

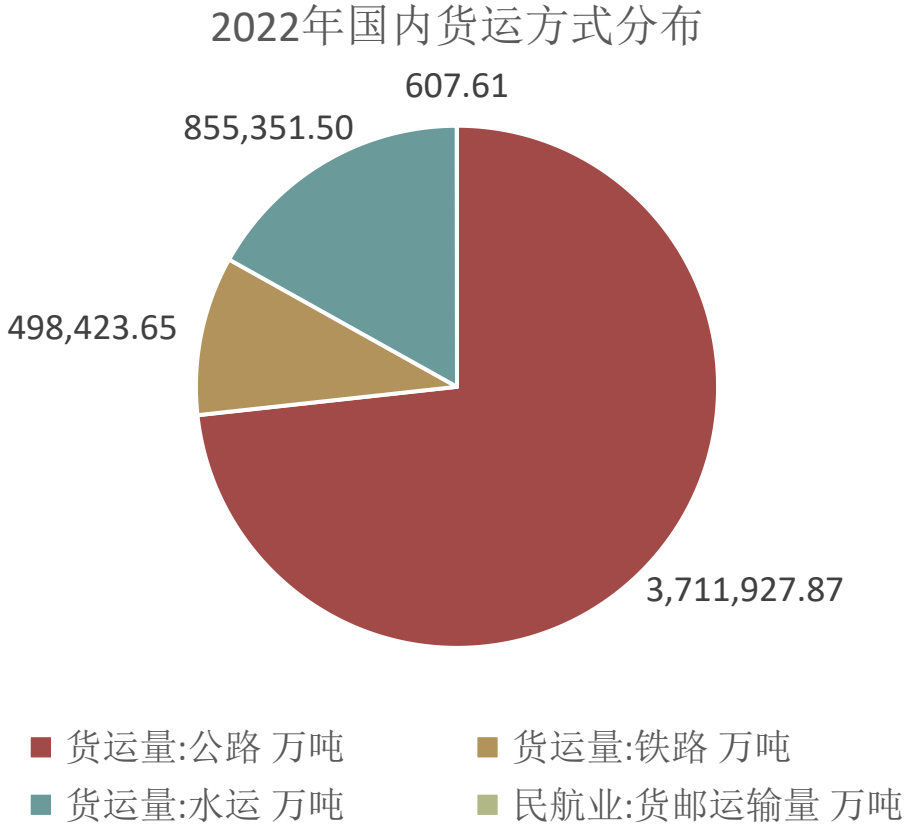


欧线集运指数基础知识

汇报人：王姝兰
执业资格号：F3080650
投资咨询号：Z0018447
日期：2024年3月8日

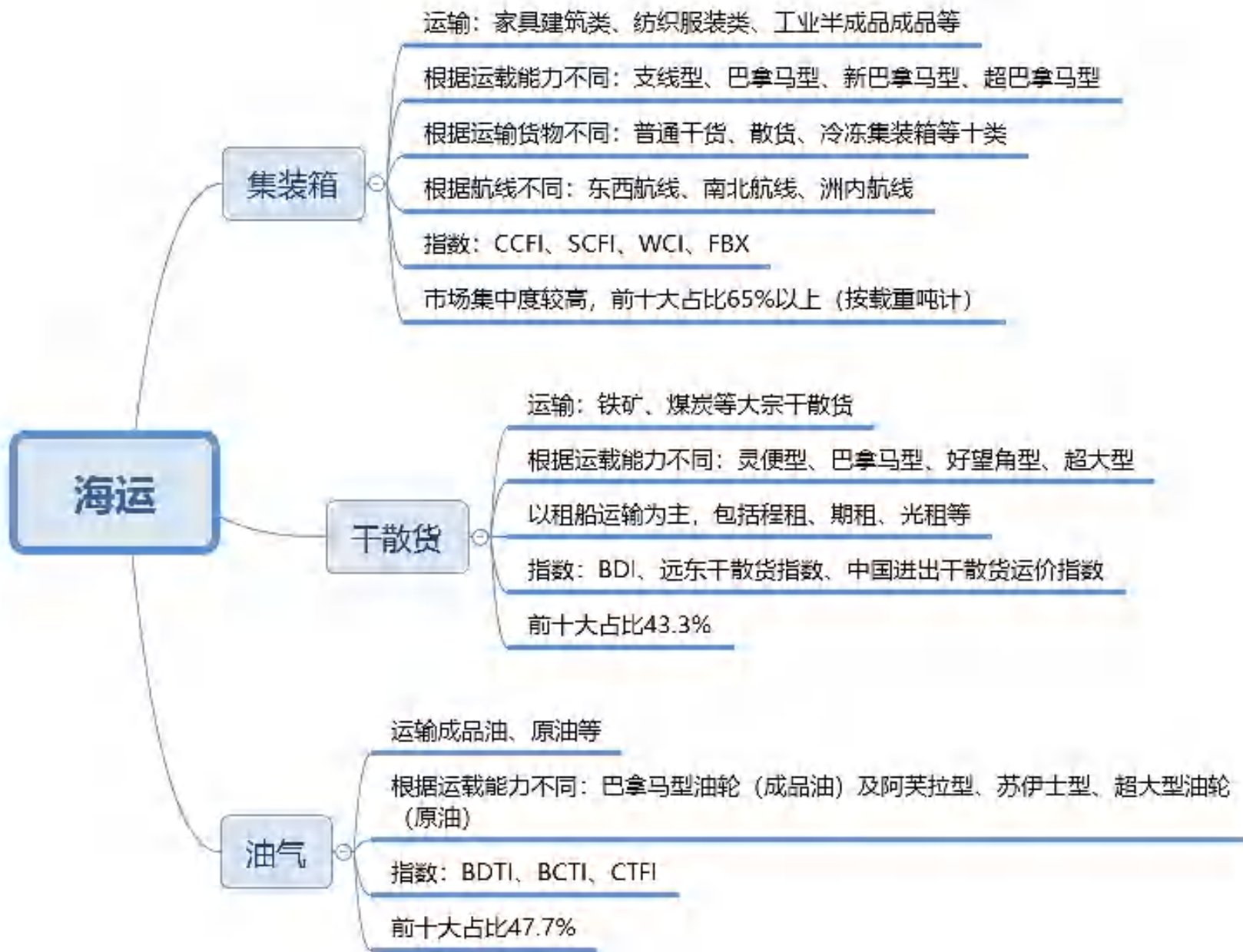
1章

世界航运基本情况



数据来源：国家统计局、中国民用航空局、世界银行

- 国内货物运输以公路运输为主，根据国家统计局公布的数据显示，2022年公路运输货运量占比73.27%，水运占比16.88%，铁路运输占比9.84%，航空运输占比最低，占比0.01%。
- 从全球看，海运是国际间商品交换中最重要的运输方式之一，货物运输量占全部国际货物运输量的比例大约在80%以上。从国内看，目前我国约95%的国际贸易货物量是通过海运完成的，海运是目前我国外贸中占比最大的运输方式。
- ”没有海员的贡献，世界上半的人会受到冻，另一半的人会挨饿。”



- 根据Clarksons研究数据统计，2021年海运贸易量中干散货运输占比45%，油气化学品占比31%，集装箱运输占比**16%**。
- 但由于集装箱运输的多为高货值的制成品或半成品，其运输总金额居于**首位**。

数据来源：网络信息整理及Clarksons研究

集装箱的分类

集装箱的使用对航运来说是向标准化运输迈进一大步：

- 装卸效率大大提升，缩短了中转环节的装卸时间
- 单位运输成本低，单次可运输数量大，规模经济效益明显

英文简称	中文简称	外尺寸	内径
20GP	20尺	20x8x8英尺6英寸	5898*2352*2390mm
40GP	40尺	40x8x8英尺6英寸	12024*2352*2390mm
40HQ	40尺高柜	40x8x9英尺6英寸	11800*2340*2680mm

➤ 一个20尺箱为1TEU（Twenty-feet equivalent units），一个40尺箱（包括高柜）为1FEU（Forty-equivalent units）。一般欧洲、地中海航线的集装箱运输单位为TEU，美西美东航线为FEU。



箱封号：
ASL--货主代码，U--国际标准
海运集装箱代码，200214--箱
体注册码，7--校验码
箱门信息：
MAX. GROSS：最大毛重
TARE：空箱净重
PAYLOAD：有效荷载
即：MAX. GROSS=TARE+PAYLOAD
CUBE：集装箱内容积，CUM为立
方米，CUFT为立方英尺。



集装箱的分类

目的港	航运公司	运费（USD）		箱量（假设）		箱型折算系数
		20GP	40GP/40HQ	20GP	40GP及40HQ	
汉堡	YML	2250	4350	200	500	1.9333
	HMM	2567	4734	210	510	1.8442
	EMC	2780	4760	190	490	1.7122
	ONE	2853	4986	280	300	1.7476
鹿特丹	YML	2250	4350	280	300	1.9333
	HMM	2567	4734	200	500	1.8442
	EMC	2780	4760	210	510	1.7122
	ONE	2853	4986	190	490	1.7476
安特卫普	YML	2250	4350	190	490	1.9333
	HMM	2567	4734	280	300	1.8442
	EMC	2780	4760	200	500	1.7122
	ONE	2853	4986	210	510	1.7476
弗利克斯托	EMC	2780	4760	280	300	1.7122
勒阿弗尔	YML	2250	4350	210	510	1.9333
	HMM	2567	4734	200	500	1.8442
	EMC	2780	4760	190	490	1.7122
	ONE	2853	4986	280	300	1.7476
箱型平均运价		2625.82	4703.54			
箱型折算系数（考虑箱量）						1.7913

- 根据上海神东船务有限公司官网在2024年1月26日公布的欧洲航线集装箱运价。
- 在不同箱型的运费计算中，随着集装箱体积的变大，单位运费降低，20尺和40尺箱型的运费折算系数为1.7-2之间。
- 根据实际运费及假设数量数据，得出不同航运公司同一箱型的平均运价，由平均运价计算得出箱型的折算系数为1.7913。
- 不同箱型之间的折算系数，会用于SCFIS的指数计算中。

数据来源：上海神东船务有限公司官网

集装箱船--中国船舶制造业遥遥领先

2024年1月9日，我国完工的首艘全球最大级集装箱船“东方瓦伦西亚”号顺利试航。该船总长399.99米，型宽61.3米，型深33.2米，最大载货量24188只标准集装箱，满载后可达22层普通住宅楼高度，面积相当于3.5个足球场大。这艘船是中远海控旗下的东方海外货柜航运有限公司（中国香港）的新成员，建设船厂为南通中远海运川崎船舶工程有限公司（NACKS）。



联盟	航运公司	简称	国家	集装箱运力（TEU）	联盟运力合计	集装箱船数（艘）	集装箱总运力占比（%）	联盟合计（%）
地中海航运	地中海航运	MSC	瑞士	5,672,445.00	5,672,445	799.00	19.80	19.80
双子星联盟	马士基航运	MAERSK	丹麦	4,176,129.00	6,172,320	680.00	14.60	27.20
	赫伯罗特	HLA	德国	1,996,191.00		632.00	12.60	
OCEAN联盟	达飞轮船	CMA-CGM	法国	3,618,192.00	8,359,860	492.00	10.80	23.50
	中远海运	COSCO	中国	3,096,483.00		211.00	5.70	
	长荣海运	EMC	中国台湾	1,645,185.00		272.00	7.00	
THE联盟	海洋网联	ONE	日本	1,812,682.00	3,305,005	234.00	6.30	11.50
	韩新航运	HMM	韩国	783,732.00		70.00	2.70	
	阳明海运	YANGMING	台湾	708,591.00		94.00	2.50	

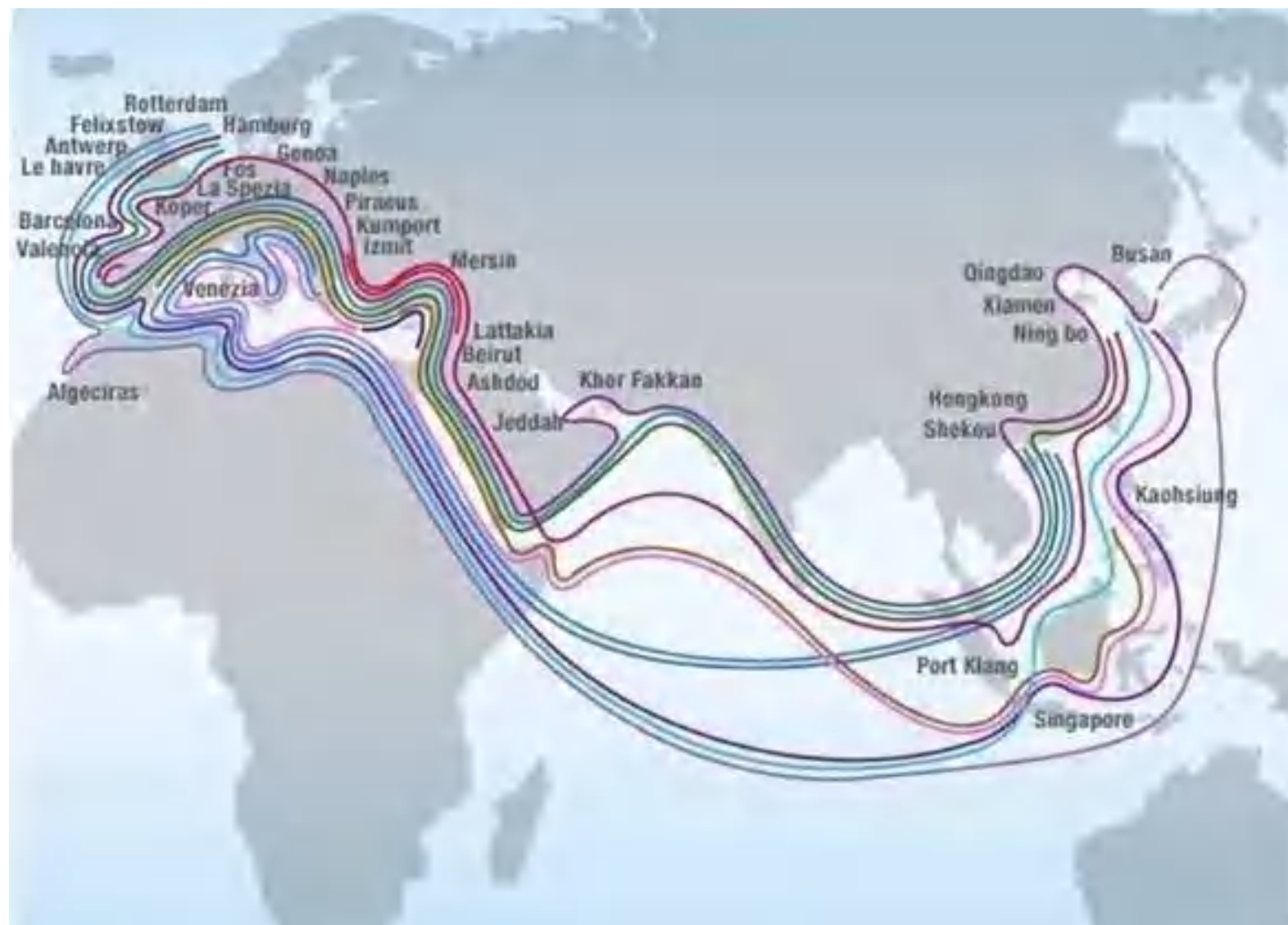
- 航运联盟经历过多轮的变更和重组。
- 以上为2024年2月1日统计数据（暂时合并了马士基及赫伯罗特的运力）。
- 四大海运联盟集装箱运力占总运力的82%，集装箱航运的市场集中度非常高。
- 2023年1月，马士基和地中海航运宣布，结束2M联盟合作，十年之约到期不续。与赫伯罗特航运共同组成双子星联盟，合作自2025年1月1日赫伯罗特退出THE联盟开始。

主要航线--东西航线是货运量最大的航线



世界上最繁忙的航线主要集中在东西航线。
右表为，常规情况下上海港至世界各地的航行时间。如果加上中转，周期就更长。
并且航运延误是最常见不过的事。

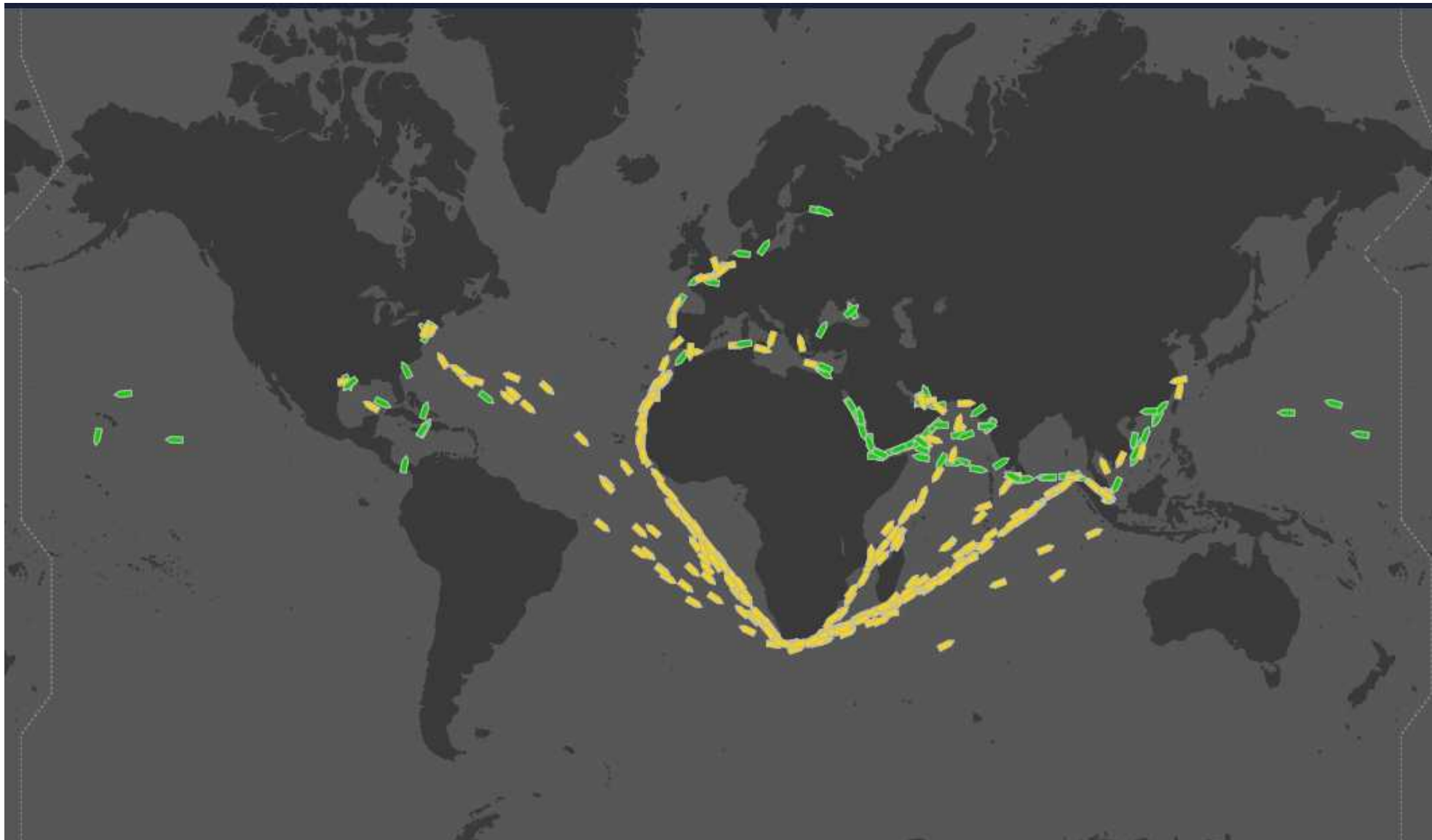
地区	国家	时长
东北亚	日本、韩国、台湾	1-6天
东南亚	越南	4-16天
	马来西亚巴生西	7-12天
	马来西亚槟城	9-23天
	泰国	7-11天
	新加坡	6-16天
南亚	缅甸	11-19天
	巴基斯坦	18-21天
	孟加拉国	9-11天
澳新	澳大利亚	13-21天
	新西兰	18-35天
中东	沙特阿拉伯	19-24天
东非	基本港	22-28天
西非	基本港	35-40天
地中海北非	以色列	23-25天
	黎巴嫩	25-29天
	土耳其	29-31天
	乌克兰	35天
	意大利	29-41天
	西班牙/葡萄牙	30-46天
欧洲	英国	28天
	法国	30-35天
	比利时	30-35天
	荷兰	30-35天
	德国	30-35天
	挪威	40天
	俄罗斯	35-40天



- 远东-欧地线
- 大部分船公司在航线安排上是会分北欧航线和地中海航线，航行方向相似。船舶从远东地区驶出，经过马六甲海峡，穿过印度洋到达亚丁湾，进入红海，再穿过苏伊士运河就进入地中海区域。往西继续行驶，穿过直布罗陀海峡，北上就是北欧区域。

