力供给增速逐步下滑。需求端来看，干散货贸易需求正增长，下半年重点关注粮食和煤炭贸易增量，乌克兰粮食出口谈判取得积极进展，未来乌克兰粮食出口将是干散货市场的新增需求量，预期乌克兰自黑海出口的粮食量将增加；欧洲地区仍有囤煤的需求，煤炭海运将是下半年干散货海运需求端的重要增量；中澳关系近期有微妙变化，关注澳大利亚煤炭出口中国禁令是否取消；增量需求端干散货运价下半年有一定支撑。

■ 风险

全球罢工潮蔓延（上行风险）、全球船舶拥堵加剧（上行风险）、全球需求超预期下行（下行风险）

目录

策略摘要.....	1
集装箱船运：港口罢工继续蔓延，需求端压力致使集装箱运价延续下行趋势.....	4
出口集装箱运价指数继续回落趋势	4
海外罢工潮仍在蔓延，集装箱运力拥堵继续上行	5
集装箱船队供应端：集装箱船队的供应逐步增加	7
劳动力供应端目前仍有扰动	9
经济衰退预期袭扰，全球需求可持续性存疑.....	10
干散货：乌克兰粮食出口问题目前谈判顺利，关注后续实际进展.....	13
干散货市场本月走势偏弱	13
港口拥堵层面	14
干散货船队运力供给压力相对较小	15
需求展望：干散货贸易需求正增长，下半年重点关注粮食和煤炭贸易增量.....	17

图表

图 1： 上海出口集装箱指数 单位：点	4
图 2： 上海出口集装箱结算运价指数 单位：点.....	4
图 3： 上海到欧洲航线运价 单位：\$/TEU.....	4
图 4： 上海至美东美西港口运价 单位：\$/FEU.....	4
图 5： 美东港口拥堵 单位：百万 TEU	6
图 6： 美西港口拥堵 单位：百万 TEU	6
图 7： 全球港口集装箱拥堵 单位：百万 TEU.....	6
图 8： 拥堵船舶占总运力比重 单位：%.....	6
图 9： 中国港口集装箱拥堵 单位：百万 TEU.....	6
图 10： 上海港集装箱拥堵情况 单位：千 TEU.....	6
图 11： 英国/欧洲大陆拥堵情况 单位：百万 TEU.....	7
图 12： 釜山港港拥堵情况 单位：千 TEU	7
图 13： 集装箱船舶订单量 单位：艘.....	8
图 14： 集装箱船舶订单总运力 单位：TEU.....	8
图 15： 预计交付船舶数量 单位：艘.....	8
图 16： 预计交付船舶运力 单位：DWT.....	8
图 17： 集装箱船运力月度变动 单位：千 TEU,%.....	8
图 18： 集装箱船年度运力变动 单位：千 TEU,%.....	8
图 19： 集装箱船舶年龄分布情况 单位：艘	9
图 20： 集装箱船舶拆解年龄 单位：年.....	9
图 21： 工资增速情况 单位：%.....	9
图 22： 运输行业时薪 单位：美元/小时.....	9

图 23:	美国贸易运输行业职位空缺率 单位: %	9
图 24:	时薪与工时 单位: 小时, 美元/小时	9
图 25:	欧洲 CPI 单位: %	10
图 26:	美国 CPI 单位: %	10
图 27:	集装箱船订单 单位: 艘	11
图 28:	集装箱船的供需情况 单位: %	11
图 29:	美国耐用品消费 单位: %	11
图 30:	美国个人储蓄比例刷新疫情后新低 单位: %	11
图 31:	密歇根大学消费者信心指数 单位: 点	11
图 32:	密歇根大学消费者预期指数 单位: 点	11
图 33:	美国耐用品个人消费支出 单位: 十亿美元	12
图 34:	美国非耐用品个人消费支出 单位: 十亿美元	12
图 35:	BDI 指数 单位: 点	13
图 36:	BPI 指数 单位: 点	13
图 37:	BCI 指数 单位: 点	13
图 38:	BHSI 指数 单位: 点	13
图 39:	铁矿石国际运价 单位: 美元/吨	14
图 40:	中国干散货运价指数 单位: 点	14
图 41:	煤炭国际运价 单位: 美元/吨	14
图 42:	镍矿运价 单位: 美元/吨	14
图 43:	全球散货船拥堵 单位: 艘	15
图 44:	全球干散货船拥堵 单位: DWT	15
图 45:	中国散货船拥堵 单位: 艘	15
图 46:	中国干散货船拥堵 单位: DWT	15
图 47:	干散货船队运力及同比增速 单位: %	16
图 48:	干散货订单 单位: 艘	16
图 49:	年度船舶交付数量 单位: 艘	16
图 50:	干散货船舶年限 单位: 艘	16
图 51:	干散货船舶平均船龄 单位: 年	17
图 52:	拆解干散货船舶年龄 单位: 艘	17
图 53:	粮食海运量 单位: 点	18
图 54:	铁矿石海运量 单位: 点	18
图 55:	煤炭海运量 单位: %	18
图 56:	干散货海运量 单位: 点	18
图 57:	干散货船队运力及贸易量同比 单位: %	19
图 58:	全球干散货贸易量与 GDP 单位: %	19
图 59:	主要地区煤炭价格 单位: 美元/吨	19
图 60:	英国天然气价格 单位: 便士/色姆	19

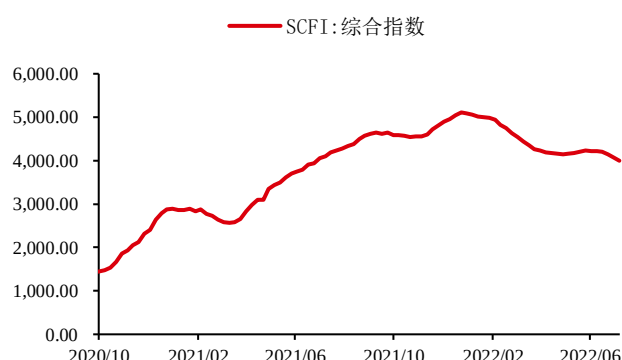
集装箱船运：港口罢工继续蔓延，需求端压力致使集装箱运价延续下行趋势

出口集装箱运价指数继续回落趋势

7月22日，上海航运交易所发布的上海出口集装箱综合运价指数为3996.77点，较上期下跌1.9%。上海港出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为5570美元/TEU，较上期下跌0.7%。上海港出口至美西和美东基本港市场运价（海运及海运附加费）分别为6722美元/FEU和9441美元/FEU，分别较上期下跌2.3%和1.0%。

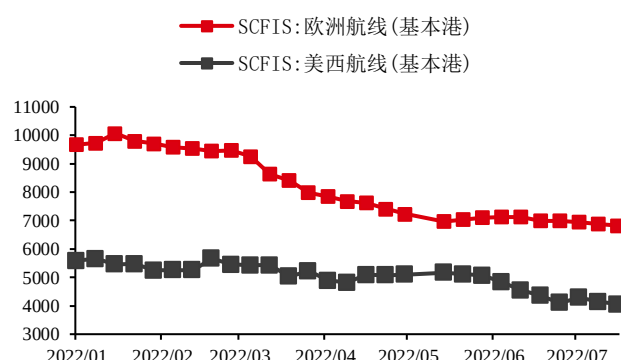
上海出口集装箱结算运价指数中，欧洲航线本周继续下行，环比上周下降0.75%至6823.52点；美西航线下跌2.19%至4052.94点。

