

短期还有上升空间 中期有待贸易回暖

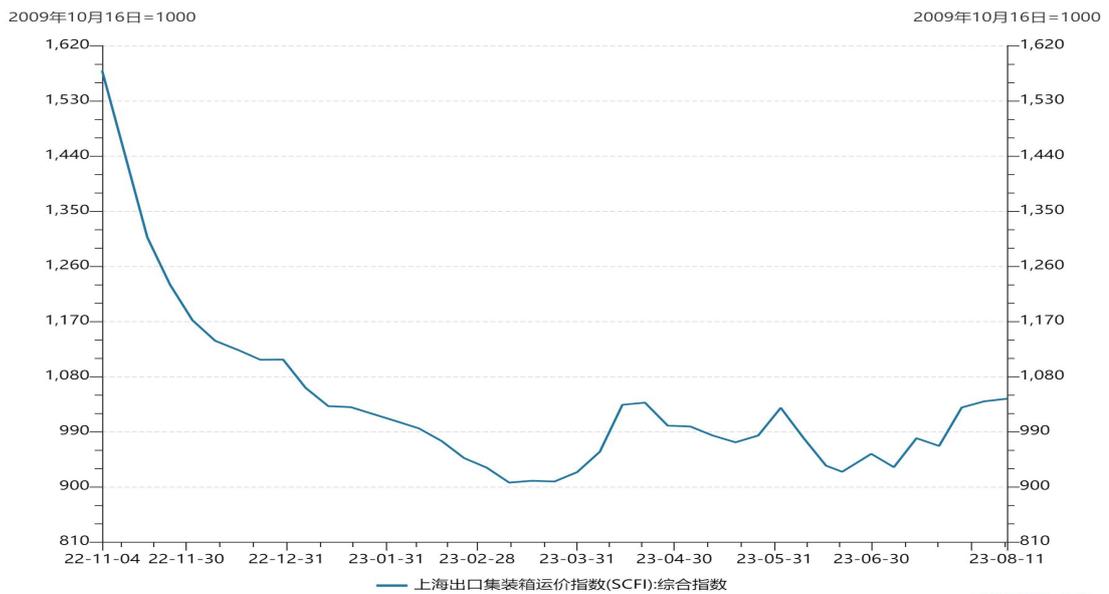
一、近期走势

一个多月以来航运指数的反弹还在延续。进入8月，集运指数SCFI在站上1000点整数位后，反弹有所放缓。

本轮上涨得益于头部航运公司纷纷上调运价，目前从上海到鹿特丹（北欧）的40尺集装箱运费则上涨了25%即328美元，涨至每40尺集装箱1620美元，为2021年1月以来最高。

依照往年发货情况来看，8-9月是传统外贸的物流发货高峰期，因此接下来两月的运力将进一步紧张。

图 1：SCFI 走势



数据来源：Wind

数据来源：WIND 新世纪期货

二、宏观面背景

1、7月CPI与PPI

从去年开始国内CPI数据就一直在走低。7月份，中国消费者价格指数（CPI）同比下降0.3%，这是2021年3月以来首次负增长。作为CPI的先行指标，PPI（生产者物价指数）从去年十月开始，一直同比负增长了。

CPI 同比下降0.3%，但环比由上月下降0.2%转为上涨0.2%； PPI 同比下降4.4%，降幅比上月收窄1个百分点。

图 2: CPI



数据来源: 统计局 新世纪期货

图 3: PPI



数据来源: 统计局 新世纪期货

7月CPI之所以负增长，主要源于国内汽柴油和猪肉价格同比分别下降13.5%和26%，合计拉低CPI约0.9个百分点。但进入8月猪肉价格已经大幅反弹，而国际油价也已连涨六周，再创4月以来新高，创一年多来最长连涨纪录。8月9日晚上调油价后，国内油价也已经4连涨。所以8月份CPI大概率会出现反弹。

此外，CPI出现负增长，加大了央行降准降息来刺激经济的可能。7月政治局会议明确“下半年要加大宏观政策调控力度，着力扩大内需、提振信心、防范风险”等部署，预计“稳增长”举措将加码。

