

和合期货：集运欧线季报（2024 年二季度）

——欧线需求动力不强，市场供大于求，地缘政治影响未知



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：地缘政治给红海危机带来的不确定性仍存，联合国通过加沙斋月停火协议，斋月节至 4 月 9 日为最后期限，未来地缘政治危机或将持续，红海事件趋于常态化。随着新船陆续启用，交付的新船也将投放在各个航线，预计欧线的运力规模也将增加，马士基表示，全球运力去年增长 9%、今年预计增长 11%，2025 年预计再扩增 7%。而集运旺季需求集中在三季度，二季度欧线需求仍需关注欧洲经济状况，但欧美市场通胀未降至安全水平，利率尚处于较高水平，抑制消费需求，欧洲经济下行趋势较为明显，需求或难有起色。

若红海事件持续，新增运力对上半年实际投放规模的影响相对可控。若红海事件得以缓和，市场重归供大于求的现状，届时集运市场运价或再次回落。二季度达飞、赫伯罗特、地中海等航司提涨运价在 4 月落地，前期现货指数或有回升。预计二季度集运市场震荡运行。

风险点：地缘政治危机、新运力交投情况、航司调整运价

目录

一、一季度集运指数行情回顾.....	3 -
二、厄尔尼诺扰动逝去，巴拿马运河限行缓解.....	5 -
三、集运市场供需失衡，运价下行压力较大.....	6 -
（一）新签订单数量环比减少 56 艘，韩国船企接单最多中国排名第二..	6 -
（二）全球手持订单 4,594 艘，中国船厂 2752 艘占全球市场份额 59.90%.....	7 -
（三）完工量环比下降 49.89%，散货船和集装箱船交付最多.....	8 -
四、欧洲经济疲软，需求难有起色.....	9 -
（一）欧洲经济数据较弱，降息途径快于美国.....	9 -
（二）美国经济韧性增长，降息短期未显迹象.....	10 -
（三）我国对欧贸易总值下降.....	11 -
五、后市展望.....	12 -
风险揭示：.....	13 -
免责声明：.....	13 -

一、一季度集运指数行情回顾

地缘政治问题持续，由此引发的红海事件贯穿了去年腊月以及今年一季度。自红海事件发生以来，市场担忧情绪以及航运公司绕行成本的增加助推集运市场大幅上涨，于年初1月4日EC2404合约触及年内高位2650点。随着红海事件趋于常态化，航司绕行已成为避免遭受袭击的不二选择，炒作心态减弱，集运期价回落。春节前一波备货需求预期提涨集运市场，节后由于运力供应的恢复往往是快于工厂复工、发运需求回升节奏的，因而节后运价下跌实属常态，且3月12日-4月9日斋月节也会影响航运的运力效率与需求，3月集运市场在1700-1900点横盘震荡。3月下旬地缘政治冲突加剧，消退部分航司复航的心态，同时达飞、赫伯罗特、地中海发布4月提涨公告，集运市场大幅拉涨。3月25日联合国安理会通过加沙斋月停火决议，地缘冲突暂以缓和，同时红海事件对航司绕行的蓄力逐渐弱于运力供大于求的现实，集运市场涨势乏力。

