VesselsValue 洞察与见解

港口拥堵是影响供需的重要因素

2022 年 9 月

作者： Vivek Srivastava, 高级贸易分析师

VesselsValue

vesselsvalue.com



港口拥堵是影响供需的重要因素

作者: Vivek Srivastava, 高级贸易分析师
日期: 2022 年 9 月

引言

干散货和集装箱船市场在夏季的收益急剧下降。许多人将此归因于拥堵情况的缓减。然而，VesselsValue 的数据显示拥堵仍然持续在高水平上，尽管它已经从世界上比较热门的港口转移到不太热门的港口。在本文中，我们探讨了影响拥堵的因素，并研究了其对供需动态、宏观经济和地缘政治趋势的影响。

2022 年夏季，干散货船和集装箱船的运费均缓慢下滑。对于前者，BCI 指数从 2022 年 5 月 23 日的每天 38,169 美元降至 2022 年 8 月 31 日的每天 2,505 美元，而对于后者，亚洲到美国西海岸的运价从 2022 年 5 月 16 日的 7,900 美元/FEU 下滑至 2022 年 9 月 6 日的 3,959 美元/FEU。

在探讨受益方面，上市公司经常归咎于船舶拥堵程度从原本疫情期间的高峰缓解是导致收益下降的主要因素。经济理论表明，拥堵的缓解会释放大量船舶重返市场，并迅速提高船舶的可用吨位。但 VesselsValue 新推出的港口拥堵情况追踪模块显示，尽管船舶拥堵情况只是周期性地登上头条新闻，但在这期间，拥堵程度仍维持在高水平，只不过已经转移到非热门港口，因此不应为运费下降担责。

拥堵持续存在

分析人士将港口拥堵视为一个巨大的黑洞，因其不断消耗船舶的运力并将船舶转变为“摆设品”，毕竟船只只有在航行时才具有生产力，下图 1 显示，干散货船和集装箱船队非航行状态的比例分别保持在疫情高峰时非航行状态比列的附近，分别为 17% 和 9%。虽然这还包括在船厂进行维修、检验或在干坞的少量船只以及极少数被搁置的船舶，但绝大多数是等待装载或卸货的散货船，又或者是等待货物操作的集装箱船。因此，港口拥堵情况的持续仍将影响货运市场。

