**2016年7月市场评述**

7月份主干航线已经显现出旺季特征，但更多的是兆头。太平洋航线运力变化不大，货量相对温和，运价有一定的涨幅。欧地航线分化严重，北欧航线货源充裕，但地中海航线货量低迷。次干航线中，除了南美东航线供需改善明显，运价大幅上涨，大部分航线没有预期的强劲。

闲置运力方面，尽管旺季已经开始，但运力的需求在下降。截止到7月25日，全球2029万TEU的现存运力中，营运的全集装箱船运力为1938万TEU，闲置运力为90.6万TEU，闲置船舶为269艘。而去年同期闲置船舶为127艘，运力为34.6万TEU，今年闲置运力比去年同期增长56万TEU。

**太平洋航线**

从历年数字看7月份市场开始步入旺季，但货量上升的趋势还是比较温和。7月份市场虽然开始好转，但是信心仍然不足，总体仍然表现为缓慢复苏的态势。美西航线基本接近满载，美东航线在90%左右，市场装载率波动不大。

Alphaliner统计今年上半年，亚洲美国东行货量约670.8万TEU，同比增长3.6%。根据货量预报情况，8月底市场上美东货量将迎来一个高峰，美西南货量仍然是稳中有升，市场基本面仍然比较健康。

运力方面，航线旺季航线升级计划开始执行，市场舱位供应有所增加。8月份O3的美东航线AAE5会正式撤出市场，将对8月份的市场起到积极作用。

美东因巴拿马运河效应，运力增长在明年可能会明显增长。

运价方面，7月1日的GRI有一定的实施，但紧接着7月中旬有PSS，推涨后快速小幅回调，但运价整体较上月有所提升。8月1日和8月15日的涨价计划能否成功，还有一定的不确定性。

SCFI数据显示，7月份美西平均运价1283，环比增长61.1%，同比下滑2.9%；美东平均运价1958.环比增长14.3%，同比下滑35%。MSK等部分在FOB市场签入大量低价长期合同的船公司，面临旺季恢复收入能力不足的困境，在运价推升的关键时刻频频推出“反市场”的低运价。不排除其借此机会调整目前重FOB的货源结构，同时维护自身的市场话语权的可能性。

**亚欧航线**

7月份，欧洲航线继续保持较旺盛的市场行情，各家船公司都面临着舱位压力，开始着手限制低价合约舱位。而地中海航线的弱势进一步体现，市场货量仍较迷低，市场整体装载率在8成左右徘徊，与欧洲航线相反，各船公司面临装载率的压力。

运力方面，本月，亚欧航线运力基本保持平稳，没有新开或撤航线。另据ALPHALINER统计，本月共交付8000+TEU船舶4艘/5.8万TEU，其中2艘/3.9万TEU船舶投入亚欧航线运营。

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **船名** | **交付时间** | **TEU** | **OPERATOR** | **航线** |
| MSC INGY | 2016.07 | 19500 | MSC | 西北欧航线AE5 |
| HYUNDAI PLUTO | 2016.07 | 10081 | HMM | 美东航线NYX |
| MSC SASHA | 2016.07 | 9411 | MSC | 澳洲线 |
| MSC REEF | 2016.07 | 19437 | MSC | 西北欧航线AE2 |

从运量来看，CTS最新数据显示，2016年5月航线西行箱运量129.9万TEU ,同比下滑2.4%。1-5月箱量616.9万TEU，同比增长1.4%。德鲁预计2016西北欧东行箱量0.1%，西行增长1.9%；地中海东行-1.0%，西行2.0%。

运价方面。7月初各家船东都根据此前公布的涨价计划坚决推涨欧地航线运价，市场整体涨价氛围浓烈，无明显放水现象。7月初市场运价成功推涨，但由于涨幅较大，市场接受程度低于预期。即使是在欧洲航线舱位紧张的情况下，运价仍无法维持坚挺，第二周开始运价逐步出现下滑。

本月上海出口至欧洲基本港月均SCFI指数950.4同比上涨32%。地中海航线SCFI月均指数909.8，同比上涨22%。

**次干航线**

**波湾线：**波湾线7月市场平均舱位利用率保持在80%-85%。尽管有船公司在轮番停航，然而实际收效甚微。但现代商船新开航线KMS1，市场供需不平衡进一步加剧。7月8日的GRI推涨计划彻底失败，部分地区运价不涨反跌。阿拉伯航运和阳明宣布退出IRA公会后，运价政策更为激进。SCFI指数显示，7月波斯湾航线运价344.8美元/TEU，较去年同期下滑21%，环比下滑2.3%。

**红海线**：船公司轮番停航，供求关系有一定的缓和。各红海主流航商舱位利用率在85-90%左右。7月初各口岸货量有小幅回升，7月1日进行了小幅推涨USD50/100，获得部分成功。

**澳洲线：**船公司继续轮番停航，供需关系得到一定程度的改善。主流船公司的装载率接近满载。7月初运价涨价部分实施，8月初的涨价计划也有一定的实施

SCFI指数显示，全月澳新线平均运价水平为395.8美元/TEU，环比增长12%，同比增长7%。

**南美航线：**由于南美航线今年上半年船公司齐心协力，运力缩减明显，运价在春节后节节攀升，到7月底，南美东航线运价超过2700美元/TEU。7月份南美东市场平均装载率85%-90%，部分船公司装载良好，宣布了8月1日和15日的涨价计划。月初的涨价取得部分成果。

南美西市场平均舱位利用率85-90%，受MSC上大船、MAERSK开新线影响整体舱位利用率出现松动，7月中旬GRI延期，主流运价继续下滑。

SCFI指数显示，全月南美线（桑托斯）平均运价水平为2545.4美元/TEU，环比增长18%，同比增长627%。

**南非航线：**整体市场货量基本保持平稳，7月初货量有一定的上涨，运价较在部分区域出现小幅提升，市场舱位利用率在80-85%左右。随着传统旺季的来临，各大船公司基本都在7月对外公布了下月初南非航线的运价恢复计划，涨幅基本在USD500/1000，月底出货量有小幅上涨。

SCFI指数显示，全月南非线平均运价水平为381.2美元/TEU，环比增长14%，同比下滑37%。

**日本航线：**7月日本航线出口市场总体维持稳定，处于正常的淡季水平，进口货量较上月有所恢复。出口市场平均舱位利用率在57%-61%。

运价方面，根据SCFI数据显示，7月日本关西关东平均运价分别为190.4美元/TEU和185美元/TEU，环比总体持平，同比分别上涨133%和67%。

预计未来出口市场货量受日本夏休的影响而出现明显下降，预计降幅在15%-20%之间,进口货量在夏休前继续小幅回升，但是后续也将明显下降。