

油气运价上行，集装箱运价继续回落

——大宗商品贸易&航运周度观察20221016

能源与碳中和研究团队

研究员

朱子悦

从业资格号 F03090679

投资咨询号 Z0016871

zhuziyue@citicsf.com



中信期货有限公司
CITIC Futures Company Limited

第一部分 周观点总结

油轮运费高位反弹，干散货运费再度回落

船型	周观点	展望
油轮	<p>1、行情回顾：运费继续高位上行。10月14日BDTI收于1554点，环比上周末反弹6.4%；成品油轮运费指数BCTI收于1226点，环比上周末反弹6.6%。VLCC日租金回到6.25万美元，MR型日租金回到3.43万美元</p> <p>2、需求：假期结束，中国询盘增加，中东地区租约数量提升。OPEC+可能减产背景下，美国及巴西发运将增加，有利于VLCC市场。VLCC市场询盘量回升带动了苏伊士型需求。国庆假期结束后我国成品油出口货盘增加，太平洋地区成品油运费回升。大西洋地区成品油运输需求偏强</p> <p>3、供给：前9月原油和成品油轮规模同比分别增3.2%和1.6%，运费高位带动原油运力增长提速，成品油轮可交付运力有限。VLCC航速持续提升，阿芙拉型航速仍处高位。储油运力小幅回落</p> <p>4、展望：受OPEC+减产影响，市场情绪分化，但美国和巴西长航线发运有望支撑。我国成品油出口配额下发有望提振原油和成品油航运市场，预计运费维持高位震荡</p> <p>5、风险因素：地缘政治冲突加剧、极端天气</p>	高位震荡
干散货船	<p>1、行情回顾：干散货船运费承压回落。10月14日BDI指数收于1838点，环比上周末回落3.8%，周五小幅反弹。海岬型日租金回落至1.7万美元，环比下降10%；巴拿马型和大灵便型运费小幅震荡。铁矿石、煤炭、粮食、镍矿、铝土矿等典型货类典型航线运费多数下跌。铁矿石运输C3和C5航线运费小幅回落。</p> <p>2、需求：(1) 铁矿石：发运受假期影响回落，运费震荡 (2) 煤炭：全球发运量环比回落，欧洲和俄罗斯运距拉长，印尼发运量维持高位。国内大秦线运量下滑，有望提振进口需求，提升太平洋地区巴拿马型运费。(3) 粮食：进入发运旺季，美国密西西比河水位下降，对粮食发运带来不利影响。俄罗斯拟考虑退出黑海粮食协议，并加征小麦出口关税。天气影响下，镍矿发运偏弱。</p> <p>FFA再度回落，市场情绪偏悲观</p> <p>3、供给：前9月运力规模同比上涨2.9%，较前8个月回落0.2个百分点。本周船舶航速低位小幅反弹，在港船队规模回升，对运费上涨支撑力度转弱。海上铁矿石后续到港后将会增加运力过剩的压力。</p> <p>4、展望：下周我国煤炭进口有望支撑市场，而粮食和铁矿对市场支撑力度较弱，运费区间震荡。俄罗斯考虑退出黑海粮食出口协议，市场运费下行风险加大</p> <p>5、风险因素：台风等极端天气、地缘政治冲突</p>	震荡偏弱

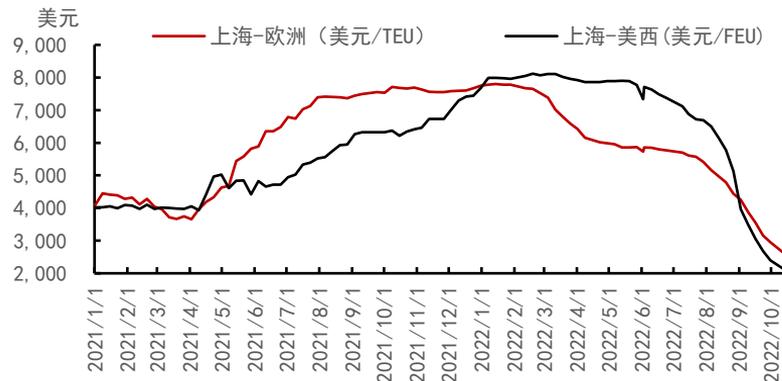
LNG船即期日租金逼近40万美元，集装箱运费继续回落

船型	周观点	展望
气体船	<p>1、行情回顾：气体船运费继续上行，LNG日租金再创新高。10月14日，16万方的LNG船现货市场运费达39.2万美元，环比上涨21%，再创历史新高。10月13日BLPG达到运费达到85.13美元/吨，处于季节性高位。10月14日，4.6万方美国休斯顿和中东发往远东地区的LPG单吨运费分别达133和80.5美元/吨，环比分别上涨1.9%和1.5%</p> <p>2、需求：LNG和LPG发运量高位震荡，市场情绪较强，欧洲进口支撑运费高位。欧洲LNG再过1-2周将进入去库期，欧洲与亚洲双驱动，运费易涨难跌</p> <p>3、供给：前9月LNG和LPG船队规模分别增长5.1%和5.9%，短期交付能力有限，运力偏紧</p> <p>4、展望：接近冬季旺季，远东地区到港增加，欧洲地区需求依然强劲，市场船舶较为短缺，运费偏强运行。关注11月美国Freeport能否如期恢复出口，将进一步提振市场</p> <p>5、风险因素：极端天气，高气价抑制欧洲和亚洲需求，欧洲天然气价格加速回落</p>	易涨难跌
集装箱船	<p>1、行情回顾：集装箱运费再度回落，跌至2020年下半年水平</p> <p>(1) 上海出口集装箱结算运价指数 (SCFIS)：10月12日SCFIS欧线运费收于4361.94点，环比回落8.7%。(2) SCFI：10月14日上海至美西为2097美元/FEU,环比下降12.6%。(3) FBX：10月14日收于3513点，环比上周回落4.9%；中国-欧洲航线运价收于5484美元/FEU，环比上周回落12.2%；上海-美西港口运价收于2679美元/FEU，环比上周回落1.9%</p> <p>2、需求：美国通胀数据继续爆表，零售商库存处于高位，对进口需求形成压制；欧洲能源危机偏紧对生产带来一定影响，但需求整体转弱。韩国10月上旬出口同比下跌超20%，越南9月出口增速显著放缓，全球需求转弱态势更为清晰</p> <p>3、供给：前9月集装箱船队规模达到2540.9万TEU，同比上涨3.9%，增速加快0.2个百分点。手持订单占船队规模比例达27.2%，2023年后运力增长进一步提速。9月亚洲向美国和欧洲投放运力同比均下滑，船舶装载率震荡，供给相对宽松。9月船舶在港时间小幅反弹，欧洲罢工依然影响市场，但整体周转加快。本周欧洲和中国在港船舶减少，美西在港船舶小幅反弹</p> <p>4、展望：供需格局已反转，运费继续震荡下行</p> <p>5、风险因素：台风等极端天气、地缘政治冲突</p>	继续回落

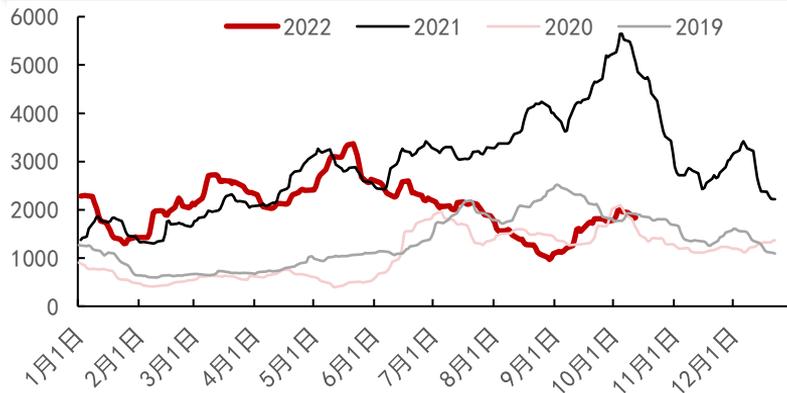
航运运价：油气运费上行，集装箱运费继续回落

- **干散货船运费承压回落。**10月14日BDI指数收于1838点，环比上周末回落3.8%，周五小幅反弹
- **油轮：运费高位反弹。**10月14日BDTI收于1554点，环比上周末反弹6.4%；成品油轮运费指数BCTI收于1226点，环比上周末反弹6.6%
- **LNG船舶日租金达39.2万美国元，已达历史最高水平。**10月14日，16万方的LNG船现货市场运费达39.2万美国元，环比上涨21%
- **集装箱运费继续回落：**SCFI本周继续回落，美西航线跌至2097美元/FEU,环比下降12.6%;欧洲航线运费

SCFI继续回落



BDI指数收于1838点，环比上周末回落3.8%



成品油轮及原油油轮运费高位反弹

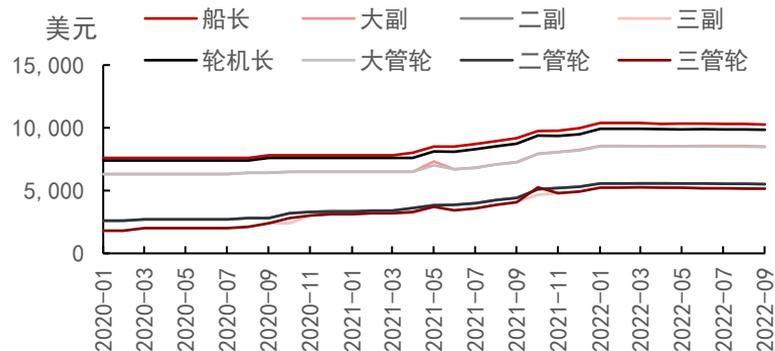


- **低硫燃油价格反弹。**10月14日鹿特丹港和新加坡港低硫燃油价格单吨价格分别达和652和741美元/吨，环比上周分别反弹1.8%和2.1%
- **船员工资环比小幅回落。** 全球船员供应向宽松转向，9月船员工资环比小幅下滑

低硫燃油价格



国际集装箱船员工资走势

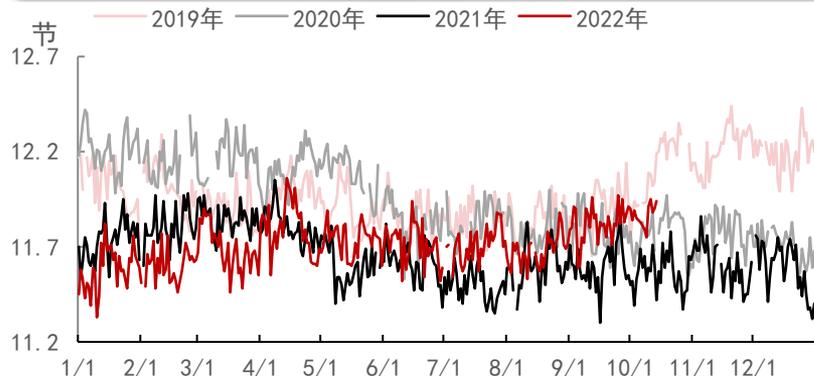


第二部分 油轮航运市场

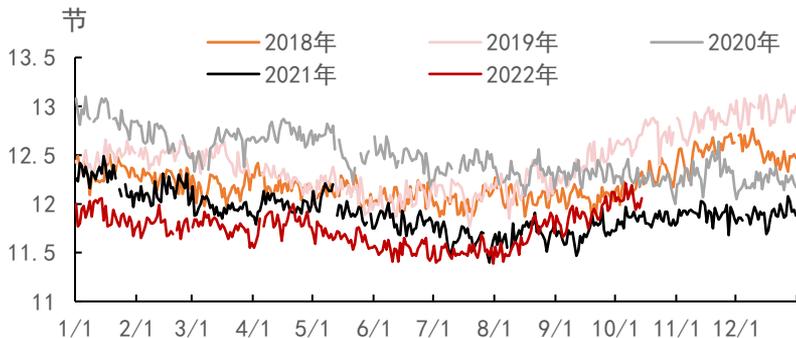
油轮市场预测：原油和成品油轮运费高位震荡

- **需求：**假期结束，远东地区询盘增加，中东地区租约数量提升。OPEC+可能减产背景下，美国及巴西发运将增加，有利于VLCC市场。VLCC市场询盘量回升带动了苏伊士型需求。国庆假期结束后我国成品油出口货盘增加，太平洋地区成品油运费回升。大西洋地区成品油运输需求偏强
- **供给：**前9月原油和成品油轮规模同比分别增3.2%和1.6%，运费高位带动原油运力增长提速，成品油轮可交付运力有限。VLCC航速持续提升，阿芙拉型航速仍处高位。储油运力小幅回落
- **展望：**受OPEC+减产影响，市场情绪分化，但美国和巴西长航线发运有望支撑。我国成品油出口配额下发有望提振原油和成品油航运市场，预计运费维持高位震荡