截至3月29日，集运欧线EC2406收盘价1833.6，月涨幅16.83%。

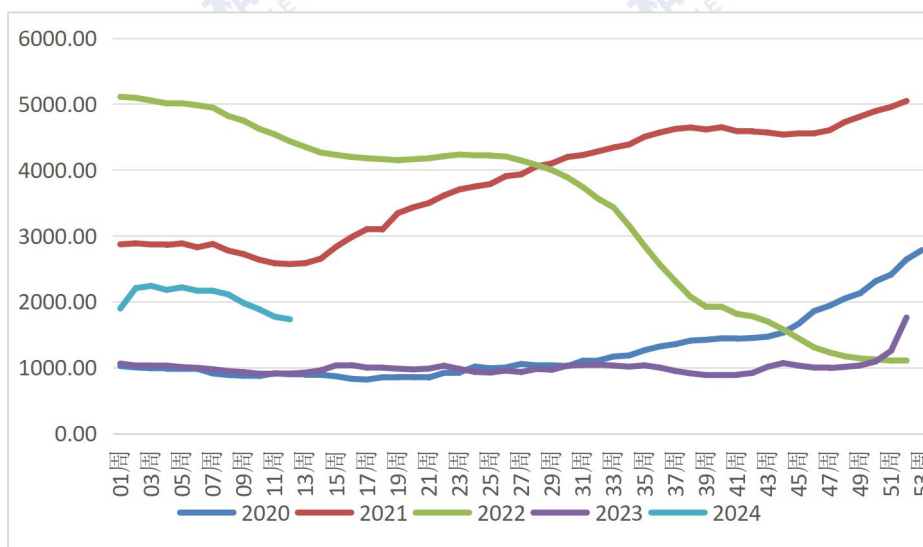
图1：集运欧线期货走势



数据来源：博易大师 和合期货

从现货指数来看，上海集运指数连续六周下跌，3月22日，上海航运交易所发布的上海出口集装箱综合运价指数（SCFI）为1732.57点，较年初（1月5日）下跌8.65%。3月25日，上海出口集装箱结算欧洲航线运价指数为2153.34点，与上期同比下跌11.6%；美西航线运价指数为2030.1点，与上期同比下跌2.2%。

图2：上海出口集装箱结算运价指数季节图



数据来源：上海航运交易所 和合期货

图3：上海出口集装箱结算运价指数



数据来源：上海航运交易所 和合期货

二、厄尔尼诺扰动逝去，巴拿马运河限行缓解

在持续的降雨后，巴拿马运河管理局(ACP) 于 3 月 12 日宣布增加巴拿马型船闸的每日通行数量。

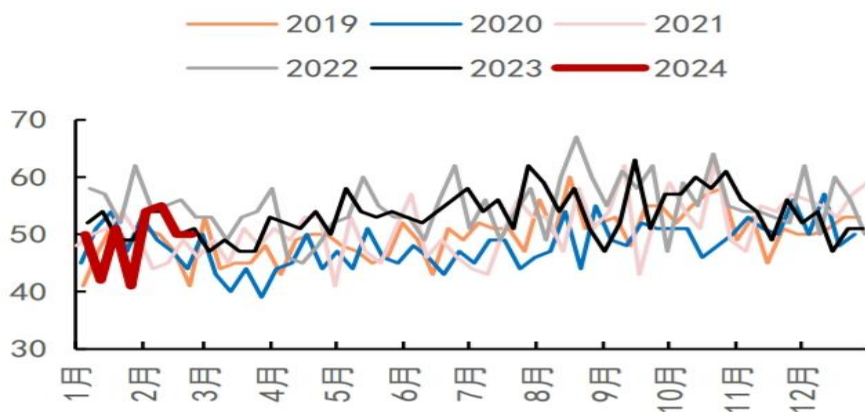
巴拿马运河管理在最新声明中表示，根据目前和预计的加通湖水位，在预订期 2（过境日期前 14 天），将为超级船舶增加一个通行名额，在预订期 3（过境日期前 7 天）开始时，将通过拍卖增加两个通行名额。在每天拍卖的四个时段中，三个时段将提供给超级船舶，一个时段将提供给普通船舶。若普通船舶拍卖结束时没有感兴趣的船舶，则该时段可拍卖给超级船舶。“预订期 22 中为超级船舶提供的额外时段将于 2024 年 3 月 25 日开始提供，申请将于 2024 年 3 月 11 日 0900 时开始。”这使得巴拿马运河日船舶最大通航量达到 27 艘，仍比该航道的正常通航量少 10 艘以上。巴拿马运河管理官方数据显示，截至 3 月 12 日 3 时，目前有 47 艘船舶等待通过运河，远低于去年 8 月高峰期的 160 多艘。未预定北行通过运河等待时间为 0.4 天，南行通过运河等待时间为 5 天。

图 4：船舶通行情况

VESSEL CATEGORY	SPECIAL PERIOD	PERIOD 1	PERIOD 1.A (30-15 DAYS)	PERIOD 2 (14-8 DAYS)	PERIOD 3 (AUCTIONS) (7-2 DAYS)	TOTAL
Neopanamax	1	2	2	1	1	7
Supers	3	4	N/A	5	3	20
Regulars	2	-	N/A	2	1	
Total	6	6	2	8	5	27

