

【上海→欧洲集运期货2024年6月报告】

涨价落地+红海危机长期化 期市连创新高

方正中期期货研究院 海运及商品指数研究中心

陈臻 Z0018730

2024年5月28日

www.founderfu.com

 **方正中期期货**
FOUNDER CIFCO FUTURES



CONTENT 目录

第一部分 行情回顾

第二部分 需求端：中欧经贸出现好转 亚欧集装箱运量回升

第三部分 供给端：新船下水压力大 供应链效率回升

第四部分 成本端：船员薪资持续下降 船舶燃料油和二手船价上升

第五部分 货币端：人民币兑美元持续贬值

第六部分 技术面分析

第七部分 后市展望及交易策略



Part 1 行情回顾

集运（上海→欧洲）：5月涨价落地+红海危机长期化 期市连创新高



- 5月期市续创新高，主要有两个方面的原因：其一，班轮公司涨价落地；其二，红海危机长期化。
- 先看即期市场：班轮公司在5月连续两次宣涨，均成功落地。6月舱位延续紧张，班轮公司继续宣涨，部分货代甚至担心甩柜而不敢接项目货。6月报价中枢在\$4250/TEU、\$7500/FEU左右。
- 开罗巴以谈判破裂，以色列进攻拉法，胡塞武装加大对于红海商船袭击，红海危机长期化趋势愈发明显，中远期合约补涨，涨幅超过近月合约。



临近交割期，EC2406降为第三大合约，并且波动率次低

2024-5-28五大合约交易情况						
合约	EC2406	EC2408	EC2410	EC2412	EC2502	EC2504
收盘价（点）	4145.2	4193.4	3356.3	2800.2	2223.3	1885.0
结算价（点）	4183.2	4284.5	3449.7	2881.7	2273.5	1926.1
涨跌幅（%）（收盘价）	-1.52	-3.48	-3.69	-4.04	-3.53	-4.33
涨跌幅（%）（结算价）	0.02	0.23	-1.30	-2.34	-2.84	-5.27
最高价（点）	4245.0	4444.0	3554.1	2968.2	2349.9	1993.0
最低价（点）	4118.6	4165.0	3332.0	2769.0	2180.1	1853.0
单边成交量（手）	2446	42954	11196	2508	1459	1024
单边成交额（万元）	51162	920183	193115	36137	16585	9862
单边持仓量（手）	11113	49521	14343	4697	3413	3122
日振幅（%）	3.00	6.47	6.37	6.83	7.37	7.11



红海危机打破集运期货季节性特征。临近交割日前1个多月，EC2406对EC2408恢复贴水

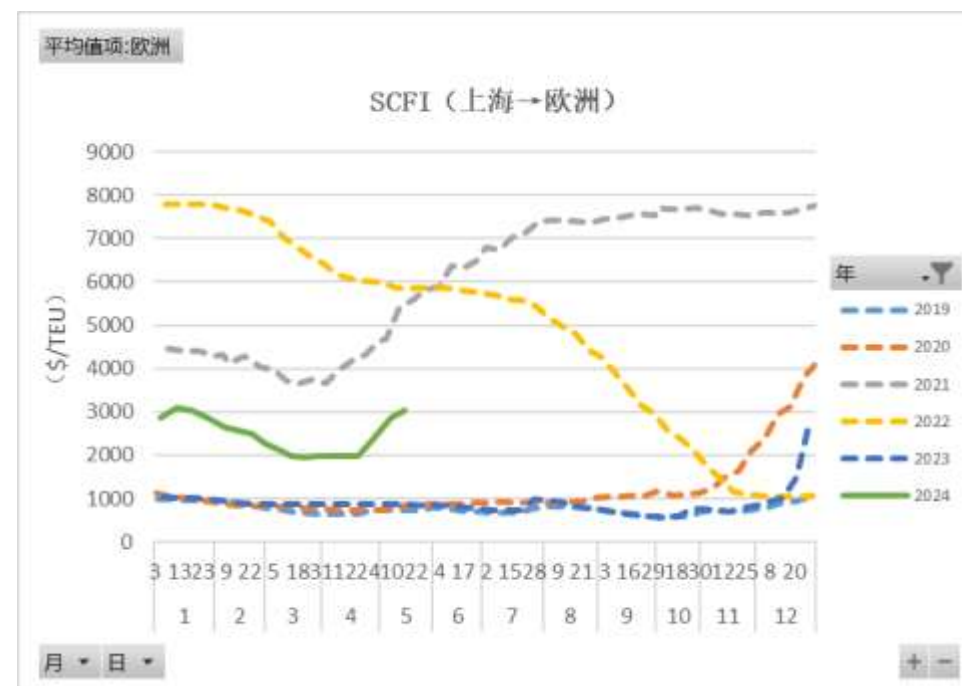


- **红海危机爆发前：**8月是旺季合约，EC2408盘面价格最高；4月是淡季合约，EC2408盘面价格最低；6月和10月是换季合约，EC2406和EC2410盘面价格居中；12月会签订下个年度合约，船东主动挺价，EC2412中等偏高。
- **红海危机爆发后：**市场预判红海危机只是阶段性事件，对于近月影响强于远月，期货合约盘面价格逐月递减。
- **目前最新情况：**随着中东局势升级，红海危机长期化。临交割日前1-2个月，EC2404和EC2406先后对中远期合约恢复贴水。