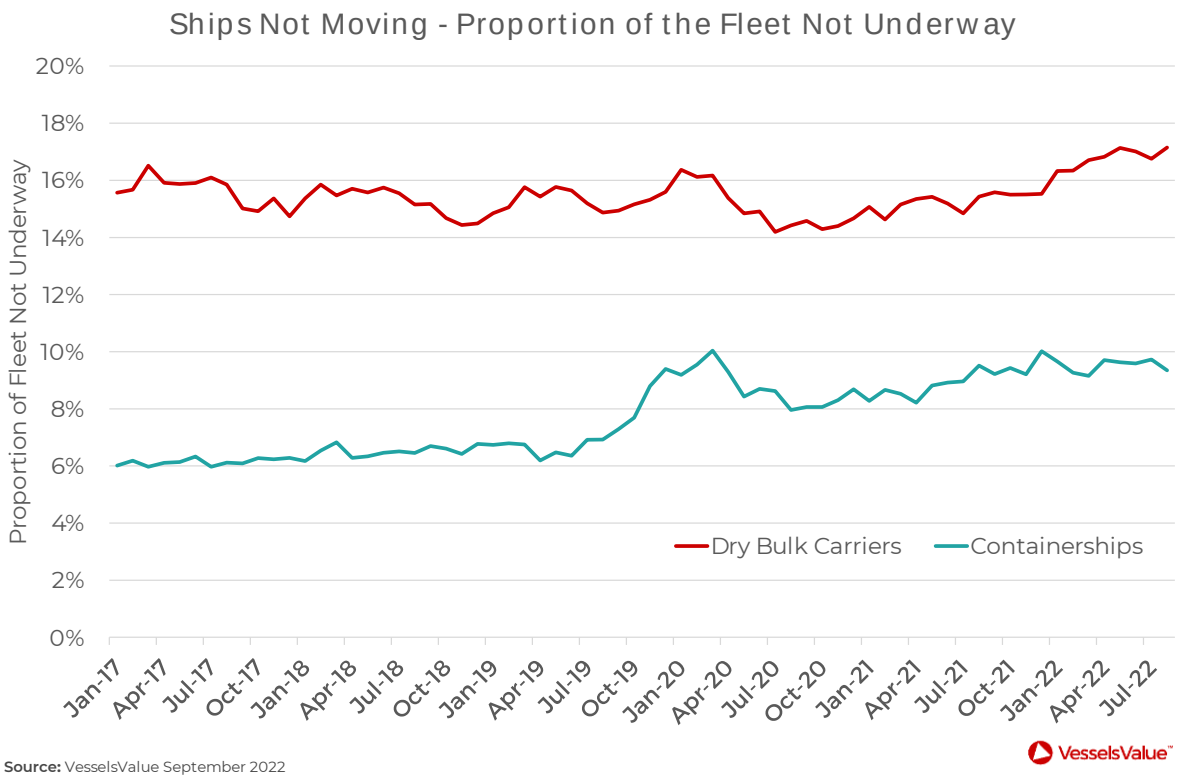


图1：非航行状态的散货船和集装箱船比列

航运经济学家眼中的疫情

港口拥堵在区域间转移最明显的例子发生在美国。港口拥堵在疫情初期进入了公众视野，当时工作人员缺勤困扰着美国西海岸的洛杉矶和长滩，导致供应链效率低下；同时，民众被要求“居家”使家庭支出突然从服务型消费转向商品消费，推高海运需求。

这不仅造成世界最大经济体的主要进口枢纽的集装箱装卸延迟，进而影响了通过卡车和火车向内陆配送货物的速度。随着港口货品堆积，被广泛报道的集装箱船大排长龙的情况变得更加严重和持久，以至于到去年底，船舶被指示在离岸 200 海里之外等待。对于那些船舶，因为水太深而无法抛锚，所以只能随波逐流，以至于很难确定船只是否使用主机。

届时，贸易流动开始转向，导致拥堵情况开始蔓延。集运公司首先将服务转移到附近的旧金山，然后再到更远的波特兰、西雅图，甚至加拿大的温哥华。然后，如下图 2 所示，整个美国西海岸集装箱船的平均等待时间从 2020 年 2 月的一个多小时稳步攀升至 2021 年 2 月的 111 小时，之后进一步达到 2021 年 10 月的峰值 146 小时。随后，集运公司开始将运营转移到美国东海岸。转变如此巨大，以至于洛杉矶再也不能自称是世界最大经济体的主要进口枢纽。这一荣誉于 2022 年传给了纽约。