数据来源：国际船舶网 和合期货

图 5：巴拿马运河集装箱船舶通行量



数据来源：克拉克森研究 和合期货

三、集运市场供需失衡，运价下行压力较大

(一) 新签订单数量环比减少 56 艘，韩国船企接单最多中国排名第

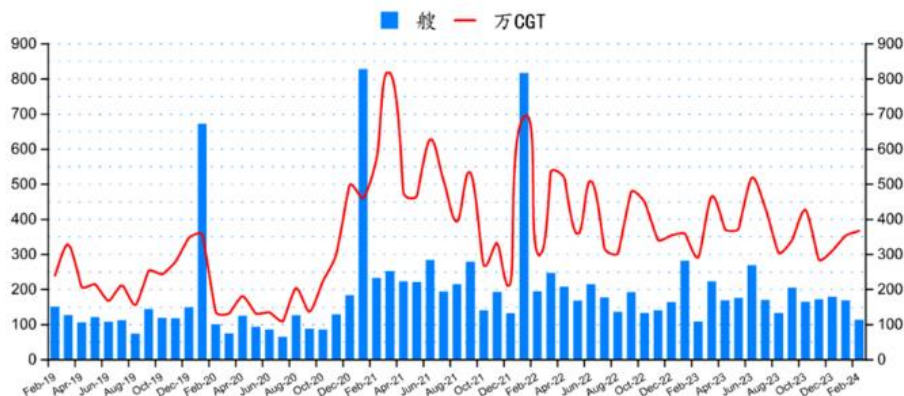
二

根据克拉克森最新数据统计（截至 2024 年 3 月 9 日），2024 年 2 月份全球新签订单 111 艘，共计 3,674,505CGT。与 2024 年 1 月份全球新签订单 167 艘，共计 3,540,793CGT 相比较，数量环比减少 56 艘，修正总吨环比上升 3.78%。与 2023 年 2 月份全球新签订单 107 艘，共计 2,913,541CGT 相比较，数量同比增加 4 艘，修正总吨同比上升 26.12%。

从船型上来看，散货船 15 艘，共计 1963000 载重吨；油船 27 艘，共计 6573783 载重吨；化学品船 26 艘，共计 450498 载重吨；集装箱船 3 艘，共计 17916 标箱；液化气船 19 艘，共计 2832000 立方米；其他船型 18 艘，共计 461347CGT；海工船 3 艘，共计 25093CGT。按接单船厂国家来看，2 月份全球新船订单 111 艘，合计 3674505CGT，其中中国船厂接获 68 艘，合计 1620955CGT；日本船厂接获 2 艘，合计 43464CGT；韩国船厂接获 29 艘，合计 1742155CGT。修正总吨分别占全球新船订单量的 44.11%、1.18%和 47.41%。

2024 年 1-2 月新船订单 278 艘，合计 19,288,056 载重吨，与 2023 年同期的新签订单 387 艘，合计 13,624,202 载重吨相比，艘数和载重吨分别同比下跌 28.17%和 41.57%。从船型上来看，散货船 35 艘，共计 4112400 载重吨；油船 38 艘，共计 8131283 载重吨；化学品船 52 艘，共计 1555986 载重吨；集装箱船 21 艘，共计 193944 标箱；液化气船 46 艘，共计 5091000 立方米；海工船 35 艘，共计 187976CGT；其他船型 51 艘，共计 795702CGT。从国家来看，中国新签订单 139 艘，合计 3479885CGT；日本新签订单 11 艘，合计 184182CGT；韩国新签订单 70 艘，合计 3069948CGT；修正总吨分别占全球新船订单量的 48.23%、2.55%和 42.55%。

