



2024 年集运欧线年报

一波未平一波又起，供需失衡持续，未知因素偏多

和合期货：2024 年集运欧线年报

——多风险因素存在，2024 年集运市场依旧供过于求



作者：杨晓霞

期货从业资格证号：F3028843

期货投询资格证号：Z0010256

电话：0351-7342558

邮箱：yangxiaoxia@hhqh.com.cn

摘要：

行情回顾：

全球经济下行周期，世界主要经济体欧美市场皆受到冲击，欧美在长期的加息过程中也面临着挑战，欧洲经济韧性不如美国，经济略显疲态，而集运自上市以来因供过于求的基本面整体偏弱运行，12 月地缘政治引起的红海危机一改集运市场往日偏弱的局面，短短两周上涨 740 点，涨幅高达 67%，成为年内上涨热门品种。红海危机尚未解除，集运市场风险高，短期未来走向仍需关注此事件发展。

后市展望：

宏观方面，2024 年欧美或进入降息阶段。截至目前，美国经济仍有韧性，而欧洲经济收缩，未来欧洲货币转向时间节点也会先于美国。那么在降息之后欧洲的需求变动将会影响集运市场的供需矛盾变化。

供需方面，2024 年将会有新船持续交付，集运市场依旧面临供应过剩的局面，各航司也将积极调整运力，减航控舱缓解运力过剩。但航运市场风险高，运价波动受多种不可控因素影响。目前地缘政治引发的红海危机刺激运价短期上涨，实际改道好望角的船只数量约为 76 艘，与同期穿越苏伊士运河的 2128 艘船只相比，仅占一小部分；而厄尔尼诺天气致使水位降低影响巴拿马运河通行仍将支撑美洲航线。未来随着红海危机的影响减弱乃至消退，集运市场将再次回归基本面趋于下行，同时投资者应理性看待航运价格波动。另外，自 2021 年 1 月 1 日起强制执行的欧盟排放交易体系也将成为运价的另一大支撑。

风险点：巴拿马运河通行、地缘政治危机、极端天气影响

目录

一、2023 年集运欧线行情回顾	- 3 -
1.1 期货市场	- 3 -
1.2 集运现货指数	- 4 -
二、两条航运大动脉受阻，持续发酵扰动航运市场	- 5 -
2.1 厄尔尼诺影响，巴拿马运河限行支撑运价	- 5 -
2.2 巴以冲突加剧引发红海事件，迫使航司绕航好望角	- 7 -
三、国内造船三大指标全面增长并领先国际市场份额，集运市场运力供应不减	- 9 -
3.1 中国船企接单居首超于韩国	- 9 -
3.2 中国手持订单占全球市场份额过半	- 10 -
3.3 11 月新船交付环比下滑，散货船和集装箱船交付最多	- 11 -
四、经济下行周期，全球需求偏弱	- 12 -
4.1 全球制造业回落，需求低迷	- 12 -
4.2 世界主要经济体高通胀、高利率背景，进口需求不及往期	- 14 -
五、后市展望	- 17 -
六、未来存在风险	- 17 -
风险揭示:	- 18 -
免责声明:	- 18 -

一、2023 年集运欧线行情回顾

1.1 期货市场

我国是航运大国，约 95%的进出口贸易量通过海运完成，2002 年至今，中国港口集装箱吞吐量均为世界第一。航运作为风险较高的行业，运价波动大，产业链上下游企业风险管理需求强烈。为填补此空白，我国于本年度 8 月 18 日在上海能源交易中心上市首个服务类期货品种集运欧线。

自上市以来，集运市场走势由弱到强势上涨。论期货市场，集运欧线上市前期分别于 8 月 18 日与 9 月 5 日两日涨停，分别受修复基差的预期和达飞控舱的传言影响，多头积极涌入拉涨，涨幅高达 10%以上。12 月中下旬集运欧线受红海事件搅动，多日涨停，12 月 18 日-12 月 29 日涨幅高达 67.7%，集运欧线强势尽头较旺，持续上涨。

论其基本面，今年中欧航线运力持续过剩，需求偏弱。2021 年运力紧张带来的新船订单逐渐在今明两年进入交付期，且年内中国新船接单总量居首，头 11 个月新船接单量达到 6485 万载重吨，同比增长 63.8%，运力供给压力大。而欧洲市场面临高通胀，高利率的双高局面，居民及企业对高物价成本多有抵触，进口需求不及往年，今年欧美 9 月开学季以及 11-12 月的感恩节和圣诞节货物需求显然不及预期，且制造业持续处于荣枯线之下，企业经营压力大。集运市场长期处于供过于求的现状，现货指数持续下跌。在此背景下，航运公司减航控舱缓解运力过剩的局面，同时各航司也纷纷于 11 月、12 月提涨运价。

