

## 和合期货：集运欧线季报（2024 年四季度）

——四季度供需宽松格局未变，美东港口工人罢工成为短期的风险点，

集运市场或先涨后跌



和合期货  
HEHE FUTURES

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：**中东地缘局势持续升温，红海危机难以解除。以色列总理办公室否认达成黎以停火协议，并表示将继续全力战斗，且加沙的军事行动也将持续下去。地缘情绪对集运远月形成一定支撑。

从供求关系来看，其供需宽松的格局不变。集运的运力投放仍将持续，但欧美步入降息通道，经济形势不容乐观，未来需求增量有限。短期较为关注的是 10 月 1 日美东港口工人罢工是否会成为现实，虽然许多东海岸港口已宣布了潜在罢工的应急计划，长时间的罢工将把运力紧张延续到 2025 年初，货运费率将更长时间保持高位。据悉，非洲好望角周围的红海绕行已经占用了 5%至 9%的有效全球运力，若在 9 月仅剩的三天 LIA 与美政府之间仍未和谈，罢工将引起港口拥堵，间接造成运力紧张，或对运价有一定支撑。

**风险点：**地缘政治危机、美东港口工人罢工、航司运价调整

## 目录

|                                                |        |
|------------------------------------------------|--------|
| 一、三季度集运指数行情回顾 .....                            | - 3 -  |
| 二、巴拿马运河即将恢复正常营业状态 .....                        | - 4 -  |
| 三、美东港口罢工逼近，航司有哪些应对？ .....                      | - 5 -  |
| （一）提前转运货物至美西港口 .....                           | - 5 -  |
| （二）航司开始加收目的港中断附加费 .....                        | - 6 -  |
| 四、中国造船份额全球居首，集装箱船持续投入市场 .....                  | - 7 -  |
| （一）新签订单数量环比增加 68 艘，中国船企接单最多韩国排名第二 ..           | - 7 -  |
| （二）全球手持订单 5217 艘，中国船厂 3307 艘占全球市场份额的 63.39% .. | - 8 -  |
| （三）完工量环比上升 9.20%，散货船和集装箱船交付最多 .....            | - 9 -  |
| 五、欧美经济走弱，未来降息仍有空间 .....                        | - 10 - |
| （一）欧洲经济走向停滞，降息预期升温 .....                       | - 10 - |
| （二）美国商业活动扩张放缓，降息信心增强 .....                     | - 11 - |
| （三）8 月出口改善，但外需依旧疲弱 .....                       | - 12 - |
| 六、后市展望 .....                                   | - 13 - |
| 风险揭示： .....                                    | - 14 - |
| 免责声明： .....                                    | - 14 - |

## 一、三季度集运指数行情回顾

集运欧线主力于7月4日创下年内高点5811点后开启单边下跌行情。此次下跌主要是集运市场供需形势的改变。二季度旺季提前到来，亚洲港口拥堵、多国的关税威胁、欧美港口罢工等多因素威胁致使现货价格飙升。进入三季度，这些利好因素的消退，使得市场忧虑未来货量跟进不足，而前期的运力投放将逐步走向宽松。基于此逻辑，集运市场一路下行，多航司跟进下调运价，降价揽货成为航司竞争的手段之一，一定程度上打击集运市场。

同时，地缘冲突也对集运盘面产生短期情绪扰动。7月中东局势依旧在巴以双方和谈进程中展开，红海事件更多是胡塞武装对以色列方的打击而引起的，因此巴以和谈无结果前，胡塞对进入红海的商船袭击不会停止。而后黎巴嫩与以色列的冲突再起，中东局势逐渐转向黎以双方，目前双方局势愈演愈烈，对彼此的打击尚未停止，地缘情绪升温。