图 6：全球新签订单变化情况



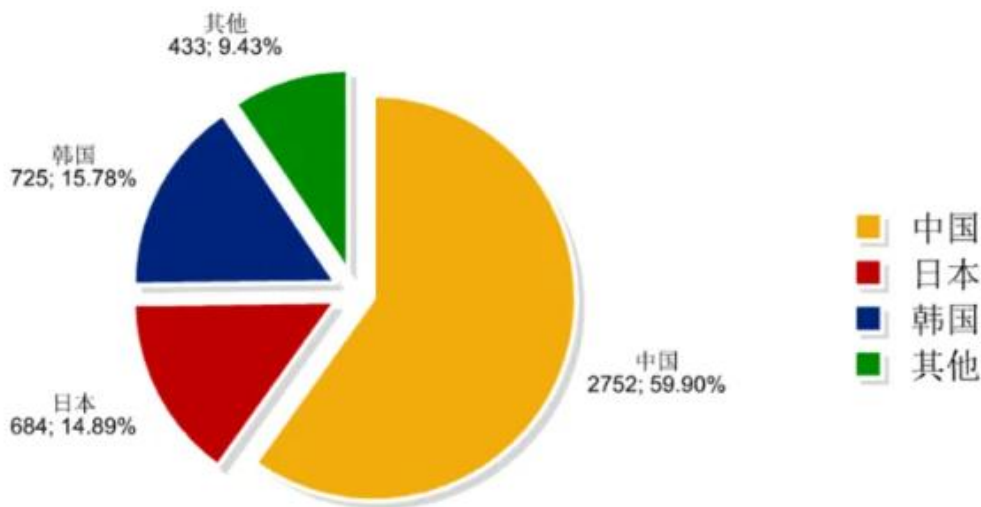
数据来源：克拉克森 国际船舶网 和合期货

(二) 全球手持订单 4,594 艘，中国船厂 2752 艘占全球市场份额 59.90%

据统计，截至 2024 年 3 月 9 日全球船厂手持订单 4,594 艘，共计 126,011,968CGT。和 2024 年 2 月 9 日统计的 4,649 艘，合计 126,629,598CGT 相比，手持订单数量环比下跌 1.18%，修正总吨环比下降 0.49%。其中中国船厂手持订单量为 2752 艘，共计 63002200CGT，艘数占全球市场份额的 59.90%，CGT 占 50.00%；日本船厂的手持订单量为 684 艘，共计 12630492CGT，艘数占全球市场份额的 14.89%，CGT 占 10.02%；韩国船厂的手持订单量为 725 艘，共计 38551932CGT，艘数占全球市场份额的 15.78%，CGT 占 30.59%。

从主要船型来看，散货船手持订单量为 1164 艘，共计 88609827 载重吨；油船手持订单量为 876 艘，共计 59050731 载重吨；集装箱船手持订单量为 785 艘，共计 6554010TEU。