图1： 上海出口集装箱指数 | 单位：点



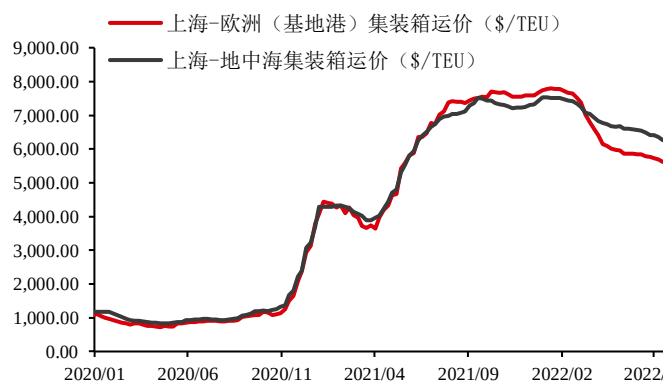
数据来源：Wind Clarkson Bloomberg 华泰期货研究院

图2： 上海出口集装箱结算运价指数 | 单位：点



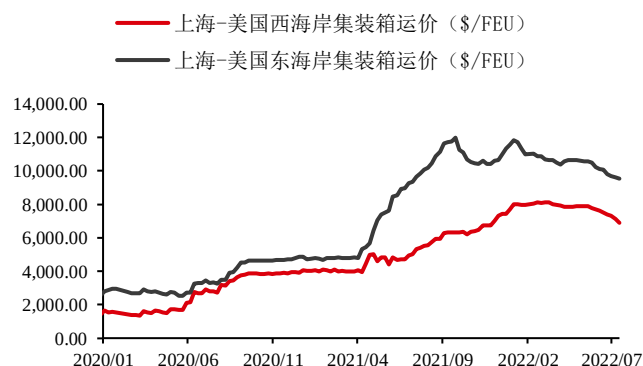
数据来源：Wind Clarkson Bloomberg 华泰期货研究院

图3： 上海到欧洲航线运价 | 单位：\$/TEU



数据来源：Wind Clarkson Bloomberg 华泰期货研究院

图4： 上海至美东美西港口运价 | 单位：\$/FEU



数据来源：Wind Clarkson Bloomberg 华泰期货研究院

海外罢工潮仍在蔓延，集装箱运力拥堵继续上行

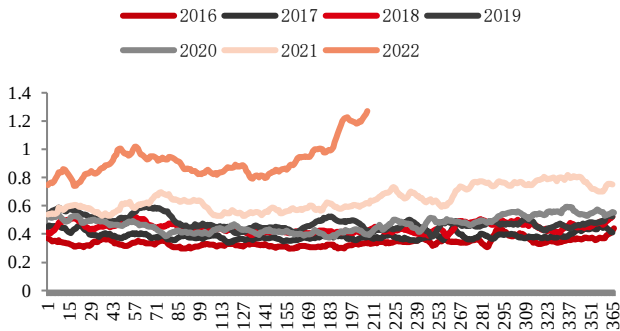
供应链仍面临拥堵压力，罢工仍为近期扰动项。目前全球主要港口集装箱船拥堵情况仍处于高位，全球拥堵集装箱船舶运力达 9.44 百万 TEU，拥堵船舶运力占集装箱总运力的 37.40%，均处于历史高位。

分港口来看，美东港口近期拥堵逐渐上行，目前拥堵运力为 1.27 百万 TEU，美西港口拥堵运力为 0.62 百万 TEU。中国港口集装箱拥堵压力较小，目前拥堵集装箱船舶运力为 2.28 百万 TEU，低于 2021 年同期。

罢工潮仍在全球主要港口蔓延。**奥克兰港**在 7 月 17 日正式开始罢工活动，原计划在 7 月 20 日结束，但根据外媒的有关报道，当前抗议者热情高涨，因此此次罢工活动将有可能延长至数周，甚至数月；**德国码头工人**谈判陷僵局，7 月 1 日下午，备受全球航运业瞩目的美西码头工人劳资谈判宣告失败，双方最终未能在原合约到期之前达成任何协议。由于燃料成本以及生活成本的上涨，近期多个国家的港口员工罢工以提高收入水平。截至 7 月 7 日，**印度集卡车司机**罢工已停止了卡图帕利、钦奈和卡马拉哈尔港口的大部分进出口活动，约有 8000 个集装箱滞留在港口；**英国** 4 万名铁路工人在 6 月 21 日、23 日及 25 日举行罢工，以争取提高薪水、改善工作条件；**西班牙**中小型运输卡车司机和个体户运输司机的“道路运输捍卫平台”在 6 月 26 日举行大会，以决定是否继续罢工；6 月 17 日，包括**汉堡港**在内的德国多个海港的数千名工人举行了罢工，使得港口拥堵进一步加剧；6 月 20 日约有 7 万名比利时工人在布鲁塞尔游行，要求政府采取行动应对急剧上升的生活成本，比利时机场和全国交通网络的运行因为工人的罢工几乎停止，作为欧洲最大港口之一的安特卫普-布鲁日港的港口作业也由此受到影响；6 月 15 日，加拿大国家铁路公司（简称 CN）收到了据国际工会组织“国际电气工人兄弟会”（简称 IBEW）的罢工预先通知；6 月 7 日开始的韩国货运卡车工人罢工持续了 8 天，经过与韩国政府四轮谈判，最后就延长工人最低工资保证达成了一项暂定协议，后续将继续讨论是否将工人最低工资保障扩展至其他方面。

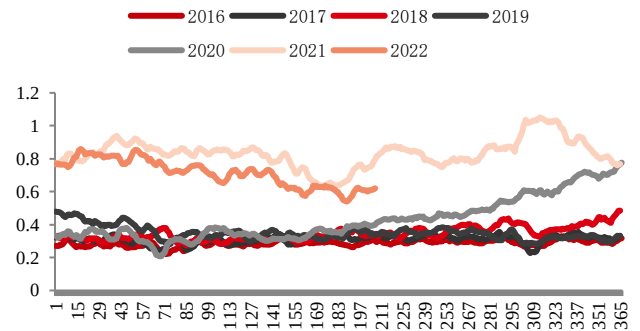
相关地区的罢工使得对应港口拥堵情况快速回升，英国/欧洲目前拥堵集装箱运力达 1.37 百万 TEU，处于历史同期高位，汉堡港拥堵集装箱运力达 160 千 TEU，同样处于历史高位，近期仍需提防罢工对于集装箱周转效率的扰动。

图5： 美东港口拥堵 | 单位：百万 TEU



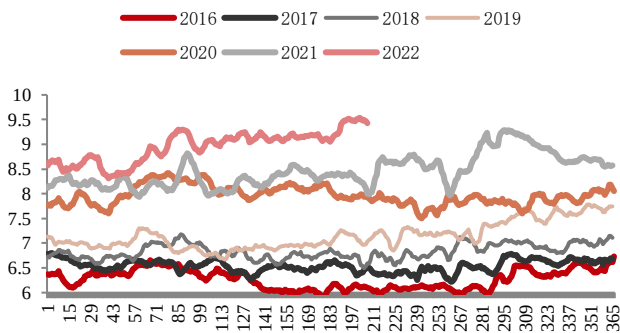
数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图6： 美西港口拥堵 | 单位：百万 TEU



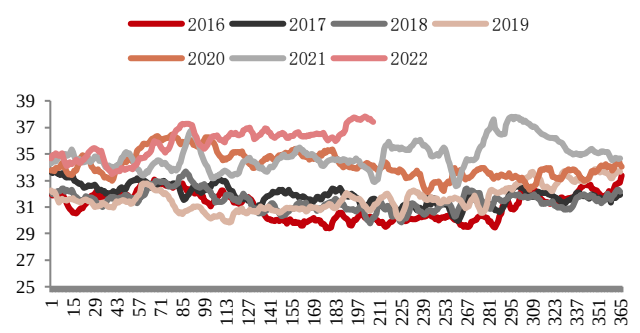
数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图7： 全球港口集装箱拥堵 | 单位：百万 TEU



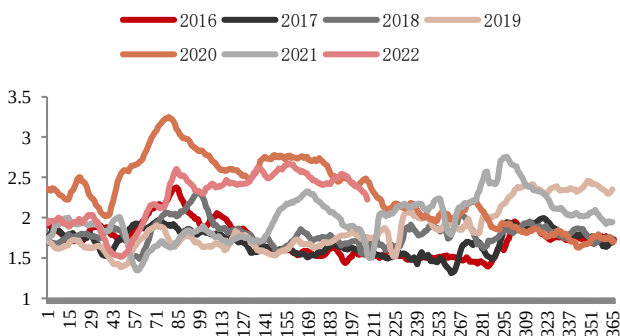
数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图8： 拥堵船舶占总运力比重 | 单位：%