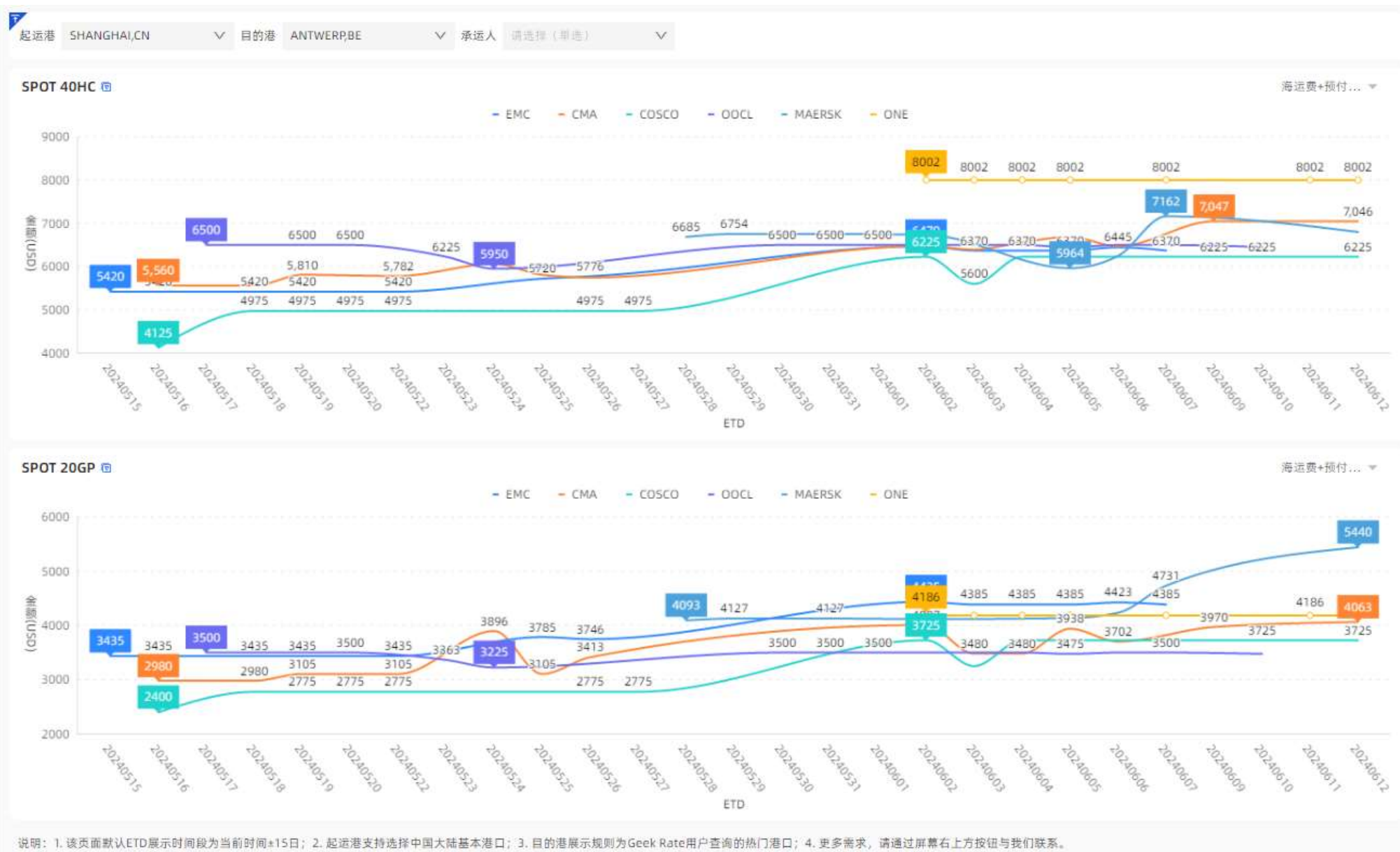
即期市场：5月两轮涨价均落地

	国内编制四大集运指数				国外编制三大集运指数		
指数	SCFIS	TCI	SCFI	NCFI	WCI	FBX	XSI
最新一期	3368.61点	\$3565.44/TEU	\$3409/TEU	2353.83点	\$4999/FEU	\$4876/FEU	\$4755/FEU
月环比	54.8%	55.1%	48.2%	52.8%	63.4%	44.9%	48.4%





即期市场：6月上半月确定“三连涨”，6月下半月有望“四连涨”