截至9月27日，集运欧线EC2412收盘价2141.2，月跌幅4.84%。

图1：集运欧线期货走势

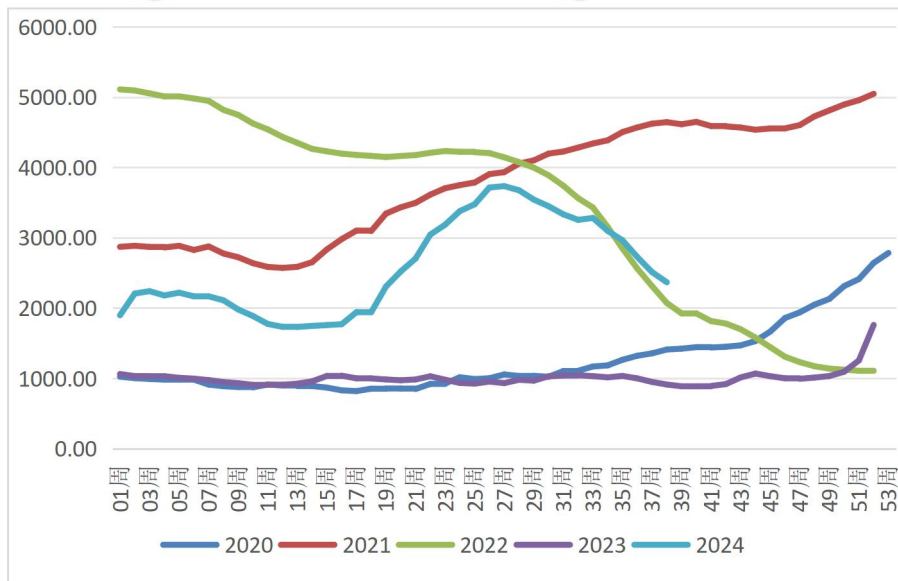


数据来源：文华财经 和合期货

从现货指数来看，上海集运指数连续13周下跌，截至2024年9月27日，上海出口集装箱运价综合指数报2135.08点，与上期相比跌231.16点，较7月高点3733.8下跌1598.72点。9月23日，上海出口集装箱结算欧洲航线运价指数为3285.45点，与上期同比下跌13.9%；美西航线运价指数为3105.22点，与上期同比上涨1.6%。相较而言，欧线的下跌幅度要深于美线。



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、巴拿马运河即将恢复正常营业状态

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。

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。巴拿马运河管理局曾在 8 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。

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%。

### 三、美东港口罢工逼近，航司有哪些应对？

美东港口罢工正在逼近，托运人继续向西海岸运送更多货物，而不是冒险向美东运输。国际码头工人协会（ILA）与美国海事联盟（USMX）之间的现行劳动合同将在 9 月 30 日到期。自 6 月以来，双方一直没有能坐上谈判桌。ILA 宣布，如果诉求得不到满足，将从 10 月 1 日起在美东所有港口罢工。9 月 17 日，USMX 代表致函拜登，呼吁总统出手，以协调双方重返谈判桌，重启陷入僵局的谈判。不过，有报道称，白宫拒绝介入。

#### （一）提前转运货物至美西港口

美西两大港口洛杉矶港（LA）和长滩港（LB）相继公布今年 8 月份数据。这两大港口均迎来疫情以来最繁忙的月份。

洛杉矶港 8 月集装箱吞吐量达到 96.1 万 TEU，同比增长 16.0%，这也是疫情以来最高值。其中进口重箱增长 17.6%至 50.9 万 TEU，出口重箱减少 2.6%至 12.1 万 TEU。此外，通过洛杉矶港的空箱数量增长 22.1%，至 32.9 万 TEU。2024 年前 8 个月，洛杉矶港集装箱吞吐量达 663.1 万 TEU，同比增长 17.4%。

图 4：LA 集装箱吞吐量

| 2024年8月LA集装箱吞吐量 |           |           |       |
|-----------------|-----------|-----------|-------|
|                 | 2024年8月   | 2023年8月   |       |
| 进口重箱            | 509,363   | 433,224   | 17.6% |
| 出口重箱            | 121,744   | 124,988   | -2.6% |
| 重箱合计            | 631,106   | 558,212   | 13.1% |
| 空箱合计            | 329,491   | 269,804   | 22.1% |
| 8月Total         | 960,597   | 828,016   | 16.0% |
| 2024年前8个月总计     | 6,631,688 | 5,649,686 | 17.4% |

数据来源：航运界 和合期货

长滩港 8 月份集装箱吞吐量达到 113 年历史最高纪录，至 91.4 万 TEU，较去年同期增长 33.9%，较 2021 年 5 月的纪录（90.7 万 TEU）高 6657TEU。