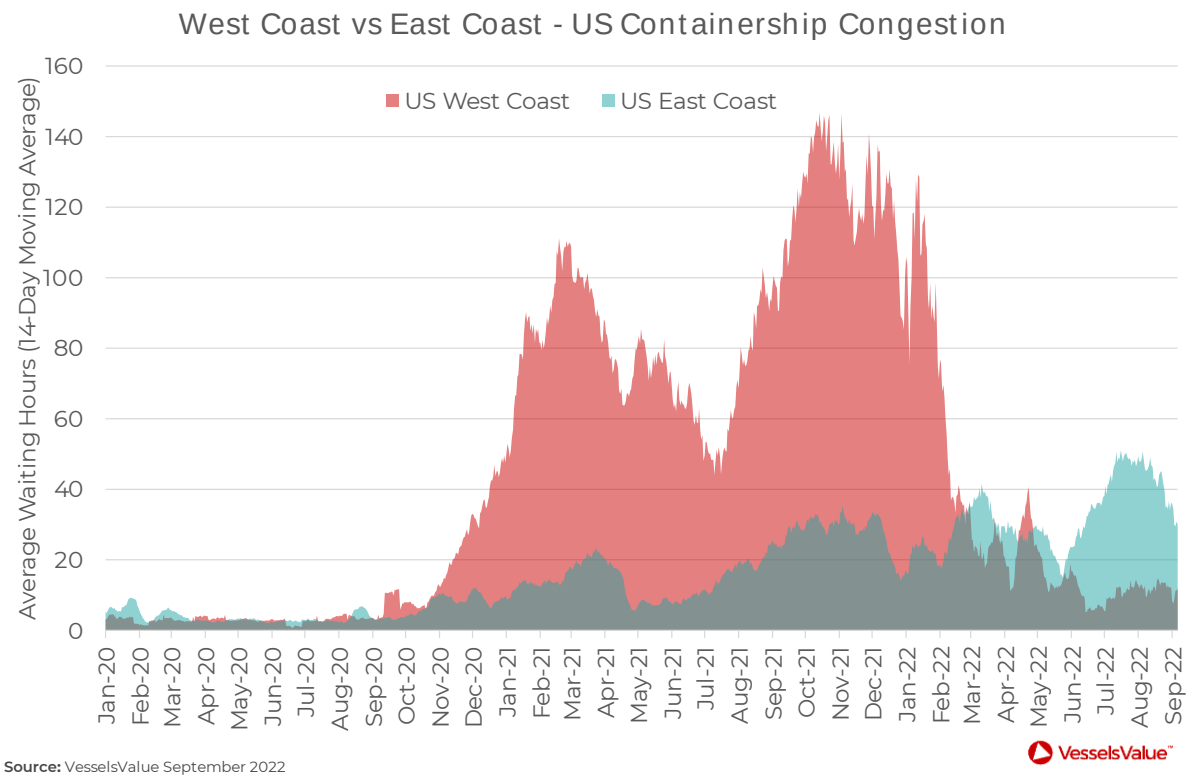


图2：集装箱船拥堵情况从美国西海岸转移至东海岸

然而，美国东海岸港口也不能幸免于员工缺勤和家庭商品需求上升的双重问题。纽约、萨凡纳和其他地方的运力短缺压力越来越大。随着美国西海岸的平均等待时间回落至 12 小时以下，而在 2022 年 8 月，美国东海岸的平均等待时间激增至 51 小时。

虽然纽约和萨凡纳承受很大的压力，但美国东海岸的诺福克、费城和查尔斯顿仍继续正常运作。此外，诺福克港的弗吉尼亚国际门户码头和查尔斯顿港的 Wando Welch 码头能够容纳超大型集装箱船 (ULCV)。因此，对于较为灵活的运营商和集运公司而言，只要他们拥有全面且及时的市场情报，即使对于最大型的船只，也可以在 2022 年更轻松地进入美国港口。

上海港口改变了我们衡量拥堵的方式

2022 年 4 月 5 日，作为多数大宗商品航运市场中的最大城市，上海进入了封控状态。正当 2,600 万人经历八周的艰难生活时， VesselsValue 很快意识到必须修改测量港口拥堵的方法。仅计算在上海以外等待的船只就已困难重重，加上其他大型港口，如宁波和舟山港，距离相对较近，共享一个锚地，这让计算工作难上加难。在上海港外等候的船只可能不会停靠上海港，而且，当拥堵严重时，越来越有可能转向其他港口。因此，VesselsValue 有了一个新想法：只测量在港口完成行程的船只的等待时间。

如下图 3 所示，集装箱船在上海的平均等待时间从 4 月初的 28 小时（处于历史等待时间范围的中位）飙升至 4 月下旬的 69 小时（超过历史等待时间范围上限的两倍）。6 月初，封控解除，拥堵状况大大缓解，平均等待时间几乎恢复到 2021 年的水平。

