

航运小组

现指跌势不停  
期指冲高回落

电话：0571-85155132

邮编：310003

地址：杭州市下城区万寿亭 13 号

网址：<http://www.zjncf.com.cn>

相关报告

## 主要逻辑：

### 欧线集运结算指数（SCFIS）期货表现偏弱的原因：

国际货币基金（IMF）总裁乔治艾娃：我们的世界正在逆全球化，全球贸易扩张速度第一次比全球经济成长还慢，全球贸易增幅2%，经济成长率有3%。部分市场人士将此视作全球贸易、运输面临的重大挑战，并作出悲观预期。

反映即期运价的欧线集运结算指数现货连续数周以较大幅度下挫，第四季度节庆所需的拉货小旺季没有带来有效提振。

每个月都有大量新建的集装箱船下水，预计到明年第一季度末之前仍有约200万Teu的新造船吨位有待交付。

近期，有两家航司出手了旗下所有正在运营的船队，国内有三家货代陆续发出了“停业通知”或“停收货通知”。

**相对现货滞跌、升水的原因：**期指并未出现单边下挫，并且对照SCFIS现货指数的705点，当前期货指数主力4月合约点位仍在834点的相对高位，升水近20%。这反映了市场对全球经济贸易复苏、航司收缩运力有助运力市场供求趋于平衡的预期。

马士基首席执行官柯文胜指出，全球贸易浮现回暖迹象，除非出现任何负面意外，需求能缓步回温，新兴市场与北美是最具回温潜力的地方。

随着新船的涌入和可用船舶数量的溢满，空白航行已成为普遍的做法。现货价格已经逼近2017年以来的低位，中欧航线运力投放继续以较快速度下降，船公司正准备在运力管理方面采取更激进的措施，以平衡供应和需求下降。

9月22日BDI涨24点报1593，BDI一周累计涨212点或15.4%；疲弱已久的内贸集装箱指数显著改善；航运景气指数与航运信心指数维持着一季度以来的上升势头。

目前船舶燃料成本已占运价近半，居高不下的燃油价格、日渐严格的环保要求，从成本端提供了支撑。

**量能的解读：**一方面，成交出现明显的萎缩，节前效应以及航司运营策略等方面的不确定性令市场交投意愿下降；另一方面，近日持仓增加较快，显示多空对后市的分歧正在加大。

后市观点：谨慎看多。

## 一、行情回顾

集运指数期货冲高回落，现货运价的下跌势头给期货盘面蒙上阴影，不过运力投放快速下降有望抵消利空影响。

成交量大幅萎缩，长假以及船司运营存在的不确定性令多空谨慎，这已经在盘面开始体现，成交大幅萎缩。

Drewry 预计，未来几周，大多数东西方现货运价的总体趋势将保持在接近当前水平的水平。

图 1：SCFIS 期货主力合约走势



数据来源：文华财经 新世纪期货

## 二、航运现货市场

国际货币基金（IMF）总裁乔治艾娃：我们的世界正在逆全球化，全球贸易扩张速度第一次比全球经济增长还慢，全球贸易增幅2%，经济增长率有3%。

在应对第四季度节庆所需的拉货小旺季过后，供给过剩的压力并未减缓。

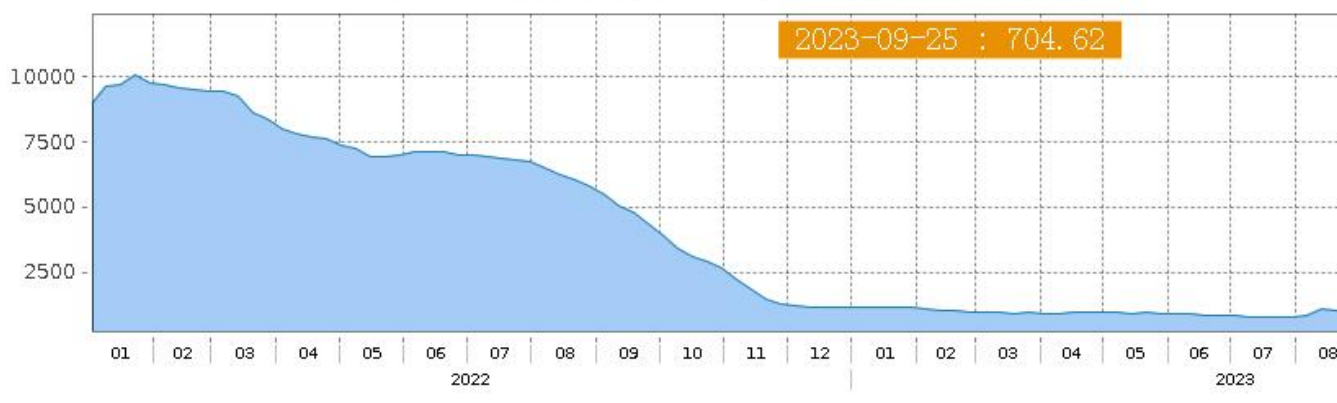
其中，远东到美西线每FEU运价下跌149美元至1888元，周跌幅7.3%；远东到美东线每FEU运价下跌319美元至2550美元，周跌幅达11%。远东到欧洲线每TEU运价下跌56美元至658美元，跌幅7.8%；远东到地中海线每TEU运价下跌60美元至1248美元，周跌4.59%。