图 5：LB 集装箱吞吐量



数据来源：航运界 和合期货

## （二）航司开始加收目的港中断附加费

根据历史数据测算，今年 10 月美东港口吞吐量预计要到达 230 万 TEU，罢工后每天将有 7.4 万 TEU（进口 3.6 万+出口 3.8 万）陷入瘫痪，此外还有 2 万 TEU 空箱无法处理。按照目前港口的处理能力，假设罢工 1 天，积压的 7.4 万 TEU 需要 6 天时间清理完，就算港口加加班，也要 4-5 天。如果罢工持续 1 周，需 4-6 周才能清理完积压；罢工持续 2 周，则要到 2025 年才能恢复正常。

此外，美东罢工影响的不止美东，还会干扰美西、美中、加拿大和墨西哥的港口、卡车、铁路和仓库运力，导致运输时间增加以及拥堵费、滞留费和附加费



等额外成本的上升。

对集运市场最直接的影响就是，航司为应对这次危机，对进出美国东海岸和墨西哥湾沿岸码头的货物征收当地港口中断附加费。据悉，马士基将对 20 英尺集装箱收取 1500 美元附加费；40 英尺及 40 英尺高箱集装箱收取 3000 美元附加费；45 英尺集装箱则收取 3780 美元附加费，自 2024 年 10 月 21 日起生效（基于价格计算日期）。长荣海运通知自 10 月 23 日起对每 20 尺柜收取 2400 美元附加费；每 40 尺柜及 40 尺柜高柜收取 3000 美元附加费；每 45 尺高柜收取 3000 美元附加费。阳明海运通知自 10 月 23 日起将加收港口拥挤附加费。具体标准如下：每 20 尺柜 800 美元；每 40 尺柜 1000 美元；每 45 尺高柜 1125 美元。

此外，MSC 宣布自 2024 年 10 月 1 日起，将收取新的紧急运营附加费（EOS）；赫伯罗特宣布自 10 月 18 日起，加收目的港中断附加费；达飞宣布自 10 月 11 日起，加收目的地当地港口收费。

#### 四、中国造船份额全球居首，集装箱船持续投入市场

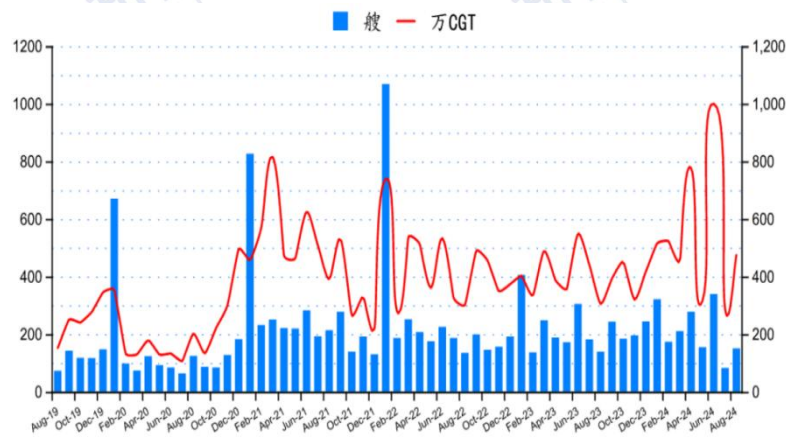
##### （一）新签订单数量环比增加 68 艘，中国船企接单最多韩国排名第二

根据克拉克森最新数据统计（截至 2024 年 9 月 7 日），2024 年 8 月份全球新签订单 150 艘，共计 4,770,549CGT。与 2024 年 7 月份全球新签订单 82 艘，共计 2,906,420CGT 相比较，数量环比增加 68 艘，修正总吨环比上升 64.14%。与 2023 年 8 月份全球新签订单 139 艘，共计 3,077,471CGT 相比较，数量同比增加 11 艘，修正总吨同比上升 55.02%。其中集装箱船 37 艘，共计 525364 标箱（集装箱船新签 35 艘超巴拿马型集装箱船、2 艘巴拿马型集装箱船）。按接单船厂国家来看，8 月份全球新船订单 150 艘，合计 4770549CGT，其中中国船厂接获 141 艘，合计 4440178CGT；日本船厂接获 0 艘；韩国船厂接获 4 艘，合计 84368CGT。修正总吨分别占全球新船订单量的 93.07%、0%和 1.77%。

