

和合期货：集运欧线周报（20231120-20231124）

——控制运力措施继续实行，近期无利好提振，等待涨价计划落实



和合期货
HEHE FUTURES

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：

疫情后遗症持续，全球经济略显悲观，整体需求下滑。作为中欧航线的欧洲主体目前面临经济下行风险，欧洲央行释放鹰派信号，高利率、高通胀限制需求增长。集装箱船市场供应压力持续过剩，随着新船交付不断涌入市场，且运力过剩使得包括新船在内的大量集装箱船闲置，拆船潮来袭。前期运价持续下行使得船公司通过控航，提涨运价的方式短期缓解供应局势，但显然不尽人意，未来控航持续。在需求低迷，供应持续过剩的背景下集运市场依旧不容乐观。12月集航公司涨价计划或再次提振市场，运价或有回升，等待涨价计划落实。

风险点：巴拿马运河限行炒作、控航减运效果

目录

一、集运指数市场回顾.....	- 3 -
二、量价齐升，船厂乐船东悲.....	- 4 -
(一) 新签订单环比上升 10.04%，韩国船企接单最多中国排名第二.....	- 4 -
(二) 全球手持订单 4359 艘，中国船厂 2539 艘占全球市场份额 58.25%.....	- 5 -
(三) 完工量环比上升 5.30%，散货船和集装箱船交付最多.....	- 5 -
(四) 集装箱船价格上升，.....	- 6 -
三、经济复苏缓慢，需求仍显疲态，.....	- 7 -
(一) 世界主要经济体制造业依旧低迷.....	- 7 -
(二) 欧美央行释放鹰派信号.....	- 8 -
四、综合观点及后市展望.....	- 9 -
风险提示：.....	- 10 -
免责声明：.....	- 10 -

一、集运指数市场回顾

集运现货指数上行，上周五（11月17日）新一期 SCFI 欧线运价指数公布，报 999.92 点，较上周下跌 2.94%，本周一（11月20日）上海出口集装箱结算运价指数欧洲航线为 789.28，与上期同比下跌 8%；美西航线为 11080.75，与上期同比下跌 12%。截至本周五，集运欧线 EC2404 合约收盘价 758.9 元/吨，周环比下跌 0.39%。

图 1：集运欧线期货价格



数据来源：文华财经 和合期货

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

二、量价齐升，船厂乐船东悲

（一）新签订单环比上升 10.04%，韩国船企接单最多中国排名第二

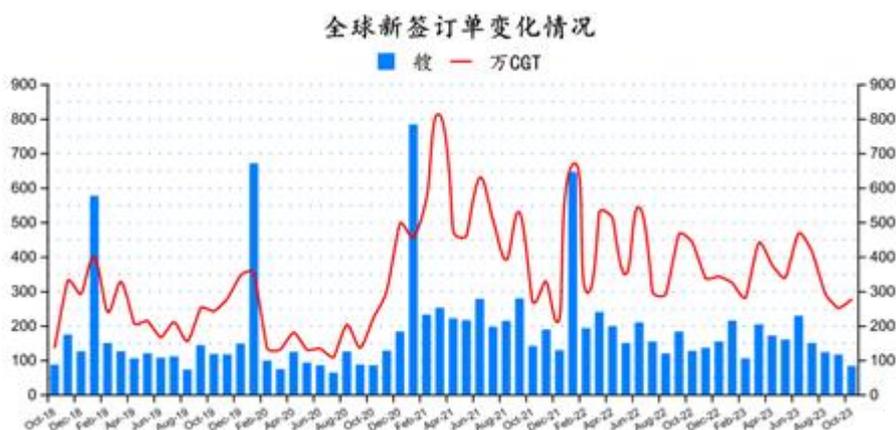
第二

根据克拉克森最新数据统计（截至 2023 年 11 月 8 日），2023 年 10 月份全球新签订单 82 艘，共计 2774368CGT，与 2023 年 9 月份全球新签订单 115 艘，共计 2521161CGT 相比较，数量环比减少 33 艘，修正总吨环比上升 10.04%。与 2022 年 10 月份全球新签订单 126 艘，共计 4428066CGT 相比较，数量同比减少 44 艘，修正总吨同比下降 37.35%。

其中中国船厂接获 49 艘，合计 1039789CGT；日本船厂接获 3 艘，合计 52271CGT；韩国船厂接获 20 艘，合计 1603474CGT。修正总吨分别占全球新船订单量的 37.48%、1.88%和 57.80%。

2023 年 1-10 月新船订单 1,547 艘，合计 89,119,549 载重吨，与 2022 年同期的新签订单 2,210 艘，合计 86,636,405 载重吨相比，艘数和载重吨分别同比下跌 30.00%、上升 2.87%。

