

# 和合期货：集运欧线月报（2024年02月）

——红海事件不确定性较高，持续关注其走向



作者：杨晓霞

期货从业资格证号：F3028843

期货投询资格证号：Z0010256

电话：0351-7342558

邮箱：yangxiaoxia@hhqh.com.cn

## 摘要：

**回顾：**自去年12月中旬以来，由于也门胡塞武装在红海对船舶的袭击，扰乱了全球海运供应链。仅看去年12月由于红海危机的影响，单月12月期价暴涨高达98.19%，1月初延续12月涨势在前三个交易日跳空高开，后炒作情绪缓和期价回落，但仍处于较高水平。同时，现货价格也不断上涨，近期欧洲航线运价指数在3496.05，美西航线运价指数在3603.88。

由于红海危机的影响，亚欧航线的多家船公司集体改道绕型非洲南端的好望角，苏伊士运河收入也急剧下降。胡塞PK美英，随着红海危机常态化，加之高昂的保险附加费用，与改道航行的成本几乎相近，月下旬运价趋稳，未来红海紧张局势仍将持续数月，红海航运危机长期化，或将给全球经济、企业和消费者带来经济和通胀打压。

**展望：**2月2日，外媒报道称， Hamas已收到停火协议，加沙停战希望升温，或影响红海持续绕航预期。前期市场认为红海危机若未缓和，绕航仍将持续数月，对运价有一定支撑。同时，红海长期绕航也引起欧美市场备货恐慌，春节前期欧美市场货物需求增加，目前集装箱船处于供需平衡的状态。假设红海危机得以缓和，基于欧洲市场降息预期，那么集装箱市场将继续回到供过于求的格局，运价随之回落；若红海事件未妥善解决，绕航长期持续，会扰乱全球供应链，对运价仍有支撑。

**风险点：**巴拿马运河限行、红海危机得以缓和或持续恶化

## 目录

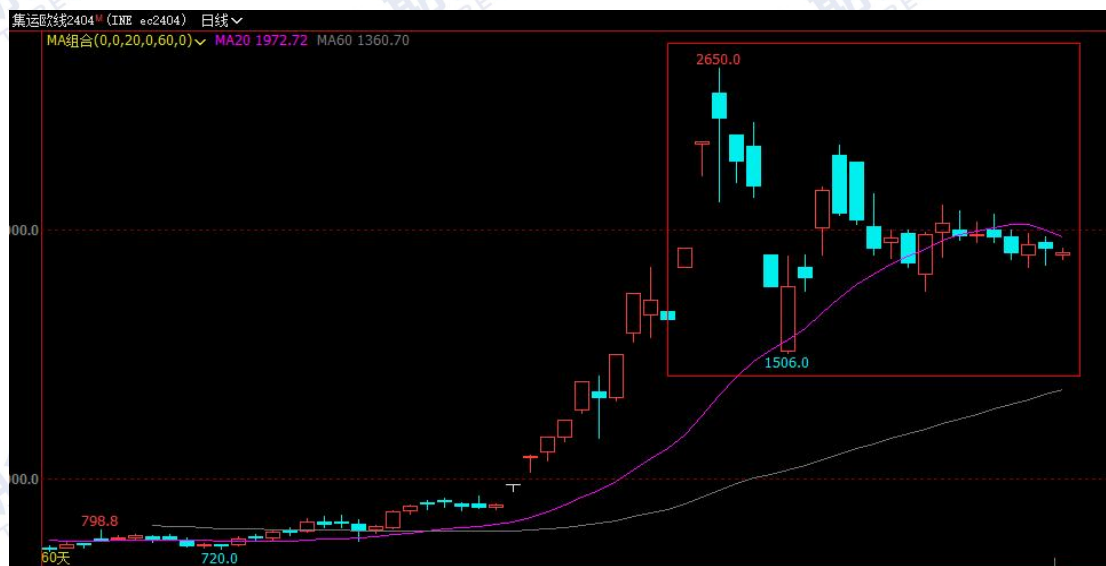
一、集运指数行情回顾.....	- 3 -
二、胡塞与英美紧张局势，带来哪些负面影响.....	- 4 -
（一）红海通行量减少，苏伊士运河收入下降.....	- 4 -
（二）运力减少，尚处供需平衡状态.....	- 5 -
（三）保险费飙升与绕航成本几乎相近.....	- 6 -
三、中国集装箱船供应不断，新船持续交付.....	- 6 -
（一）新签订单环比减少 27 艘，中国船企接单最多韩国排名第二.....	- 6 -
（二）全球手持订单 4,513 艘，中国船厂 2690 艘占全球市场份额 59.61%.....	- 7 -
（三）完工量环比下降 12.10%，散货船和集装箱船交付最多.....	- 8 -
四、欧美市场表现分化，国内.....	- 8 -
（一）数据利好，美国 3 月降息预期降温.....	- 8 -
（二）欧洲降息或箭在弦.....	- 9 -
（三）政策发力，中国经济稳中前行.....	- 11 -
五、后市展望.....	- 11 -
风险揭示：.....	- 12 -
免责声明：.....	- 12 -