2024 年 1-8 月新签订单 1,706 艘，合计 111,150,763 载重吨，与 2023 年同期的新签订单 1,772 艘，合计 84,165,374 载重吨相比，艘数和载重吨分别同比下跌 3.72%和上升 32.06%。从船型上来看，散货船 342 艘，共计 30253211 载重吨；

油船 229 艘，共计 32907611 载重吨；化学品船 269 艘，共计 8719052 载重吨；集装箱船 189 艘，共计 2161419 标箱；液化气船 179 艘，共计 20538500 立方米；海工船 227 艘，共计 1332458CGT；其他船型 271 艘，共计 5623797CGT。从国家来看，中国新签订单 1106 艘，合计 29347825CGT；日本新签订单 94 艘，合计 1593752CGT；韩国新签订单 214 艘，合计 8571253CGT；修正总吨分别占全球新船订单量的 67.18%、3.65%和 19.62%。

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

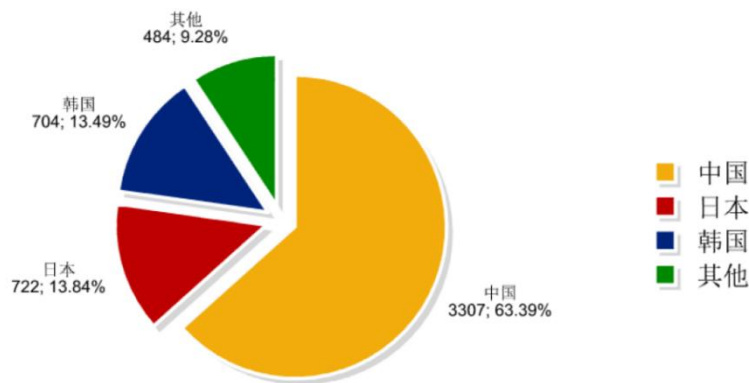
## （二）全球手持订单 5217 艘，中国船厂 3307 艘占全球市场份额的 63.39%

据统计，截至 2024 年 9 月 7 日全球船厂手持订单 5217 艘，共计 143776455CGT。和 2024 年 8 月 8 日统计的 5307 艘，合计 144465368CGT 相比，手持订单数量环比下降 1.70%，修正总吨环比下降 0.48%。其中中国船厂手持订单量为 3307 艘，共计 79922905CGT，艘数占全球市场份额的 63.39%，CGT 占 55.59%；日本船厂的手持订单量为 722 艘，共计 12936097CGT，艘数占全球市场份额的 13.84%，CGT 占 9.00%；韩国船厂的手持订单量为 704 艘，共计 38041237CGT，艘数占全球市场份额的 13.49%，CGT 占 26.46%。

从主要船型来看，散货船手持订单量为 1306 艘，共计 103808312 载重吨；油船手持订单量为 1247 艘，共计 89456227 载重吨；集装箱船手持订单量为 684 艘，共计 6847948TEU。