预计四季度美西线运价会跌破1200美元/FEU，而美西线成本价是在1300-1500美元之间

由于大型集装箱船都部署在欧洲线，欧洲线运价原本就偏低，回程已经有集运公司只收25美元的象征性的运费，靠集装箱作业费等附加费来弥补码头支出，目的是要将集装箱运回亚洲。

图 2：SCFIS 指数

### 上海出口集装箱结算运价指数(欧洲航线)



数据来源：上海航交所 新世纪期货

表 1：SCFIS 集装箱现货运价指数

时间 (YYYY-MM-DD)	单位	欧洲航线 (基本港) Europe (Base port)	美西航线 (基本港) USWC (Base port)
2023-09-25	点	704.62	1236.87
2023-09-18	点	780.47	1198.65
2023-09-11	点	827.37	1307.54
2023-09-04	点	896.92	1215.41

每个月都有大量新建的集装箱船下水，这进一步加剧了班轮行业供应过剩的问题。继7月份的20万Teu和6月份的创纪录的30万Teu之后，8月交付了约18万Teu。

8月份新交付集装箱船包括24,346Teu的MSC Turkiye轮，24,188 Teu的OOCL Felixstowe轮和Hapag-Lloyd的23,664 Teu的Manila Express轮。

此外，由于明年第一季度末之前仍有约200万Teu的新造船吨位（其中许多是超大型集装箱船）有待交付，集装箱航运的前景正变得越来越黯淡。

Alphaliner表示，除非货运需求大幅且持久地增长（由于全球持续的通胀压力，这是不太可能的），或者目前的大量船队从市场上撤出，否则在可预见的未来，该行业的前景仍然严峻。

### 三、运力投放

海运市场旺季不旺，运价持续下跌。随着国庆黄金周的到来，班轮公司近期的停航计划已接踵而至，将会进行大量的运力“调整”。随着新船的涌入和可用船舶数量的溢满，空白航行已成为普遍的做法。无论美西还是欧洲航线，运力投放都有明显下降。

图 3：美西航线运力



数据来源：航务周刊 新世纪期货

图 4：欧洲航线运力

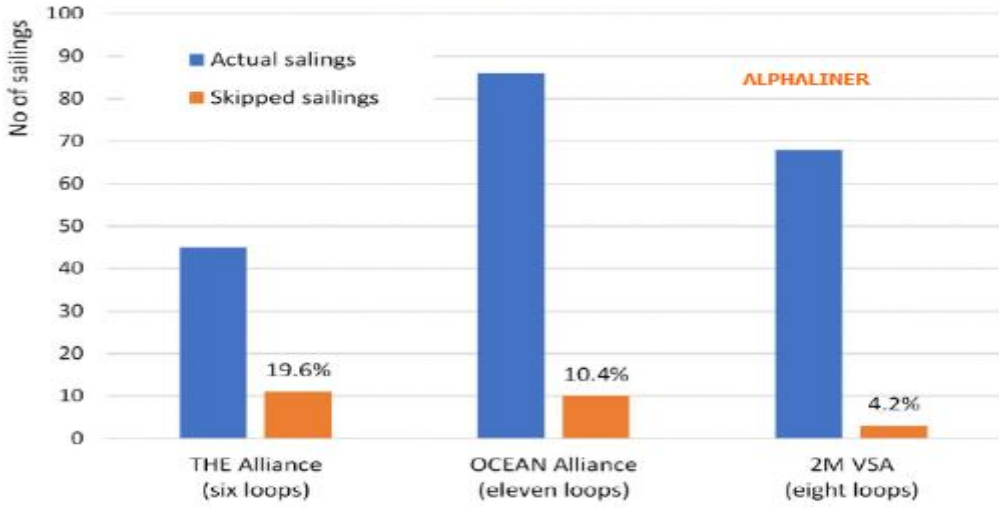


数据来源：航务周刊 新世纪期货

6月和7月，在三大联盟提供的25条华中—欧洲航线上，10.8%的定期航次都被取消。

图 5：航运联盟航班取消 (TEU)