数据来源：航运备忘录

地缘局势影响航线变动——红海冲突为例

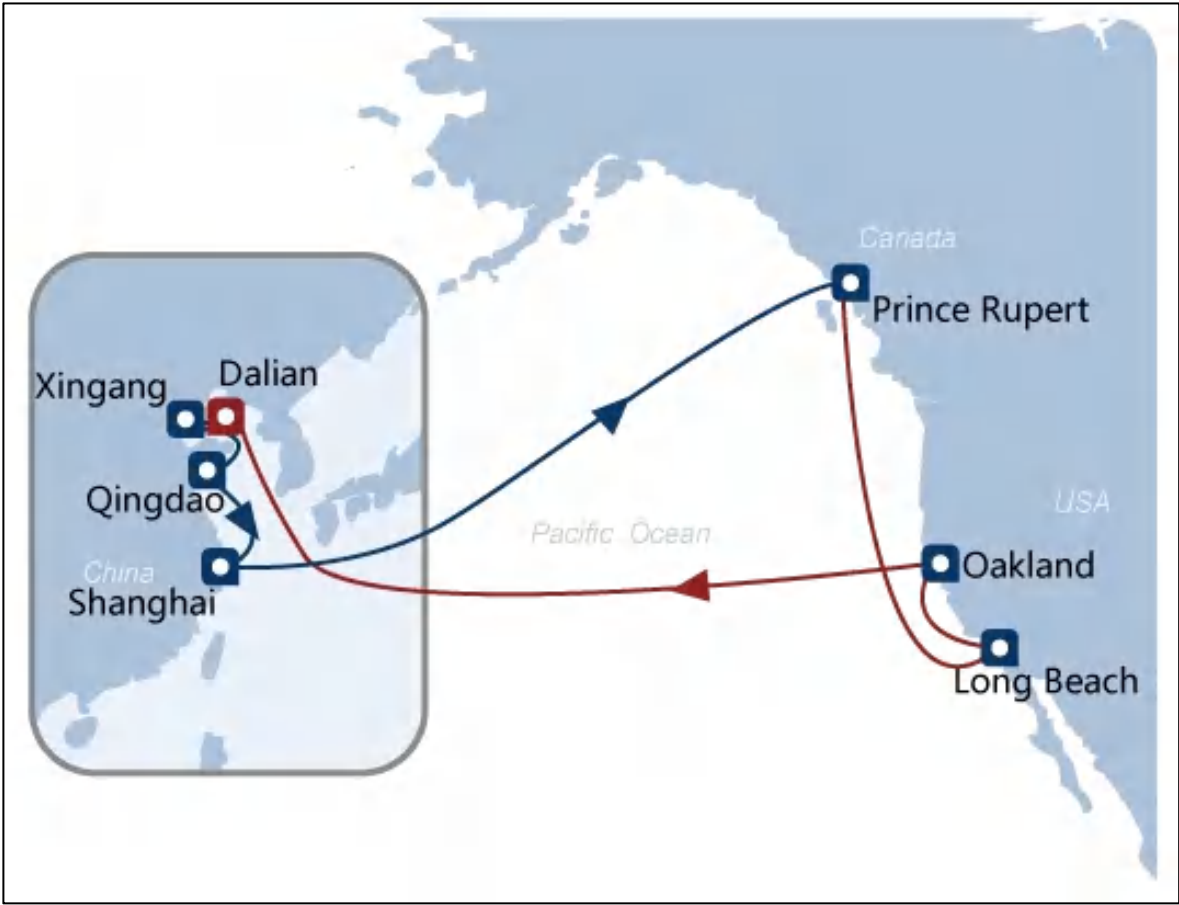


- 由于红海冲突造成苏伊士运河的通行可能造成恐怖袭击，大部分由东亚开往欧洲的航线绕行至好望角。
- 另外由于巴拿马运河干旱，东亚至美东的航线被迫改道至印度洋，绕行好望角，通过大西洋到达美东港口。

数据来源：船视宝

远东--美西/美东

北美会被分为美西和美东，美西的直达船较多，直接穿越太平洋到西岸。
美东需要穿越太平洋后，穿过巴拿马海峡，再到东岸。



数据来源：航运备忘录

远东--中南美东/西航线

船舶驶出远东后，穿越太平洋直接到达南美西岸。

到南美东岸的航线则是穿越马六甲海峡后，穿过印度洋，到达大西洋直接抵达南美东海岸。



数据来源：航运备忘录

远东--非洲线

非洲线分为东非、南非、西非，西非航线最远。从远东地区驶出，穿越马六甲海峡，进入印度洋，向南继续绕行好望角，向北到达西非。



远东--澳新线

澳洲和新西兰的主要港口较少，离的比较近，航线安排大都放在一起。



数据来源：航运备忘录

远东--欧洲的航线汇总

上海-北欧

联盟	船公司（航线代码）及港序
ZM	MSK(AE5)MSC(ALBATROS) 大连-天津-釜山-宁波-上海-丹戎帕拉帕斯-鹿特丹-安特卫普-哥德堡-阿姆斯特丹-鹿特丹
	MSK(AE6)MSC(LION) 宁波-上海-盐田-丹戎帕拉帕斯-锡尼什-安特卫普-鹿特丹-费利克斯托
	MSK(AE7)MSC(CONDOR) 宁波-上海-南沙-盐田-丹戎帕拉帕斯-科伦坡-丹吉尔-费利克斯托-汉堡-安特卫普-伦敦-勒阿弗尔
	MSK(AE55)MSC(GRIFFIN) 上海-宁波-厦门-丹戎帕拉帕斯-费利克斯托-鹿特丹-勒阿弗尔
OCEAN	CMA(FAL1)COSCO(AEU2)OOCL(LL4)EMC(FAL1) 釜山-宁波-上海-盐田-新加坡-勒阿弗尔-敦加尔克-汉堡-哥德堡-鹿特丹
	CMA(FAL2)COSCO(AEU3)OOCL(LL2)EMC(NE3) 天津-大连-青岛-上海-宁波-新加坡-比雷埃弗斯-鹿特丹-汉堡-安特卫普
	CMA(FAL7)COSCO(AEU7)OOCL(LL3)EMC(NE7) 上海-宁波-厦门-南沙-香港-釜山-头顿-新加坡-比雷埃弗斯-汉堡-鹿特丹-泽布吕赫-瓦伦西亚
	CMA(FAL3)COSCO(AEU6)OOCL(LL5)EMC(FAL3)HPL(FE9) 青岛-上海-宁波-盐田-新加坡-丹吉尔-鹿特丹-安特卫普-哥德堡-阿姆斯特丹
	CMA(FAL5)COSCO(AEU1)OOCL(LL1)EMC(NE1) 上海-宁波-厦门-盐田-新加坡-费利克斯托-泽布吕赫-格但斯克-威廉港
	CMA(FAL6)COSCO(AEU5)OOCL(LL6)EMC(CEM) 青岛-上海-宁波-台北-盐田-新加坡-鹿特丹-费利克斯托-汉堡
	CMA(FAL8)COSCO(AEU9)OOCL(LL7)EMC(CE5) 天津-宁波-上海-盐田-新加坡-科伦坡-比雷埃弗斯-安特卫普-汉堡-鹿特丹
	HPL(FE2)ONE(FE2)YML(FE2)HMM(FE2) 釜山-上海-宁波-盐田-新加坡-丹吉尔-费利克斯托-勒阿弗尔-哥德堡-鹿特丹
THE	HPL(FE4)ONE(FE4)YML(FE4)HMM(FE4) 天津-青岛-釜山-上海-盐田-科伦坡-阿尔赫西拉斯-鹿特丹-汉堡-安特卫普
	MSC(SWAN) 宁波-上海-盐田-丹戎帕拉帕斯-费利克斯托-安特卫普-格但斯克-特丁尼亚

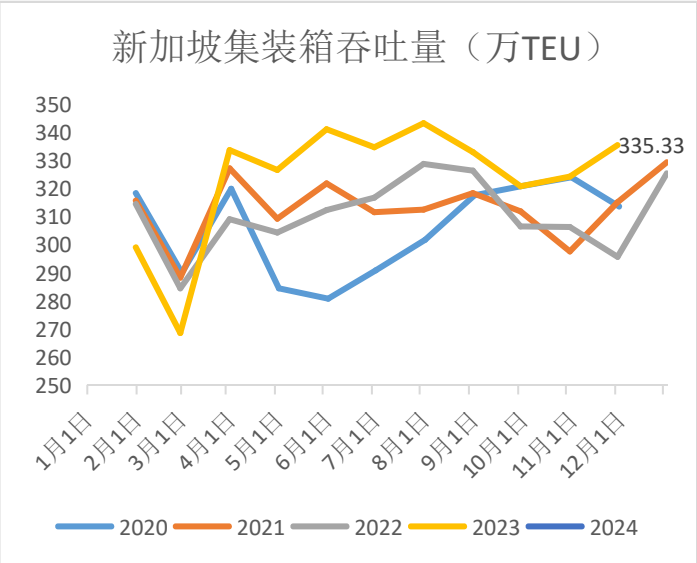
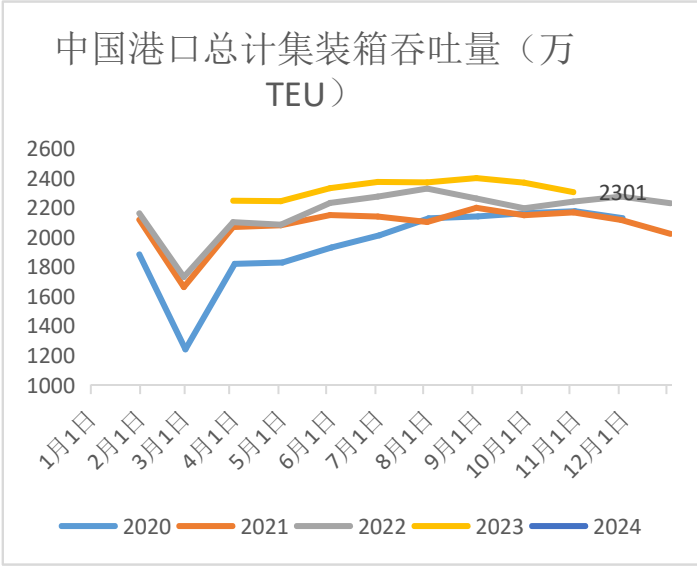
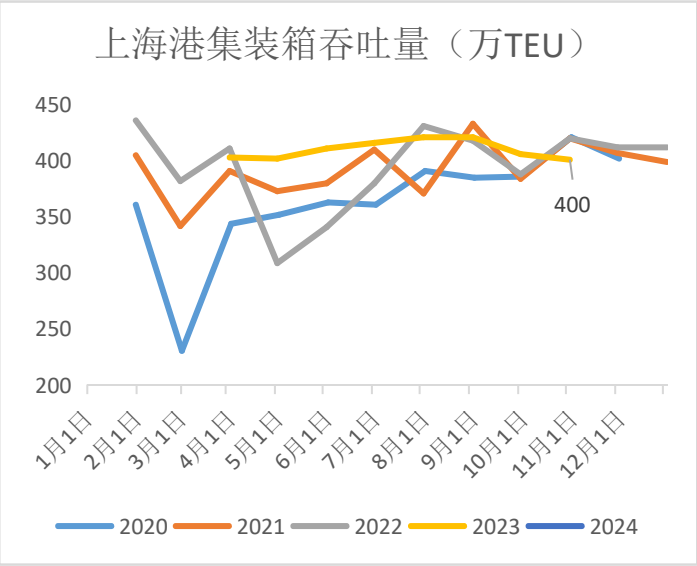
上海-地中海

联盟	船公司（航线代码）及港序
ZM	MSK(AE11)MSC(JADE) 青岛-釜山-宁波-上海-厦门-南沙-盐田-新加坡-塞得-焦亚陶罗-巴塞罗那-瓦伦西亚
	MSK(AE15)MSC(TIGER) 釜山-上海-宁波-蛇口-新加坡-阿卜杜拉-塞得-比雷埃弗斯-伊兹米特-伊斯坦布尔-塞基尔达
	MSK(AE12)MSC(PHOENIX) 天津-大连-釜山-宁波-上海-蛇口-新加坡-塞得-科佩尔-的里雅斯特-里耶卡
	CMA(BEX)COSCO(AEM3)OOCL(EM1)EMC(BEX) 上海-宁波-厦门-蛇口-新加坡-亚历山大-贝鲁特-的黎波里-伊兹米特-伊斯坦布尔-塞基尔达-比雷埃弗斯
OCEAN	CMA(BEX2)COSCO(AEM6)OOCL(AAS)EMC(BEX2) 上海-宁波-釜山-蛇口-新加坡-亚历山大-科佩尔-的里雅斯特-里耶卡
	CMA(MEX)COSCO(AEM2)OOCL(WM2)EMC(MEX1) 青岛-釜山-上海-宁波-厦门-南沙-蛇口-新加坡-马耳他-瓦伦西亚-巴塞罗那-福斯-热那亚
	CMA(NEWMEX25)COSCO(AEM1)OOCL(WM1)EMC(MD2) 青岛-上海-宁波-高雄-香港-盐田-新加坡-比雷埃弗斯-拉斯佩齐亚-热那亚-福斯-瓦伦西亚
	HPL(MD1)ONE(MD1)YML(MD1)HMM(MD1) 青岛-釜山-上海-宁波-蛇口-新加坡-吉达-达米埃塔-巴塞罗那-瓦伦西亚-热那亚
THE	HPL(MD2)ONE(MD2)YML(MD2)HMM(MD2) 釜山-上海-宁波-高雄-蛇口-新加坡-比雷埃弗斯-热那亚-拉斯佩齐亚-福斯-巴塞罗那
	HPL(MD3)ONE(MD3)YML(MD3)HMM(MD3) 釜山-宁波-上海-蛇口-新加坡-吉达-伊斯坦布尔-伊兹米特-阿利亚加-梅尔辛
	MSC(DRAGON) 大连-釜山-上海-宁波-盐田-新加坡-阿卜杜拉-焦亚陶罗-拉斯佩齐亚-热那亚-福斯
	ZIM(ZMP) 釜山-青岛-宁波-上海-大铲湾-头顿-科伦坡-海法-阿什杜德-梅尔辛-代林杰-伊斯坦布尔
/	HMM(FIM)ONE(IOM) 釜山-釜山-上海-宁波-蛇口-新加坡-比雷埃弗斯-伊兹米特-塞基尔达-比雷埃弗斯-伊斯坦布尔-塞基尔达
	CUJ(Extra) 青岛-上海-南沙-伊兹米特

- 不同海运联盟会在每年更新年度航线，航线的制定对于港口至关重要。
 - 摩洛哥的丹吉尔地中海港为例，在**马士基2021年**调整了全球转运网络后，为其带去了源源不断的中转货源，集装箱吞吐量迅猛增长，与地中海排名第二的西班牙阿尔赫西拉斯港差距拉大，巩固了地中海最大集装箱港的地位。
- 数据来源：容易船期

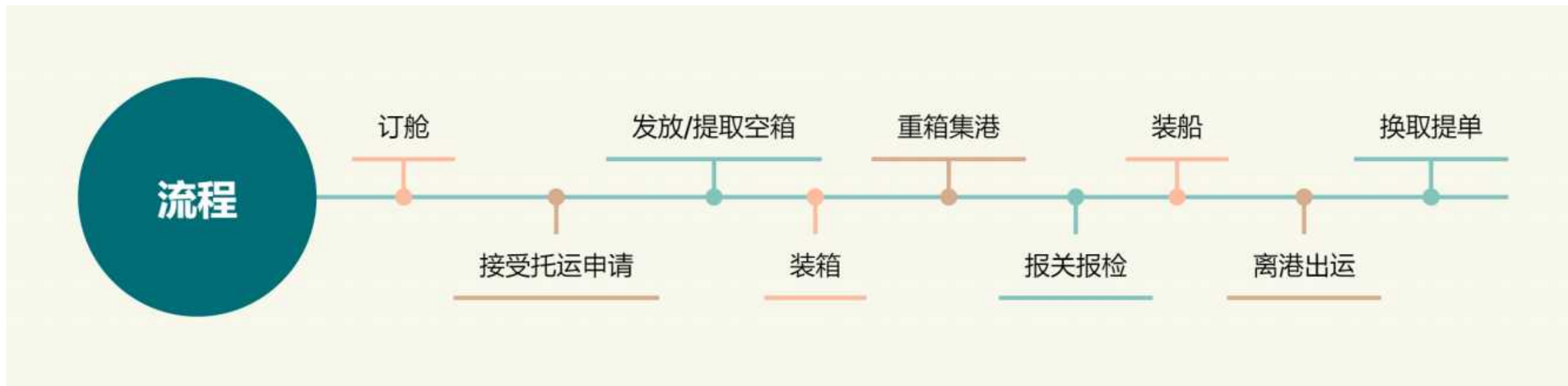
常见港口——上海是集装箱吞吐量最大的港口

国家	港口名称	英文	代码
德国	汉堡	Hamburg	DEHAM
荷兰	鹿特丹	Rotterdam	NLROT
比利时	安特卫普	Antwerp	BEANT
英国	弗利克斯托	Felixstowe	GBFEL
法国	勒阿弗尔	Le Havre	FRLEH
中国	上海	Shanghai	CNSHA
	青岛	Qingdao	CNQIN
	盐田	Yantian	CNYTN
	大连	Dalian	CNDAL
	赤湾	Chiwan	CNCWN
马来西亚	丹戎帕拉帕斯港	Tanjung pelepas	MYTPP
	巴生港	Port kelang	MYPKG
韩国	釜山	Busan	KRPUS
新加坡	新加坡港	Singapore	SGSGP
日本	东京	Tokyo	JPTOK
越南	头顿港	Vung tau	CAIMEP
沙特阿拉伯	吉达港	Jeddah	SAJED



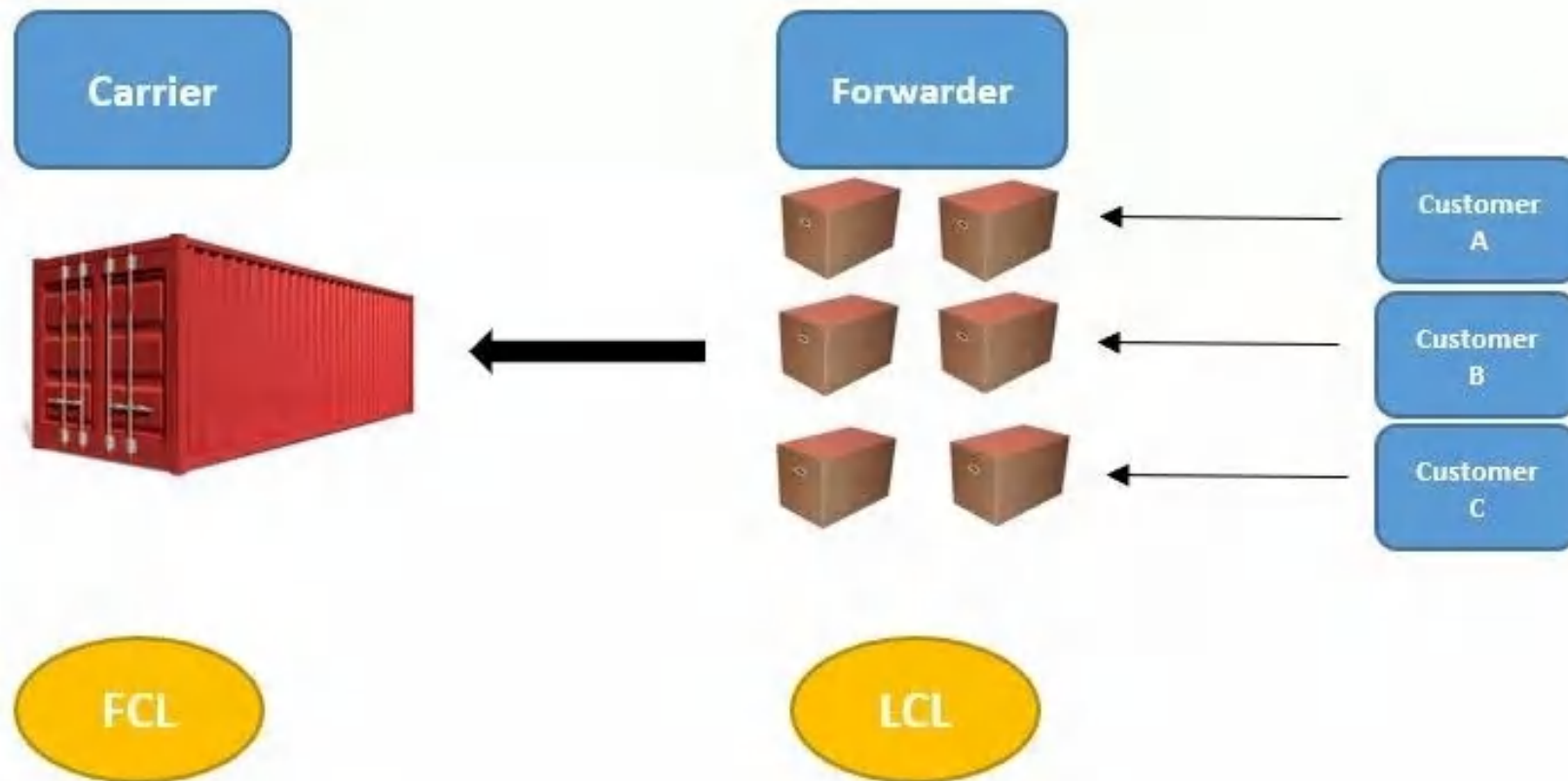
- 远东到欧洲、地中海区域涉及到的主要港口中，船公司对于基本港的运费报价基本都是一致的。
- 上海港全世界集装箱吞吐量最大的港口，占中国港口集装箱吞吐量的17.38%（2023年11月数据）。

数据来源：彭博



1. **订舱**：向班轮公司或委托货代订舱，填写集装箱**货物托运单**，一般在开船前一个月左右开放订舱通道。
2. **接受托运申请**：根据运力、航线等具体情况决定是否接受托运申请，班轮公司着手编制**订舱清单**，分送集装箱堆场或货运站，发放**设备交接单**给托运人或货运代理。
3. **发放/提取空箱**：托运人或代理凭借设备交接单到集装箱堆场领取集装箱，完成提箱后基本可以确认其有出运需求。
4. **装箱**：整箱货由托运人在仓库或工厂自行装箱，拼箱货由集装箱运站负责装箱。装箱方填制**装箱单（Container Load Plan）**。
5. **重箱集港**：截港时间前，运送至集装箱堆场，核对**场站收据（Dock Receipts）**及装箱单，验收货物。验收通过后，将签署后的场站收据正本交还托运人或其代理。
6. **装船**：班轮公司如果实际到港货物量超过了航次运力供给，可能出现甩舱。
7. **换取提单**：班轮公司在离港后2-3天开始制作**提单**，分为已装船提单和备运装船提单。