## 一、集运指数行情回顾

自去年 12 月中旬以来，由于也门胡塞武装在红海对船舶的袭击，扰乱了全球海运供应链。仅看去年 12 月由于红海危机的影响，单月 12 月期价暴涨高达 98.19%，1 月初延续 12 月涨势在前三个交易日跳空高开，后炒作情绪缓和期价回落，但仍处于较高水平。同时，现货价格也不断上涨，近期欧洲航线运价指数在 3496.05，美西航线运价指数在 3603.88。

由于红海危机的影响，亚欧航线的多家船公司集体改道绕型非洲南端的好望角，苏伊士运河收入也急剧下降。胡塞 PK 美英，随着红海危机常态化，加之高昂的保险附加费用，与改道航行的成本几乎相近，月下旬运价趋稳，未来红海紧张局势仍将持续数月，红海航运危机长期化，或将给全球经济、企业和消费者带来经济和通胀打压。截至 1 月 31 日，集运欧线 EC2404 收盘价 1924.9，月涨幅 17.16%。

图 1：集运欧线期货走势



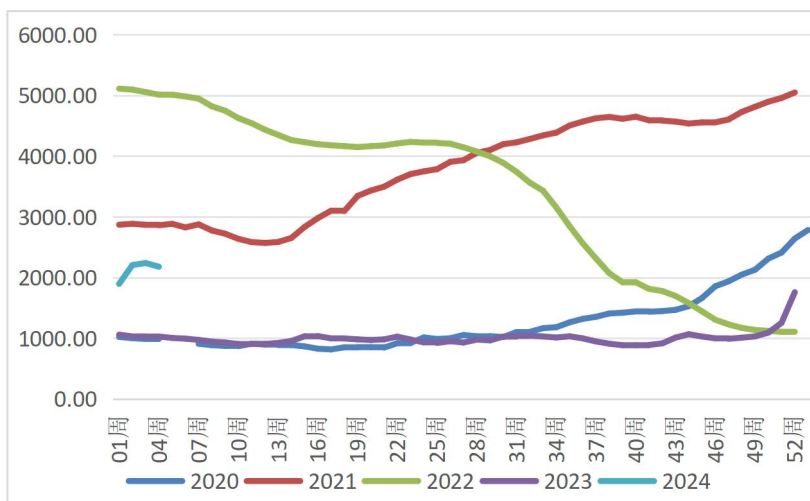
数据来源：文华财经 和合期货

图 2：上海出口集装箱结算运价指数

	2024/1/1	2024/1/8	2024/1/15	2024/1/22	2024/1/29
SCFIS:欧洲航线	1228.16	2098.6	3140.7	3509.06	3496.05
SCFIS:美西航线	1095.06	1186.96	1673.68	1684	3603.88