图 7：2024 年全球船厂手持订单量



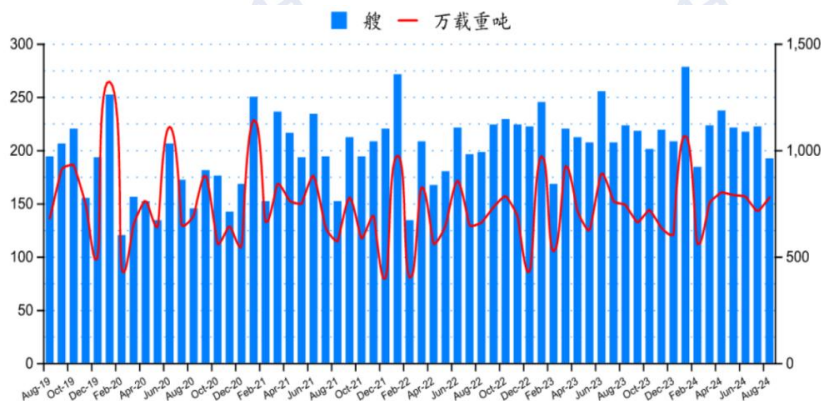
数据来源：克拉克森 国际船舶网 和合期货

### （三）完工量环比上升 9.20%，散货船和集装箱船交付最多

2024 年 8 月份全球船厂共交付新船 192 艘，共计 7,804,189 载重吨。与 2024 年 7 月份全球新船交付订单 222 艘，共计 7,146,818 载重吨相比较，数量环比下跌 13.51%，载重吨环比上升 9.20%。与 2023 年 8 月份全球船厂共交付新船 223 艘，共计 7,452,280 载重吨相比较，数量同比下跌 13.90%，载重吨同比上升 4.72%。其中集装箱船的交付数量为 37 艘，共计 261611TEU。

2024 年 1-8 月全球船厂共交付新船 1,774 艘，共计 62,642,363 载重吨。与 2023 年同期的全球新船交付订单 1,737 艘，共计 61,765,372 载重吨相比较，数量同比上升 2.13%，载重吨同比上升 1.42%。其中集装箱船的交付数量为 353 艘，共计 2141799TEU。

图 8：全球新船交付量变化情况



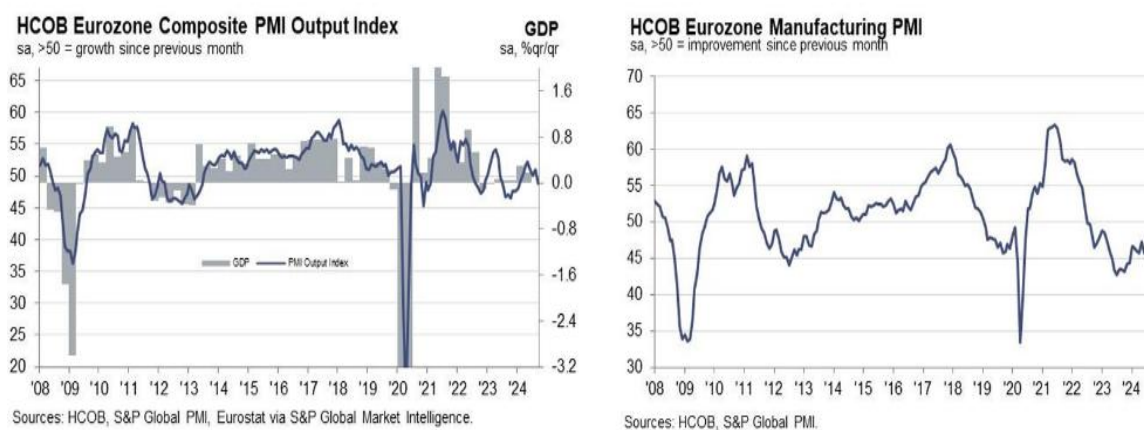
数据来源：克拉克森 国际船舶网 和合期货

## 五、欧美经济走弱，未来降息仍有空间

### （一）欧洲经济走向停滞，降息预期升温

9月23日，HCOB公布数据显示欧元区经济正走向停滞，欧元区前两大经济体9月私营部门商业活动均出现下滑，德国制造业困境加剧恶化，法国服务业萎缩。9月欧元区服务业PMI初值50.5，预期值52.3，前值为52.9；制造业PMI初值44.8，预期值45.7，前值为45.8；综合PMI初值48.9，预期值50.5，前值为51。数据公布后，市场对欧央行降息的预期升温。