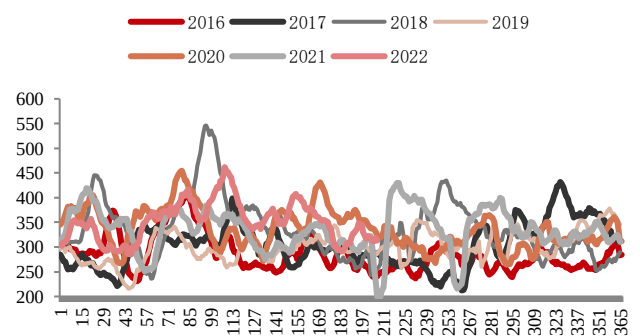
数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图9： 中国港口集装箱拥堵 | 单位：百万 TEU



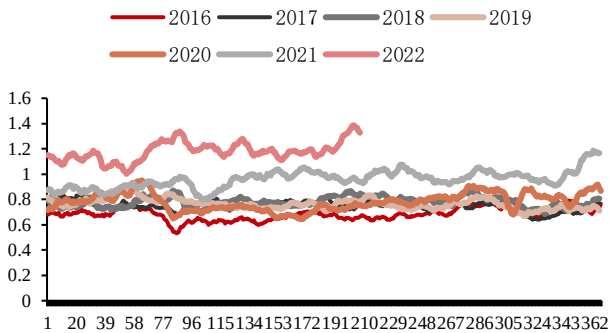
数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图10： 上海港集装箱拥堵情况 | 单位：千 TEU



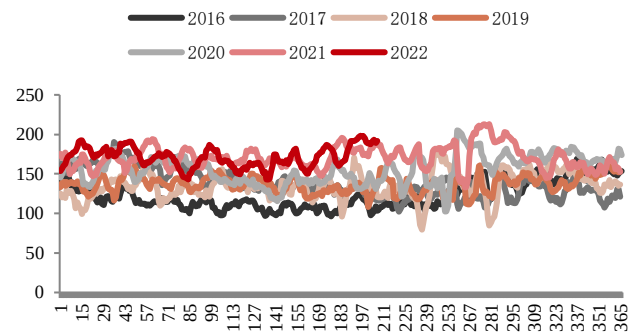
数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图11: 英国/欧洲大陆拥堵情况 | 单位: 百万 TEU



数据来源: Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图12: 釜山港拥堵情况 | 单位: 千 TEU



数据来源: Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

集装箱船队供应端: 集装箱船队的供应逐步增加

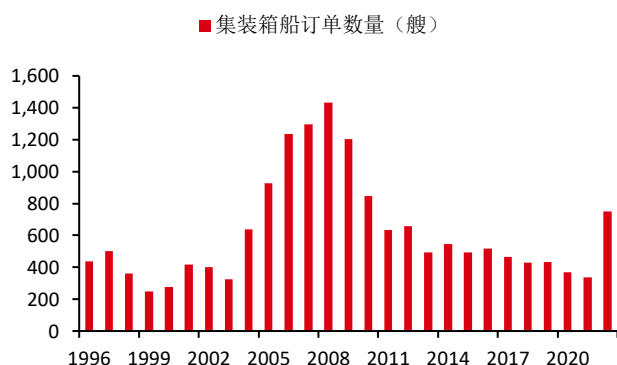
2022 年集装箱船的订单量大幅增加, 达 750 艘, 创近 12 年新高, 折合运力达 577 万 TEU, 未来年份集装箱船队新增运力供给有保证。

由于船舶订单量与最终船舶的交付会有一定的时滞, 观察未来年份年度预计实际交付的船舶数量可能更有参照力。2022 年实际交付的船舶运力处于中性位置, 但交付的船舶数量刷新近几年新高, 折合运力约为 1100 万 DWT, 与 2021 年大致相同。集装箱运力的交付主要集中于 2023 年以及 2024 年, 2023 年、2024 年交付的船舶数量以及对应的船舶运力分别达到 352 艘、337 艘以及 2655 万 TEU 和 2960 万 TEU, 均刷新阶段新高, 随着时间推移, 集装箱船运力的供给端问题压力逐渐缓解。

未来年份拆解集装箱船舶运力压力有限。本文对现有集装箱船舶使用年限进行统计, 0-5 年的有 890 艘; 6-10 年的有 985 艘; 11-20 年的有 2562 艘; 21-30 年的有 935 艘, 31 年以上的共有 146 艘。近几年, 集装箱船舶的拆解平均使用年限超过 30 年, 若以 30 年为基准, 未来待拆解的集装箱船舶数量仅为 146 艘, 占目前集装箱船舶数量的比重约为 2.6%。船舶拆解端对集装箱运力所带来的压力相对较小

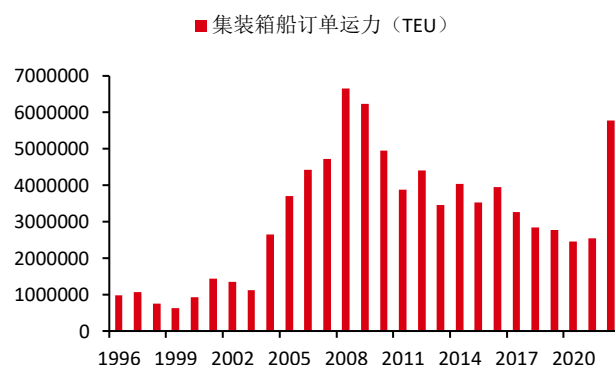
目前全球集装箱船总数量为 5650 艘, 集装箱船总运力同比增速持续下滑的趋势在 2020 年底达阶段底部, 目前预测数据显示 2022 年集装箱运力同比增速达 4.5%, 2024 年达 7.7%, 缺船的问题未来逐步改善。

图13: 集装箱船舶订单量 | 单位: 艘



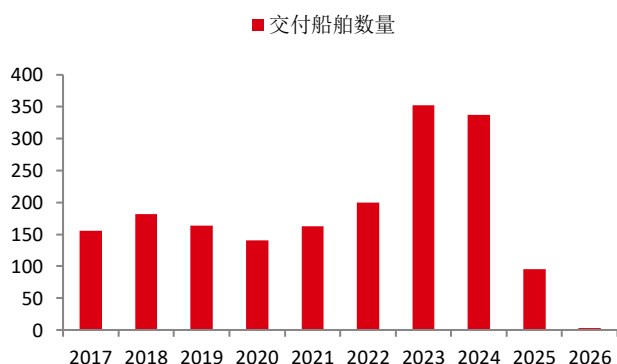
数据来源: Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图14: 集装箱船舶订单总运力 | 单位: TEU



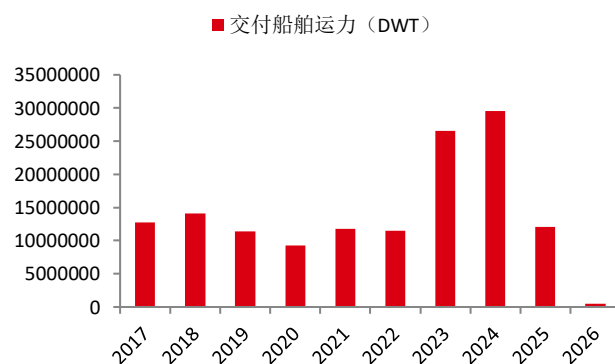
数据来源: Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图15: 预计交付船舶数量 | 单位: 艘



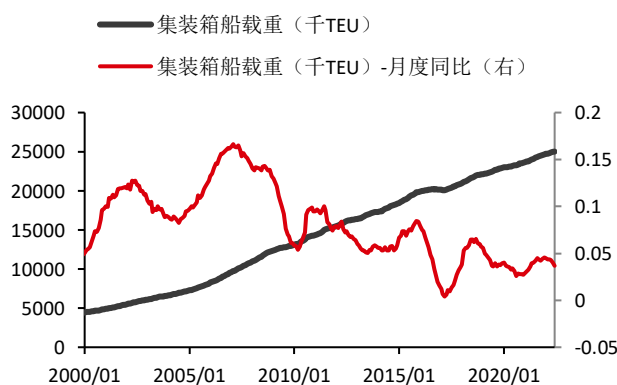
数据来源: Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图16: 预计交付船舶运力 | 单位: DWT



