

中国出口集装箱运输市场周度报告 (2018.3.16)

货量恢复不及预期 多数航线运价调整

本周，工厂生产仍然处于恢复期，市场总体货量恢复进度略逊于去年，尚未完全回到正常水平。航商在部分航线继续采取停航措施以控制运力供给，但总体船舶平均装载率仍处于低位。受市场总体需求不足影响，即期市场订舱运价延续下跌。3月16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675.46点，较上期下跌7.4%。

欧地航线，运输市场仍处于恢复期，不过运输需求有陆续恢复迹象，部分航商根据订舱情况预计近期市场货量将陆续回升。部分航商继续实施停航计划进行运力控制，航商之间舱位利用率有所分化，欧洲线上海港船舶平均装载率在80~85%之间，地中海线稍低在80%左右。市场运价方面，多数航商采取降价揽货策略，即期市场订舱运价承压下跌。3月16日，上海出口至欧洲和地中海基本港市场运价（海运及海运附加费）分别为741美元/TEU和665美元/TEU，较上期分别下跌6.3%和5.1%。

北美航线，3月9日公布的2月非农就业数据大超预期，2月ISM制造业指数也显示回升。受益于良好的经济数据表现，美国当地消费需求及总体运输需求亦保持稳健。不过近年来北美线运力增长速度极为迅猛，供求关系一直未见根本性好转。本周市场新增货量有所不足，各航商的运力控制措施力度也不尽相同，装载率反而有所下滑。上海港船舶平均装载率美西航线在75~85%、美东航线在80~90%之间。部分航商开始下调运价以加强揽货力度，即期市场运价随即下挫。3月16日，上海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1016美元/FEU和2009美元/FEU，较上期分别下跌11.1%和7.9%，跌幅较上期有所扩大。

波斯湾航线，运输需求表现较弱，虽然近期航商持续实施较强的运力控制措施，但总体效果平平，上海港船舶平均装载率在70~80%范围内。由于舱位较多，市场运价大幅下跌。

3月16日，上海出口至波斯湾基本港市场运价（海运及海运附加费）为384美元/TEU，较上期下跌10.1%。

澳新航线，节后货量恢复情况不及预期，部分航商有停航但效果不佳，上海港船舶平均舱位利用率在60-70%之间。由于空余舱位较多，航商加大了降价揽货力度，即期市场运价持续走低。3月16日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为933美元/TEU，较上期下跌7.0%。

南美航线，市场运输需求有所恢复，不过航商的运力控制措施有所松动，上海港船舶平均舱位利用率在90~95%之间。由于航线运价处多年来高位，对于月中的运价上调计划多数航商观望后并未跟随提价反而采取跌价揽货，即期市场运价开始高位回落。3月16日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为2007美元/TEU，较上期重挫16.1%。

日本航线，市场运价小幅上涨。3月16日，中国出口至日本航线运价指数为726.36点，较上期上涨3.5%。

上海航运交易所