然而，年内航运市场两大重要航道受阻也为运价大幅上涨贡献力量。自今年年初以来，厄尔尼诺现象造成的干旱持续影响巴拿马运河水库系统，导致船运运行所需的淡水供应减少，巴拿马运河管理局已经多次减少单日通行船只数量，但巴拿马运河更多的影响在于美洲航线，对欧线影响较小。而意料之外的是穿行苏伊士运河的船只也因本轮巴以冲突的爆发，地缘政治冲突加剧迫使船只绕行苏伊士运河，大量货物运输面临延迟风险，附加费用增加推升运费。相较于巴拿马运河限行，红海危机对全球航运影响较大，也因此助推明年 1 月运价较 11 月、12 月翻一番。红海危机不断升级，风险高波动大，未来仍需持续关注。

图 1：集运欧线期货走势



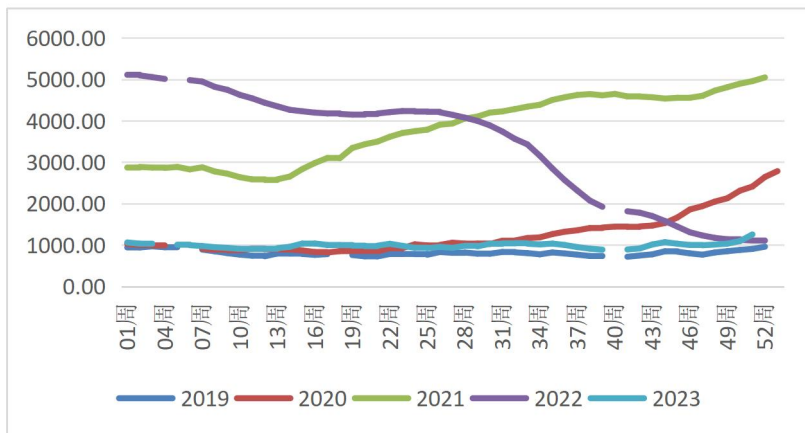
数据来源：博易大师 和合期货

1.2 集运现货指数

今年现货指数处于历年低位水平，现货指数在 850-1300 点区间内波动。2021 年“一箱难求”的困境促使上海出口集装箱结算运价综合指数飙升至 5000 点以上的高位，随着去年新船订单不断增长，窘境有所缓解，运价指数于 2022 年四季度回落至 2000 点以下，延续至今年中美欧间的航线运价在 850-1100 点区间波动。分别来看，今年集运欧线期货上市以来美洲航线表现整体优于欧洲航线，美国经济具有韧性，而欧洲经济显然不如美国，同时巴拿马运河限行对中美航线运价存支撑，11 月、12 月多家航司陆续宣布涨价，集运指数由跌转涨，直到 12 月红海危机不断升级，冲击航运市场，欧洲航线运价指数涨势强于美洲航线，截至 12 月 29 日，上海出口集装箱综合运价指数（SCFI）指数涨至 1759.58 点，较上期增长 40.21%。截至 1 月 1 日，上海出口集装箱结算欧洲航线运价指数为 1228.16 点，与上期同比上涨 1.9%；美西航线上行至 1095.06 点，与上期同比上涨 1.3%。据货代从船东处更新的即期市场运价，2024 年初多条欧洲航线将实现涨价翻倍。年末两周的航运价格已经上涨了四、五成，2024 年初的航运价格会涨一倍以上。近期参考电商平台数据，达飞在 1 月第三周报价维持 3651/7077 不变，OOCL 报价为 3462/6724，MSC 在 1 月第二周价格为 3820/7240；马士基价格

为 3569/5122。

图 2：上海出口集装箱结算运价综合指数



数据来源：上海航运交易所 和合期货

图 3：上海出口集装箱结算运价指数



数据来源：上海航运交易所 和合期货

二、两条航运大动脉受阻，持续发酵扰动航运市场

2.1 厄尔尼诺影响，巴拿马运河限行支撑运价

今年厄尔尼诺天气影响部分大宗商品市场，巴拿马运河正遭受自 1950 年有记录以来前所未有的干旱枯水，导致运河通行能力大幅下降，雨季到来也未能彻底缓解巴拿马运河地区的缺水现象。巴拿马运河是美国贸易商发往墨西哥湾和东

海岸港口的重要贸易通道。而美国是巴拿马运河最大的使用国，商品出口和进口集装箱的总量约占巴拿马运河交通量的 73%，每年 40% 运量、价值约 2700 亿美元的商品必须通过巴拿马运河运输，一旦塞船，美东货物不得不改走苏伊士运河，不仅航程多出 7-14 天，增加的运输时间与燃料成本最终更可能转嫁在客户及消费者身上。