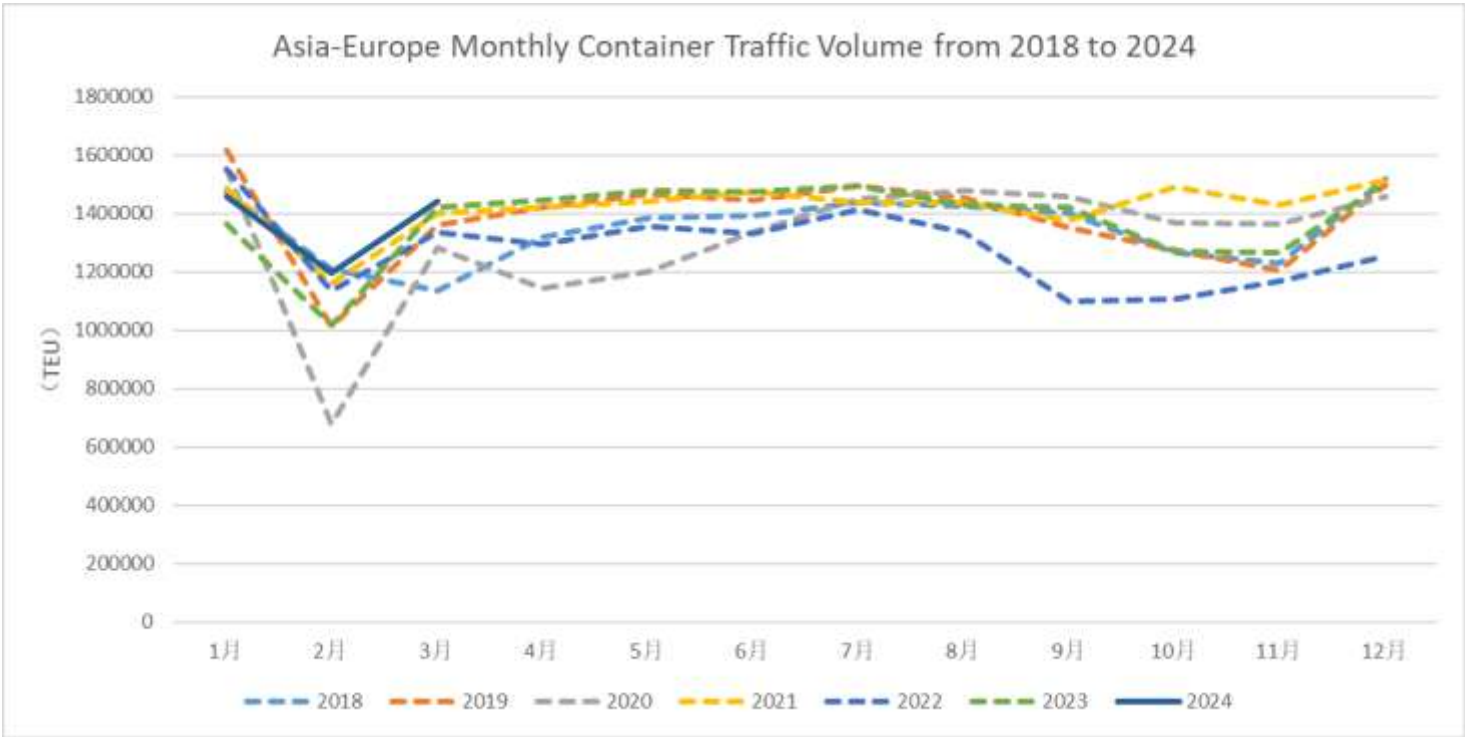
Part 2

需求端：中欧经贸好转 亚欧集装箱运量回升



2024年3月全球及主干航线集装箱运量

排名	航线	2024年3月 (TEU)	占比	同比	环比
Toal	Global	15559700	100%	5.1%	16.1%
1	Asia - Asia	4075700	26.19%	8.0%	29.9%
2	Asia - North America	1907700	12.26%	12.8%	23.3%
3	Asia - Europe	1442000	9.27%	1.4%	20.6%
4	Asia - Indian Sub Cont. & Middle East	742200	4.77%	8.4%	4.8%
5	Europe - Europe	718500	4.62%	3.7%	4.6%
6	North America - Asia	586300	3.77%	4.8%	3.8%
7	Europe - Asia	562100	3.61%	-2.9%	3.6%
8	Europe - North America	451700	2.90%	2.6%	2.9%
9	Indian Sub Cont. & Middle East - Ind. Sub Cont. & ME	378600	2.43%	-0.1%	2.4%
10	Asia - South & Central America	369100	2.37%	-4.6%	2.4%



经济方面：避免技术性衰退。今年一季度，欧元区实际GDP录得2.79万亿美元，同比和环比分别增长0.4%和0.3%；英国实际GDP录得0.57万亿美元，同比和环比分别增长0.2%和0.6%。ZEW欧元区经济现状指数和景气指数持续好转，5月分别录得-38.6和47，其中预期指数创近27个月新高。欧洲产业分化严重，制造业萎缩，服务业扩张。

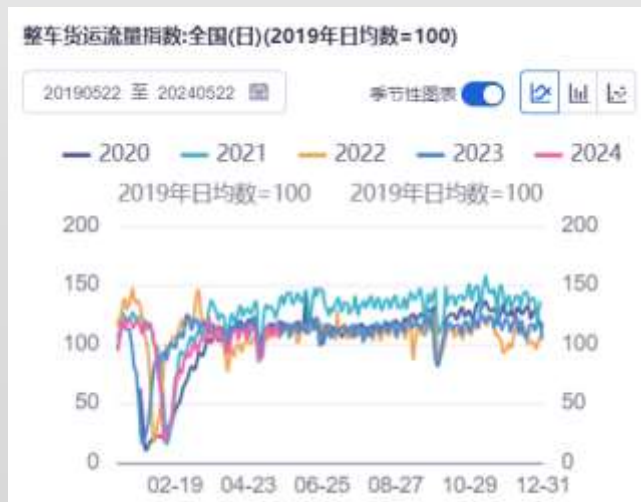
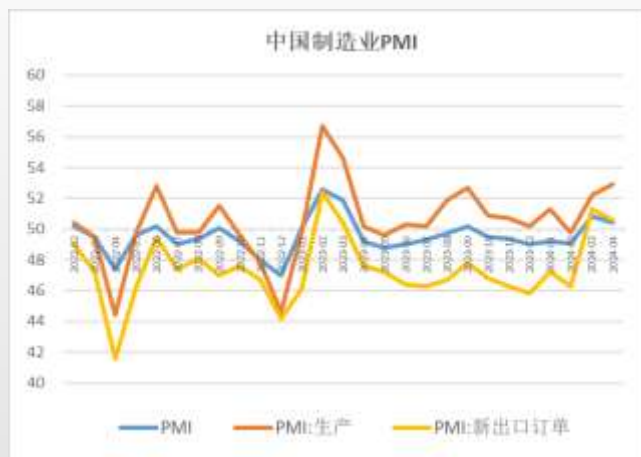
消费方面：消费信心：低位复苏，欧盟消费者信心指数创近31个月新高，英国消费者信心指数创近26个月新高。**消费量：**欧盟零售指数创近16个月新高，但英国4月零售指数环比和同比双负增长。**消费能力：**4月欧洲通胀放缓；3月欧盟失业率6.5%，与前值持平，英国失业率4.14%，连续8个月反弹。

进口方面：2024年3月欧洲进口贸易继续萎缩。欧元区货物进口贸易额录得2072亿欧元，同比和环比分别下降6.1%和0.4%；英国货物进口贸易额录得446亿英镑，同比和环比分别下降9.3%和0.4%。

