

和合期货：集运欧线周报（20240805-20240809）

——交易氛围偏空，市场风险较高，集运或震荡运行



作者：韩露露

期货从业资格证号：F03100034

期货投询资格证号：Z0021031

电话：0351-7342558

邮箱：hanlulu@hhqh.com.cn

摘要：

周内行情回顾

周内集运欧线换月 EC2412 合约后下跌。随着航司报价下调，市场认为运价已经见顶。前期运价大涨，航司积极投放运力，随着港口拥堵缓解，需求端未有进一步增量，影响亚美航线的巴拿马运河逐步放开限制，致使运力偏紧的因素逐步缓解，供需形势逐步走向宽松的状态下，集运市场不具备上行动力。地缘政治上，白宫称加沙地带停火协议已接近达成，红海复航预期再起，利空欧线。

后市展望

9日凌晨以色列方面同意8月15日恢复加沙停火谈判，中东局势缓和，利空集运市场。继马士基下调订舱价格后，赫伯罗特也跟随下调运价，现货运价进一步回落。而原先影响运力偏紧的因素皆已缓和，若货量需求难以支撑或出现回落，前期投放的运力将趋于过剩。但马士基表示，美国货运需求没有衰退迹象，红海中断至少持续到今年年底，短期内集运市场供需形势依旧较好，对近月市场仍有支撑。当前市场交易氛围偏空，预计下周集运市场震荡运行。集运市场不确定性因素较多，需关注其影响程度。

风险点：地缘局势变化、货量需求变化、航司跟随降价情况

目录

一、集运指数市场回顾.....	- 3 -
二、航司降价揽货，集运运价回落，	- 3 -
三、巴拿马运河放宽通行限制	- 4 -
四、主要东西向航线未来五周内预计 60 个航次取消	- 5 -
五、欧美经济略显疲态	- 6 -
（一）我国对欧出口同比增速加快	- 6 -
（二）美国就业市场降温，9 月降息概率上升	- 7 -
（三）欧元区经济势头减弱	- 8 -
六、后市展望.....	- 9 -
风险揭示：	- 10 -
免责声明：	- 10 -

一、集运指数市场回顾

周内集运欧线换月 EC2412 合约后下跌。随着航司报价下调，市场认为运价已经见顶。前期运价大涨，航司积极投放运力，随着港口拥堵缓解，需求端未有进一步增量，影响亚美航线的巴拿马运河逐步放开限制，致使运力偏紧的因素逐步缓解，供需形势逐步走向宽松的状态下，集运市场不具备上行动力。地缘政治上，白宫称加沙地带停火协议已接近达成，红海复航预期再起，利空欧线。截至本周五，集运欧线 LH2412 合约收盘价 2749.5，周环比下跌 18.75%。

图 1：集运欧线期货价格



数据来源：文华财经 和合期货

二、航司降价揽货，集运运价回落，

8月2日，上海航运交易所发布的上海出口集装箱综合运价指数为 3332.67 点，较上期下跌 3.34%。上海港出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为 4907 美元/TEU，较上期下跌 1.7%。上海港出口至美西和美东基本港市场运价（海运及海运附加费）分别为 6245 美元/FEU 和 9346 美元/FEU，分别较上期下跌 6.3%、2.2%。8月5日，上海出口集装箱结算欧洲航线运价指数为 6160.75 点，与上期同比下跌 1%；美西航线运价指数为 4056.72 点，与上期同比下跌 2.2%。

即期运价方面，马士基周二开放 wK34 欧基港舱位，参考上海至鹿特丹大柜 7300 美金，低于上周二次调降后的 7400 美金。然而本期舱位开放后，下游订舱表现仍较为一般，因此昨日马士基沿用上周举措对 K34 运价进行二度调降，新开

能价位为 7100 美金/40GP、7200 美金/HQ，均较此前开舱价格下调 200 美元，体现出马士基较强的揽货意愿，共舱压力下地中海航运跟进降价，大柜由 8 月上旬的 8240 美金降至下旬的 7840 美金。

图 2：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

三、巴拿马运河放宽通行限制

当地时间 8 月 5 日，巴拿马运河管理局宣布，从即日将通过运河船舶的最大吃水深度标准提升到 49 英尺(约 14.94 米)。这是该标准继今年 7 月 11 日增加至 48 英尺(约 14.63 米)后被再次上调。运河管理局解释称，随着巴拿马进入雨季，连接运河的各湖泊逐渐达到最佳水位。