巴拿马运河管理局在几个月内频繁的下调同行船只数量和吃水深度，这导致一些大型的集装箱货轮甚至需要削减 40% 的运货量才能达到通行标准，在运河上等待同行的天数增加，而同等重量的货物需要分摊到更多的货轮上才能完成运载，这导致运输的成本大幅的上涨。为解决船舶长时间等待的问题，运河管理局组织航运公司参与拍卖会，以竞拍的方式安排优先过闸的资质，11 月早些时候，日本一家能源企业就为一艘液化石油气运输船支付 397.5 万美元的巨额插队费，拿下 15 号当天的优先通行权，25 日，运河管理局将插队权再次公开拍卖，根据运河管理局指定的规则，17 号前抵达巴拿马运河且未排号的船只都能参与竞标，中标船只将于 27 号过境，这种拍卖方式给中小型航运公司和消费者都带来不利影响。据中远海运航运公司高层透露，每场“竞拍”只有三到四个位置，排名前三的公司总会相对容易地获得通行名额，对巴拿马 99% 的船舶代理公司来说，这种竞拍是相当困难的，航运公司不得不在定价方面做出调整，这个费用通常会转嫁给消费者，最终消费者可能需要付更多费用，就此结果而言，将会影响航运公司，影响需求和供应，继而影响通胀。

根据巴拿马运河管理局公告，从 11 月 3 日开始，通行名额将从每天 31 个减少到每天 25 个，并将在未来三个月内逐步减少，12 月 1 日减少至每天 22 个，2024 年 1 月 1 日减少至每天 20 个，2 月 1 日减少至每天 18 个。

图 4：巴拿马运河通航情况

RESERVATION SLOTS PER DAY	Current	Nov. 3	Nov. 8	Dec. 1	Jan. 1	Feb. 1
Panamax locks	22	17	17	16	15	13
Neopanamax locks	10	8	7	6	5	5
Total	32	25	24	22	20	18

数据来源：国际船舶网 和合期货

2.2 巴以冲突加剧引发红海事件，迫使航司绕航好望角

红海（曼德海峡）是全球航运的咽喉要道。红海向北经苏伊士运河连接地中海，又通过曼德海峡连接亚丁湾，以此连通大西洋和印度洋，战略位置十分重要，也是世界最繁忙的航路之一。其中，苏伊士运河位于欧、亚、非三洲交界地带的要冲，连接红海和地中海，在全球海运贸易中扮演着举足轻重的角色。据资料，通过苏伊士运河的世界海运贸易额约 10%，而细分领域上对不同船型的影响差异较大，比如对集运、油运和汽车运输等市场影响要大于其它船型。

12 月 18 日，新一轮巴以冲突爆发，胡塞武装以“支持巴勒斯坦”为由在红海连续袭击“和以色列有关联”的船只，迫使全球航运巨头出于船员以及货物的安全考虑绕行好望角，致使亚洲到欧洲的航程增加约 6000 海里，令运输成本增加，并导致货物的交付时间延误三或四周。尽管全球第二大集装箱航运公司 A.P 穆勒-马士基 A/S 已经表示，由于美国领导旨在保护航运不受胡塞武装袭击的多国联合部署正在部署中，该公司正准备恢复红海运输，但许多托运人为安全起见依旧选择绕道好望角。

图 5：红海航运路线图



数据来源：央视新闻 和合期货

12 月 27 日，又有集装箱船舶遇袭。MSC 地中海航运公司证实，其 MSC United VIII 号集装箱船在红海遭遇袭击。据了解，事件发生在世界标准时间 12:25 左右，当时该船正驶往巴基斯坦。所有船员都安全，无人员伤亡报告，正在对该船进行评估。

面对错综复杂的红海局势，多家船司已经纷纷宣布收取附加费。其中，包括运输中断附加费（TDS）、红海附加费（RSC）、旺季附加费（PSS）等。此前马士基表示，从中国运往北欧的一个 20 英尺标准集装箱，预计总共需要支付 700 美元的额外费用，其中包括 200 美元的 TDS 和 500 美元的 PSS。

各航司也积极制定通行苏伊士运河的计划，逐步增加苏伊士运河的船只数量，同时不断监测局势，随时准备根据需要迅速重新评估和调整计划。Reuters12月28日公布的一份集团日程安排显示，丹麦马士基（MAERSK）公司从现在起，让几乎所有在亚欧之间航行的集装箱船通过苏伊士运河，只让少数几艘绕过非洲。法国航运公司达飞集团此前亦表示，将增加通过苏伊士运河的船舶数量。随之航运公司陆续宣布复航，红海局势有所缓和，地缘带来的担忧情绪有所降温，但红海危机风险仍存，胡塞武装表示，他们将继续对包括目的地和出发地为以色列的船只发动袭击。