数据来源：上海航运交易所 和合期货

图 3：上海出口集装箱运价指数



数据来源：上海航运交易所 和合期货

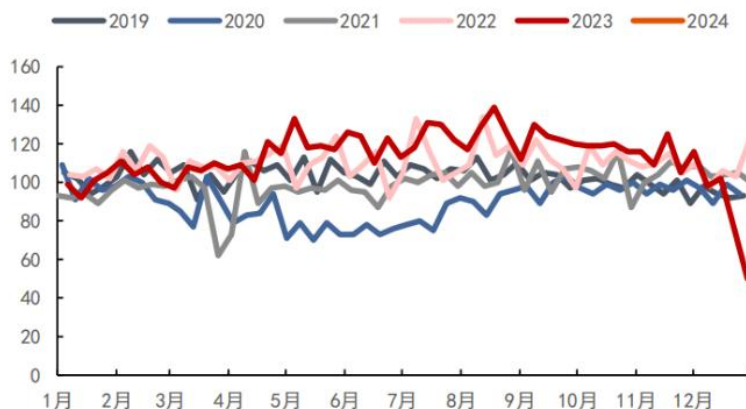
## 二、胡塞与英美紧张局势，带来哪些负面影响

### (一) 红海通行量减少，苏伊士运河收入下降

由于船公司暂停红海/苏伊士运河的航行，苏伊士运河的收入在 2024 年 1 月的前十天急剧下降。据 Alphablinter 的数据显示，今年 1 月 1 日至 1 月 11 日，有 544 艘船通过苏伊士运河，与去年同期的 777 艘船相比，下降 30%。

当地时间 1 月 25 日，苏伊士运河管理局 Ossama Rabie 发表声明说，如果红海紧张局势持续，苏伊士运河的收入可能下降至 60 亿美元，降幅为 40%。

图 4：苏伊士运河集装箱船舶通行量



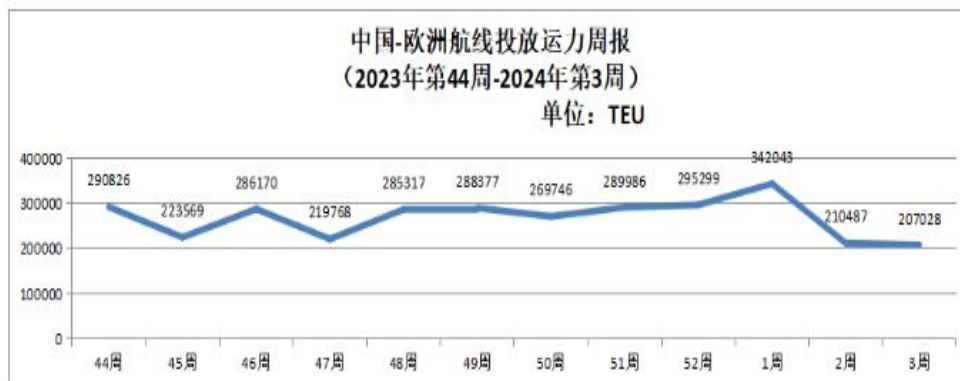
数据来源：克拉克森 搜航网 和合期货

## (二) 运力减少，尚处供需平衡状态

红海航线运力不断调整，进而引发全球供应链的连锁反应。根据航运咨询机构 Vespucci Maritime 此前发布的数据，在中国春节之前，抵达亚洲港口的集装箱箱量将比以往减少 78 万 TEU（20 英尺集装箱的国际单位）。

造成缺箱问题的原因主要有三个。一是红海局势导致欧洲航线的船舶纷纷绕行南非好望角，航行时间大幅增加，随船运输的集装箱周转率也随之下降，漂在海上的箱子多了，在岸的港口可用集装箱就会出现短缺。据航运分析机构 Sea-Intelligence 预测，因绕行好望角，航运业减少了 145 万—170 万 TEU 的有效运力，占全球总运力的 5.1%—6%。

图 5：亚欧航线投放运力



数据来源：中国航务周刊 和合期货

造成亚洲缺箱的第二个原因是集装箱的流通问题。业内人士分析称，集装箱主要由中国制造，欧美则是主要的消费市场，面对当下欧洲线的绕航局势，集装箱从欧美回流到中国的时间大大延长，进而使发货地箱子数量减少。

