**9月份集装箱运输市场综述**

9月航运市场逐步转旺，总体需求有所恢复，加上韩进破产导致运力供给减少，多数航线市场装载率较好，运价水平有所上涨。上海出口集装箱综合运价指数765点，同比增长16.9%，环比增长20.5%。太平洋航线，运输需求在旺季保持较为旺盛的态势，部分航次满载出航，船舶平均舱位利用率在95%左右。欧地航线，今年总体出口贸易形势较为严峻，传统旺季的货量较往年有所减少，市场总体舱位供给还是比较宽松。次干航线，波湾线货量依旧疲软，澳洲线旺季显现，市场运价保持高位。另据ALPHLINER统计，9月初市场闲置296艘/96.6万TEU，占营运运力4.8%。马士基本月对集团进行了拆分，但市场反映不佳，惠誉和穆迪都下调了马士基评级。

**太平洋航线：**

本月，太平洋航线总体延续了旺季态势，所有航线基本都保持满载。上半月，因韩进事件爆发，远东-美国周运力骤然减少6.7%。尽管如此，航线爆舱现象仍并不明显。下半月开始，货量出现小幅回落，美西货量仍保持高位，而美东开始萎缩。鉴于市场已有大量加班船涌入，预计未来装载率将出现松动。Alphaliner数据显示前8个月，远东-美国东行货量约927.7万TEU，同比增长3.4%。

运力方面，韩进爆出进入破产保护程序后，市场运力迅速减少。然而市场对运力短缺的反应也非常迅速。现代航运于9月9日推出HNS线，投入6艘4700-6800TEU船舶；马士基与MSC紧随其后与9月15日推出TP1/Maple线，投入6艘运力为4000TEU的集装箱船。九月共约安排了9组美西加班船，而十月也已额外安排了六个加班船。目前。韩进事件对太平洋航线运力的影响已经消退。

韩进的破产使得太平洋航线的供给变得紧俏起来，供需关系明显得到改善，运价获得大幅提升。9月1日GRI一举获得成功，推涨幅度为USWC 600/40’、USEC 800/40’，市场运价提升至USWC 1700/40、USEC 2400/40的水平，创下年内新高。SCFI数据显示，9月第一周，美西和美东航线运价指数较前一周分别增长51%和45%。

**亚欧航线：**

本月欧洲航线货量基本保持平稳，西北欧航线装载率在95%，地中海航线约8成左右。月底市场受各船公司为国庆长假囤货的影响，市场货量虽有所增长，运价却出现较大跌幅。西北欧市场，G6联盟因现代加班船影响出现较低运价，其余船东依然保持克制，未出现大幅下跌，主流运价在USD650/TEU左右。地中海航线，受以色列新年以及穆斯林宰牲节的持续影响，货量仍维持低迷，运价大幅跳水，地西主流运价在USD550/TEU左右，地东黑海主以流运价在USD500-550/TEU。CTS最新数据显示，2016年7月航线西行箱运量136.1万TEU ,同比增长3.7%。1-7月箱量882.3万TEU，同比增长1.7%。

运力方面，本月，亚欧航线运力较上月无明显变化，没有新开航线或撤线。ALPHALINER统计，本月交付7艘/9.6万TEU运力，其中5艘8.2万TEU运力投入欧洲航线。由于今年市场整体运力增速有所放缓，大船交付量较上年明显减少，因此亚欧航线今年整体运力增幅不会太大。

**波湾线：**9月底市场货量持续疲软，运价低迷。本月波湾航线船公司继续施行轮番停航，调控市场运力。然而新生货源稀缺，市场季度低迷，市场平均舱位利用率仅在75-80%，本月的运价恢复计划在不断延迟后仍宣告失败，运价接近历史低点。SCFI指数显示，9月波斯湾航线运价375USD/TEU，同比微增2.0%。红海线**：**由于国庆节中将有多条红海航线停班，节前客户集中出货，市场货量有明显增长，华东市场主流运价达到USD 1000/40’；华南市场较往年明显疲软，运价始终处于低位运行。

**澳洲线**：受到旺季因素的持续影响，本月市场整体舱位利用率较高，市场运价也保持较高水平。由于国庆节中NAE/AANA临时停航，原本节中客户的订舱均提前到节前出货，加之九月底ACE临时更换小船，舱位进一步缩减，因此月底航线全部满载。新西兰线：新西兰线南行市场受中秋节假日及台风“莫兰蒂”的影响，市场货量小幅波动，部分航商装载率在9成左右。南行市场主流运价整体企稳：东北亚直航运价水平在USD475/800左右,东南亚中转运价水平在USD425/650左右。SCFI指数显示，全月澳新线平均运价水平为514美元/TEU，同比涨幅超过40%。