此外，巴拿马运河管理局曾在本月初宣布，自 8 月 5 日起将巴拿马运河的每日船只通行量增加至 35 艘次，9 月起将再增加至 36 艘次。

常规巴拿马运河的日通过能力为 38 至 40 艘。但由于运河在 2023 年水位持续下降，创下 73 年以来最低水平，运河管理局被迫大幅减少运河过境量的计划，此前一度下调至每日 18 艘次，为正常情况下的一半。并且干旱发生前，船舶等待 8 到 10 个小时就能通行，但由于运河在 2023 年极度干旱，一些船舶等待通行的时间超过 20 天，甚至一个月。

从今年上半年开始，由于降雨增多，巴拿马运河缺水的情况得到缓解，为此巴拿马运河管理局也开始逐步增加船只通行数量，拥堵情况有所缓解，运河正逐步恢复运行。

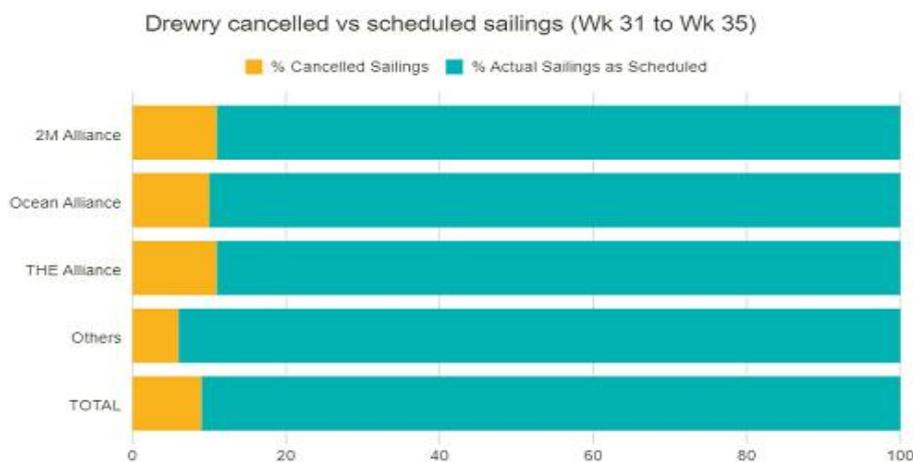
巴拿马运河从南至北沟通大西洋和太平洋，横穿巴拿马地峡，是重要的航运要道。提供约 180 条海上航线，可连接约 170 个国家和地区，到达全球约 1920 个港口。美国商务部数据显示，巴拿马运河是亚洲和美国之间航运贸易的“大动脉”，经该运河运输的货量占据东北亚至美国东海岸集装箱总市场份额的 46%。

四、主要东西向航线未来五周内预计 60 个航次取消

从 24 年 7 月 29 日到 9 月 1 日这五周内，主要的东西向主航线——跨太平洋、跨大西洋以及亚洲-北欧和地中海航线——已经宣布了 60 个航次取消，取消航次总数占计划 691 个航次的 9%。其中，约 48% 将在跨太平洋东向航线上，27% 在亚洲-北欧和地中海航线上，25% 在跨大西洋西向航线上。

在接下来的五周内，OCEAN 联盟、THE 联盟和 2M 联盟分别取消 16、13 和 13 个，联盟外取消 18 个。未来五周内，约有 91% 船舶将如期航行。

图 3：30-34 周取消航次安排



数据来源：Drewry Maritime Supplychain Advisor

7 月 25 日，德路里世界集装箱指数（WCI）综合指数环比下降 2%，跌至 5806 美元，结束了连续 13 周的上涨趋势。跨太平洋航线的运费下降了 4%，而亚欧和地中海航线的运费则小幅下降了 1%，与此同时，跨大西洋航线的运费却上升了 1%。尽管有所下降，但主要的东西向航线运费依然在高位运行。

目前，大多数从亚洲前往欧洲、地中海和美洲的船舶都选择绕行好望角，只有少数例外，比如 CMA CGM 的亚洲-地中海航线“Phoenician Express”（BEX2），

仍然通过苏伊士运河/红海航线进行运输。由于胡塞武装的持续攻击，航运公司不愿恢复通过苏伊士运河的航线。中东地缘政治问题的不确定性意味着运输中断、延误和更长的绕行时间可能会持续存在。