图 6：主流船司船舶红海通行情况汇总

船司	发布日期	船舶通行情况
地中海航运	2023年12月26日	在确保安全得到保障之前，船舶将继续改道好望角。
赫伯罗特	2023年12月27日	目前情况过于危险，无法通过苏伊士运河，船舶将继续改道好望角。
马士基	2023年12月27日	未来将安排59艘船舶途径红海，95艘继续绕行好望角。
达飞	2023年12月26日	已有两艘船舶通过红海，将不断检测局势，计划逐步增加通过数量。

数据来源：搜航网 和合期货

12月31日（周日），红海危机再度升级，伊朗支持的胡塞武装袭击了一艘马士基集装箱船，在收到紧急呼救信号后，美军出动的直升机击沉了也门胡塞武装的三艘船只，并造成对方船员死亡。全球航运巨头马士基公司随后确认，“马士基杭州”轮在从新加坡到埃及苏伊士港途经曼德海峡时遇袭。计划部分船舶重返红海不到一周的马士基宣布再次停航 48 小时。1月1日晚间，马士基更新了最新船舶航行计划。与搜航网此前推文《MSK 全球 154 艘船舶，航线大调整》中提到的 59 艘船舶相比，新的航行计划中只有 38 艘船舶继续通过苏伊士运河。

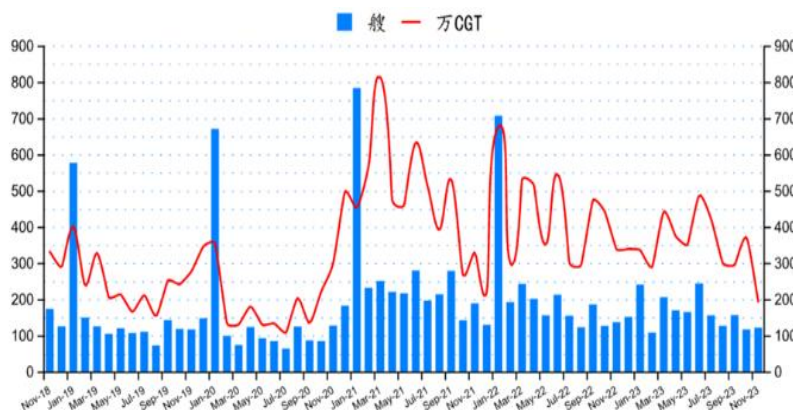
三、国内造船三大指标全面增长并领先国际市场份额，集运市场运力供应不减

3.1 中国船企接单居首超于韩国

根据克拉克森最新数据统计（截至 2023 年 12 月 7 日），2023 年 11 月份全球新签订单 121 艘，共计 1,955,950CGT，与 2023 年 10 月份全球新签订单 116 艘，共计 3,726,201CGT 相比较，数量环比增加 5 艘，修正总吨环比下降 47.51%。与 2022 年 11 月份全球新签订单 136 艘，共计 3391998CGT 相比较，数量同比减少 15 艘，修正总吨同比下降 42.34%。其中，11 月份全球新船订单 121 艘，合计 1955950CGT，其中中国船厂接获 76 艘，合计 1062135CGT；日本船厂接获 0 艘；韩国船厂接获 21 艘，合计 776384CGT。修正总吨分别占全球新船订单量的 54.30%、0%和 39.69%。

2023 年 1-11 月新船订单 1,802 艘，合计 97,109,812 载重吨，与 2022 年同期的新签订单 2,431 艘，合计 94,523,238 载重吨相比，艘数和载重吨分别同比下跌 25.87%、上升 2.74%。其中中国新签订单 1021 艘，合计 22224984CGT；日本新签订单 214 艘，合计 4311555CGT；韩国新签订单 210 艘，合计 9832290CGT；修正总吨分别占全球新船订单量的 57.31%、11.12%和 25.35%。