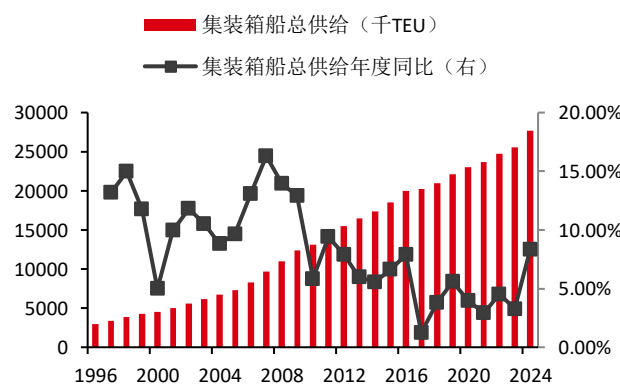
数据来源: Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图17: 集装箱船运力月度变动 | 单位: 千 TEU,%

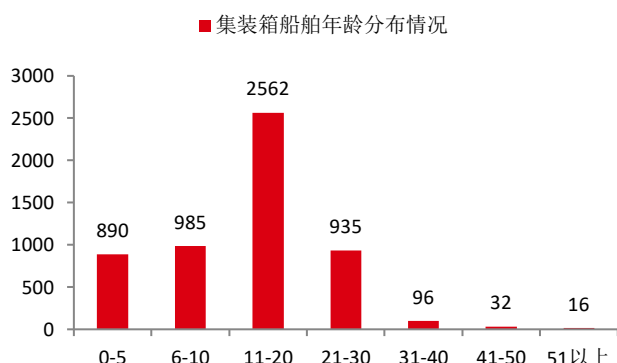


数据来源: Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

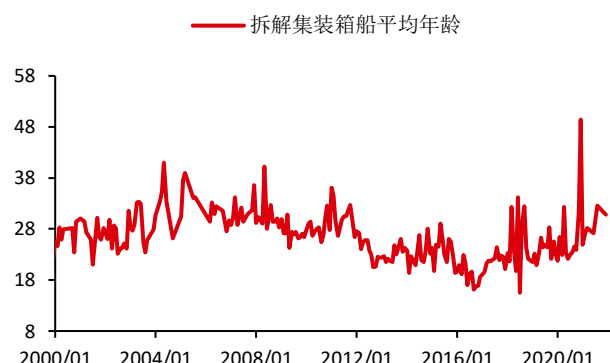
图18: 集装箱船年度运力变动 | 单位: 千 TEU,%



数据来源: Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图19： 集装箱船舶年龄分布情况 | 单位：艘


数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图20： 集装箱船舶拆解年龄 | 单位：年


数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

劳动力供应端目前仍有扰动

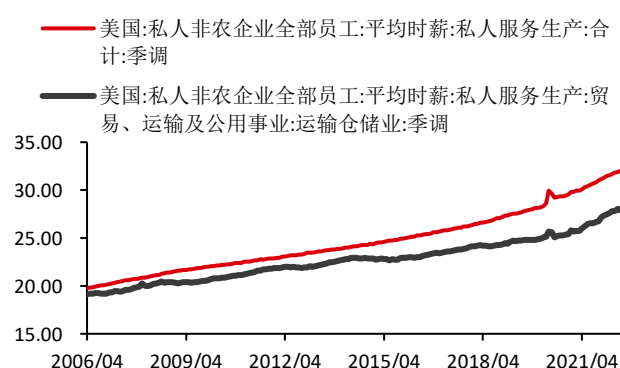
本部分主要考察美国劳动力供应情况。从薪资水平看，运输仓储行业员工的平均时薪水平低于私人服务生产部门的平均时薪，但是 2021 年 4 月份之后其工资增速水平明显跑赢。

虽然薪资增速水平明显跑赢，但目前贸易运输行业的职位空缺率依旧处于较高位置。港口拥堵的舒缓非常依赖后方的公、铁路运输，大量堆积的箱子需要被公、铁路运输系统运走。目前的现状是美国贸易运输行业职位空缺率仍处于高位，运输仓储业的平均时薪虽然大幅增加，但是仍然面临招工难的问题，同时还面临现有员工的工作时间不断压缩的问题，未来人力的供给仍需密切关注。

同时，由于目前全球通胀处于高位，罢工成为近期市场的关键词之一，海、空、铁领域的罢工近期席卷主要发达经济体，对于人力的供给造成扰动。

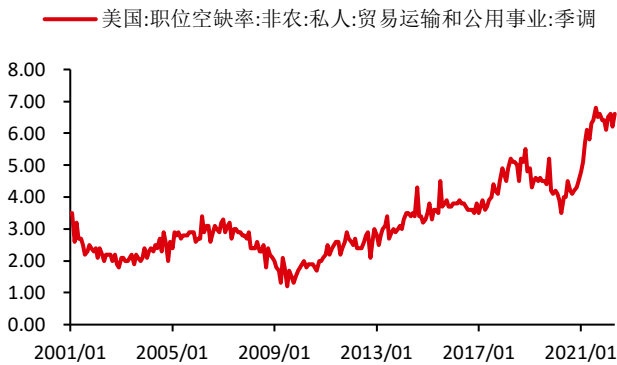
图21： 工资增速情况 | 单位：%


数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

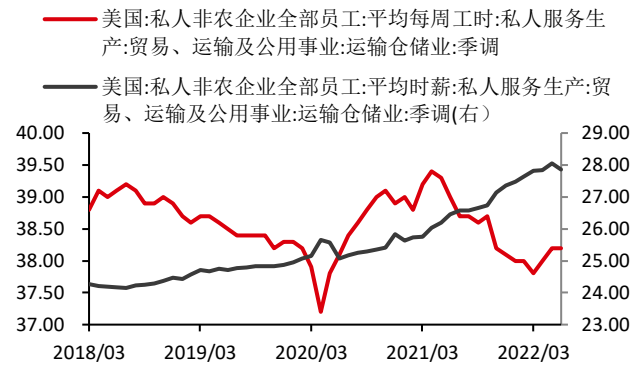
图22： 运输行业时薪 | 单位：美元/小时


数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图23： 美国贸易运输行业职位空缺率 | 单位：%
图24： 时薪与工时 | 单位：小时，美元/小时

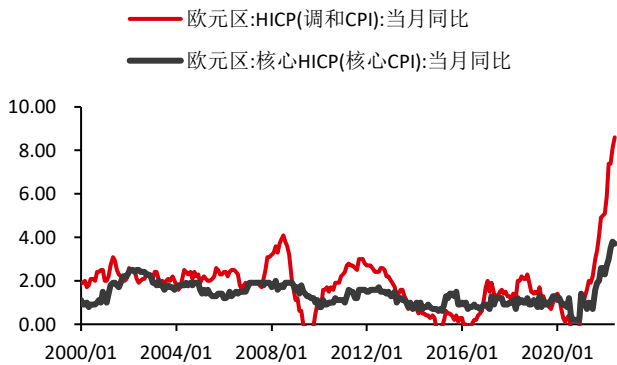


数据来源: Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院



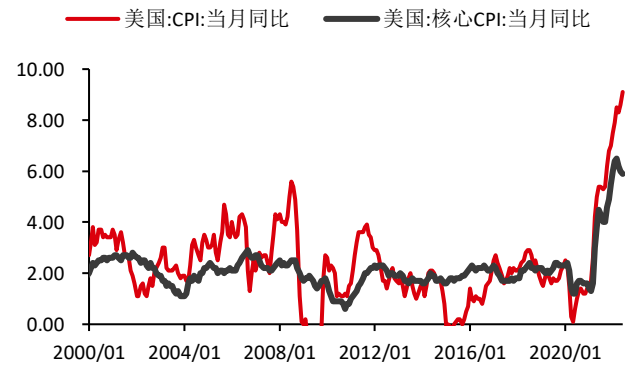
数据来源: Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图25: 欧洲 CPI | 单位: %



