和合期货：集运欧线月报（2024 年 09 月）

——供需关系趋于宽松，向下趋势不变，关注不稳定因素影响

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：

回顾：8 月集运欧线盘面较 7 月跌幅有所收窄，8 月下旬进入盘整阶段。从基本面来看，红海危机未能解决之前，全球集运公司都必须绕航，导致船期拉长，对运价形成支撑，这样的基调到目前为止都没有改变。从 7 月开始，集运指数出现回调，马士基、达飞等航运公司也开始下调运价，一定程度上利空集运市场情绪。随着港口拥堵缓解，海外宏观经济衰退，集中需求已开始减弱，运力偏紧格局逐渐改善，集运市场形势不容乐观。地缘政治方面，胡塞武装对商船的袭击不断，中东局势仍不明朗，红海复航短期难以实现。而多国港口罢工威胁仍在，市场多空交织，集运市场看空氛围较浓。

后市展望：红海危机背景下，航司已适应绕行节奏，市场对地缘政治的影响趋于钝化，尽管胡塞武装对商船的袭击仍未停止，中东局势仅短暂影响市场情绪，对集运欧线的走势依旧要回归供需关系上，价格回调背后皆是供需关系改变的结果。因航司降价揽货，航司更愿意将运力布局更多在价格较高的航线上。全球经济衰退背景下，欧洲经济不容乐观，且港口拥堵、需求旺季等前期利好支撑减弱，前期运力投放至目前趋于宽松，供需偏紧局势改变，市场看空情绪浓厚。不过，欧美市场对中国市场贸易的限制未落地前，贸易商或提前出货，继而推升运价。多国港口罢工行动将会影响港口装卸效率，也是集运市场的不稳定因素。

风险点：地缘局势变化、海运运价调整、货量需求变化

目录

一、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、7 月新船订单、完工量环比减少 - 5 -
（一）新签订单数量环比减少 231 艘，韩国船企接单最多中国排名第二 - 5 -
（二）全球手持订单 5171 艘，中国船厂 3195 艘占全球市场份额的 61.79% - 6 -
（三）完工量环比下降 13.14%，散货船和集装箱船交付最多 - 7 -
四、全球港口罢工行动对集运市场形成潜在威胁 - 7 -
（一）美东海岸墨西哥湾因工人合同问题引起的罢工 - 7 -
（二）孟加拉国不满其公务员政策游行暴动 - 8 -
（三）加拿大铁路工人大罢工 - 8 -
（四）澳大利亚港口工人罢工 - 8 -
（五）尼日利亚劳工大会罢工 - 9 -
五、欧美制造业较为低迷，经济前景不容乐观 - 9 -
（一）欧元区商业活动强劲抵消制造业下滑，经济景气度小幅回升 - 9 -
（二）美国制造业再度降温，就业市场依旧稳定 - 11 -
六、后市展望 - 12 -
风险揭示： - 13 -
免责声明： - 13 -

一、集运指数行情回顾

8 月集运欧线盘面较 7 月跌幅有所收窄，8 月下旬进入盘整阶段。从基本面来看，红海危机未能解决之前，全球集运公司都必须绕航，导致船期拉长，对运价形成支撑，这样的基调到目前为止都没有改变。从 7 月开始，集运指数出现回调，马士基、达飞等航运公司也开始下调运价，一定程度上利空集运市场情绪。随着港口拥堵缓解，海外宏观经济衰退，集中需求已开始减弱，运力偏紧格局逐渐改善，集运市场形势不容乐观。地缘政治方面，胡塞武装对商船的袭击不断，中东局势仍不明朗，红海复航短期难以实现。而多国港口罢工威胁仍在，市场多空交织，集运市场看空氛围较浓。