图 7：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

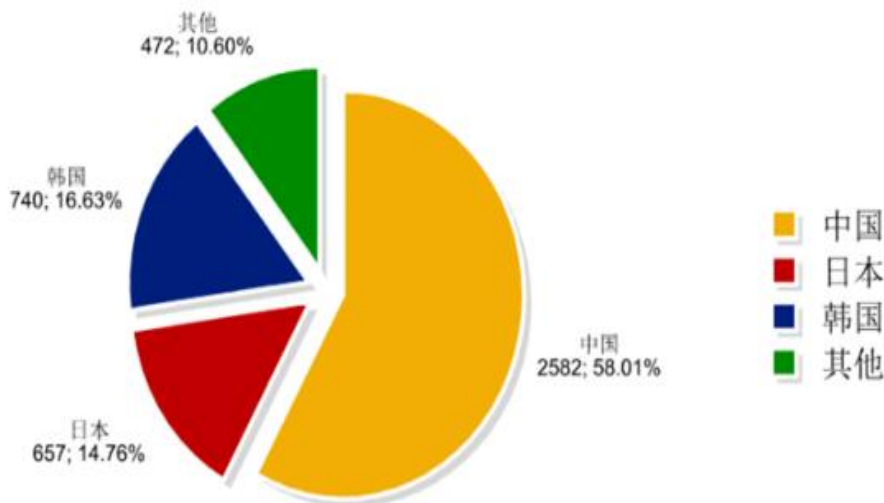
3.2 中国手持订单占全球市场份额过半

中国作为传统的造船大国之一，11月中国船厂手持订单占全球市场份额58%。据统计，截至2023年12月7日全球船厂手持订单4,451艘，共计125,422,001CGT。和2023年11月8日统计的4,471艘，合计124,671,132CGT相比，手持订单数量环比下跌0.45%，修正总吨环比上升0.60%。

其中中国船厂手持订单量为2582艘，共计60220850CGT，艘数占全球市场份额的58.01%，CGT占48.01%；日本船厂的手持订单量为657艘，共计12677262CGT，艘数占全球市场份额的14.76%，CGT占10.11%；韩国船厂的手持订单量为740艘，共计39989339CGT，艘数占全球市场份额的16.63%，CGT占31.88%。

从主要船型来看，散货船手持订单量为1107艘，共计82087231载重吨；油船手持订单量为744艘，共计46517524载重吨；集装箱船手持订单量为846艘，共计7110574标箱。

图8：2023年11月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

3.3 11 月新船交付环比下滑，散货船和集装箱船交付最多

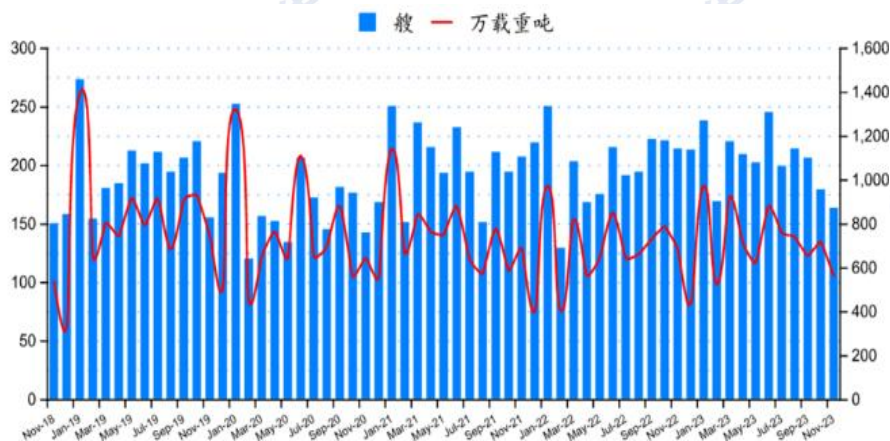
2023 年 11 月份全球船厂共交付新船 163 艘，共计 5,638,862 载重吨。与 2023 年 10 月份全球新船交付订单 179 艘，共计 7,191,079 载重吨相比较，数量环比下降 8.94%，载重吨环比下降 21.59%。与 2022 年 11 月份全球船厂共交付新船 214 艘，共计 6,841,477 载重吨相比较，数量同比下跌 23.83%，载重吨同比下降 17.58%。

从船型来看，散货船的交付数量为 38 艘，共计 2451263 载重吨；集装箱船的交付数量为 33 艘，共计 164962 标箱；油船的交付数量为 8 艘，共计 553026 载重吨；化学品船的交付数量为 7 艘，共计 103427 载重吨；液化气船交付数量为 7 艘，共计 599450 立方米；海工船交付数量为 43 艘，共计 23779 载重吨；其他船型交付数量为 27 艘，共计 197439 载重吨。

2023 年 1-11 月全球船厂共交付新船 2,244 艘，共计 80,919,260 载重吨。与 2022 年同期的全球新船交付订单 2,182 艘，共计 77,706,327 载重吨相比较，数量同比上升 2.84%，载重吨同比上升 4.13%。