阿芙拉型航速高位震荡



VLCC航速环比回落，仍低于2018-2020年水平



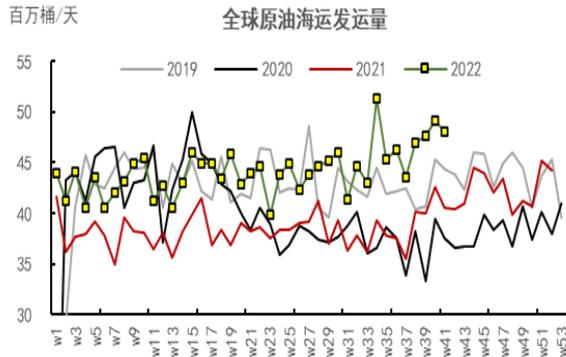
储油船舶运力环比回落



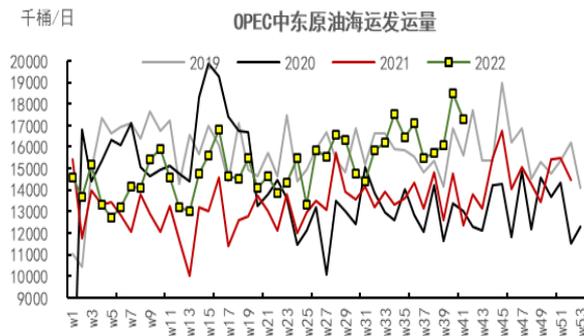
原油发运需求：全球发运高位回落

- 全球原油发运高位回落
- OPEC中东发运量小幅回落
- 美国发运量继续下滑
- 俄罗斯发运量冲高回落

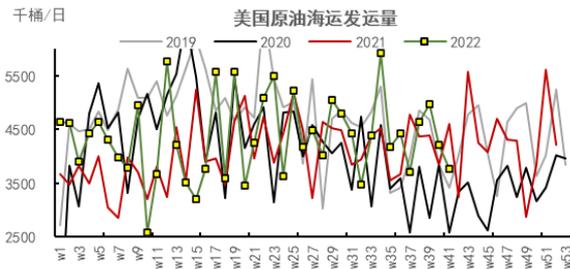
全球发运量



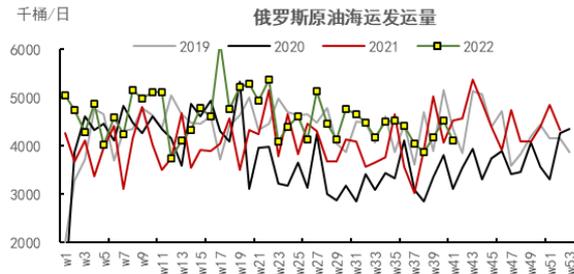
OPEC中东发运量



美国发运量



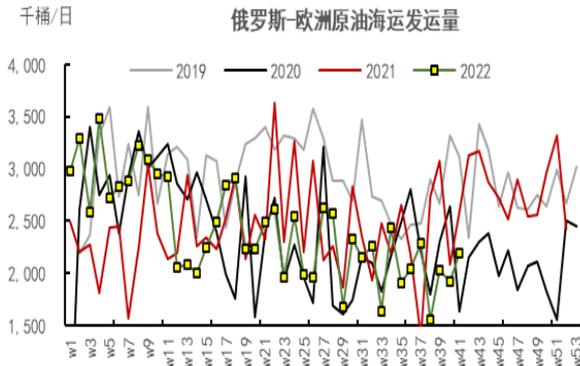
俄罗斯发运量



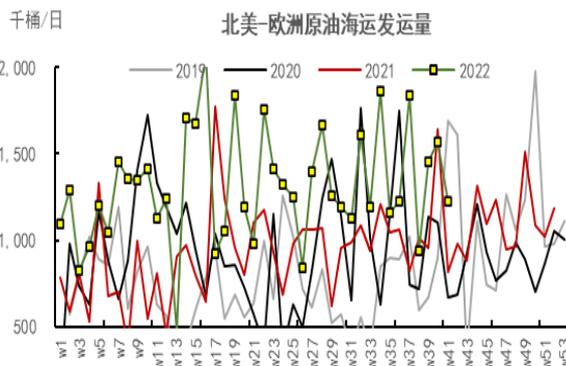
原油到港需求：本周到港量环比下滑

- 俄罗斯到欧洲原油运量仍处低位但小幅反弹
- 北美-欧洲运量环比下滑
- 中东-欧洲运量回落

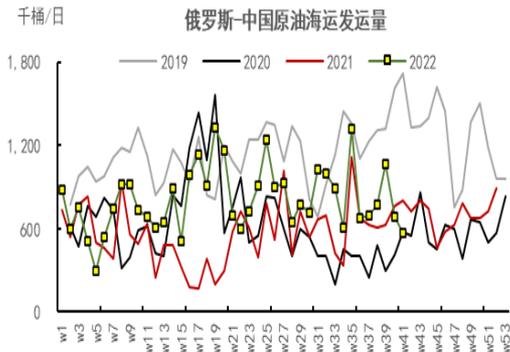
俄罗斯-欧洲到港量



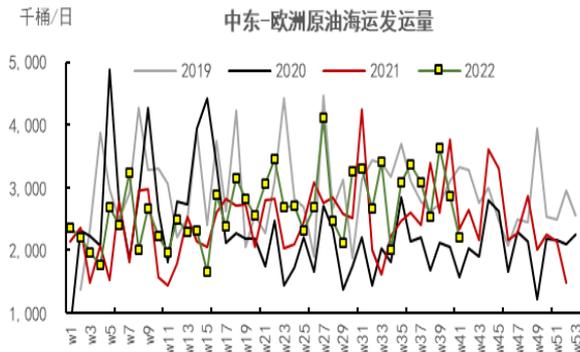
美国-欧洲到港量



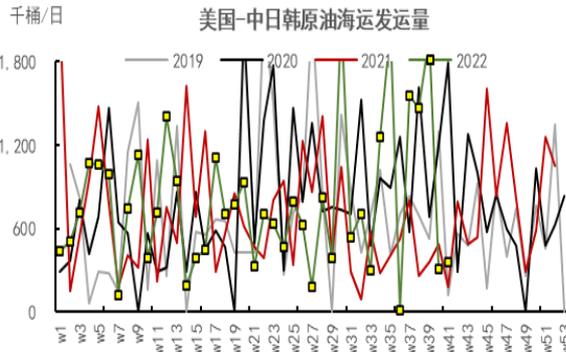
俄罗斯-中国到港量



中东-欧洲到港量

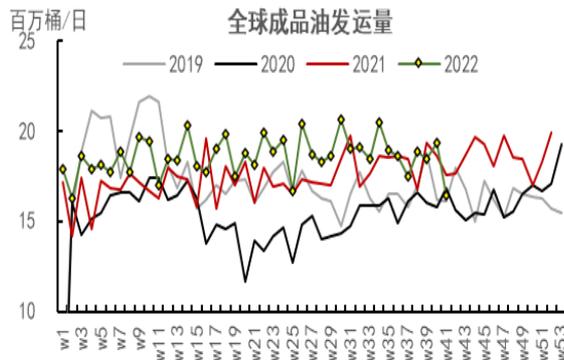


美国-中日韩发运量反弹

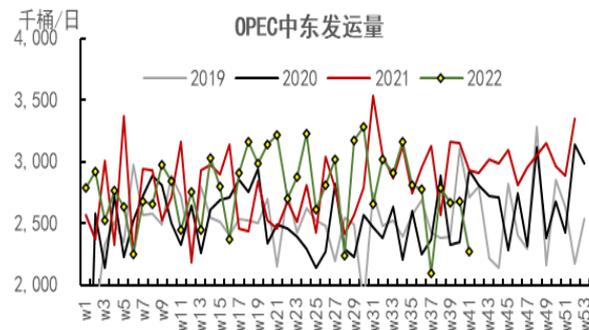


- 全球成品油发运量总体回落
- OPEC中东发运量整体回落至低位
- 美国成品油发运量再度下滑
- 欧洲到港量维持高位

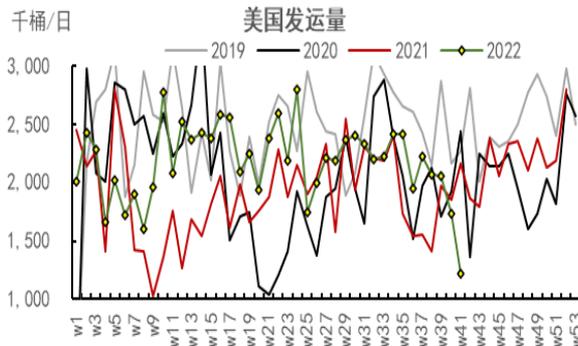
全球发运量



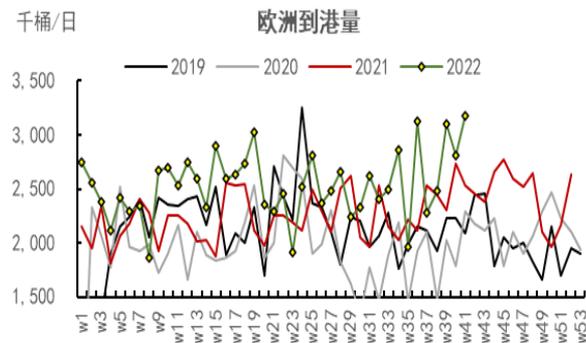
OPEC发运量



美国发运量



欧洲到港量



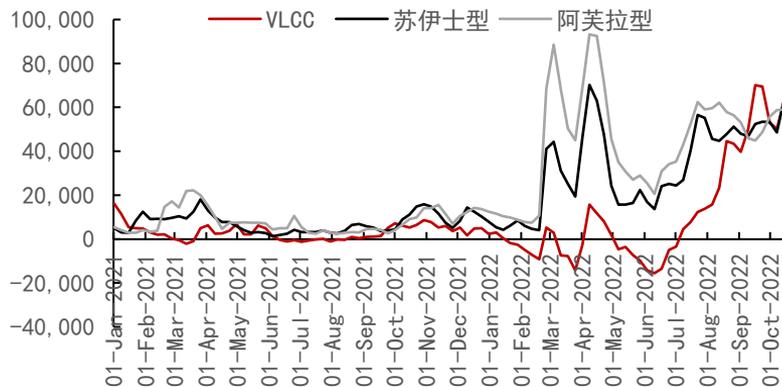
■ 原油油轮：各船型运费高位上行

- 10月14日，阿芙拉型日收益5.90万美元/天，环比上涨0.5%
- 苏伊士型日收益6.33万美元/天，环比上周五反弹29.6%
- 未安装脱硫塔的VLCC型日收益6.25万美元/天，环比反弹24.5%

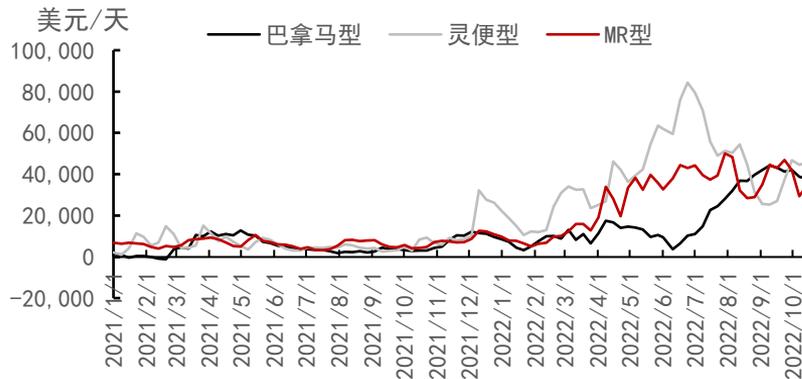
■ 成品油轮：整体反弹，MR型日租金上涨17%

- 灵便型成品油轮日收益4.56万美元，环比上涨2%
- 巴拿马型随大型油轮运费3.78万美元，环比回落3%
- MR型成品油轮日收益3.43万美元，环比上涨17%

VLCC日收益（美元/天）高位震荡



成品油轮日收益高位震荡

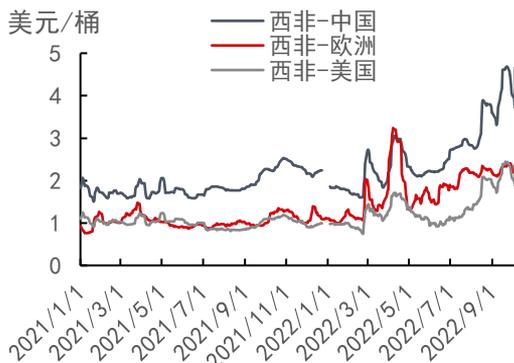


典型航线运费：VLCC运费反弹，大西洋地区成品油运费反弹

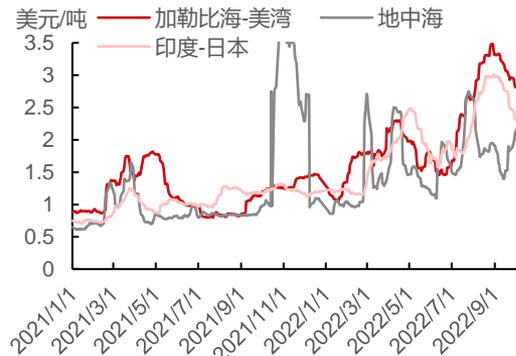
中东发运VLCC运费



西非发运VLCC运费



阿芙拉型运费



苏伊士型运费



大西洋成品油运费

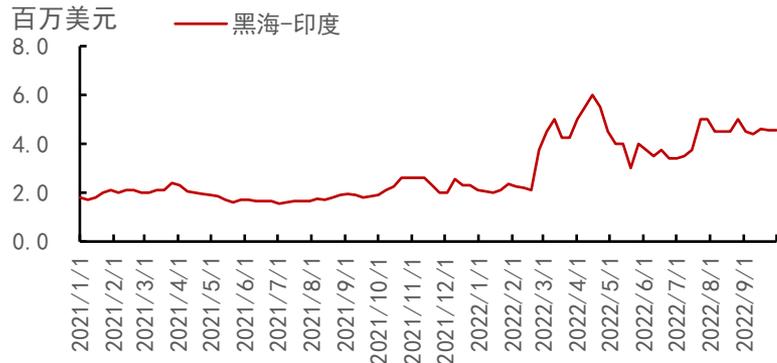


太平洋成品油船日租金

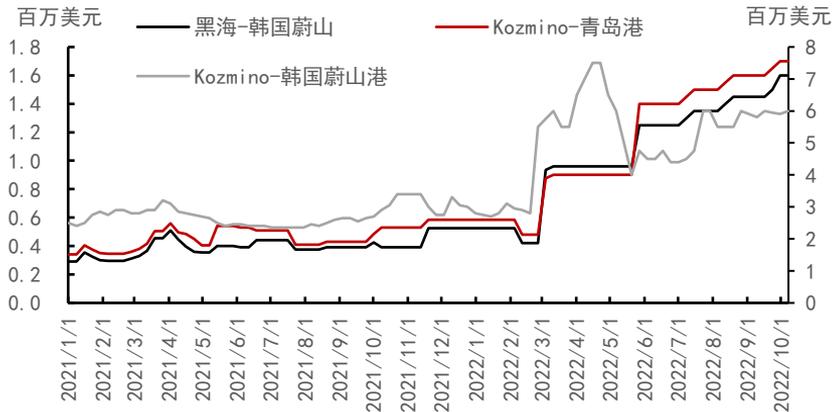


- 10月7日，黑海到至欧洲的阿芙拉型原油运费达180万美元，环比上涨5.9%
- 10月7日，黑海发往印度的阿芙拉型油轮包干运费达455万美元，环比持平
- 10月7日，黑海发往韩国的苏伊士型原油运费达600万美元，环比小幅上涨
- 10月7日，远东港口发往中日韩地区阿芙拉型运费攀升至160万美元，环比持平

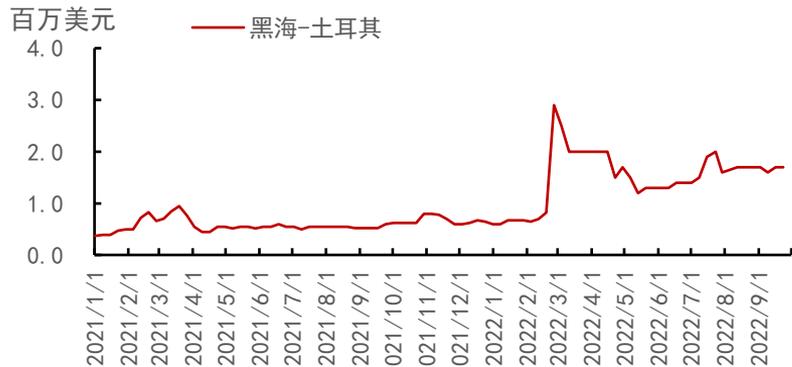
黑海发往印度运费



发往远东地区运费



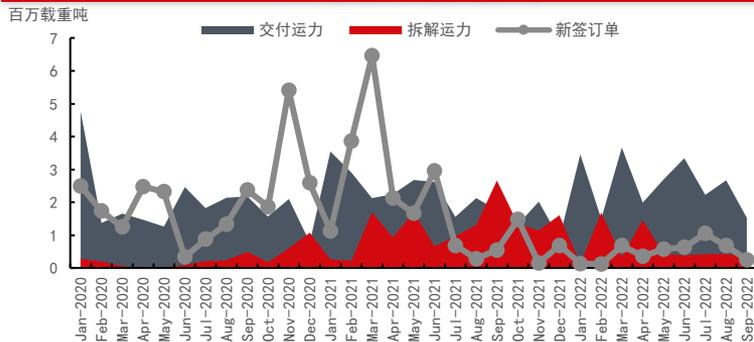
黑海发往土耳其地区运费



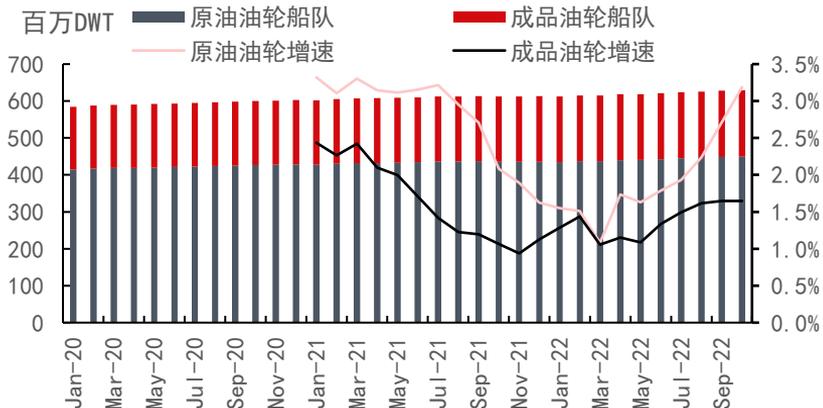
供给：运费上升带动船队规模增长加快，船价小幅上升

- 前9月原油油轮船队和成品油油轮船队规模同比分别增长3.2%和1.6%，原油油轮增速加快，成品油轮运力规模可释放空间有限
- 新签订单规模仍处低位，交付运力规模相对较高
- 二手船价继续小幅攀升：
 - 5年船龄阿芙拉型船价格达5700万美元，环比上月升3.6%
 - 5年船龄苏伊士型船价6200万美元，环比上月升5.1%
 - 5年期 VLCC船舶价格环比升3.5%，为8800万美元