最后，红海危机激发欧美市场恐慌性备货的需求也是原因之一。红海局势的持续紧张，使得客户增加安全库存、缩短补货周期。从而进一步增加供应链紧张的压力，缺箱问题也会凸显。

### （三）保险费飙升与绕航成本几乎相近

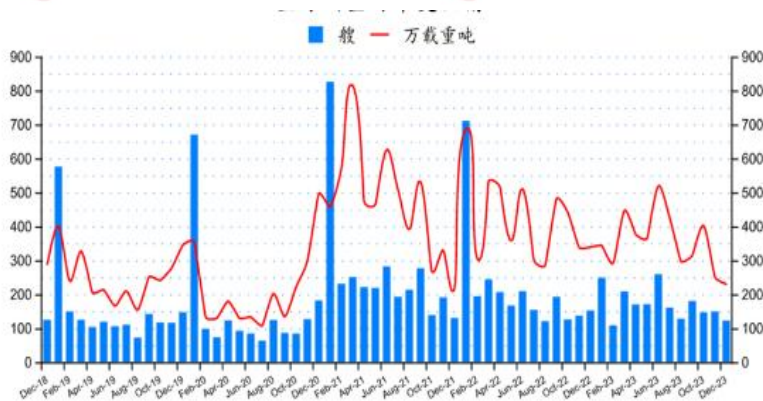
红海混乱加剧导致保险费大幅飙升，绕行非洲运输反而更划算。自美国和英国对也门胡塞武装发动空袭以来，保险费率大幅上升。据知情人士消息，承保人现在对通过红海地区船舶收取的费用为船舶价值的 0.75% 至 1%。对于一艘价值 1 亿美元的新船，1% 的战争险费率意味着，仅仅通过红海和亚丁湾最危险的地区就必须支付 100 万美元。船舶的战争险保费已经飙升，船东和租船人可能会发现，绕道非洲比承担苏伊士运河过境费和保险费的综合成本更划算。

## 三、中国集装箱船供应不断，新船持续交付

### （一）新签订单环比减少 27 艘，中国船企接单最多韩国排名第二

根据克拉克森最新数据统计（截至 2024 年 1 月 8 日），2023 年 12 月份全球新签订单 122 艘，共计 2,322,283CGT。其中中国接获 104 艘，共计 1929929CGT；日本接获 3 艘，共计 87398CGT；韩国接获 7 艘，共计 204884CGT。修正总吨分别占全球新船订单量的 83.10%、3.76% 和 8.82%。与 2023 年 11 月份全球新签订单 149 艘，共计 2,525,903CGT 相比较，数量环比减少 27 艘，修正总吨环比下降 8.06%。与 2022 年 12 月份全球新签订单 152 艘，共计 3410064CGT 相比较，数量同比减少 30 艘，修正总吨同比下降 31.90%。新签订单中，集装箱船 189 艘，共计 1575213 标箱。