货币政策方面：欧洲央行多名委员暗示将于6月降息。英国央行行长贝利放出鸽派言论，称不排除6月降息可能性，降息幅度可能超过市场预期。



中国出口贸易额												
亿美元	总出口	欧盟	英国	欧盟+英国	总出口同比	欧盟同比	英国同比	欧盟+英国同比	总出口环比	欧盟环比	英国环比	欧盟+英国环比
2024-04	2925	431	67	499	1.5%	-3.6%	5.3%	-2.5%	4.6%	10.5%	18.6%	11.6%
2024-03	2797	390	57	447	-7.5%	-14.9%	-14.1%	-14.8%	27.0%	13.6%	8.8%	13.0%
2024-02	2202	344	52	396	5.5%	5.1%	18.9%	6.8%	-28.4%	-21.7%	-16.5%	-21.1%
2024-01	3076	439	63	502	8.2%	-7.4%	-7.6%	-7.4%	1.4%	2.7%	-12.2%	0.6%
合计	11000	1604	239	1844	1.5%	-6.0%	-1.1%	-5.4%				



外贸市场边际回暖，带动中国制造业复苏。4月制造业PMI录得50.4，其中新出口订单PMI录得50.6。虽然低于前值，但连续两个月高于荣枯线。

外贸和制造业好转，带动中国货运市场回暖。从3月起中国港口集装箱处于近三年最高值，5月周度集装箱吞吐量均值约602TEU。3-4月中国物流业景气指数均高于荣枯线。5月中国整车货运流量指数均值106.6点，同比下降3.6%。



2023-2024年亚洲主要国家出口贸易额同比增速

	亚洲新兴经济体					亚洲发达经济体		
指标名称	印度	泰国	印尼	越南	菲律宾	日本	韩国	新加坡
2024-04	1.1%		1.7%	12.3%		8.3%	13.8%	16.0%
2024-03	-0.7%	-10.9%	-3.8%	15.0%	-7.3%	7.3%	3.1%	-0.5%
2024-02	11.8%	3.6%	-9.6%	-4.1%	15.7%	7.8%	4.9%	6.5%
2024-01	4.3%	10.0%	-8.2%	33.9%	9.1%	12.0%	18.2%	22.8%
2023-12	0.8%	4.7%	-6.0%	11.0%	-0.5%	9.7%	5.0%	-2.9%
2023-11	-3.2%	4.9%	-8.7%	6.5%	-13.0%	-0.2%	7.3%	6.7%
2023-10	5.8%	8.0%	-10.4%	6.7%	-15.8%	1.6%	4.9%	6.1%
2023-09	-2.8%	2.1%	-16.3%	4.9%	-6.6%	4.3%	-4.4%	-10.5%
2023-08	3.5%	2.6%	-21.1%	-3.0%	4.1%	-0.8%	-8.1%	-11.2%
2023-07	-10.0%	-6.2%	-18.4%	-2.1%	0.1%	-0.3%	-16.2%	-9.3%
2023-06	-18.8%	-4.3%	-21.2%	-10.2%	-0.2%	1.5%	-5.9%	-7.1%
2023-05	-10.4%	-4.2%	0.9%	-4.7%	2.7%	0.6%	-15.5%	-5.6%
2023-04	-12.8%	-7.4%	-29.4%	-17.2%	-20.3%	2.7%	-14.5%	-12.2%
2023-03	-5.9%	-3.0%	-11.6%	-13.2%	-9.5%	4.3%	-14.0%	-2.2%
2023-02	-0.4%	-4.0%	4.1%	12.8%	-18.3%	6.5%	-7.7%	-4.3%
2023-01	1.6%	-3.0%	16.4%	-13.5%	-10.5%	3.5%	-16.4%	-12.2%



Part 3

供给端：新船下水压力大 供应链效率回升

2013-2024年集装箱运力增长情况

- 2024年将下水205.8万TEU，占2023年运力规模7.4%。一季度合计下水27.3万TEU，未来三个季度将下水178.5万TEU。
- 2025-2026年预计将分别下水192.8万TEU和208.8万TEU，同比增长6.4%和6.5%。新船下水量巨大将严重制约运价反弹。
- 截至今年3月，全球共有736艘集装箱新船手持订单量，合计624.2万TEU，占现有运力规模21.4%。

	全球集装箱船运力(TEU)	年度运力新增幅度	全球集装箱船运力(艘)	年度运力新增幅度	单船运力 (TEU/艘)	年度单船运力新增幅度
2013	17796271	5.91%	5961	0.27%	2985	5.63%
2014	18822183	5.76%	5968	0.12%	3154	5.64%
2015	20373139	8.24%	6086	1.98%	3348	6.16%
2016	20687537	1.54%	6010	-1.25%	3442	2.81%
2017	21519367	4.02%	6055	0.75%	3554	3.25%
2018	22731761	5.63%	6148	1.54%	3697	4.02%
2019	23615870	3.89%	6152	0.07%	3839	3.84%
2020	24196537	2.46%	6159	0.11%	3929	2.34%
2021	25345668	4.75%	6319	2.60%	4011	2.09%
2022	26375308	4.06%	6515	3.10%	4048	0.92%
2023	28519260	8.13%	6782	4.10%	4205	3.88%
*2024年5月25日	29729990	4.25%	6940	2.33%	4284	1.87%