图 7：2024 年 2 月全球船厂手持订单量



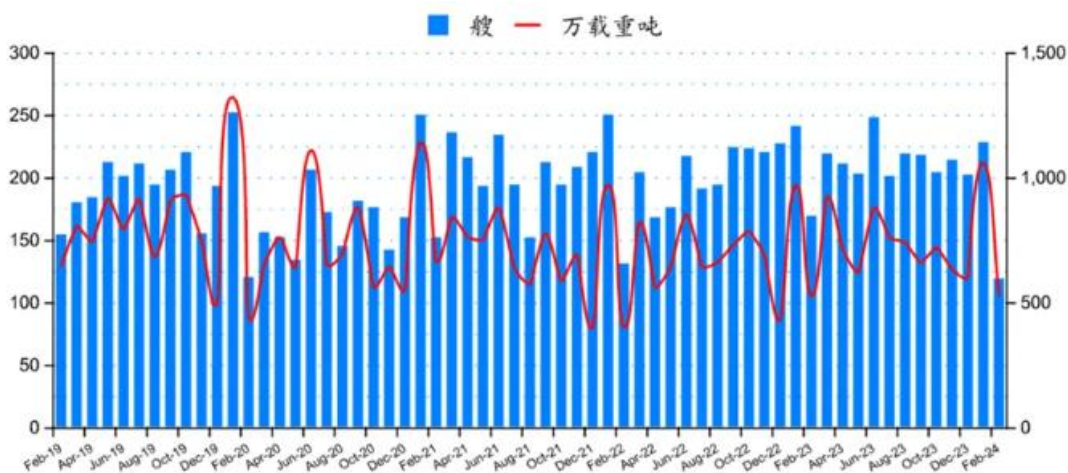
数据来源：克拉克森 国际船舶网 和合期货

（三）完工量环比下降 49.89%，散货船和集装箱船交付最多

2024 年 2 月份全球船厂共交付新船 119 艘，共计 5,329,833 载重吨。与 2024 年 1 月份全球新船交付订单 228 艘，共计 10,636,258 载重吨相比较，数量环比下跌 47.81%，载重吨环比下降 49.89%。与 2023 年 2 月份全球船厂共交付新船 169 艘，共计 5,259,369 载重吨相比较，数量同比下跌 29.59%，载重吨同比上升 1.34%。其中，散货船的交付数量为 35 艘，共计 2417059 载重吨；集装箱船的交付数量为 20 艘，共计 152921TEU；油船的交付数量为 5 艘，共计 430171 载重吨。

2024 年 1-2 月全球船厂共交付新船 347 艘，共计 15,966,091 载重吨。与 2023 年同期的全球新船交付订单 410 艘，共计 14,997,630 载重吨相比较，数量同比下降 15.37%，载重吨同比上升 6.46%。其中，散货船的交付数量为 85 艘，共 7026664 载重吨；集装箱船的交付数量为 69 艘，共计 457543TEU；油船的交付数量为 23 艘，共计 1462041 载重吨。

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

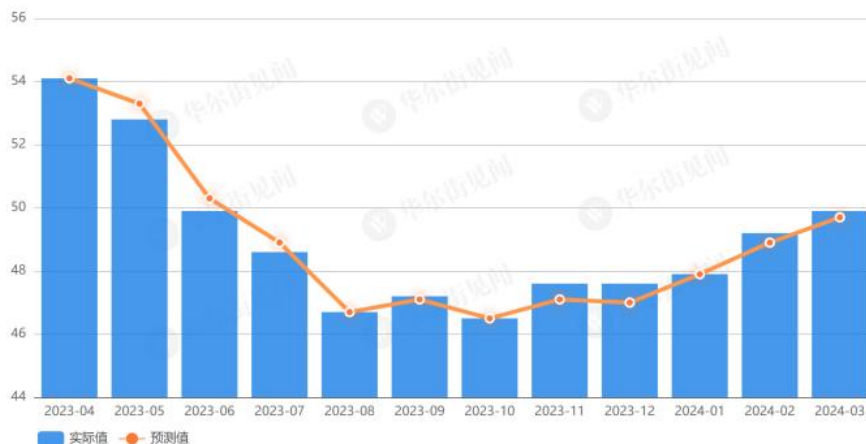
四、欧洲经济疲软，需求难有起色

（一）欧洲经济数据较弱，降息途径快于美国

欧元区 3 月消费者信心指数初值为 -14.9，此前市场预估为 -15，前值为 -15.5。

欧元区 3 月 HCOB 制造业采购经理人指数（PMI）初值为 45.7，预期为 47，上月终值为 46.5。欧元区 3 月 HCOB 服务业采购经理人指数（PMI）初值为 51.1，预期为 50.5，上月终值为 50.2。欧元区 3 月综合 PMI 初值为 49.9，预期为 49.7，上月终值为 49.2。从上述数据来看，欧洲制造业不及预期，服务业好于制造业。欧洲降息仍需关注经济表现，于 3 月 21 日英国央行公布最新利率决议，表示连续第五次维持基准利率在 5.25% 的 16 年高位不变，符合市场预期。

图 9：欧元区综合 PMI



数据来源：华尔街见闻 和合期货

（二）美国经济韧性增长，降息短期未显迹象

报告称，最新数据主要反映了消费支出和非住宅类固定资产投资的向上修正，但部分被下修的私人库存投资所抵消。具体来看，四季度美国个人消费支出增长 3.3%；反映企业投资状况的非住宅类固定资产投资增长 3.7%；住宅类固定资产投资增长 2.8%；政府消费支出和投资增长 4.6%。按贡献度计算，个人消费支出拉动当季经济增长 2.2 个百分点，净出口拉动当季经济增长 0.25 个百分点；政府消费支出和投资拉动当季经济增长 0.79 个百分点；私人库存投资则拖累当季经济增长 0.47 个百分点。