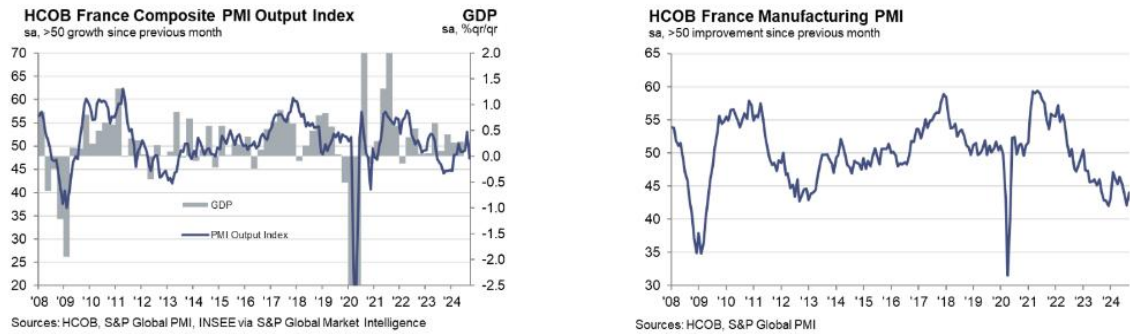
图9：欧元区PMI走势



数据来源：华尔街见闻 和合期货

法国经济在奥运会后遭遇下滑。由于新订单加速收缩，整体商业活动水平以1月以来最快的速度下降。9月服务业PMI初值48.3，大幅低于预期53.1，前值为55；制造业PMI初值44，低于预期值44.2，高于前值43.9；综合PMI为47.4，低于预期值52.5，低于前值53.1。

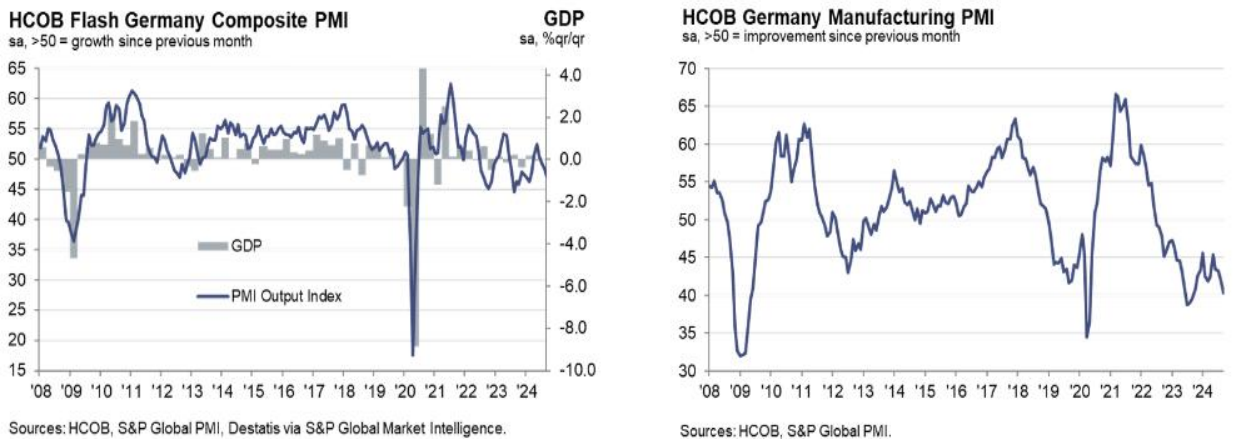
图 10: 法国制造业 PMI



数据来源：华尔街见闻 和合期货

而德国受制造业拖累，经济继续陷入收缩。商业活动也以七个月来最快的速度下降。9月服务业 PMI 初值 50.6，大幅低于预期 51，前值为 51.2；制造业 PMI 初值 40.3，低于预期值 42.3，高于前值 42.4；综合 PMI 为 47.2，低于预期值 48.2，低于前值 48.4。

图 11: 德国制造业 PMI



数据来源：华尔街见闻 和合期货

## (二) 美国商业活动扩张放缓，降息信心增强

标普全球公布的数据显示，9月制造业 PMI 初值降至 47，创 2023 年 6 月以来的最低水平，预期和 8 月前值分别为 48.6 和 47.9。9月服务业 PMI 初值为 55.4，为两个月新低，超过预期的 55.2，但较 8 月前值 55.7 小幅下降。9月 Markit 综



合 PMI 初值为 54.4，也创 2024 年 7 月份以来新低，略高于预期的 54.3，较 8 月前值 54.6 小幅下滑 0.2 个点。美国 9 月制造业连续第三个月萎缩并创下 15 个月新低，服务业的扩张速度略有放缓，综合 PMI 增速下滑。从最新的反映 9 月早些时候的 PMI 数据来看，美国商业活动扩张速度略有放缓，预期有所恶化，值得关注的是，价格指数明显攀升。