图 3：全球新签订单变化情况



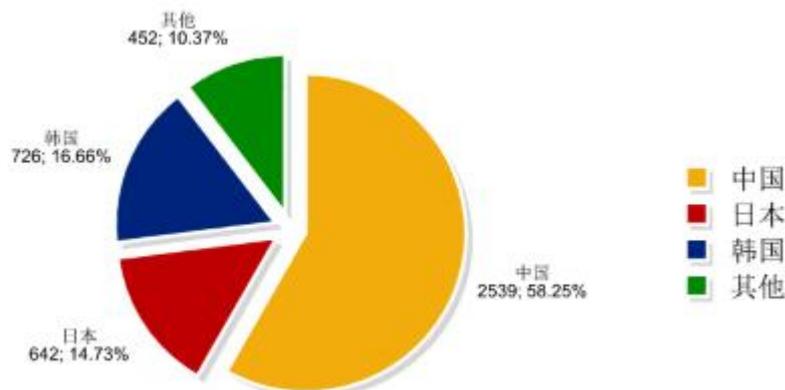
数据来源：国际船舶网 和合期货

（二）全球手持订单 4359 艘，中国船厂 2539 艘占全球市场份额 58.25%

克拉克森数据显示，截至 2023 年 11 月 8 日全球船厂手持订单 4,359 艘，共计 122,584,371CGT。和 2023 年 10 月 8 日统计的 4,386 艘，合计 122,988,286CGT 相比，手持订单数量环比下跌 0.62%，修正总吨环比下降 0.33%。

其中中国船厂手持订单量为 2539 艘，共计 59340541CGT，艘数占全球市场份额的 58.25%，CGT 占 48.41%；日本船厂的手持订单量为 642 艘，共计 12341821CGT，艘数占全球市场份额的 14.73%，CGT 占 10.07%；韩国船厂的手持订单量为 726 艘，共计 39480233CGT，艘数占全球市场份额的 16.66%，CGT 占 32.21%。

图 4：2023 年 10 月全球船厂手持订单量



数据来源：国际船舶网 和合期货

（三）完工量环比上升 5.30%，散货船和集装箱船交付最多

克拉克森数据显示，2023 年 10 月份全球船厂共交付新船 133 艘，共计 6,866,152 载重吨。与 2023 年 9 月份全球新船交付订单 186 艘，共计 6,520,706 载重吨相比较，数量环比下降 28.49%，载重吨环比上升 5.30%。与 2022 年 10 月份全球船厂共交付新船 221 艘，共计 7,888,658 载重吨相比较，数量同比下跌 39.82%，载重吨同比下降 12.96%。

从船型来看，散货船的交付数量为 33 艘，共计 2789764 载重吨；集装箱船的交付数量为 29 艘，共计 203996 标箱；油船的交付数量为 5 艘，共计 698982 载重吨；化学品船的交付数量为 6 艘，共计 92730 载重吨；液化气船交付数量为

15 艘，共计 1430471 立方米；海工船交付数量为 25 艘，共计 100658 载重吨；其他船型交付数量为 20 艘，共计 134549 载重吨。

2023 年 1-10 月全球船厂共交付新船 1,990 艘，共计 74,902,682 载重吨。与 2022 年同期的全球新船交付订单 1,951 艘，共计 70,863,514 载重吨相比较，数量同比上升 2.00%，载重吨同比上升 5.70%。

从船型来看，散货船的交付数量为 419 艘，共 30946262 载重吨；集装箱船的交付数量为 277 艘，共计 1819919 标箱；油船的交付数量为 133 艘，共计 12124564 载重吨；化学品船的交付数量为 88 艘，共计 2226695 载重吨；液化气船交付数量为 107 艘，共计 8727654 立方米；海工船交付数量为 602 艘，共计 2275271 载重吨；其他船型交付数量为 364 艘，共计 1546183 载重吨。