拼箱货如何运输？--航运环节中的不同角色

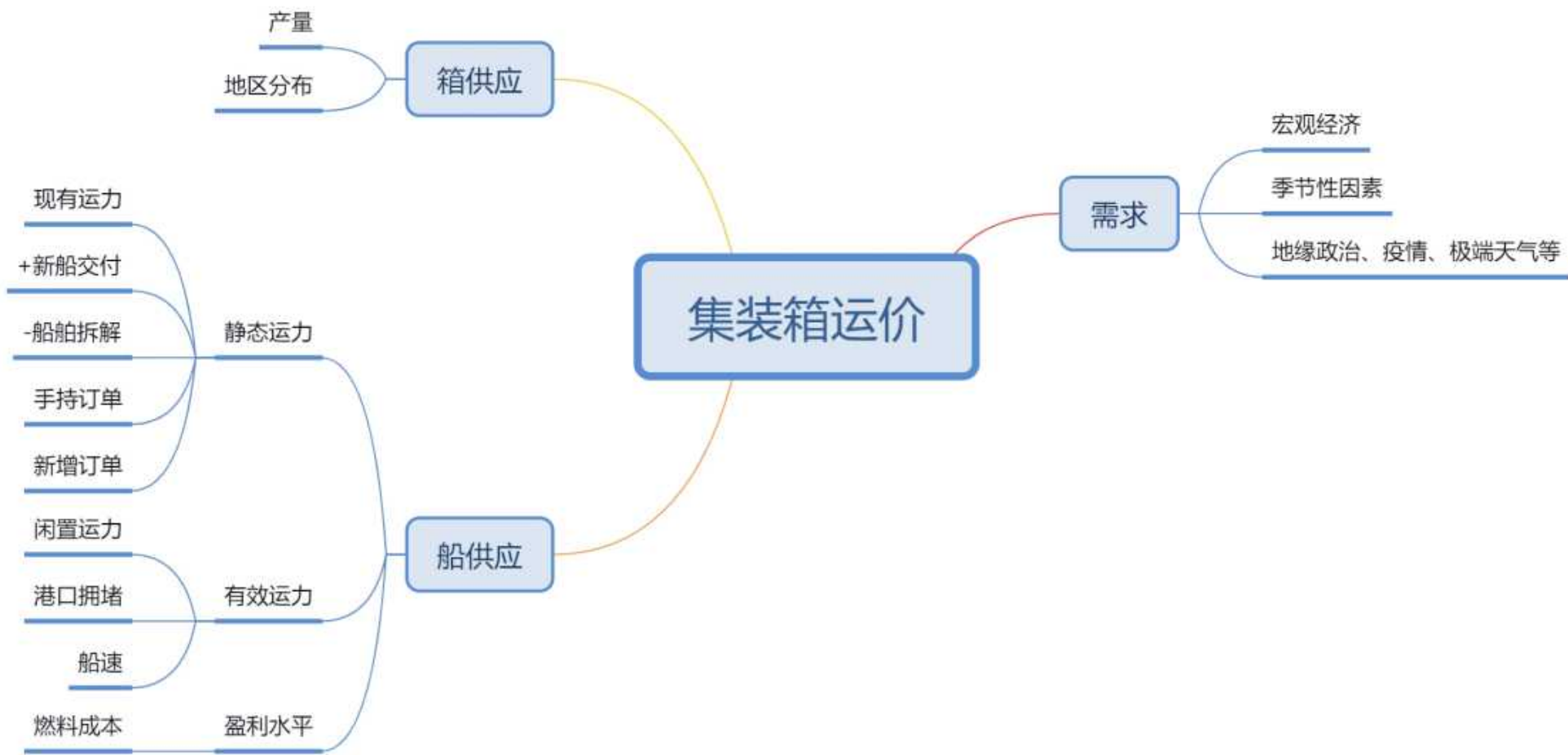


Carrier: 班轮公司
Forwarder: 货代公司
整箱货: FCL=full container load
主提单: MBL=master bill of lading
拼箱货: LCL=less container load
分提单: HBL=house bill of lading

- 对于散货而言，航运公司订舱是以一个集装箱为单位进行订舱，因此对外直接出售一整个箱子给货代公司，提货凭证是主提单，一个提单对应一个箱子。
- 货代公司将集装箱按照重量或体积进行拆分，以1kg或1cbm为单位卖给客人，提货凭证是分提单。不同客人的需求不同，对账单的要求也不同。
- 船公司是批发商，货代则是零售商，因此货代也是航运环节中的一个重要角色。

2章

集装箱运输的供需分析



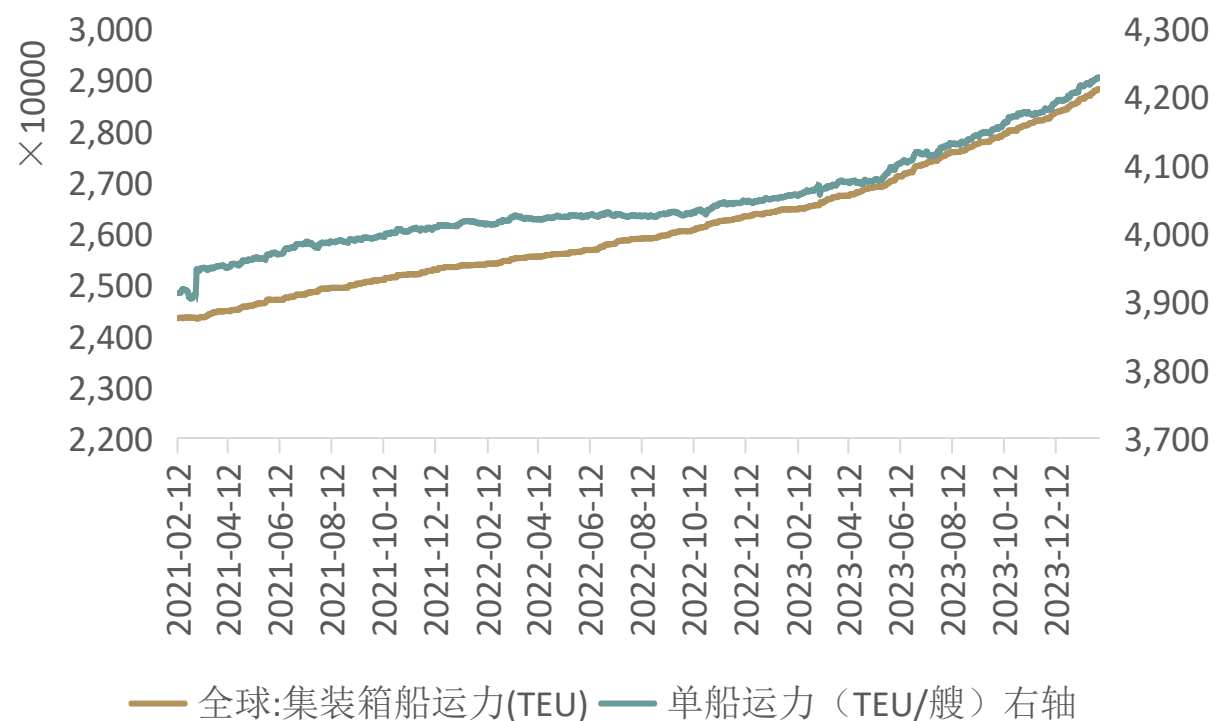
供应方面：
箱供应和船供应是每年有拆解减少与生产新增。
集装箱船制造周期为14-20个月。
船舶拆解的年龄平均在15年左右。
标准集装箱的制造周期为15-20天。

需求方面：
季节性影响来看，欧美12月圣诞节订单会在8-9月备货，是传统旺季。中国的国庆节、春节等是传统淡季。春节后的3月中下旬开始陆续订舱，运力逐步恢复。

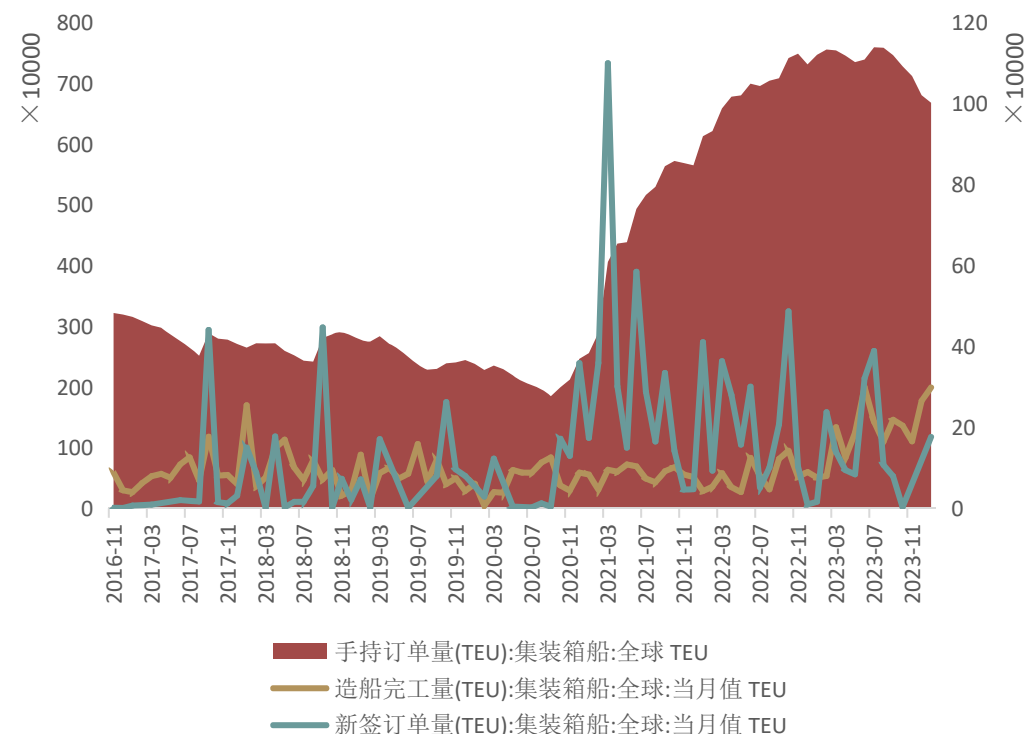
静态运力--集装箱船供应充足

- 截止2024年2月1日，全球集装箱船运力为6815艘，合计2881.24万TEU，平均单船运力为422.380TEU。
- 2023年新增下水集装箱船为214.40万TEU，同比年初增加8.13%。2022年新增集装箱船同比增加4.07%，2024年相比2022年增加了12.52%，整体集装箱船供应不断增加。
- 2023年造船完工量为219.40万TEU，新船下水量较大。
- 2024年1月新签船订单量为17.60万TEU。

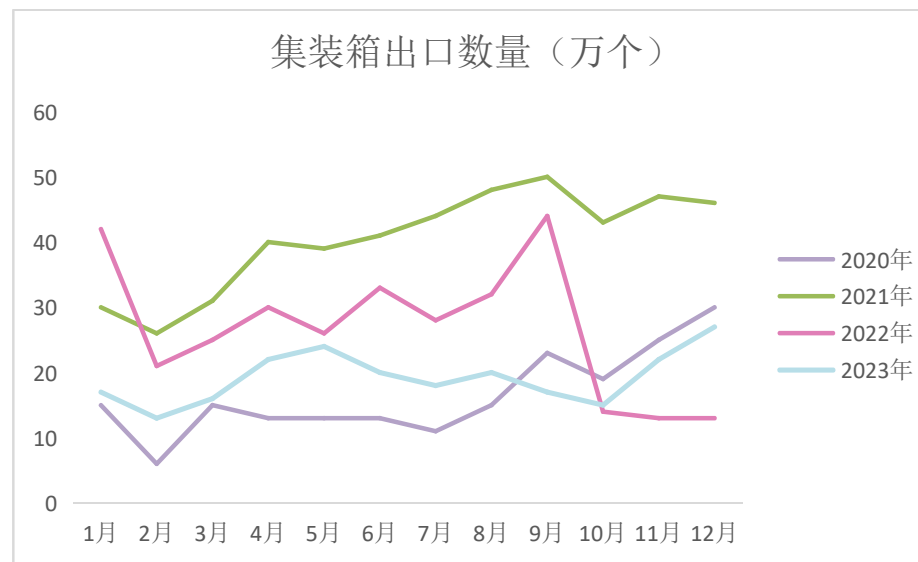
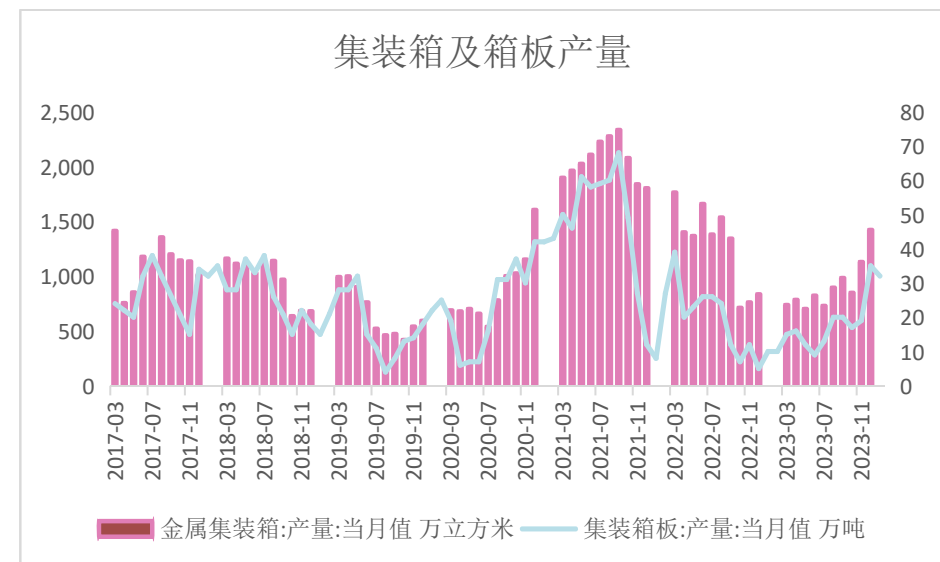
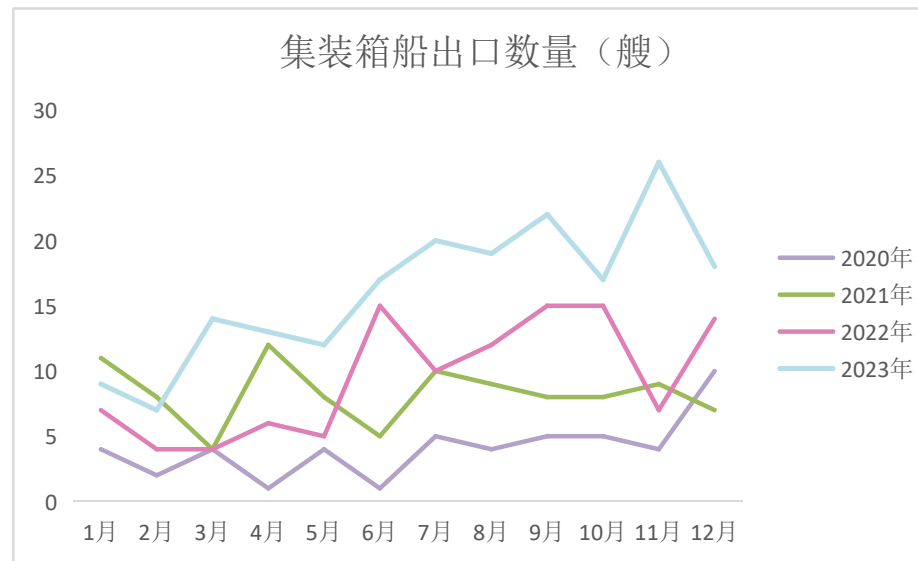
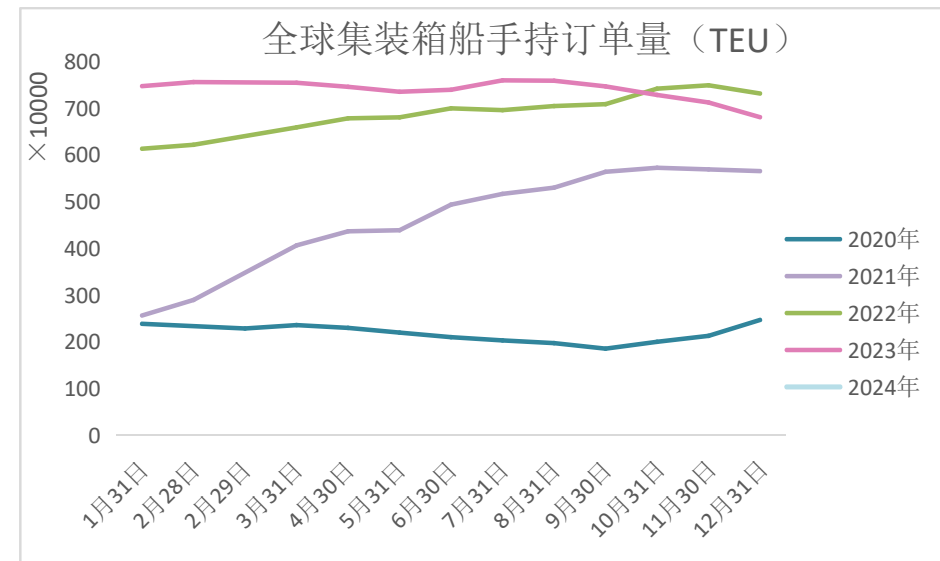
全球集装箱运力



全球集装箱船舶订单情况



静态运力--集装箱主要由我国出口



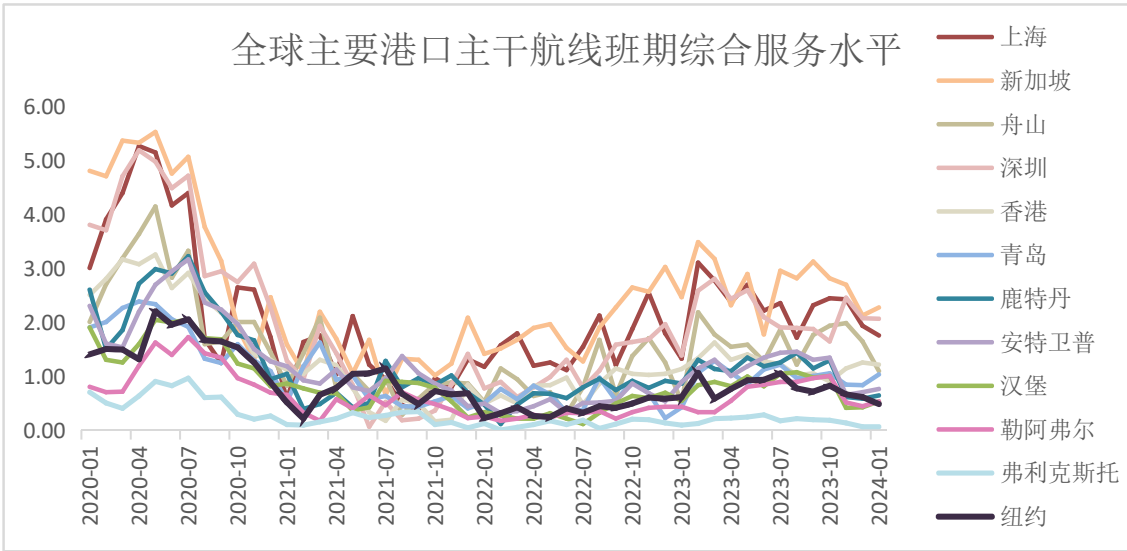
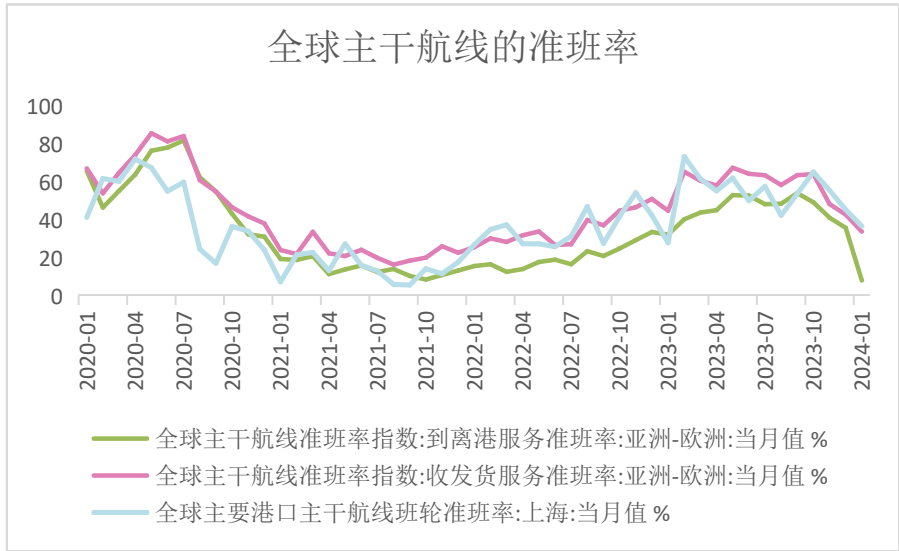
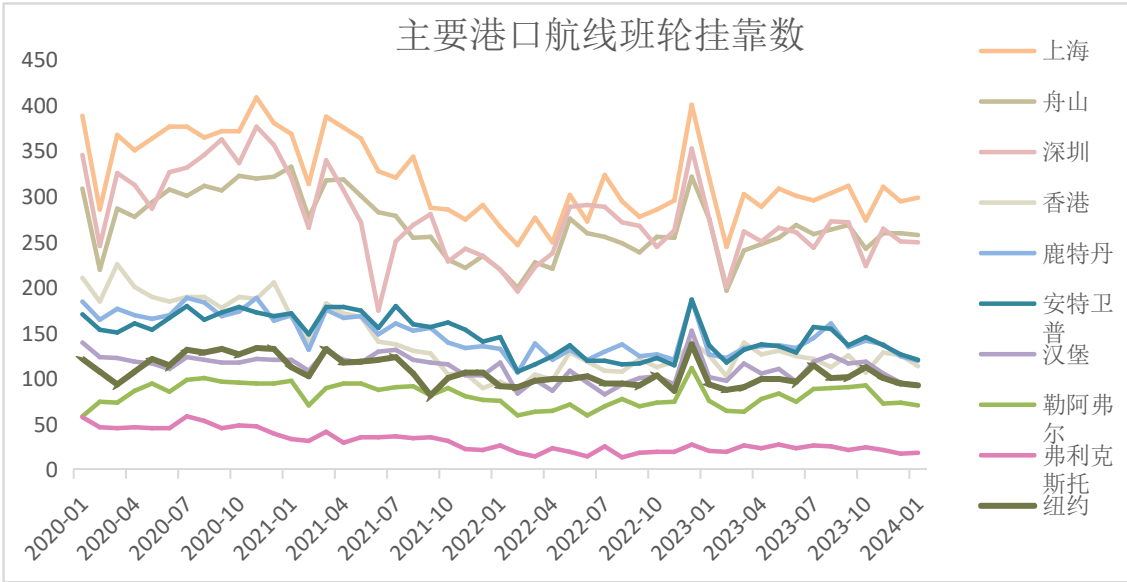
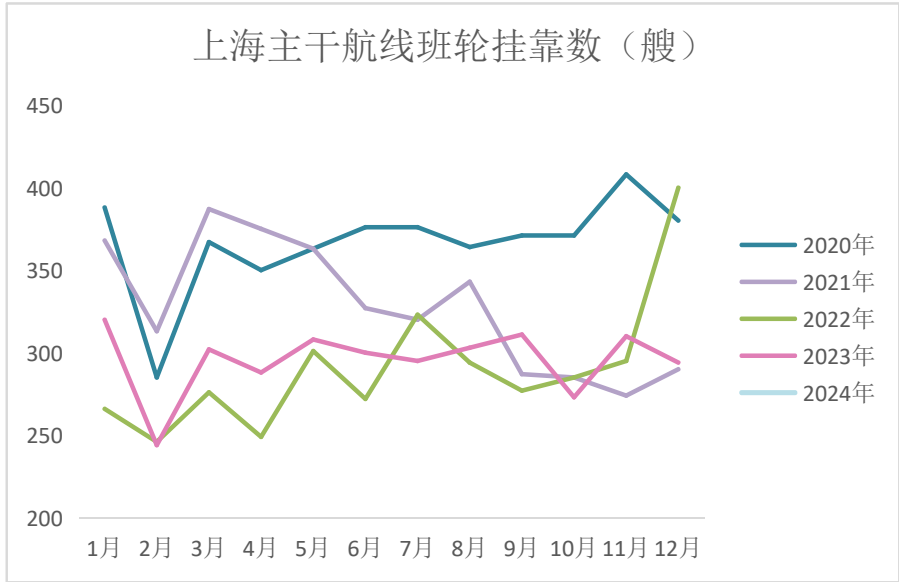
- 根据艾士捷2022年统计数据显示，中国的集装箱制造商名列前茅，占世界海运集装箱总产量的85%，而印度的集装箱制造商在过去的几年中也不断拓展市场。
- 截至24年1月，全球集装箱船舶手持订单量为17.60万TEU，占现有运力规模的23.01%。
- 2023年集装箱出口数量为231万个，同比2022年减少28.04%。集装箱船出口数量为194艘，处于5年来最高水平。
- 2024年1月集装箱板的产量为32万吨，剔除掉2021年及2022年疫情影响的异常数据外，处于同期较高位水平。