截至 8 月 30 日，集运欧线 EC2412 收盘价 2250.1，月跌幅 29.09%；EC2502 收盘价 1786.5，月跌幅 30.91%。

图 1：集运欧线期货走势

数据来源：文华财经　和合期货

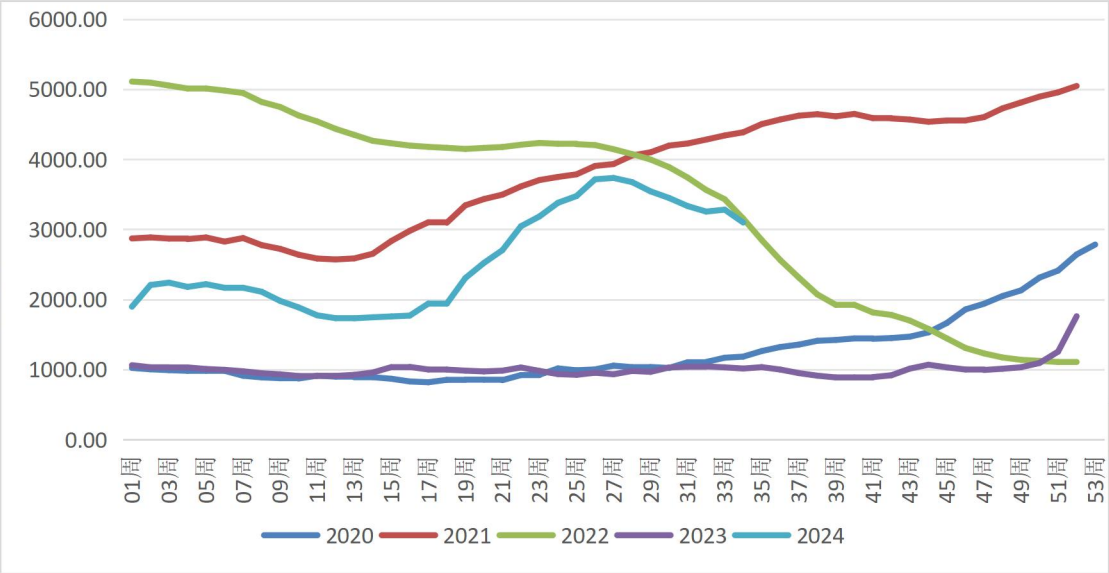
8 月上海出口集装箱综合运价指数（SCFI）持续回落，截至 8 月 30 日，上海航运交易所发布的上海出口集装箱综合运价指数为 2963.38 点，较月初回落 369.29 点，跌幅 11.08%。截至 8 月 26 日，上海出口集装箱结算欧洲航线运价指数为 5486.45 点，较 7 月末回落 739.19 点，跌幅 11.87%；美西航线运价指数为 3050.68 点，较 7 月末回落 1096.25 点，跌幅 26.44%。

图 2：集运欧线指数

	2024/7/29	2024/8/05	2024/8/12	2024/8/19	2024/8/26
SCFIS:欧洲航线	6225.65	6160.75	6060.83	5918.73	5486.45
SCFIS:美西航线	4146.93	4056.72	3887.79	3261.47	3050.68