市场分析表示，美国政府衡量经济活动的主要指标去年年底强劲增长，表明经济仍在以稳健速度扩张。有观点认为，如果美联储按照普遍预期在今年晚些时候降息，经济可能会得到大幅复苏。往后看，专业人士称，GDP 数据超预期上修显示出美国经济仍在强劲增长，预计今年一季度 GDP 将放缓至 2%的“健康水平”，长期可以维持在 1.8%的可持续增速。

图 10: 美国季度 GDP 同比增速



数据来源：文华财经 和合期货

（三）我国对欧贸易总值下降

海关总署数据显示，2024年前2个月，我国货物贸易进出口总值6.61万亿元人民币，同比（下同）增长8.7%。其中，出口3.75万亿元，增长10.3%；进口2.86万亿元，增长6.7%；贸易顺差8908.7亿元，扩大23.6%。按美元计价，前2个月我国进出口总值9308.6亿美元，增长5.5%。其中，出口5280.1亿美元，增长7.1%；进口4028.5亿美元，增长3.5%；贸易顺差1251.6亿美元，扩大20.5%。

2024年前2个月，我国对东盟、美国、韩国进出口增长。

东盟为第一大贸易伙伴，前2个月与东盟贸易总值为9932.4亿元，增长8.1%，占外贸总值的15%。其中，对东盟出口5879亿元，增长9.2%；自东盟进口4053.4亿元，增长6.6%；对东盟贸易顺差1825.6亿元，扩大15.7%。

欧盟为第二大贸易伙伴，与欧盟贸易总值为8323.9亿元，下降1.3%，占12.6%。其中，对欧盟出口5558.8亿元，增长1.6%；自欧盟进口2765.1亿元，下降6.8%；对欧盟贸易顺差2793.7亿元，扩大11.5%。

美国为第三大贸易伙伴，与美国贸易总值为7077亿元，增长3.7%，占10.7%。其中，对美国出口5219.9亿元，增长8.1%；自美国进口1857.1亿元，下降7%；对美贸易顺差3362.8亿元，扩大18.8%。

韩国为第四大贸易伙伴，与韩国贸易总值为3369.2亿元，增长2.9%，占5.1%。其中，对韩国出口1504.5亿元，下降6.8%；自韩国进口1864.7亿元，增长12.3%；

对韩贸易逆差 360.2 亿元，扩大 703.2%。

图 11：中国进出口情况

2024年前2个月进出口情况			
	贸易总值 (增长率)	出口 (增长率)	进口 (增长率)
中国对东盟	9932.4亿元 (8.1%)	5879亿元 (9.2%)	4053.4亿元 (6.6%)
中国对欧盟	8323.9亿元 (-1.3%)	5558.8亿元 (1.6%)	2765.1亿元 (-6.8%)
中国对美国	7077亿元 (3.7%)	5219.9亿元 (8.1%)	1857.1亿元 (-7%)
中国对韩国	3369.2亿元 (2.9%)	1504.5亿元 (-6.8%)	1864.7亿元 (12.3%)

数据来源：华尔街见闻 和合期货

五、后市展望

地缘政治给红海危机带来的不确定性仍存，联合国通过加沙斋月停火协议，斋月节至 4 月 9 日为最后期限，未来地缘政治危机或将持续，红海事件趋于常态化。随着新船陆续启用，交付的新船也将投放在各个航线，预计欧线的运力规模也将增加，马士基表示，全球运力去年增长 9%、今年预计增长 11%，2025 年预计再扩增 7%。而集运旺季需求集中在三季度，二季度欧线需求仍需关注欧洲经济状况，但欧美市场通胀未降至安全水平，利率尚处于较高水平，抑制消费需求，欧洲经济下行趋势较为明显，需求或难有起色。

若红海事件持续，新增运力对上半年实际投放规模的影响相对可控。若红海事件得以缓和，市场重归供大于求的现状，届时集运市场运价或再次回落。二季度达飞、赫伯罗特、地中海等航司提涨运价在 4 月落地，前期现货指数或有回升。预计二季度集运市场震荡运行。

风险点：地缘政治危机、新运力交投情况、航司调整运价

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。