图 6：全球新签订单变化情况

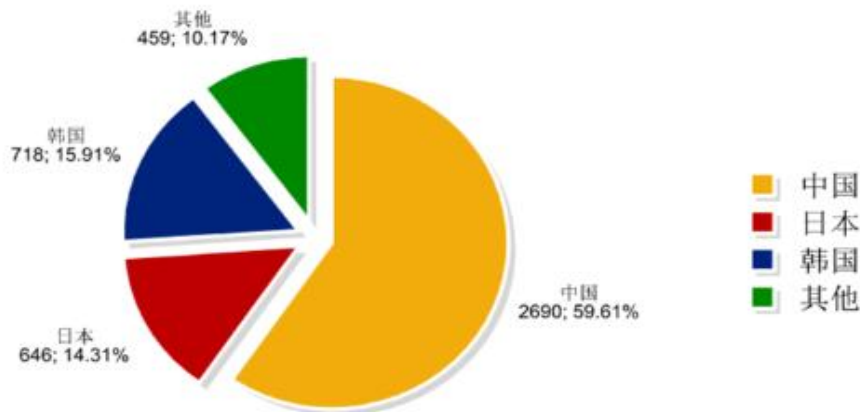


数据来源：克拉克森 国际船舶网 和合期货

## (二) 全球手持订单 4,513 艘，中国船厂 2690 艘占全球市场份额 59.61%

据统计，截至 2024 年 1 月 8 日全球船厂手持订单 4,513 艘，共计 125,580,963CGT。和 2023 年 12 月 7 日统计的 4,526 艘，合计 126,266,820CGT 相比，手持订单数量环比下降 0.29%，修正总吨环比下降 0.54%。其中中国船厂手持订单量为 2690 艘，共计 61912562CGT，艘数占全球市场份额的 59.61%，CGT 占 49.30%；韩国船厂的手持订单量为 718 艘，共计 38983322CGT，艘数占全球市场份额的 15.91%，CGT 占 31.04%；日本船厂的手持订单量为 646 艘，共计 12071509CGT，艘数占全球市场份额的 14.31%，CGT 占 9.61%。集装箱船手持订单量为 830 艘，共计 6795350 标箱。

图 7：全球船厂手持订单量



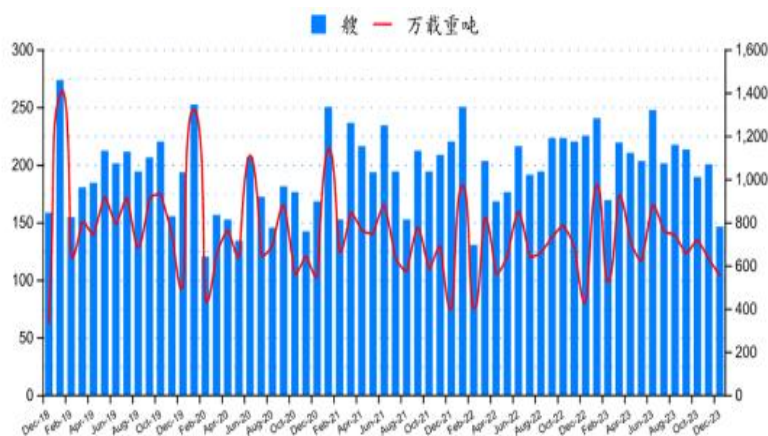
数据来源：克拉克森 国际船舶网 和合期货

### （三）完工量环比下降 12.10%，散货船和集装箱船交付最多

2023 年 12 月份全球船厂共交付新船 146 艘，共计 5,566,442 载重吨。与 2023 年 11 月份全球新船交付订单 200 艘，共计 6,332,611 载重吨相比较，数量环比下降 27.00%，载重吨环比下降 12.10%。与 2022 年 12 月份全球船厂共交付新船 225 艘，共计 4,316,752 载重吨相比较，数量同比下跌 35.11%，载重吨同比上升 28.95%。其中，散货船的交付数量为 20 艘，共计 1225418 载重吨；集装箱船的交付数量为 32 艘，共计 264657 标箱。

2023 年全球船厂共交付新船 2,454 艘，共计 87,268,473 载重吨，与 2022 年全球新船交付订单 2,419 艘，共计 82,070,491 载重吨相比较，数量同比上升 1.45%，载重吨同比上升 6.33%。其中散货船的交付数量为 486 艘，共计 35085711 载重吨；集装箱船的交付数量为 353 艘，共计 2268991 标箱。

图 8：全球新船交付量变化情况



数据来源：克拉克森 国际船舶网 和合期货

## 四、欧美市场表现分化，国内经济企稳

### （一）数据利好，美国 3 月降息预期降温

美国供应管理协会公布数据显示，美国 1 月 ISM 制造业 PMI 为 49.1，虽然仍处于萎缩状态但创 15 个月新高，超出市场预期的 47，前值从 47.4 小幅下修为 47.1。同日另组数据显示，美国 1 月 S&P Global 制造业 PMI 终值为 50.7，创 2022 年 9 月份以来终值新高，亦超预期的 50.3。美国 Markit 1 月发布的综合 PMI 指数为 52.3，好与预期和前值。从以上公布的 PMI 数据来看，新年开局美国制造业