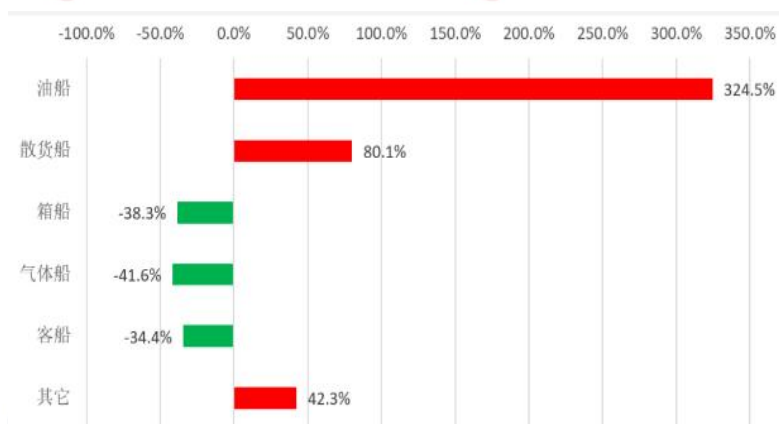
从船型来看，散货船的交付数量为 458 艘，共 33413161 载重吨；集装箱船的交付数量为 317 艘，共计 1999592 标箱；油船的交付数量为 149 艘，共计 12693656 载重吨；化学品船的交付数量为 97 艘，共计 2383160 载重吨；液化气船交付数量为 114 艘，共计 9328555 立方米；海工船交付数量为 696 艘，共计 2328778 载重吨；其他船型交付数量为 413 艘，共计 1767971 载重吨。

图 9：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

图 10：2023 年 1-11 月新船成交结构



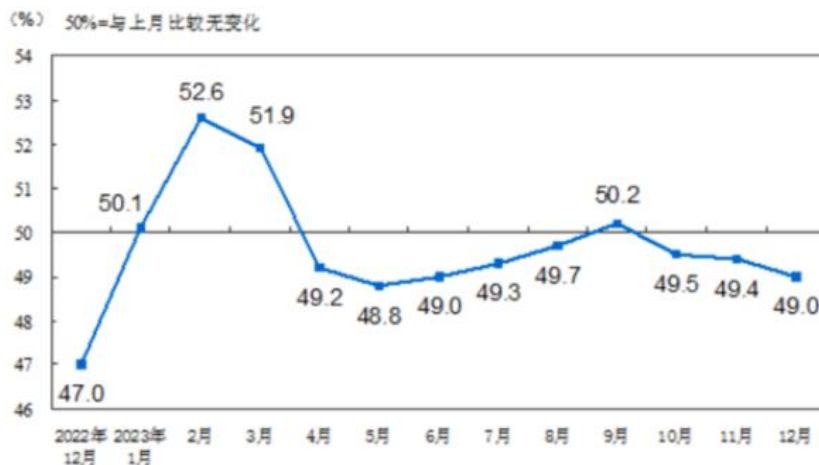
数据来源：中国船舶工业协会 和合期货

四、经济下行周期，全球需求偏弱

4.1 全球制造业回落，需求低迷

12 月中国制造业 PMI 为 49，环比下降 0.4 各百分点；非制造业商务活动指数 50.4，环比上升 0.2 各百分点；综合 PMI 产出为 50.3，环比微落 0.1 各百分点。全年来看，今年我国制造业自 4 月回落至分水岭 50 之下，整体制造业处于收缩区间，仅 9 月回升至扩张区间。我国制造业景气延续回落，需求不足是主要拖累。

图 11：中国官方制造业 PMI 指数



数据来源：国家统计局 和合期货

美国 12 月 Markit 服务业 PMI、综合 PMI 均创 7 月以来新高，制造业 PMI 继续萎缩。美国 12 月 Markit 服务业 PMI 初值 51.3，创 7 月以来新高，高于预期的 50.7，11 月前值为 50.8，去年同期为 44.7。美国 12 月 Markit 制造业 PMI 初值降至 48.2，不及预期的 49.5，11 月前值为 49.4，去年同期为 46.2。美国 12 月 Markit 综合 PMI 初值 51，也创 7 月以来新高，高于预期的 50.5，11 月前值为 50.7，去年同期为 45。其中，新订单指数从 11 月份的 50.6 升至 51.1，为 7 月以来的最高读数，为连续第二个月扩张；就业指数也较上月攀升，为 9 月以来的最高读数。12 月美国 PMI 的初值数据显示，服务业的改善抵消了制造业的下滑，美国整体经济在 12 月略有回升，以 7 月以来的最快增速为 2023 年划上句号。今年 9 月，美国 PMI 一度显著倒退，当月服务业 PMI 创 1 月来新低，制造业连续五个月萎缩。

欧元区 12 月综合 PMI 初值从上个月的 47.6 下降至 47，连续第七个月萎缩，预期为 48，远低于荣枯线 50。欧元区 12 月服务业 PMI 初值从上个月的 48.7 下降至 48.1，预期为 49。与整体趋势类似，欧元区两大经济体德国和法国的私营部门活动也均在年底出现恶化。