**南美航线：**南美东航线市场平均舱位利用率在85%-90%左右。尽管目前南美东市场供需已恢复正常水平，但本月初阿联酋航加班船，使市场总体运力扩大了10%。加上船公司为争夺市场货源，市场运价急转直下。SCFI数据显示，9月该航线平均运价指数较上月下降24.9%，同比去年仍然增长785%。南美西航线市场平均舱位利用率保持在90%的水平。本月CMA/APL换万箱船上南美西航线，市场供需较之前有所失衡，月初的运价恢复计划在短暂推涨后立刻下调，而中旬的运价推涨计划则直接以失败告终。至月底，主流运价较月初下调了USD 700/TEU左右。

**非洲航线**：9月，南非航线整体市场货量基本保持平稳，市场舱位利用率在85-90%左右，主要市场运价水平：华东USD1500/40HQ左右；华南USD1400/40HQ左右。SCFI指数显示，全月南非线平均运价水平为881，同比增长18.8%。东非航线：市场平均舱位利用率80%，市场运价普遍下滑，华北价格在USD1050/40`，华南价格USD1100/40`，西非航线：货量有所下滑，市场装载率在7-7.5成，月末也未出现出货高峰。继GRI和PSS失败后，运价水平逆向下降，华北运价800-1000/20GP。华东收货价750-900/20GP。华南运价650-800/20GP。

**日本航线：**月初受航次G20峰会影响，出口市场出现下滑，月末，受中秋假期及临近国庆的双重影响，货量有所恢复。根据scfi运价统计，9月上海到日本关西、关东平均运价分别为201.5美元/TEU和195.25美元/TEU，环比分别上涨3.3%和3.7%，同比分别上涨48.6%和20.2%。

**穆迪下调马士基集团评级**

本月，马士基集团业务重组方案一出，一时间引发了商界、学界、政界多方关注，当前，对于业务整合的内在逻辑，可能只有集团核心层才有比较明确的答案。而这些答案往往又会和企业管理层所掌握的非公开信息及对行业发展趋势的判断等密切相关。市场永远具有两面性，“横看成岭侧成峰，远近高低各不同”。马士基拆分成两个独立部门——运输物流部门以及能源部门的决定，不仅反映了这两大领域整体困难的大基调，还反映出，在目前的经济周期下经营这两大领域的业务所带来的逆周期效益正在不断减少。继惠誉评级对马士基集团业务重组反应平淡后，评级巨头穆迪也下调了对马士基集团的评级等级。两大评级机构的态度充分反应了资本市场对马士基集团业务重组方案的“无动于衷”。不过，好在穆迪强调对马士基集团的最终评级报告将在年底推出，届时会根据整个集团所采取的财务、运营等多方面举措而定最终评级。

**西非形势近期难以乐观**

海关数据显示，上半年中国-尼日利亚出口额缩水21%至50.6亿美元，而中国-安哥拉出口额跳水66%至7.3亿美元，降幅超过14亿美元。今年远东-西非货量也将低于2015年水平，唯一的问题就是会下滑多少。该线2015年货量下滑10%。2016年数据显示，上半年远东-西非南行货量下滑6.7%。但看月份的话，3、4月该线均录得同比增长，分别为11%和2%，但是随后5、6月同比下滑严重（11%和4%），削弱了3、4月的增长势头。从季度来看，该线货量已经连续6个季度呈现下滑态势，不过下滑速度正在放缓。根据IMF今年4月份的经济展望报告，撒哈拉以南产油国的今年经济增长2%，2017年增长3.4%。由于原油价格的下滑，安哥拉经济增速由以前预计的3.0%下调为2.5%；尼日利亚由以前预计的2.7%下调为2.3%。

**JOC: 两年内全球前30大集装箱港口生产效率仅提升2%**

根据IHS Markit数据显示，在过去的两年内，全球前30大集装箱港口的生产效率水平并未出现明显的改善，甚至部分港口出现生产效率水平下滑的迹象。2016年上半年与2014年上半年相比，全球前30大集装箱港口生产效率水平仅提高2%。其中，地中海主要港口的生产效率水平跌幅最大。在港的平均时间由4.2小时提升至8.3小时，以及泊位的生产效率下降12%的综合作用，导致该区域整体的港口生产效率下跌30%；东南亚主要港口的泊位生产效率提升6%，但是受船舶平均在港时间由5.6小时增至7.5个小时的拖累，该地区的港口生产效率总体下跌3%。除此之外，数据还显示：非洲、北欧以及大洋洲的平均等待时间有所延长，而亚洲东部、东南亚、地中海以及拉丁美洲的平均等待时间有所降低。