五、欧美经济略显疲态

（一）我国对欧出口同比增速加快

7月份我国出口商品 3005.6 亿美元，增速为 7%（前值 8.6%），低于 wind 一致预期 9.5% 增速。进口 2159 亿美元，增速 7.2%（前值 -2.3%），增速创三个月最大值。贸易顺差 846.5 亿美元（前值 990.5 亿美元）。7月份进口增速为 7.2%（前值 -2.3%），过去五年均值为 2.9%，过去十年均值为 1.5%，环比增速为 3.4%，高于五年同期均值 1.1%，进口增速高于历史同期表现主要源于低基数效应。

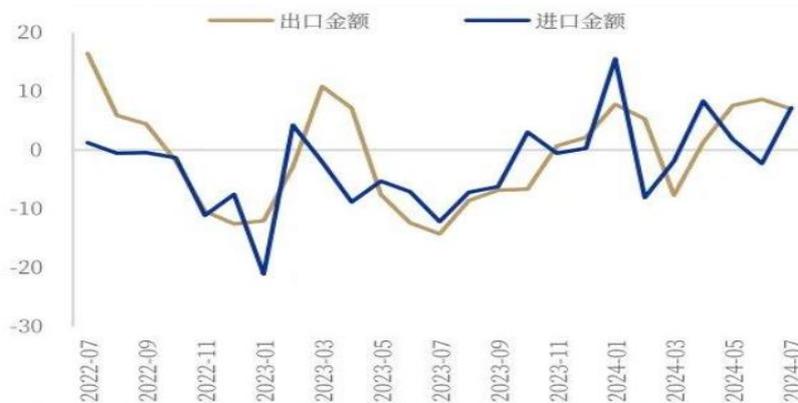
分区域来看，我国对美国出口增速进一步上行，7月对美出口同比上行至 8.1%（前值 6.6%），贡献出口增速 1.21 个百分点，较上月拉升了 0.22 个百分点。一方面，对美出口仍有部分抢出口效应在持续，CCFI 美东、美西航线价格 7 月上旬仍在上涨，另一方面，美国出口增速存在低基数效应（去年 7 月对美出口增速为 -23.1%）。

我国对欧出口增速继续加快，同比 8%（前值 4.1%），拉动出口增速 1.2 个百分点，较前月上升 0.57 个百分点，是本月环比拉动上升最大贡献项。7 月美国集装箱进口量较 2024 年 6 月增长 11.2%，达到 2,556,180 TEU。这标志着 26 个月来货运量首次超过 240 万 TEU 的门槛，这一水平在疫情期间造成港口拥堵和延误。与 2023 年 7 月相比，箱量增长了 16.8%，与 2019 年 7 月大流行前相比增长了 16.3%。2024 年前 7 个月的进口量增长比 2019 年同期高出 15.6%。7 月亦录得自中国进口的创纪录的 1,022,913 TEU，较 6 月总额增加 14.7%，比 2023 年 7 月增长 25%，对当月的增长贡献显著。7 月，中国占美国集装箱进口总量的 40%，较 6 月增长 1.2%。

我国对东盟出口增速连续两个月回落至 12.2%（前值 15%），贡献出口增速 1.8%，较 6 月回落 0.5 个百分点。其中对越南、印尼、泰国和马来西亚出口增速分别达到 20.9%、18%、14% 和 13.3%，对菲律宾出口增速回落至 5.3%（前值 20.1%），

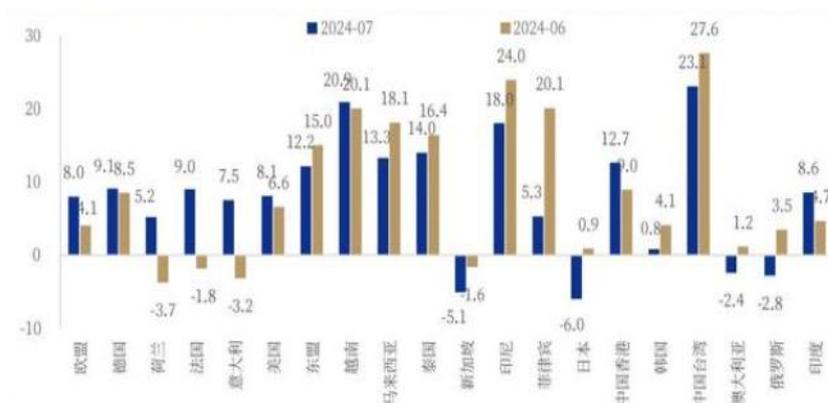
对新加坡出口增速降幅进一步扩大为-5.1%（前值-1.6%）。

图 4：进出口增速同比



数据来源：WIND 和合期货

图 5：对主要经济体出口同比增速变化



数据来源：WIND 和合期货

（二）美国就业市场降温，9月降息概率上升

非农新增就业大幅不及预期，前值再度下修。7月非农新增就业 11.4 万人，大幅低于市场预期的 17.5 万人，6 月数据从 20.6 万人下修至 17.9 万人，5 月数据从 21.8 万人下修至 21.6 万人。美联储的政策选择已经从“9 月降不降息”，变成了“降 25bp 还是 50bp”。CME 美联储观察工具显示，9 月直接降息 50BP 的概率达到 60%以上。