数据来源: Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图26: 美国 CPI | 单位: %



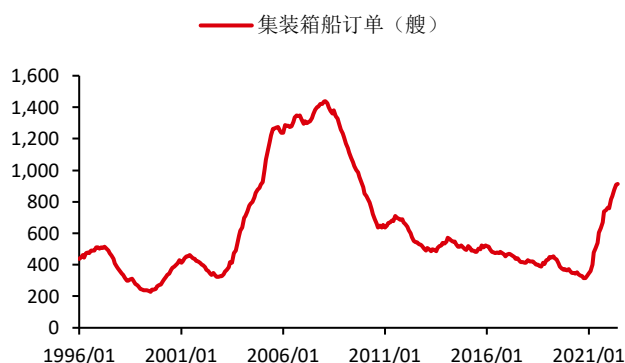
数据来源: Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

经济衰退预期袭扰，全球需求可持续性存疑

从供需角度来看。2021 年运价高位推高了海运企业的收益，各家公司纷纷投资造船，2020 年 10 月份之后，集装箱船订单量快速抬升，2022 年 6 月份集装箱船订单量达 914 艘，刷新阶段新高。2022、2023 年交付的集装箱船舶数量处于历史高位。

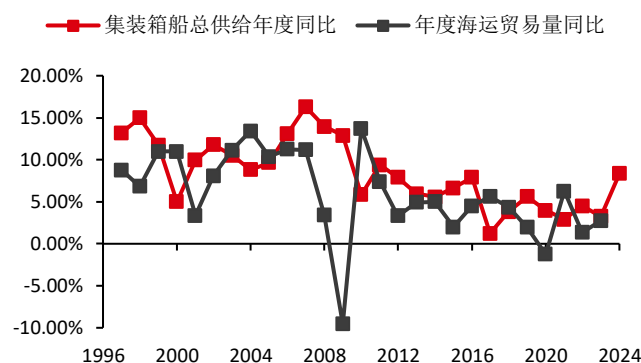
俄乌冲突，中国疫情反弹以及通货膨胀对集装箱船市场的影响逐渐凸显，全球集装箱海运贸易目前面临下行压力，从年度级别展望来看，2022 年-2024 年，年度集装箱船队运力总供给的同比增速均要高于集装箱船海运贸易量预测的同比增速。

图27： 集装箱船订单 | 单位：艘



数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

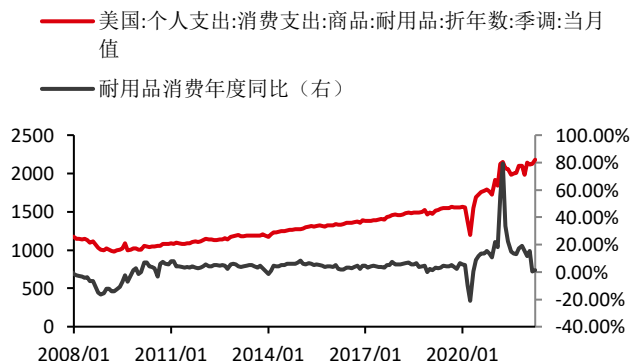
图28： 集装箱船的供需情况 | 单位：%



数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

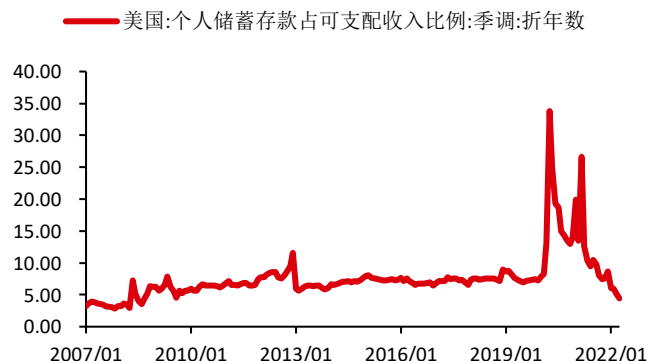
美国需求端目前面临问题，短期美国需求仍有韧性，但需关注美国需求端的可持续性。美国疫后耐用品消费高增，与大规模财政补贴、低利率环境密不可分。财政退潮、美联储加息背景下，耐用品消费前置的狂热或行近尾声。美国目前的个人储蓄比例刷新疫情后新低，消费者预期也比较差，最新一期公布的美国密歇根大学消费者信心指数以及预期指数均刷新阶段新低。美国耐用品消费以及非耐用品消费目前均已开始高位下滑。

图29： 美国耐用品消费 | 单位：%



数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图30： 美国个人储蓄比例刷新疫情后新低 | 单位：%

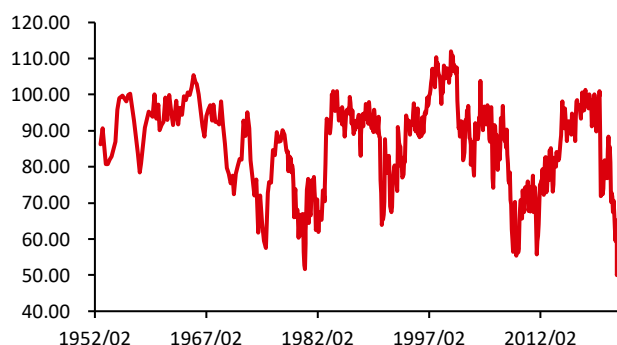


数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图31： 密歇根大学消费者信心指数 | 单位：点

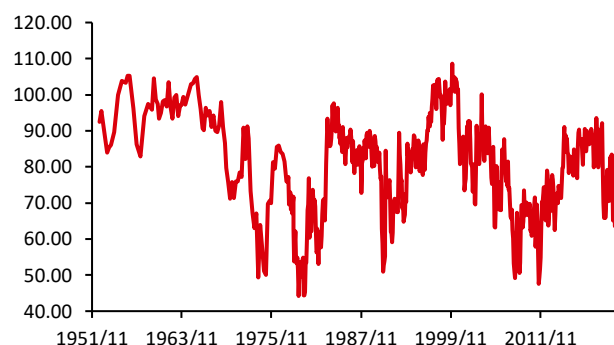
图32： 密歇根大学消费者预期指数 | 单位：点

——美国:密歇根大学消费者信心指数



数据来源: Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

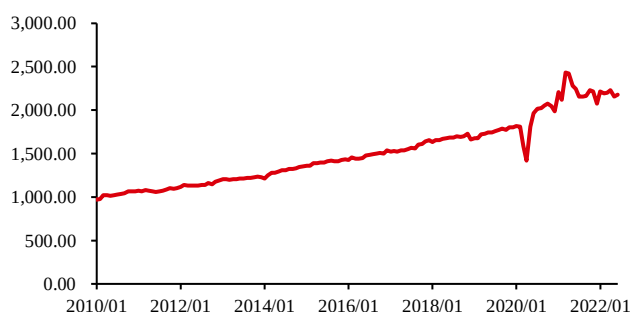
——美国:密歇根大学消费者预期指数



数据来源: Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图33: 美国耐用品个人消费支出 | 单位: 十亿美元

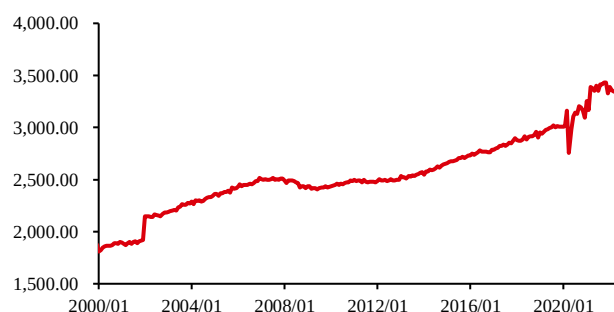
——美国:不变价:折年数:个人消费支出:耐用品:季调



数据来源: Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图34: 美国非耐用品个人消费支出 | 单位: 十亿美元