数据来源：上海航运交易所　和合期货

图 3：上海出口集装箱综合运价指数



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%。

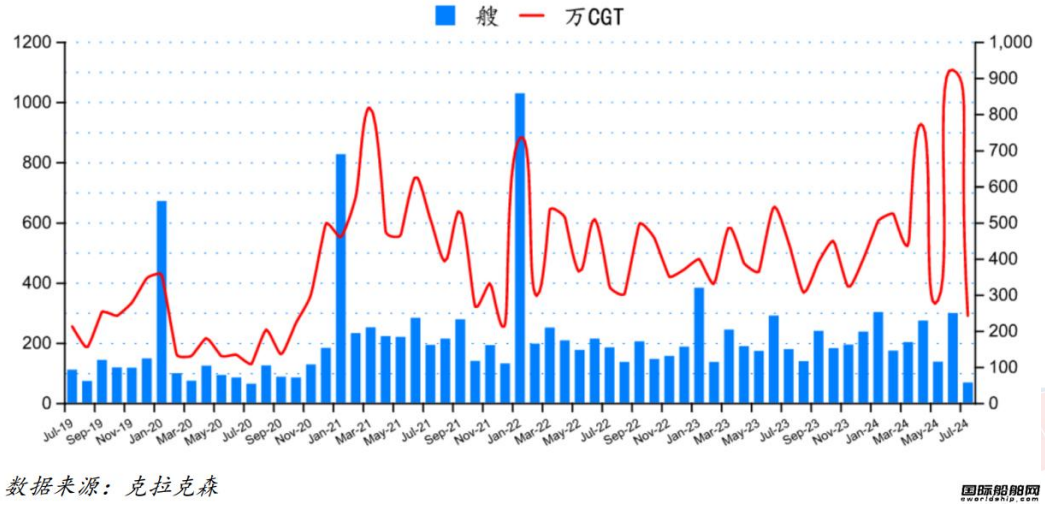
三、7 月新船订单、完工量环比减少

（一）新签订单数量环比减少 231 艘，韩国船企接单最多中国排名第二

根据克拉克森最新数据统计（截至 2024 年 8 月 8 日），2024 年 7 月份全球新签订单 67 艘，共计 2,431,928CGT。与 2024 年 6 月份全球新签订单 298 艘，共计 9,241,062CGT 相比较，数量环比减少 231 艘，修正总吨环比下降 73.68%。与 2023 年 7 月份全球新签订单 178 艘，共计 4,445,449CGT 相比较，数量同比减少 111 艘，修正总吨同比下降 45.29%。按接单船厂国家来看，7 月份全球新船订单 67 艘，合计 2431928CGT，其中中国船厂接获 37 艘，合计 628339CGT；日本船厂接获 3 艘，合计 84318CGT；韩国船厂接获 18 艘，合计 958788CGT。修正总吨分别占全球新船订单量的 25.84%、3.47%和 39.43%。

2024 年 1-7 月新签订单 1,449 艘，合计 92,024,079 载重吨，与 2023 年同期的新签订单 1,588 艘，合计 75,682,787 载重吨相比，艘数和载重吨分别同比下跌 8.75%和上升 21.59%。

图 4：全球新签订单变化情况

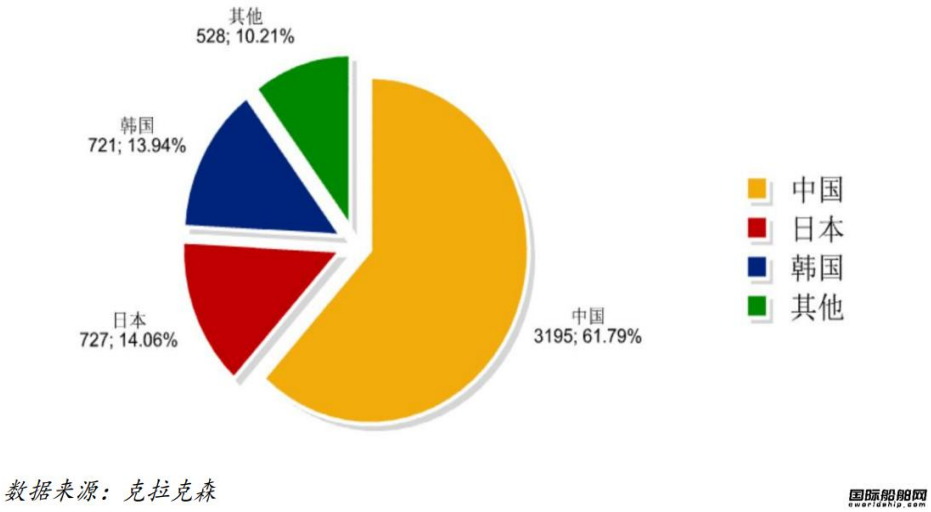


数据来源：克拉克森 国际船舶网 和合期货

（二）全球手持订单 5171 艘，中国船厂 3195 艘占全球市场份额的 61.79%

据统计，截至 2024 年 8 月 8 日全球船厂手持订单 5171 艘，共计 141650979CGT。和 2024 年 7 月 8 日统计的 5074 艘，合计 136312700CGT 相比，手持订单数量环比上升 1.91%，修正总吨环比上升 3.92%。其中中国船厂手持订单量为 3195 艘，共计 75854706CGT，艘数占全球市场份额的 61.79%，CGT 占 53.55%。