- 艾士捷集装箱可用指数CAx，CAx=0.5意味着在同一星期内有相同数量的集装箱进入和离开一个港口。
- 当CAx高于0.5时，表明有更多的集装箱进入。
- 当CAx 低于0.5时，有更多的集装箱离开特定港口。
- 上海港的CAx指数常年处于0.5以下，说明港口集装箱出口多于进口。
- 纽约港的CAx指数则常年处于0.5以上，集装箱更多的是进入港口。

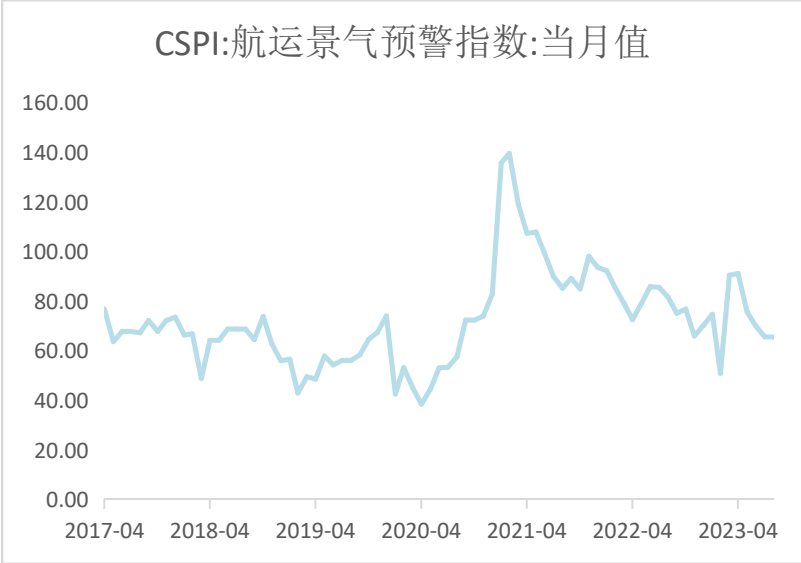
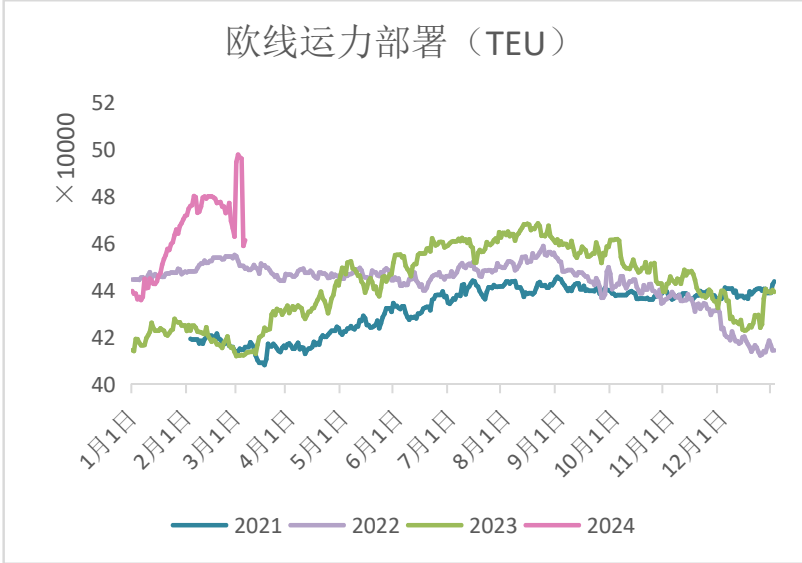
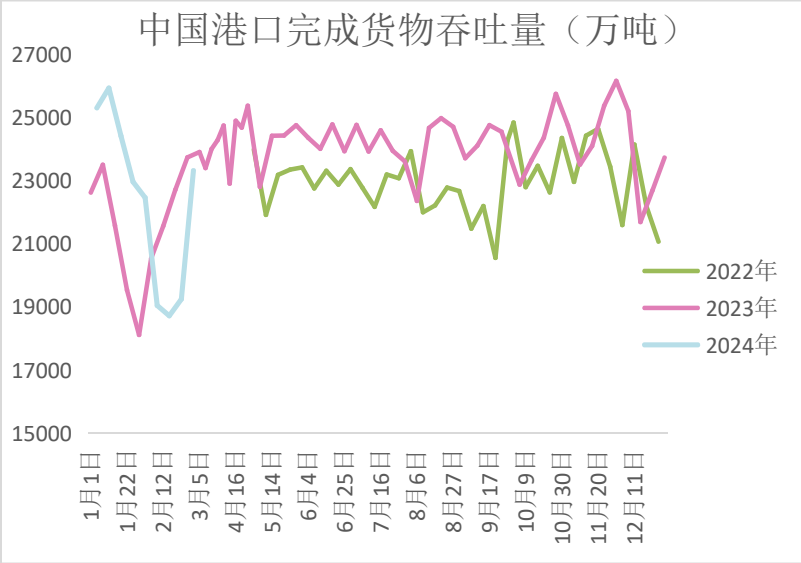
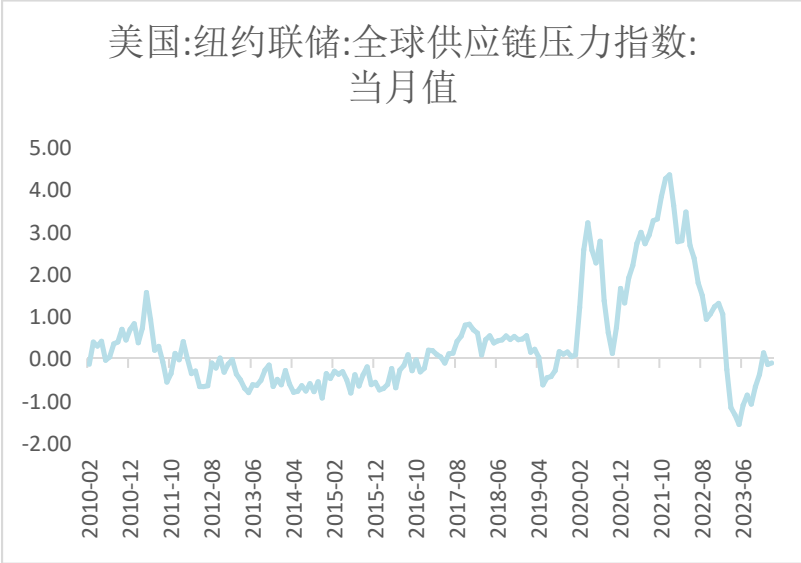
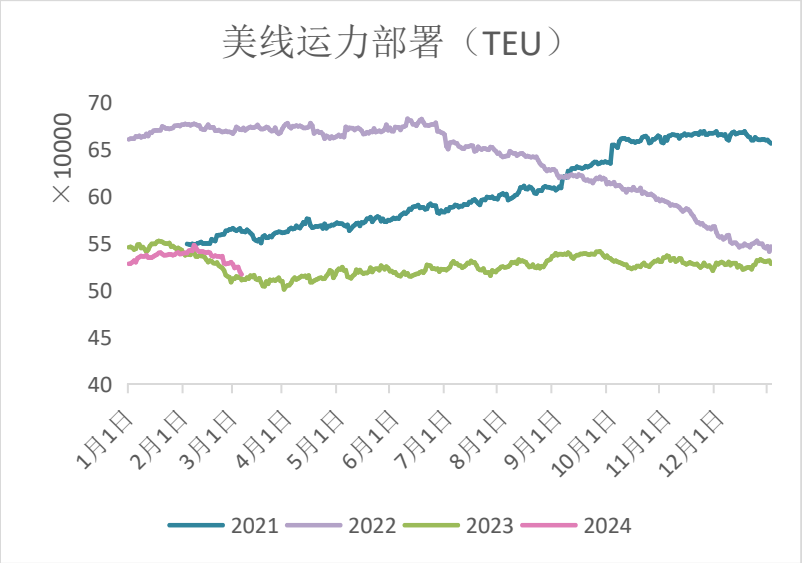
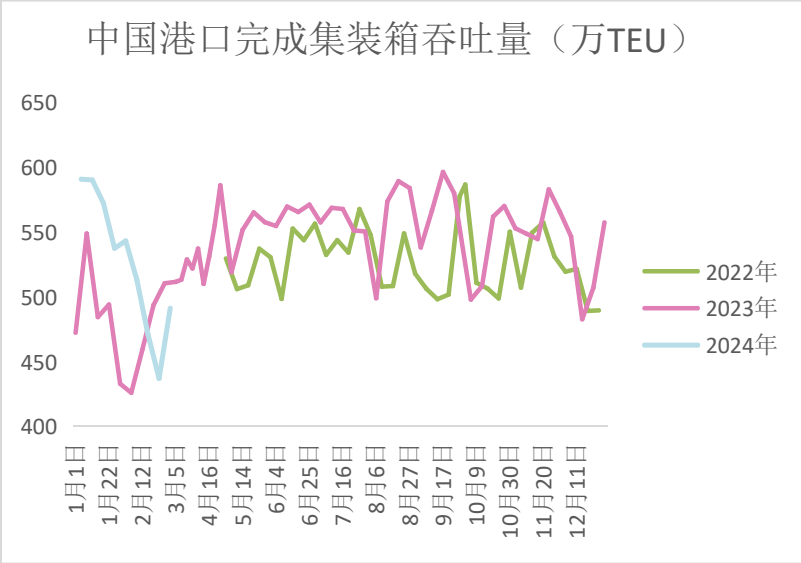
数据来源：艾士捷

有效运力--上海港班轮挂靠数及综合服务水平领先



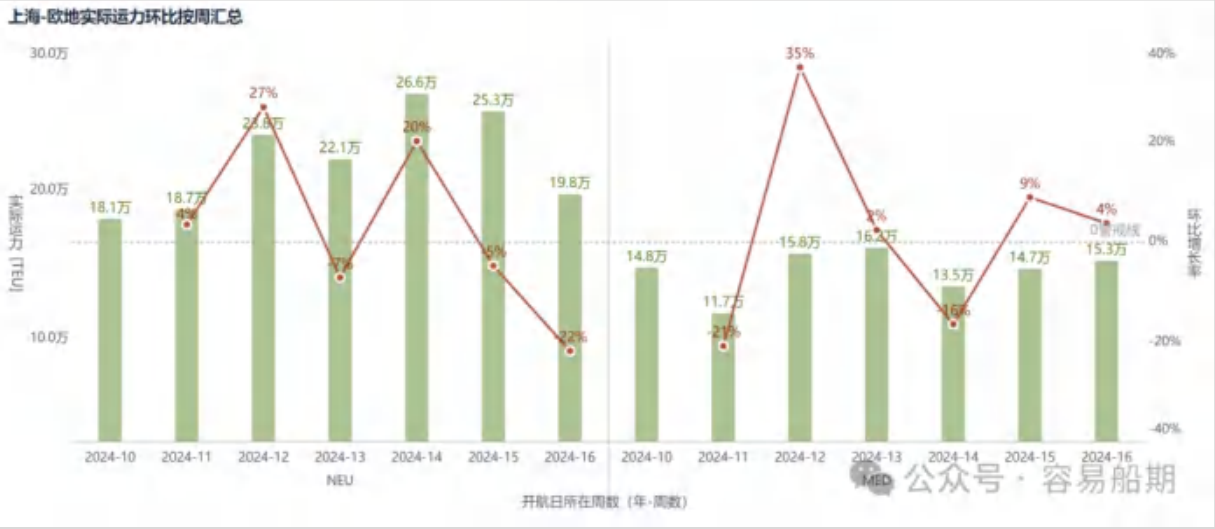
- 上海港2024年1月班轮挂靠数为298艘，处于历年来较低位水平。
- 从亚洲、欧洲、美洲的主要港口来看，上海港保持常年的遥遥领先水平。中国几大港口的挂靠数远高于欧美主要港口，这也与中国的外贸出口量相关。
- 由于红海危机绕行好望角的航线变动，导致亚洲--欧洲的主干航线到离港准班率大幅下降至7%左右。
- 港口综合服务水平来看，上海港也常年处于前列。

有效运力--航线运力部署反映区域贸易情况



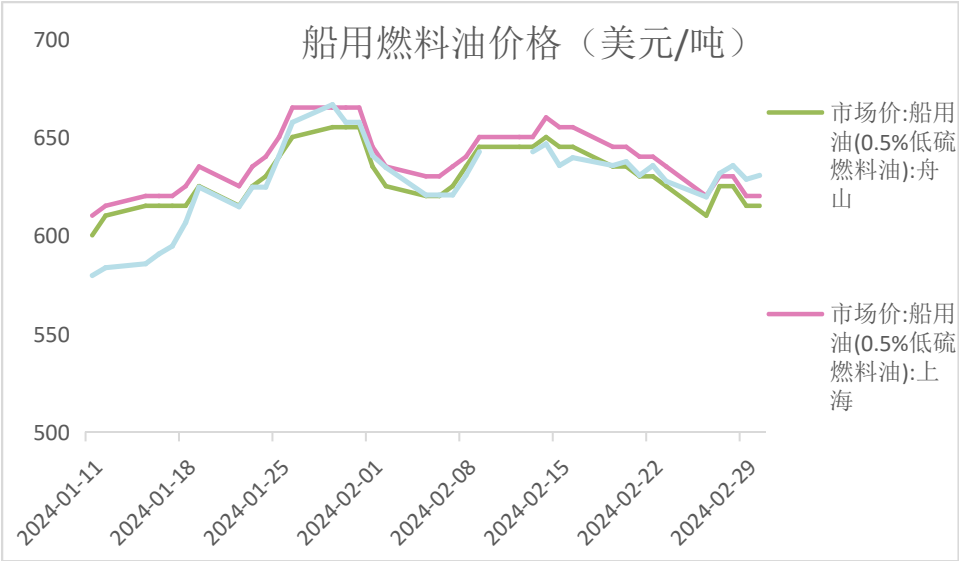
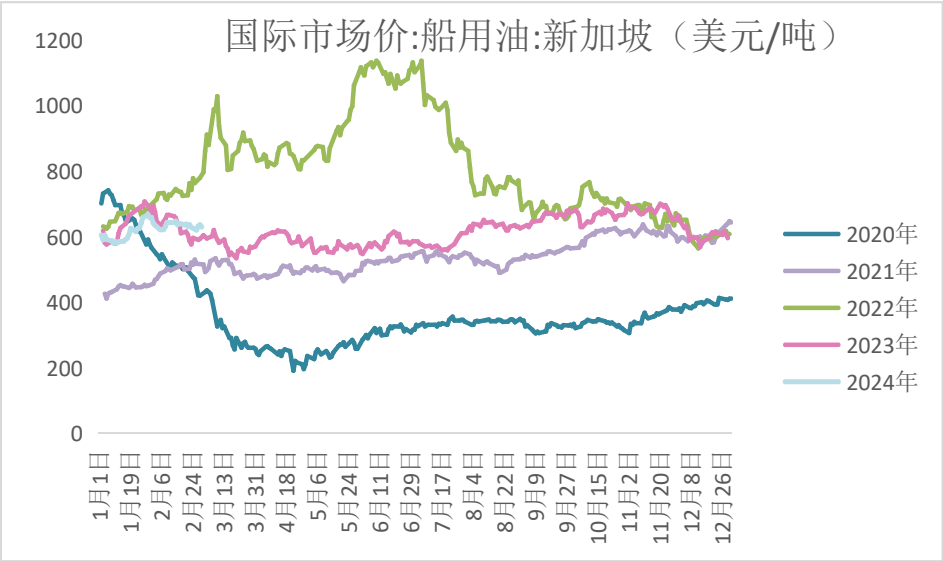
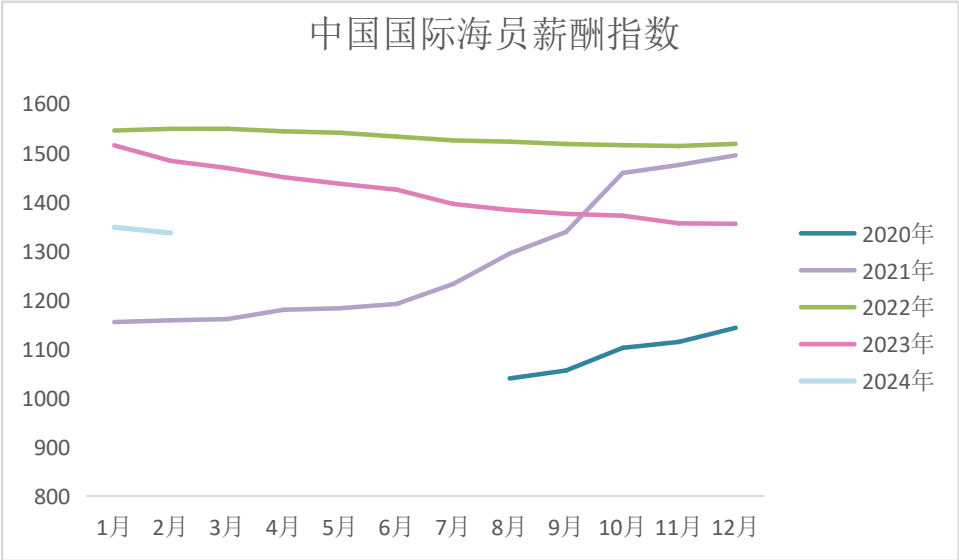
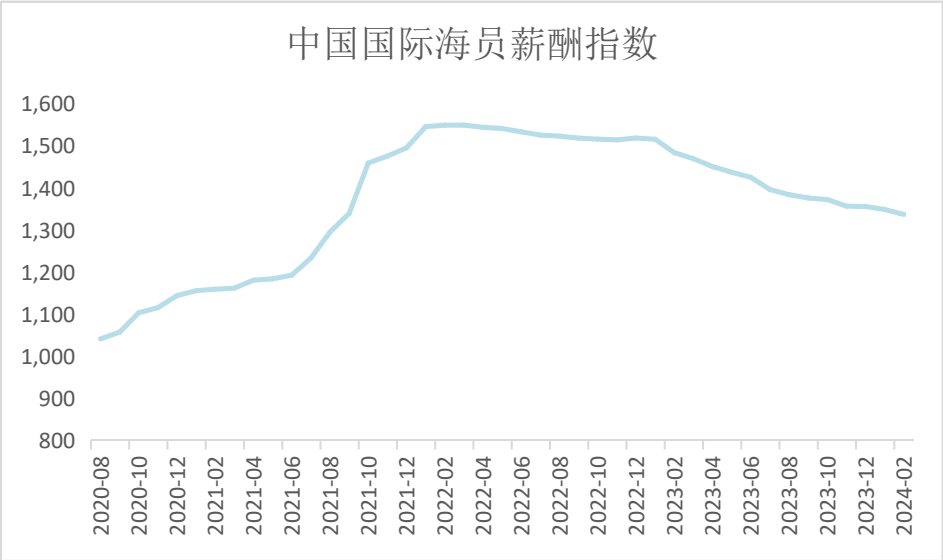
有效运力--班轮公司运力部署及停航

区域	年月 周数	24年3月				24年4月		
		WK10	WK11	WK12	WK13	WK14	WK15	WK16
北欧	实际运力(TEU)	18.1万	18.7万	23.8万	22.1万	26.6万	25.3万	19.8万
	计划运力(TEU)	25.2万	25.0万	25.4万	24.0万	26.6万	25.4万	25.6万
	实际占计划比例	72%	75%	94%	92%	100%	100%	77%
区域	年月 周数	24年3月				24年4月		
		WK10	WK11	WK12	WK13	WK14	WK15	WK16
地西	实际运力(TEU)	8.5万	8.6万	9.0万	8.7万	8.6万	9.0万	9.3万
	计划运力(TEU)	10.7万	10.1万	11.3万	11.1万	10.8万	10.7万	11.1万
	实际占计划比例	79%	85%	80%	78%	80%	84%	84%
地东	实际运力(TEU)	3.8万	0.6万	4.0万	4.3万	1.9万	4.2万	3.8万
	计划运力(TEU)	3.8万	3.9万	4.0万	4.3万	4.0万	4.2万	3.8万
	实际占计划比例	100%	15%	100%	100%	48%	100%	100%
黑海	实际运力(TEU)	0.0万	0.0万	0.7万	0.7万	1.0万	0.0万	0.0万
	计划运力(TEU)	1.0万	0.9万	0.7万	0.7万	1.0万	0.9万	0.9万
	实际占计划比例	0%	0%	100%	100%	100%	0%	0%
亚德里亚海	实际运力(TEU)	2.5万	2.6万	2.1万	2.5万	2.0万	1.6万	2.1万
	计划运力(TEU)	2.5万	2.6万	2.1万	2.5万	2.0万	2.4万	2.1万
	实际占计划比例	100%	100%	100%	100%	100%	65%	100%