* 代表该日与2023年12月31日环比



2020-2026年全球集装箱船舶下水情况

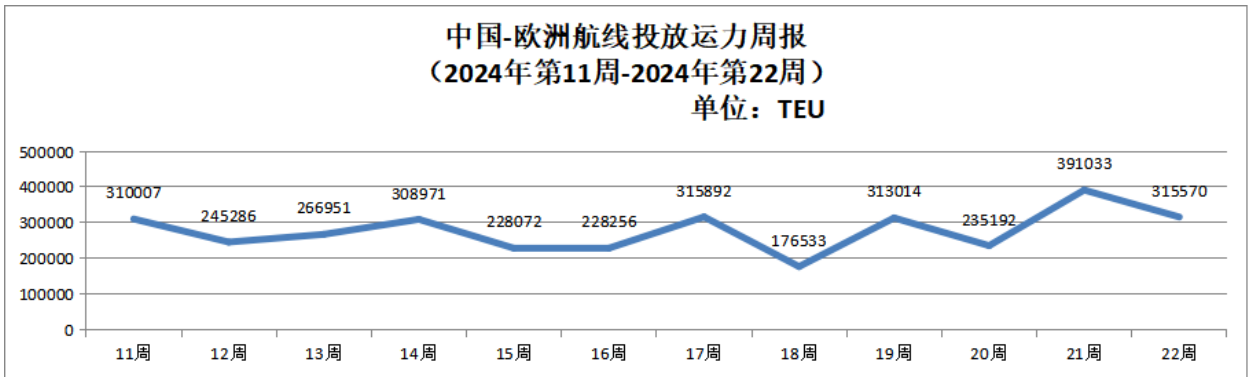
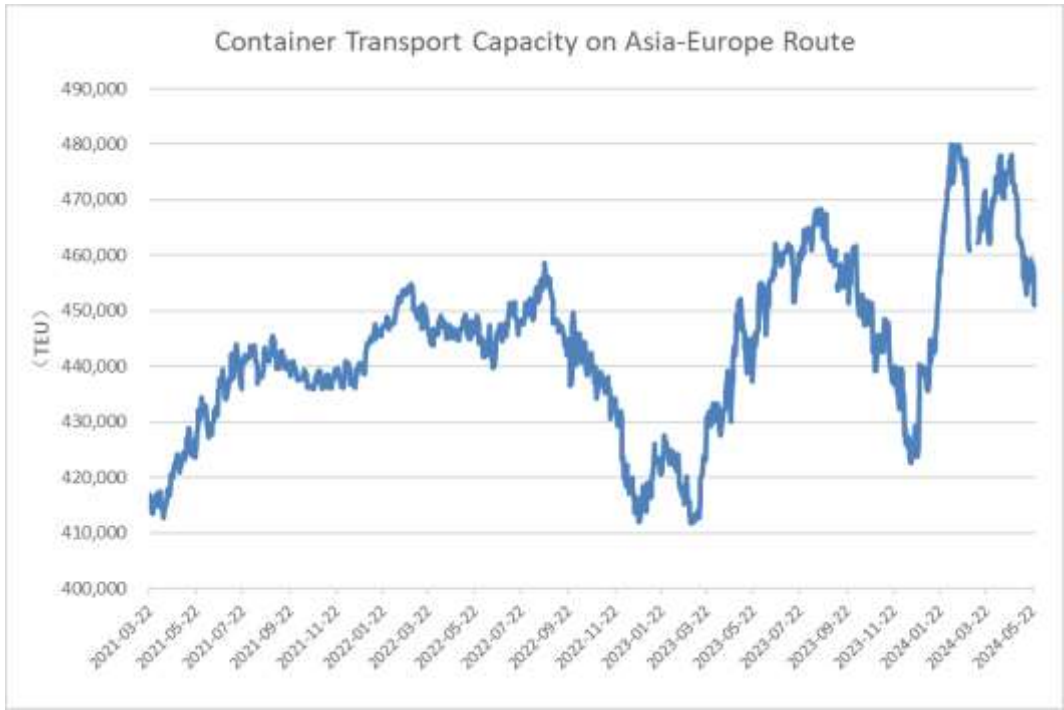
Containership Fleet ,000 Teu	Year End				01-May-24		Orderbook & Delivery Schedule					
	2020	2021	2022	2023	No.	,000teu	No.	,000teu	% Fleet	2024	2025	2026+
100-2,999 teu (Feeder)	4,297.4	4,470.5	4,685.9	4,936.7	3,542	5,050.7	231	342.1	6.8%	218.4	91.7	32.1
3-5,999 teu (Intermediate)	4,724.0	4,741.3	4,782.1	4,929.8	1,138	5,022.7	83	355.0	7.1%	191.7	90.5	72.8
6-7,999 teu (Intermediate)	1,804.6	1,804.6	1,804.6	1,973.0	312	2,100.9	59	427.5	20.3%	291.5	121.0	15.0
8-11,999 teu (Neo-P'max)	5,781.4	5,932.9	6,097.2	6,101.0	651	6,109.0	92	860.7	14.1%	104.8	305.0	450.9
12-16,999 teu (Neo-P'max)	4,007.8	4,405.0	4,815.7	5,669.0	439	6,222.4	205	3,030.0	48.7%	1,013.5	1,075.4	941.1
17,000 &+ teu (Post-P'max)	3,103.1	3,432.8	3,600.3	4,300.0	208	4,372.0	46	1,058.6	24.2%	238.6	244.2	575.7
TOTAL FLEET	23,718.3	24,787.1	25,785.8	27,909.5	6,290	28,877.8	716	6,073.9	21.0%	2,058.5	1,927.8	2,087.7
TOTAL M. DWT	282.9	294.4	306.0	329.7		340.6		66.8	19.6%	22.9	21.1	22.9
Avg Speed Index (2008=100)	73.9	75.5	74.4	72.3	YTD:	72.9	2024 avg speed vs 2023 avg: 0.8%					

12-16,999 TEU Neo-Panamax includes some ships which are too large to transit the expanded locks of the Panama Canal based on current official dimension restrictions.