图 5：2024 年全球船厂手持订单量



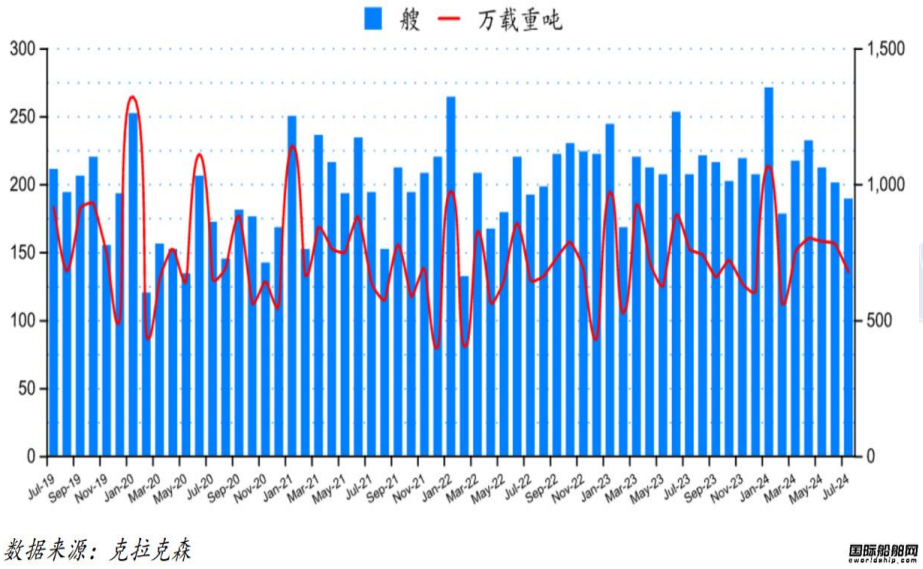
数据来源：克拉克森 国际船舶网 和合期货

（三）完工量环比下降 13.14%，散货船和集装箱船交付最多

2024 年 7 月份全球船厂共交付新船 189 艘，共计 6,806,530 载重吨。与 2024 年 6 月份全球新船交付订单 201 艘，共计 7,836,233 载重吨相比较，数量环比下跌 5.97%，载重吨环比下降 13.14%。与 2023 年 7 月份全球船厂共交付新船 207 艘，共计 7,625,491 载重吨相比较，数量同比下跌 8.70%，载重吨同比下降 10.74%。其中集装箱船的交付数量为 40 艘，共计 208975TEU。

2024 年 1-7 月全球船厂共交付新船 1,500 艘，共计 54,466,658 载重吨。与 2023 年同期的全球新船交付订单 1,511 艘，共计 54,288,089 载重吨相比较，数量同比下降 0.73%，载重吨同比上升 0.33%。其中集装箱船的交付数量为 311 艘，共计 1877662TEU。

图 6：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

四、全球港口罢工行动对集运市场形成潜在威胁

（一）美东海岸墨西哥湾因工人合同问题引起的罢工

国际码头工人协会（ILA）六月份曾以马士基使用自动化设备为由终止了与港口运营商的谈判，这导致其下涉及 6 个港口近 4.5 万名码头工人合同问题成为港口罢工最大悬念。时间过去近两个月，目前未有相关谈判消息传出，只有 ILA 不断发布威胁言论以及消息进行谈判前的造势。目前谈判还没有积极进展，如果

到 10 月 1 日前谈判还未达成一致协议，罢工将很可能爆发，涉及范围将会比较大。目前，沃尔玛等采购商已加紧备货，争取 9 月 30 日前完成货物进口运输。

（二）孟加拉国不满其公务员政策游行暴动

七月份开始的孟加拉国抵制“公务员配额制”【对国家“有 贡 献 ”的人子女可免试进入公务队列】的游行示威活动已经持续一个多月，孟加拉国政府也公告降低这一比例，但游行仍在继续。孟加拉国最大的港口吉大港日前发布警告，虽然已经投入运营，但是由于游行暴动后网络以及人员还在陆续恢复，现场工作人员数量严重不足，港口处理效率较低，可能发生拥堵。

（三）加拿大铁路工人大罢工

据悉，加拿大铁路工会已于 8 月 18 日向加拿大太平洋堪萨斯城铁路公司（CPKC）发出罢工通知，预计该公司约 3,300 名工会代表的铁路工人将于 2024 年 8 月 22 日（星期四）凌晨 00:01 开始停止工作，除非双方能签订新的协议。对此，CPKC 表示将从星期四开始让所有工会工人进行停工。