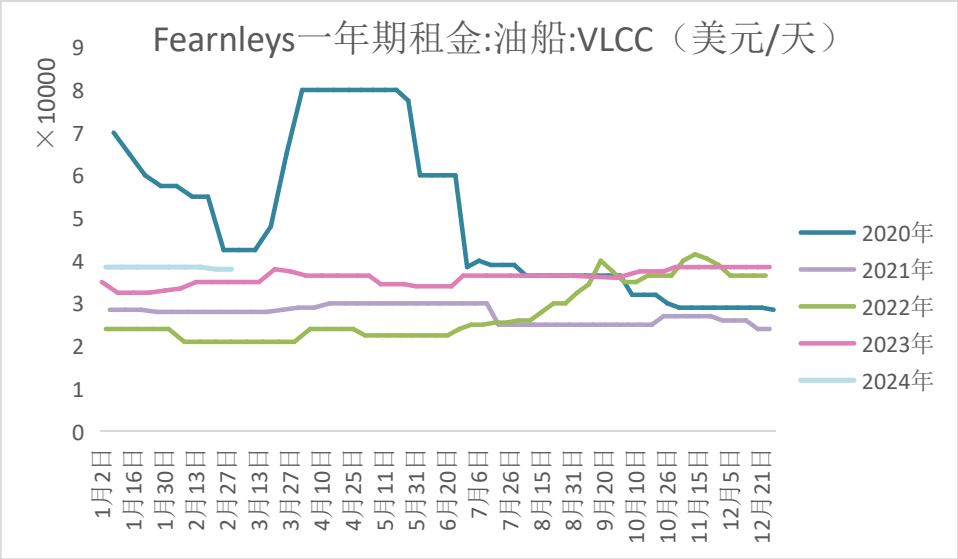
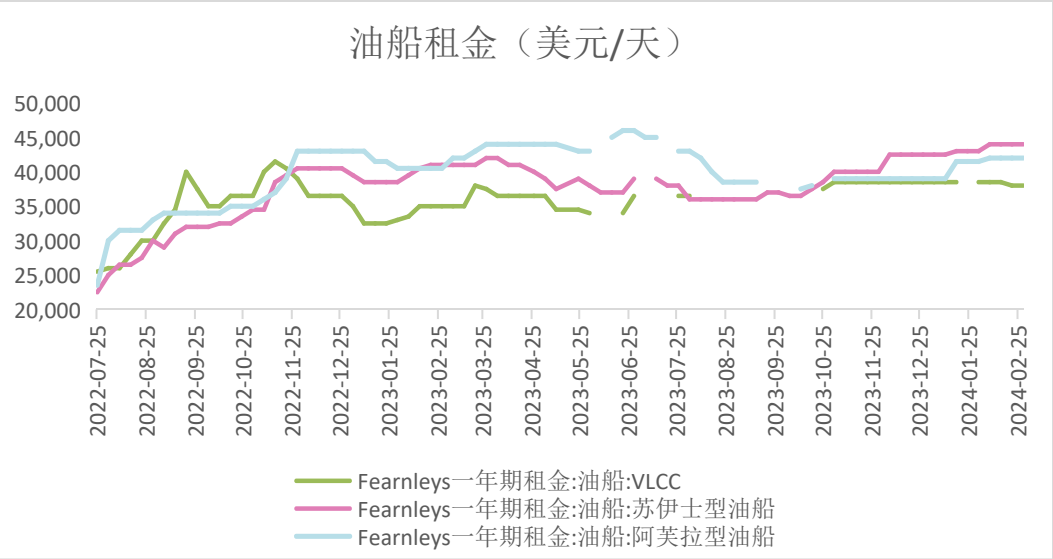
班轮公司会根据实际需求调整航线的实际运力。
北欧航线实际运力从15周开始大幅下降。

有效运力--人工及燃油成本

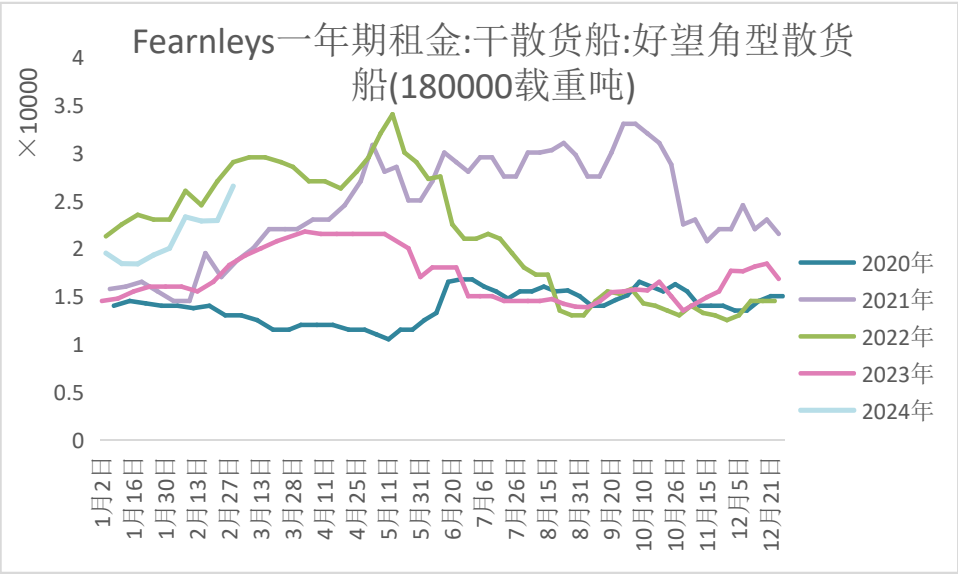
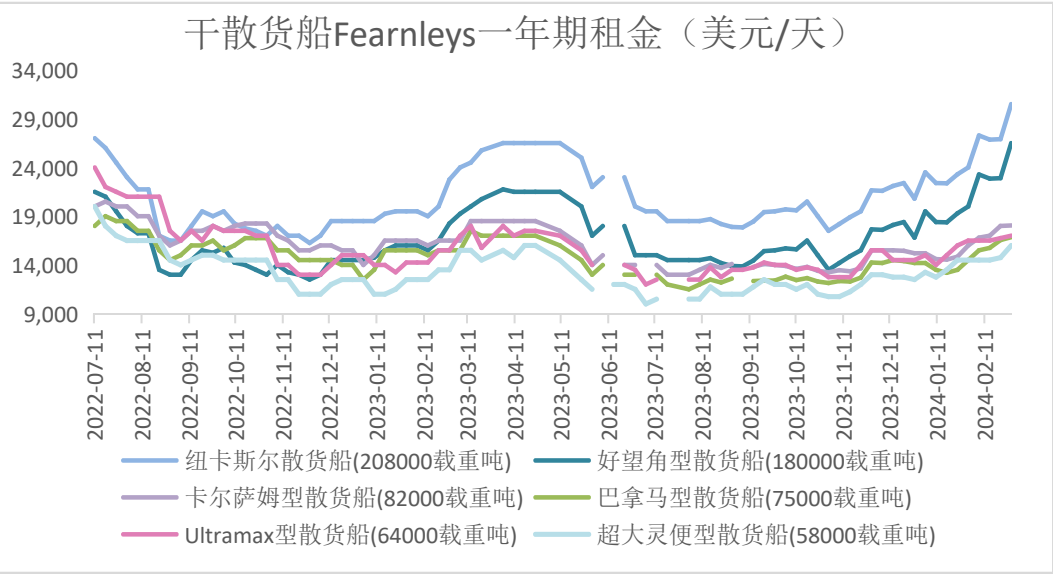


- 中国国际海员薪酬
2020年-2021年均处于上涨阶段，自2022年开始，薪酬水平震荡下降，当前水平高于2021年，低于2022及2023年。
- 船用燃料油的价格处于历年来的中性水平。当前燃料成本增加主要来自于航线里程的增加带来的用油量增加，另外由于部分港口短期出现燃料油的区域性紧张，造成价格推涨。例如在红海危机发生后，多个中转船只在新加坡港口储备燃料油造成了其价格的上涨。但短期的错配仍可通过供应端解决。

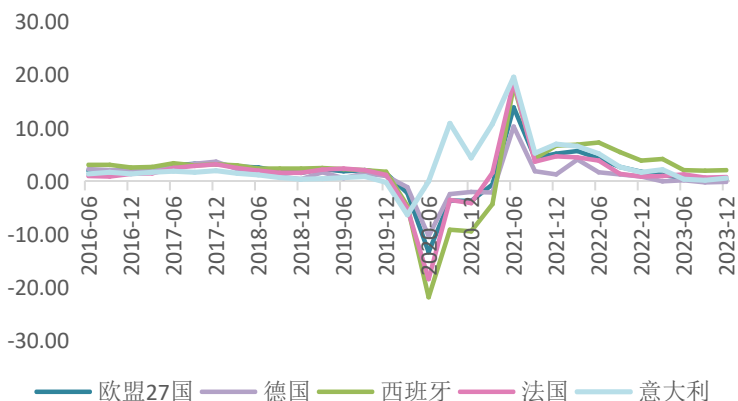
有效运力--船舶租金



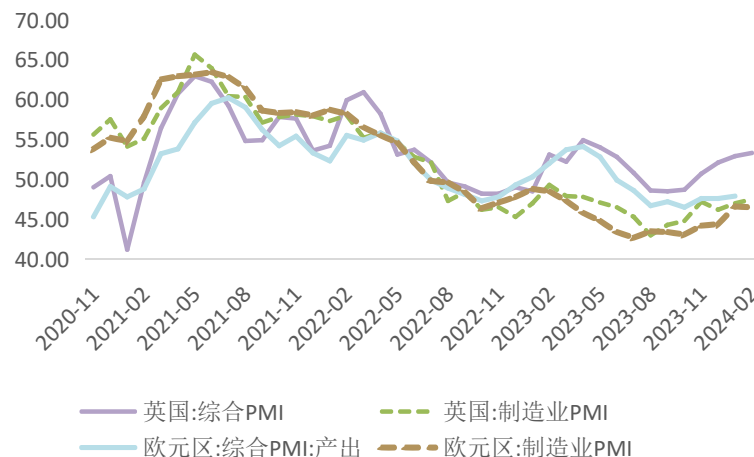
- 船舶租金一方面反映了货物的运输成本，另一方面反映了短期内货物运输的淡旺季及运输需求的变化。
- 当前各类船型的租金均处于往年的中等水平。



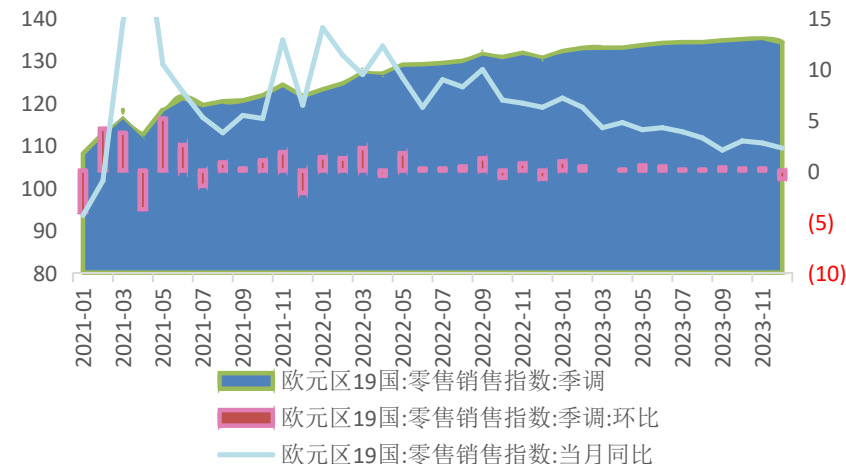
2016-2023欧洲主要国家季度GDP同比(%)



欧元区及英国制造业PMI



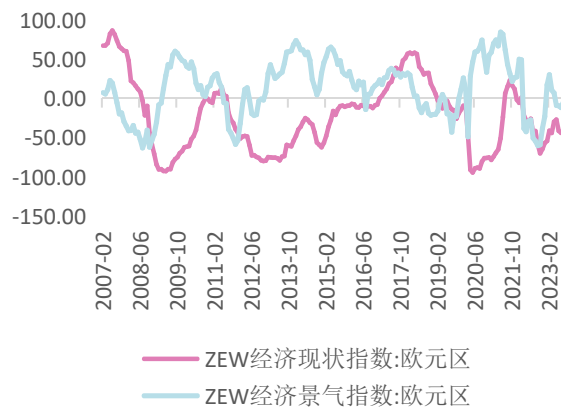
欧元区19国零售消费指数



欧元区消费者信心指数



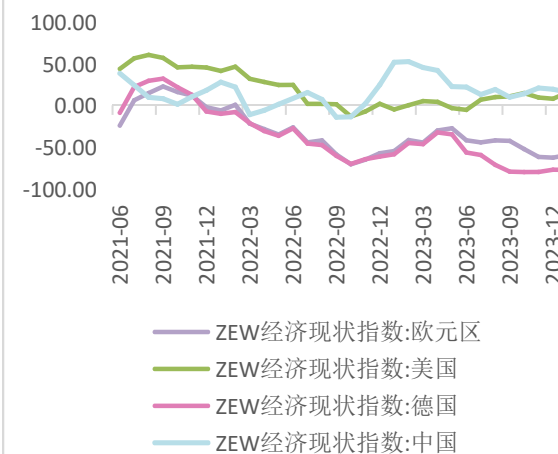
欧元区ZEW经济现状指数及经济景气指数



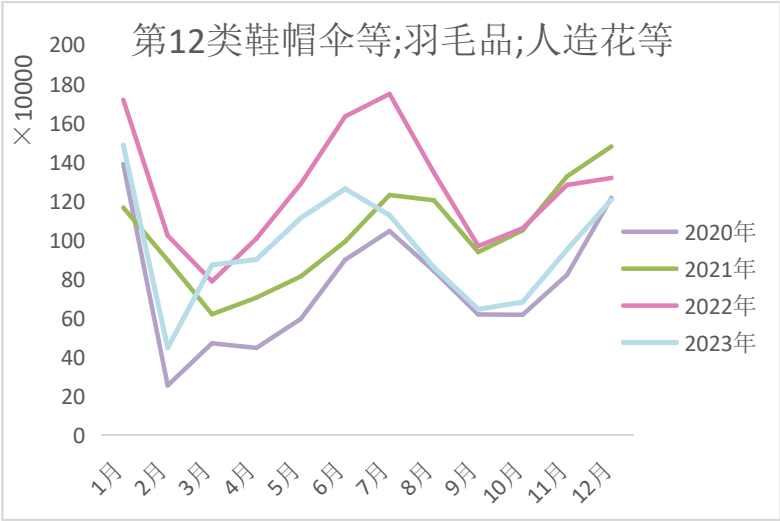
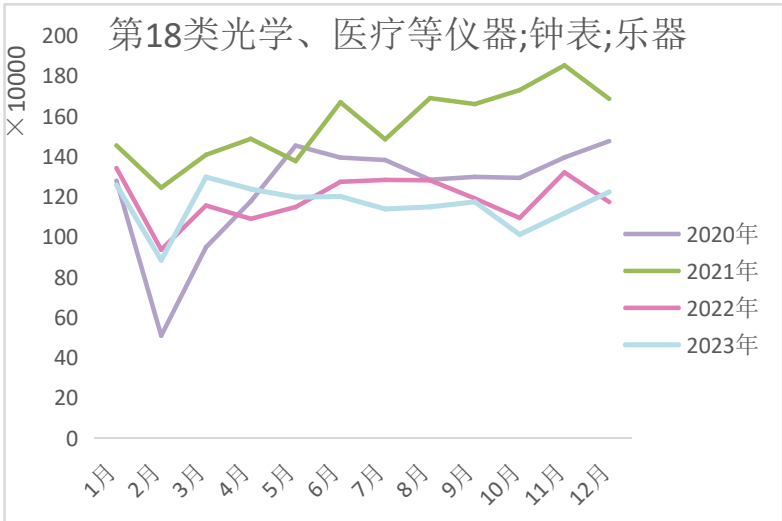
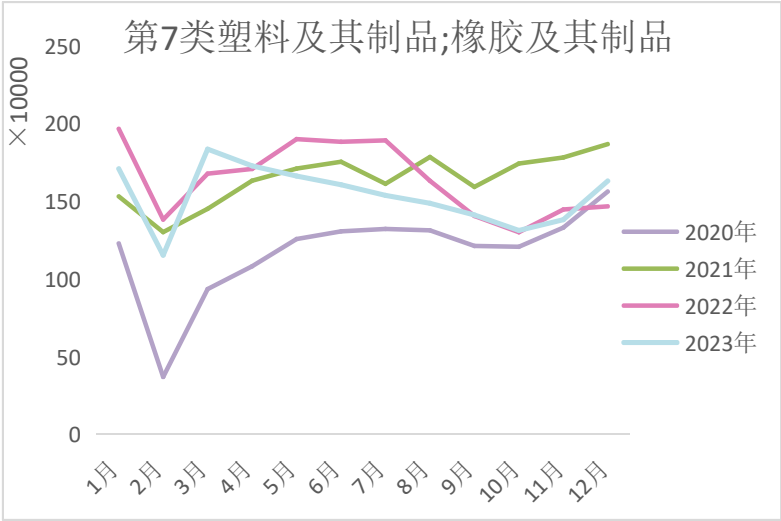
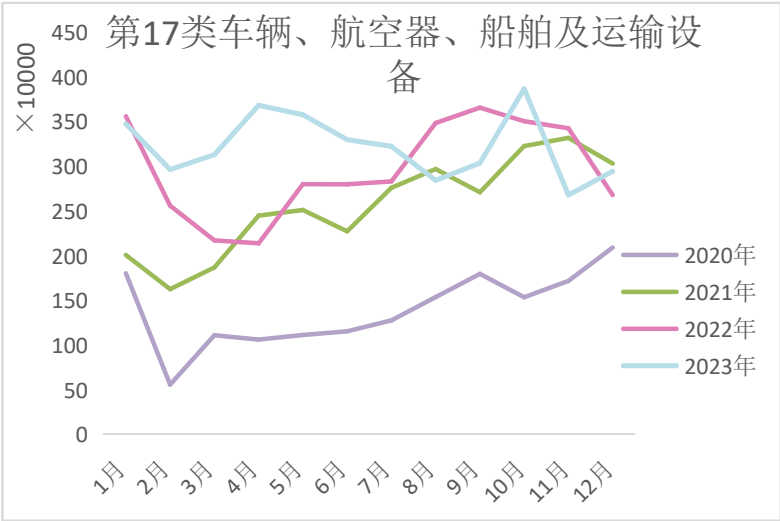
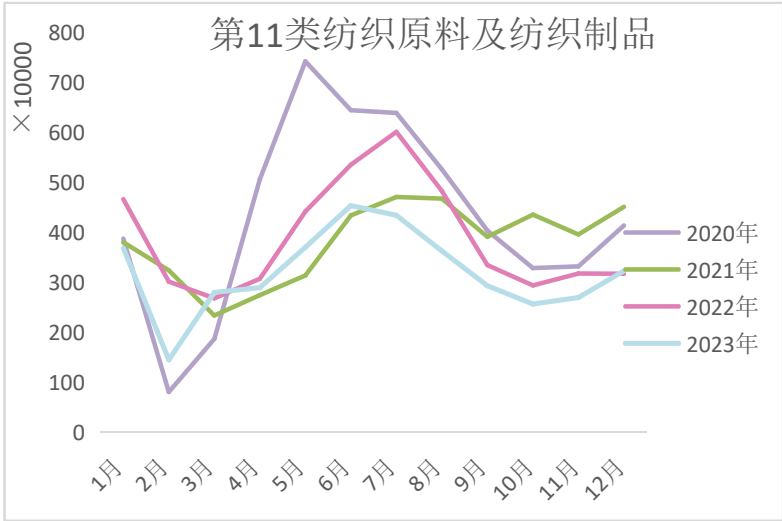
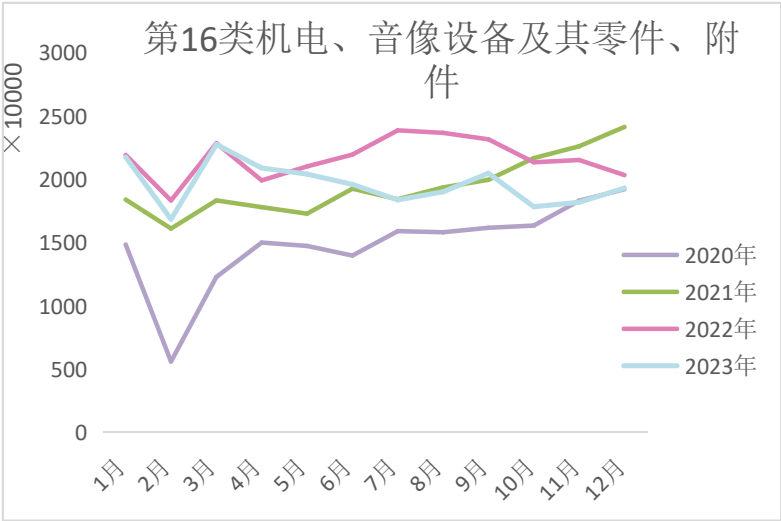
欧元19国零售销售指数