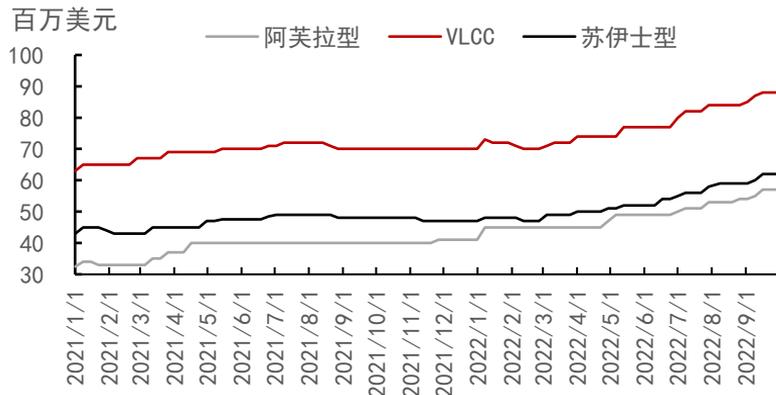
油轮船队规模变化



船队构成：原油油轮增速反弹较快，成品油轮增速维持



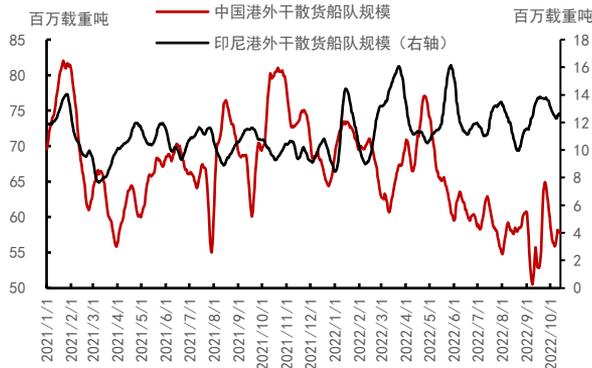
5年期二手船价格反弹



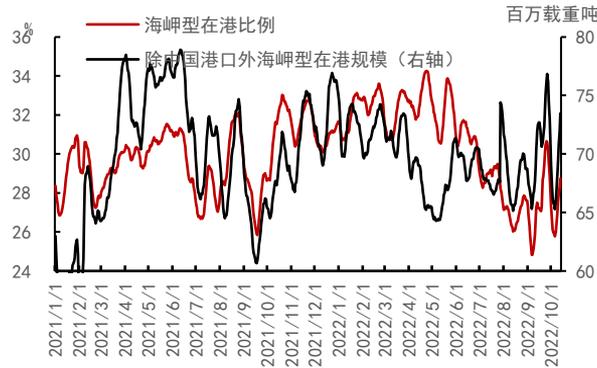
第三部分 干散货航运市场

- **需求：**(1) 铁矿石：发运受假期影响回落，运费震荡 (2) 煤炭：全球发运量环比回落，欧洲和俄罗斯运距拉长，印尼发运量维持高位。国内大秦线运量下滑，有望提振进口需求，提升太平洋地区巴拿马型运费。(3) 粮食：进入发运旺季，粮食需求改善。美国密西西比河水位下降，对粮食发运带来不利影响。俄罗斯拟考虑退出黑海粮食协议。天气影响下，镍矿发运偏弱。FFA再度回落，市场情绪偏悲观
- **供给：**前9月运力规模同比上涨2.9%，较前8个月回落0.2个百分点。本周船舶航速低位小幅反弹，在港船队规模回升，对运费上涨支撑力度转弱。9月受台风天气影响
- **展望：**下周我国煤炭进口有望支撑市场，而粮食和铁矿对市场支撑力度较弱，运费区间震荡
- **风险因素：**台风等极端天气、地缘政治冲突

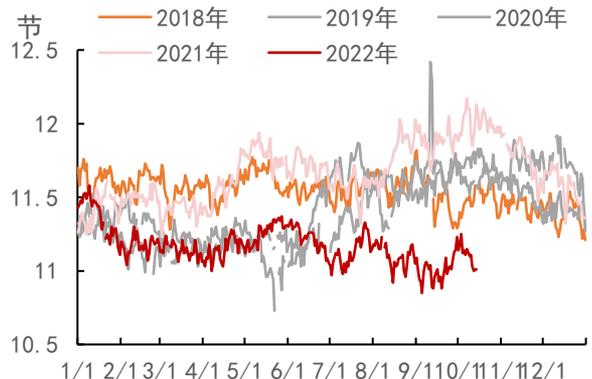
印尼和中国港外船舶规模反弹



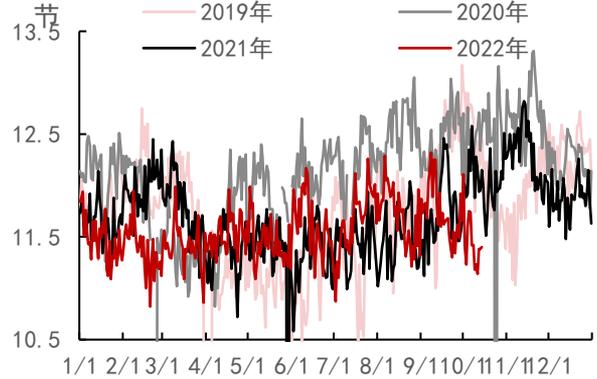
中国以外海岬型船舶在港比例反弹



海岬型航速



VLOC航速



干散货市场：BDI指数震荡回落，中小船型运价更有韧性

■ BDI指数10月14日收于1838点，运价指数偏弱震荡

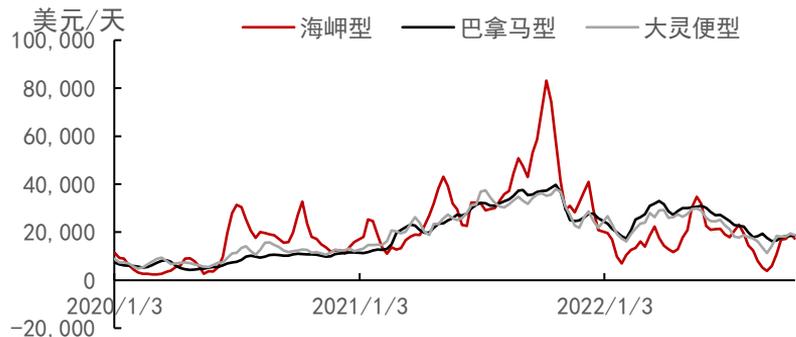
- BCI收于2166点，环比上周末回落7.5%
- BPI收于2081点，环比上周回落6.6%
- BSI收于1690点，环比回落1.4%

■ 海岬型日租金回落，中小船型日租金基本稳定

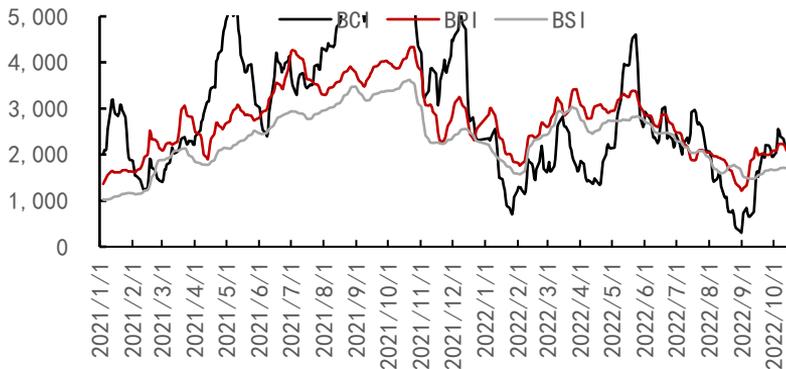
- 海岬型5TC日租金反弹至1.73万美元/天，环比上周回落10.4%
- 巴拿马型5T/C日租金达1.87万美元/天，环比上周五回落3.20%
- 灵便型 10T/C 达1.86万美元/天，环比上上周上涨1.3%

■ FFA下月收于1.58万美元/天，下个季月收于1.13万美元

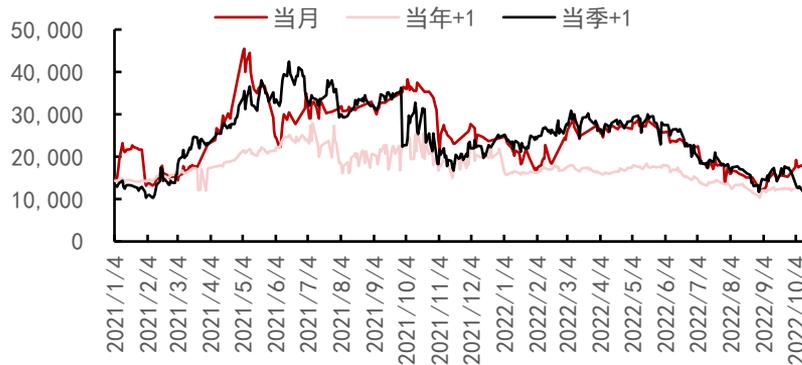
海岬型日租金周环比回落约10%



各船型运费承压回落



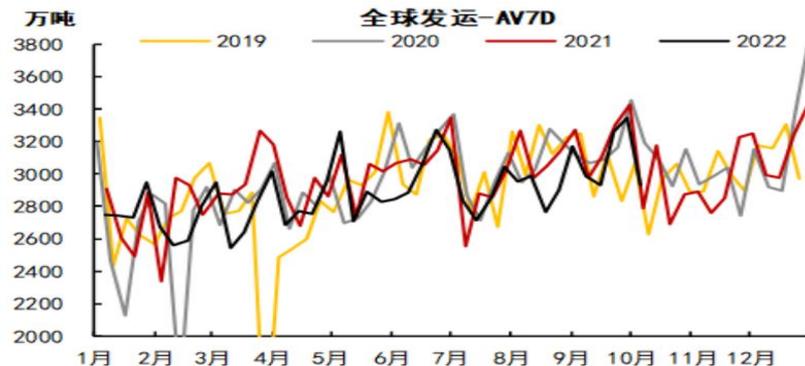
FFA下月收于1.58万美元



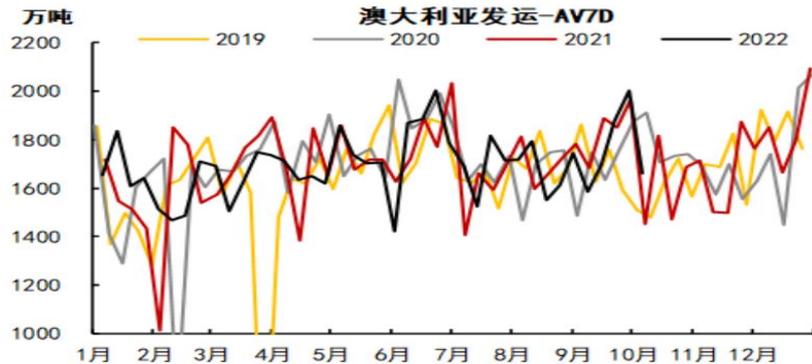
铁矿石发运：发运量回落，海上漂浮的铁矿石偏多

- 全球铁矿石发运量整体回落
- 澳大利亚发运回落
- 巴西发运规模下降，已低于同期水平
- 非主流矿发运减少
- 由于人民币贬值，大量铁矿石在海上漂浮

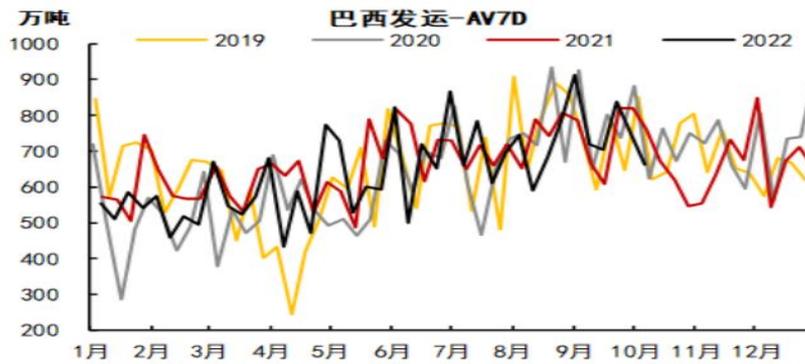
全球发运量回落



澳大利亚发运回落



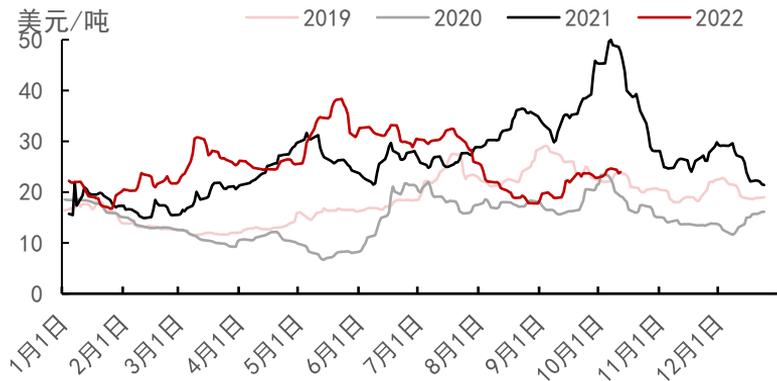
巴西发运总体回落



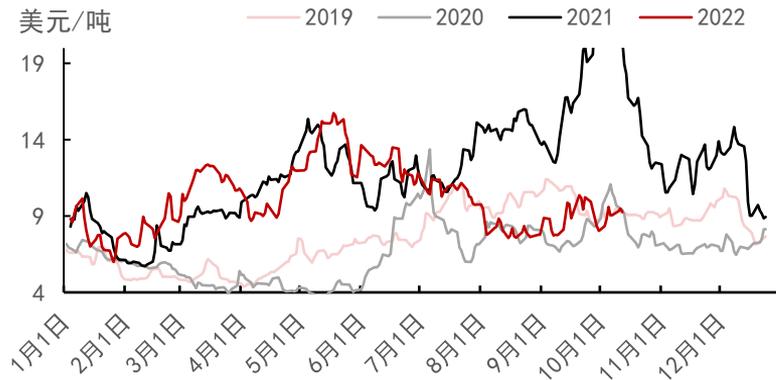
■ 铁矿石运费整体反弹，已高于2020年同期

- 10月12日巴西到中国单吨运费23.9美元/吨，环比上周回落
 - 10月12日澳大利亚到中国单吨运费9.26美元/吨，环比上周回落
 - 10月12日南非到中国单吨运费16.84美元/吨，环比小幅回落
- 询盘量较低，市场总体震荡