——美国:不变价:折年数:个人消费支出:非耐用品:季调



数据来源: Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

运力供给的持续增长叠加需求韧性下降, 集装箱运价下半年面临一定压力。虽然近期需求端有下行压力, 但是全球性的物流的阻滞和港口拥堵短期仍对集装箱运价提供支撑; 中长期来看, 随着未来物流阻滞的逐步恢复以及未来两年集装箱船队规模的急剧扩大, 可用运力供给将会大幅增加, 市场料逐步回归正常。

干散货：乌克兰粮食出口问题目前谈判顺利，关注后续实际进展

干散货市场本月走势偏弱

BDI 指数 7 月初至今下跌 15.4%，BPI 指数月初至今下跌 17.46%，BCI 指数 7 月初至今下跌 14.5%，BHSI 指数 7 月初至今下跌 8.72%。

图35： BDI 指数 | 单位：点



数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图36： BPI 指数 | 单位：点



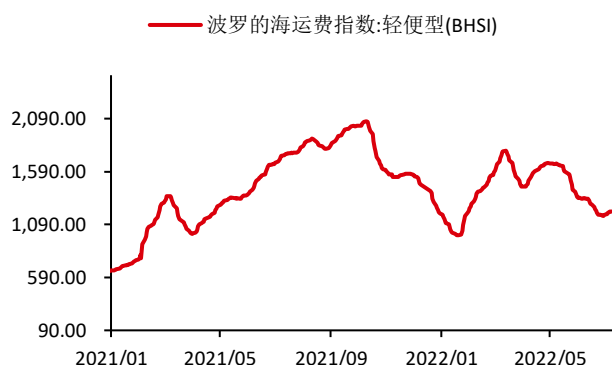
数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图37： BCI 指数 | 单位：点



数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图38： BHSI 指数 | 单位：点



数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

分品种运价来看，7 月 28 日西澳到青岛的铁矿石国际运价为 10.15 美元/吨，较 6 月底下跌 11.43%；图巴朗到青岛铁矿石运价格 27.61 美元/吨，较 6 月底下跌 7.04%。7 月 28 日，澳大利亚到中国舟山煤炭运费价格为 16.26 美元/吨，较 6 月底下降 10.4%；印尼到中国广州煤炭运费价格为 10.84 美元/吨，较 6 月底下降 11.91%。7 月 28 日菲律宾到中国日照镍矿运费价格为 19.04 美元/吨，较 6 月底下降 10.59%。

图39：铁矿石国际运价 | 单位：美元/吨



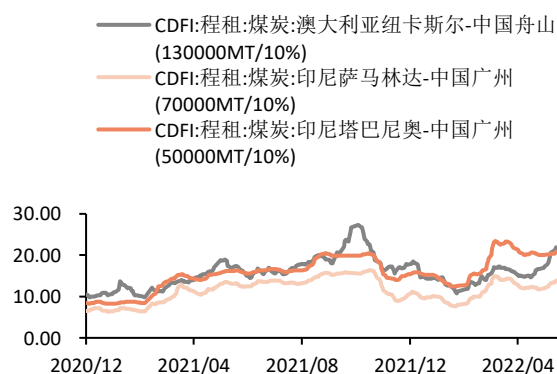
数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图40：中国干散货运价指数 | 单位：点



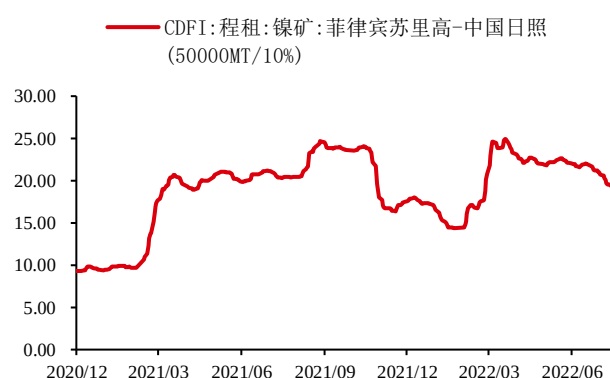
数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图41：煤炭国际运价 | 单位：美元/吨



数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图42：镍矿运价 | 单位：美元/吨

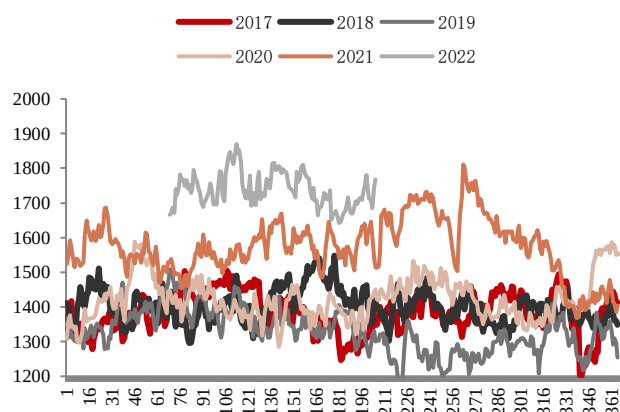


数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

港口拥堵层面

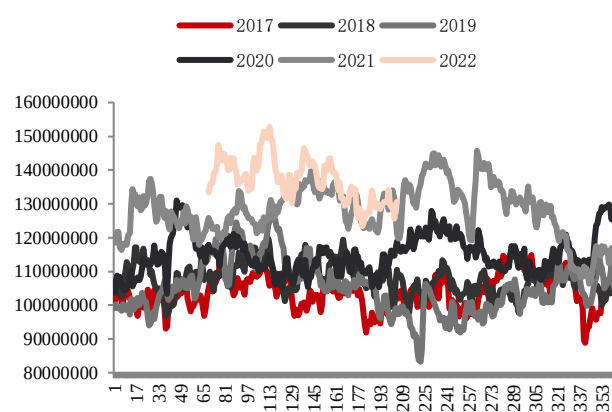
目前港口拥堵对于干散货运价仍有一定支撑。7月22日，全球干散货船拥堵数量为1768艘，仍处于历史同期高位；中国干散货船拥堵情况近期有所缓解，最新数据拥堵船舶数量为304艘，低于2021以及2020年同期水平。

图43： 全球散货船拥堵 | 单位：艘



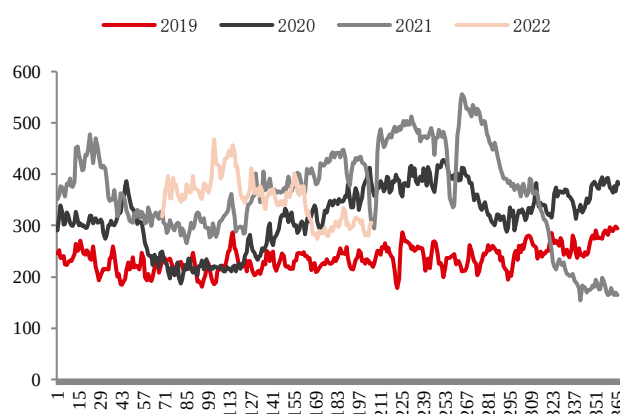
数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 路透 华泰期货研究院

图44： 全球干散货船拥堵 | 单位：DWT



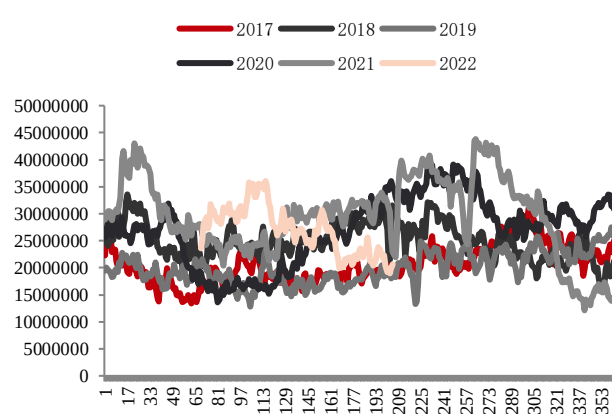
数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 路透 华泰期货研究院