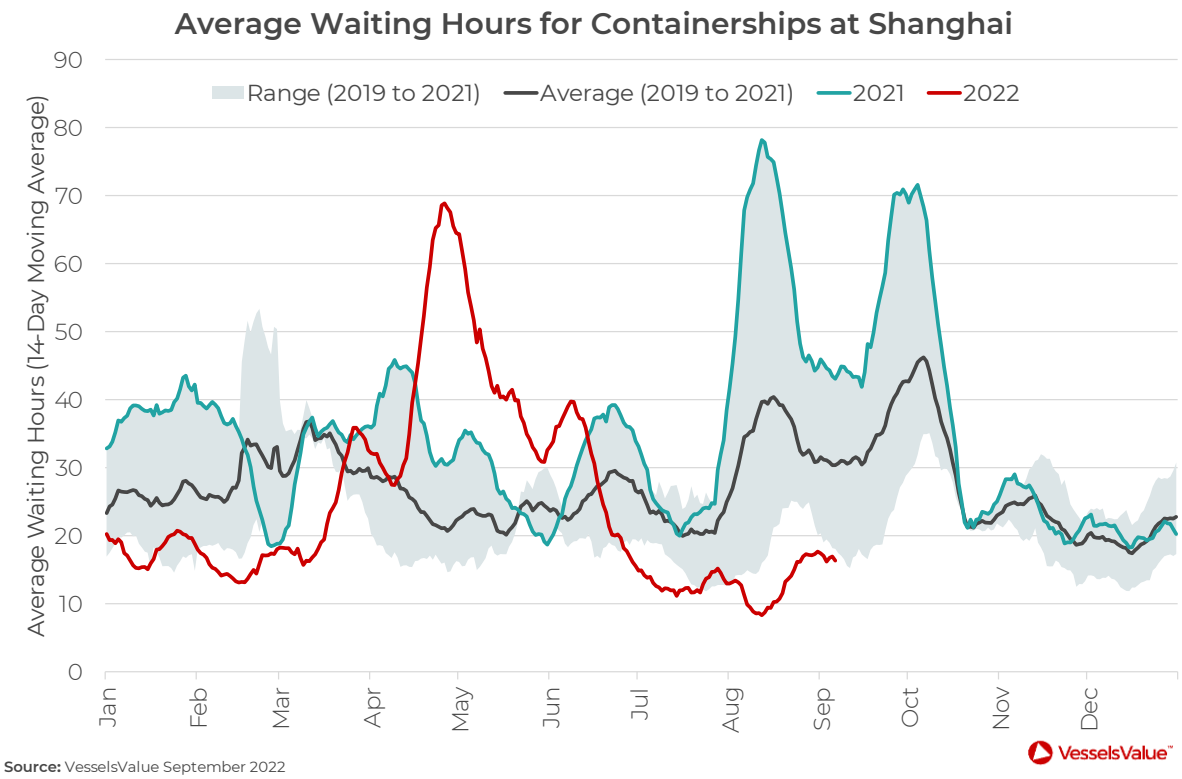


图 3：集装箱船在上海港的平均等待时间

拥堵：战争迫使欧洲重新使用煤炭

当我们监测西半球的集装箱港口是否受到上海封控的连锁反应时，干散货船领域的拥堵问题再次抬头，让市场感到有些意外。如下图 4 所示，在 2022 年前 5 个月的大部分时间里，位于西北欧的散货船平均等待时间都高于历史等待时间范围的顶端。但在 5 月底及 6 月初的两周时间里，等待时间从 26 小时飙升至 45 小时，并在 7 月底达到 52 小时的峰值。