图 5：全球新船交付量变化情况

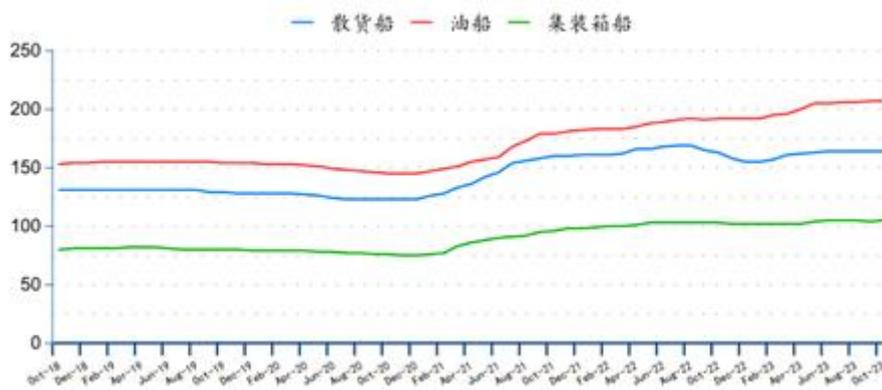


数据来源：国际船舶网 和合期货

（四）集装箱船价格上升，

集装箱船新船价格，除超巴拿马型集装箱船(22000-24000TEU)、巴拿马型集装箱船（6600-6800TEU 和 3500-4000TEU）新船价格环比有所上升，其余各型集装箱船新船价格环比均持平，其中超巴拿马型集装箱船(22000-24000TEU)、巴拿马型集装箱船（6600-6800TEU 和 3500-4000TEU）新船价格分别上升 300 万美元、50 万美元、100 万美元至 2.33 亿美元、9350 万美元、5550 万美元，超巴拿马型集装箱船(13000-13500TEU)、次巴拿马型集装箱船（2600-2900TEU）、灵便型集装箱船（1850-2100TEU 和 1000-1100TEU）新船价格分别为 1.48 亿美元、4125 万美元、3050 万美元、2450 万美元。

图 6：三大船型价格指数



数据来源：国际船舶网 和合期货

三、经济复苏缓慢，需求仍显疲态，

（一）世界主要经济体制造业依旧低迷

欧元区经济低迷，经济筑底周期长于预期。欧元区自 2021 年 6 月以来 PMI 值不断下降，自 2022 年 7 月连续 16 个月 PMI 值低于 50 点，处于不景气区间。2023 年 8 月，欧元区 PM 值为 43.5 点，环比上升 0.8 点，9 月和 10 月 PMI 值分别为 43.4 点和 43.1 点，环比分别下降 0.1 点和 0.3 点，经济持续衰退，10 月，欧区消费者信心指数为 -18.7 点，与上期持平，较 8 月份下降 1.8 点。中国经济复苏缓慢，中国 10 月官方制造业 PMI 从 9 月的 50.2 下降至 49.5，再次回落至收缩区间。美国 10 月 ISM 制造业指数降至 46.7，大幅不及预期，单月降幅为一年多来最大，创下三个月新低。

中国对欧洲出口回落，2023 年 10 月，中国总出口额为 2748 亿美元，环比下降 8.12%，同比下降 7.89%，10 月，中国对欧盟出口总额为 386 亿美元，环比下降 7.06%，同比下降 12.56%；对英国出口总额为 64 亿美元，环比下降 7.52%，同比下降 13.5%；对欧盟和英国二者出口总计 450 亿美元，环比下降 5.72%，同比下降 15.1%，二者合计占总出口比例为 16.38%。

图 7：主要国家 PMI



数据来源：WIND 和合期货

（二）欧美央行释放鹰派信号

欧元区 10 月份虽然暂停加息，但欧洲央行暗示将继续维持高利率以控制通货膨胀，经济复苏依然面临阻力。周四公布的欧洲央行会议纪要显示，成员们主张进一步加息敞开大门；继续在紧急抗疫购债计划组合中对到期赎回款项的灵活在投资；人们认为，所有三个利率都在朝着正确的方向发展，人们普遍认为，将通胀拉回目标的“最后一英里”是最困难的；委员会应该谨慎，以免其控制通胀的努力最终导致目标未能达到；管委会应做好准备，在持续评估的基础上，在必要时进一步加息；成员看到明显证据表明政策发挥了预期作用，鉴于当前的前景，可以预期，管委会将能够在 2025 年将通胀率降低到 2% 的目标水平，大部分过去加息的影响尚未显现；本次会议上讨论提前终止紧急抗疫购债计划的再投资被视为过早；不能排除再次加息的可能性，进一步加息不是当前基准情景的一部分，欧元疲软有助于抵御通胀风险，就紧急抗疫购债计划灵活再投资达成广泛一致。

而美国初请失业金人数再次下降，给美联储降温带来压力。美国劳工部数据显示，美国截至 11 月 18 日当周初请失业金人数为 20.9 万人，不及市场预期的 22.6 万人，前一周为 23.1 万人。

四、综合观点及后市展望

疫情后遗症持续，全球经济略显悲观，整体需求下滑。作为中欧航线的欧洲主体目前面临经济下行风险，欧洲央行释放鹰派信号，高利率、高通胀限制需求增长。集装箱船市场供应压力持续过剩，随着新船交付不断涌入市场，且运力过剩使得包括新船在内的大量集装箱船闲置，拆船潮来袭。前期运价持续下行使得船公司通过控航，提涨运价的方式短期缓解供应局势，但显然不尽人意，未来控航持续。在需求低迷，供应持续过剩的背景下集运市场依旧不容乐观。12月集航公司涨价计划或再次提振市场，运价或有回升，等待涨价计划落实。

风险点：巴拿马运河限行炒作、控航减运效果

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。