与此同时，加拿大国家铁路公司（CN）也通知工会，除非双方能达成新的劳工协议或工会同意进行强制仲裁，否则公司将于星期四开始让约 6,000 名工会代表的铁路工人进行停工。铁路的罢工威胁将直接影响加拿大的港口，这些港口处理着大量进入美国的多式联运货物。不列颠哥伦比亚省航运商会报告称，从温哥华港到其他西海岸港口的市场份额已经开始流失。而该港口约三分之二的吞吐量需要通过铁路运输。美国货运代理公司 C.H. Robinson 周一表示，由于铁路罢工的威胁迫在眉睫，该公司正将部分美国客户的海运货物从加拿大港口转移。该公司说，现在大约 80%已转移的客户货物通过洛杉矶/长滩港口出口，其余的通过西雅图/塔科马港口出口。此外，该公司强调，如果 CN 和 CPKC 同时停工，门户港口将陷入瘫痪。

（四）澳大利亚港口工人罢工

不仅是加拿大，澳大利亚近期也陷入了工人罢工的紧张氛围中。澳大利亚最繁忙的港口之一弗里曼特尔港的港口工人，在 8 月 18 日上午开始了持续 48 小时

的罢工行动。虽然该罢工行动已结束，但新的危机已经迫在眉睫。弗里曼特尔港务局宣布，已收到港口进一步罢工的通知，作为 8 月 18 日罢工的延续。新的罢工将持续 48 小时，从当地时间 8 月 25 日星期日凌晨 05:30 开始。弗里曼特尔港是西澳最大和最繁忙的货运港口，预计此番罢工将大大延迟货物进出港口的运输。弗里曼特尔港务局已经计划与海事服务谈判小组进行进一步磋商，试图在下一轮罢工行动开始前达成协议。港务局希望与工会开展真诚对话，找到解决方案，避免进一步的中断。

（五）尼日利亚劳工大会罢工

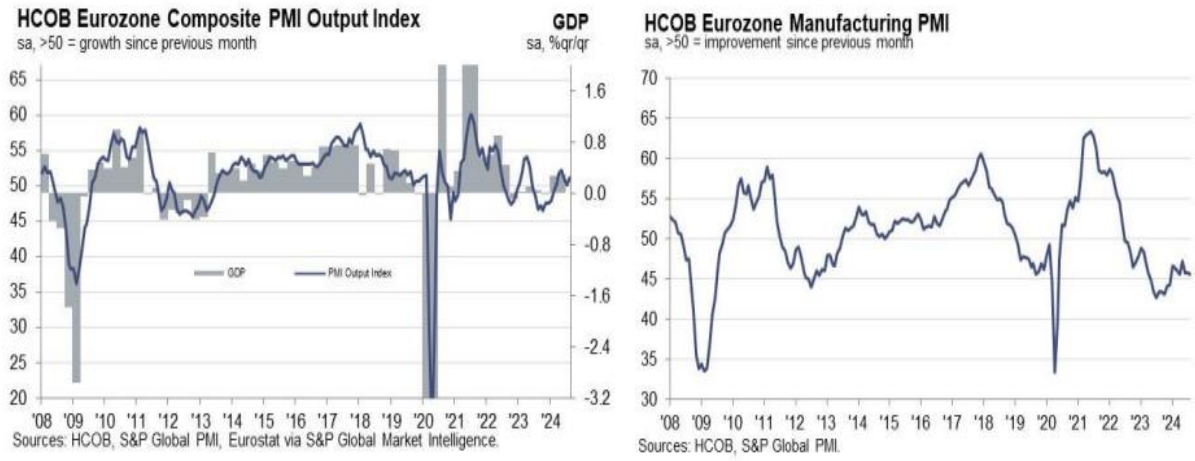
此外，据外媒报道，尼日利亚劳工大会（NLC）也宣布了从 8 月 21 日 00：01 开始的全国性罢工和抗议活动的计划。预计罢工将扰乱各个行业，包括运输、公用事业、政府服务、商业运营和医疗保健。抗议活动可能会发生在主要道路沿线、政府大楼附近以及港口等交通枢纽。