Alliance sailings ex Central China to Europe in June/July

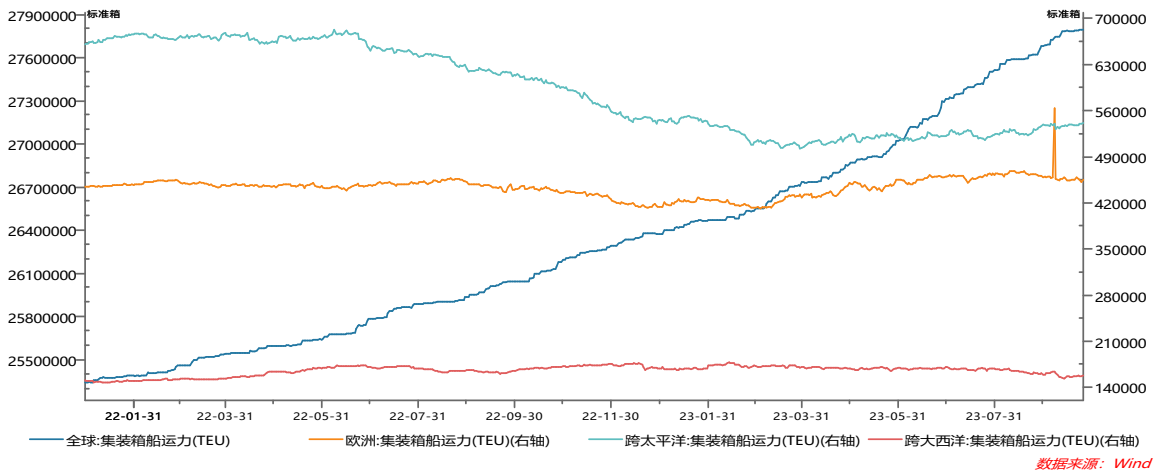


数据来源: WIND 新世纪期货

在ONE接收新船的情况下, THE Alliance在6月和7月的空白航次比例仍然最高。继THE联盟成员对亚洲-北欧和亚洲-地中海航线的大范围停航后, THE联盟刚刚暂停了一条跨太平洋航线, 此次是在黄金周假期前后宣布跨太平洋航线服务网络发生变化。此举表明船公司正准备在运力管理方面采取更激进的措施, 以平衡供应和需求下降。

MSC和马士基的2M联盟在同一时期取消了三个华中—欧洲的航次, 而且MSC新推出的每周亚洲-波罗的海的“天鹅”航线也面临着运力过剩的困难。

图 6: 全球运力 (TEU)



数据来源: WIND 新世纪期货

根据维运网统计汇总分析, 未来一个月 (9.19-10.19) 全航线各大船公司空班停航信息: 上海港空班船舶数163, 空班率12%。宁波港空班船舶数128, 空班率12%。深圳港空班船舶数108, 空班率10%。广州港空班船舶数28, 空班率7%。香港空班船舶数66, 空班率9%。厦门港空班船舶数51, 空班率10%。天津港空班船舶数31, 空班率9%。青岛港空班船舶数72, 空班率10%。大连港空班船舶数25, 空班率10%。