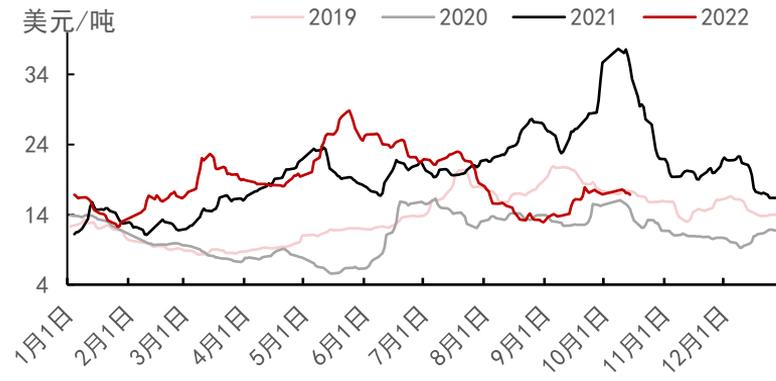
C3航线（巴西-中国）运费季节性



C5航线（澳大利亚-中国）运费季节性



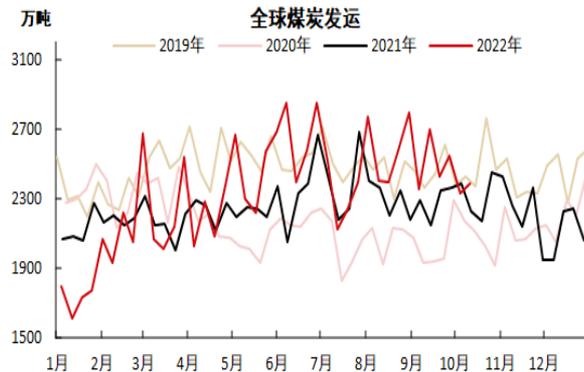
南非-中国运费季节性



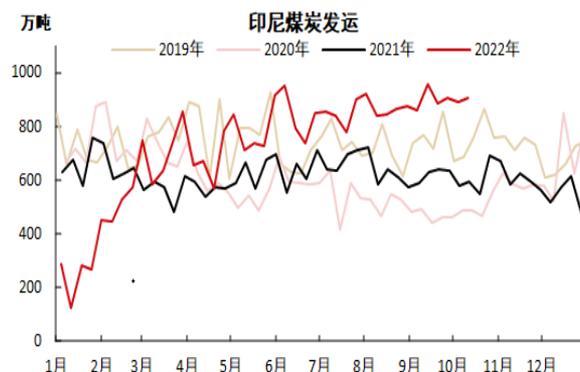
煤炭发运：总量仍处高位，俄煤加大向中国转移

- 煤炭发运量维持高位
- 澳大利亚煤炭发运量再度下滑
- 俄罗斯煤炭继续向中国等亚洲国家转移，发运量反弹

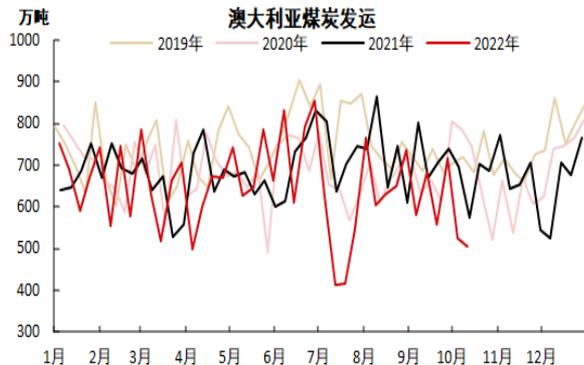
全球煤炭发运量



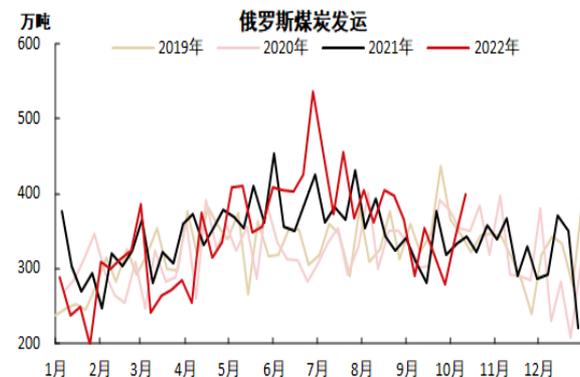
印尼煤炭发运



澳大利亚煤炭发运量

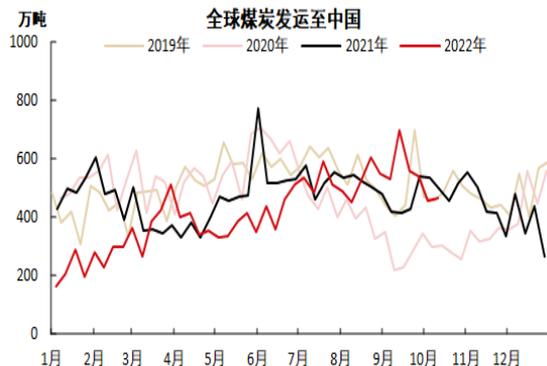


俄罗斯煤炭发运量

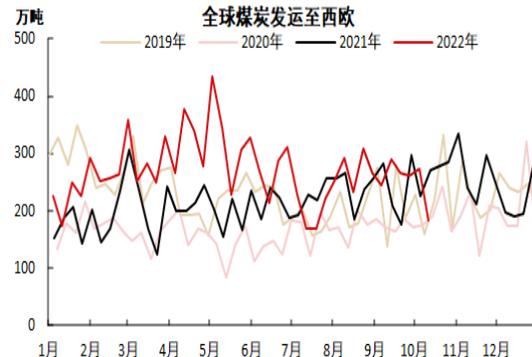


- 发往中国运量近两周连续回落, 印尼9月发往中国煤炭维持较高水平
- 俄罗斯煤炭发运量反弹, 加快向中国转移
- 欧洲从美国、加拿大、哥伦比亚等地进口快速增加

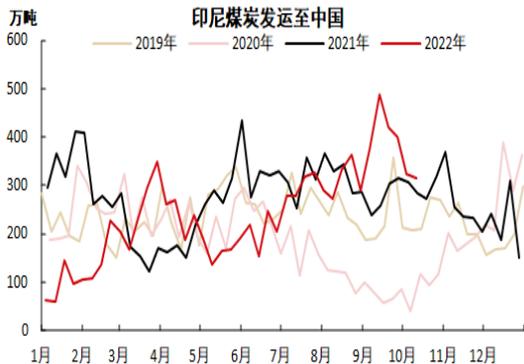
全球煤炭发运至中国



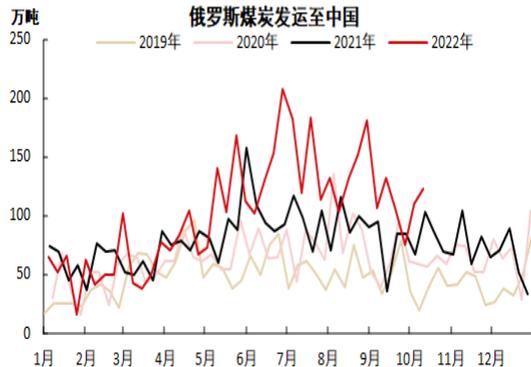
全球煤炭发运至西欧



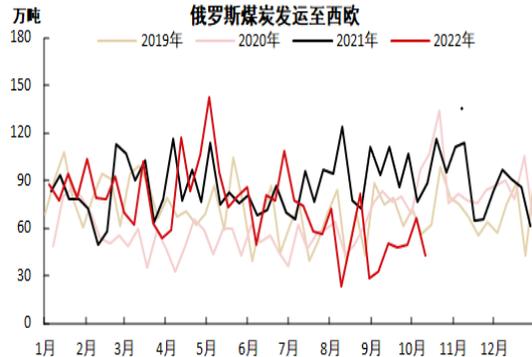
印尼煤炭发运至中国



俄罗斯煤炭发运至中国



俄罗斯煤炭发运至欧洲



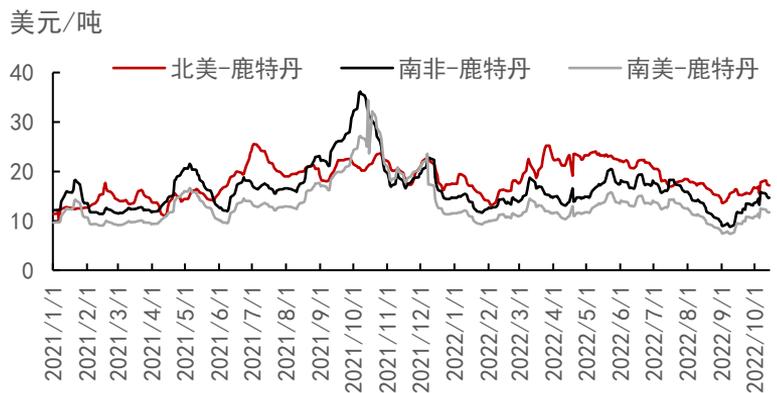
煤炭运费：各航线运费小幅回落

- **印尼发往中国煤炭运费小幅回落**：10月14日印尼萨马林达发运到中国煤炭单吨运价为10.33美元/吨，环比回落2.8%；印尼发往中国的5万吨大灵便型船单吨煤炭运费13.95美元/吨，环比上周回落2.7%
- **俄罗斯发运费小幅回落**：10月14日俄罗斯发往中国煤炭运费收于4.15美元/吨，环比回落0.7%
- **到欧洲煤炭运费周回落5%左右**：南美发往欧洲运费11.7美元/吨，环比回落5.3%；南非发往欧洲运费14.6美元/吨，环比回落6.1%；北美发往欧洲运费17.1美元/吨，环比小幅回落4.3%

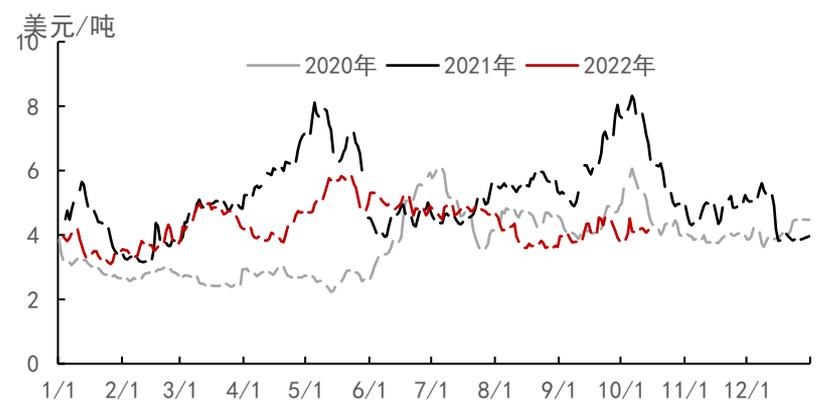
煤炭：印尼发往中国大灵便型运费回落



煤炭：到欧洲煤炭运费回落



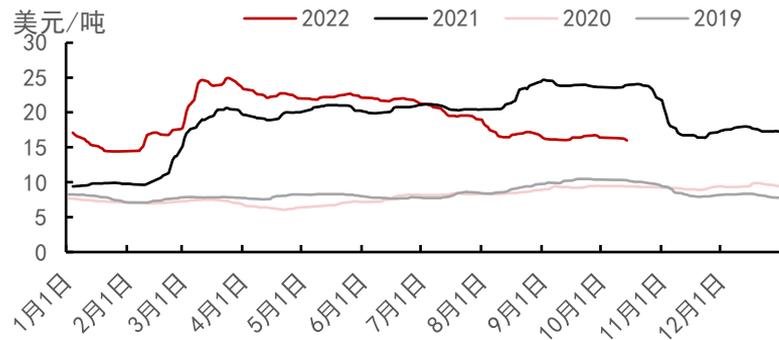
煤炭：俄罗斯发往我国运费小幅震荡



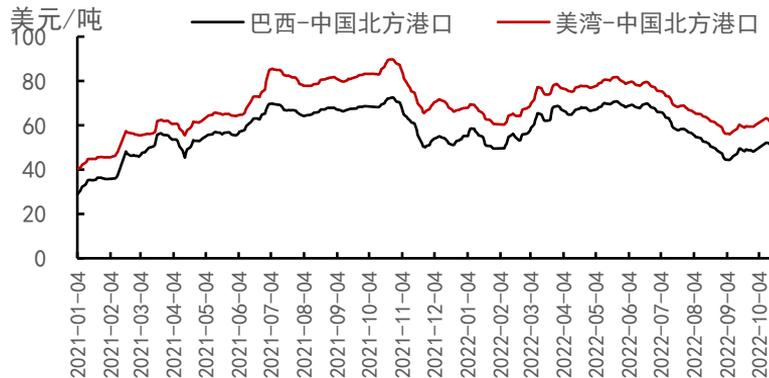
运费：粮食、镍矿及铝土矿运费回落

- **粮食运价环比上周回落**：10月14日巴西和美湾发往中国的粮食运价分别51.1美元和61.54美元/吨，环比分别回落1.9%和2.8%
- 进入北美粮食发运季节，粮食发运有支撑。但密西西比河水位较低，对美国发运带来影响。俄罗斯考虑退出黑海粮食协议并加征小麦出口关税，全球粮食贸易供给更加脆弱
- **镍矿运价小幅回落**：10月14日，菲律宾到中国单吨运费16美元/吨，环比9月末回落2.6%。天气影响镍矿发运
- **铝土矿运价小幅回落**：10月14日几内亚出口到中国的铝土矿单吨运费收于36.3美元/吨，环比上周末回落5.9%

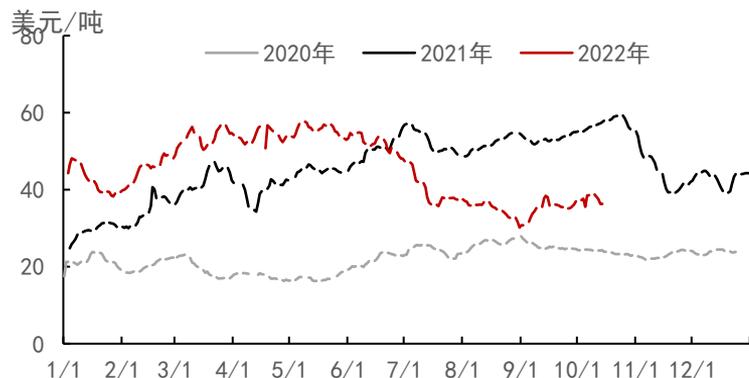
镍矿：菲律宾出口至中国运费小幅回落



粮食：美湾、巴西大豆运价小幅震荡



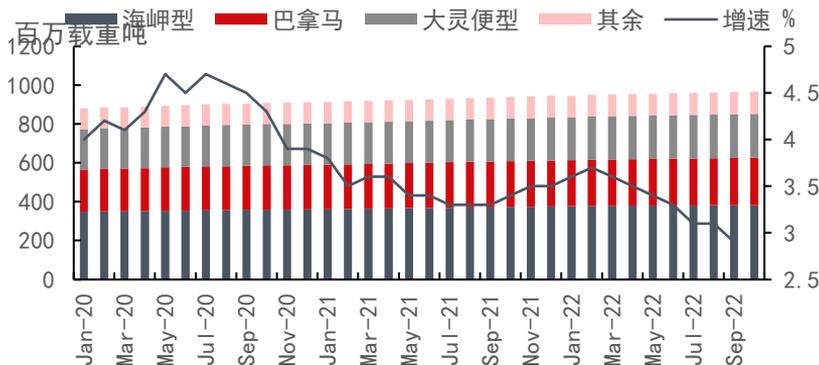
铝土矿：几内亚发运运价小幅震荡



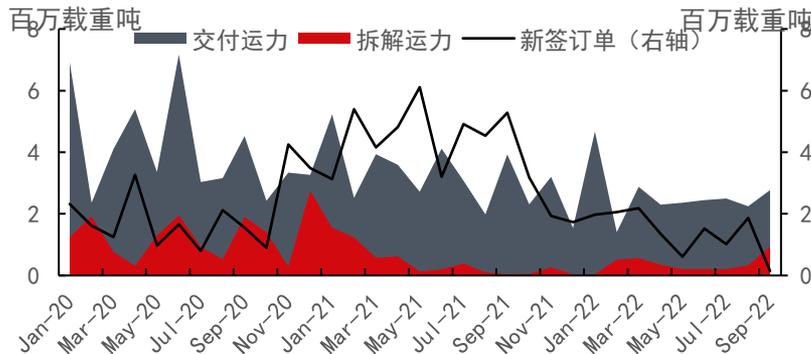
供给：船队规模低速增长，二手船价回落企稳

- 10月初，全球共计干散货船9.66亿载重吨，同比增长2.9%，增速放缓0.2个百分点。手持订单占船队规模比例为7.0%
- 海岬型、巴拿马型和大灵便型分别1937、3008和4000艘，同比分别增2.5%、3.6%和2.7%，占比分别为39.6%，25.2%和23.3%
- 交付运力有所反弹
- 拆解运力低位反弹
- 新签订单再度回落
- 受运价回落拖累，海岬型、巴拿马型和大灵便型二手船价格环比上月分别回落6.0%、回落1.6%和4.7%