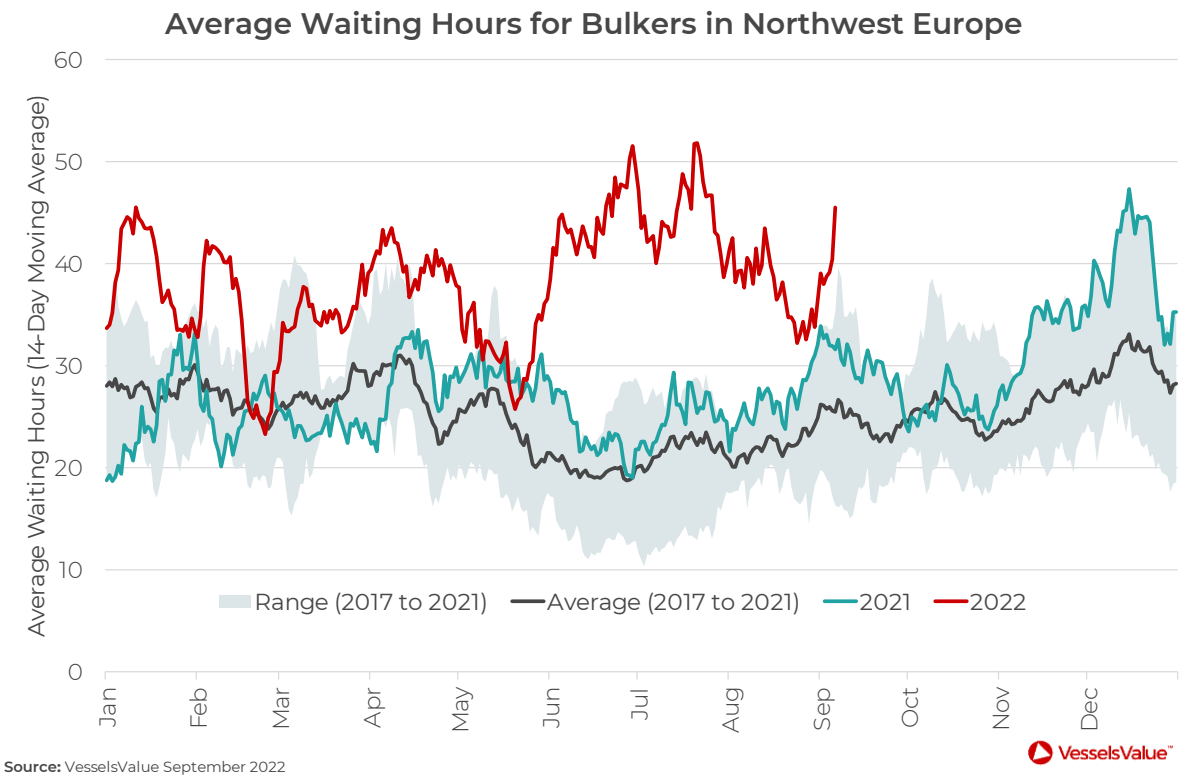


图 4：西北欧干散货船的平均等待时间

对进入该地区的散货船航程的调查发现，有好望角型散货船突然涌入，这些船主要来自南非的理查兹湾（RBCT）煤炭码头，以及澳大利亚的达尔林普湾（Dalrymple Bay）煤炭码头。欧洲电力企业长期以来一直避免使用煤炭，转用更清洁的燃料。在过去十年的大部分时间里，煤炭在一个成熟的碳定价市场中并不经济。然而，一系列因素的叠加迫使发电行业重回老路。俄罗斯和乌克兰战争于 2022 年 2 月 24 日开始，导致天然气价格飙升；而河流在漫长、炎热、干燥的夏季中严重枯竭，限制了水力发电。同时，该地区最大的两个经济体，德国和法国，在福岛核灾难后稳步封存老旧的核电站。