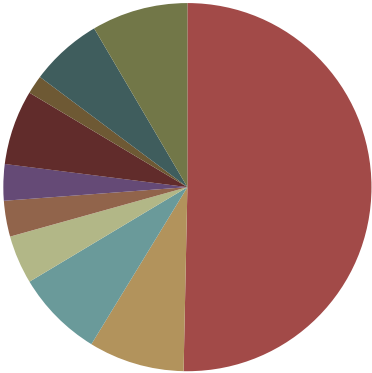
主要国家ZEW经济现状指数



需求--中国出口欧盟六大类产品（千美元）



2023-12中国出口欧盟产品占比



- 第16类机电、音像设备及其零件、附件

■ 第17类车辆、航空器、船舶及运输设备

■ 第12类鞋帽伞等;羽毛品;人造花;人发品

■ 第6类化学工业及其相关工业的产品

■ 第15类贱金属及其制品
- 第11类纺织原料及纺织制品

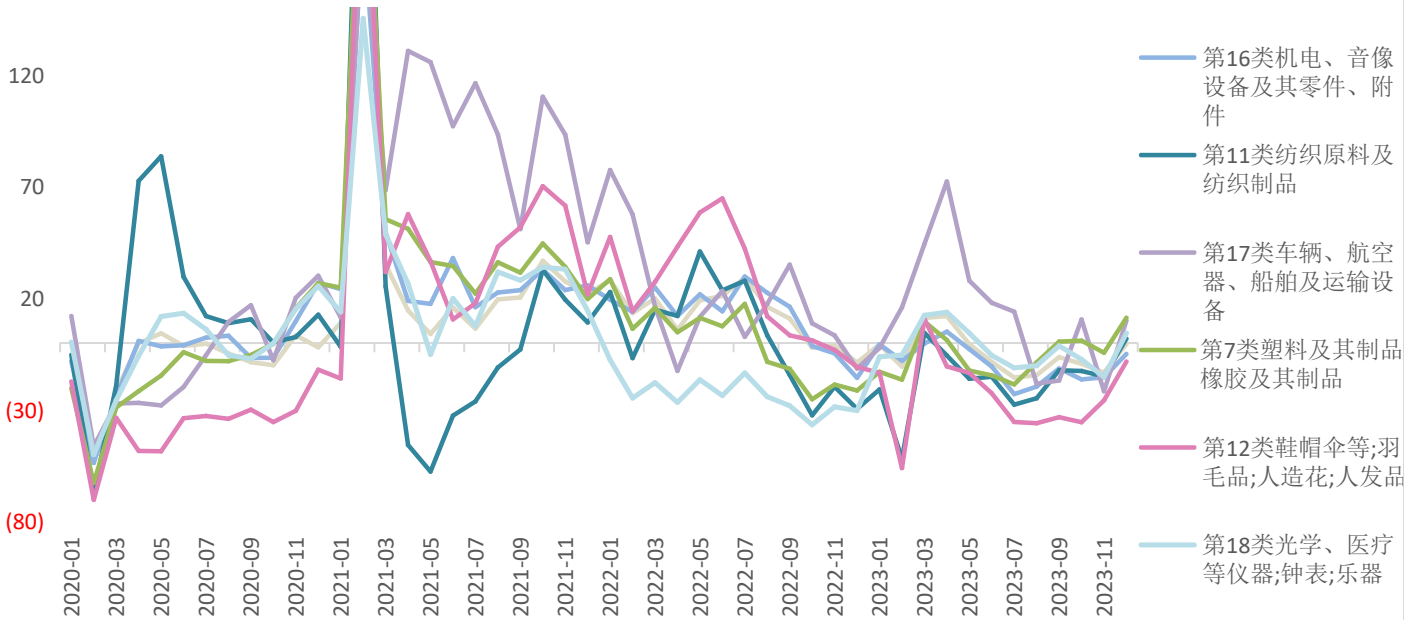
■ 第7类塑料及其制品;橡胶及其制品

■ 第18类光学、医疗等仪器;钟表;乐器

■ 第8类革、毛皮及制品;箱包;肠线制品

■ 第20类杂项制品

中国出口欧盟产品的同比增速（%）



汇总（亿美元）	欧洲联盟:总值	第16类机电、音像设备及其零件、附件	第11类纺织原料及纺织制品	第17类车辆、航空器、船舶及运输设备	第7类塑料及其制品;橡胶及其制品	第12类鞋帽伞等;羽毛品;人造花;人发品	第18类光学、医疗等仪器;钟表;乐器
2023-12	192.77	32.18	29.42	16.30	12.05	12.21	25.16
2023-11	181.52	26.86	26.77	13.80	9.49	11.15	20.76
12月当月同比	-0.59	-5.05	1.81	9.91	11.17	-8.45	4.29
12月当月环比	0.06	0.20	0.10	0.18	0.27	0.10	0.21

3章

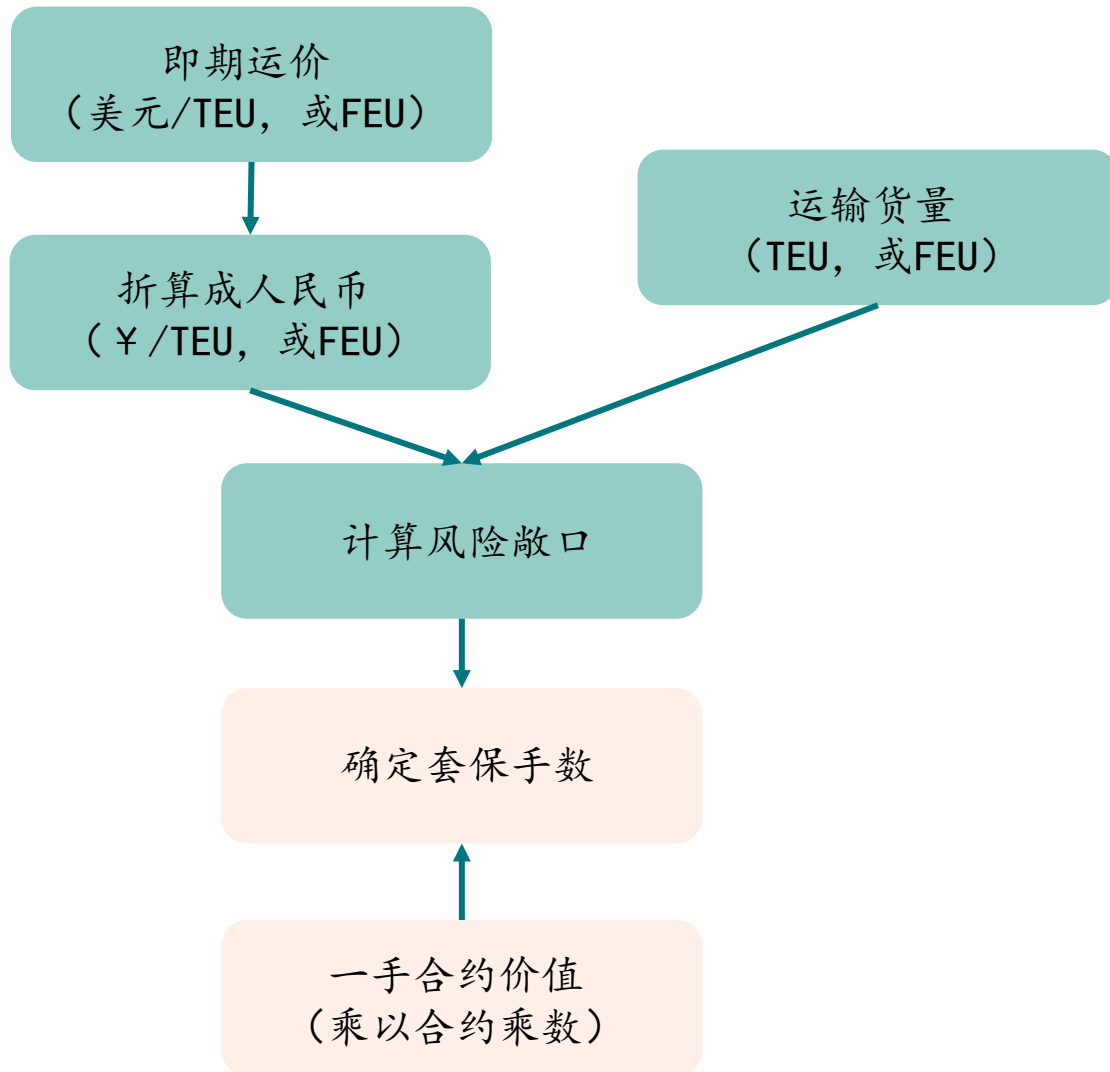
欧线集运期货

合约标的物	上海出口集装箱结算运价指数（欧洲航线）
合约乘数	每点50元
报价单位	指数点
最小变动价位	0.1点
合约月份	2、4、6、8、10、12月
交易时间	上午9:00-11:30，下午1:30-3:00和上海国际能源交易中心规定的其他交易时间
涨跌停板幅度	不超过上一交易日结算价±10%
最低交易保证金	合约价值的12%
最后交易日	合约交割月份最后一个开展期货交易的周一（上海国际能源交易中心可以根据国家法定节假日等调整最后交易日）
交割日期	同最后交易日
交割方式	现金交割
交易代码	EC
上市机构	上海国际能源交易中心

2024年4月						
一	二	三	四	五	六	日
1 廿三	2 廿四	3 廿五	4 清明	5 廿七	6 廿八	7 廿九
8 三十	9 三月	10 初二	11 初三	12 初四	13 初五	14 初六
15 初七	16 初八	17 初九	18 初十	19 谷雨	20 十二	21 十三
22 十四	23 十五	24 十六	25 十七	26 十八	27 十九	28 二十
29 廿一	30 廿二	1 劳动节	2 廿四	3 廿五	4 廿六	5 立夏

- 对应的现货指数是SCFIS上海出口集装箱结算运价指数，所需的运价信息来自于中国出口集装箱运价指数编委会欧美航线分会的成员公司。
- 截止2023年8月，编委会由15家成员组成。
- 包括10家班轮公司：CMA CGM达飞、COSCO中远海运、Evergreen长荣海运、Hapag-Lloyd赫伯罗特、Maersk马士基、Mediterranean利胜、Ocean海洋网联、Orient Overseas东方海外、Yang Ming阳明、HMM韩新。
- 4家货代公司：上海新新运国际物流有限公司、运去哪物流科技集团有限公司、上海环世捷运物流有限公司、锦海捷亚国际货运有限公司。以及上海神东船务有限公司。
- 交割结算价：上海航运交易所在最后交易日发布的及最后交易日前第一、第二个指数发布日发布的SCFIS算数平均值。

运用指数套保的方式



- 直接1:1套保

已知信息:

现货报价: 1850美元/FEU

即期汇率: 6.85人民币兑美元

运输货量: 100个FEU

EC主力合约: 1794.3

合约乘数: 50元/点

计算:

风险敞口=1850*6.85*100=1267250元

1手指数对应价格=1794.3*50=89715元

套保手数=126725/89715=14.13

实际可套保14手进行风险管控。

- 由于SCFI及SCFIS指数的统计规则差异, 折算系数接近1, 根据即期系数折算。

指数缩写	CCFI	SCFI	SCFIS
英文全称	China Containerized Freight Index	Shanghai Containerized Freight Index	Shanghai Containerized Freight Index Settlement
中文全称	中国出口集装箱运价指数	上海出口集装箱运价指数	上海出口集装箱结算运价指数
首次发布时间	1998年4月13日	2009年10月16日	2020年6月1日
基期	1998年1月1日为基期，基期指数为1000点	综合指数以2009年10月16日为基期，基期指数为1000点。	2020年6月1日为基期，基期指数为1000点
数据更新时间	航交所每周五编制、发布	每个指数发布日的15：00，一般为每周五	每周一15：05（北京时间）发布。 采集时间：每周一0：00-13：00（北京时间） 采集范围：实际离港时间（ATD）为上周一0：00（北京时间）至上周日24：00（北京时间）的航班。
样本航线	根据典型性、地区分布性、相关性三大基本原则，筛选出12条航线作为样本航线，分别为韩国、日本、东南亚、澳新、地中海、欧洲、东西非、美西、美东、南非、南美、波红，其国内出发港口包括大连、天津、青岛、上海、南京、宁波、厦门、福州、深圳、广州等十大港口。	包括13条分航线市场运价（指数）和综合指数。 航线：覆盖上海出口集装箱运输的主要贸易流向及出口地区，分别为欧洲、地中海、美西、美东、波斯湾、澳新、西非、南非、南美、日本关西、日本关东、东南亚、韩国。 目的港：为该航线的基本港，如地中海—巴塞罗那/瓦伦西亚/热那亚/那不勒斯；欧洲—汉堡/鹿特丹/安特卫普/弗利克斯托/勒阿弗尔；美西—洛杉矶/长滩/奥克兰；美东—纽约/萨凡纳/诺福克/查尔斯顿；日本关西—大阪/神户；日本关东—东京/横滨。	欧洲航线基本港为汉堡、鹿特丹、安特卫普、弗利克斯托、勒阿弗尔； 美西航线基本港为洛杉矶、长滩、奥克兰。

1. CCFI 指数反映所有中国出口集装箱市场，表征整条航线的运价变化，包含了长协和即期运价，价格波动相对较小，对即期运价的波动不敏感。SCFI 及 SCFIS 均为即期定价，相对波动更大。

2. SCFI 采用的是订舱价格，SCFIS 采用的是离港航班的真实成交价格，价格形成较为滞后，SCFI 对 SCFIS 有指导作用。

指数缩写	CCFI	SCFI	SCFIS
箱型/货物品名		普通干货箱，美西、美东航线为一般普通货类。	干货箱，20GP（20英尺普箱）、40GP（40英尺普箱）和40HQ（40英尺高箱）。货类：一般货类。
指数含义	航运市场“晴雨表”的运价指数，是继波罗的海干散货运价指数之后的世界第二大运价指数。	针对一般货主即期市场订舱成交均价（按箱量加权平均）。采用出口CIF，CY-CY价格。	CY-CY价格
运价来源	编委会班轮公司提供。有23家商誉卓著、航线市场份额大的中外船公司，按照自愿原则，提供编制CCFI所需运价信息。	CCFI编委会成员公司，包括班轮公司和货主货代企业。目前，有23家班轮公司委员和26家货主货代委员提供运价信息	CCFI编委会欧美航线分委会成员
单位	点	点	点
运价类型	即期运价+长协运价	即期运价，一般货主的订舱成交均价，即“本周订舱，下周出运”价格。	即期运价，离港航班真实成交价格。
运费构成	基本运费+附加费	基本运费+附加费，不包括始发港和目的港的码头操作费，港口设施安全附加费，华南地区原产地附加费、美国自动报关费、内陆转运费等。	按箱收取的基本海运费+其他附加费。
计算方法	/	分航线市场运价采用算数平均法，综合指数采用航线加权平均法计算。	先计算分箱型的平均运价，再计算分箱型定基价格指数，最后根据箱型权重调整换算系数。

3. 订舱到航班离岗有时间差，在出现货主订舱未进港、退订的情形，或船公司爆仓甩柜等情况，订舱价格会与离岗价格差别较大。

4. 附加费构成：燃油附加费（BAF/FAF/LSS）、紧急燃油附加费（EBS/EBA）、币值附加费（CAF/YAS）、旺季附加费（PSS）、战争附加费（WRS）、港口拥挤附加费（PCS）、运河附加费（SCS/SCF/PTF/PCC）等。不包括始发港和目的港的码头操作费、港口设施安全附加费、华南地区原产地附加费、美国自动报关费、内陆转运费等。

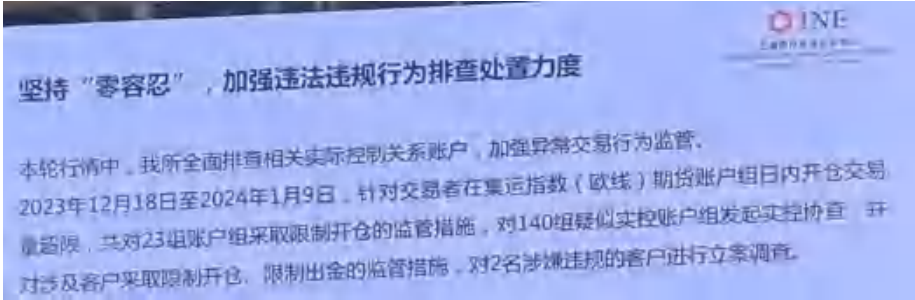
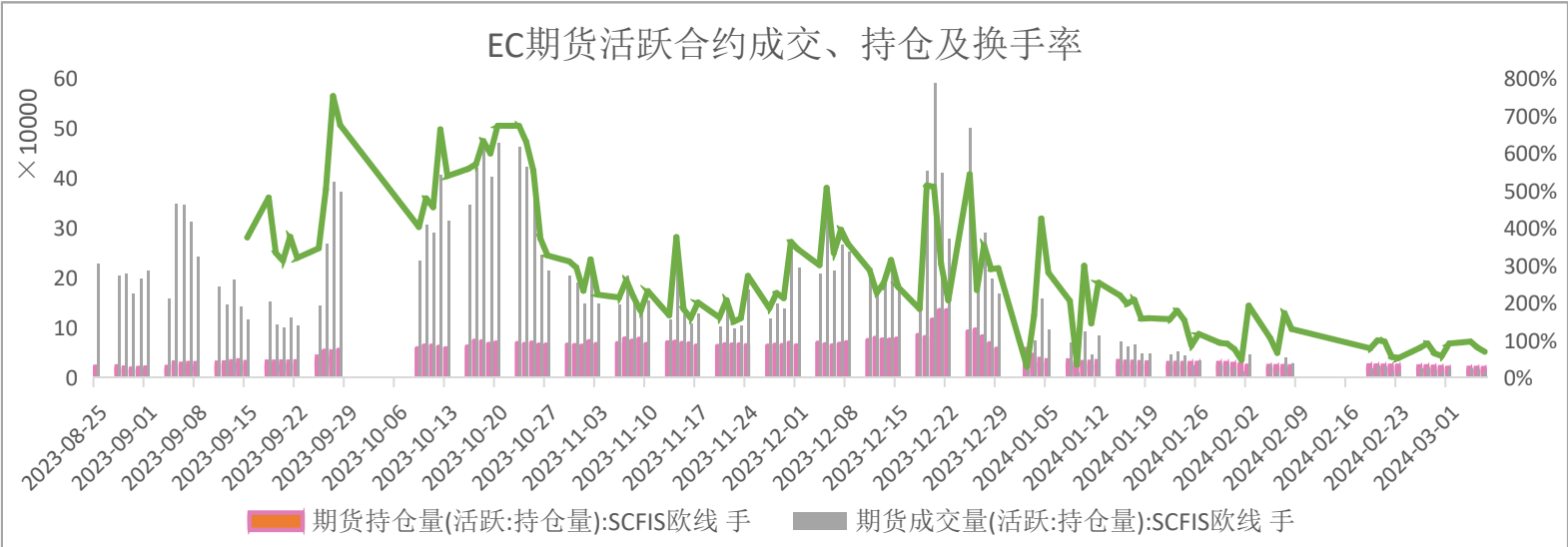
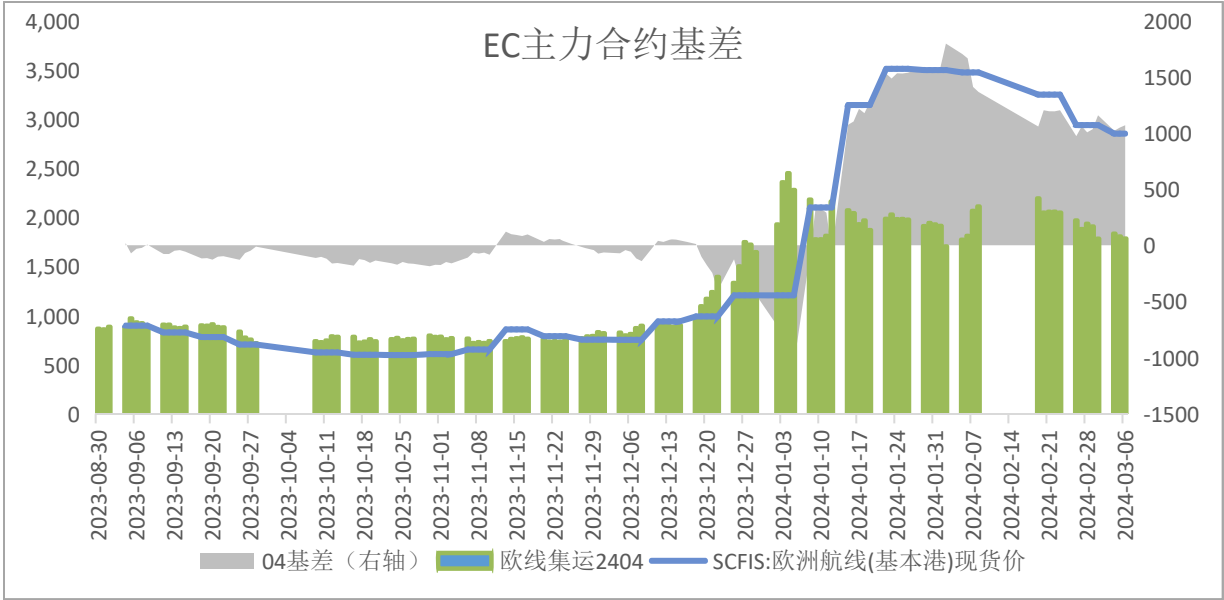
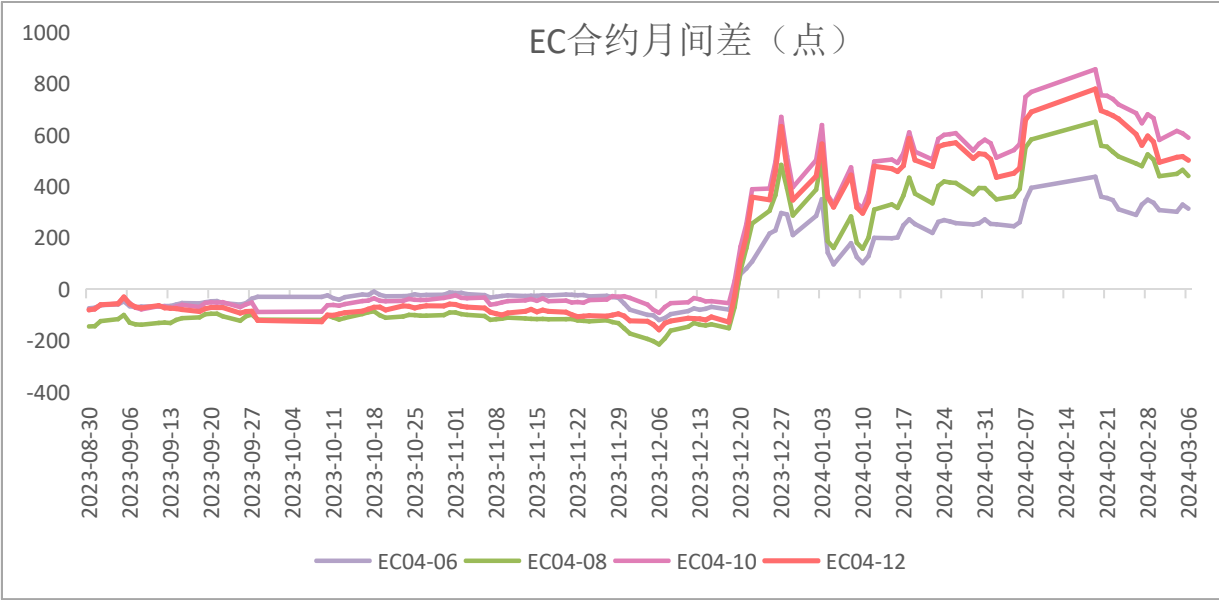
SCFI与SCFIS的折算

指标名称	SCFI:欧洲 (基本港)	SCFI:地中海 (基本港)	SCFI:美西 (基本港)	SCFI:美东 (基本港)
单位	美元/TEU	美元/TEU	美元/FEU	美元/FEU
2024-03-01	2277	3292	4262	5747
2024-02-23	2508	3465	4691	6127
2024-02-09	2648	3705	4833	6452
2024-01-26	2861	3903	4412	6413
2024-01-19	3030	4067	4320	6262
2024-01-12	3103	4037	3974	5813
2024-01-05	2871	3620	2775	3930
2023-12-29	2694	3491	2553	3559
2023-12-22	1497	2054	1855	2982
2023-12-15	1029	1569	1819	2805
2023-12-08	925	1387	1669	2441
2023-12-01	851	1260	1646	2446
2023-11-24	779	1182	1627	2316
2023-11-17	707	1147	1696	2351
2023-11-10	722	1184	1843	2354