2、7月进出口数据

对数据的理解要看到几个层次。

总体平稳。今年前7个月，我国进出口总值23.55万亿元人民币，同比（下同）增长0.4%。其中，出口13.47万亿元，增长1.5%；进口10.08万亿元，下降1.1%；贸易顺差3.39万亿元，扩大10.3%。

单月降幅较大。7月我国进出口3.46万亿元，下降8.3%，其中，出口2.02万亿元，下降9.2%。按美元计价，7月份进出口4829.2亿美元，下降13.6%，其中，出口2817.6亿美元，下降14.5%。

外部的挑战仍然大，世界经济复苏乏力，全球贸易投资放缓，单边主义、保护主义和地缘政治等风险上升，外需减弱对我外贸的直接影响仍在持续。但外贸增幅继续回落和去年三季度外贸的基数较高有关，去年7月全球大宗商品价格仍处于较高水平。

陆续出台的一系列稳外贸政策措施，其综合效应正在持续显现，推动外贸稳规模优结构仍然具有坚实的支撑。预计7月出口与进口或已达到全年最大跌幅，8月开始跌幅将有望收窄，且不排除年内出现微跌甚至回归正增长的可能。

欧盟作为我国第二大贸易伙伴，双边贸易情况与欧线集运指数存在密切关系。双边贸易总值为3.22万亿元，下降0.1%，占13.7%。其中，对欧盟出口2.08万亿元，下降2.6%；自欧盟进口1.14万亿元，增长5.1%；对欧盟贸易顺差9433.4亿元，收窄10.5%。

三、航运公司集中提价

近期船公司已在7月1日、7月15日、8月1日连续出现提价。集装箱即期运费创两年多来最大涨幅，这表明海运成本持续16个月的下跌已经结束。

船公司先是在在美线缩减运力，涨价效果良好，于是把这套经验也搬到了欧洲航线。

德路里世界集装箱指数 WCI 连续第四周攀升，上海到洛杉矶、鹿特丹的运价大幅上涨。最新一期德路里世界集装箱运价综合指数(WCI)上涨11.8%，至每40尺集装箱运价1761美元，为连续四周上涨，也是自2021年6月以来的最大单周百分比涨幅。该综合指数反映了连接亚洲、欧洲和美国的8条贸易航线的短期费率。在截至今年6月份的过去16个月中有15个月出现下滑。

实际上，欧洲经济复苏情况并不乐观，这一波运价上涨主要靠船公司主观拉动，市场实际运力仍然有剩余。如果船公司能统一战线继续控价，海运价将持续居于高位。德路里预计，未来几周，东西方现货运价将“总体稳定”。

图 4：上海出发航线价格



数据来源：DREWRY 新世纪期货

航运公司仍在努力把提价进一步推广到其它航线，八月初，马士基、达飞、赫伯罗特新一波涨价通知又来了，涉及多条航线：马士基宣布将从2023年8月15日起提高从东北亚到澳大利亚的FAK费率；赫伯罗特宣布从印度、斯里兰卡、巴基斯坦和孟加拉国至美国东海岸实施新的GRI/GRA；达飞轮船发布公告，自2023年8月15日起，上调从所有亚洲港口(包括日本、东南亚和孟加拉国)到所有北欧港口(包括英国以及从葡萄牙到芬兰/爱沙尼亚的全航线)的FAK费率，还宣布征收亚洲-东非超重附加费和征收冷藏箱拥堵附加费。