美国劳工部公布的数据显示，美国 8 月 3 日当周首次申请失业救济人数 23.3 万人，低于预期 24 万人，低于前值 24.9 万人。而今年大部分时间，申请失业救济人数呈上升趋势。续请失业救济人数上升至 187.5 万人，再创 2021 年 11 月以来新高。续请失业救济的四周平均人数也创新高。非农数据引发了市场对美国经

济衰退的强烈担忧。首申数据或缓解了人们对劳动力市场降温过快的顾虑。

图 6：美国首次申请事业救济金人数



数据来源：华尔街见闻 和合期货

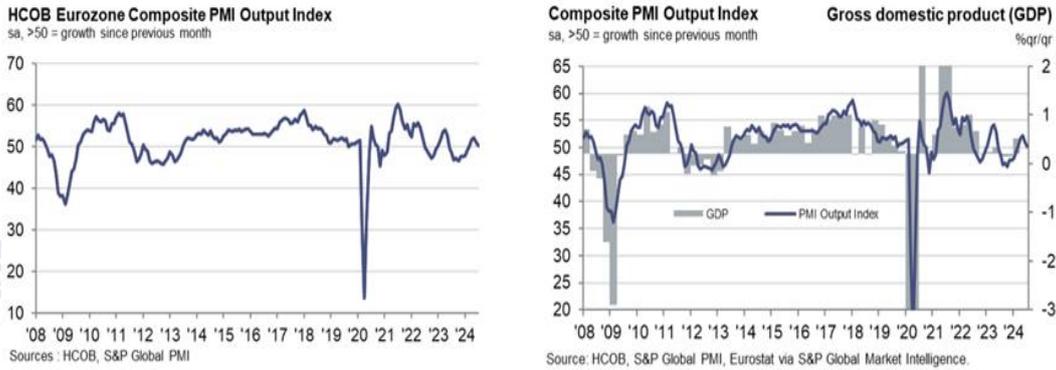
（三）欧元区经济势头减弱

欧元区 7 月，商品和服务需求疲软，经济停滞不前。除了法国以外，德国、意大利、西班牙的 PMI 均下降并跌至多个月以来的最低点。德国服务业就业年内首次减少，法国商业信心降至年内最低点。综合 PMI 终值 50.2，较初值上修 0.1 个百分点，低于 6 月 50.9，创 5 个月新低；服务业 PMI 终值 51.9，和初值相同，低于 6 月 52.8，创 4 个月新低。

7 月份，德国服务业增速继续放缓，就业减少，但商业活动高于预期。德国 7 月综合 PMI 终值 49.1，较初值上修 0.4 个百分点，低于 6 月 50.4，创 4 个月新低；服务业 PMI 终值 52.5，较初值上修 0.5 个百分点，低于 6 月 53.1，创 4 个月新低。

7 月份，法国服务业基本稳定，新业务继续减少，尤其是来自海外的新业务。商业信心连续四个月下降，使企业对未来 12 个月的预期降至年内最低点。综合 PMI 终值 49.1，较初值下修 0.4 个百分点，为 3 个月高点；服务业 PMI 初值 50.1，较初值下修 0.6 个百分点。

图 7：欧元区 PMI



数据来源：华尔街见闻 和合期货

六、后市展望

9日凌晨以色列方面同意8月15日恢复加沙停火谈判，中东局势缓和，利空集运市场。继马士基下调订舱价格后，赫伯罗特也跟随下调运价，现货运价进一步回落。而原先影响运力偏紧的因素皆已缓和，若货量需求难以支撑或出现回落，前期投放的运力将趋于过剩。但马士基表示，美国货运需求没有衰退迹象，红海中断至少持续到今年年底，短期内集运市场供需形势依旧较好，对近月市场仍有支撑。当前市场交易氛围偏空，预计下周集运市场震荡运行。集运市场不确定性因素较多，需关注其影响程度。

风险点：地缘局势变化、货量需求变化、航司跟随降价情况

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。