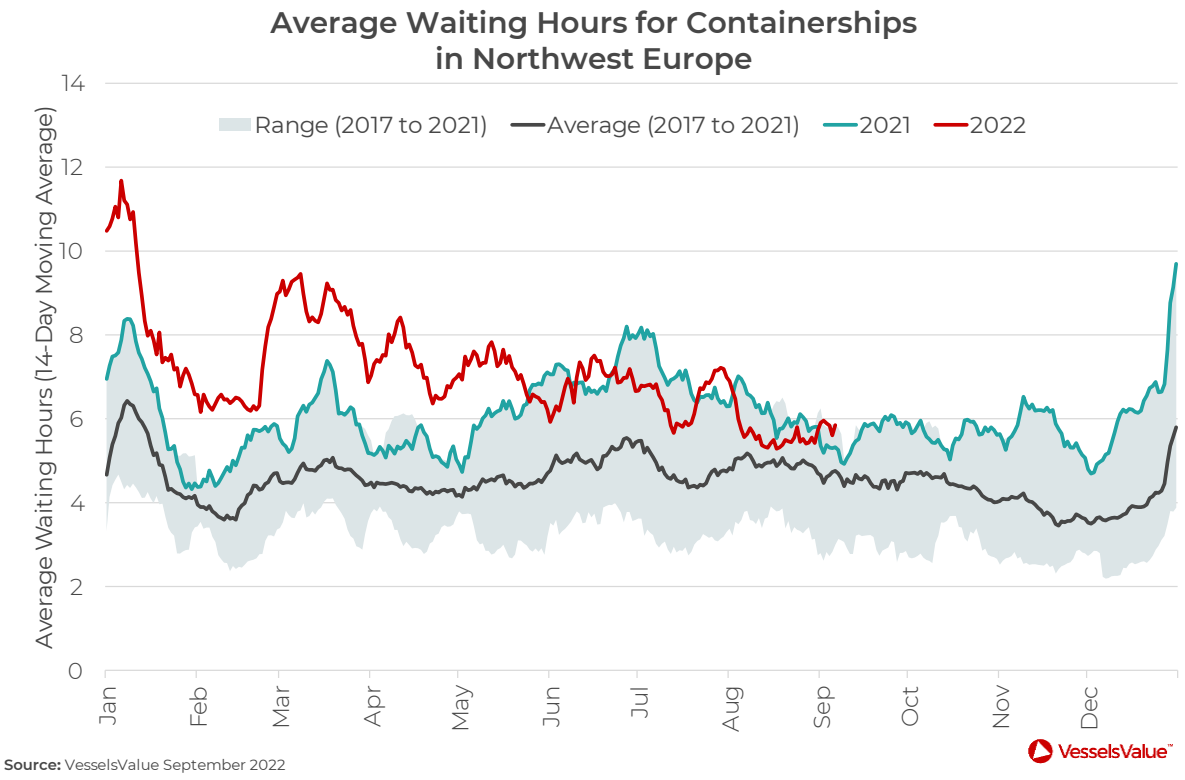
以上种种让港口受到了突如其来的意外压力。荷兰鹿特丹是西北欧的主要煤炭进口码头，虽然法国和德国在内的其他几个国家多年来没有从南非或澳大利亚进口煤炭，但今年也开始进口煤炭。港口拥堵作为主要的指标，成为了欧洲能源危机扩大化的一个明显症状。

风暴来临：港口工人罢工

能源危机是导致生活成本危机更广泛的因素之一，在全球许多地区引发了日益严重的动乱。2022 年 8 月下旬，英国最大的集装箱港口费利克斯托（Felixstowe）发生了为期八天的罢工。此前一个月，德国多个集装箱港口发生了为期两天的罢工，利物浦的工人也投票赞成在 2022 年 9 月底采取为期两周的行动。与此同时，美国东西岸的劳工谈判已进入紧张阶段，在这两个地区，首次出现拥堵和供应链中断的现象是在疫情期间，但如今该情况可能还会再次出现。

如下图 5 所示，无论是 2022 年 7 月德国港口工人罢工还是 2022 年 8 月费利克斯托的罢工均未对西北欧的集装箱船的平均等待时间产生重大影响，即使这些船只的等待时间正在历史等待时间范围的最高位徘徊。罢工与疫情期间工人缺勤的问题略有不同。集装箱空箱继续通过卡车

和火车送返港口，但由于没有船只将其运回，岸边被空箱占满。因此，在罢工结束后，这些过剩的空箱将需要数周时间来运走，船舶平均等待时间可能会更高，这将导致船舶吨位被占用并降低船队的运输能力。



Source: VesselsValue September 2022

图5：集装箱船在西北欧的平均等待时间

港口拥堵是宏观经济和地缘政治趋势的晴雨表

过去两年半，全球局势动荡不安，从新冠疫情到俄乌战争，由此引发的能源和生活成本危机，以及劳工动乱等各种意外危机频频涌现，扰乱了全球经济大动脉贸易流和供应链。这种干扰在港口拥堵中表现得最为明显。这种情况并未结束，或并将造成干散货船和集装箱船更多困境的原因归咎于此。

作为更广泛的宏观经济和地缘政治趋势的重要指标，港口拥堵是经济学家、行业分析师、调度规划师或供应链高级经理不得不考虑的重要因素。

Click here to find out more and request a demo.

VesselsValue 数据截至 2022 年 9 月

免责声明：本文的目的是提供一般信息，而不是针对特定情况提供建议或指导。读者不应根据本文中的任何陈述或意见做出决定

VesselsValue | VV Aviation

vesselsvalue.com

BLOG

+44 (0)203 026 5555
info@vesselsvalue.com