四、运力投放

航运公司率先减少了美西航线的运力，引发了运价上扬。

图 5： 美西航线运力投放周报（单位：TEU）



数据来源：集运网 新世纪期货

图 6： 美西航线船只投放周报（单位：艘）



数据来源：集运网 新世纪期货

由于滞后的原因，欧线运力的下滑尚未在图中得到体现，预计下一期的数据将出现运力减少的一幕。

图 7： 中欧航线运力投放周报（单位：TEU）



数据来源：集运网 新世纪期货

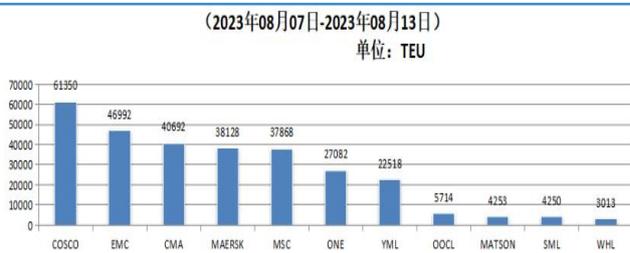
图 8： 中欧航线船只投放周报（单位：艘）



数据来源：集运网 新世纪期货

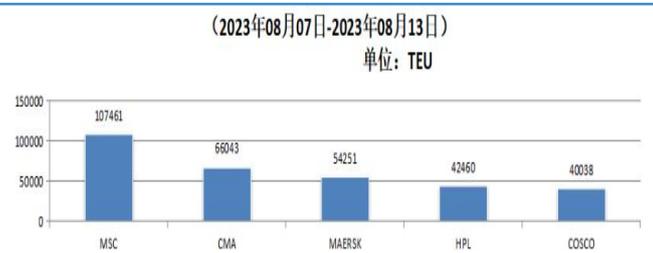
欧线航程远，船只通常在13000TEU以上，较高的要求阻止了更对企业的参与。

图 9： 中国-美西航线船公司运力投放



数据来源：集运网 新世纪期货

图 10： 中国-欧洲航线船公司运力投放



数据来源：集运网 新世纪期货

四、影响运力的其它因素

1、拆船

根据新加坡船舶经纪公司Star Asia Shipbroking的统计，过去一周，马士基和地中海航运重新进入拆船市场，出售拆解3艘老龄船。

马士基将旗下建于1998年的“Maersk Patras”轮送往印度出售拆解，价格为405美元/LDT（船舶轻吨），总价约为502万美元。MSC将旗下建于1993年的“MSC Erminia”轮和建于1999年的“MSC Lana II”轮，送往印度出售拆解，价格分别为505美元/LDT和520美元/LDT，总价约为894万美元和538万美元。

今年上半年，市场共交付了148艘新船，总计975,344TEU；下半年预计交付超过120万TEU的集装箱船。由于今年新船交付量巨大，且需求停滞不前，市场将无法避免地出现运力过剩。德路里预测，今年可出售拆解的运力将达60万TEU。

2、降速

克拉克森数据显示，从2022年年中开始，集装箱船平均航速一直处于下降态势，与集运市场运价下滑的趋势保持一致。2月份全球集装箱船船队的平均航速仅为13.72节，创下历史新低。今年前两个月，集装箱船平均航速较2022年平均值下降了大约3.5%，其中12000TEU至17000TEU的集装箱船的平均航速降幅最大，幅度为7%。某些航线的航速已经降低了10%。

今年第一季度，由于集装箱船降速航行，集运市场运力同比下降6%。

班轮公司的营运航速选择，主要是基于航运市场的供给情况和燃料价格水平考虑的。降速对于航运业并非一个新课题：20世纪70年代、90年代以及2017年和2019年，都曾出现过普遍性的船舶降速。

随着IMO有关碳排放新规的施行，不仅是集装箱船，其他船舶也开始降速航行，尤其是老旧船舶，降速的力度更大。统计显示，船舶航速下降10%，燃料用量会减少近30%。业界机构和专家都认为，降速将成为一种长期趋势。降速将在实现2050年碳减排量目标中，贡献1/4左右的作用。

3、巴拿马运河受干旱困扰

“前所未有”的干旱，导致运河通行能力大幅下降，使得途径巴拿马运河的船舶，面临越来越严重的船期延误。7月30日起，巴拿马运河管理局将运河每日通过的船舶数量，从36~38艘下调至32艘，同时将维持现有13.41米的吃水深度限制。

报道称，目前在巴拿马运河上等待通行的船舶已经达到154艘，通航等待时间最高达到21天，并且拥堵情况还在加剧。

4、减排

近期，班轮巨头与大型货代企业在减排领域的合作，愈发紧密：

德迅日前宣布与达飞合作，在海运物流服务中使用高品质生物燃料，减少二氧化碳排放；

赫伯罗特近期也携手德铁信可，在生物燃料领域展开合作，公司将继续朝着2045年实现碳中和船队的目标前进。

总部位于美国的SunGas Renewables宣布，将投资约20亿美元在路易斯安那州中部建立一座绿色甲醇生产设施，投产后，预计每年将生产近40万吨的船用绿色甲醇燃料，从2027年开始供应。这批甲醇将用于为马士基的甲醇动力集装箱船队提供燃料，双方已建立了合作关系。