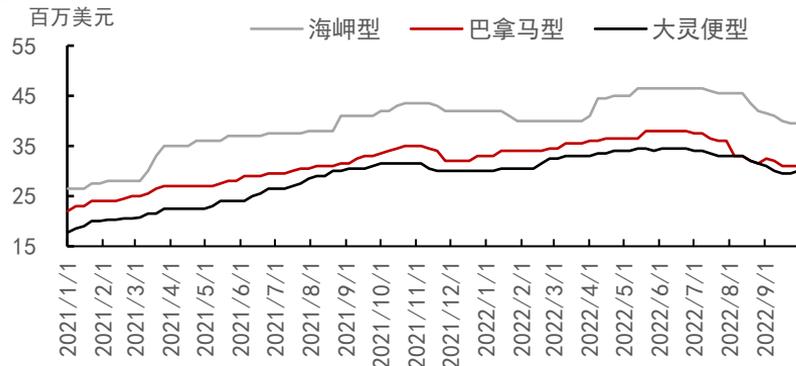
船队规模：前9月增2.9%，增速继续放缓



船队增速：拆解规模保持低位，新签订单再度回落



二手船价格：巴拿马型和大灵便型船价企稳

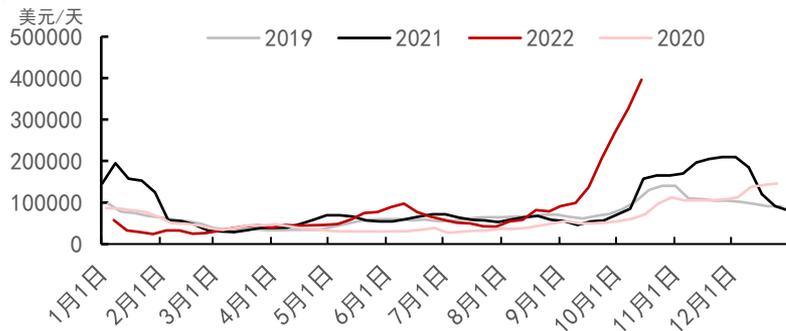


第四部分 气体船航运市场

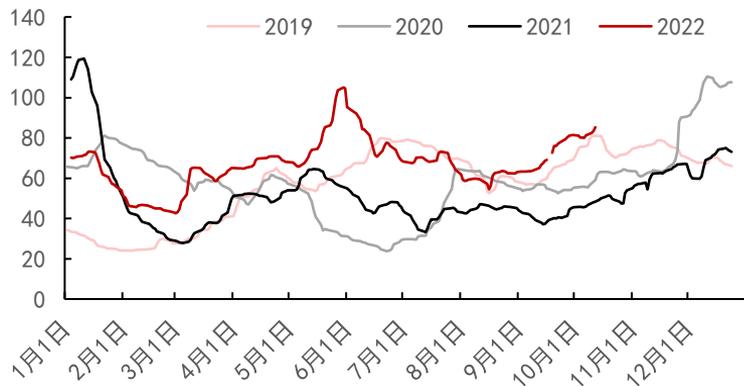
运费：LNG船日租金逼近40万美元，再创历史新高

- 10月14日，16万方的LNG船现货市场运费达39.62万美元，环比上涨21%
- 10月13日BLPG达到运费达到85.13美元/吨，处于季节性高位
- 10月14日，4.6万方美国休斯顿和中东发往远东地区的LPG单吨运费分别达133和80.5美元/吨，环比分别上涨1.9%和1.5%
- **需求：**LNG和LPG发运量高位震荡，市场情绪较强，欧洲进口支撑运费高位
- **展望：**接近冬季旺季，远东地区到港增加，欧洲地区需求依然强劲，市场船舶较为短缺，运费偏强运行。再过1-2周欧洲LNG正式进入去库期
- **风险因素：**极端天气，高气价抑制欧洲和亚洲需求，欧洲天然气价格加速回落

LNG：16万方船即期运费达32.6万美元



本周BLPG运费再度反弹



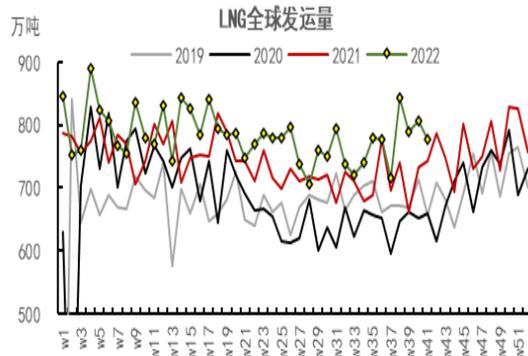
LPG：9月中东、美国发往远东运费持续上升



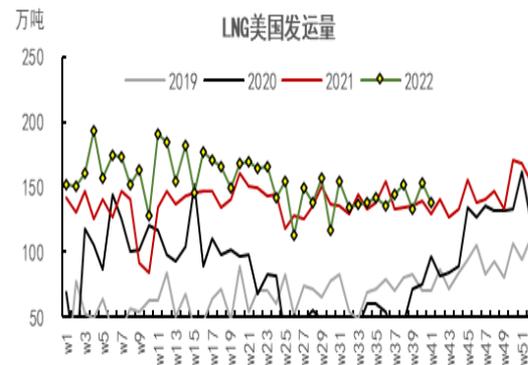
需求：LNG发运量高位小幅回落，澳大利亚发运本周反弹

- LNG发运量本周发运量仍处高位
- 卡塔尔发运量环比回落
- 美国发运小幅回落
- 澳大利亚发运量反弹至高位
- 俄罗斯发运量再度下滑

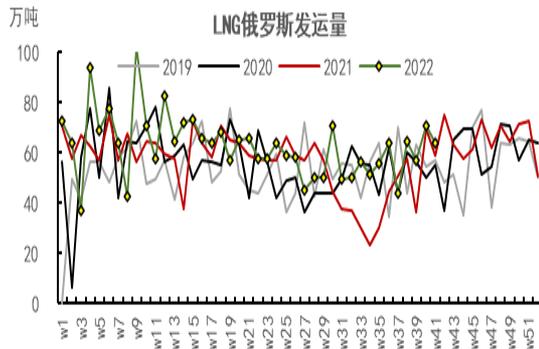
全球LNG发运量



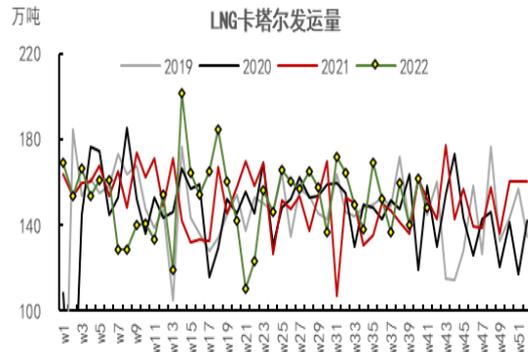
美国LNG发运量



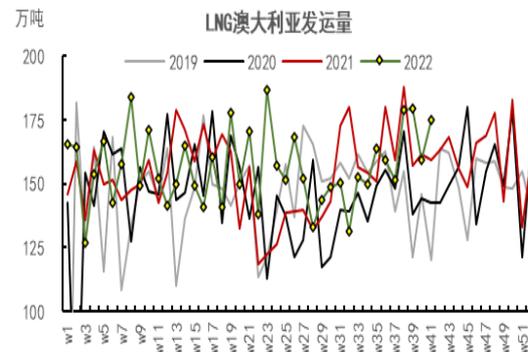
俄罗斯LNG发运量



卡塔尔LNG发运量



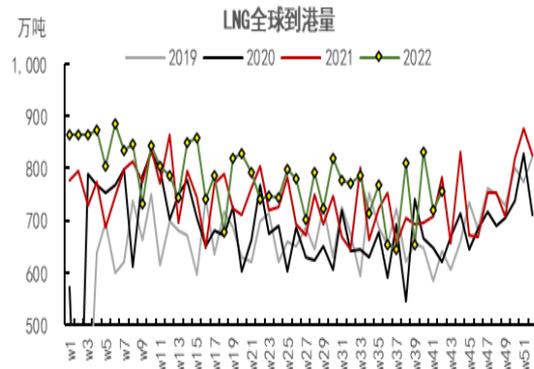
澳大利亚LNG发运量



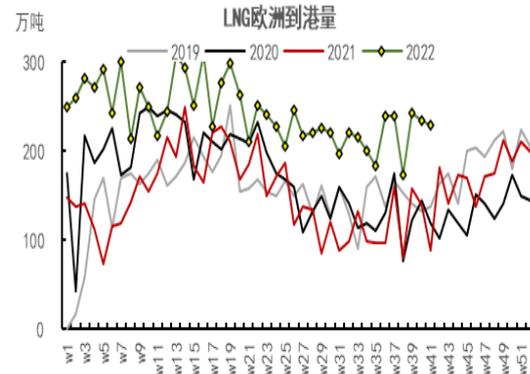
需求：LNG到港小幅反弹，欧洲到港环比下降

- LNG到港量小幅反弹
- 欧洲到港环比回落
- 日本、印度到港量环比回落
- 中国LNG到港量反弹

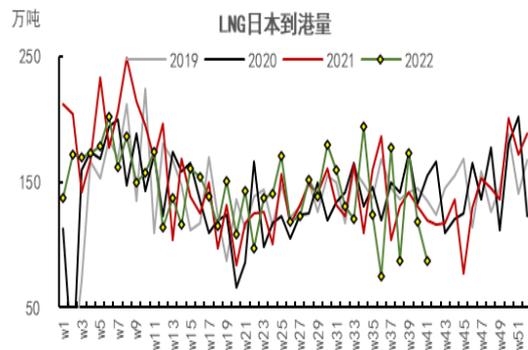
全球LNG到港量



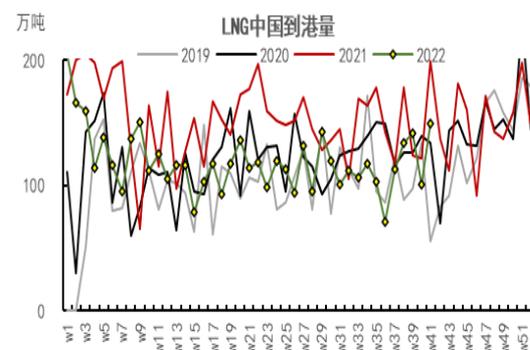
LNG欧洲到港量



日本LNG到达量



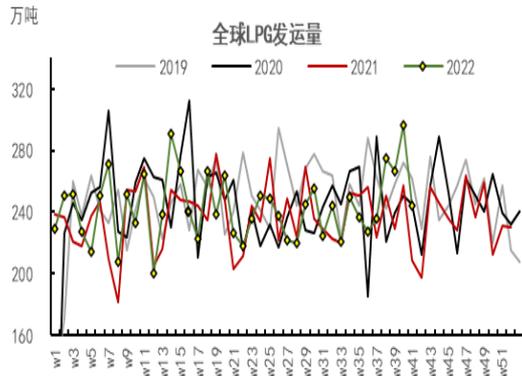
中国LNG到达量



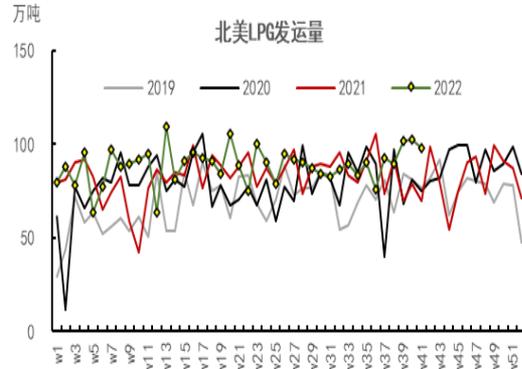
需求：LPG全球发运高位震荡，本周下降但下周有望反弹

- 全球LPG发运量高位震荡，本周回落但下周依然偏强
- 美国LPG发运仍处高位
- 中东LPG发运高位回落
- 北非LPG发运震荡下行

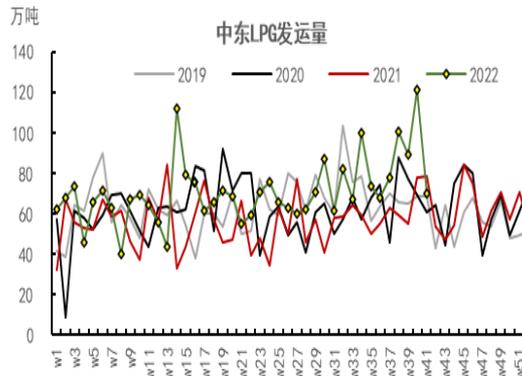
全球发运量



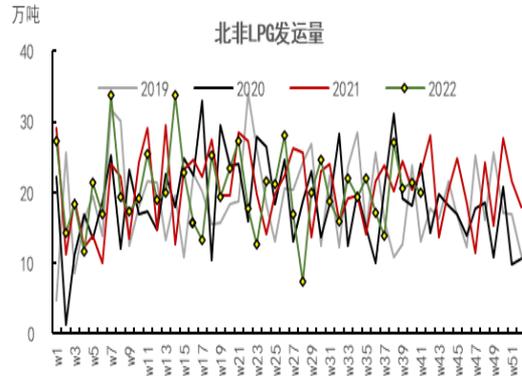
北美发运量



中东发运量



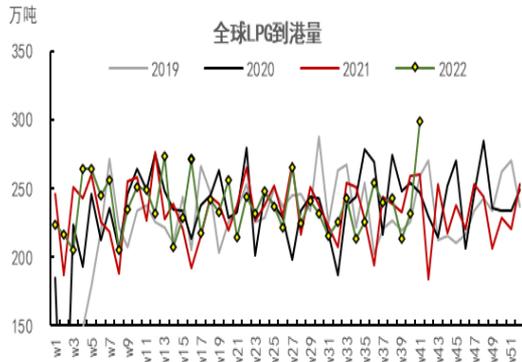
北非发运量



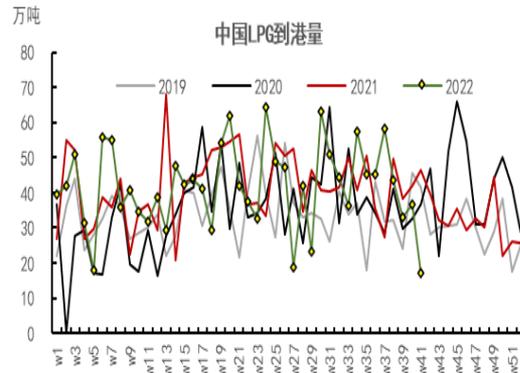
需求：LPG到港量继续走强，印度LPG到港量快速上升

- 全球LPG到港量再度冲高。由于前期发运较高，本周预计到港量反弹，环比处于高位
- 中国LPG到港量回落，低于季节性同期
- 印度到港量高位上行
- 欧洲到港量连续两周回落