出现企稳迹象，美国经济仍保持较好的增长动力。

图 9：美国 PMI 走势



数据来源：文华财经 和合期货

1月31日，联邦公开市场委员会（FOMC）表示，“委员会判断实现就业和通胀目标的风险正在朝着更平衡的方向发展，在考虑对联邦基金利率目标区间进行任何调整时，委员会将仔细评估即将公布的数据、不断变化的前景以及风险平衡情况。”但有一个迹象表明，官员们并不急于降低利率。FOMC表示，“在进一步确信通胀率可持续的迈向2%目标前，我们不认为降低利率目标区间是合适的。”美联储将联邦基金目标利率区间维持在5.25%-5.5%不变。美联储重申，每月将最多缩表950亿美元。利率声明中决策者微调了对经济活动的表述。在第四季度美国经济增长超预期后，FOMC将经济活动描述为“扩张速度稳健”。

## （二）欧洲降息或箭在弦

欧元区1月CPI降温，核心通胀增速放缓，但均高于预期，通胀粘性依旧。

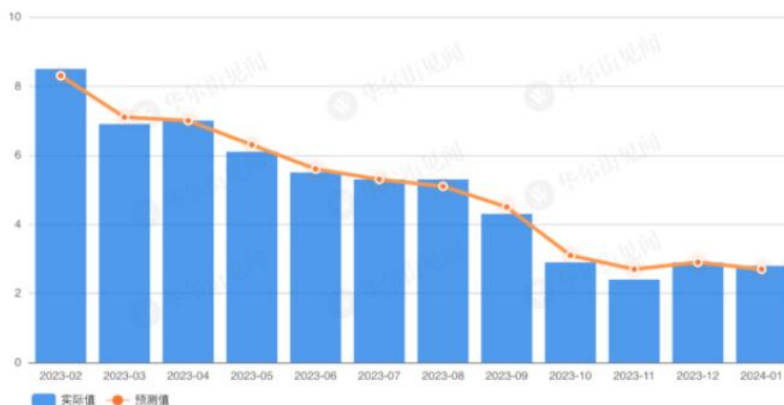
2月1日，欧盟统计局公布的初步数据显示，主要受到食品、酒类和烟草对价格的推动，1月欧元区CPI从12月份的2.9%降至2.8%，为2023年11月以来新低，但高于市场预期的2.7%，也高于欧央行2%的目标位。剔除食品和能源的核心CPI从3.4%放缓至3.3%，也高于预期的3.2%，为连续第六个月下降，表明价格压力仍在降温。

欧元区成员国之间的通胀走势也出现分化，上月德国和法国的通胀降温，但意大利和西班牙通胀加速。法国1月CPI公布，低于预期的3.3%，德国通胀也从

此前的 3.2% 降至 3.1%，一定程度上抵消了西班牙 CPI 的上升（从 12 月的 3.1% 跃升至 3.4%）。分析师指出，欧元区 1 月通胀下降幅度不及预期，这可能会打压市场对于欧洲央行的降息预期，加上欧元区工资增长依然顽固，可能会给这些预期泼冷水。

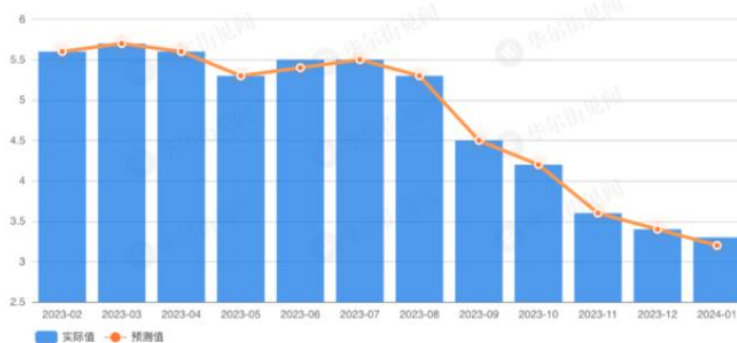
欧洲央行首席经济学家 Philip Lane 1 月 31 日表示，在做出降息这个决定之前，欧央行管委会需要看到更多迹象证明通胀正在下降。Lane 认为，虽然 2024 年 CPI 相较于峰值已大幅下跌，但对欧洲央行来说仍然是一个挑战。他表示，存款利率将维持在目前 4% 的纪录高位，“直到我们对通胀率回到 2% 更有信心。这将是未来几个月激烈争论的一个问题。”