五、各航线表现

欧洲航线，本周，运输需求基本稳定，供求关系保持平衡，市场运价继续小幅回落。8月11日，上

海港出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为 926 美元/TEU，较上期下跌 2.2%。地中海航线，运输市场与欧洲航线保持同步，即期市场订舱价格小幅走低。8 月 11 日，上海港出口至地中海基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1507 美元/TEU，较上期下跌 1.4%。

北美航线，本周，运输需求继续保持向好态势，供求关系良好，市场运价小幅上涨。8 月 11 日，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 2017 美元/FEU 和 3071 美元/FEU，分别较上期上涨 0.7% 和 1.9%。

波斯湾航线，运输需求出现好转迹象，供需基本面改善，市场运价出现反弹走势。8 月 11 日，上海港出口至波斯湾基本港市场运价（海运及海运附加费）为 853 美元/TEU，较上期上涨 5.4%。

澳新航线，当地市场对各类物资的需求持续向好，供需基本面稳固，本周市场运价继续大幅上涨。8 月 4 日，上海港出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 435 美元/TEU，较上期大幅上涨 27.9%。

南美航线，运输需求趋于稳定，供求关系基本平衡，即期订舱价格小幅回落。8 月 11 日，上海港出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2444 美元/TEU，较上期下跌 0.3%。

日本航线，运输市场保持稳定，市场运价小幅下行。8 月 11 日，中国出口至日本航线运价指数为 788.46 点。

六、NCFI 指数

8月5日至8月11日，宁波航运交易所发布的海上丝绸之路指数之宁波出口集装箱运价指数(NCFI)报收于754.8点，较上周上涨2.6%。

21条航线中有11条航线运价指数上涨，9条航线运价指数下跌，1条航线运价指数基本持平。

“海上丝绸之路”沿线地区主要港口中，10个港口运价指数上涨，6个港口运价指数下跌。

欧洲航线舱位整体充足，班轮公司下调运价争取揽货；地中海航线供求关系相对平衡，即期市场订舱价格平稳波动。欧洲航线运价指数为602.7点，较上周下跌9.8%。由于指数编制不同，采取订舱价的NCFI指数更快反映市场走势，下一期的SCFI指数预计会有所跟跌。

七、市场展望

下半年宏观经济和地缘政治仍充满不确定性，全球经济增长缓慢。与此同时，新交付的运力不断涌入市场，可能会继续拖累运价，东西向航线的表现尤其明显。

涨价能否被市场接受，是否能够与稳定的货量形成双击，仍需等待后期市场验证。如果仅是船公司单方面的挺价，而不能得到贸易量的加持，那么运价大概率还会回落。目前船公司与货主的博弈，很快就会变为出船公司与船公司的博弈。

NCFI 指数采用货代报价作为样本，能更快反映市场走势，下一期的SCFI 指数预计会有所跟跌。

免责声明

1. 本报告中的信息均来源于可信的公开资料或实地调研资料，我公司对这些信息的准确性及完整性不作任何保证，也不保证所包含的信息和建议不会发生任何变更。我们已力求报告内容的客观、公正，但文中的观点、结论和建议仅供参考，在任何情况下，报告中的信息或所表达的意见并不构成所述期货买卖的出价或征价，交易者据此作出的任何投资决策与本公司和作者无关，请交易者务必独立进行交易决策。我公司不对交易结果做任何保证，不对因本报告的内容而引致的损失承担任何责任。

2. 市场具有不确定性，过往策略观点的吻合并不保证当前策略观点的正确。公司及其他研究员可能发表与本策略观点不同甚至相反的意见。报告所载资料、意见及推测仅反映研究人员于发出本报告当日的判断，可随时更改且无需另行通告。

3. 在法律范围内，公司或关联机构可能会就涉及的品种进行交易，或可能为其他公司交易提供服务。

4. 本报告版权仅为浙江新世纪期货有限公司所有。未经事先书面许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制、刊登、转载和引用，否则由此造成的一切不良后果及法律责任由私自翻版、复制、刊登、转载和引用者承担。

浙江新世纪期货有限公司

地址：杭州市下城区万寿亭 13 号

邮编：310003

电话：400-700-2828

网址：<http://www.zjncf.com.cn>