## 四、内贸集装箱

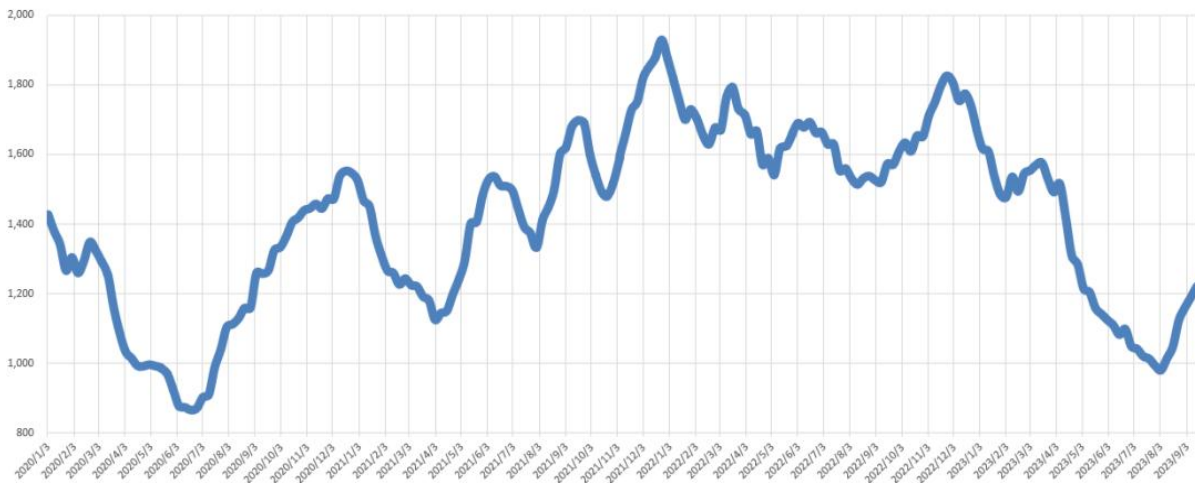
东北区域：北方市场玉米价格处于高位，贸易商出货意愿较低，市场运量小幅回落；大宗商品淀粉货源下游市场产能恢复，市场运量小幅提高。本期东北指数报收1253点，环比上涨68点，涨幅5.74%，其中东北至华南指数报收1146点，环比上涨85点，涨幅8.01%。

华北区域：市场整体货量维持前期水平，市场运价小幅提高。本期华北指数报收1014点，环比上涨37点，涨幅3.79%，其中华北至华南指数报收1036点，环比上涨26点，涨幅2.57%。

华南区域：市场整体货量保持稳定，本期华南指数报收1265点，环比上涨12点，涨幅0.96%，其中华南至东北指数报收1056点，环比下跌24点，跌幅2.22%，华南至华北指数报收1357点，环比上涨74点，涨幅5.77%。

图 7：内贸集装箱

新华·泛亚航运中国内贸集装箱运价指数（综合指数）



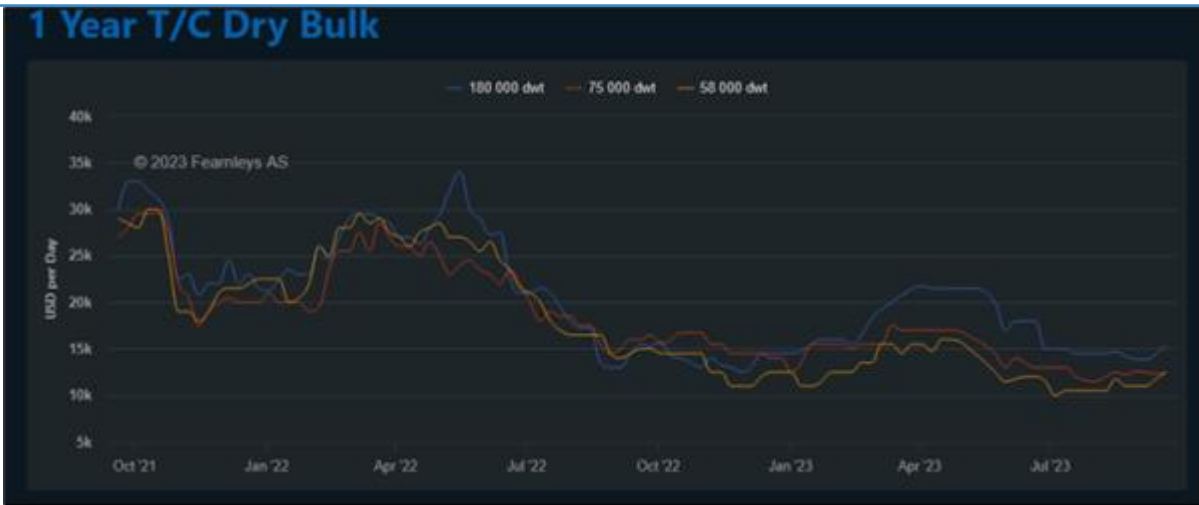
数据来源：新华泛亚 新世纪期货

## 五、BDI 指数

9月22日BDI涨24点报1593，一周BDI累计涨212点或15.4%。海岬型船指数BCI涨76点到2083，一周BCI累计涨481点或30.0%。

经纪公司称，随着10月份来自东澳的煤炭涌入华南地区，海岬型散货船现货市场大幅改善。上周五海岬型船现货5TC平均日租金报收在17274美元，这是近三个月来的最高水平。