指标名称	SCFIS:欧洲航线(基 本港)	SCFIS:美西航线(基 本港)
2024-03-04	2,849.62	2,520.69
2024-02-26	2,936.57	2,172.11
2024-02-19	3,246.51	2,789.10
2024-02-12	3,363.34	2,904.03
2024-02-05	3,472.03	2,513.12
2024-01-29	3,496.05	2,603.88
2024-01-22	3,509.06	1,684.00
2024-01-15	3,140.70	1,673.68
2024-01-08	2,098.60	1,186.96
2024-01-01	1,228.16	1,095.06
2023-12-25	1,204.81	1,080.67
2023-12-18	990.38	997.00
2023-12-11	939.57	977.78
2023-12-04	752.70	966.48
2023-11-27	754.34	1,025.62
2023-11-20	789.28	1,108.75
2023-11-13	858.18	1,259.60
2023-11-06	653.73	1,120.03

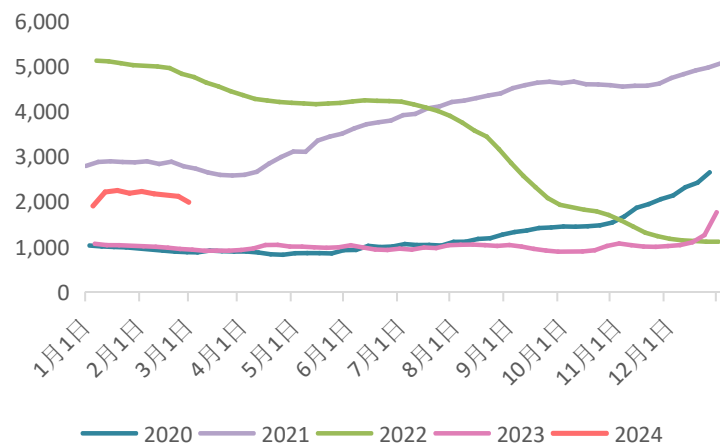
当期比	SCFI滞后1期	SCFI滞后2期
1.25	1.14	#N/A
1.17	#N/A	1.11
#N/A	1.23	#N/A
1.27	#N/A	1.18
#N/A	1.21	1.15
1.22	1.15	1.13
1.16	1.13	1.22
1.01	1.09	1.17
0.73	0.78	1.40
0.46	0.82	1.19
0.80	1.17	1.30
0.96	1.07	1.16
1.02	1.10	1.21
0.88	0.97	1.06
0.97	1.07	1.04
1.12	1.09	1.04
1.19	1.14	1.12
0.86	0.85	1.13

- 由于SCFI为即时订舱价，而SCFIS为离港航班真实成交价格，时间上相差1个月左右的时间，近似指数公布周期的2期，因此使用SCFI滞后2期的数据进行实际套保量的折算。
 - 并且，如果SCFI滞后2期与SCFIS的折算系数出现异常值，说明订舱价与实际离港价差别较大，期间内出现了突发事件。

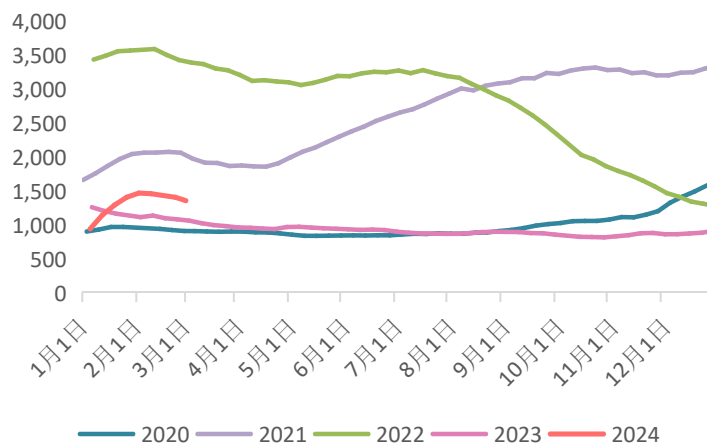


现货指数—其他综合性指数

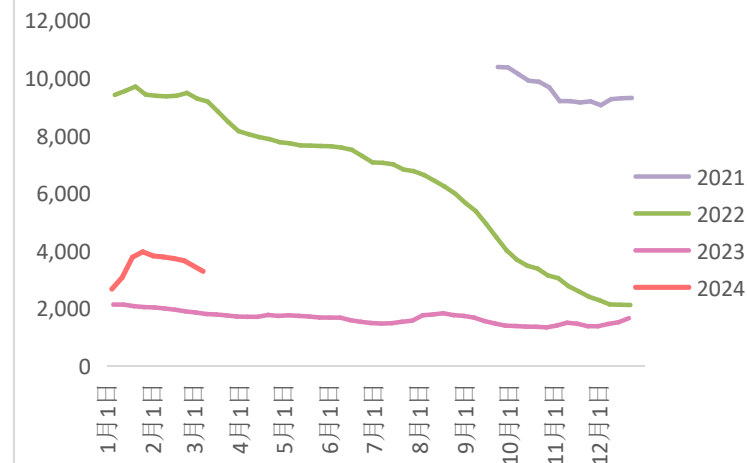
SCFI综合指数



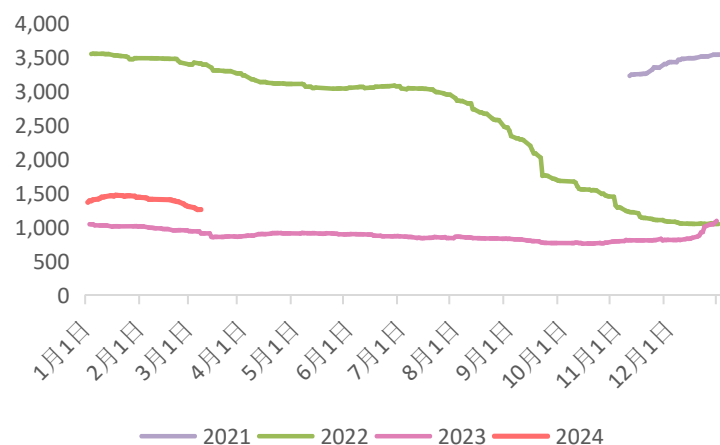
CCFI综合指数



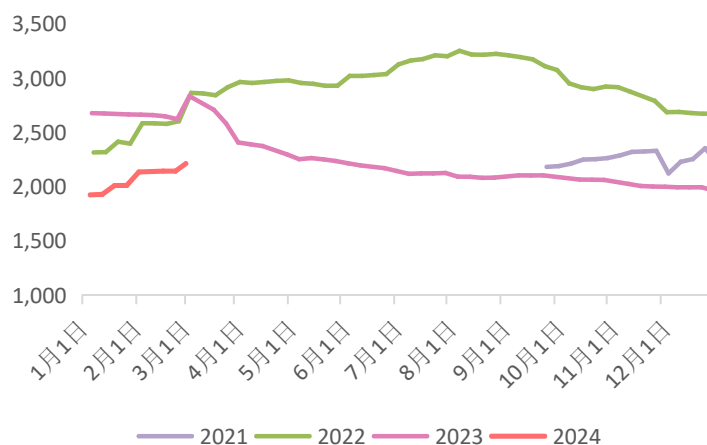
WCI综合运价（美元/FEU）



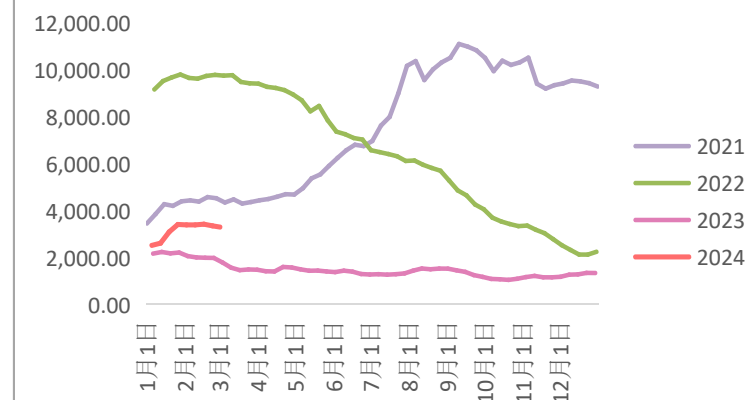
TCI指数:综合指数



CFFI中国货代运价指数-综合均价

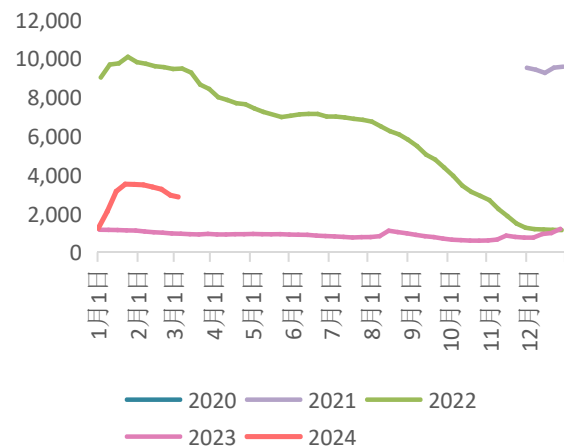


波罗的海集装箱运价指数-全球（美元）

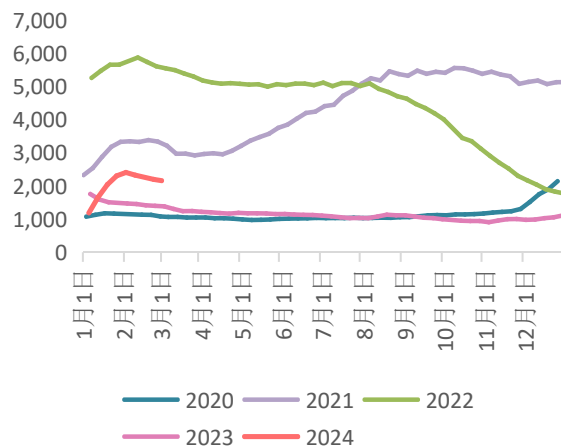


现货指数—欧洲航线指数

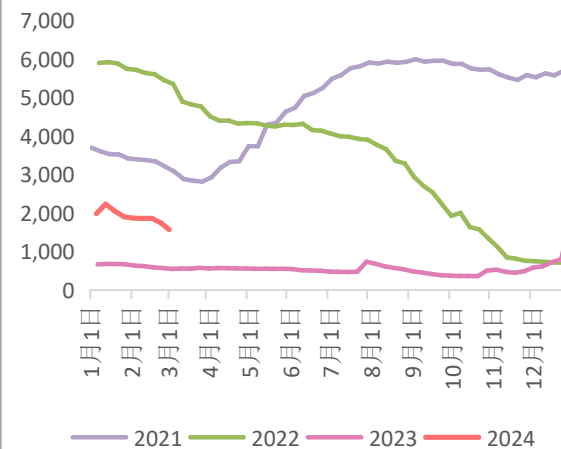
SCFIS:欧洲航线(基本港)



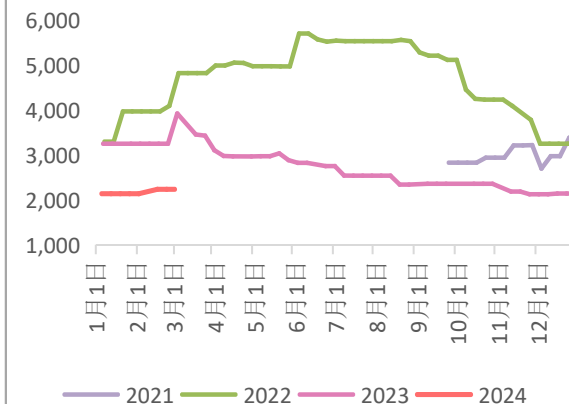
CCFI欧洲航线



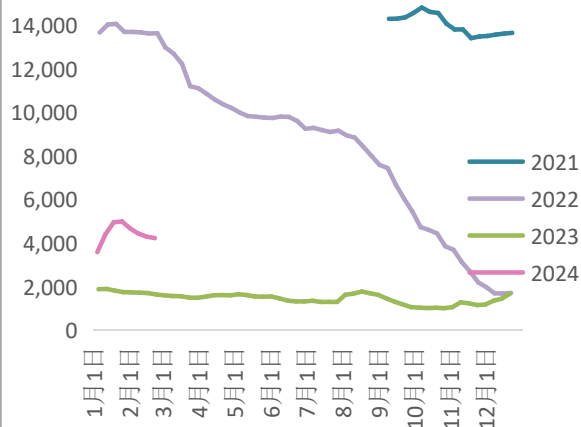
宁波出口集装箱指数:欧洲



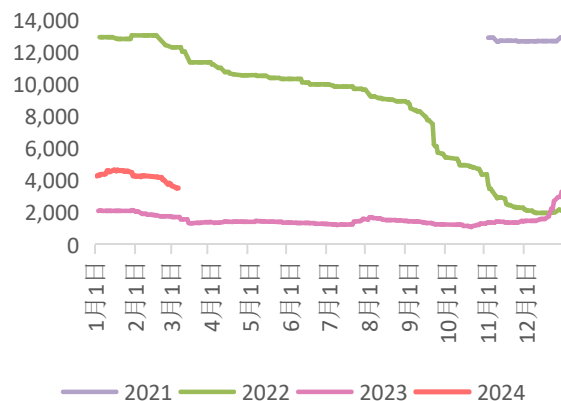
CFFI中国货代运价指数-中国-欧洲



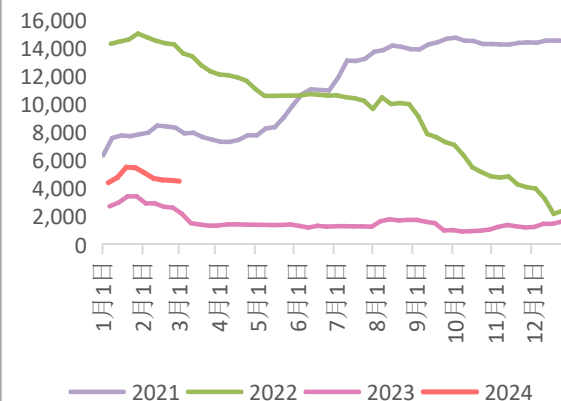
WCI上海-鹿特丹航线运价
(美元/FEU)

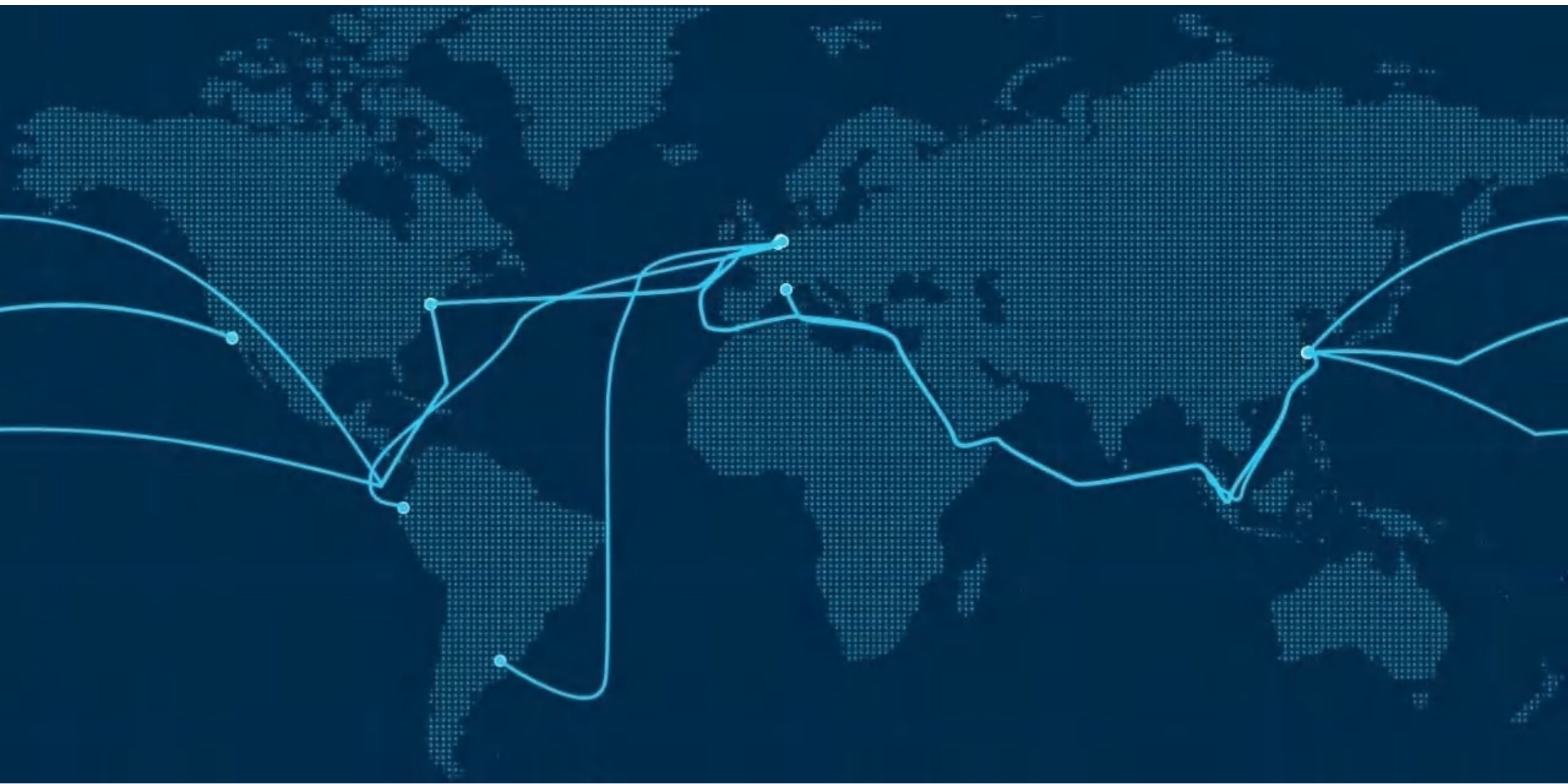


TCI:参考运价:40GP:天津-欧洲基本港 (美元)



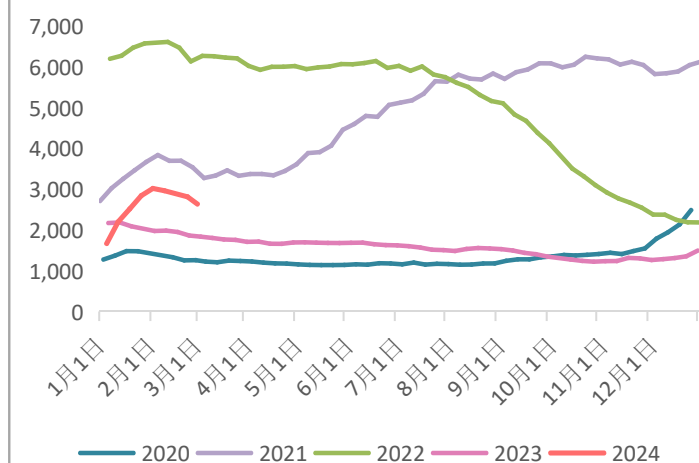
波罗的海集装箱运价指数-东亚-北欧 (美元)