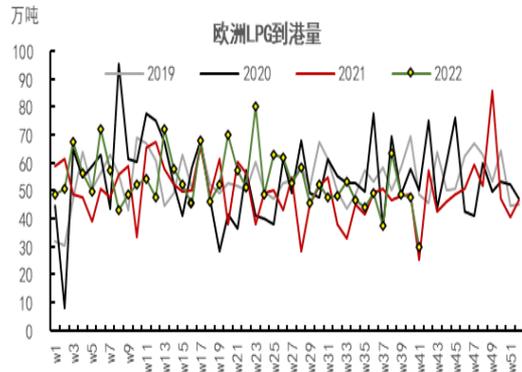
全球到港量



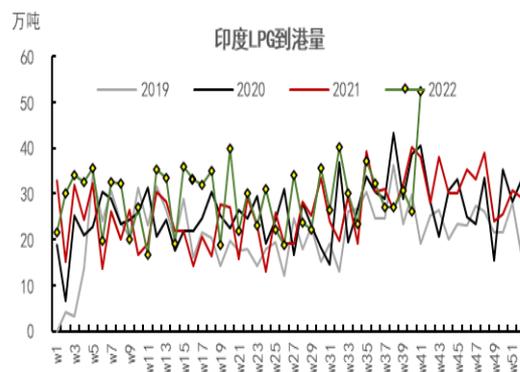
中国到港量



欧洲到港量



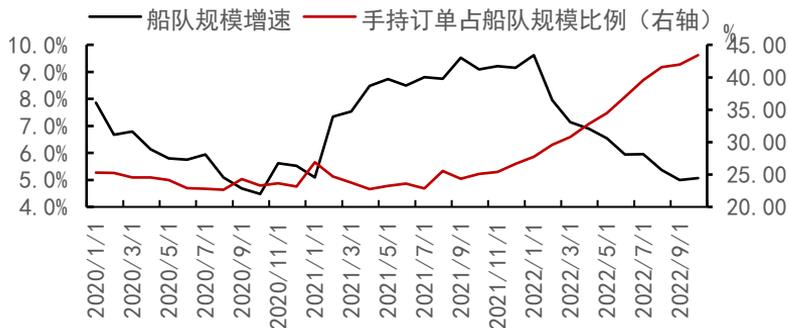
印度到港量



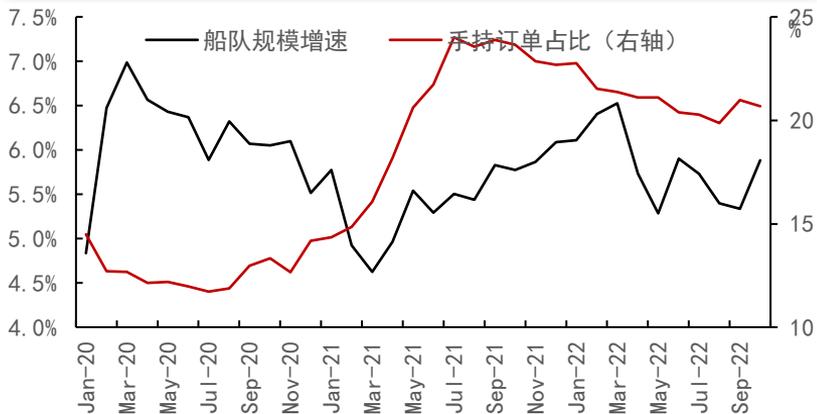
供给：LNG与LPG船舶增长放缓，短期运力难以快速增加

- 10月初LNG船队规模达704艘、1.04亿方，同比增长5.1%
- 前9月新签LNG订单131艘，规模达0.22亿方，手持订单占船队规模比例已达43.4%
- 10月初LPG船队规模达1556艘、4124.8万方，同比上涨5.9%，手持订单占比反弹，达到20.69%
- 5年船龄的LNG和LPG船舶价格环比持平，分别收于1.8亿美元和7400万美元，较年初约上涨24.1%和2.8%
- LNG船在2025年后可能面临过剩

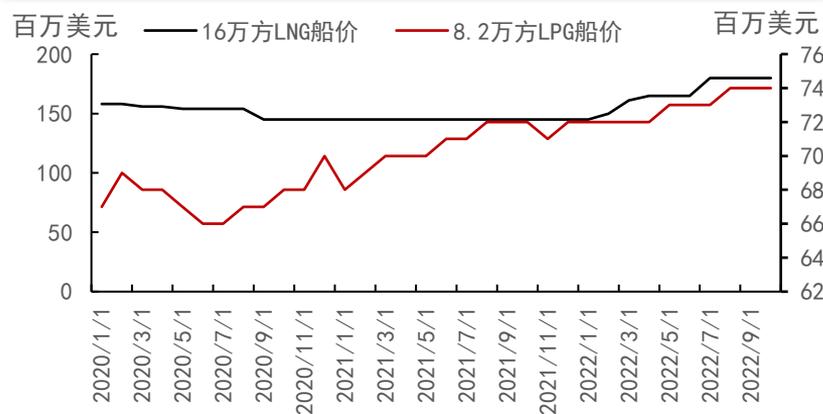
LNG船队：前9月签订大量新造船订单



LPG船队规模增速提升，手持订单占比上行



5年船龄LNG和LPG船舶价格船价环比持平

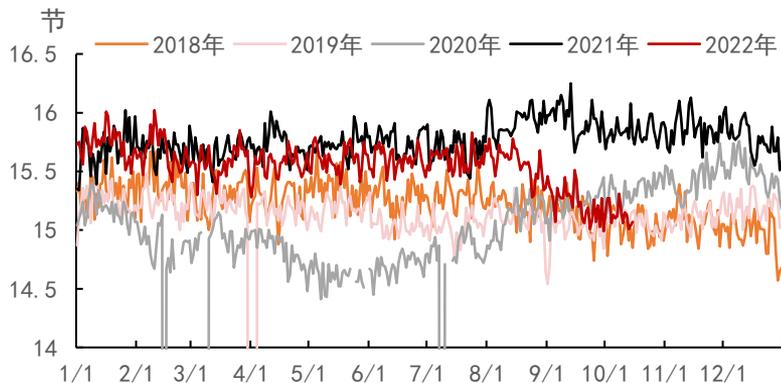


第五部分 集装箱航运市场

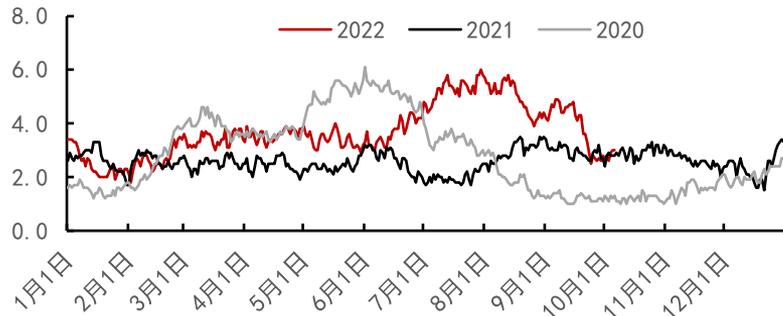
集装箱船运价短期预测：运费继续下行

- **需求**：美国通胀数据继续爆表，零售商库存处于高位，对进口需求形成压制；欧洲能源危机偏紧对生产带来一定影响，但需求整体转弱。韩国10月上旬出口同比下跌超20%，越南9月出口增速显著放缓，全球需求转弱态势更为清晰
- **供给**：前9月集装箱船队规模达到2540.9万TEU，同比上涨3.9%，增速加快0.2个百分点。手持订单占船队规模比例达27.2%，2023年后运力增长进一步提速。9月亚洲向美国和欧洲投放运力同比均下滑，船舶装载率震荡，供给相对宽松。9月船舶在港时间小幅反弹，欧洲罢工依然影响市场，但整体周转加快
- **展望**：供需格局已反转，运费继续震荡下行

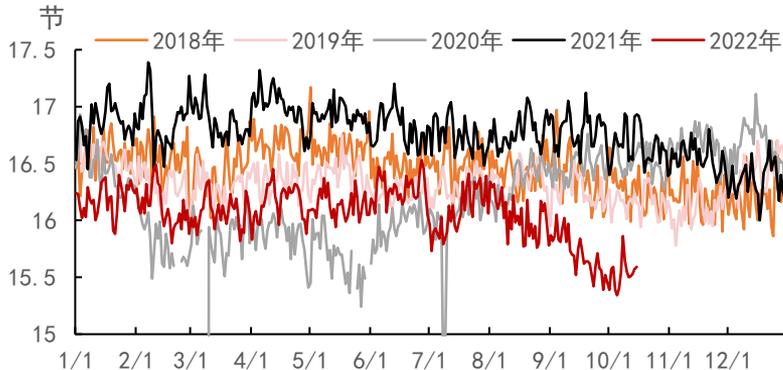
中型集装箱船舶航速



船舶闲置比例 (%) 震荡回落

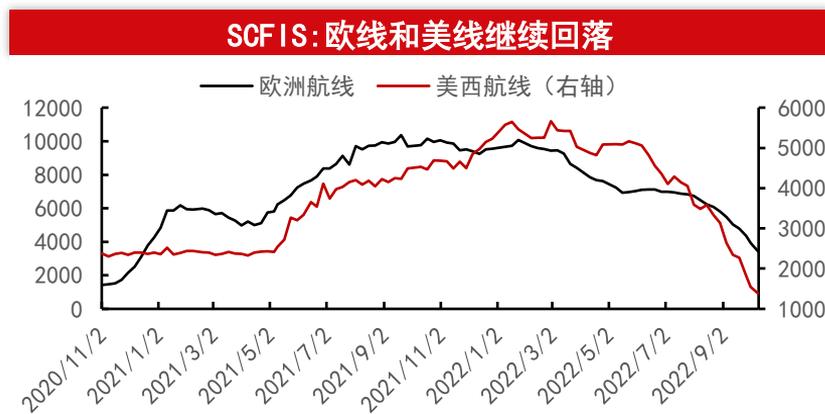


大型集装箱船舶航速

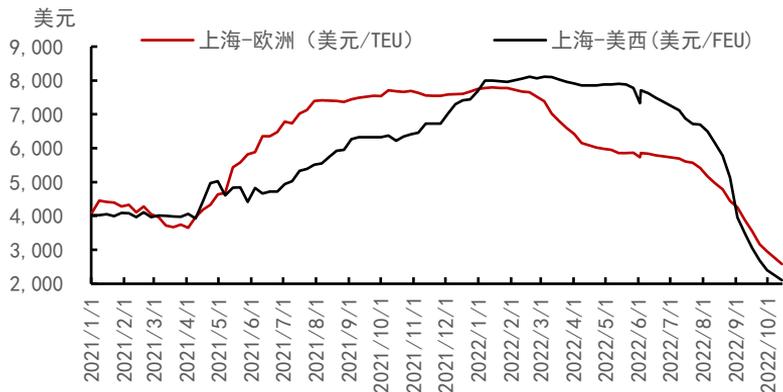


集装箱：运费继续回落，美西航线逼近2000美元

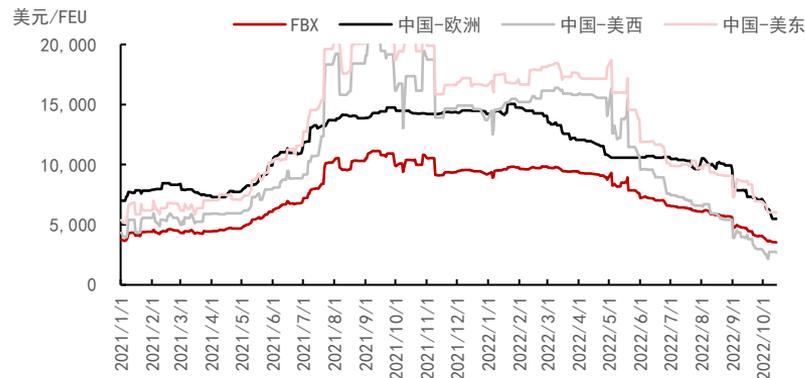
- **上海出口集装箱结算运价指数 (SCFIS)：**10月12日SCFIS美西线收于1827.21点，环比回落19.5%；欧线运费收于4361.94点，环比回落8.7%
- **FBX：10月14日**收于3513点，环比上周回落4.9%
 - 中国-欧洲航线运价收于5484美元/FEU，环比上周回落12.2%
 - 上海-美西港口运价收于2679美元/FEU，环比上周回落1.9%
 - 美东航线运费降至5993美元/FEU，环比回落0.5%
- **SCFI：10月13日**收于1814点，环比下降5.7%
 - 上海至欧洲运价为2581美元/TEU，环比下降12.5%
 - 上海至美西为2097美元/FEU,环比下降12.6%



SCFI: 美西、欧洲航线运价下行



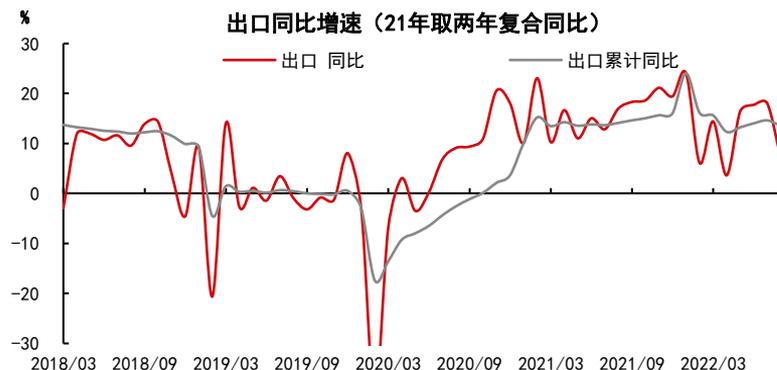
FBX美西线运费回落



出口：9月人民币贬值压力持续，PMI新出口订单指数仍不景气

- 8月，我国出口（美元计价）同比增长7.1%，增速环比放缓10.9个百分点。前8月出口累计增长13.5%，放缓1.1个百分点
- 即期人民币汇率收于接近7.2
 - 10月14日美元兑人民币即期回落达到7.1931
- 9月国家统计局PMI新出口订单指数分项收于47点
 - 环比上月回落1.1个百分点，仍处于收缩区间
 - 9月出口预计总体承压
 - 新出口订单指数表现整体差于新订单指数，国内需求好于国际

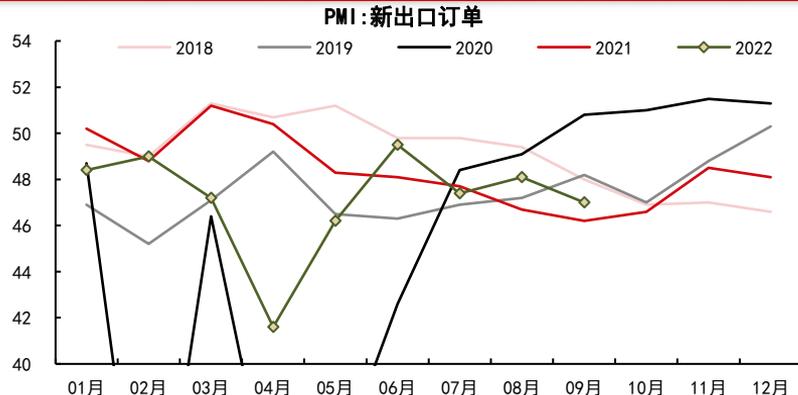
8月出口增速快速回落，美元计价仅增7.1%



人民币汇率继续贬值



9月PMI新出口订单仍处于收缩区间，环比继续回落



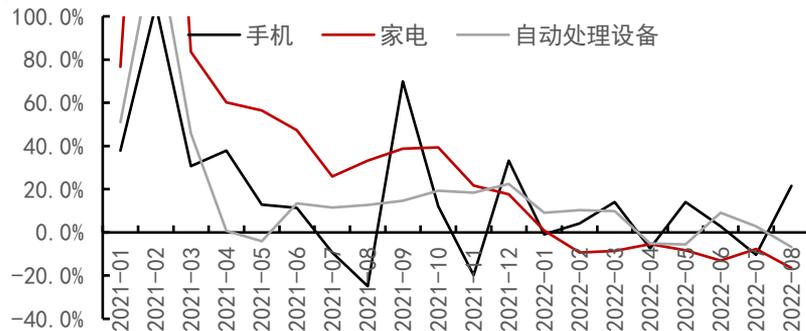
出口：劳动密集型产品出口显著放缓，汽车出口表现亮眼

■ 机电产品出口增速4.3%

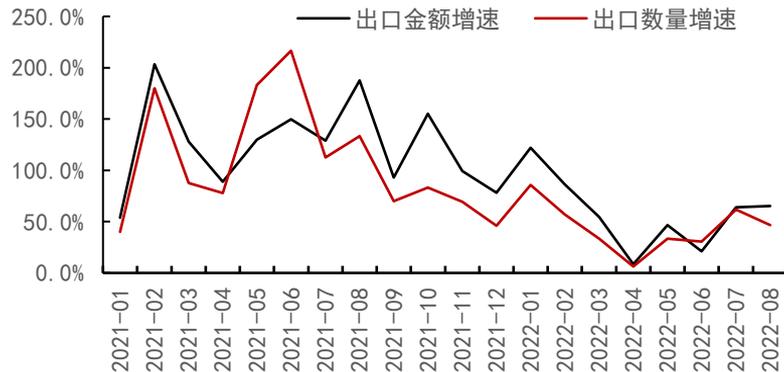
- 家电出口同比仍然下滑，手机同比增速反弹
- 汽车出口增速高位：8月当月，汽车出口金额和数量分别同比增长65.2%和46.7%，出口量回升至27.5万辆