亚欧航线运力配置：5月大幅削减 6月相对充沛

单位：TEU	亚欧航线	跨太平洋航线	跨大西洋航线
2024年5月25日	450977	512603	157124
年度同比	1.7%	-2.2%	-6.7%
月度环比	-5.6%	-1.8%	-2.8%

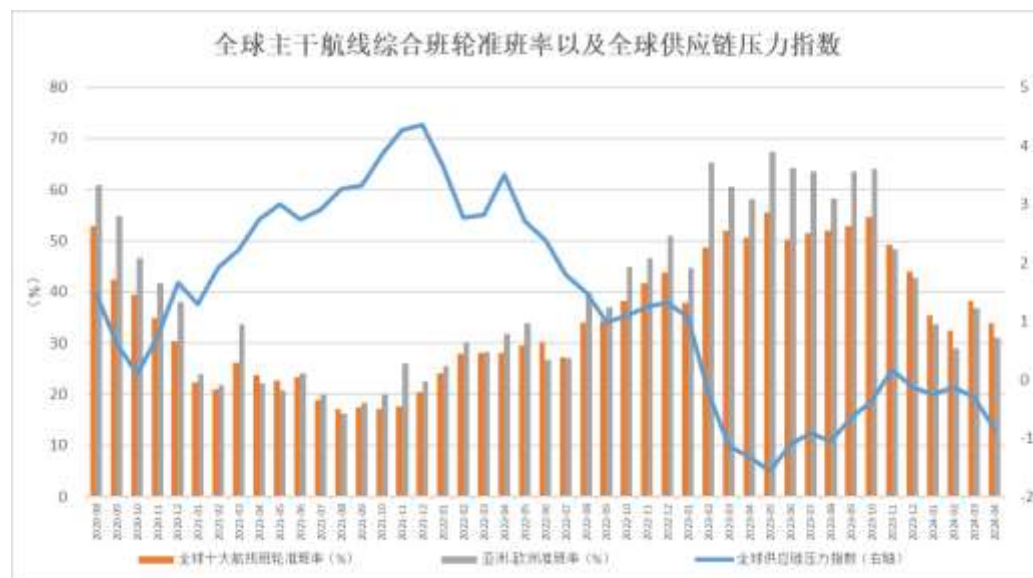


供应链效率整体好转



Week9: 准备绕航集装箱数量达到峰值375艘

Week21: 准备绕航集装箱数量降至177艘

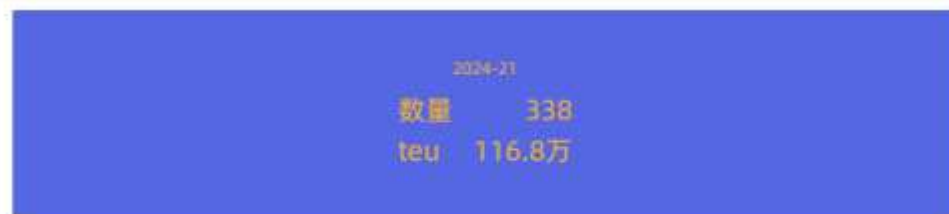
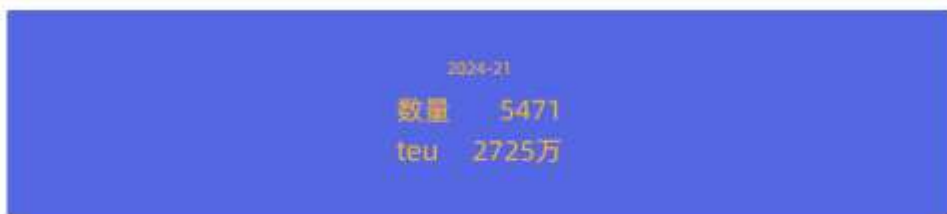


指标名称	全球供应链压力指数（右轴）	全球十大航线班轮准班率（%）	亚洲-欧洲准班率（%）
2024-04	-0.85	33.86	31.12
2024-03	-0.30	38.22	36.81
2024-02	-0.13	32.48	29.00
2024-01	-0.25	35.39	33.68
2023-12	-0.14	43.92	42.70
2023-11	0.18	49.27	48.26
2023-10	-0.37	54.68	64.05