五、欧美制造业较为低迷，经济前景不容乐观

（一）欧元区商业活动强劲抵消制造业下滑，经济景气度小幅回升

欧元区私营部门的商业活动继续温和扩张，而新订单继续下降，企业信心指数创今年迄今最低水平。欧元区 8 月综合 PMI 初值 51.2，高于前值 50.2，创 3 个月新高；服务业 PMI 初值 53.3，高于前值 51.9，创 4 个月新高；制造业 PMI 初值 45.6，低于前值 45.8，创 8 个月新低。8 月份欧元区制造业仍在萎缩，收缩速度与 7 月份基本持平，为今年迄今收缩幅度最大的一次。欧元区 8 月经济景气指数为 96.6，高于预期 95.8；8 月工业景气指数为-9.4，预期为-10.6，前值为-10.5。8 月消费者信心指数终值为-13.6，不及预期 13.4。

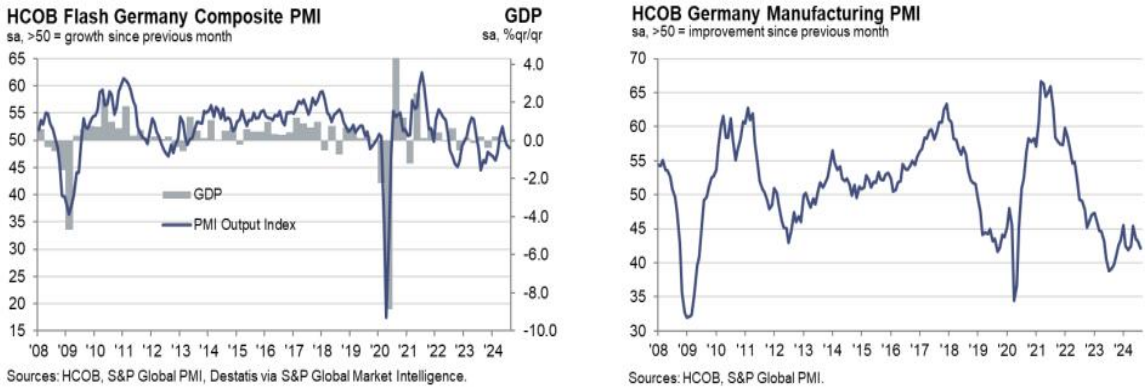
图 7：欧元区 PMI



数据来源：华尔街见闻　和合期货

8 月，德国私营部门经济仍处于收缩状态，就业也以四年来最快的速度下降。德国 PMI 制造业、服务业 PMI 初值均不及预期：德国 8 月综合 PMI 初值 48.5，低于预期 49.2，低于前值 49.1；服务业 PMI 初值 51.4，低于预期 52.3，低于前值 52.5；制造业 PMI 初值 42.1，低于预期 43.3，低于前值 43.2。