■ 劳动密集型商品出口增速快速回落：8月服装、塑料制品、鞋靴、玩具等同比分别增5%、3.2%、16.4%和2.2%

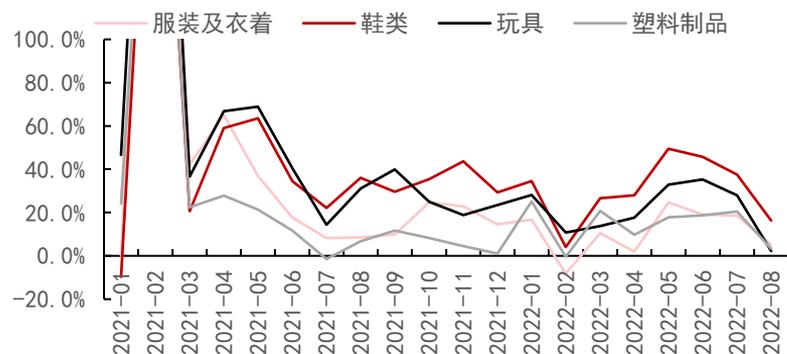
手机出口反弹，其他机电产品表现较弱



汽车出口金额和数量在高基数下增速较快



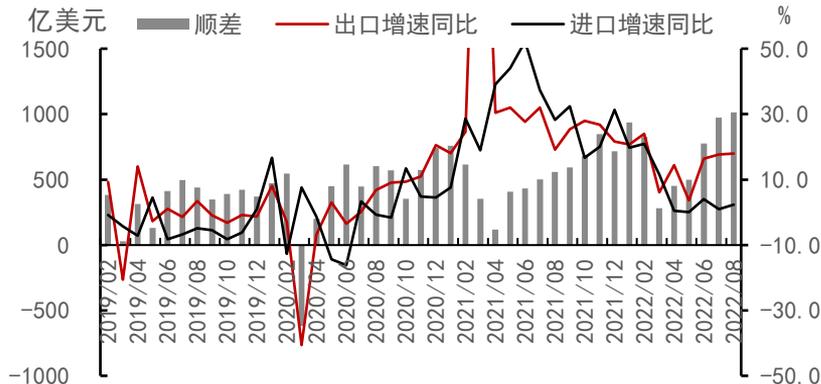
劳动密集型产品出口增速显著放缓



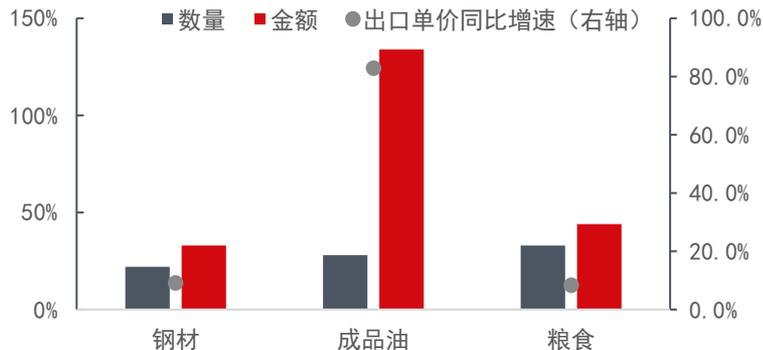
进口金额低速增长，原油、煤炭及粮食进口单价增25%以上

- 8月进口同比仅增长0.3%，进口单价上升；贸易顺差扩大
- 8月典型商品进口：能源及粮食进口单价较快上涨
 - 铁矿石进口数量小幅下滑，金额回落近47%，单价回落45.9%
 - 原油进口单价同比增27.9%，增速较7月继续放缓
 - 煤炭进口数量转正，进口单价同比增25.8%
 - 粮食进口数量和金额均下滑，单价同比增25.4%
- 典型商品出口：
 - 成品油出口单价快速走强，出口数量转正
 - 粮食、钢材出口单价小幅上升，出口数量增长超20%

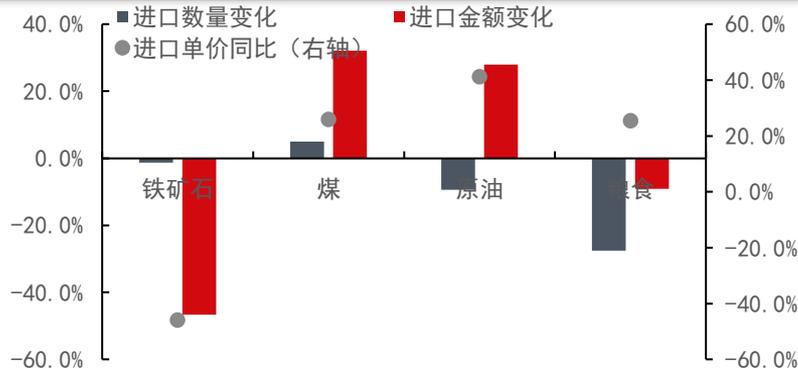
8月进口同比增长2.3%，贸易顺差扩大



典型商品出口：成品油出口数量转正



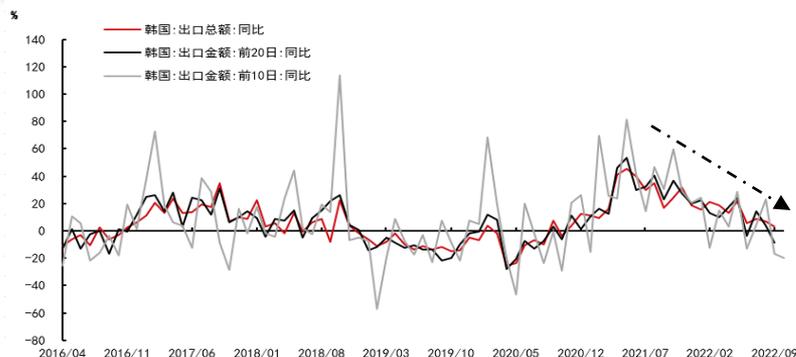
8月商品进口：能源及粮食单价上涨较快



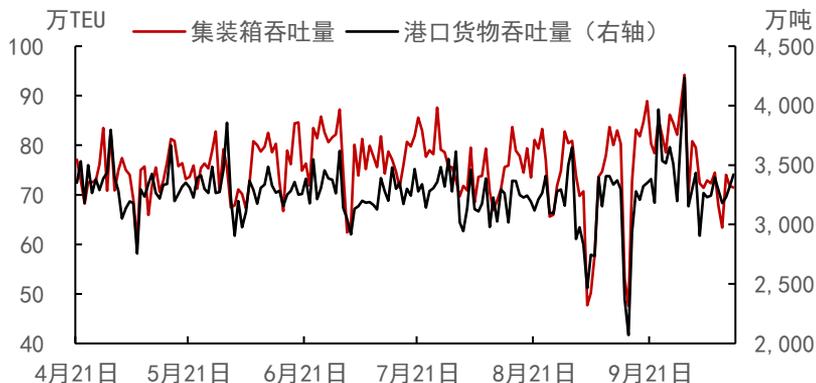
9月以来韩国和越南出口放缓，10月我国港口集装箱吞吐量低位运行

- 10月我国重点港口集装箱吞吐量均值达72.5万TEU，较8月和9月均值回落
- 韩国9月出口同比增长2.8%，10月上旬增速同比下滑20.2%
- 越南9月出口规模达299.4亿美元，同比增10.9%，环比8月增速放缓16.5个百分点

韩国10月上旬出口同比暴跌20.2%



我国重点港口集装箱和货物吞吐量



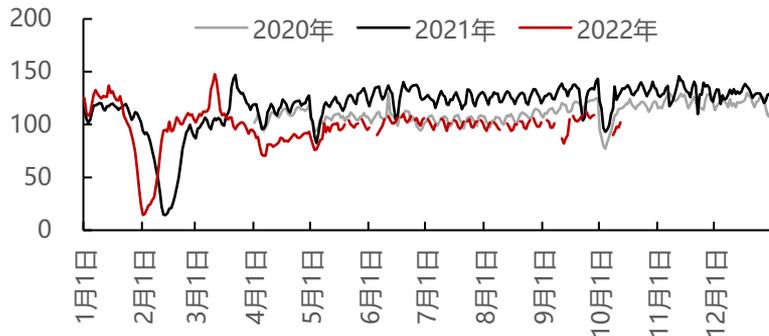
9月越南出口增速仅为10.9%，环比放缓16.5个百分点



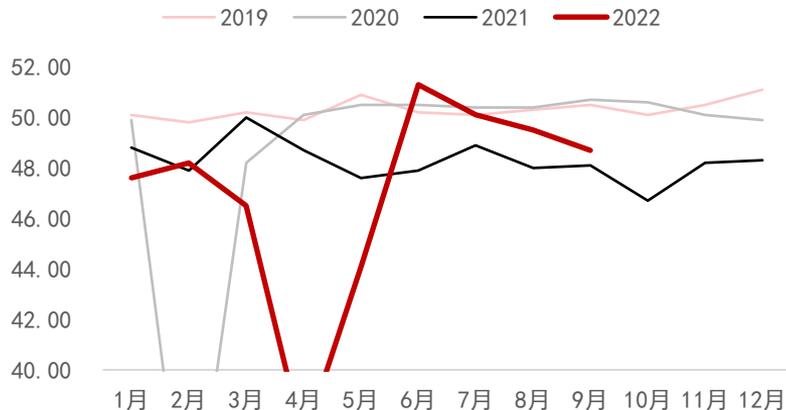
国内供应链：疫情散发导致供应链中转小幅受限

- 9月，PMI供应链配送指数环比小幅回落至48.7，受疫情和台风影响周转小幅受限
- 10月14日，G7公路货运指数收于103点，近期环比出现一定反弹，同比下降约22%
- **公路货运快速恢复**：本周全国高速公路货车通行量均值回升至752万辆
- **铁路运量维持高位**：国庆假期期间铁路日运量1098万吨
- 近期疫情及国内会议影响，运输端受到一定限制

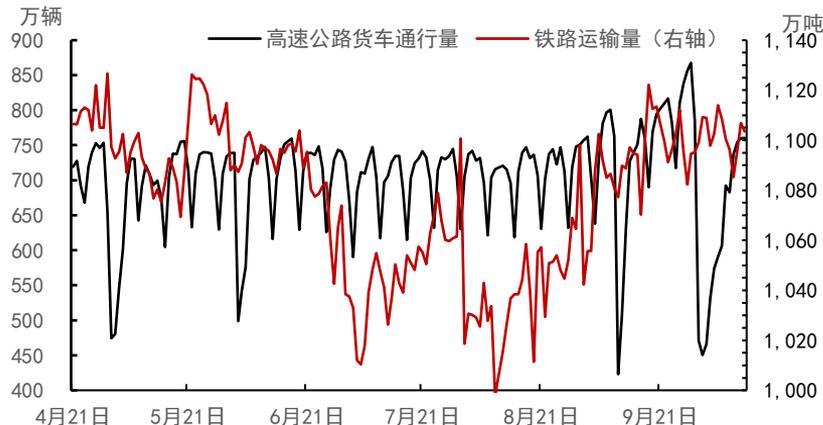
公路货运流量同比下降22%



PMI 供应商配送时间小幅受限



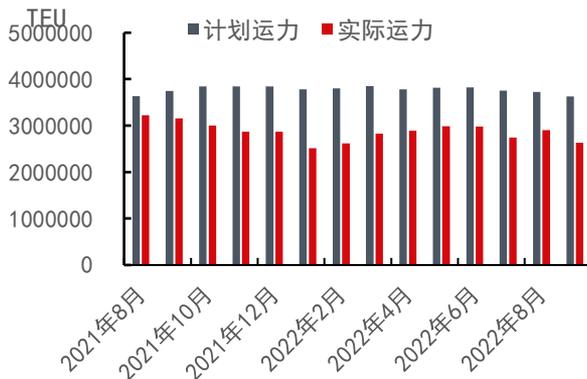
铁路运输量保持较高水平



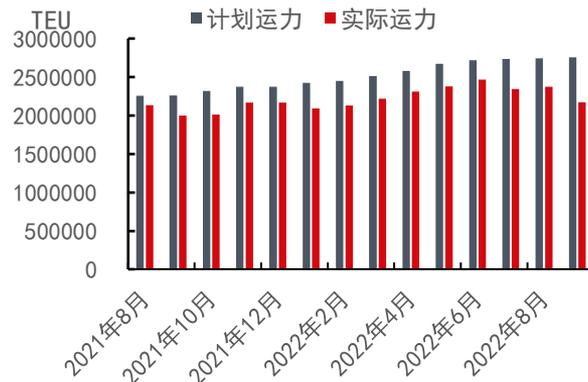
供给：亚洲-美国航线运力投放及船舶装载率

- 9月，亚洲-美西集装箱实际投放运力263.1万TEU，同比下降16.6%
- 9月，亚洲-美东集装箱实际投放运力275.6万TEU，同比增长8.6%
- 亚洲-美国集装箱实际投放运力同比下降6.8%
- 9月，亚洲-美国航线满载率继续小幅回落，美西航线不足80%，美东航线不足85%