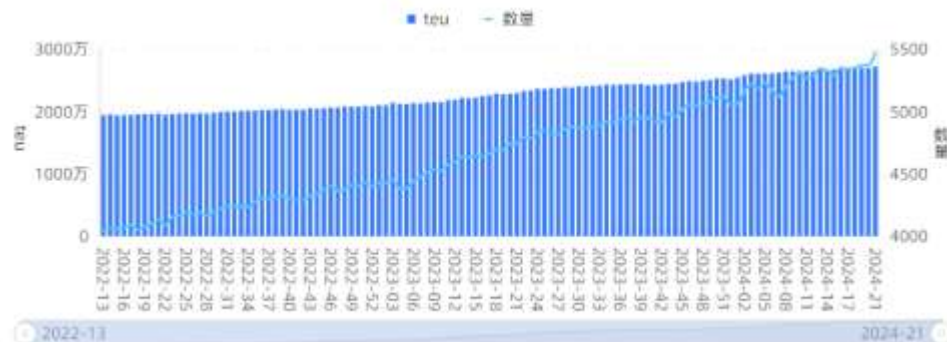


停航及航速情况

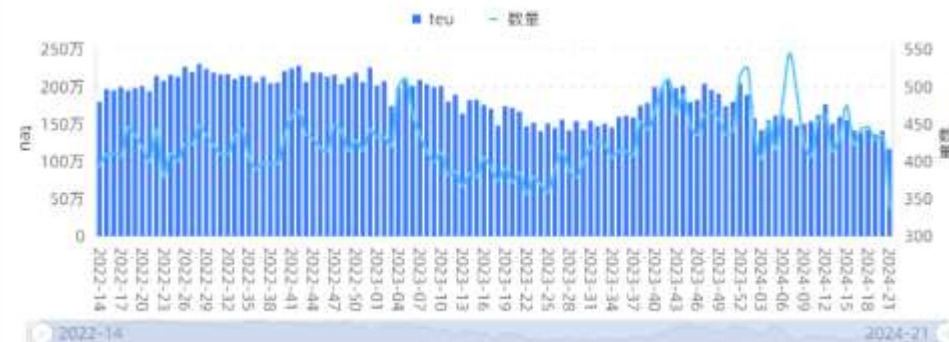
平均里程及速度



活跃艘数及TEU



停航艘数及TEU





Part 4

成本端： 船员薪资持续下降 船舶燃料油和二手船价上升

经营成本：船员薪资持续回落

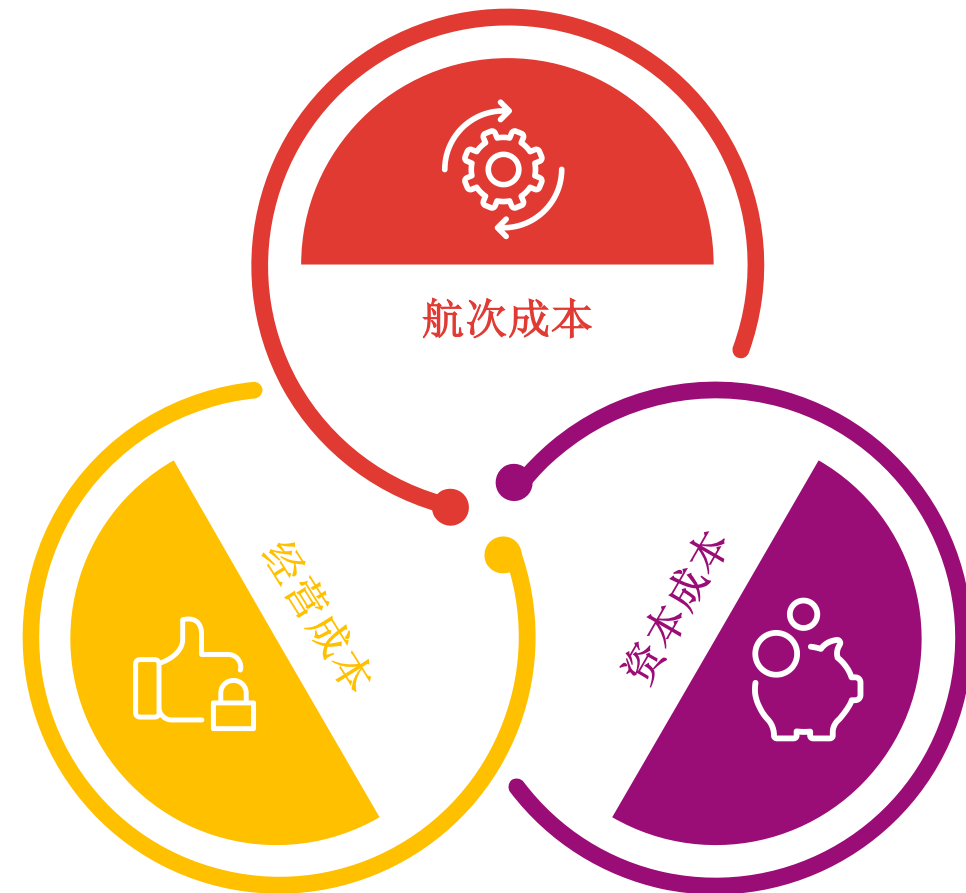
今年4月中国船员薪酬指数录得1332.54点，环比下降0.2%，连续下降16个月。

航次成本：船舶燃料油价格整体上扬

虽然5月原油月环比下降5.9%，但船舶燃料油价格以涨为主。除了低硫燃料油下跌4.1%，IFO380、高硫燃料油和高硫380月环比上涨1-3%。

资本成本：船舶交易价格连续反弹

即期运价高位震荡且船舶周转效率下降，船东添加运力需求增加，全球船舶交易市场回暖。5月21日集装箱船舶价格综合指数录得9289.71点，今年以来21连涨，相比去年底上涨24.7%。





Part 5

货币端：人民币兑美元持续贬值



人民币兑美元持续贬值





Part 6 技术面分析

期市从前期“单边市”转为“震荡市”

分时 日线 周线 月线 5分 15分 30分 60分 ... 多周期图 合约资料

日线 欧线集运2408 MAMA5:4201.76 ↓ MA10:4145.72 ↑ MA20:3631.40 ↑ MA30:3229.86 ↑ MA60:2379.97 ↑

ec2408 欧线集运2408 删自选

4193.4 ↓ -81.1 -1.90%

CN 上期所 L2 主力 闭市

卖3	4195.6	1	■
卖2	4193.4	5	■
卖1	4192.1	1	■
买1	4192.0	1	■
买2	4191.2	8	■
买3	4191.0	1	■

盘口数据

开盘	4330.0	日增仓	-224
涨停	4958.4	昨持仓	4.97万
跌停	3590.5	持仓	4.95万
最高	4444.0	振幅	6.47%
最低	4165.0	现手	3
均价	4284.5	成交量	4.30万
量比	0.88	成交额	92.02亿
昨结	4274.5	更多>	

全部明细 筛选

时间	成交	现手	增仓	开平
14:59:56	4195.4	6	+0	空换
14:59:56	4195.3	2	+0	空换
14:59:57	4195.3	3	+0	多换
14:59:57	4195.3	3	-1	空平
14:59:58	4193.5	6	-1	多平
14:59:58	4194.8	3	-2	空平
14:59:59	4200.0	5	-4	空平