图 8：海岬型日租金



数据来源：新华泛亚 新世纪期货

丹麦航运巨头马士基首席执行官柯文胜则指出，全球贸易浮现回暖迹象，除非出现任何负面意外，我们期盼进入 2024 年后，需求能缓步回温，但有别于今年是靠库存调整，明年反弹主要由欧美消费需求升温带动。新兴市场与北美是我们认为是最具回温潜力的地方。

## 六、港口作业

数据统计显示，8月，中国9大主要港口作业效率保持稳定，船舶平均在港、在泊停时分别为1.40天、0.88天，环比分别下降4.1%和上升2.3%，优于其他11个国外主要港口集装箱船舶平均在港、在泊停时（2.09天、1.69天）。

欧美各主要港口作业效率有所起伏。其中，欧洲汉堡港船舶平均在港停时为2.16天，环比上升7.5%；美西主要港口洛杉矶港船舶平均在港停时为3.91天，环比下降1.3%；长滩港船舶平均在港停时为5.22天。

表 2：船舶在港停时和在泊停时

港口	2022 年吞吐 量 (万 TEU)	船舶平均在港停时			船舶平均在泊停时		
		在港停时 (天)	同比涨幅 (%)	环比涨幅 (%)	在泊停时 (天)	同比涨幅 (%)	环比涨幅 (%)
上海	4730	1.91	3.8	6.7	0.89	-14.4	-1.1
新加坡	3729	1.3	-17.2	-7.8	0.99	-12.4	-1.0
宁波舟山	3335	2.18	9.5	6.3	1.03	-2.8	-6.4
深圳	3004	1.33	-31.8	-23.6	0.96	-12.7	0.0
广州	2460	0.94	-20.3	-5.1	0.62	-16.2	-11.4
青岛	2567	1.47	-9.3	-11.4	0.93	-9.7	-6.1
釜山	2207	1.42	2.2	-2.1	1.12	-2.6	-4.3
天津	2102	1.88	28.8	-8.7	1.20	9.1	10.1
香港	1669	0.78	-20.4	-17.0	0.64	-19.0	-1.5
鹿特丹	1446	1.69	-35.0	-14.2	1.26	-25.0	-10.6
迪拜	1397	1.57	-41.9	6.1	1.18	0.9	7.3
巴生	1322	1.17	-22.5	6.4	0.83	-20.2	-6.7
厦门	1243	1.13	-1.7	15.3	0.88	-9.3	15.8
安特卫普	1348	1.48	-24.9	-1.3	1.01	-28.4	-5.6
丹戎帕拉帕斯	1051	1.26	-17.6	-7.4	0.87	-20.2	-1.1
洛杉矶	991	3.91	-35.4	-1.3	3.55	-38.8	0.3
高雄	949	0.98	5.4	7.7	0.78	-1.3	23.8
长滩	913	5.22	-0.2	9.2	4.93	-0.2	8.4
纽约	949	1.80	-52.5	-1.1	1.41	-27.3	-1.4
汉堡	830	2.16	-55.6	7.5	1.47	-37.4	0.0

## 七、展望

欧洲经济疲软拖累了消费和进口，但对指数的利空作用边际消减。现货价格已经逼近2017年以来的低位，这促使集运市场发生一些变化：



目前船舶燃料成本已占运价近半，居高不下的燃油价格、日渐严格的环保要求，从成本端提供了支撑。

航运公司削减运力、护盘挺价以改善运力市场供求平衡，无论美西航线还是欧洲航线，运力投放都在下降，尤其是欧航线运力投放继续以较快速度下降，黄金周期间集运公司空白航行数量大幅飙升。船公司正准备在运力管理方面采取更激进的措施，以平衡供应和需求下降。

航运景气指数与航运信心指数维持着一季度以来的上升势头。

长时间疲软的内贸集装箱运价指数也开始拐头向上。

Drewry预计，未来几周，大多数东西方现货运价的总体趋势将保持在接近当前水平的水平。

对航运市场后市，我们持谨慎乐观的态度。

## 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>