最新数据显示，德国 12 月制造业 PMI 初值从 11 月的 42.6 升至 43.1，低于预期的 43.2，仍处于收缩区间。德国 12 月综合 PMI 初值录得 46.7，预期为 48.2，前值为 47.8，连续第六个月下降。德国 12 月服务业 PMI 初值为 48.4，低于预期的 49.8，前值为 49.6。法国 12 月制造业 PMI 初值较前值的 42.9 下降至 42，预期为 43.3，为 43 个月来新低。法国 12 月综合 PMI 初值录得 43.7，前值为 44.6，创 37 个月以来新低。法国 12 月服务业 PMI 初值录得 44.3，前值为 45.4，创 37 个月以来新低，该指数目前已连续 7 个月低于 50 荣枯线水平。英国 12 月制造业 PMI 初值从上个月的 47.2 下降至 46.4，预期为 47.5，这已是制造业连续第 17 个月萎缩。英国 12 月综合 PMI 初值从上个月的 50.7 上升至 51.7，预期为 50.9，创六个月以来最高。英国 12 月服务业 PMI 初值从上个月的 50.9 上升至 52.7，为 2023 年 6 月以来新高，也是自 7 月以来第二次超过 50 荣枯线，预期为 51。

图 12：欧美制造业 PMI



数据来源：WIND 和合期货

4.2 世界主要经济体高通胀、高利率背景，进口需求不及往期

欧美自 2022 年由高通胀引发的新一轮加息周期开始后，历经 2 年的时间，截至目前加息已接近尾声。美国新一轮加息从 2022 年 3 月开始，于 3 月、5 月、6 月、7 月、9 月、11 月、12 月和今年 2 月、3 月、5 月、7 月分别加息 25、50、75、75、75、75、50、25、25、25、25 个基点，11 次累计加息 525 个基点，目前美联邦基金利率目标区间为 5.25%-5.50%，联邦基金利率创 22 年来新高。欧洲自 2022 年 7 月启动加息以来，共计加息 450 个基点。目前欧美加息暂告一段落，但欧洲高利率预计将维持一段时间，美国经济韧性仍存，短期降息信号还未显现。

图 13：欧洲央行利率变化

决议时间	变动基点	变动后利率
2023-12-14	0	4.5
2023-10-26	0	4.5%
2023-09-14	25	4.50%
2023-07-27	25	4.25%
2023-06-15	25	4%
2023-05-04	25	3.75%

数据来源：汇通财经 和合期货

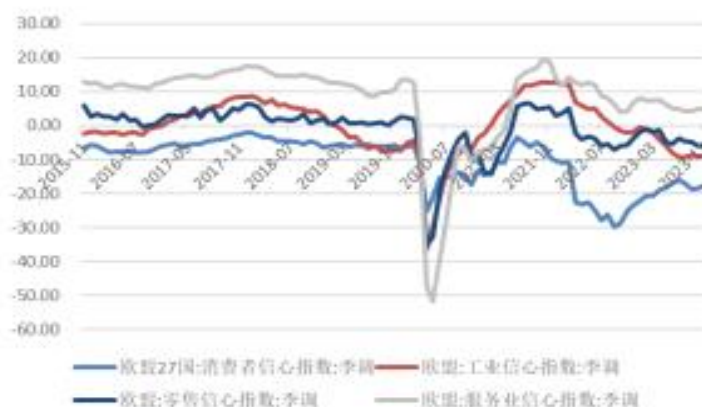
此次加息更多的是为了抑制通胀，截至 11 月，美国 CPI 同比上涨 3.1%，环比增速升至 0.1%；剔除食品、能源价格的核心 CPI 同比上涨 4%，与前值持平，环比增速由 0.2%回升至 0.3%。欧元区 11 月 CPI 初值同比增长 2.4%，较 10 月下降 0.5 个百分点，为 2021 年 7 月以来最低。主要成员国中，德国 11 月 CPI 同比增长 2.3%，较 10 月下降 0.7 个百分点；法国 CPI 同比升回落 0.6%至 3.4%；意大利 CPI 同比增长 0.7%，连续两个月低于 2%的通胀目标。由此可见，加息对降低通胀的效果是显著的，但高利率背景下带来的负反馈也由然而生，美国经济依旧有韧性，但欧洲经济收缩较为明显，11 月欧洲消费信心指数-18.7，零售业信心指数-5.8，消费信心指数-17.5，经济复苏情况依旧不容乐观。