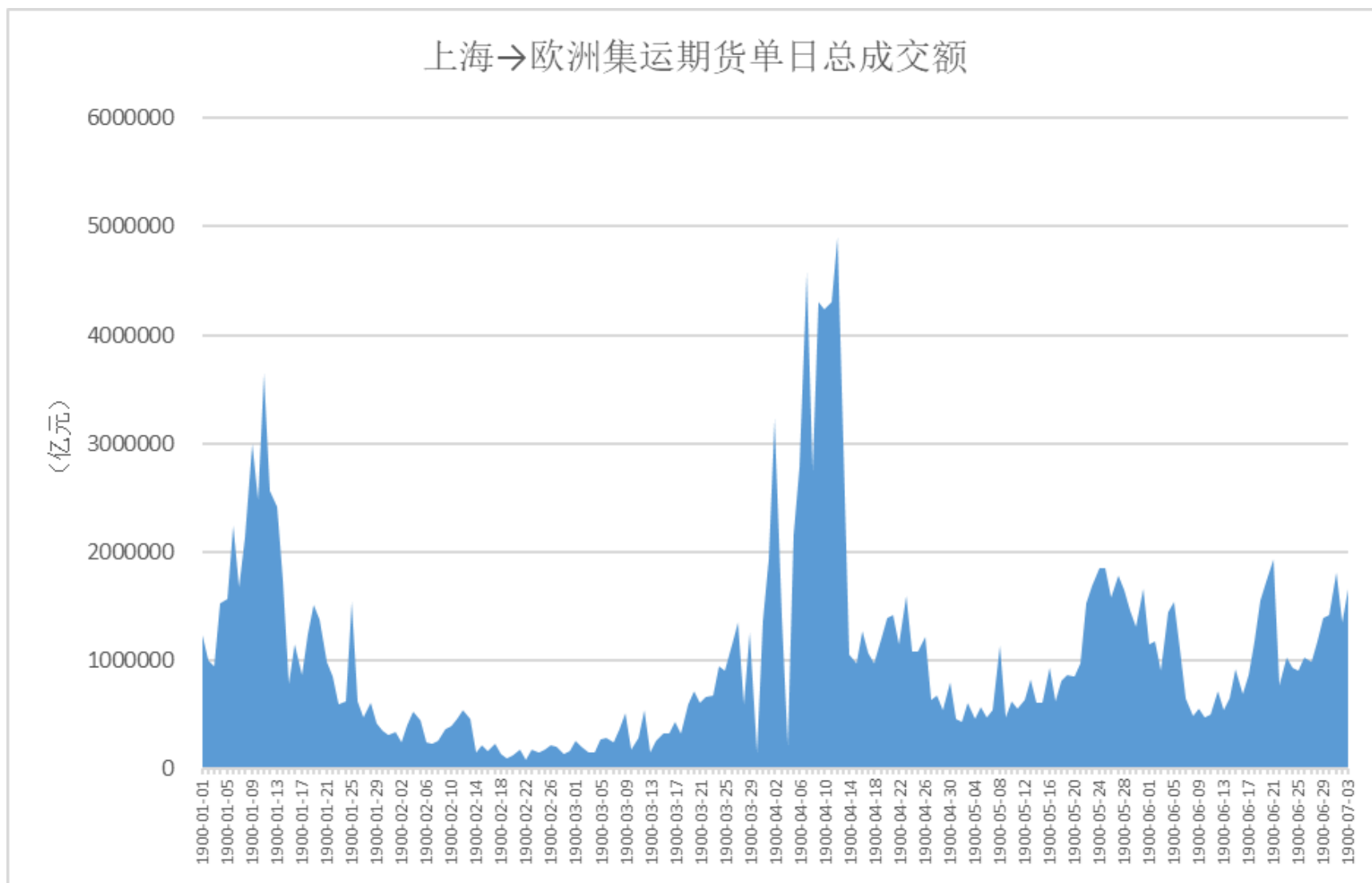


持仓量 持仓量: 4.95万 ↓ 成交量: 4.30万 ↑





限仓放宽后，成交明显回暖





Part 7 后市展望及交易策略



期市从前期的“单边市”转变为“震荡市”。一方面，货源充足致班轮公司持续涨价，且胡塞武装继续袭击红海商船，欧洲经济低位复苏。另一方面，达飞轮船小规模复航让市场看到了大规模复航的曙光，甩箱情况将使SCFIS低于预期，欧盟对华新能源车有加征关税的预期。整体来看，6月期市将呈现“震荡走强，交易中枢抬升”的走势。

分合约来看，EC2406交割结算价有望达到4200点，EC2408可在4100-4500点做区间波段。综合三季度旺季以及发运前置等综合因素，EC2408相比EC2406升水200点较为合理。虽然新一轮加沙和平谈判将在5月底至6月初重启，但是各方分歧较大，达成协议可能性并不高。只要红海危机持续，EC2410-EC2504远期合约明显被低估，后期将会补涨，可以小仓位配置多单。

风险点：欧盟扩大对华贸易加税的货种范围、甩箱后SCFIS被低估、达飞轮船复航后再度遭到胡塞武装袭击、欧洲央行和英国央行超预期降息、旺季前置导致三季度货源一般、中东局势急速转变、新船大规模下水等。

免责声明

我们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，方正中期期货有限公司不承担因根据本报告操作而导致的损失，敬请投资者注意可能存在的交易风险。本报告版权仅为方正中期研究院所有，未经书面许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制发布，如引用、转载、刊发，须注明出处为方正中期期货有限公司。

感谢聆听，不足之处请多指教

行方正 以致远

www.founderfu.com

方正中期期货以金融服务成就美好生活为使命，致力于成为广受客户信赖的金融衍生品综合服务商。
Founder Cifco Futures Co.,Ltd takes leading a better life with our financial services as our mission,
aiming to be a widely trusted comprehensive financial derivatives service provider.



方正中期期货有限公司
FOUNDER CIFCO FUTURES CO.,LTD

研究院 陈臻 13671522081

投资咨询号 Z0018730