本次 PMI 数据发布于美联储降息 50 基点后不到一周。此前，美联储官员们对通胀压力正在降温表示出了更多的信心。

图 12：美国 PMI 走势



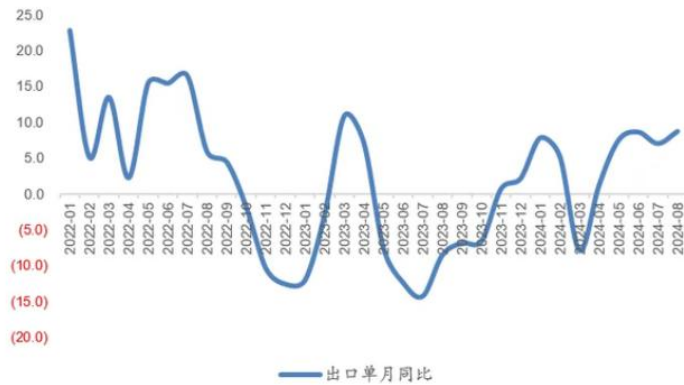
数据来源：华尔街见闻 和合期货

### （三）8 月出口改善，但外需依旧疲弱

海关总署公布 8 月进出口数据，出口同比 8.7%、预期 7.0%、前值 7.0%、环比 2.7%；进口同比 0.5%、预期 3.5%、前值 7.2%、环比 0.9%。

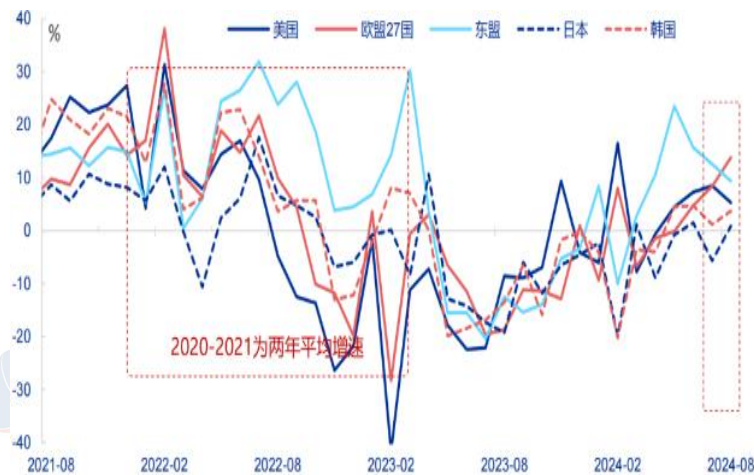
从主要出口目标区来看，对欧盟、印度、东盟、巴西等单月出口增速较快。从前 8 个月出口份额（累计出口占比）较去年底的变化来看，东盟占比继续提升至 16.4% 的新高；其次是欧洲的 14.8%，持平去年底；对美出口 14.4%，略低于去年底的 14.8%。其余区域中，对印度大致持平于 3.4%；对日、对韩、对非洲、对俄罗斯、对中国香港地区份额略有下降；对巴西出口份额提升较快，占比已达 2.1%。

图 13：出口单月同比



数据来源：WIND 和合期货

图 14：分地区出口同比



数据来源：WIND 和合期货

## 六、后市展望

中东地缘局势持续升温，红海危机难以解除。以色列总理办公室否认达成黎以停火协议，并表示将继续全力战斗，且加沙的军事行动也将持续下去。地缘情绪对集运远月形成一定支撑。

从供求关系来看，其供需宽松的格局不变。集运的运力投放仍将持续，但欧美步入降息通道，经济形势不容乐观，未来需求增量有限。短期较为关注的是 10 月 1 日美东港口工人罢工是否会成为现实，虽然许多东海岸港口已宣布了潜在罢工的应急计划，长时间的罢工将把运力紧张延续到 2025 年初，货运费率将更长时间保持高位。据悉，非洲好望角周围的红海绕行已经占用了 5%至 9%的有

效全球运力，若在 9 月仅剩的三天 LIA 与美政府之间仍未和谈，罢工将引起港口拥堵，间接造成运力紧张，或对运价有一定支撑。

**风险点：**地缘政治危机、美东港口工人罢工、航司运价调整

### 风险揭示：

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。