图 14：欧洲通胀走势图

图 15：美国通胀走势



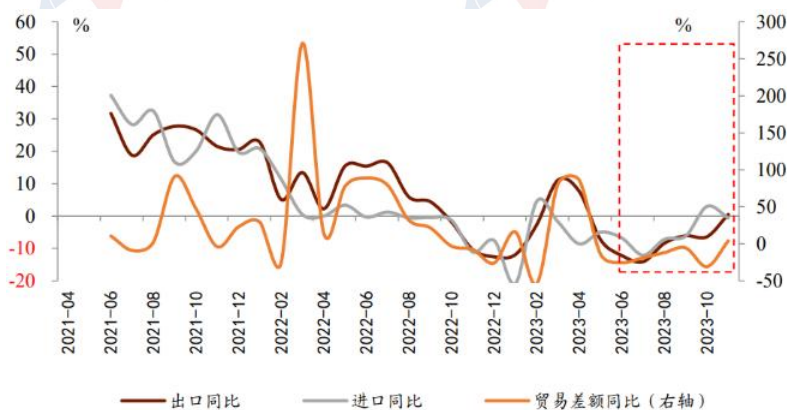
图 16：欧盟信心指数



数据来源：WIND 和合期货

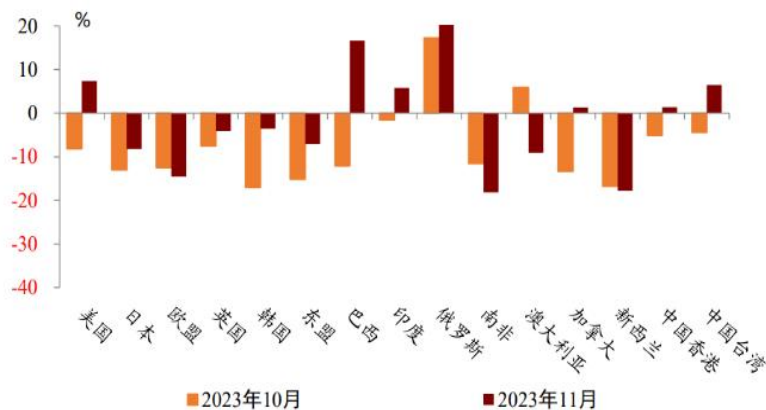
出口方面，据海关总署数据，按美元计价，2023年11月，我国进出口总值5154.7亿美元。其中，出口2919.3亿美元，增长0.5%（前值为-6.4%）；进口2235.4亿美元，增长-0.6%（前值为3%）；贸易顺差684亿美元。2023年11月出口增速由负转正，进口增速回落，贸易顺差额大幅增加。11月对我国出口增速拖累较大的是欧盟、日本、东盟，美国、俄罗斯、巴西和印度对我国出口增速形成正贡献。

图 17：中国进出口额变化情况



数据来源：WIND 和合期货

图 18：中国出口目的地增速变化



数据来源：WIND 和合期货

五、后市展望

宏观方面，2024 年欧美或进入降息阶段。截至目前，美国经济仍有韧性，而欧洲经济收缩，未来欧洲货币转向时间节点也会先于美国。那么在降息之后欧洲的需求变动将会影响集运市场的供需矛盾变化。

供需方面，2024 年将会有新船持续交付，集运市场依旧面临供应过剩的局面，各航司也将积极调整运力，减航控舱缓解运力过剩。但航运市场风险高，运价波动受多种不可控因素影响。目前地缘政治引发的红海危机刺激运价短期上涨，实际改道好望角的船只数量约为 76 艘，与同期穿越苏伊士运河的 2128 艘船只相比，仅占一小部分；而厄尔尼诺天气致使水位降低影响巴拿马运河通行仍将支撑美洲航线。未来随着红海危机的影响减弱乃至消退，集运市场将再次回归基本面趋于下行，同时投资者应理性看待航运价格波动。另外，自 2021 年 1 月 1 日起强制执行的欧盟排放交易体系也将成为运价的另一大支撑。

六、未来存在风险

巴拿马运河通行

地缘政治危机

极端天气影响

风险提示：

您应当客观评估自身财务状况、交易经验，确定自身的风险偏好、风险承受能力和服务需求，自行决定是否采纳期货公司提供的报告中所给出的建议。您应当充分了解期货市场变化的不确定性和投资风险，任何有关期货行情的预测都可能与实际情况有差异，若您据此入市操作，您需要自行承担由此带来的风险和损失。

免责声明：

本报告的信息均来源于公开资料，本公司对这些信息的准确性和完整性不作任何保证，文中的观点、结论和建议仅供参考，不代表作者对价格涨跌或市场走势的确定性判断，投资者据此做出的任何投资决策与本公司和作者无关。

本报告所载的资料、意见及推测仅反映本公司于发布日的判断，在不同时期，本公司可发出与本报告所载资料、意见及推测不一致的报告，投资者应当自行关注相应的更新或修改。

和合期货投询部

联系电话：0351-7342558

公司网址：<http://www.hhqh.com.cn>

和合期货有限公司经营范围包括：商品期货经纪业务、金融期货经纪业务、期货投资咨询业务、公开募集证券投资基金销售业务。

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。