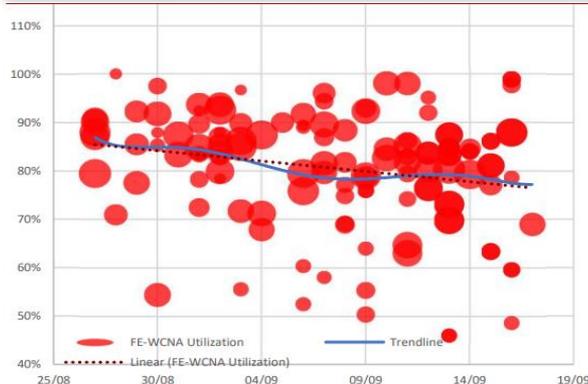
亚洲-美西港口运力投放



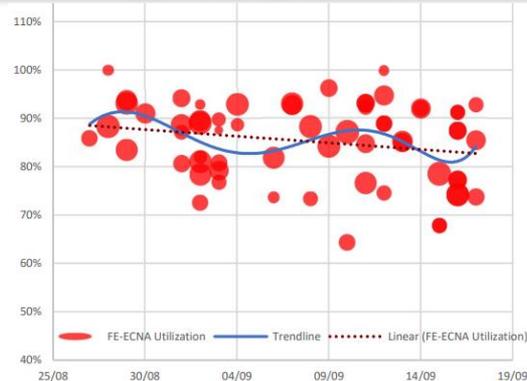
亚洲-美东港口运力投放



亚洲-美西航线满载率



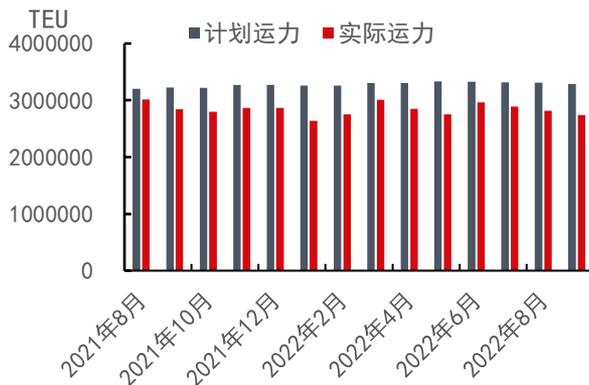
亚洲-美东航线满载率



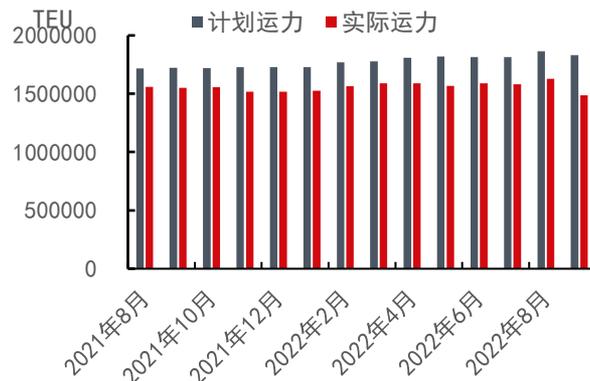
供给：欧洲航线运力投放及船舶装载率

- 9月，亚洲-北欧集装箱运力274.0万TEU，同比下降3.5%
- 9月，亚洲-地中海集装箱投放运力148.8万TEU，同比下降4.1%
- 9月，亚洲到欧洲航线满载率小幅上升

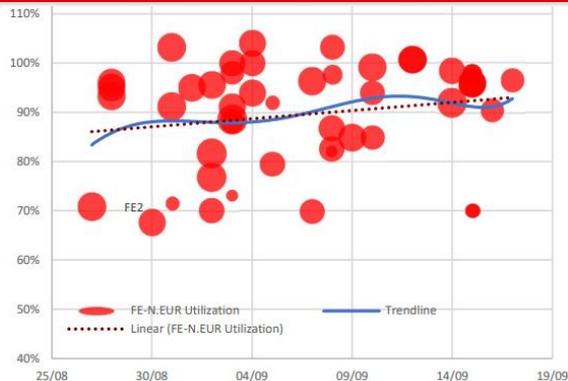
亚洲-西北欧航线运力投放



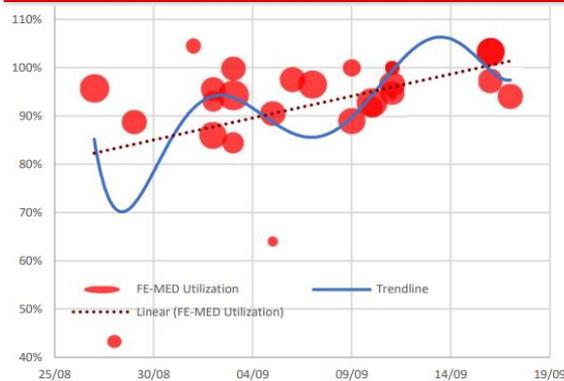
亚洲-地中海航线运力投放



亚洲-西北欧航线满载率



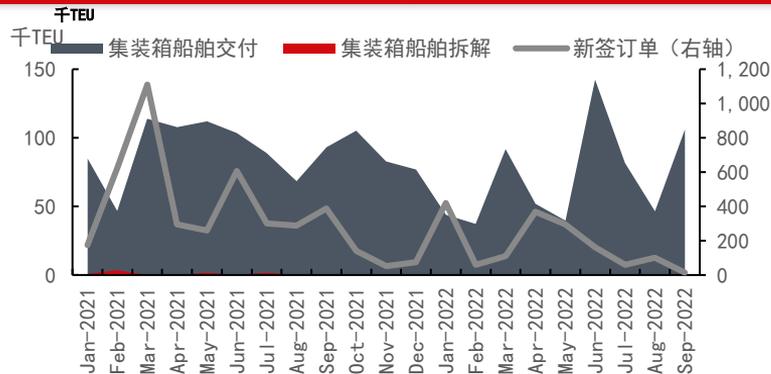
亚洲-地中海地区航线满载率



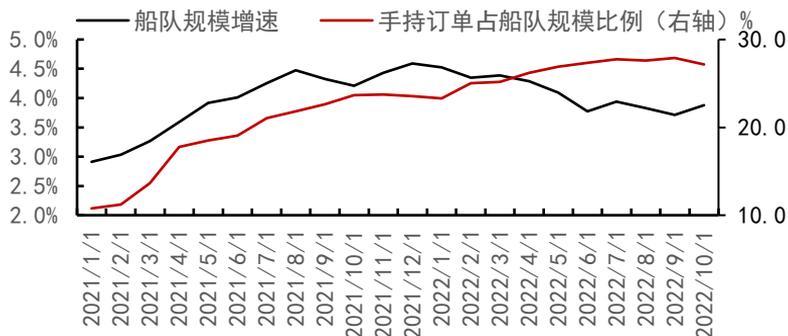
供给：集装箱船队规模增速提速，日租金水平快速回落

- 前9月，集装箱船队规模达到2540.9万TEU，同比上涨3.9%，增速加快0.2个百分点。手持订单占船队规模比例达27.2%
- 集装箱船舶交付提速，开始有拆解运力，新签订单快速回落。
- 集装箱船舶日租金快速回落
 - 9000TEU 船舶6-12个月日租金11.1万美元，环比8月末回落33.9%
 - 6800TEU 船舶6-12个月日租金收于6.2万美元，环比8月末回落55.1%
 - 4400TEU 船舶6-12个月日租金收于3.5万TEU，环比8月末回落70%

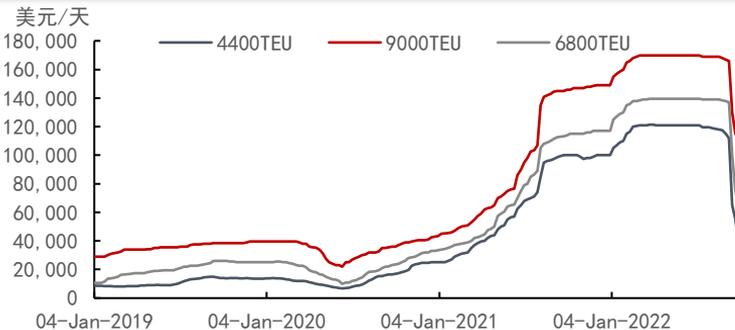
船队规模典型指标变化



集装箱船队规模增长

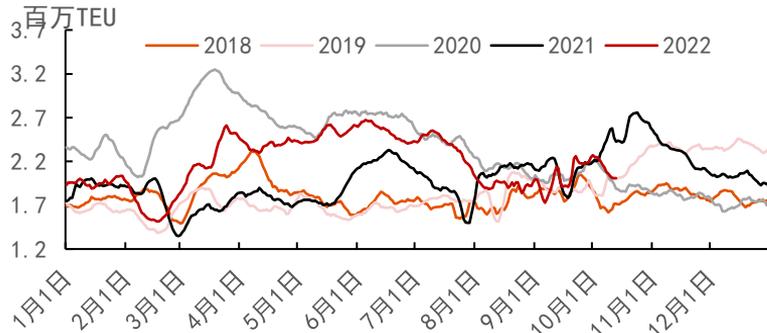


船舶租金快速跌落

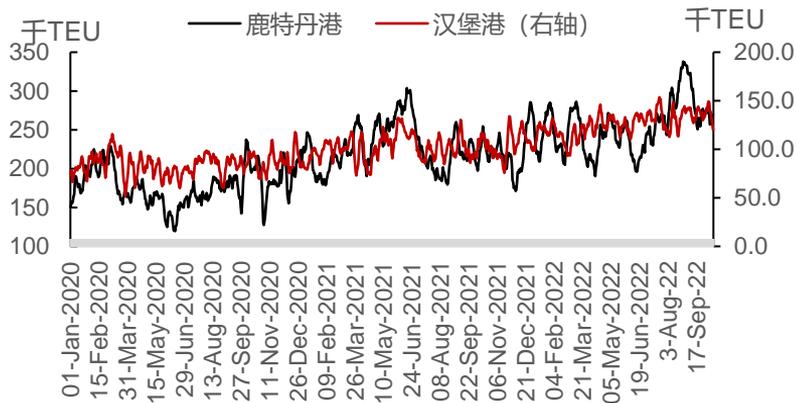


- 洛杉矶港外集装箱船舶规模小幅反弹
- 我国港外集装箱船队规模回落
- 欧洲港口集装箱船舶拥堵规模回落，菲利克斯托港罢工带来小幅影响

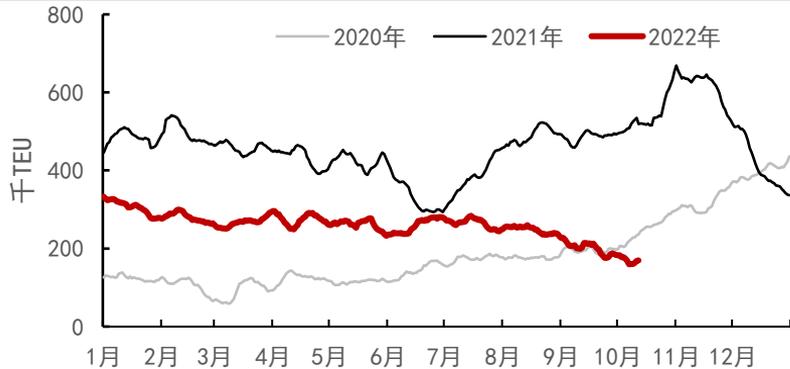
中国港外集装箱船舶规模回落



欧洲港口船舶拥堵回落



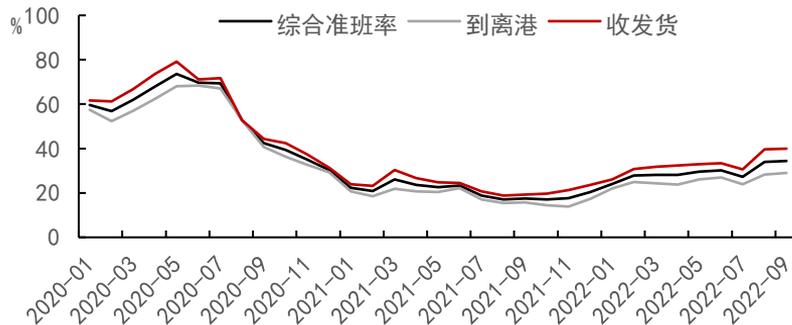
美西港外集装箱船舶拥堵小幅反弹



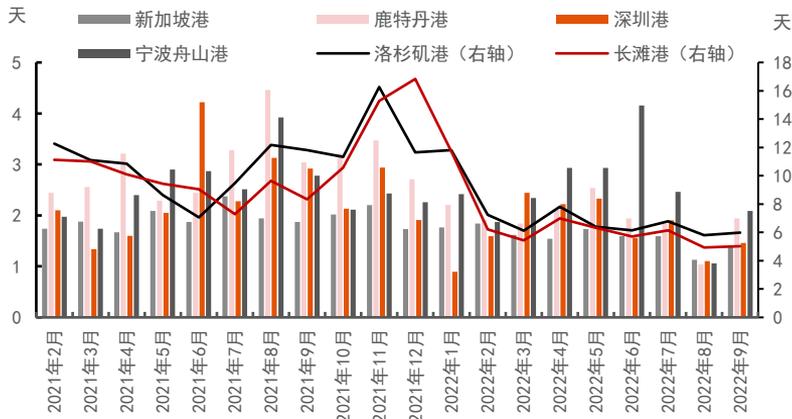
集装箱船周转：航次周转时间总体下降，对运费支撑力度转弱

- 航运联盟主动调节运力供给
- 供给相对宽松，准班率回升
- 9月船舶在港时间小幅反弹，但对市场影响有限

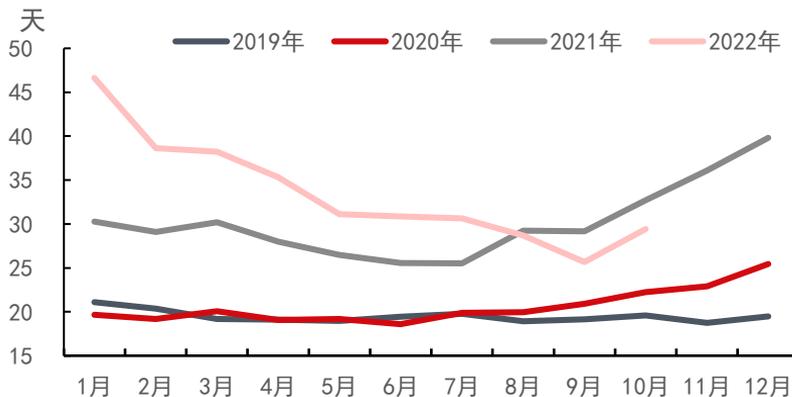
船舶准班率总体改善



9月船舶在港时间



中国-美西航行时间



免责声明

除非另有说明，中信期货有限公司拥有本报告的版权和/或其他相关知识产权。未经中信期货有限公司事先书面许可，任何单位或个人不得以任何方式复制、转载、引用、刊登、发表、发行、修改、翻译此报告的全部或部分材料、内容。除非另有说明，本报告中使用的所有商标、服务标记及标记均为中信期货有限公司所有或经合法授权被许可使用的商标、服务标记及标记。未经中信期货有限公司或商标所有权人的书面许可，任何单位或个人不得使用该商标、服务标记及标记。

如果在任何国家或地区管辖范围内，本报告内容或其适用与任何政府机构、监管机构、自律组织或者清算机构的法律、规则或规定内容相抵触，或者中信期货有限公司未被授权在当地提供这种信息或服务，那么本报告的内容并不意图提供给这些地区的个人或组织，任何个人或组织也不得在当地查看或使用本报告。本报告所载的内容并非适用于所有国家或地区或者适用于所有人。

此报告所载的全部内容仅作参考之用。此报告的内容不构成对任何人的投资建议，且中信期货有限公司不会因接收人收到此报告而视其为客户。

尽管本报告中所包含的信息是我们于发布之时从我们认为可靠的渠道获得，但中信期货有限公司对于本报告所载的信息、观点以及数据的准确性、可靠性、时效性以及完整性不作任何明确或隐含的保证。因此任何人不得对本报告所载的信息、观点以及数据的准确性、可靠性、时效性及完整性产生任何依赖，且中信期货有限公司不对因使用此报告及所载材料而造成的损失承担任何责任。本报告不应取代个人的独立判断。本报告仅反映编写人的不同设想、见解及分析方法。本报告所载的观点并不代表中信期货有限公司或任何其附属或联营公司的立场。

此报告中所指的投资及服务可能不适合阁下。我们建议阁下如有任何疑问应咨询独立投资顾问。此报告不构成任何投资、法律、会计或税务建议，且不担保任何投资及策略适合阁下。此报告并不构成中信期货有限公司给予阁下的任何私人咨询建议。



中信期货
CITIC Futures

中信期货有限公司

深圳总部

地址：深圳市福田区中心三路8号卓越时代广场（二期）

北座13层1301-1305室、14层

邮编：518048

电话：400-990-8826

致謝