图45： 中国散货船拥堵 | 单位：艘



数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 路透 华泰期货研究院

图46： 中国干散货船拥堵 | 单位：DWT

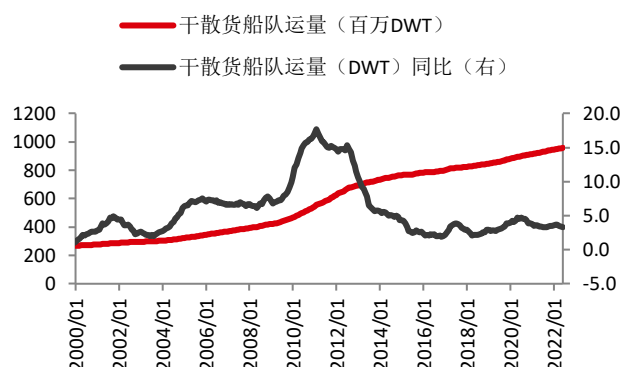


数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 路透 华泰期货研究院

干散货船队运力供给压力相对较小

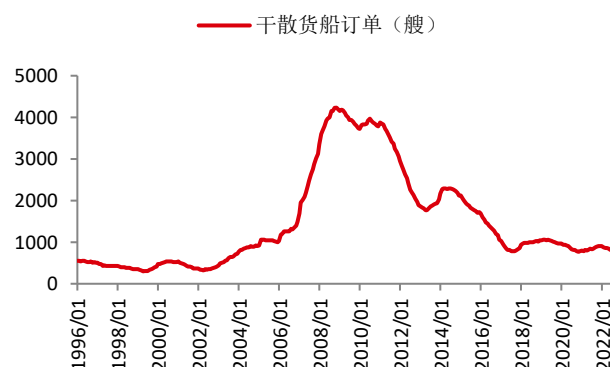
干散货船船队供给压力较小。与集装箱船舶相比，干散货船船队未来供应压力相对较小，目前干散货船月度订单量处于相对较低水平，2022年6月份订单量为816艘，干散货船订单占干散货运力的比重仅为6.86%，未来干散货船交付所带来的干散货船船队运力供给压力相对较小。

图47： 干散货船队运力及同比增速 | 单位：%



数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 路透 华泰期货研究院

图48： 干散货订单 | 单位：艘

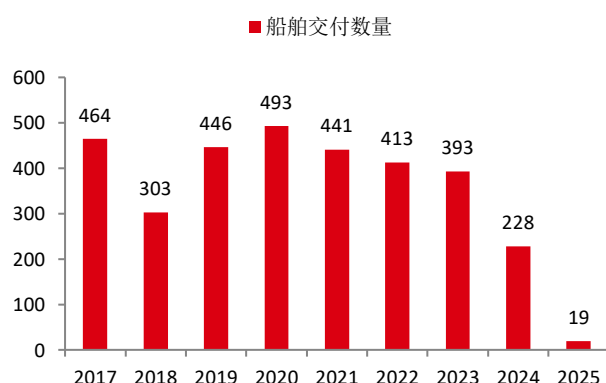


数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 路透 华泰期货研究院

观察未来年份年度预计实际交付的干散货船舶数量。未来年份，干散货船舶交付端所带来的压力相对有限，未来年份干散货船舶交付的数量逐年递减，其中 2022 年预计交付 413 艘、2023 年交付 393 艘、2024 年交付数量是 228 艘，交付船舶数量逐年递减。

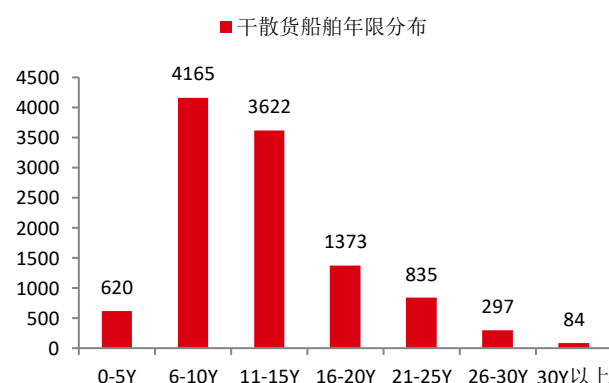
从干散货船舶服役的年限分布来看，大部分船舶的服役期限处于 6-10Y 以及 11-15Y 区间，服役 21 年以上的船舶数量为 1216 艘，历史拆解的干散货船的船龄均值超过 20Y，如果以此期限为准，未来年份待拆解的干散货船舶数量超过 1200 艘，干散货船舶运力的供给未来相对平稳甚至有下行趋势。

图49： 年度船舶交付数量 | 单位：艘



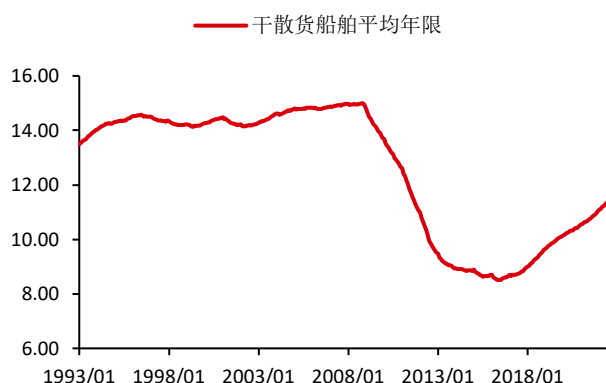
数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 路透 华泰期货研究院

图50： 干散货船舶年限 | 单位：艘



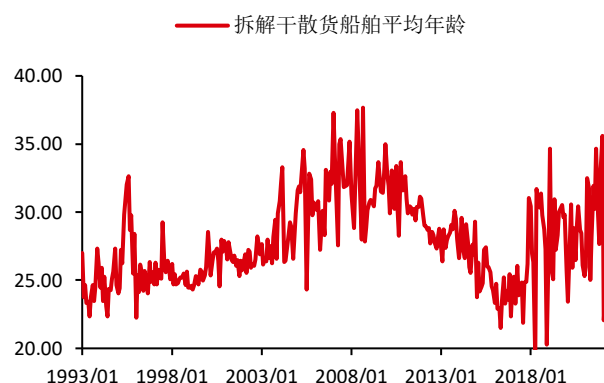
数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 路透 华泰期货研究院

图51： 干散货船舶平均船龄 | 单位：年



数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 路透 华泰期货研究院

图52： 拆解干散货船舶年龄 | 单位：艘



数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 路透 华泰期货研究院

需求展望：干散货贸易需求正增长，下半年重点关注粮食和煤炭贸易增量

干散货船的需求与全球经济增速有较大的相关性，由于全球经济未来几年仍维持正增长，目前预测的 2022 年以及 2023 年全球干散货海运贸易量同比增速均为正值。

2022 年上半年，全球干散货运量较 2021 年同期月份均有所降低，其中 1 月份同比降幅最大，达 6.2%。细分货物品种来看，全球铁矿石海运量明显不及 2021 年，运量已经连续 6 个月同比为负值，其中 2 月份运量同比降幅接近 10%；全球粮食海运量已经连续 3 个月同比增幅为负，且近三个月全球粮食运量同比增速的减幅均在 10%-20%之间。煤炭海运方面，1、2 月份全球煤炭海运量同比下行较多，1 月份下行比例超过 25%，2 月份下行比例超过 4%，3、4、5 月份煤炭海运量同比增速均超过 5%。

下半年重点关注粮食和煤炭贸易增量。

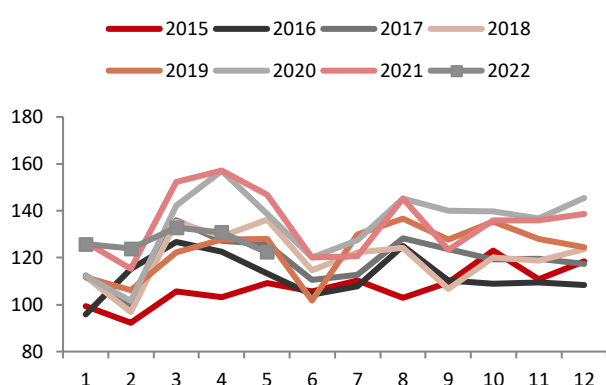
乌克兰粮食出口谈判取得积极进展，全球干散货市场未来料将有新增需求，7 月 22 日，俄罗斯外长拉夫罗夫表示，俄罗斯与联合国签署的推进俄罗斯粮食和化肥出口的备忘录有效期为 3 年；乌克兰总统泽连斯基当地时间 22 日在其每日晚间例行视频讲话中表示，当天签署的“乌克兰粮食安全运输倡议”完全符合乌克兰的利益，乌克兰可以恢复黑海港口的运营，乌克兰军队也能够为此提供必要的保护；泽连斯基强调，协议签署后，乌克兰将能够出口约 2000 万吨去年收获的谷物。乌克兰现在有价值大约 100 亿美元的粮食库存。受俄乌冲突的影响，2022 年第二季度乌克兰粮食出口量同比下降 90%至仅 130 万吨，未来乌克兰粮食出口将是干散货市场的新增需求量，预期乌克兰自黑海出口的粮食量将增加。