图 8：德国 PMI

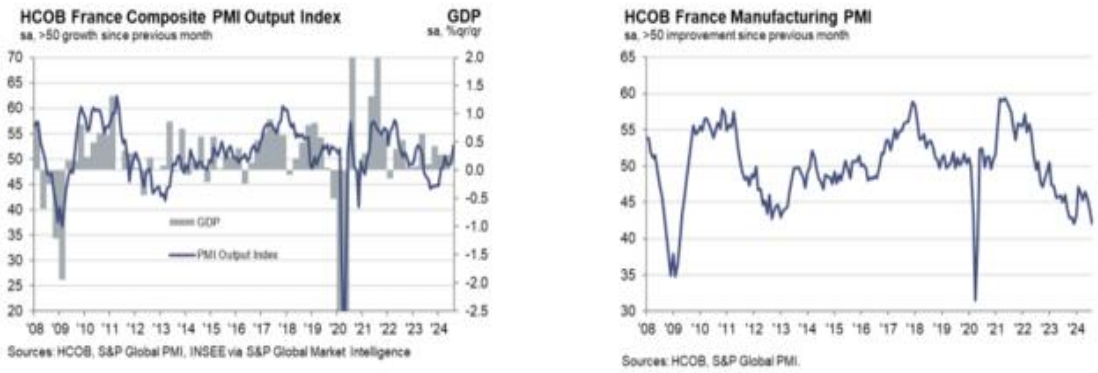


数据来源：华尔街见闻　和合期货

受奥运提振，法国 8 月服务业 PMI 表现超预期，私营部门出现自 4 月份以来的首次扩张，整体增长速度为去年年 3 月以来的最快水平。然而私营部门就业自 1 月份以来首次下降，而整体新业务也出现萎缩，法国经济脆弱性凸显。法国 8 月综合 PMI 初值 52.7，高于预期 49.2，高于前值 49.1；服务业 PMI 初值 55，

远高于预期 50.3，高于前值 50.1；制造业 PMI 初值 42.1，低于预期 44.5，低于前值 44。

图 9：德国 PMI

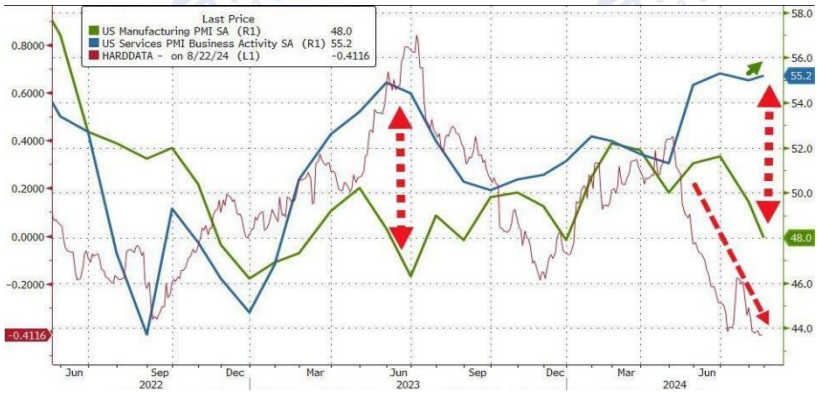


数据来源：华尔街见闻　和合期货

（二）美国制造业再度降温，就业市场依旧稳定

标普全球公布的数据显示，美国 8 月 Markit 制造业 PMI 初值 48，创八个月新低，预期 49.5，美国 8 月 Markit 制造业 PMI 初值不及预期，萎缩速度创今年最快，主要由于生产、订单和工厂就业进一步疲软。美国 8 月 Markit 服务业 PMI 初值 55.2，为连续第 19 个月扩张，预期 54，前值 55；服务业 PMI 则好于预期，服务业供应商的物价指数降至今年年初以来的最低水平。美国 8 月 Markit 综合 PMI 初值 54.1，为今年 4 月以来的最低，预期 53.2，前值 54.3。美国 8 月制造业活动今年萎缩速度最快，但服务业活动稳步扩张，表明美国经济的最大组成部分基本健康状况良好。

图 10：美国 PMI 走势



数据来源：华尔街见闻　和合期货

美国 8 月 23 日当周初请失业金人数为 23.1 万，市场此前预期为 23.2 万人，前一周为 23.2 万人。截至 8 月 17 日续请失业金人数为 186.8 万人，市场此前预期为 187 万人，前一周为 186.3 万人。整体来看，美国就业市场仍维持稳定。

图 11：美国初请失业金人数

数据来源：文华财经　和合期货

六、后市展望

红海危机背景下，航司已适应绕行节奏，市场对地缘政治的影响趋于钝化，尽管胡塞武装对商船的袭击仍未停止，中东局势仅短暂影响市场情绪，对集运欧线的走势依旧要回归供需关系上，价格回调背后皆是供需关系改变的结果。因航司降价揽货，航司更愿意将运力布局更多在价格较高的航线上。全球经济衰退背景下，欧洲经济不容乐观，且港口拥堵、需求旺季等前期利好支撑减弱，前期运力投放至目前趋于宽松，供需偏紧局势改变，市场看空情绪浓厚。不过，欧美市场对中国市场贸易的限制未落地前，贸易商或提前出货，继而推升运价。多国港口罢工行动将会影响港口装卸效率，也是集运市场的不稳定因素。

风险点：地缘局势变化、海运运价调整、货量需求变化

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。