图 10：欧元区调和 CPI 同比



数据来源：华尔街见闻 和合期货

图 11：欧元区核心调和 CPI 同比



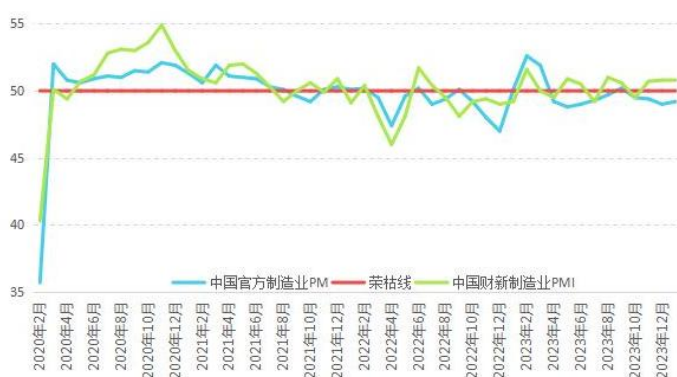
数据来源：华尔街见闻 和合期货

### （三）政策发力，中国经济稳中前行

随着各项稳增长政策发力显效，中国制造业景气度连续三个月扩张。2024年1月财新中国制造业采购经理指数(PMI)为50.8，与上月持平。自2021年6月以来，该指数首次连续三个月位于扩张区间。专家分析称，在宏观政策发力作用下，国内需求将稳步恢复，预计制造业生产经营景气度将继续温和回升。

国家统计局数据显示，中国1月制造业PMI小幅回升0.2个百分点至49.2%。结束了连续3个月的回落，表明经济趋稳因素有所增加。

图 12：中国官方及财新制造业 PMI 表现



数据来源：文华财经 和合期货

## 五、后市展望

2月2日，外媒报道称，哈马斯已收到停火协议，加沙停战希望升温，或影响红海持续绕航预期。前期市场认为红海危机若未缓和，绕航仍将持续数月，对运价有一定支撑。同时，红海长期绕航也引起欧美市场备货恐慌，春节前期欧美市场货物需求增加，目前集装箱船处于供需平衡的状态。假设红海危机得以缓和，基于欧洲市场降息预期，那么集装箱市场将继续回到供过于求的格局，运价随之回落；若红海事件未妥善解决，绕航长期持续，会扰乱全球供应链，对运价仍有支撑。

风险点：巴拿马运河限行、红海危机得以缓和或持续恶化

## 风险提示：

您应当客观评估自身财务状况、交易经验，确定自身的风险偏好、风险承受能力和服务需求，自行决定是否采纳期货公司提供的报告中所给出的建议。您应当充分了解期货市场变化的不确定性和投资风险，任何有关期货行情的预测都可能与实际情况有差异，若您据此入市操作，您需要自行承担由此带来的风险和损失。

## 免责声明：

本报告的信息均来源于公开资料，本公司对这些信息的准确性和完整性不作任何保证，文中的观点、结论和建议仅供参考，不代表作者对价格涨跌或市场走势的确定性判断，投资者据此做出的任何投资决策与本公司和作者无关。

本报告所载的资料、意见及推测仅反映本公司于发布日的判断，在不同时期，本公司可发出与本报告所载资料、意见及推测不一致的报告，投资者应当自行关注相应的更新或修改。

和合期货投询部

联系电话：0351-7342558

公司网址：<http://www.hhqh.com.cn>

和合期货有限公司经营范围包括：商品期货经纪业务、金融期货经纪业务、期货投资咨询业务、公开募集证券投资基金销售业务。