欧洲地区仍有囤煤的需求，煤炭海运将是下半年干散货海运需求端的重要增量，缺气让欧洲要“重启煤电”，俄乌冲突发生后，欧洲对于俄罗斯的能源制裁将会带来全球煤炭替代性需求的抬升，欧洲多国表示将重启煤电以应对能源短缺，保障能源安全，欧洲目前的煤炭进口需求较大，德国联邦统计局发布的统计数据，2022 年 1-4 月，德国煤

炭进口量累计为 1298.77 万吨，同比增长 25.3%。德国还将从印度尼西亚进口 1.5 亿吨煤炭。

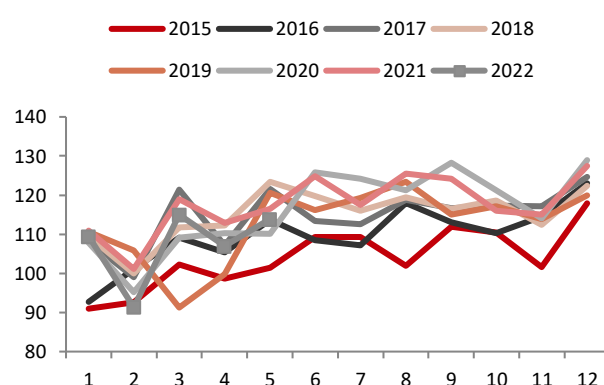
中澳关系近期有微妙变化，关注澳大利亚煤炭出口中国禁令是否取消。澳大利亚财政部长在公开场合表示，中国正在研究解除从澳大利亚进口中国煤炭的禁令，这是缓和和中澳关系中“可喜的一步”。然而，中国外交部给澳大利亚浇了一盆冷水，中国外交部发言人汪文斌表示，中方对于同包括澳大利亚在内的各国开展务实合作的立场是一贯、明确的。观察人士表示，简单来说，如果澳大利亚不主动做出改变，还希望中方率先行动，中澳关系想要恢复往昔基本不可能。

图53： 粮食海运量 | 单位：点



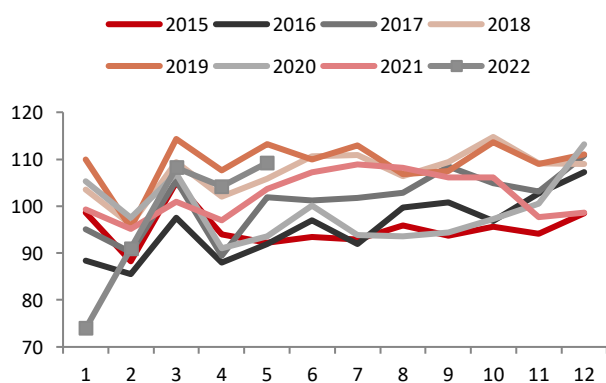
数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 路透 华泰期货研究院

图54： 铁矿石海运量 | 单位：点



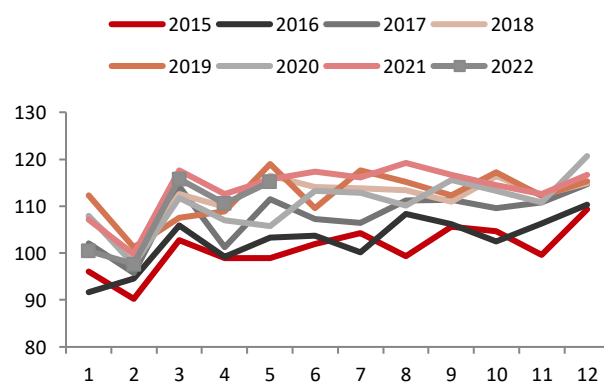
数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 路透 华泰期货研究院

图55： 煤炭海运量 | 单位：%



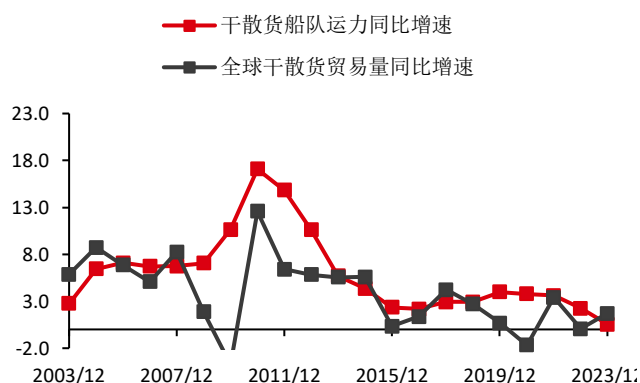
数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 路透 华泰期货研究院

图56： 干散货海运量 | 单位：点



数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 路透 华泰期货研究院

图57： 干散货船队运力及贸易量同比 | 单位：%



数据来源：Wind Clarkson Bloomberg 路透 华泰期货研究院

图58： 全球干散货贸易量与 GDP | 单位：%



数据来源：Wind Clarkson Bloomberg 路透 华泰期货研究院

图59： 主要地区煤炭价格 | 单位：美元/吨



数据来源：Wind Clarkson Bloomberg 路透 华泰期货研究院

图60： 英国天然气价格 | 单位：便士/色姆



数据来源：Wind Clarkson Bloomberg 路透 华泰期货研究院

干散货船队运力供给目前面临瓶颈，船舶新增订单少，服役期限较长且可能拆解的船舶运力较大，未来干散货船队的运力供给增速逐步下滑。需求端来看，干散货贸易需求正增长，下半年重点关注粮食和煤炭贸易增量，乌克兰粮食出口谈判取得积极进展，未来乌克兰粮食出口将是干散货市场的新增需求量，预期乌克兰自黑海出口的粮食量将增加；欧洲地区仍有囤煤的需求，煤炭海运将是下半年干散货海运需求端的重要增量；中澳关系近期有微妙变化，关注澳大利亚煤炭出口中国禁令是否取消；增量需求端对下半年干散货运价有一定支撑。

免责声明

本报告基于本公司认为可靠的、已公开的信息编制，但本公司对该等信息的准确性及完整性不作任何保证。本报告所载的意见、结论及预测仅反映报告发布当日的观点和判断。在不同时期，本公司可能会发出与本报告所载意见、评估及预测不一致的研究报告。本公司不保证本报告所含信息保持在最新状态。本公司对本报告所含信息可在不发出通知的情形下做出修改，投资者应当自行关注相应的更新或修改。

本公司力求报告内容客观、公正，但本报告所载的观点、结论和建议仅供参考，投资者并不能依靠本报告以取代行使独立判断。对投资者依据或者使用本报告所造成的一切后果，本公司及作者均不承担任何法律责任。

本报告版权仅为本公司所有。未经本公司书面许可，任何机构或个人不得以翻版、复制、发表、引用或再次分发他人等任何形式侵犯本公司版权。如征得本公司同意进行引用、刊发的，需在允许的范围内使用，并注明出处为“华泰期货研究院”，且不得对本报告进行任何有悖原意的引用、删节和修改。本公司保留追究相关责任的权力。所有本报告中使用的商标、服务标记及标记均为本公司的商标、服务标记及标记。

华泰期货有限公司版权所有并保留一切权利。

公司总部

广州市天河区临江大道1号之一2101-2106单元 | 邮编：510000

电话：400-6280-888

网址：www.htfc.com