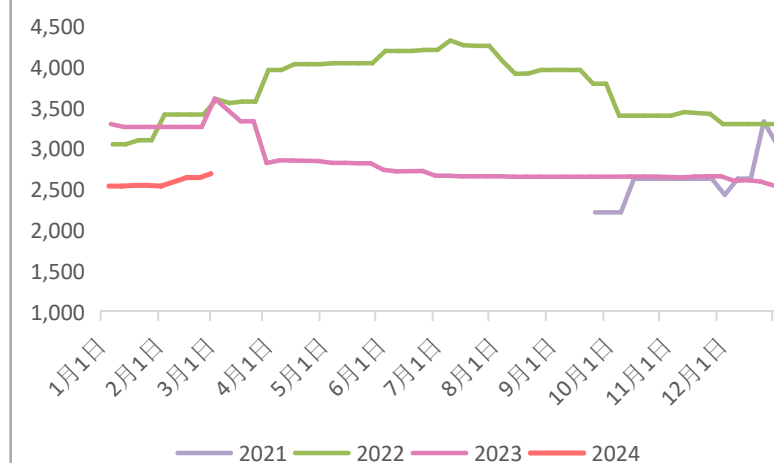


其他运价—地中海航线

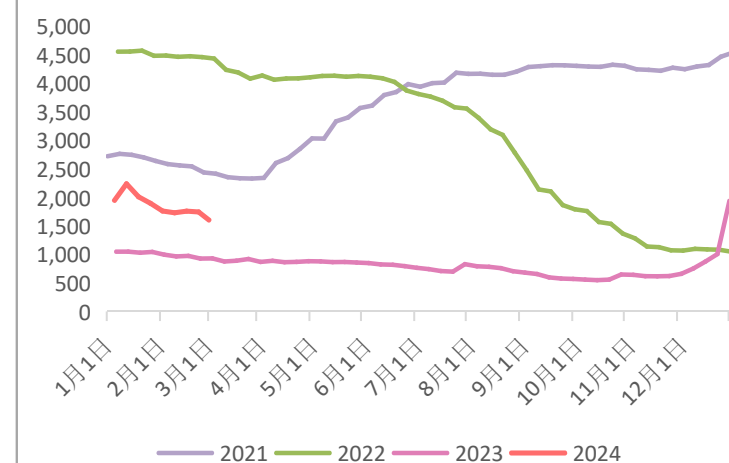
CCFI地中海航线



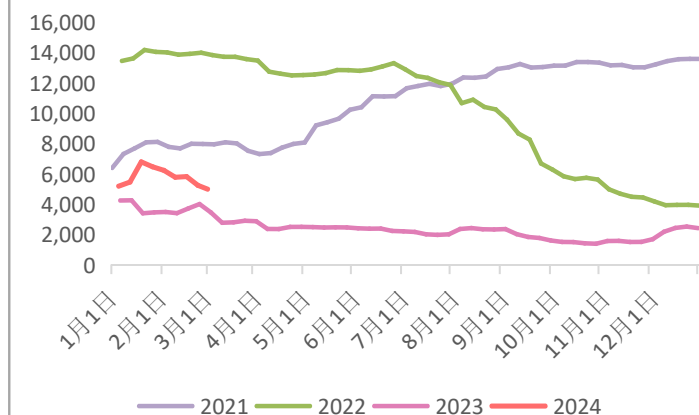
CFFI中国货代运价指数-中国-地中海



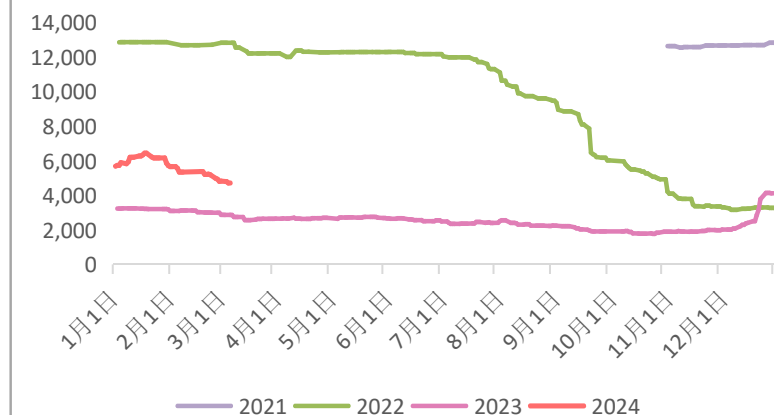
宁波出口集装箱指数:地东



波罗的海集装箱运价指数-东亚-地中海（美元）

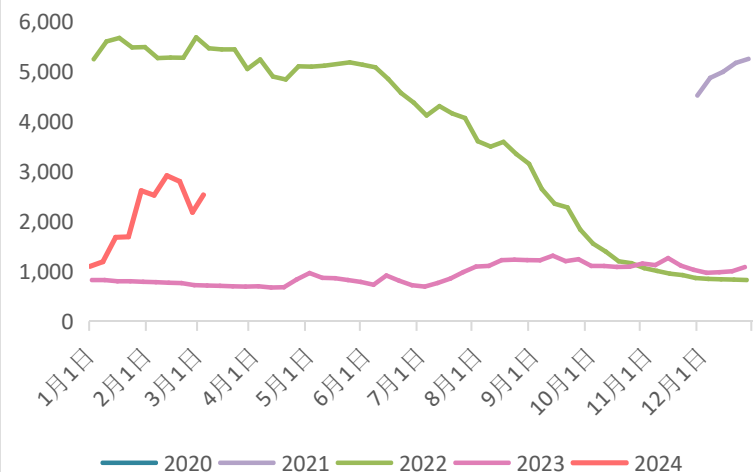


TCI:参考运价:40GP:天津-地中海东基本港（美元）

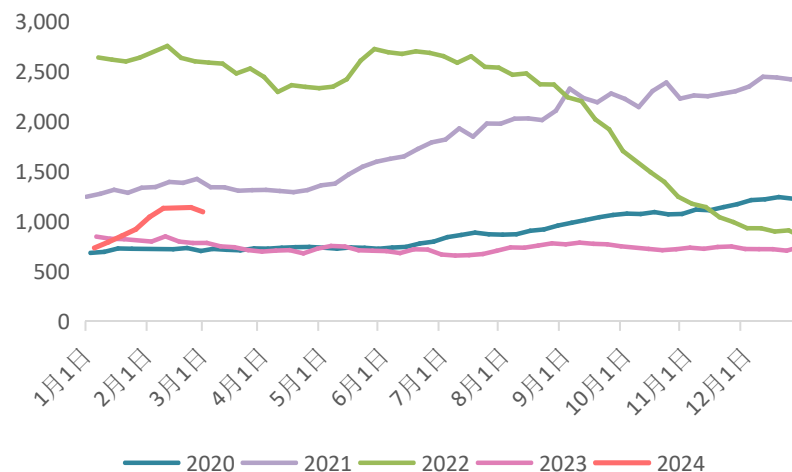


其他运价—美西航线

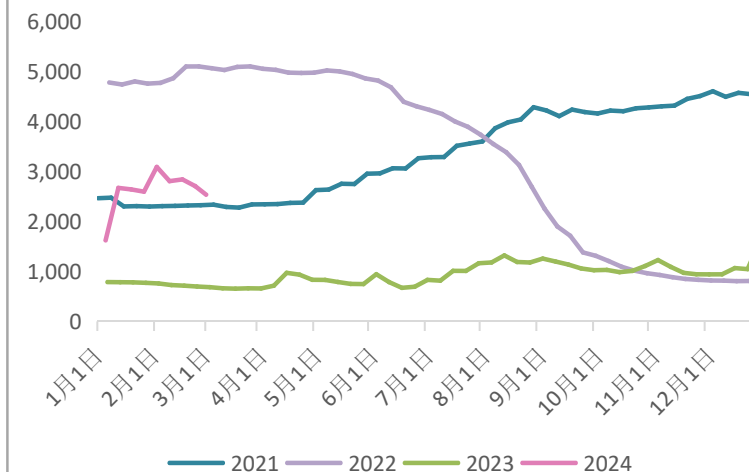
SCFIS:美西航线(基本港)



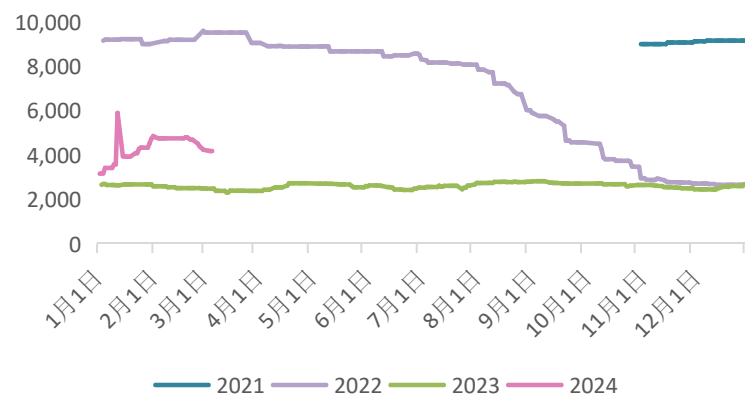
CCFI美西航线



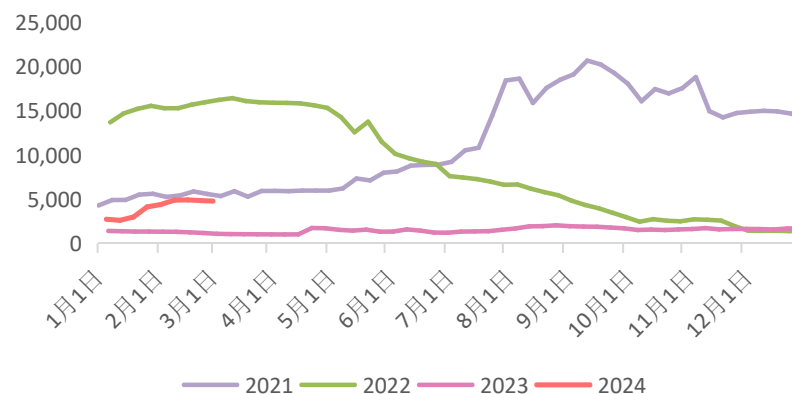
宁波出口集装箱指数:美西



TCI运价:40GP:天津-美国西岸基本港
(美元)

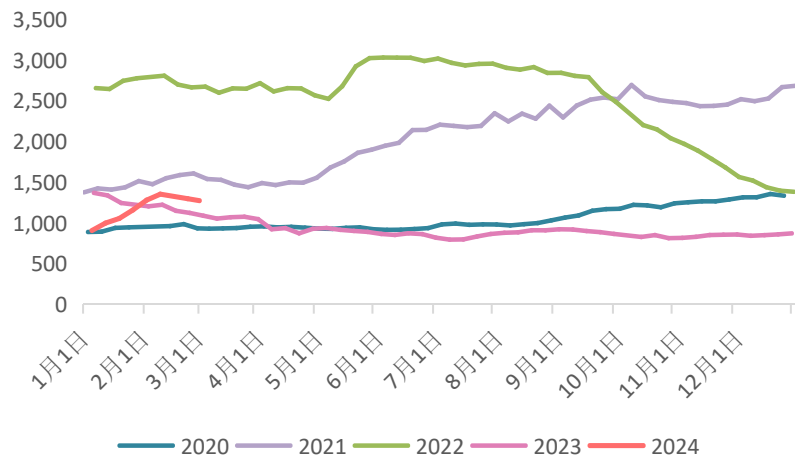


波罗的海集装箱运价指数-东亚-美西
(美元)

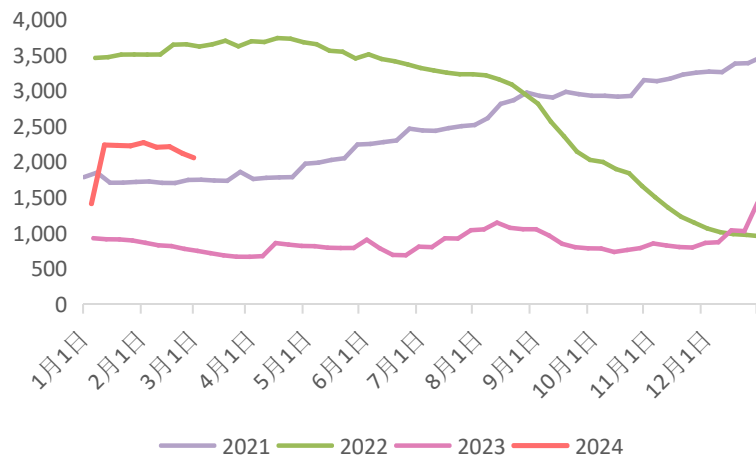


其他运价—美东航线

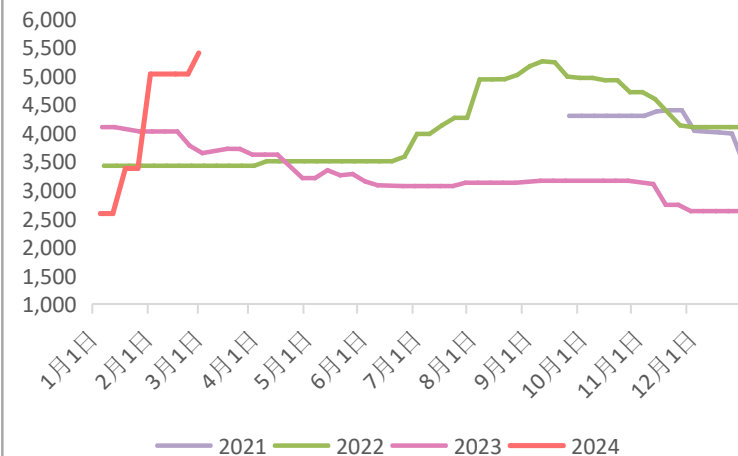
CCFI美东航线



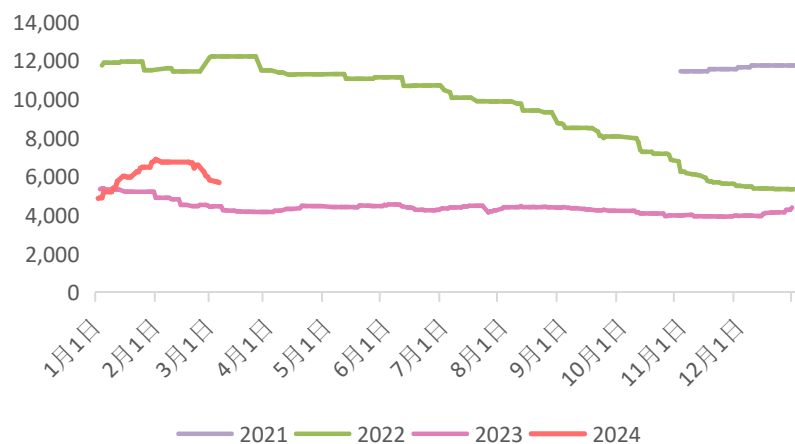
宁波出口集装箱指数:美东



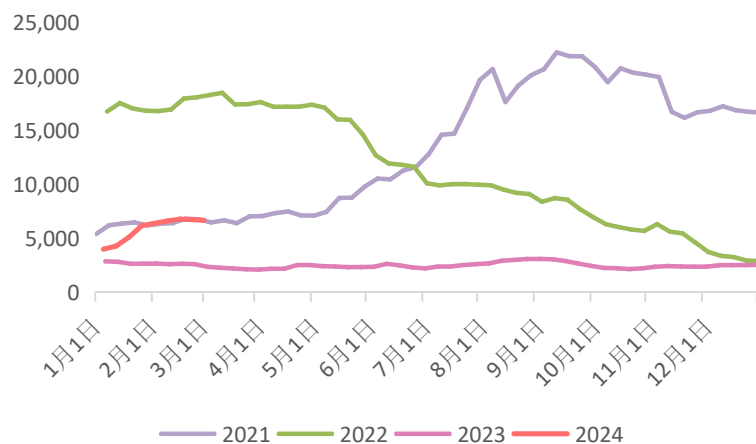
CFFI中国货代运价指数-中国-北美



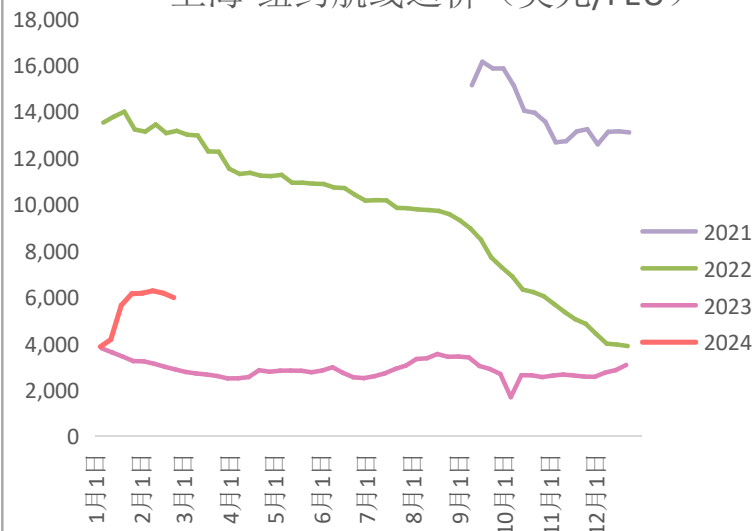
TCI:参考运价:40GP:天津-美国东岸基本港 (美元)



波罗的海集装箱运价指数-东亚-美东 (美元)

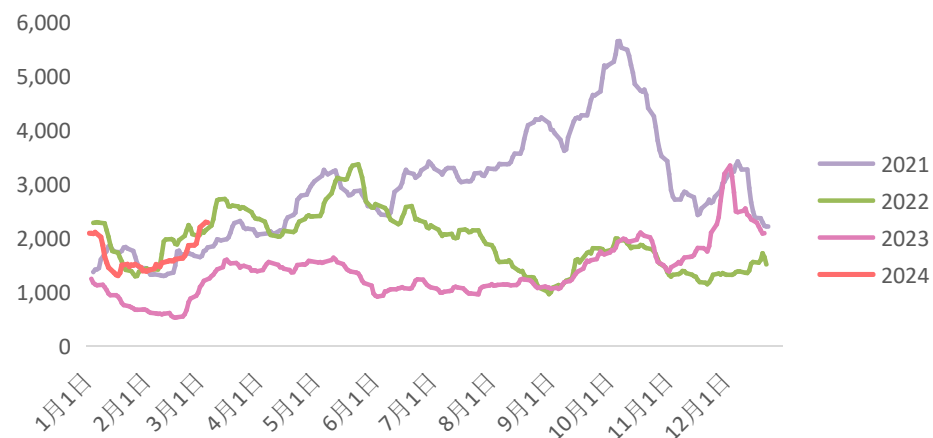


上海-纽约航线运价 (美元/FEU)

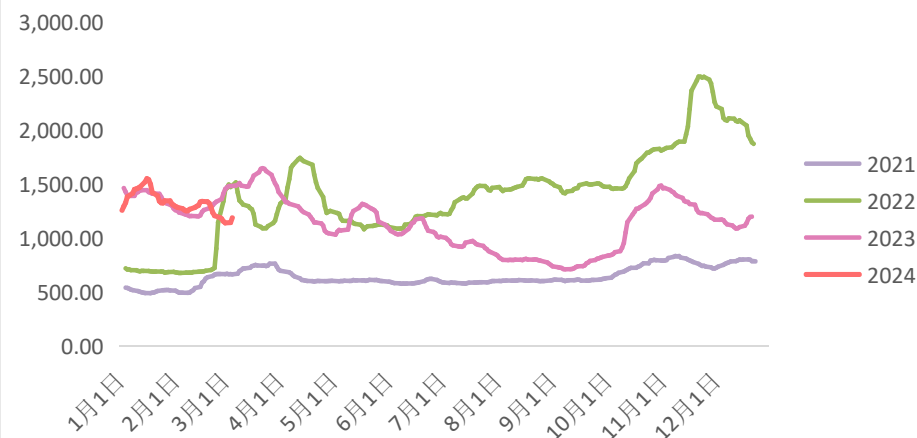


其他运价—油品及干散货

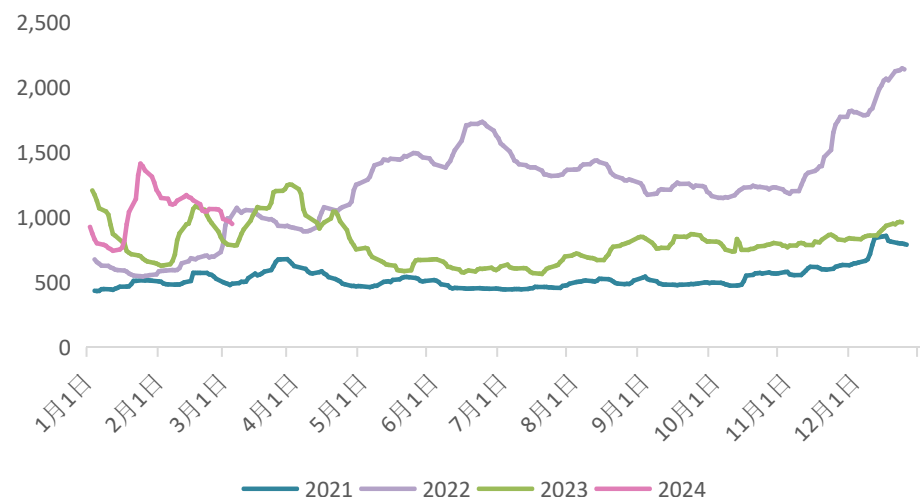
波罗的海运费指数-干散货BDI



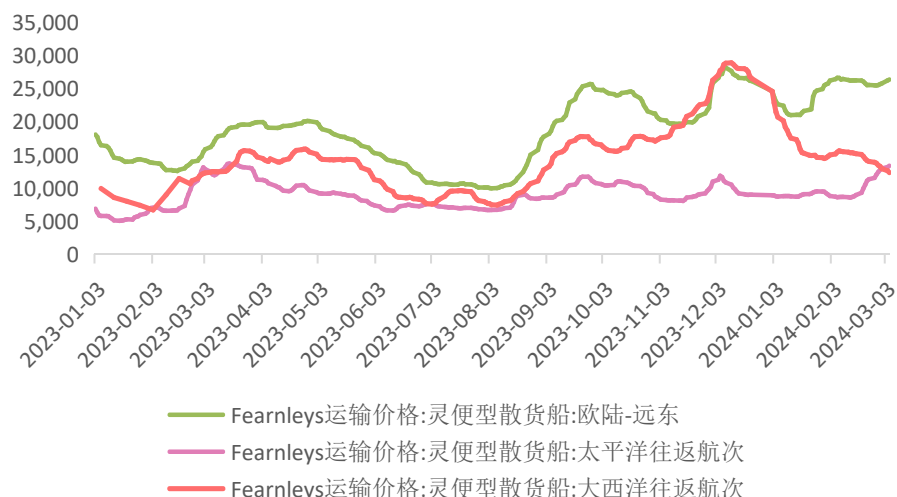
波罗的海运费指数-原油(BDTI)



波罗的海运费指数-成品油BCTI



灵便型散货船运输价格（美元/天）

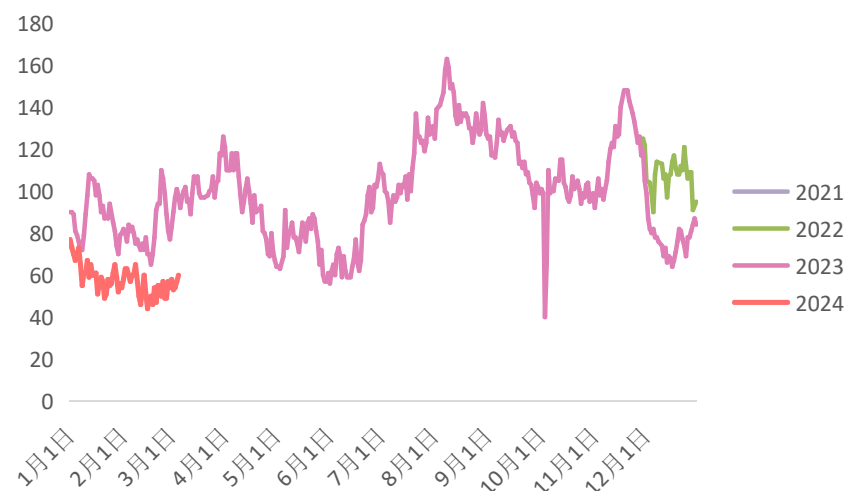


其他扰动因素—巴拿马运河



- 巴拿马运河是亚洲到美东的最近路线，运河水位影响到船舶的通行。
- 2016年开始了拓宽计划，当地时间2023年12月15日，巴拿马运河管理局表示，从2024年1月16日起，将每日通行运河的船舶数量从现在的22艘上调至24艘。

巴拿马运河等待过闸船舶数（艘）



免责声明

本报告由新湖期货股份有限公司（以下简称新湖期货，投资咨询业务许可证号32090000）提供，无意针对或打算违反任何地区、国家、城市或其他法律管辖区域内的法律法规。除非另有说明，所有本报告的版权属于新湖期货。未经新湖期货事先书面授权许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制、发布。如引用、刊发，须注明出处为新湖期货股份有限公司，且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改。本报告的信息均来源于公开资料和/或调研资料，所载的全部内容及观点公正，但不保证其内容的准确性和完整性。投资者不应单纯依靠本报告而取代个人的独立判断。本报告所载内容反映的是新湖期货在最初发表本报告日期当日的判断，新湖期货可发出其他与本报告所载内容不一致或有不同结论的报告，但新湖期货没有义务和责任去及时更新本报告涉及的内容并通知更新情况。新湖期货不对因投资者使用本报告而导致的损失负任何责任。新湖期货不需要采取任何行动以确保本报告涉及的内容适合于投资者，新湖期货建议投资者独立进行投资判断。本报告并不构成投资、法律、会计、税务建议或担保任何内容适合投资者，本报告不构成给予投资者投资咨询建议。研究报告全部内容不代表协会观点，仅供交流使用，不构成任何投资建议。

创新服务 价值共享

一切为了提升客户盈利能力
一切为了优秀员工持续成长